

I. Введение

Глава 1 Введение

1.1 Введение в исследование

1.1.1 Предпосылки

- 1) С момента распада СССР и провозглашения независимости Азербайджана в 1991 году было приложено множество усилий для достижения существующего в стране уровня экономической и социальной стабильности. За последние годы в экономике республики прослеживаются положительные тенденции расширения и укрепления при остающемся низком уровне инфляции. Существующая ситуация стала возможной большей частью благодаря осуществлению программ быстрого развития ресурсов, проводимых Правительством, при активном задействовании в ходе их проведения частного сектора. Однако в отличие от экономической деятельности, сектор городского транспорта не получил достаточного развития для удовлетворения растущего спроса на услуги транспорта, результатом чего стали частые пробки на дорогах города а также перегруженная система общественного транспорта. Население города Баку, столицы Азербайджана, при общей площади городских территорий около 2 245 км² в 1996 году насчитывало около 2 миллионов человек, что составляет 30% общей численности населения страны.
- 2) Система городского транспорта Баку представлен следующим образом: частный транспорт, такой как легковые автомобили, и общественный - метро (2 линии), трамваи (3 линии), троллейбусы (3 линий), автобусы (348 маршрутов) и такси. Движение в Баку в большей степени зависит от автобусов, основного вида транспорта, доля которого в городских пассажирских перевозках в 1997 году составила 75%.
- 3) Город Баку расположен побережье Каспийского моря, его дороги образуют радиальную сеть общей протяженностью 2 013 км. Также существует ряд кольцевых дорог, окружающих дорожную сеть городского центра. Общая протяженность главных городских дорог составляет 1 053 км. Обходная дорога г. Баку была изначально предложена Генпланом 1985 года, которая расценивалась как наиболее эффективное решение для равномерного распределения потоков транспорта внутри городской дорожной сети.
- 4) Генеральный план городского развития Баку, разработанный в 1985 году, до настоящего момента не корректировался и не модифицировался в соответствии с изменяющимися условиями. Однако городские власти города Баку глубоко заинтересованы во внесении изменений в данный план, в отношении различных проблем городского планирования, требующих решения, которые возникли с момента начала реализации данного плана 14 лет назад. В сущности, основной причиной плохого состояния транспорта в городе в настоящее время является

изношенность устаревающих транспортных средств и общественной инфраструктуры в условиях стремительно растущего спроса на транспорт. Несоответствующий уровень сооружений по управлению транспортным движением также способствует образованию многочисленных пробок на дорогах города.

- 5) При данных обстоятельствах в октябре 1998 году в г. Баку группой Японского агентства по международному сотрудничеству (ЯАМС) было проведено «Проект формирования Исследования» по разделу транспортной инфраструктуры города. На основании данного Исследования Правительству Японии поступила заявка от Правительства Азербайджана на проведение Исследования в отношении развития городской транспортной системы, в том числе и на проведение ТЭО по отдельным проектам развития города Баку. В ответ на данную заявку в июне 2000 Правительство Японии направило в Баку группу специалистов для проведения предварительного исследования. Затем правительства обоих государств подписали и одобрили протокол об Объеме работ.

1.1.2 Цели исследования

Согласно выше представленной основе Исследования определены следующие цели:

- (i) Сформулировать План развития транспортной системы города Баку (Генеральный план) на период до 2020 года;
- (ii) Провести технико-экономическое обоснование (ТЭО) по приоритетным проектам;
- (iii) В ходе проведения Исследования осуществить передачу технологий.

1.1.3 Территория планирования

Территория Исследования охватывает территорию 11 районов города Баку. Территория планирования состоит из шести (6) районов (Сабаил, Ясамал Насими, Нариманов, Низами и Хатаи), расположенных в центральной части города, а также прилегающих густонаселенных районов Бинагади, Сабунчи и Сураханы. Общая площадь данных территорий составляет 285,4 км² с общей численностью населения 1 342 миллиона человек (с учетом беженцев и внутренне переселенных лиц – 1 450 миллиона человек.).

1.1.4 Базовая концепция проведения исследования

Принимая во внимание тенденции планирования городского транспорта в 21-м веке, данное Исследование должно удовлетворять следующим условиям:



- 1) Иметь определенные цели и основные стратегии развития городской структуры и транспортной системы, составленные с учетом ежедневной жизнедеятельности населения города, промышленной и культурной деятельности, направленные на устойчивое развитие и уделяющие должное внимание экологической обстановке городской среды;
- 2) Иметь четкий и определенный план землепользования, план городского развития, а также социальную политику, согласующуюся с планом городского транспорта;
- 3) Иметь планы развития системы финансирования транспортной инфраструктуры, ограничения строительства в отношении плотности застройки и назначения, системы управления сетью общественного транспорта, а также физический план городского транспорта;
- 4) Учитывать мнения жителей города, а также включать элемент рекламы утвержденного плана горожанам в наиболее полном объеме.

При соблюдении данных условий с целью разработки оптимального плана развития системы городского транспорта в ходе Исследования были изучены следующие аспекты:

- 1) Аспекты формирования системы городского транспорта, ставящей основной акцент на общественный транспорт посредством целостного улучшения соответствующих факторов стратегии развития, в том числе план землепользования, организация дорожного движения, обеспеченность денежными средствами, а также правовые нормы и ограничения для усиления позиций города и поддержания экологической обстановки в Баку;
- 2) Эффективная городская структура, которая позволит снизить нагрузку на транспорт и окружающую среду в условиях существующей транспортной инфраструктуры;
- 3) Улучшение институциональной организации для формирования благоприятной городской структуры и землепользования;
- 4) План развития общественного транспорта, максимально использующий имеющиеся виды транспорта (метро, трамваи, автобусы и др.) и учитывающий роль каждого из них;
- 5) Дорожная сеть, учитывающая функции каждого из типов дорог, таких как магистральные дороги, подъездные дороги для ректификации дорожного движения. Улучшение состояния кольцевых дорог, расширение узких перекрестков, организация грузовой станции на окраине города, взаимосвязь дорог междугородного сообщения с городскими улицами;

- 6) Меры по снижению притока транспортных средств с целью поддержания равномерного распределения транспортных потоков в центральной части города. Правила дорожного движения и контроль за их соблюдением с целью беспроблемного управления движением общественного транспорта, такого как автобусы и трамваи;
- 7) Финансовые ресурсы и организации, отвечающие за реконструкцию дорог и улучшение качества обслуживания общественного транспорта;
- 8) Выбор метода 'общения' с жителями города, что поможет формированию более качественного плана транспортной системы и постепенной реализации данного плана.

1.1.5 График работ

Работы, связанные с Исследованием, продолжались девятнадцать месяцев, начиная с подготовительной работы в Японии в сентябре 2000 года до представления Окончательного Отчета в марте 2002 года. Исследование состояло из пяти этапов: подготовительная работа (первая фаза Исследования в Японии), первая и вторая фазы Исследования в Азербайджане, вторая и третья фазы Исследования в Японии.

1.1.6 Отчеты и семинары

В рамках данного Исследования были подготовлены и представлены следующие отчеты.

Содержание и даты представления отчетов

Наименование отчета	Дата представления	Краткое содержание	Число представленных экземпляров
Первоначальный Отчет	Середина октября 2000 г.	Базовая концепция, содержание, методология и ход работы.	30 на русск. яз. 5 на англ. яз.
Отчет о Ходу Работ	Апрель 2001 г.	Аналитические результаты по изучению различной информации, существующих данных и исследований, и различные исследования транспорта, включая исследование передвижения пассажиров и т.д. Анализ проблем и вопросов по существующему состоянию транспорта	30 на русск.яз. 5 на англ.яз.
Промежуточный Отчет	Октябрь 2001 г.	Прогноз социально-экономической ситуации и интенсивности движения на 2010 и 2020 гг.. Стратегия по улучшению системы общественного транспорта и проект Генерального Плана. Предварительная смета, экономические и финансовые анализы, предварительная	30 на русск.яз. 5 на англ.яз.

		экологическая оценка проектов, рассматриваемых в Генеральном Плане. Отбор приоритетных проектов.	
Проект Окончательного Отчета	Январь 2002 г.	Результаты всех исследований, включая технико-экономическое обоснование приоритетных проектов.	30 на русск.яз. 5 на англ.яз.
Окончательный Отчет	Март 2002 г.	Пересмотр содержания с учетом замечаний Азербайджанской стороны по проекту Окончательного Отчета	50 на русск.яз. 5 на англ.яз.

Окончательные отчеты включают Основной отчет (английский и русский варианты), Краткий обзор (английский, русский и японский варианты) и Приложение (английский варианты).

В рамках исследования были проведены две конференции и один семинар. Краткое содержание представлено ниже.

Наименование	Дата	Присутствующие	Темы
Первая конференция	Май 2001	Работники Транспортного Департамента, соответствующих государственных организаций и учреждений (около 70 присутствующих)	- Мировые тенденции планирования городского транспорта - Основной отчет по исследованию передвижения пассажиров - Транспортные проблемы и вопросы в г. Баку - Существующее землепользование и возможная городская структура - Групповое обсуждение будущей системы городского транспорта г. Баку
Вторая конференция	Ноябрь 2001 г.	Работники Транспортного Департамента, соответствующих государственных организаций и учреждений (около 50 присутствующих)	- Существующие проблемы и вопросы в системе городского транспорта - Прошлое и будущее дорожное планирование в г. Баку - Дорожный план в Плане по улучшению системы городского транспорта - План общественного транспорта в Плане по улучшению системы городского транспорта - Оценка Плана по улучшению системы городского транспорта - Обсуждение вопроса улучшения системы городского транспорта для повышения уровня мобильности и снижения загрязнения окружающей среды
Семинар	Март 2002 г.	Работники Транспортного Департамента, соответствующих государственных организаций и учреждений	- Результаты всего Исследования - Рекомендации по планам улучшения транспортной системы - Групповое обсуждение

1.2 Краткое содержание Исследования

1.2.1 График Исследования

График всего Исследования показан на Рисунке 1.2.1.

1.2.2 Содержание Исследования

Основные работы каждой фазы Исследования следующие.

(1) Подготовительные работы в Японии (первая Фаза Исследования в Японии)

Были собраны и проанализированы материалы, связанные с Исследованием, и подготовлен Первоначальный Отчет.

(2) Первая Фаза Исследования в Азербайджане

Содержание Первоначального Отчета было доведено до сведения Азербайджанской стороны, и было достигнуто всеобщее согласие. Вместе со сбором соответствующей информации и пересмотром существующего исследования, были осуществлены различные исследования транспорта, экологии и движения, включая исследование передвижения пассажиров. Далее, были проанализированы проблемы и вопросы в существующий транспортной системе.

(3) Вторая Фаза Исследования в Японии

По результатам различных исследований транспорта и анализов существующих транспортных условий был подготовлен Отчет о Ходу Работ.

(4) Вторая Фаза Исследования в Азербайджане

Содержание Отчета о Ходу Работ было доведено до сведения Азербайджанской стороны, и было достигнуто всеобщее согласие.

На основе планов социально-экономической базы и будущего землепользования был осуществлен прогноз интенсивности движения на 2010 и 2020 гг..

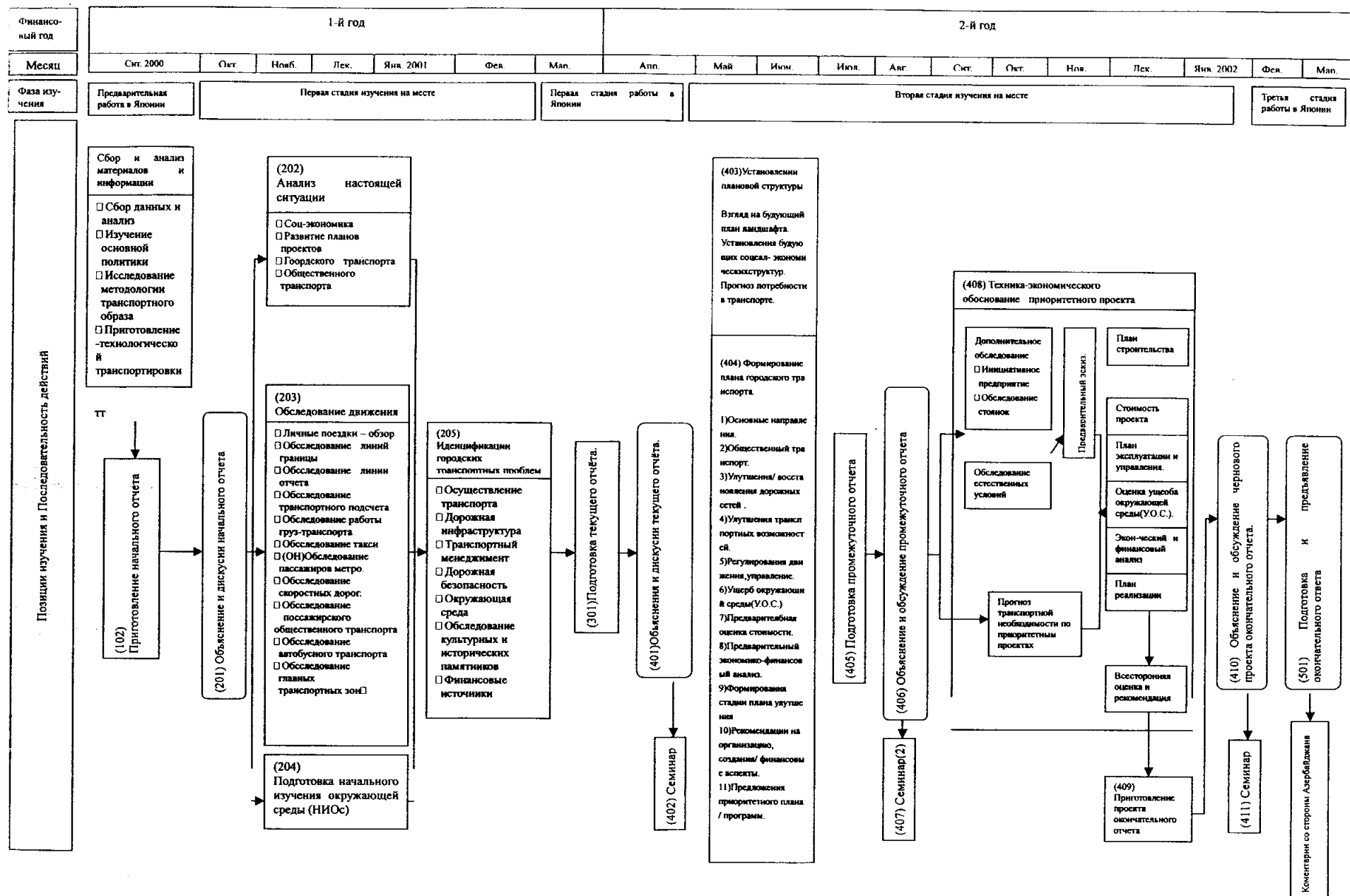


Рисунок 1.2.1 График работ

На основе прогнозов интенсивности движения была определена стратегия в области городского транспорта. Далее были изучены планы улучшения системы общественного транспорта, дорог и управление интенсивностью движения. Эти планы были объединены в проекте Генерального Плана. После изучения альтернативных вариантов Генерального Плана был сформулирован окончательный Генеральный План по улучшению системы городского транспорта. Были произведены предварительные экономические и финансовые анализы, а также начальная экологическая оценка проектов Генерального Плана, и были отобраны приоритетные проекты.

После объяснения Отчета о Ходе Работ результаты проведенного исследования были обобщены в Промежуточном Отчете.

Содержание Промежуточного Отчета было доведено до сведения Азербайджанской стороны, и было достигнуто всеобщее согласие.

По отобранным приоритетным проектам было проведено технико-экономическое обоснование. Были проведены дополнительные транспортные исследования и исследования природных условий. Для разработки плана срочной реализации были подготовлены топографические карты.

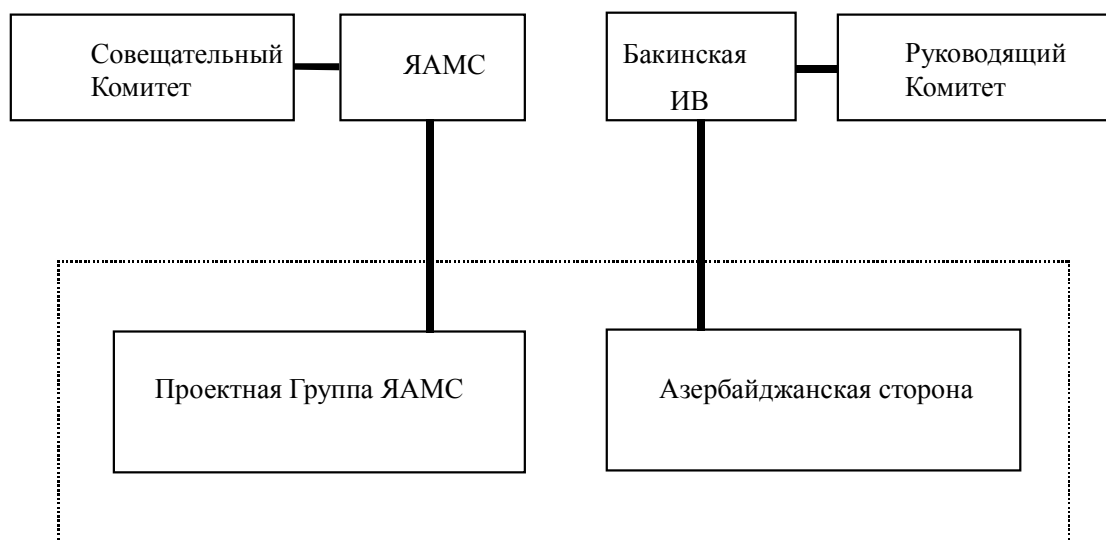
Результаты вышеуказанных исследований были обобщены в проекте Окончательного Отчета. Содержание проекта Окончательного Отчета было доведено до сведения Азербайджанской стороны для обсуждения.

(5) Третья Фаза Исследования в Японии

Окончательный Отчет был подготовлен и представлен с учетом замечаний Азербайджанской стороны.

1.3 Организационная структура Исследования

1.3.1 Организационная структура Исследования



Организационная структура Исследования следующая:

1.3.2 Руководящий Комитет

г-н Рауф Панахов	Заместитель Главы Исполнительной Власти города Баку
г-н Вахид Алиев	Начальник Управления Дорожной Полиции
г-н Эльбрус Мурадов	Главный инженер, Бакинский Метрополитен
г-н Курбан Назиров	Нач. Производ. Объединения по перевозке пассажиров, Азербайджанская Железная Дорога
г-н Солтан Кязимов	Главный инженер, Бакинский Международный Порт
г-н Адиширин Асадов	Начальник технического отдела, Бакинский Международный Порт
г-н Кязиз Абдуллаев	Вице Президент ГК «Азеравтонаглийят»
г-н Фейзулла Гулиев	Автор Генерального Плана, Институт «Бакгипрогор»
г-н Лятиф Фарадов	Архитектурное Управление, Бакинская Исполнительная Власть
г-н Фархад Гафаров	Заместитель начальника Архитектурного Управления, Бакинская Исполнительная Власть
г-н Орлов-Строганов	Начальник Архитектурного Управления, Исполнительная Власть Баку
г-н Яшар Гасанов	Заместитель начальника Управления Городского Хозяйства, Исполнительная Власть Баку
г-н Яшар Садыгов	Начальник Дорожного управления, Бакинская ИВ
г-н Гидаят Рустамов	Заместитель начальника, Дорожное Управление, Бакинская ИВ
г-н Салех Бадалов	Транспортный Департамент, Бакинская ИВ
г-н Закир Рустамов	Транспортный Департамент, Бакинская ИВ
г-н Гейдар Ибрагимов	Дорожная Полиция г. Баку

г-н Искендер Гулиев	Дорожная Полиция г. Баку
г-н Манафов Энвер	Зам. зав. Отделом Городского Хозяйства, Кабинет Министров
г-н Тельман Бабаев	Референт, Отдел Транспорта и Коммуникации, Кабинет Министров
г-н Ровшан Сулейманов	Старший Референт, Экономическое и финансово-кредитное управление Кабинет Министров
г-н Адыль Годжаев	Начальник, ГК “Азеравтойол”
г-н Мири Мирджавадов	Начальник, ГК “Азеравтойол”
г-н Фуад Эйвазов	Главный специалист, Министерство Экономического Развития

Другие

г-н Миргасан Гасанов	Куратор по транспорту, Отдел Городского Хозяйства, Бакинская ИВ
г-н Назим Аскеров	Председатель Транспортного Департамента, Исполнительная Власть Баку
г-н Хагани Керимов	Государственный концерн «Азеравтонаглийят»

1.3.3 Азербайджанская сторона

Азербайджанская сторона состояла из членов Руководящего Комитета.

1.3.4 Проектная Группа

В Проектную Группу ЯАМС входят следующие члены:

г-н Накамура Акио	Руководитель Проектной Группы
г-н Хонма Масахито	Зам. руководителя/Специалист по общественному транспорту
г-н Генчага Хасан	Градостроитель/Специалист по землепользованию
г-н Ямакава Хиротоши	Исследование Транспорта/Специалист по транспортным прогнозам
г-н Чуа Мок Ю	Исследование Транспорта/Специалист по транспортным прогнозам
г-н Оно Масазуми	Исследование Транспорта/Специалист по транспортным прогнозам
г-н Яманэ Такао	Специалист по организации и управлению
г-н Окано Йошими	Планировщик дорог
г-н Хигучи Ёшитака	Специалист по управлению уличным движением
г-н Хара Тасаюки	Проектировщик транспортных сооружений
г-н Наганума Кэнго	Специалист по экологии
г-н Янагисава Масатоши	Проектировщик/Специалист по расчету сметной стоимости
г-н Котани Хироюки	Специалист по экономическому и финансовому анализу
г-н Учида Шого	Планировщик дорог/Специалист по транспортному прогнозированию
г-н Нидайра Масато	Администратор
г-н Мурай Ёшиюки	Переводчик
г-н Акасака Ёшио	Переводчик
г-н Гото Юкичи	Переводчик

1.3.5 Совещательный Комитет и Координаторы ЯАМС

Члены Совещательного Комитета и Координаторы ЯАМС следующие

Совещательный Комитет

Д-р Китакура Рюичи	Профессор, Университет Киото
г-н Кимура Йошихару	Министерство Земли, Транспорта и Инфраструктуры
г-н Нагано Шоичи	Министерство Земли, Транспорта и Инфраструктуры
г-н Иноока Хидэо	Министерство Земли, Транспорта и Инфраструктуры

Координаторы ЯАМС

г-н Хираи Тошио	Директор отдела социального развития, 1-е Управление социального развития
г-н Умэнага Тецу	Заместитель директора отдела социального развития, 1-е Управление социального развития
г-н Хонда Эри	Заместитель директора отдела социального развития, 1-е Управление социального развития
г-н Конья Кэнъичи	Сотрудник Отдела Социального Развития
г-н Касаи Такахио	Сотрудник Отдела Социального Развития

1.3.6 Передача технологии

Проектная группа осуществила передачу технологии посредством совместной работы с азербайджанскими специалистами. Были проведены две конференции и один семинар, на которых члены проектной группы дали разъяснения по проводимому исследованию. В частности, выступления членов совещательного комитета, а также документы и брошюры в значительной степени помогли донести до участников суть исследования.

В недавнем прошлом Азиатский Банк Развития, ЕБРР и другие международные организации выделили помощь для развития международного транспортного коридора, который связан с региональной транспортной сетью Баку. В ходе исследования проектная группа осуществила передачу местным организациям технологии по разработке региональной транспортной концепции и осуществлению транспортных прогнозов. Это во многом поможет азербайджанским организациям при сотрудничестве с вышеуказанными международными организациями.

II. Существующие условия

Глава 2 Социально-экономические условия

Как и во всех странах с централизованной плановой экономикой, после распада Советского Союза экономика Азербайджана претерпела серьезное снижение темпов роста. Период снижения уровня производства начался в 1991 году и длился до 1996 года (Таблица 2.1.1 и 2.1.2). В то время как процесс стабилизации и обращения курса падения уровня ВВП в обратном направлении в бывших странах плановой экономики занял бы 10 лет, восстановление экономики Азербайджана началось уже с 1996 года. Уровень ВВП на конец 2000 года, как впрочем, и на сегодняшний день, составляет лишь 59,3% от уровня 1991 года.

Широкомасштабное снижение экономической активности серьезно отразилось на всех секторах экономики, особенно сильно повлиявшее на предприятия сферы производства, которые были вынуждены продавать продукцию в страны бывшего Советского Союза, либо зависели от поставок импортируемого из других республик сырья. Экономическая активность на внутреннем рынке также пострадала ввиду нарушения договоренностей об осуществлении платежей, нарушению целостности инфраструктур и снижению платежеспособности.

2.1 Изменения ВВП

Переход к рыночной экономике в Азербайджане начался в 1991 году. В 1996 году прекратилось снижение уровня ВВП. Экономика, находящаяся в процессе медленного восстановления, как и сейчас, еще не достигла уровня производства 1991 года. Уровень физического производства в 2000 году составлял менее 60% уровня 1990 года.

Таблица 2.1.1 Основные показатели экономической активности

	1990=100.0				
Год	1991	1993	1995	1997	1999
ВВП	102.6	61.6	44.9	49.2	57.9
Индекс промышленного производства	91.0	51.0	30.0	28.0	30.0
НДС/ работника	97.9	61.4	46.4	49.3	н.д.
Общая занятость	100.8	100.3	97.6	99.7	99.9

н.д. – нет данных

Несмотря на то, что пострадали все сектора экономики, наиболее серьезное падение производства наблюдалось в промышленности, меньший упадок испытали сфера услуг и сельское хозяйство. Это видно из данных нижеследующей таблицы.

Таблица 2.1.2 Изменение ВВП по секторам экономики: индекс изменения за предыдущий год (в сопоставимых ценах)

Год	1993	1994	1995	1996	1997	1998	(1992-1999)
Промышленность	78.6	75.3	78.6	93.3	100.3	102.2	44.5
Сельское хоз-во	83.7	87.2	93.0	103.0	93.1	106.2	69.1
Строительство	59.6	64.0	109.0	210.0	166.1	152.0	220.4
Транспорт	63.4	87.6	64.3	87.0	100.3	112.2	34.9
Торговля	55.3	67.1	99.0	114.2	115.7	110.3	53.5
Геология	86.7	96.3	78.6	93.3	100.3	102.2	62.8
Прочее (материальное производство)	51.7	75.3	78.6	93.3	100.3	102.2	29.3
Общий объем ВВП	76.9	80.3	88.2	101.3	105.8	110.0	64.2
Физ. индекс ВВП (1991=100)	59.5	47.8	42.1	42.6	45.0	49.5	53.2
ВВП/д.н. (\$США)	671	539	474	447	507	558	

Источник: Национальные счета Азербайджана; Баку, 1999 г.

По распределению добавленной стоимости в промышленном секторе производства можно судить о том, что наибольший спад пришелся на производства, не относящиеся к нефтяному комплексу, однако нефтяной под-сектор поддерживал наиболее стабильный уровень производства. Доля предприятий, не относящихся к нефтяному комплексу, в объеме ВВП 1998 года составляла лишь 22% от уровня 1990 года. Как сообщалось ранее, быстрое восстановление темпов роста строительной индустрии также связывают со стабильностью в нефтяном комплексе.

(1) Внешняя торговля

Правительству Азербайджана удавалось поддерживать определенный уровень производства и достичь относительной стабильности цен. Это удалось большей частью за счет огромного дефицита средств на текущем счете. Как видно из следующей таблицы, дефицит достиг 10% от ВВП.

Таблица 2.1.3 Платежный баланс

(ед. изм.: тыс. долл. США)

	1996	1997	1998	1999
Текущие счета	-931,182	-915,755	-1,364,521	-599,703
Экспорт товаров	643,669	808,257	677,751	1,025,231
Импорт	-1,337,583	-1,375,164	-1,723,903	-1,433,392
Услуги	-291,636	-384,158	-369,089	-228,326
Текущие перечисления	66,494	44,795	64,006	81,753
Счета движения капиталов	901,670	960,153	1,384,471	828,203
Нефтяной бонус	36,624	74,199	74,746	155,000
Прямые иностранные инвестиции	590,653	1,050,639	948,201	355,317
Прочие инвестиции	267,237	88,672	343,139	317,886
Изменения объемов резервного капитала	7,156	244,200	18,700	-228,500

Источник: Статистический ежегодник Азербайджана, 2000 г.

Дефицит средств на текущем счете восполняется за счет средств, поступающих из нефтяного комплекса. Нефть составляет около половины общего объема экспорта, т.е. 18% ВВП и 70% добавленной стоимости всего сектора промышленности. Цены на нефть, производство и инвестиции в данный сектор представляют собой единственный наиболее важный определяющий фактор результатов экономической деятельности в кратко – и среднесрочной перспективе.

По расчетам Правительства Азербайджана в отношении подтвержденных и ожидаемых запасов нефти и газа, а также вероятных доходов сопутствующих отраслей нефтегазового сектора, при наиболее благоприятных условиях, чистый доход от внешних валютных операций к 2005 году составит около 4 млрд. долл. США в год. Ожидается, что уровень поступлений в иностранной валюте позволит повысить показатели объемов ВВП на душу населения более чем на 2 тыс. долл. США в неизменных ценах. При этом уровень дохода на душу населения составит сумму в четыре раза большую, чем на современном этапе. По прогнозам рост добычи нефти и газа ожидается после 2005 года.

(2) Уровень занятости и состав занятого населения

В Азербайджане в целом удавалось поддерживать уровень занятости, несмотря на снижение экономической активности в стране. Несмотря на снижение объемов производства, общая численность занятого населения, зарегистрированная в период с 1990 по 1998 годы, оставалась на уровне 3,7 миллионов работников. Ситуация складывалась таким образом, что предприятиям было запрещено увольнять работников фабрик и заводов и приходилось выплачивать заработную плату за счет снижающихся доходов производства, что в свою очередь привело к резкому снижению показателей. По сравнению с ситуацией 1990 года, создается впечатление, что половина всей рабочей силы сократилось. Улучшение производительности труда будет зависеть от использования существующих потенциалов и создания новых рабочих мест.

Некоторые проявления возможных изменений такого рода можно проследить по данным о составе занятого населения, приведенным в нижеследующей таблице. В секторах промышленности, строительства и транспорта наблюдалось резкое уменьшение занятости. Большая часть освободившейся рабочей силы пополнила развивающуюся сферу мелкого предпринимательства (торговлю), а также штат работников государственных учреждений здравоохранения и образования и органов центрального правительственного управления.

Примечательно то, что такие изменения в структуре занятости не сопровождались изменениями в распределении численности населения в городской и сельской местности и между различными городами. Представляется, что такая ситуация относительно мало затронула город Баку.

Таблица 2.1.4 Занятость населения в разрезе по секторам экономики

(ед. изм.: тыс. работников)

	1990	1993	1995	1996	1997	1998
1.Сельское и лесное хозяйство	1,144.4	1,203.5	1,112.8	1,172.4	1,071.3	1,139.6
2.Промышленность	469.1	391.8	352.1	282.9	242.0	251.1
3.Строительство	251.7	212.3	185.1	164.1	153.3	154.3
4.Транспорт и коммуникации	215.6	196.2	159.1	168.3	166.3	166.2
5.Торговля	366.6	445.8	505.8	582.5	768.4	701.7
6.Здравоохранение и коммунальное хозяйство	295.5	285.7	279.3	292.5	306.4	331.4
7. Образование, культура, искусство и наука	345.7	403.5	406.7	408.2	398.3	407.1
8.Кредитование, финансирование и страхование	10.7	12.6	14.2	14.0	10.5	10.5
9.Общее администрирование	51.0	50.1	66.6	68.9	67.8	65.3
10.Прочее	502.9	503.1	531.3	532.9	509.8	463.3
Всего	3,703.4	3,714.6	3,613.0	3,686.7	3,694.1	3,701.5

Источник: Статистический ежегодник Азербайджана, 2000 г.

(3) Цены и заработная плата

После обретения государственной независимости экономика Азербайджана, в отличие от других республик бывшего Советского Союза, избежала ситуации резкого скачка инфляции, за исключением единственного случая, когда в 1995 году произошли крупные изменения курса национальной валюты по отношению к российскому рублю. Цены по Азербайджану, как видно из следующей таблицы, в основном удерживались на стабильном уровне:

Таблица 2.1.5 Изменения основных макро-показателей

год	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Индекс ВВП в неизменных ценах 1991 года	42.1	42.6	45	49.5	53.2,	59.3
Индекс цен на потребительские товары за предыдущий год						
Товары и услуги	511.8	119.9	103.7	99.2	91.5	
Еда и напитки	522.4	117.6	99.5	98.7	89.0	
Непродовольственные товары и услуги	481.2	129.2	118.8	101.3	99.4	
Обменный курс 1долл. США= манат	4,417.5	4,295.5	3,986.8	3,868.8	4,118.0	

Основной причиной этого явилась девальвация национальной валюты в 1996 году, и влияние ее на цены на импортируемые товары. Одновременно с положительным влиянием на уровень цен внутреннего рынка, девальвация национальной валюты неблагоприятно сказалась на сфере экспорта и способствовала ухудшению ситуации с балансами по текущим счетам.

2.2 Социально-экономическая ситуация на территории исследования

2.2.1 Население

Общая численность населения территории Исследования в 2000 году составила 2 025 254 человек, в том числе 91 200 беженцев и 145 200 внутренне перемещенных лиц. Население без учета беженцев и переселенцев составляет 1 788 854 человек, что на 0.3% ниже уровня 1989 года против 1%-го повышения уровня ежегодного прироста населения в Азербайджане за последние годы.

Таблица 2.2.1 Численность населения территории Исследования

	Район	Площадь (км ²)	Постоянные жители	Беженцы	ПВС*	Итого	Числ. - сть населения в 1989 г.**	Плотность населения
1	Насими	9.8	195,928	14,500	11,300	221,728	216,800	22,625
2	Сабаил	28.1	74,276	4,600	6,900	85,776	90,500	3052
3	Ясамал	16.4	221,494	1,200	14,800	237,494	218,700	14,481
4	Нариманов	24.4	147,944	17,200	11,900	177,044	171,700	7,255
5	Низами	19.6	159,125	7,400	12,900	179,425	170,200	9,154
6	Хатаи	31.6	215,570	10,200	15,100	240,870	231,400	7,622
7	Бинагади	161.5	209,336	15,600	22,200	247,136	179,800	1,530
8	Сабунчи	244.3	188,619	8,300	16,200	213,119	191,900	872
9	Сурахани	122.0	165,795	8100	12,900	186,795	127,200	1,531
10	Карадаг	1,083.7	94,286	2,400	8,900	105,586	84,700	97
11	Азизбеков	395.7	116,481	1,700	12,100	130,281	112,000	329
	Всего	2,137.1	1,788,854	91,200	145,200	2,025,254	1,794,900	1,008

* ПВС: переселенцы внутри страны

** Численность населения в 1989 не включает беженцев и ПВС

Сравнивая данные по численности населения каждого из районов в 1989 году, в шести из них (Насими, Сабаил, Нариманов, Низами, Хатаи и Сабунчи), расположенных в центральной части территорий г. Баку, наблюдалось снижение роста численности. В пяти пригородных районах, наоборот, наблюдался рост. Из Таблицы 2.2.1 мы видим, что численность постоянных жителей (резидентов) Баку, осталась на уровне 1989 года, а рост численности населения был вызван притоком беженцев и переселенцев внутри страны. В результате численность населения в центральных районах города изменилась незначительно за последние 10 лет, а увеличение населения наблюдалось на пригородных территориях.

Что касается плотности населения на данной территории, показатели районов Насими и Ясамал, как коммерческих территорий, оказались наиболее высокими (22 625 чел./ км² и 14 486 чел. /км²), а показатели жилых и/или промышленных территорий районов Низами, Хатаи, Нариманов составили 9 154, 7 622 и 7 255 чел./км²).

В районах, включающих непригодные для жилья земли, таких как озера, заболоченные территории, занятые свалками отходов, наблюдается низкая плотность населения.

2.2.2 Промышленность

В эпоху Советского Союза, Баку являлся типичным индустриальным городом, обеспечивающим промышленной продукцией территорию всего СССР, процветающим до 1989 года. После произошли резкие перемены. В настоящее время повсеместно на территории Баку можно видеть огромное количество неработающих фабрик и заводов с ржавеющим оборудованием. Как описывается далее, промышленные территории города Баку представлены в районах Низами и Хатаи, на территории которых располагается несколько кирпичных заводов. Можно с уверенностью сказать, что ситуация с промышленностью в городе остается на низком уровне и не имеет возможности для восстановления в ближайшее время.

Ввиду недостаточности подробной информации по промышленному сектору территории Исследования, для выяснения направления ее развития в городе Баку использовались данные по промышленности всего Азербайджана. Падение промышленного производства началось в 1990 году и продолжалось до 1996 года, когда оно снизилось на 30% от уровня 1990 года. В период до 2000 года проходила борьба за восстановление уровня производства. Как показано в Таблице 2.2.2, на отрасли промышленности, связанные с нефтедобычей и/или переработкой и являющиеся ведущими, приходилась наибольшая доля промышленного производства – 50%, а более 50% общего объема инвестиций приходилось нефтедобывающий сектор. Однако все сооружения сектора нефтедобычи находятся в изношенном состоянии, и их продуктивность очень низка. Таким образом, с одной стороны нефтедобыча повышает уровень производства, с другой стороны – перегонка и переработка недостаточно развиты. В таком же состоянии до сих пор находятся и другие виды промышленности, такие как мануфактура, ввиду ограниченности инвестиций.

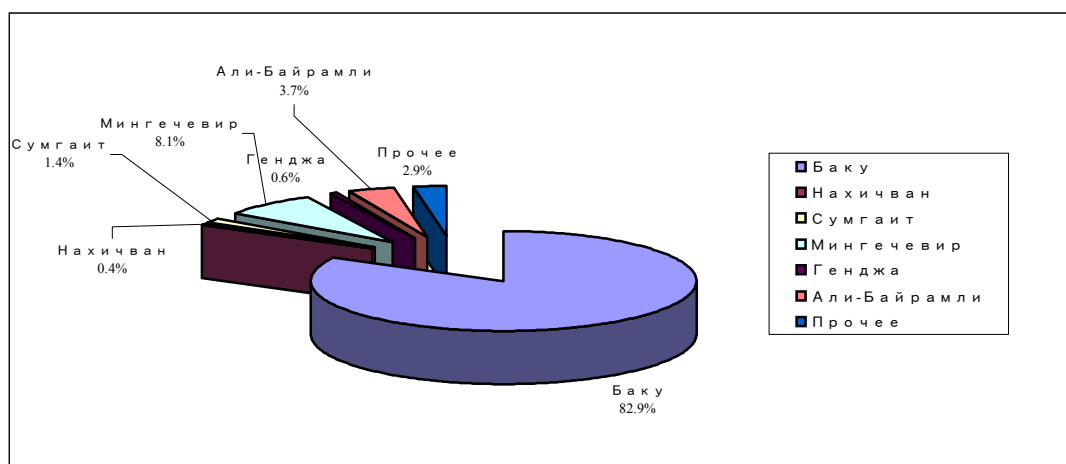


Рисунок 2.2.1 Объем промышленного производства по городам

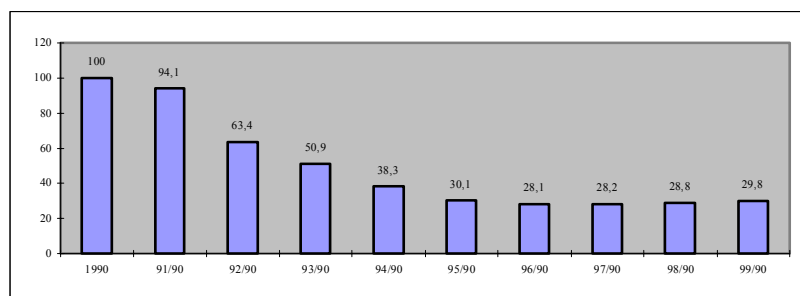


Рисунок 2.2.2 Изменение объемов промышленного производства

Таблица 2.2.2 Объемы промышленного производства в 1999 году

Сектор	Объемы (млн. манат)	Доля	Темпы роста (1998=100)
Разработка месторождения и добыча (в т.ч. переработка сырой нефти и природного газа)	4,026,943	34.9%	120.0
Очистка и переработка нефти	2,068,170	17.9%	84.0
Текстильное производство	132,831	1.1%	64.8
Коммунальные услуги (электроэнергия, газо- и водоснабжение)	2,335,885	20.2%	101.5
Еда, напитки и табачные изделия	2,094,292	18.1%	104.0
Химиаты	385,522	3.3%	119.5
Прочее	515,943	4.5%	н.д.
Всего	11,559,586	100.0%	103.5

Восстановление промышленности после периода низкого уровня производства потребует значительные объемы стабильных инвестиций. Однако в 1999 году общий объем инвестиций снизился на 3% по сравнению с 1998 годом. Другим фактором, тормозящим рост промышленности, являются трудности процесса приватизации. С каждым годом появляется все больше и больше приватизированных предприятий, благодаря чему уровень ВВП в негосударственном секторе повысился с 46% в 1997 году до 55% в 1998 году и 62% - в 1999 году. В промышленности, доля негосударственного сектора все еще составляет лишь 35% (1999 г.) С точки зрения промышленного роста, как и увеличения объемов инвестиций очень важно осуществление дальнейшей приватизации в промышленности.

Таблица 2.2.3 Доля негосударственного сектора в промышленном производстве

Сектор	Сумма	Доля
Государственный сектор	7 501 028	64,9%
Негосударственный сектор	4 058 561	35,1%
Итого	11 559 586	100,0%

2.2.3 Промышленное производство на территории Исследования

Ситуация с промышленным производством в Баку по районам представлена на Рисунке 2.2.3. Из 11 районов в 1999 году районы Сабаил, Низами и Хатаи, расположенные в центральной части г. Баку, а также Азизбеков выпустили большой объем промышленной продукции (1 907 193, 1 077 406, 1 219 964 и 1 442 089 миллионов манат, соответственно). Исходя из данных Рисунка 2.2.3, промышленное производство в районах Низами и Хатаи в центральной части города снизилось после 1997 года, в то время как в Районе Сабаил наблюдается радикально противоположная ситуация. В остальных районах поддерживается почти равномерно одинаковый уровень производства.

Согласно данным по количеству фабрик и заводов в г. Баку во всех секторах промышленности на территории всех 11 районов с 1998 года не произошло серьезных изменений количества за. Следовательно, интенсивность эксплуатации предприятий в районах Низами и Хатаи, существующих промышленных районов на территории г. Баку, снижаются.

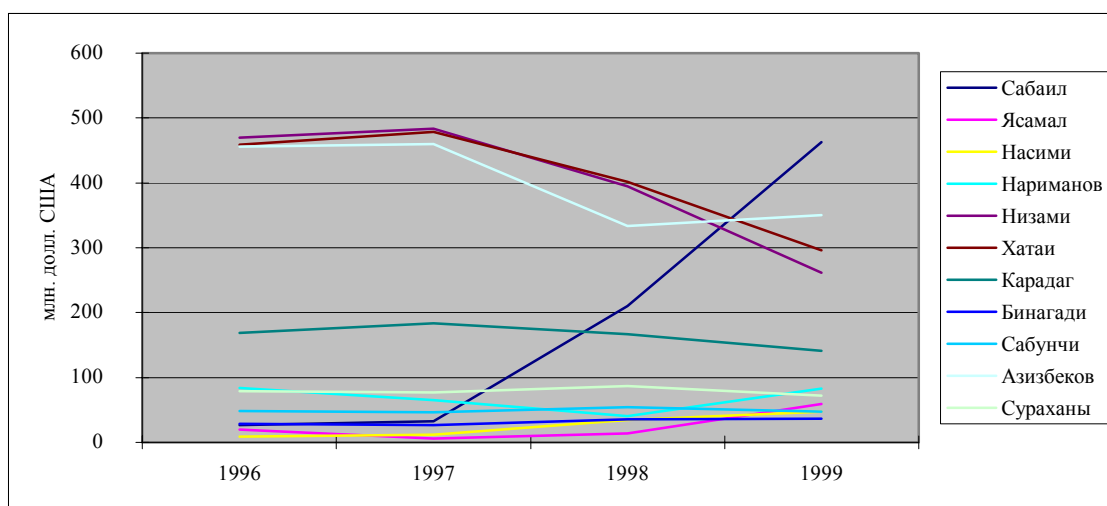


Рисунок 2.2.3 Промышленное производство по 11 районам г. Баку

2.2.4 Уровень моторизации в г. Баку

Число зарегистрированных транспортных средств в городе Баку в 2000 году составило 170 903 единицы при численности населения 2 025 254 чел, включая беженцев и переселенцев. Следовательно, степень моторизации на 1000 человек составляла 75,3 единицы. При расчетном количестве домохозяйств 515 060, уровень владения транспортными средствами на 1 домохозяйство составляет 0,290.

По сравнению с уровнем моторизации в других городах (Таблица 2.2.4), уровень моторизации города Баку почти одинаковый с уровнем города Астаны, Казахстан, и значительно ниже уровня развитых городов стран Европы, таких как Стокгольм и Мюнхен, что зависит от уровня развития государственной экономики.

Таблица 2.2.4 Сравнительная таблица степени моторизации

Город	Год	Числ-ть населения (тыс. человек)	Число транспортных средств (тыс. единиц)	Степень моторизации (ед. трансп. средств/тыс. чел.)
Баку	2000	2 025	171	75
Астана	1999	320	29	91
Москва	1996	8 670	1 729	199
Бухарест	1995	2 340	320	137
Мюнхен	1998	1 320	740	561
Стокгольм	1994	719	221	311

2.2.5 Международное сотрудничество в г. Баку

В настоящее время Азербайджану предлагаются различные виды сотрудничества такими международными организациями как Европейский Банк реконструкции и развития (ЕБРР) и Всемирный банк (ВБ). Программы по сотрудничеству ЕБРР в основном направлены на развитие частного сектора инвестиций – в первую очередь инвестиций направленных на развитие нефтяного сектора – а также на финансирование проектов по находящимся в критическом состоянии инфраструктурам, расположенным на приоритетных территориях, таких как интернациональные транспортные сетки. Всемирным банком для Правительства Азербайджана также подготовлен проект крупномасштабного финансирования, предназначенный для развития институциональной структуры, решения финансовых проблем и т.д. Однако такого рода сотрудничество ставит Правительству Азербайджана условие: улучшение институциональной структуры с целью сделать ее ясной и понятной, и в ходе проведения данного проекта в городе Баку, он будет являться единственным, финансируемым непосредственно при их участии.

В Азербайджане международными организациями осуществляются некоторые проекты касательно развития транспортной системы в Азербайджане, схожие с подобным проектом ЯАМС, такие как “Реорганизация Транспортного Сектора в Азербайджане” (TACIS), “Генеральный План по Развитию порта г. Баку” (TACIS), “Генеральный План по Транспортной Системе Кавказского Региона” (TRACECA) и “Генеральный План по Интегрированному Управлению и Охране Окружающей Среды города Баку Азербайджанской Республики” (ЯАМС).

2.3 Современные условия институциональной организации

Услуги, оказываемые транспортным сектором, играют огромную роль в осуществлении экономической деятельности, посредством осуществления грузопассажирских перевозок. До тех пор пока осуществление данной деятельности не является эффективной, государственная экономика будет нести убытки, даже в случае, если остальные экономические системы будут работать эффективно. Особенностью экономики Азербайджана является тот факт, что транспортные услуги составляют около 11,5% общего ВВП, поэтому транспортный сектор занимает важное место среди остальных секторов национальной экономики.

Со времени обретения независимости после распада Советского Союза, состав Правительства Азербайджана значительно изменился. Транспортный сектор Министерства транспорта и управления автомобильными дорогами был устранен, а некоторые управления и департаменты не только Министерств, но также и Городской администрации Баку стали независимыми организациями, называемыми «Государственными предприятиями», либо «Акционерными обществами». В связи с этим, очень трудно сформулировать комплексный план, выработать политики и стратегии, касающиеся сектора оказания транспортных услуг, особенно в отношении проекта организации системы городского транспорта Администрации города Баку, располагающего огромным количеством различного типа транспортных средств.

2.3.1 Современная институциональная организация Правительства

Институциональная организация Азербайджана переживает переходный период реформирования. На данный момент все субъекты государственной власти подразделяются на 4 категории при Кабинете Министров: Министерства Азербайджана, Государственные комитеты Азербайджана, Государственные компании (государственные концерны) Азербайджана и Акционерные Общества. Последние два типа компаний из вышеперечисленных были преобразованы в так называемые предприятия государственного управления, следовательно, они сами должны приносить определенный доход. Разница между Государственными предприятиями и Акционерными компаниями заключается в том, выпускает ли компания акции или нет. В настоящее время Центральное Правительство является самым крупным держателем акций, в случае даже если компания выпускает акций, фактическая институциональная разграничения между Государственными предприятиями и Акционерными компаниями являются почти одинаковыми.

(1) Министерства и ведомства Азербайджана

Институциональная организационная структура Правительства Республики Азербайджан показана на Рисунке 2.3.1. При Президенте Республики Азербайджан сформирован Кабинет Министров и Аппарат Президента. Кабинет Министров, возглавляемый Премьер-министром, напрямую контролирует деятельность всех семнадцати (18) министерств. Однако, среди этих министерств нет министерства, ответственного за выполнение обязанностей, связанных с транспортной деятельностью. Эта деятельность осуществляется различными министерствами, государственными компаниями и т.д. В свою очередь Кабинет Министров состоит из семи (7) департаментов, возглавляемых одним (1) Первым заместителем Премьер-министра, пятью (5) заместителями Премьер-министра, и одним (1) старшим управляющим, как показано на Рисунке 2.3.2. Следующие субъекты в занимаются вопросами транспортной системы:

- Департамент Транспорта и Коммуникаций при Кабинете Министров, деятельность которого направлена на составление политик развития транспорта и координирование работы различных транспортных ведомств;



Рисунок 2.3.1 Организационная структура Центрального Правительства

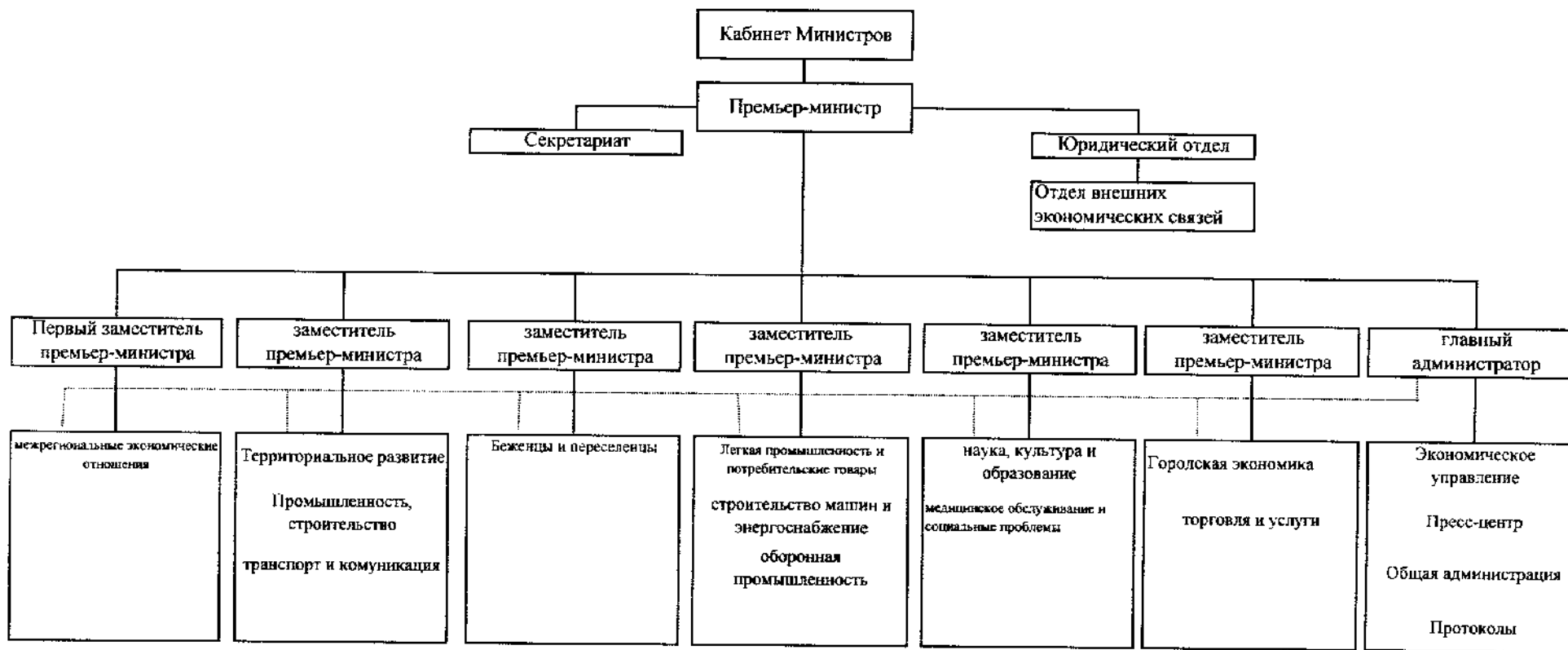


Рисунок 2.3.2 Организационная структура Кабинета Министров

- Министерство Экономического Развития содействует реализации проектов посредством координации с зарубежными странами и международными донорскими организациями. В настоящее время также они занимаются разработкой прогноза на 2001 год и составлением перспективного пятилетнего плана развития транспортного сектора;
- Министерство финансов занимающееся вопросами доходов и затрат каждого транспортного под-сектора;
- Министерство внутренних дел, в обязанности которого входит регистрация транспортных средств, проведение исследования дорожно-транспортных происшествий, безопасности движения на транспорте для всех видов транспортных средств при помощи Управления дорожной полиции (УДП), внесение предложений на проведение реконструкции дорог, а также проводит работы по строительству дорог и установке дорожных знаков, согласно предписаниям городских властей.

(2) Государственные комитеты Республики Азербайджан

На Рисунке 2.3.3 представлена организационная структура Государственных комитетов Азербайджана. Основными обязанностями данных комитетов являются проведение работ, запрашиваемых Правительством и не находящихся в компетенции ранее означенных Министерств и Кабинета министров. Два из этих комитетов имеют отношение к транспортной деятельности;

- Государственный таможенный комитет отвечает за пересечение государственной границы международного экспорта и импорта зарубежных товаров и сбор тарифов с транспортных компаний;
- Государственный комитет по статистике собирает и публикует все данные, связанные с транспортной деятельностью в транспортных секторах.

(3) Государственные компании (Государственные концерны)

Для управления гражданской авиацией, морским флотом, железнодорожным транспортом дорогами и городским транспортом были созданы различные Государственные компании. Их основными обязанностями являются обеспечение технического обслуживания, формулирование стратегий и планов, и т.п. Далее представлены транспортные под-секторы государственных предприятий (государственных концернов), имеющих отношение к проведению данного исследования.

1) Государственный концерн «Азеравтохол»

Госконцерн «Азеравтохол», ранее именуемый Министерством Строительства и Управления автомобильными дорогами, в настоящее время находится в ведении Кабинета Министров. Имеет национальную сеть дорог общей протяженностью 21 тысяча км. городские дорожные сооружения, здания и оборудование в Азербайджане и осуществляет управление ремонтными и строительными работами, основываясь на политики и планы, предложенные Кабинетом Министров. Что касается городских дорог,

каждое управление отвечает за строительство, техническое обслуживание , планирование , и т.п.

Основным источником финансирования работ по техническому обслуживанию дорог является дорожный фонд, сформированный за счет налогов на топливо. Однако в 1999 году Азеравтойол получил только лишь 15% от общего дохода Дорожного фонда (2 млн. дол. США). Согласно Исследованиям ТАСИС по Реорганизации транспортного сектора в Азербайджане, сумма денег, необходимая для проведения технического обслуживания дорог составляет 50 млн. долл. США, поэтому существует множество проблем, требующих решения в отношении технического обслуживания и дорожной сети. В 2000 году Дорожный Фонд был ликвидирован и выделение бюджета для Азеравтойол производится Кабинетом Министров.

Организационная структура Азеравтойол представлена на Рисунке 2.3.4.

2) Азеравтонаглият

Азеравтонаглият, основными обязанностями которого являются управление движением грузового автотранспорта на дорогах, выдача лицензий компаниям по грузовым перевозкам и компаниям по междугородным автобусным перевозкам, а также строительство и эксплуатация автобусных терминалов для междугородного и международного автобусного транспорта, был учрежден в 1992 году и с тех пор занимается программами приватизации в области грузового автотранспорта. К настоящему моменту уже около 200 единиц грузового автотранспорта приватизированы. Другим видом основных работ Азеравтонаглият является выдача лицензий на управление грузовым автотранспортом и на проведение инспекций грузового автотранспорта. Вместе с тем, Азеравтонаглият занимается контролем сбора доходов от экспортных и импортных операций. Основным источником поступления доходов является выдача лицензий и пропусков на транспорт. Организационная структура Азеравтонаглият представлена на Рисунке 2.3.5.

3) Азербайджанская Государственная Железная Дорога

Азербайджанская Государственная Железная Дорога (АГЖД) подчиняется Кабинету Министров. АГЖД возглавляется Генеральным Директором, который назначается Кабинетом Министров с согласия Президента. Помимо эксплуатации поездов, АГЖД занимается разработкой инвестиций, стратегии и планов. В настоящее время АГЖД вовлечена в проект, осуществляемый ТАСИС и ТРАСЕКА.

4) Гражданская Авиация Азербайджана

Государственный Концерн Гражданской Авиации Азербайджана (АЗАЛ) был создан на основе указа Кабинета Министров от 28 апреля 1992 года. С тех пор вся деятельность гражданской авиации была сконцентрирована в одной организации. АЗАЛ несет ответственность за все вопросы, связанные с гражданской авиацией, включая стратегию, законодательство, эксплуатацию и контроль.

Государственный Комитет по Экологии и Контролю за Природопользованием (Председатель)	Государственный Комитет Международных Отношений First Deputy of Prime Minister)	Государственный Комитет Архитектуры и Строительства (Заместитель Премьер-министра)	Государственный Комитет по Геологии и Минеральным Ресурсам (Председатель)	Госкомитет по надзору за безопасностью горных работ (председатель)	Госкомитет по работе с беженцами и переселенцами (председатель)
Государственный Земельный Комитет (Председатель)	Государственный Научно-технический Комитет (Председатель)	Институт технической эстетики (директор)	Информационное научно- производственное объединение (директор)	Центр по изучению патентов (директор)	Государственный центр по регистрации (директор)
Государственный Комитет Специального Машиностроения и Конверсии (Председатель)	Компьютерный Технологический Центр UNESCO/UNDP (Директор)	Государственный Комитет по Гидрометеорологии (Председатель)	Главное государственное управление по системе контроля и гидрометеорологическому обеспечению (начальник)	Гидрометеорологический центр (начальник)	Управление международных связей и пресс-службы (начальник)
Государственный Ветеринарный Комитет при Кабинете Министров (Председатель)	Государственный Комитет по Имуществу (Председатель)	Госкомитет Имущества (начальник)	Управление местными приватизационными работами (начальник)	Бактинское управление по организации приватизации (начальник)	Комитет по созданию акционерных компаний и обращению ценных бумаг (начальник)
Управление экспертизы строительного комплекса (Начальник)	Управление иностранных экономических отношений (Начальник)	Правовое управление (начальник)	Управление экономических анализов и информации (начальник)	Государственный Комитет Геодезии и Картографии (Председатель)	Госкомитет по жилищному хозяйству (председатель)
		Госкомитет по мелиорации (начальник)	Государственный комитет антимонопольной политики и содействия предпринимательской дея-ти (Председатель)	Государственным таможенный комитет (председатель)	

Рисунок 2.3.3 Организационная структура государственных комитетов

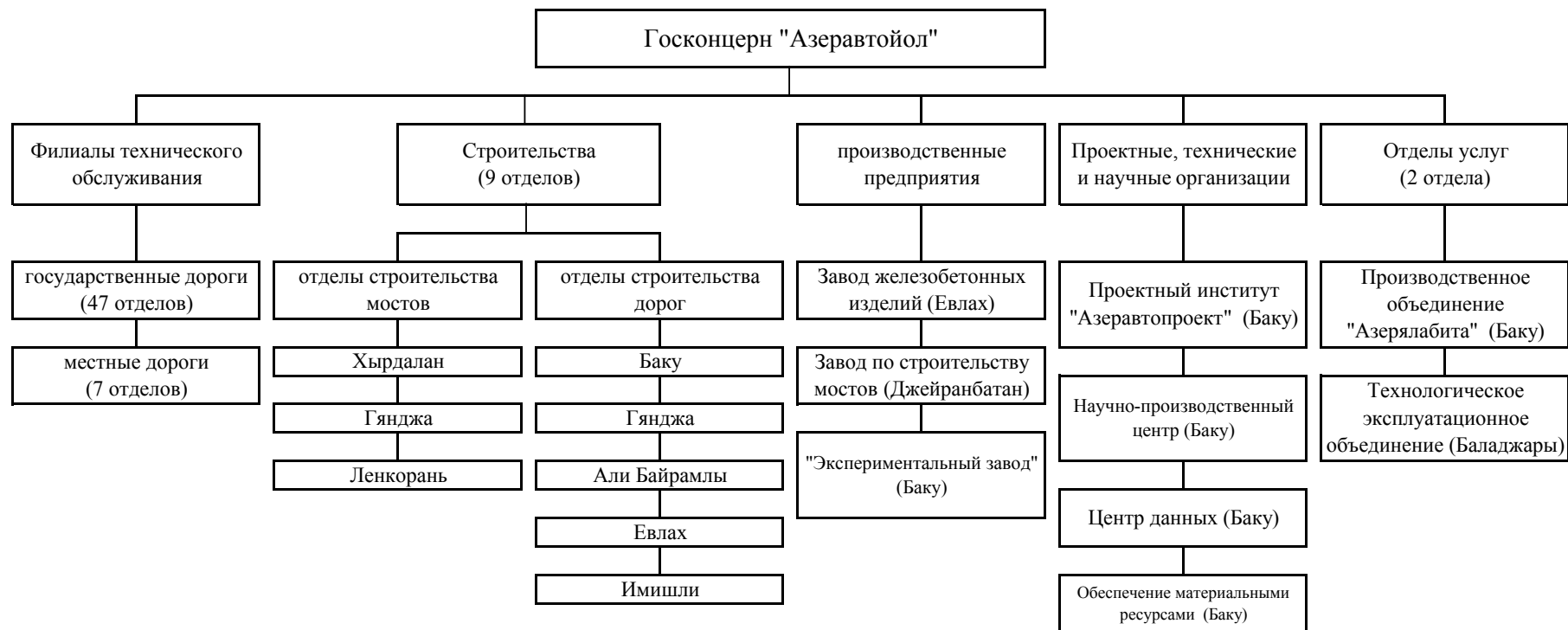


Рисунок 2.3.4 Организационная структура Азеравтойол

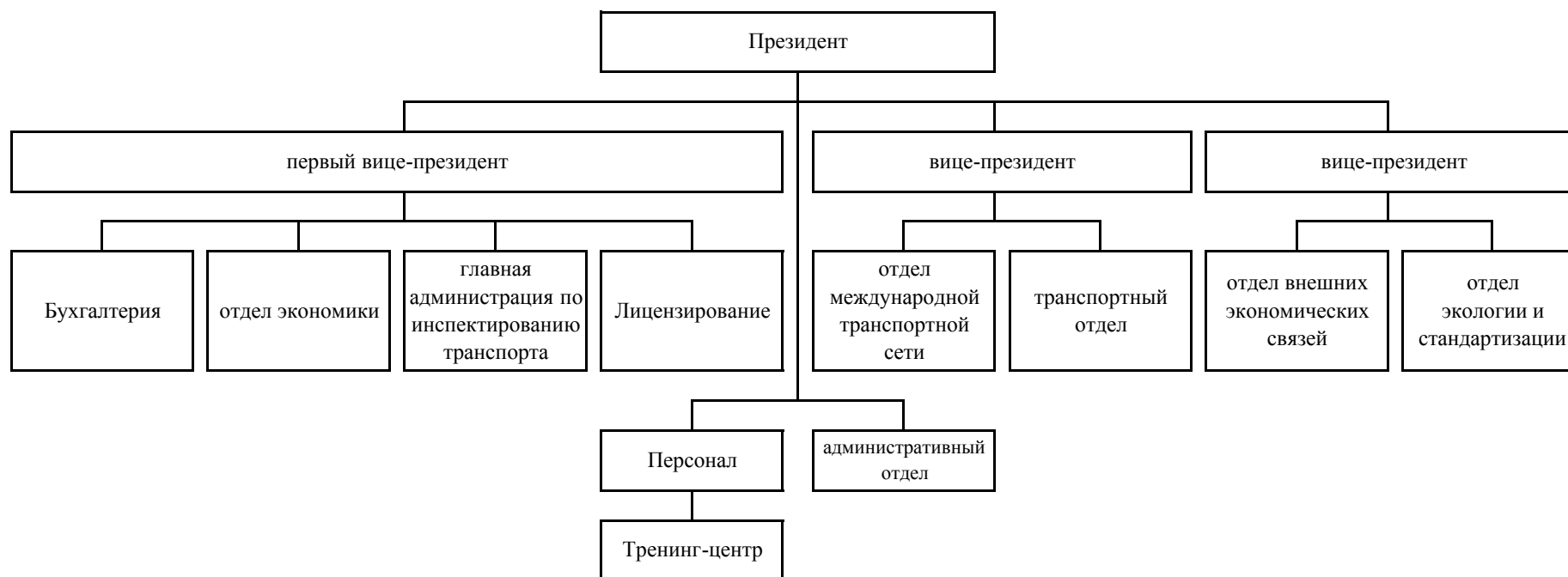


Рисунок 2.3.5 Организационная структура "Азеравтонаглият"

2.3.2 Исполнительная Власть города Баку

На территории города Баку проживает около 2 миллионов человек. Глава исполнительной власти назначается правительством. Бакинская Исполнительная Власть не обладает правом на установление налогов, поэтому, бюджет распределяется центральным правительством. Однако почти 80% доходов центрального правительства поступает с территории, подчиненной Бакинской Исполнительной Власти. Как показано на Рисунке 2.3.6, Бакинская ИВ состоит из множества департаментов, подчиняющихся двум (2) первым заместителям главы ИВ, шести (6) заместителям, и одному (1) секретарю. Каждый глава и секретарь следят за работой нескольких департаментов. Основные обязанности этих заместителей главы ИВ показаны в Таблице 2.3.1. Среди этих департаментов, Департамент городской экономики, технический департамент и информационный департамент, а также Департамент транспорта, вовлечены в транспортную деятельность, такую как оказание транспортных услуг на наземном общественном транспорте (автобусы, троллейбусы, и трамваи). Их основными обязанностями является следующие:

- Координирование работы общественного транспорта: метро, трамваев, троллейбусов и автобусов;
- Регулирование работы национальной транспортной сети (междугородние автобусные перевозки, грузовые перевозки, и т.п.);
- Проведение технического обслуживания дорог и строительство дорог в пределах городских территорий Баку
- Координация с государственным и городским Управлениями дорожной полиции

Городской транспорт на территории города, находящийся в распоряжении Городской администрации включает городской общественный транспорт, состоящий из метро, трамваев, троллейбусов, больших и мини-автобусов, а также такси. Услуги мини-автобусов и такси обеспечиваются частным сектором на основании лицензии.

На Рисунках 2.3.7 и 2.3.8 показана организационная структура Транспортного Департамента и структура Наземного Общественного Транспорта при Транспортном Департаменте, соответственно. В подчинении у председателя находятся три заместителя. Три заместителя отвечают за технические вопросы, эксплуатацию общественного транспорта и деятельность частного сектора, соответственно. По данной структурной организации, Транспортный Департамент отвечает за управление наземным общественным транспортом, таким как автобусы, трамваи, троллейбусы. Как показано на Рисунке 2.3.8, автобусные услуги предоставляются 4 независимыми организациями (Городской транспорт Бакиханов, автоколонна No.2706 Вишневка, автобусный парк «Сернишинсервис» и автоколонна Транспортного Департамента). К городскому транспорту Бакиханов относятся четыре автоколонны, которые были раньше независимыми организациями. Автоколонна No.2706 занимается не только эксплуатацией автобусов, но и транспортировкой войск и полицейских в случае

необходимости. «Сернишинсервис» занимается эксплуатацией автобусов, полученных из Испании и Голландии на основе кредита в 1998 году. В настоящее время данная организация выплачивает кредит (финансовые средства для выплаты поступают из центрального правительства). С другой стороны, Трамвайный парк, Троллейбусный парк и служба электрического хозяйства ответственны за эксплуатацию электрического транспорта.

Транспортный Департамент также несет ответственность за лицензирование и регулирование наземного общественного транспорта. В настоящее время Транспортный Департамент выдает лицензии частным автобусам и такси. В настоящее время стоимость лицензии составляет 1 млн.ман. за каждые два года для частных автобусов и 3 млн.ман. каждые два года для такси. Доходы от лицензий поступают в бюджет центрального правительства. С другой стороны, Транспортный Департамент осуществляет сбор эксплуатационной платы с частных автобусных компаний. Сумма платы составляет 10 тыс.ман. в месяц. Доходы от данных сборов используются для компенсации дефицита, возникающего в результате эксплуатации автобусов.

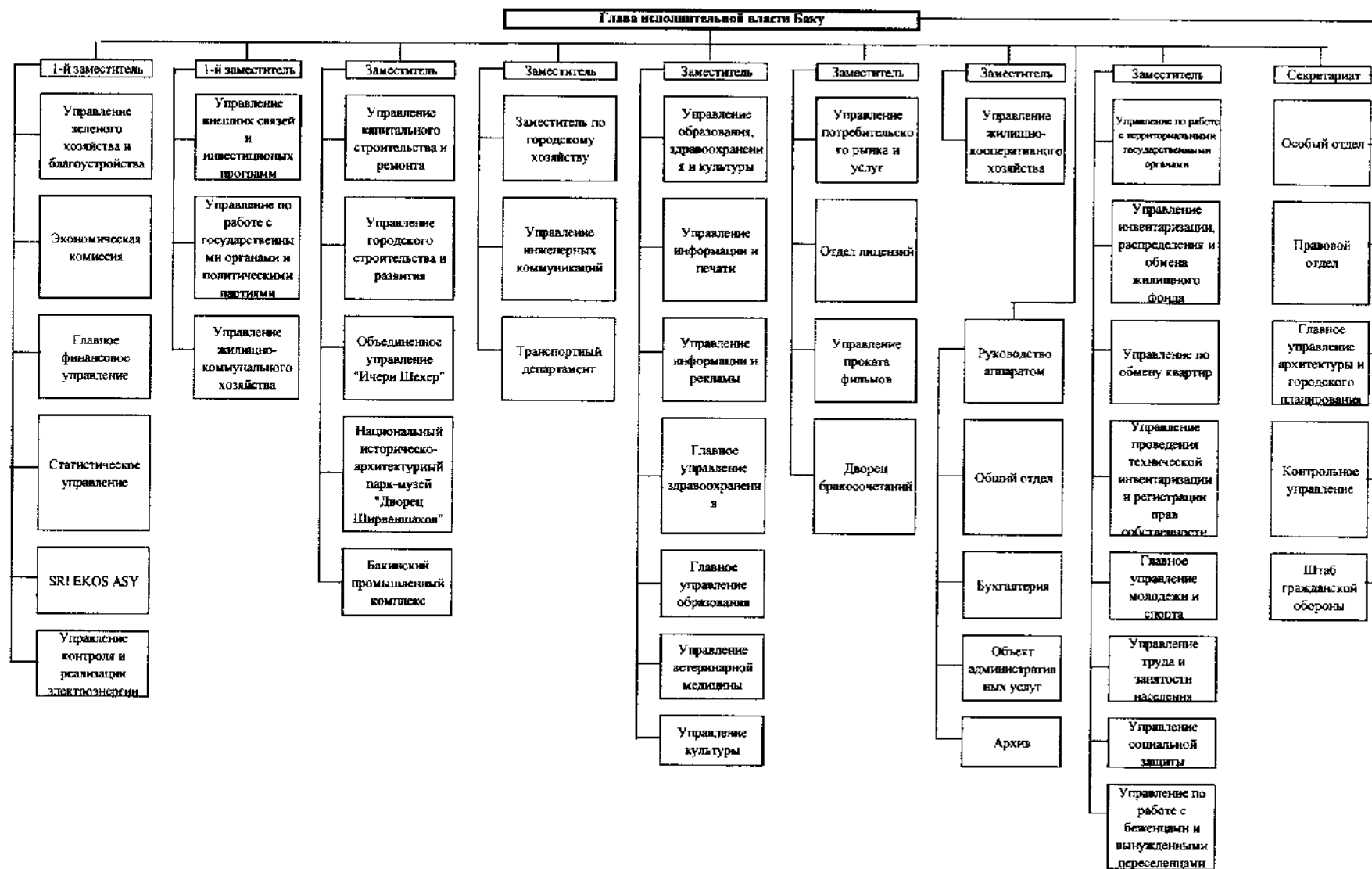


Рисунок 2.3.6 Организационная структура Администрации г. Баку

Таблица 2.3.1 Сфера распространения ответственности главы и заместителя главы ИВ г. Баку

Должность	Ответственность
Первый заместитель главы	Общее управление Секретариат Правовой департамент Департамент архитектуры и градостроительства Департамент гражданской обороны
Первый заместитель главы	Правоохранительные органы, таможня, налогообложение Департамент по благоустройству и экономическому развитию парков/садов Комитет экономики Глава финансового департамента Управление статистики Научно-исследовательский плановый институт по разработке и подготовке структуры правительства, и развитию социально - экономического комплекса г. Баку Департамент энергетики и продаж Комиссия по рассмотрению вопросов самовольного строительства Комиссия по списанию основных счетов Банковская и финансовая служба Служба экологии и охраны окружающей среды
Заместитель главы	Департамент внешним сношениям и инвестиционным программам Департамент по общественным отношениям с организациями и политическими партиями Департамент общества владельцев квартир
Заместитель главы	Департамент капитального строительства и реконструкции Департамент строительства и реконструкции по г. Баку Руководители “Старого города ” Государственный музей истории и архитектуры “Дворцовый комплекс Ширван Шахов” Промышленный комплекс Баку Департамент социальной защиты и благосостояния населения города Комиссия по чрезвычайным ситуациям Противопожарная служба Департамент городского хозяйства Технико-информационный департамент Департамент транспорта Техническая комиссия по определению аварийного состояния жилых помещений Служба информации на транспорте Управление дорожной полиции головного полицейского департамента Департамент образования, здоровья и культуры Рекламно-информационный отдел Головной департамент здравоохранения Головной департамент образования Департамент ветеринарного контроля Департамент культуры Санитарно-эпидемиологическая комиссия Комиссия по делам несовершеннолетних Департамент центра эпидемиологии и гигиены Органы регистрации гражданства Отдел образования союзов и ассоциаций
Заместитель главы	Департамент территориально-административных органов Отдел регистрации, распределения и обмена квартир Отдел по работе с беженцами и временно перемещенными лицами Отдел по обмену квартир Отдел технической инвентаризации и регистрации прав собственности Главное управление молодежи и спорта Отдел труда и занятости Отдел социальной защиты Квартирные вопросы, военные комиссариаты
Секретариат	Департамент экономики и потребительских услуг Генеральный департамент Бухгалтерия Отдел Внутреннего обслуживания Архив

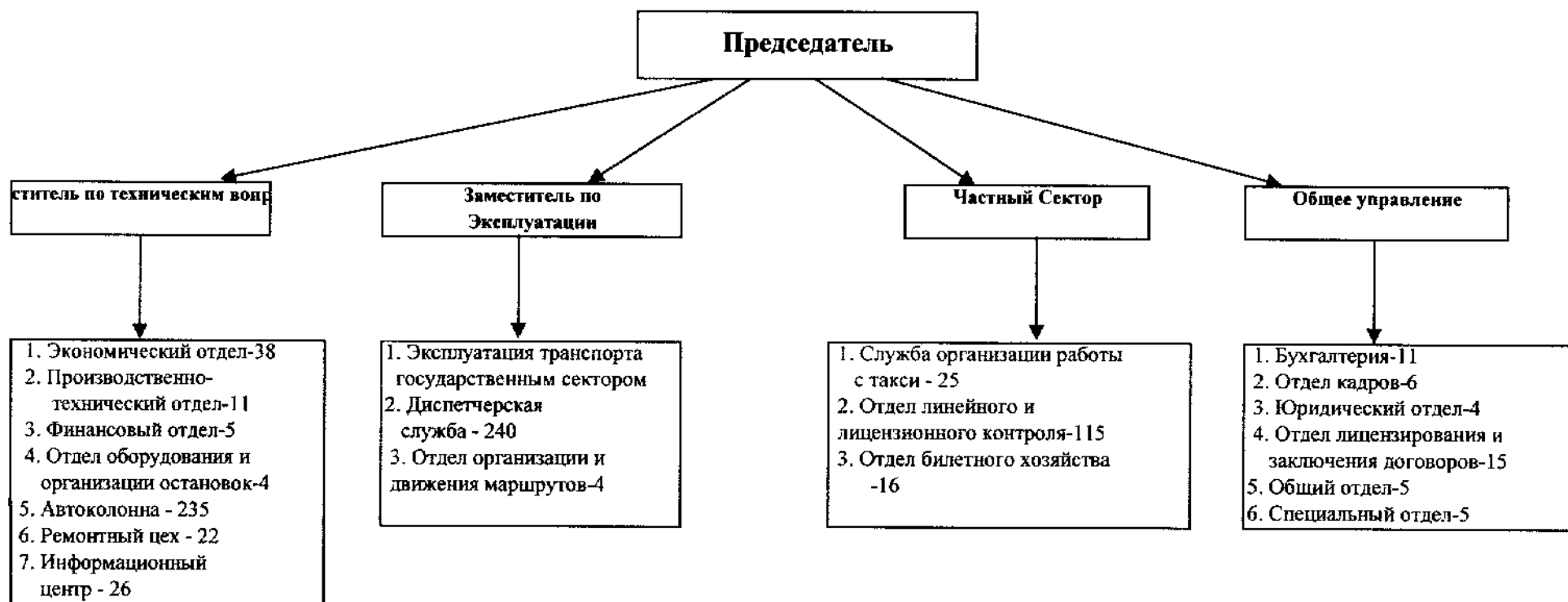


Рисунок 2.3.7 Организационная структура Транспортного Департамента



Рисунок 2.3.8 Управление наземного общественного транспорта

2.3.3 Бакинский метрополитен (метро г. Баку)

Владельцем и управляющим метро города Баку является Метро г. Баку (Бакинский метрополитен), государственная компания. Практически, метро находится в ведении Кабинета Министров, и к городской администрации имеет достаточно формальное отношение. Согласно законам Азербайджана Бакинский метрополитен перешел на само обеспечение, но на практике, в течение последнего времени, метро с трудом справляется с работой в условиях беспорядочного распределения электроснабжения компаниями-поставщиками услуг. Эксплуатационные доходы покрывают только 50% общего объема расходов. Вызванные недостатком денежных средств, физические условия метрополитена требуют немедленного восстановления для обеспечения безопасности его эксплуатации. Руководство Бакинского метрополитена также несет ответственность за проведение линии политики инвестирования, безопасности и проведения исследований в области охраны окружающей среды, следуя данным направлениям в ходе ежедневной работы. Организационная структура Бакинского метрополитена представлена на Рисунке 2.3.9.

2.3.4 Государственное и городское Управления Дорожной Полиции

Городское управление дорожной полиции подчиняется Министерстве Внутренних Дел. Основные обязанности дорожной полиции заключаются в регулировании уличного движения, контроле за соблюдением правил уличного движения, проверки работы светофоров и обеспечение безопасности движения.

Инспекция управления дорожной полиции при Министерстве внутренних дел выпускает вида лицензий, одна на осуществление деятельности, а другая – для водителей. Для получения лицензии на осуществление деятельности частный владелец должен представить заявку, разъясняющую примерный маршрут движения. Для получения лицензии водителя необходимо иметь водительское удостоверение, а также пройти курс обучения в автошколе центра общественного образования, принадлежащий Министерству образования. В дополнение Государственная Дорожная Полиция осуществляет техническое обслуживание и ремонт светофоров.

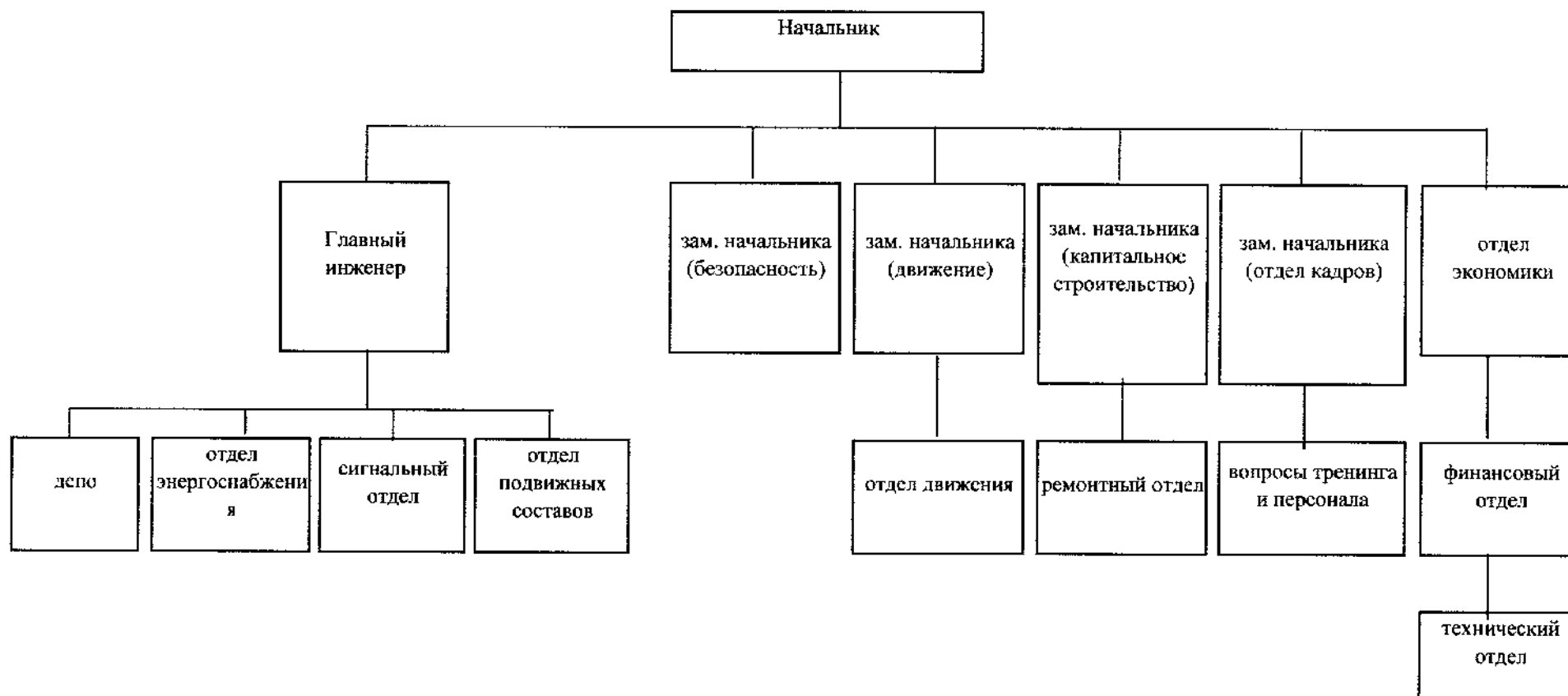


Рисунок 2.3.9 Организационная структура Бакинского метрополитена

2.3.5 Бакгипрогор (Бакинский институт городского планирования)

До приобретения Азербайджаном статуса независимого государства основной работой института Бакгипрогор являлось проектирование зданий на территории Баку и разработка генерального плана города. После провозглашения независимости, особенно после последнего землетрясения, основной работой Института Бакгипрогор стала разработка структурной устойчивости зданий, составление плана укрепления структуры строящихся зданий, а также и регулирование отвода земель и модификации Генерального плана развития города, принятого в 1987 году. Организационная структура Бакинского института городского планирования Бакгипрогор представлена на Рисунке 2.3.10. На данный момент Институт располагает 50 штатными единицами. Распределение сотрудников по основным департаментам показано на Рисунке 2.3.10. Примерно 30 из 50 работников - это архитекторы и инженеры, а остальные - сотрудники второстепенных специальностей. Юридически, Институт является департаментом правления города Баку, а фактически он выступает в качестве независимой организации, техническим и непосредственным руководителем (директором) которого является заместитель главы городской администрации, ответственный за вопросы планирования. Среднемесячный доход института на протяжении последних трех лет составляет 40 млн. манат, 10% из которых поступает от Правительственной организации за оказанные услуги, а оставшаяся часть дохода поступает от частных клиентов, подающих заявки на разработку частных проектов.

2.3.6 Транспортное законодательство

Цели национальной транспортной политики представлены следующим образом:

- Реализация экономической, инвестиционной, тарифной и научно-технической политик в сфере транспорта;
- Прогнозирование нужд государства, в т.ч. потребностей в грузовых перевозках и прочих видах транспортных услуг;
- Обеспечение равных условий как в плане ограничения, так и развития транспортного сектора;
- Проведение регулирования на государственном уровне для обеспечения безопасного, эффективного и бесперебойного графика работы транспортного сектора;
- Защита государственных и правовых интересов, равно как и прав предприятий сферы транспорта, а также потребителей транспортных услуг;
- Увеличение эффективности и конкурентоспособности на мировом рынке транспортных услуг;
- Укрепление и развитие отношений взаимного сотрудничества в сфере транспорта;

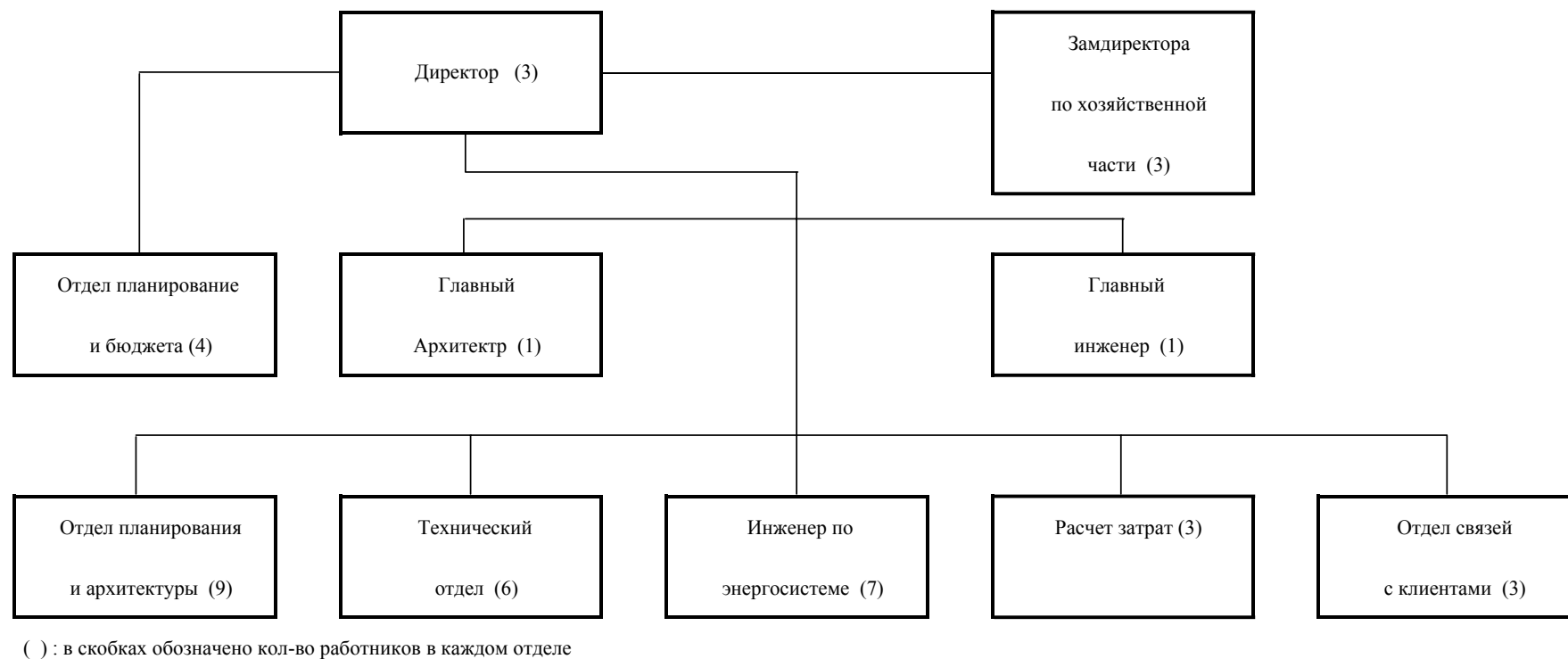


Рисунок 2.3.10 Организационная структура Бакинского Института городского планирования(Бакгипрогор)

В Азербайджане действует более 10 законодательных документов относительно сферы транспорта. Например, в отношении автотранспорта и состояния дорог действуют следующие законы: ‘Закон о дорогах, 1999 г.’, ‘Закон о национальном дорожном фонде №787, 1994 г.’, ‘Устав Азеравтойол, 1993 г.’, ‘Устав Азеравтонаглият, 1992 г.’ В отношении остальных сферах воздушного, морского и железнодорожного сообщения также существует ряд законов, однако они не являются основополагающими законодательными актами, но законами, распространяющимися на определенные сферы транспортной системы. Закон регулирующий отношения в транспортной сфере в целом называется ‘Закон Республики Азербайджан о транспорте’, от 11 июня 1999 г., определяющий правовую экономическую и организационную основу управления транспортом в Азербайджане. Основные положения данного закона представлены следующим образом:

- Основное определение понятий ‘Транспорт’, ‘Транспортное предприятие’, ‘Перевозчик’ и ‘Заказчик’;
- Равные права и правовая защищенность для владельцев всех видов транспортных средств;
- Государственное регулирование и контроль в сфере транспорта;
- Права и обязанности городских властей в отношении сферы транспорта;
- Стоимость транспортных услуг;
- Права пассажиров;
- Ответственность перевозчика;
- Обеспечение безопасности и соответствие экологическим стандартам;
- Страхование транспорта.

Данный закон является первым подробным законом в сфере транспорта, однако, не ориентированный на правительственные организации либо его субъекты, и т.п.

До вступления данного закона в силу на территории государства действовал Указ Президента Республики Азербайджан № 743 ‘О формировании Министерства Транспорта Республики Азербайджан’ от 5 августа 1998 г. Целью данного закона являлось учреждение Центрального исполнительного органа власти, ответственного за принятие государственной политики в отношении развития транспорта. Согласно данному указу Президент постановил Кабинету Министров провести необходимые мероприятия для учреждения Министерства транспорта. Данный вопрос, относительно учреждения нового Министерства, находится на рассмотрении по Проекту ТАСИС, однако на сегодняшний момент роль управляющего органа в сфере дорог и дорожного движения отведена Азеравтойол, представляющего исполнительную и руководящую функции в новообразованном Министерстве транспорта.

2.3.7 Проблемы и вопросы

В соответствии с Указом Президента Республики Азербайджан №743 от 5 августа 1998 г. с 23 ноября 1999 года в Республике была начата разработка Проекта ‘Реструктуризация транспортного сектора Азербайджана’, проводимого ТАСИС. В рамках данного Проекта рассматривались существующие организации и законодательные акты, относительно

транспортного сектора, исследовалась деятельность Министерств транспорта в различных странах, таких как Германия, Нидерланды (Голландия) и Великобритания. Помимо этого были проанализированы принципы институциональной организации, в результате чего было внесено предложение об учреждении нового Министерства транспорта. Однако, принимая во внимание тот факт, что цель данного исследования была направлена на организацию институциональной структуры на государственном уровне, не существовало острой необходимости в проведении анализа системы городского транспорта в г. Баку. В системе городского транспорта города Баку существует много проблем в таких сферах как организационная, финансовая, управленческая, эксплуатационная и прочие, о которых уже говорилось ранее в данном разделе. Основные проблемы транспорта заключаются в следующем:

- (1) В системе Центрального Правительства нет координирующей функции в области транспорта, такой как например Министерство Транспорта;
- (2) Слабо налаженная связь между Управлением Бакинского метрополитена и Департаментом транспорта (автобусными транспортными компаниями);
- (3) Департамент транспорта имеет ограниченную роль в планировании и координировании транспортной системы города Баку;
- (4) Весьма непрочное финансовое положение организаций в области общественного транспорта;
- (5) Устаревшая инфраструктура и сооружения городского транспорта (трамвайные линии, вагоны и т.д.).

Для решения вышеозначенных проблем, предложено провести более детальное исследование в отношении следующих аспектов:

- (1) Министерство транспорта должно охватывать раздел координирования городского транспорта для более эффективной его эксплуатации
- (2) В обязанности Департамента транспорта городской администрации г. Баку должна входить функция координирования движения метро и наземного общественного транспорта;
- (3) В целях улучшения финансового положения организаций, занимающихся эксплуатацией городского транспорта необходимо:
 - Провести исследование тарифных ставок;
 - Исследовать возможные меры по привлечению большего числа пассажиров;
 - Трамвайные линии и некоторые транспортные средства общественного транспорта должны быть заменены.