

Глава 6 **Общественный транспорт**

6.1 **Общая часть**

Система городского транспорта в Баку состоит из частного и государственного видов транспорта. Различные виды транспорта эксплуатируются различными организациями и компаниями. Ниже в таблице приводятся эти виды транспорта и ответственные организации:

Таблица 6.1.1 Виды транспорта в Баку

No.	Вид и сооружение	Организация	Кем контролируется
1	Метро	Бакметрополитен	Кабинет министров
2	Трамваи	Транспортное управление, Исполнительная власть Баку	Бакинская исполнительная власть
3	Троллейбусы	Транспортное управление, Исполнительная власть Баку	Бакинская исполнительная власть
4	Городские автобусы	Транспортное управление, Исполнительная власть Баку	Бакинская исполнительная власть
5	Микроавтобусы	Частный сектор	Транспортное управление, Исполнительная власть Баку
6	Такси	Частный сектор	Транспортное управление, Исполнительная власть Баку
7	Железная дорога (пригородные линии)	Азербайджанская государственная железная дорога	Кабинет министров
8	Бакинский порт	Бакинский морской торговый порт	Кабинет министров
9	Аэропорт	Государственный концерн гражданской авиации (АЗАЛ)	Кабинет министров
10	Автовокзал	Госконцерн «Азеравтонаглият»	«Азеравтонаглият»

В данной главе обсуждаются существующее состояние и характеристика этих видов, а также проблемы всего общественного транспорта города.

6.2 **Метрополитен (Метро)**

6.2.1 **Организация работы метрополитена**

Метро в Баку эксплуатируется государственной организацией "Бакинский Метрополитен" по уставу, одобренному Кабинетом Министров Азербайджана. В Бакинском метрополитене функционирует 13 участков и работает 3904 человек. Эта организация отвечает за строительство, эксплуатацию и техническое обслуживание системы метро. На станции им. Нариманова располагается депо.

6.2.2 Сеть метрополитена

(1) Развитие системы метрополитена

В настоящее время функционируют следующие две линии метро общей протяженностью 28.3 км:

- 1) Восточная Северо-южная линия (Баки Совети – Хази Асланов: 16.9км)
- 2) Западная Северо-южная линия (Дарнагюль – Гюнешли: 11.4км)

На рисунке 6.2.1 показано месторасположение линий метрополитена. Эти линии были построены в советское время. Первая очередь строительства включала участок Баки Совети – Н. Нариманов (6.5 км) и была введена в эксплуатацию в ноябре 1967 года. Ниже на Рисунке 6.2.2 показано развитие системы метрополитена в Баку:

Юго-Северо-Восточная линия (Баки Совети – Хази Асланов)

- | | | |
|-----------------------------|--------|-------------------|
| •Баки Совети – Н. Нариманов | 6.5 км | Открыта в 1967 г. |
| • Н. Нариманов – Нефтчиляр | 7.4 км | 1972 |
| •Нефтчиляр – Ахмедлы | 3.0 км | 1989 |

Юго-Северо-Западная линия (Дарнагюль – Гюнешли)

- | | | |
|------------------------|--------|-------------------|
| •28 мая – Хатаи | 2.3 км | Открыта в 1968 г. |
| •28 мая – Низами | 2.4 км | 1976 |
| •Низами – Мемар Аджеми | 6.7 км | 1985 |

(Источник: Бакметрополитен)

Система метро была спланирована таким образом, чтобы охватить населенные территории и сделать метро наиболее важным видом городского транспорта.

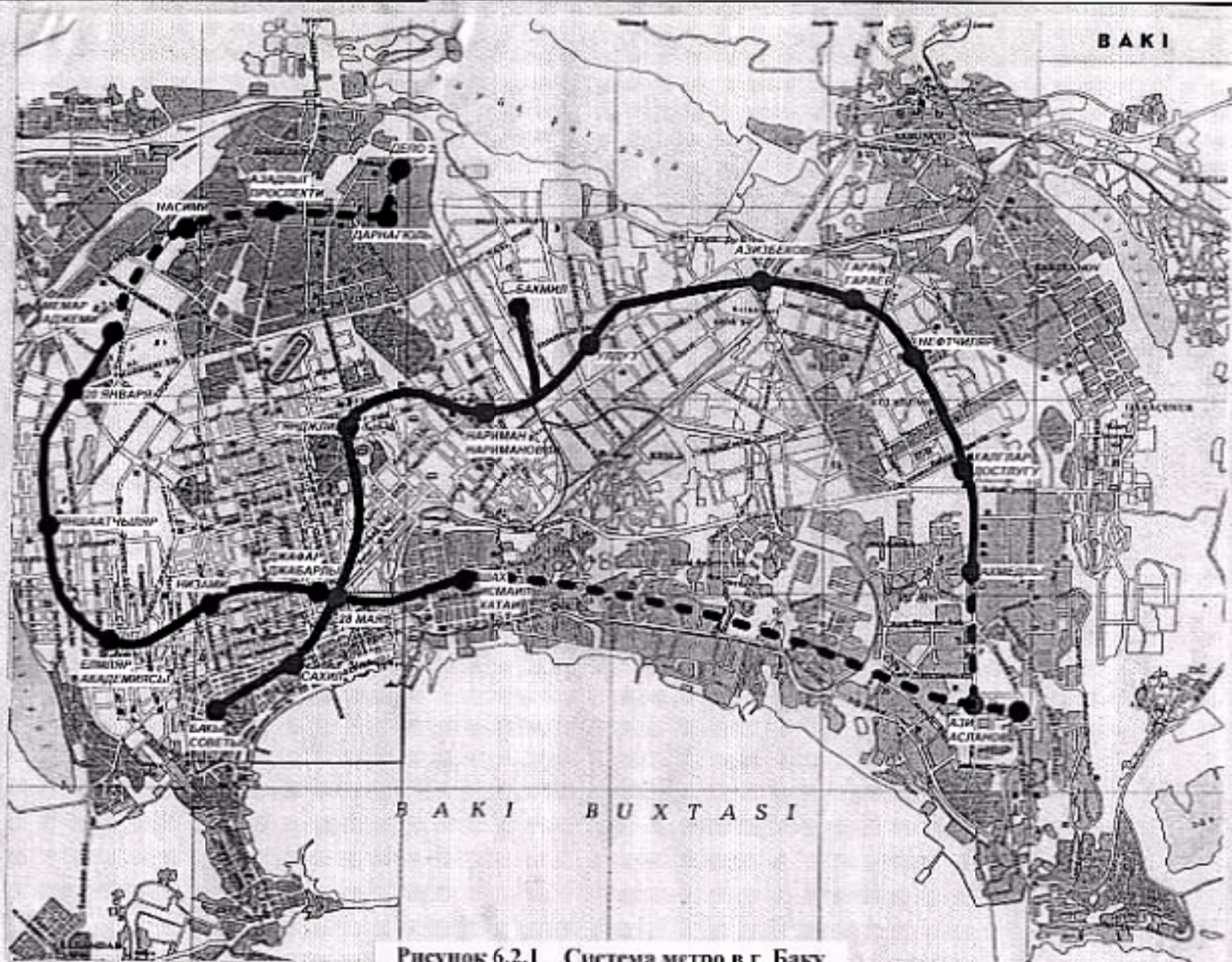
(2) Объем пассажироперевозок

В 1999 году система Бакинского метро перевезла 130.2 миллиона пассажиров (356600 пассажиров в день), включая 89.5 миллионов пассажиров, оплативших проезд. Это означает, что около 30% пассажиров составляли льготники. Статистика пассажироперевозок за прошлые годы показана в Таблице 6.2.1 и на Рис. 6.2.3.

Таблица 6.2.1 Объем пассажироперевозок в Бакинском метрополитене

Год	(ед. изм.: 1000/сут)		
	Юго-Северо-Восточная линия	Юго-Северо-Западная линия	Всего
	Баки Совети – Хази Асланов	Дарнагюль – Гюнешли	
1995	248.7	152.4	401.1
1996	290.7	178.1	468.8
1997	271.0	166.1	437.1
1998	244.3	149.7	394.0
1999	231.3	125.3	356.6

Источник: Бакметрополитен



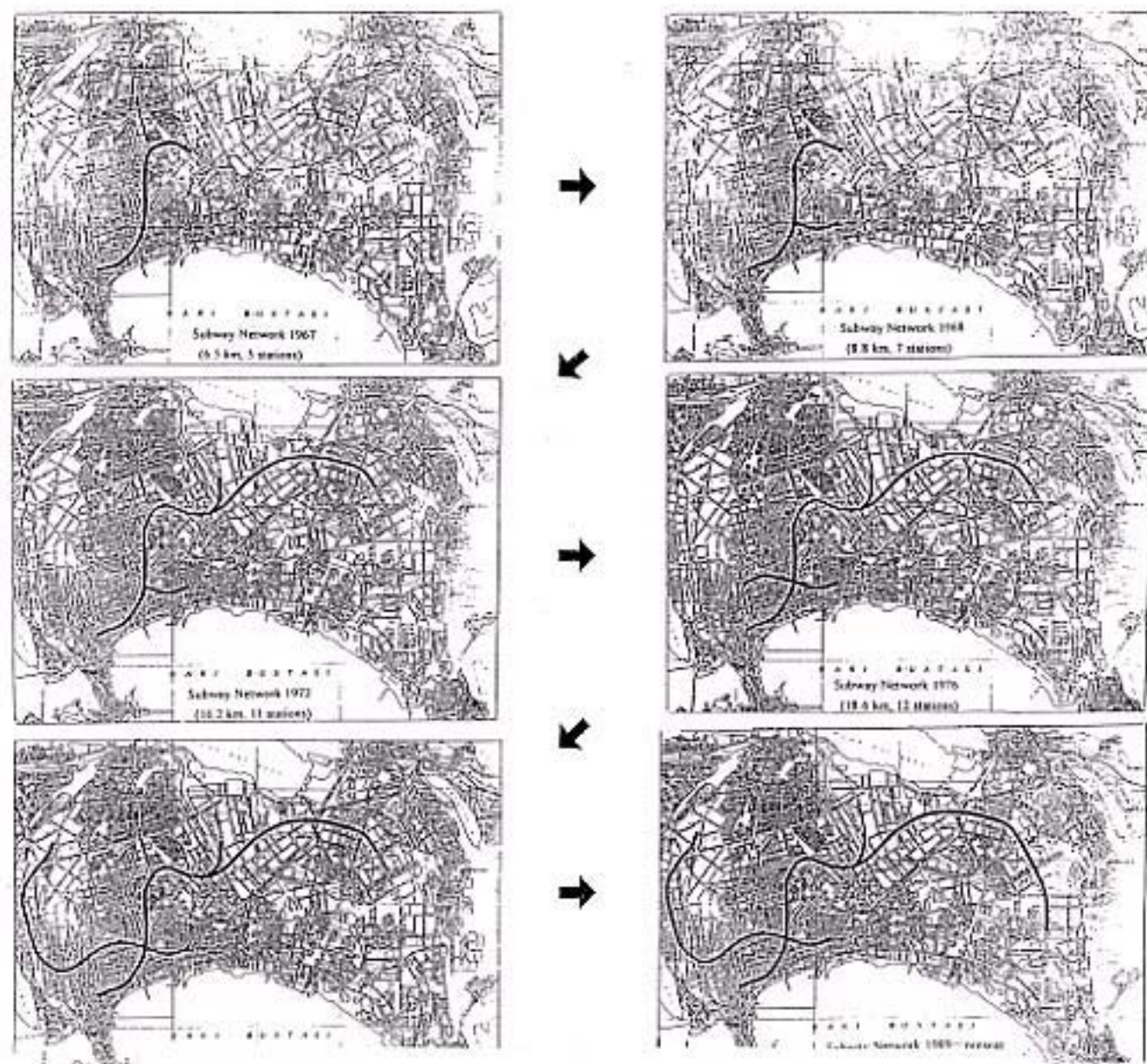


Рисунок 6.2.2 Развитие системы метрополитена (1967 – настоящее время)

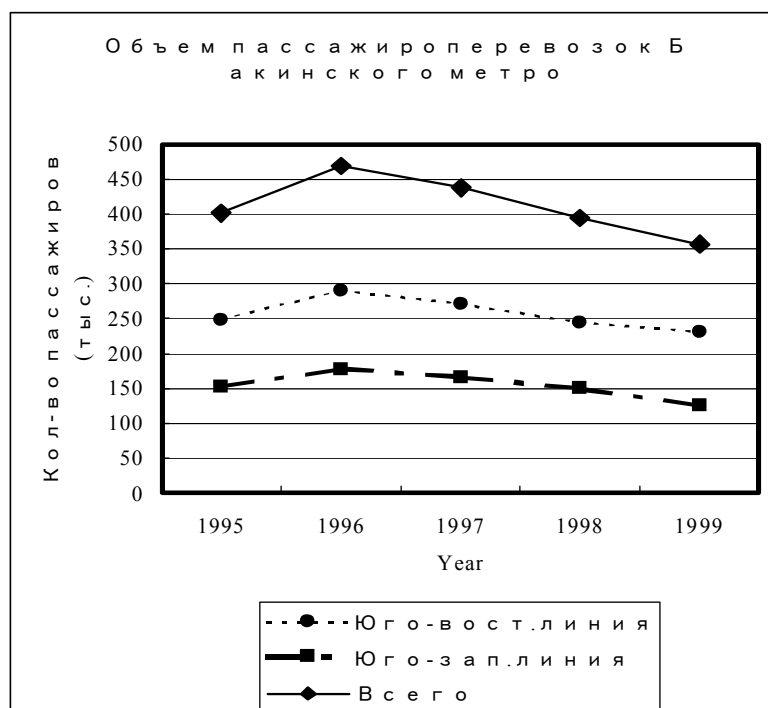


Рисунок 6.2.3 Объем пассажироперевозок (1995-1999)

Начиная с 1996 года, наблюдается спад пассажироперевозок в системе метрополитена Баку. Объем пассажироперевозок сократился с 468800 человек в 1996 году до 356600 человек в 1999 году, т.е. на 24%. Одна из вероятных причин такого спада заключается в расширении использования системы частных микроавтобусов, которая была введена в 1996 году и на долю которой приходится около 80% всего объема пассажироперевозок в Баку. Другой причиной может быть повышение платы за проезд в метро в июле 1996 году со 100 манат до 250 манат.

Таблица 6.2.2 Число пассажиров по станциям метро (1999 год, на входе)

No.станции	Юго-Северо-Восточная линия	Число пассажиров (1000/сут)	No.станции	Юго-Северо-Западная линия	Число пассажиров (1000/сут)
	Баки Совети – Хази Асланов			Дарнагюль – Гюнешли	
1	Баки Совети	18.03	13	Хагаи	3.35
2	Сахил	17.37	14	Дж. Джабарлы	31.75
3	28 мая	31.00	15	Низами	14.71
4	Гянджлик	30.86	16	Эльмяр Академиясы	22.45
5	Н. Нариманов	23.41	17	Иншатчылар	14.40
6	Бакмил	0.33	18	20 января	26.24
7	Улдуз	3.94	19	Мемар Аджеми	12.42
8	Мешади Хазизбеков	24.50	Всего		125.32
9	Кара Караев	14.38			
10	Нефтчиляр	29.60			
11	Халглар Достлугу	19.63			
12	Ахмедлы	18.24			
Всего		231.29			

Источник : Бакинский метрополитен

В Таблице 6.2.2 и на Рисунке 6.2.4 показано число входящих пассажиров на каждой станции в 1999 году. Число пассажиров на каждой станции отражает характеристику ее месторасположения. Станции, расположенные в центре города (28 мая, Дж. Джабарлы) привлекают большое число пассажиров, совершающих поездки для покупок, на работу и т.д. станция "Гянджлик" используется населением для посещения торговых центров и одной из самых крупных остановок автобусов и такси. Станция "Академия Наук" на юго-западной линии находится в районе, где расположено много университетов. Станция "Нефтчиляр" расположена в районе с высокой плотностью населения. Также имеются две очень важные станции в Баку: станция "20 января" играет функцию северо-западного въезда в город и расположена рядом с крупной конечной остановкой для микроавтобусов, междугородных автобусов и такси. Станция "М. Хазизбекова" является другим въездом в город с северо-восточного направления, где также располагается крупная конечная автобусная остановка.

6.2.3 Система эксплуатации системы метрополитена

Уровень обслуживания

Парк Бакинского метрополитена насчитывает 128 вагонов. Один состав состоит из 5 вагонов, а частота прохождения составов в часы пик достигает 24 состава в час (с интервалом в 2-3 минуты), а в другие часы - 10-18 составов в час (с интервалом в 3-6 минут).). Работа метрополитена начинается в 6:00 и завершается в 13:00. максимальная скорость достигает 80 км/ч, а средняя рабочая скорость – 40 км/ч. Графика движения поездов нет.

Пассажироместимость вагонов составляет 42-44 сидячих мест и 260-270, включая стоячие места. Это означает 1350 пассажиров на состав, и что 32400 пассажиров может перевозиться в часы пик. Возраст вагонов составляет от 15 до 20 лет, а ремонт и техническое обслуживание не производится регулярно вследствие нехватки финансовых средств. Поэтому сложно обеспечивать комфортабельные условия для пассажиров. Для обеспечения качественного обслуживания и безопасной работы необходимо срочно закупить новые вагоны.

Состояние существующих сооружений и техническое обслуживание

Для обеспечения безопасной работы поездов необходимо провести ремонт и обновление эскалаторов, электротехнического оборудования, станций и туннелей. Однако в 1999 году Бакметрополитен получил только 20% от суммы, необходимой для закупки запасных частей и материалов. Поэтому техническое обслуживание не проводится на должном уровне.

Из 182 вагонов 65 нуждаются в капитальном ремонте. Однако при нынешних плохих финансовых условиях Бакметрополитен может проводить только текущий ремонт 5 вагонов в квартал.

Структура оплаты за проезд в метро

Плата за проезд в метро фиксированная и составляет 250 манат на человека. Стоимость проезда устанавливается не Бакинским метрополитеном, а правительством (Кабинетом Министров) совместно с Исполнительной властью города. Принцип покрытия расходов не используется при установке платы за проезд. Существующий уровень в 250 манат считается очень низким в сравнении с затратами на эксплуатацию и техническое обслуживание системы.

6.2.4 Финансовые условия метрополитена

(1) Годовой доход

Данные по годовому доходу Бакинского метрополитена за последние 5 лет представлены в Таблице 6.2.3 и на Рисунке 6.2.5. За последние 3 года доходы от перевозки пассажиров оставались на одном уровне вследствие стабильного числа пассажиров, которые платят за проезд, хотя их число несколько снизилось в 1999 году.

Таблица 6.2.3 Годовой доход Бакинского метрополитена

(единица: млн.ман)					
Статья	1995	1996	1997	1998	1999
Эксплуатационные доходы	10,602.4	15,292.4	22,184.1	23,329.0	22,375.8
Другие доходы	284.0	332.0	217.6	1,045.1	2,178.5
Государственные дотации	17,884.0	20,854.0	23,063.0	10,000.0	5,078.0
Общий доход	28,770.4	36,478.4	45,464.7	34,374.1	29,632.3
(*) число пассажиров, оплачивающих за проезд. ('1000 человек в день)	290.5	Нет данных	243.1	255.7	245.2

Источник : Бакинский метрополитен

Примечание (*): подсчитано на основе эксплуатационных доходов проектной группой. Плата за проезд была увеличена в июле 1996 с 100 ман. до 250 ман.



Рисунок 6.2.5 Показатели бюджета метрополитена

Как было описано выше, существующая структура оплаты за проезд фиксирована и составляет 250 манат. Другим источником доходов являются торговые точки и магазины, расположенные в переходах каждой станции (100 000 манат за кв. метр в месяц).

Число пассажиров, не оплачивающих проезд (незаконно и льготники), крайне высоко. В таблице 6.2.1 и таблице 6.2.3 представлено отношение таких пассажиров к общему числу пассажиров в 1999 году:

Процент бесплатных пассажиров Бакинского метро (расчет проектной группы)

1995	47,8%
1996	нет данных
1997	44,4%
1998	35,1%
1999	31,1%

Хотя доля бесплатных пассажиров уменьшалась год за годом, в 1999 году около 111400 пассажиров не заплатили за проезд, что составило убытков на сумму 27.85 миллионов манат.

Однако число пассажиров с бесплатным проездом резко сократилось после того, как правительство приняло решение с января 2002 года отменить льготы на бесплатный

проезд на всех видах общественного транспорта. До 1997 года Бакинский метрополитен получал дотации от правительства, которые превышали доходы от эксплуатации метро. Однако эти дотации были сокращены в два раза в 1998 и 1999 годах.

(2) Соотношение доходов и расходов

Как показано в Таблице 6.2.4 система метрополитена терпит убытки. Эксплуатационные убытки достигли 19.14 млрд. манат в 1998 году и 19.87 млрд. манат в 1999. Дотаций со стороны правительства не достаточно для покрытия дефицита. Сообщается, что совокупный долг метрополитена превышает 30 млрд. манат. В 1999 году эксплуатационные затраты на пассажира составили 496.3 манат, что в два раза превышает текущий тариф на проезд. Также отмечается, что эксплуатационные затраты возрастут до 1260 манат, если они будут включать расходы за электроэнергию, что в 5 раз выше, чем существующая плата за проезд. При таких условиях Бакметрополитен должен сократить затраты на закупку запасных частей и материалов для текущего ремонта эскалаторов, вагонов и другого оборудования, что приведет к проблемам с безопасной эксплуатацией метро.

Чтобы улучшить финансовое положение, необходимо увеличить государственные дотации.

Таблица 6.2.4 Доходы/Затраты Бакинского метрополитена

Статья	1998	1999
Доходы	24.37	24.55
•Перевозка пассажиров	23.33	22.38
•Другие источники	1.05	2.18
Эксплуатационные затраты	43.51	44.42
•Персонал	10.28	10.72
•Социальные взносы	4.09	4.28
•Материалы	7.53	6.36
•Топливо	0.24	0.24
•Электричество	11.50	11.13
•Амортизация	1.01	0.98
•Полиция	0.55	0.65
•Капремонт	5.99	5.00
•Другие	2.32	5.06
Прибыль	- 19.14	- 19.87
Государственные дотации	10.00	5.08
Эксплуатационные затраты на пассажира	466.2 манат	496.3 манат

Источники: Бакметрополитен

“Реорганизация транспортного сектора Азербайджана” Отчет о ходе работ I, Том 2, май 2000, ТАСИС

6.2.5 Планы будущего развития Бакинского метро

Планы будущего расширения системы метро можно разделить на три участка (Рисунок 6.2.1):

- 1) Участок I: Расширение восточного участка от станции “Ахмедлы” до ст. “Хази Асланова” (1.46км)
- 2) Участок II: Северный участок от ст. “Мемар Аджеми” до ст. “Дарнагюль” (3.6км)
- 3) Участок III: Расширение южного участка от ст. “Хатаи” до “Гюнешли” (10.6км)

Уже ведется строительство линии протяженностью 1.46км между ст. “Ахмедлы” и “А. Асланов” (Участок I). Также ведется строительство станции “А. Асланова”. Общие затраты, необходимые для завершения этого строительства, составляют 4.9 миллионов ЕВРО (около 4.5 млн.долл.США). Европейский Союз выделил 3 млн. ЕВРО (2.8 млн. д.олл.США) через ЕБРР, а правительство Азербайджана выделило 1.9 млн. ЕВРО (1.8 млн.долл.США). Строительство станции “А. Асланов” началось в 1985 году. Однако из-за нехватки финансовых средств строительство было приостановлено в 1992 году. Только на некоторых участках были установлены железобетонные конструкции для предотвращения обвалов и затопления шахты. Строительство станции "Хази Асланов" было запланировано рядом со станцией "Гюнешли", находящаяся в одном из самых населенных районах восточной части города. Согласно документам, подготовленным "ЕХАР-II" (Исключительно финансовая помощь, Европейское Сообщество), в 2000 году число пассажиров на ст. "Хази Асланов" должно было составить 21 млн. человек (58000 пассажиров в день). Поэтому Бакметрополитен ставит приоритетной задачей срочное строительство ст. "Хази Асланов", чтобы предотвратить оползни и разрушение многоэтажных зданий вокруг строительного участка. Стройплощадка находится в том же состоянии, в каком была оставлена 9 лет назад после приостановления строительства. Однако после получения гранта со стороны Европейского Союза строительные работы возобновились в августе 2001 года. Ввод станции в эксплуатацию запланирован на начало 2003 года.

Строительство участка II было завершено на 40-50%. Необходимый объем капиталовложений для завершения строительства составляет 139 млн. д.олларов.США, включая три новые станции и депо. Все строительные работы приостановлены из-за нехватки средств.

Строительство участка III было запланировано для создания кольцевой линии, соединяющей две линии, восточную и южную от станции "Хатаи" до ст. "А. Асланов". ТЭО по строительству этой линии было подготовлено более 10 лет назад.

6.2.6 Проблемы Бакинского метрополитена

Ниже приводятся проблемы и вопросы Бакинского метрополитена:

(1) Краткосрочные вопросы

1) Срочное строительство станции “Хази Асланов”

Из-за нехватки финансовых средств строительство станции "Хази Асланов" было приостановлено в 1992 году. Дальнейшая остановка строительства приведет к деформации конструкций туннеля и станции и повысит опасность разрушения трех высотных зданий, расположенных близко к котловану станции и где проживает 1650 человек. Для предотвращения катастрофы необходимо завершить первую очередь строительства. В дополнение строительство новой станции запланировано возле ст. "Гюнешли", расположенной в одном из самых густонаселенных районов. Завершение этой станции обеспечит массовое население важным доступом к системе метро в восточной части города.

2) Приобретение новых вагонов

Так как большинство вагонов, эксплуатируемых в системе Бакинского метрополитена, выпущены 15 – 20 лет назад, они более не могут эффективно функционировать по причинам безопасности. Бакинский метрополитен в настоящее время планирует приобрести 10 новых вагонов (около 5.3 млн. д о л л .США), но остается проблема финансирования этого контракта.

(2) Долгосрочные вопросы

- Развитие сети

Так как метро является единственным массовым видом транспорта в городе, завершение строительства сети метрополитена является важным вопросом для обеспечения основы надежной транспортной системы города. Хотя все строительные работы в настоящее время приостановлены, следует продолжить усилия по развитию сети метро.

6.3 Автобусы, трамваи и троллейбусы

6.3.1 Организация работы автобусов, трамвае и троллейбусов

Наземный общественный транспорт Баку, кроме железнодорожного, эксплуатируется как частным, так и государственным секторами. Однако все транспортные предприятия находятся под контролем Городской Исполнительной Власти. Исполнительная Власть передала все полномочия по контролю за автобусами, троллейбусами и трамваями переданы “Департаменту транспорта”. Сам департамент эксплуатирует общественные

автобусы, трамваи и троллейбусы на основе самофинансирования. Для эксплуатации этого транспорта департамент имеет в своем подчинении транспортные предприятия. Хотя доля транспортных услуг, обеспечиваемых департаментом, крайне маленькая, частные автобусы и такси, доля которых в общем транспорте составляет 90%, находятся под контролем департамента. Департамент транспорта отвечает за лицензирование, установку маршрутов и регулирование общественного транспорта в городе, включая и частный сектор.

6.3.2 Транспортная сеть и эксплуатационная система

(1) Государственные автобусы

В настоящее время в городе функционируют 348 автобусных маршрутов, эксплуатируемых частным и частично государственным секторами. Автобусы, принадлежащие департаменту транспорта, функционируют на 41 маршруте. Сеть автобусных маршрутов показана на Рисунке 6.3.1. Общая протяженность частных и государственных маршрутов составляет 7944 км.

Однако число автобусов, принадлежащих Департаменту транспорта, и обеспечиваемый им объем перевозок резко снизился за последние годы, как видно из Рис. 6.3.2 и Таблицы 6.3.1. Число автобусов, принадлежащих департаменту, резко снизилось с 1409 в 1996 году до 310 в 2000 вследствие появления частного сектора. В дополнение реальное число государственных автобусов на рейсе составило только 120. таким образом, доля государственного сектора снизилась с 72% в 1996 до 39% в 2000 году. Что касается среднего объема пассажироперевозок, обеспечиваемого государственными автобусами, то в 2000 году он составил 425 пассажиров на автобус в день.

В городе имеется 9 парков для государственных автобусов.

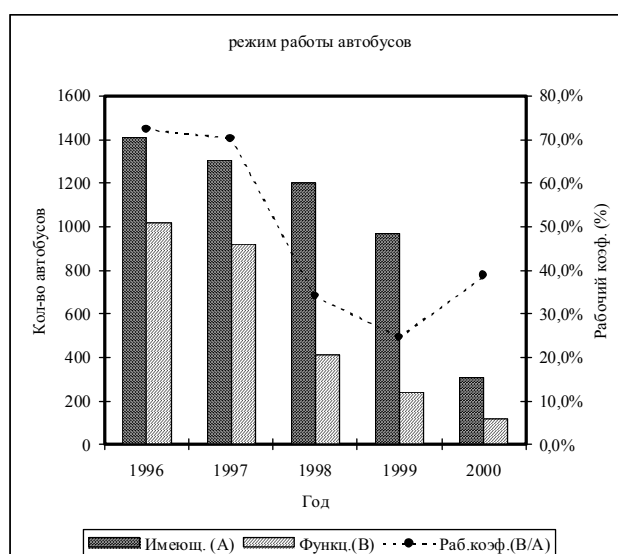


Рисунок 6.3.2 Автобусы, находящиеся на балансе Департамента транспорта

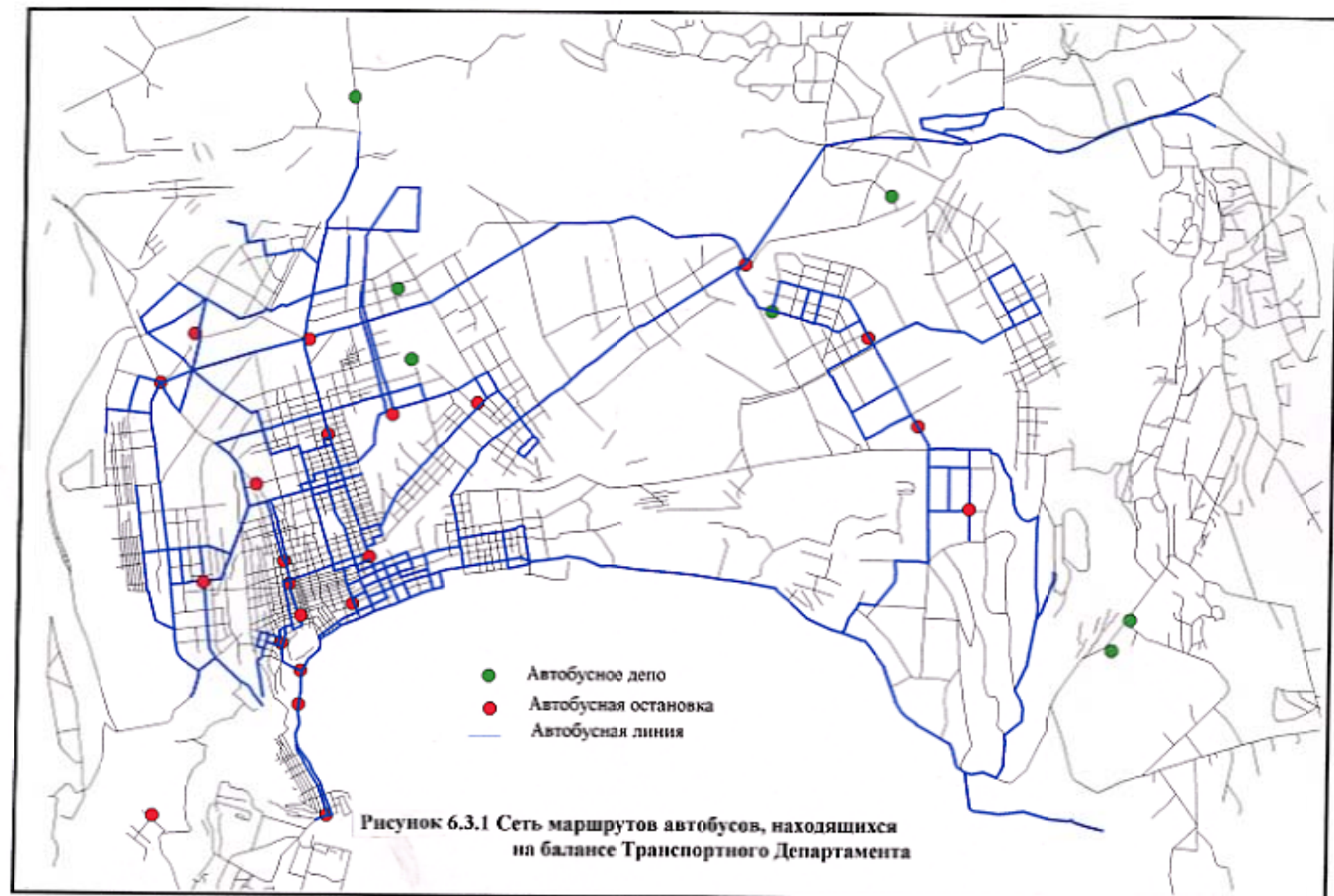


Таблица 6.3.1 Изменения в работе Департамента транспорта за последние годы

Годг	Кол-во имеющихся автобусов	Кол-во функциони- рующих автобусов	Кол-во пассажиров (1000 человек в год)	Рабочий коэффицие- нт	Среднее кол-во пассажир- ов в день
	(A)	(B)	(C)	(B/A)	(C/B)
1996	1 409	1 018	280 202	72,2%	754
1997	1 308	918	275 000	70,2%	820
1998	1 201	409	126 836	34,1%	850
1999	970	238	36 891	24,5%	425
2000 (конец)	310	120	(*)26 508	38,7%	

Источник: Транспортный Департамент, Бакинская ИВ

Примечание (*): план

(2) Частные автобусы

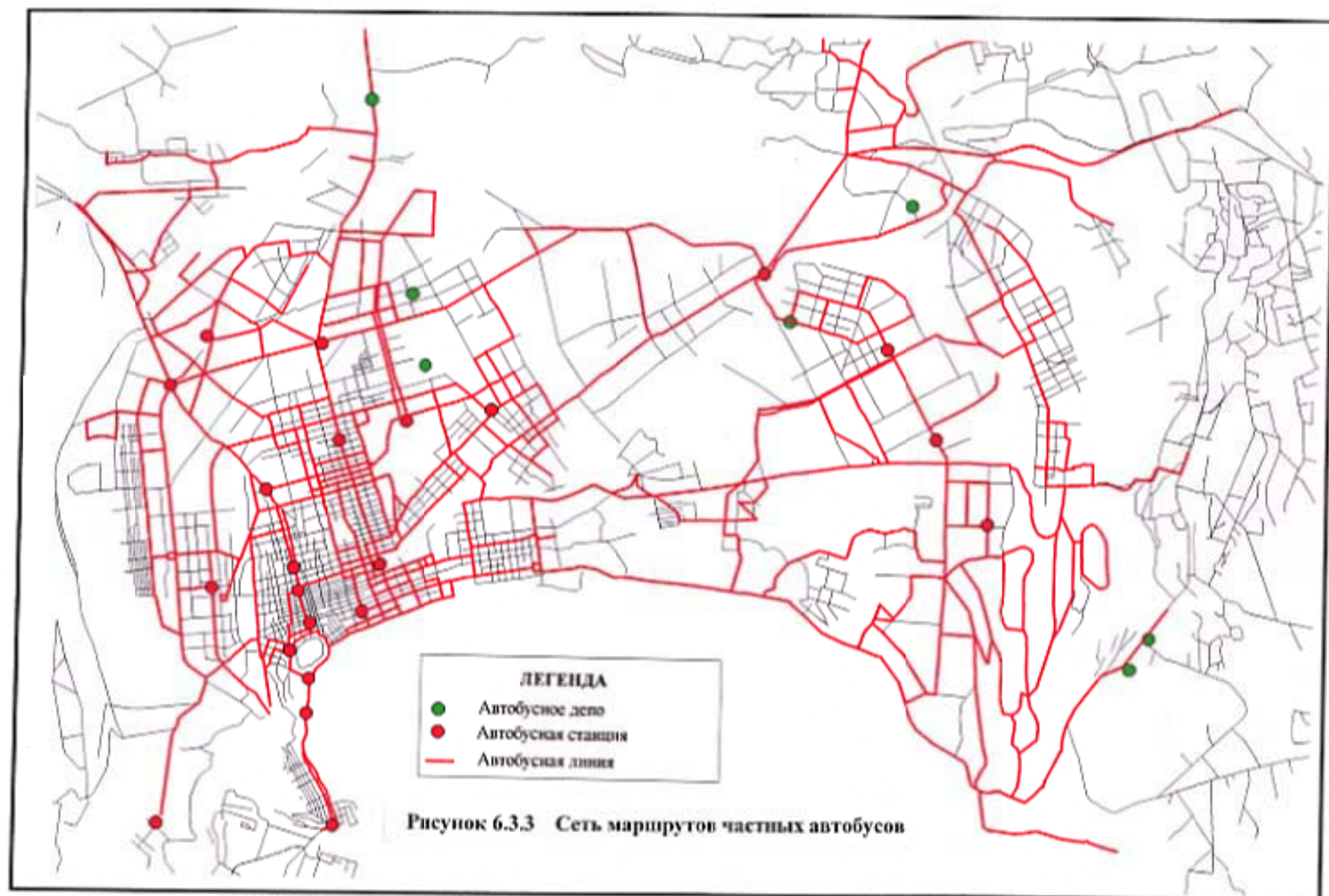
В сфере обеспечения транспортных услуг в Баку занято 115 частных компаний и большое количество лиц, владеющих автобусами. Всего Департаментом было зарегистрировано и выдано лицензий на 2700 автобусов. Большинство из них составляют микроавтобусы с числом посадочных мест менее 15. К тому же, сообщается, что в городе незаконно функционируют 200-400 автобусов. В Таблице 6.3.2 приводятся данные по лицензированию частных микроавтобусов. Можно отметить резкое увеличение количества микроавтобусов с 1998 года. Сеть маршрутов частных микроавтобусов показана на Рисунке 6.3.3.

Таблица 6.3.2 Лицензирование частных микроавтобусов

Год	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Кол-во микроавтобусов с лицензиями	214	209	196	1,196	2,265	2,700

Источник: Транспортный Департамент, Бакинская ИВ

Хотя микроавтобусы обеспечивают высокую частоту обслуживания и, в некоторой степени, удобны для пассажиров, большое число микроавтобусов приводит к заторам на дорогах и загрязнению воздуха в центральной части Баку. В дополнение, среди 348 маршрутов микроавтобусов 85 заканчиваются в центральных районах города, таких как территория вокруг площади "28 мая", Баки Совети и Сарого Города. Такая концентрация остановок микроавтобусов на узких центральных улицах ведет к возникновению серьезных заторов. Департамент транспорта Баку планирует приобрести большие автобусы для снижения количества микроавтобусов.



(3) Трамваи и троллейбусы

Бакинский департамент транспорта также эксплуатирует трамваи и троллейбусы. В настоящее время они функционируют на очень ограниченном количестве маршрутов, как видно из Рисунка 6.3.4. В Таблице 6.3.3 и Таблице 6.3.4 представлены данные о количестве работающих вагонов. Число трамваев сократилось с 65 в 1998 до 40 в 2000 году, и еще большее сокращение наблюдается в случае с троллейбусами. Трамваи перевезли 3179000 пассажиров в 2000 году (8700 пассажиров в день). Троллейбусы перевезли в 2000 году только 1725000 человек или только 4700 пассажиров в день.

Таблица 6.3.3 Данные по эксплуатации трамваев и троллейбусов (1)

Год	Трамваи		Троллейбусы	
	Кол-во имеющихся автомобилей	Кол-во пассажиров (1000 пассажиров/день)	Кол-во имеющихся автомобилей	Кол-во пассажиров (1000 пассажиров/год)
1998	65	4 365	96	4 028
1999	51	3 179	84	1 725
2000 (конец)	40	(*) 2 680	38	(*) 1 068

Источник: Транспортный Департамент, Бакинская ИВ

Примечание (*): план

Таблица 6.3.4 Данные по эксплуатации трамваев и троллейбусов, 2000 (2)

	Единица	Трамваи	Троллейбусы
1) Кол-во маршрутов (всего)	No	5 маршрутов	6 маршрутов
2) Кол-во маршрутов (функционирующих)	No	3 маршрута	4 маршрута
3) Общая длина маршрута	Км	93.7	64.5
4) Общая фактическая длина	Км	61.0	47.2
5) Кол-во имеющихся транспортных средств	No	40	38
6) Кол-во функционирующих транспортных средств	No	26	24

Источник: Транспортный Департамент, Бакинская ИВ

В городе имеется 5 трамвайных и 6 троллейбусных маршрутов. Однако в действительности функционируют только 3 трамвайных и 4 троллейбусных маршрутов. Работа на других двух трамвайных и троллейбусных маршрутах была приостановлена.



Рисунок 6.3.4 Сеть трамваев и троллейбусов

(4) Структура платы за проезд

Плата за проезд на трамвае и троллейбусе составляет 250 манат на человека (0.05 долл.США), т.е. такая же как и на метро. Проезд на микроавтобусе стоит 500-1000 манат, а стоимость проезда на среднем и большом автобусе составляет 500–1500 манат. Хотя владельцы частных автобусов могут устанавливать стоимость проезда самостоятельно, в целях конкуренции они пытаются следовать стоимости за проезд на государственном транспорте, автобусах, трамваях и метро. Плата за проезд на всех видах государственного транспорта, включая метро, держится на очень низком уровне, недостаточном для самофинансирования. Сохранение низкой платы за проезд является видом государственной социальной политики. Однако существуют и другие проблемы с точки зрения безопасности работы и экологии, например, плохое техническое обслуживание и нехватка запасных частей, затраты на которые не окупаются доходами от транспортировки и дотациями со стороны правительства.

6.3.3 Доля различных видов транспорта

Таблица 6.3.5 показывает число пассажиров, перевозимых различными видами государственного транспорта, исключая железнодорожный транспорт (см. 6.5). Данные по объему пассажироперевозок, обеспечиваемому частным сектором, отсутствуют. В 1999 году было перевезено около 171 954 000 пассажиров (471,000 пассажиров в день). За последние 4 года все виды государственного транспорта сократили объем пассажироперевозок. Число пассажиров, перевезенных в 1999 всеми видами государственного транспорта составило всего 40% от показателей 1995 года. В частности, автобусы, принадлежащие исполнительной власти, перевезли только 13% от числа пассажиров, перевезенных в 1995 году. В результате доля автобусов среди других видов государственного транспорта составила всего 21.5% в 1999 году, а доля метро увеличилась с 1998 года (Рисунок 6.3.5). Так как в конце 1997 года были введены частные микроавтобусы, с 1998 началось резкое снижение числа пассажиров государственных видов транспорта.

Таблица 6.3.5 Объем пассажироперевозок всеми видами государственного транспортами

(единица: 1000 пассажиров)						
Год	Автобусы (общественные)	Трамваи	Троллейбусы	Метро	Всего	Соотношение
1995	290 730	3 562	4 707	146 402	445 401	1995=1.00
1996	280 202	3 325	4 471	171 112	459 110	1.03
1997	275 126	3 862	4 478	159 542	443 008	0.99
1998	126 836	4 365	4 028	143 810	279 039	0.63
1999	36 891	3 179	1 725	130 159	171 954	0.39
% в 1995 г.	65.2%	0.8%	1.1%	32.9%	100.0%	
% в 1999 г.	21.5%	1.8%	1.0%	75.7%	100.0%	

Источник: Транспортный Департамент, Бакинская ИВ, Бакинский Метрополитен

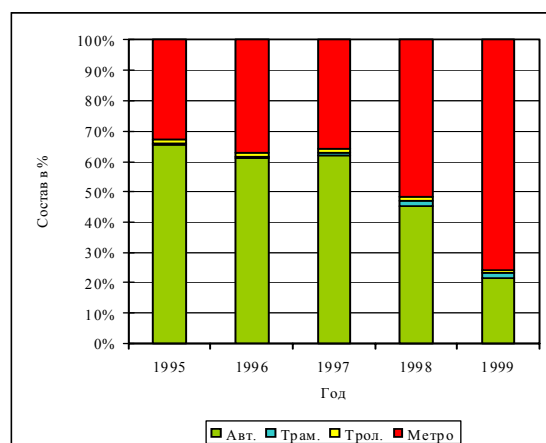


Рисунок 6.3.5 Соотношение различных видов государственного транспорта

6.3.4 Финансовое состояние в автобусном, троллейбусном и трамвайном транспорте

(1) Автобусы, находящиеся на балансе Департамента транспорта

Финансовые условия эксплуатации автобусов Департаментом транспорта далеки от понятия самофинансирования. Хотя суммы убытков департамента снизились вследствие сокращения объемов перевозок, потери в 1999 году составили 11.6 млрд. манат (2.5 млн.долл.США). В 1998 году государственные субсидии резко сократились, а в 1999 году дотации прекратились (Таблица 6.3.6). Эксплуатационные затраты на 1 манат доходов составили в 1999 году 1.75 манат. Это означает, что для получения 1 маната доходов Департамент тратит 1.75 манат.

Таблица 6.3.6 Финансовые условия работы государственного автобусного транспорта

	(единица: млн.ман.)				
	1995	1996	1997	1998	1999
Доходы	28 882	40 782	47 633	21 245	15 463
Затраты	81 133	106 475	111 707	37 356	27 065
Персонал					
Эксплуатационные расходы					
Затраты на тех. обслуживание					
Другие эксп. затраты					
Амортизация	1 355	8 257	11 155	11 666	11,724
Прибыль/Убытки	-52 251	-65 692	-64 074	-16 111	-11 602
Гос. дотации (+)	59 363	51 170	57 533	150	--
Другие финансовые источники					
Выплата процентов (-)					
Чистая прибыль/Убытки	+7 112	-14 523	-6 541	-15 961	-11 602

Источник: Транспортный Департамент, Бакинская ИВ

Таблица 6.3.7 Финансовые условия работы трамвайного транспорта

	(единица: млн.ман.)				
	1995	1996	1997	1998	1999
Доходы	476	622	944	1 091	589
Затраты	1 878	2 147	3 749	4 944	3 475
Персонал					
Эксплуатационные расходы	1 273	1 413	1 854	1 277	1,646
Затраты на тех. обслуживание	502	578	956	1 080	680
Другие эксп. затраты	29	29	39	52	
Амортизация	74	127	901	2 535	1,150
Прибыль/Убытки	-1 402	-1 525	-2 805	-3 853	-2 886
Гос. дотации (+)					
Другие финансовые источники					
Выплата процентов (-)					
Чистая прибыль/Убытки	-1 402	-1 525	-2 805	-3 853	-2 886

Источник: Транспортный департамент, Исполнительная власть г. Баку

Таблица 6.3.8 Финансовые условия работы троллейбусного транспорта

	(единица: млн.ман.)				
	1995	1996	1997	1998	1999
Доходы	531	886	1 136	1 007	324
Затраты	3 519	4 050	4 503	3 038	2 604
Персонал					
Эксплуатационные расходы	2 897	3 438	3 620	2 090	1 582
Затраты на тех. обслуживание	469	521	807	762	647
Другие эксп. затраты	134	70	--		4
Амортизация	15	22	76	186	372
Прибыль/Убытки	-2 988	-3 164	-3 367	-2 031	-2 280
Гос. дотации (+)					
Другие финансовые источники					
Выплата процентов (-)					
Чистая прибыль/Убытки	-2 988	-3 164	-3 367	-2 031	-2 280

Источник: Транспортный Департамент, Бакинская ИВ

(2) Трамваи и троллейбусы

Финансовые условия работы трамвайного и троллейбусного транспорта похожи и представлены в Таблице 6.3.7 и Таблице 6.3.8. Однако отличительной чертой является большая разница между эксплуатационными затратами и доходами. В 1999 году для получения 1 маната доходов от использования трамвайного транспорта требовалось затратить 6.0 манат, а в случае с троллейбусами – 8.0 манат. Даже если повысить плату за проезд (250 манат) в два или три раза, доходы не покроют все затраты эксплуатацию трамваев и троллейбусов.

(3) Заключение по финансовым условиям

В Таблице 6.3.9 представлены обобщенные показатели из Таблиц 6.3.6 – 6.3.8. Общий дефицит Департамента транспорта составил 16.7 млрд. манат (3.7 млн.долл.США).

Таблица 6.3.9 Финансовые условия в Департаменте транспорта

(ед. изм.: млн. долл. США)

	1995	1996	1997	1998	1999
<i>Общие экспл. доходы</i>	29,889	42,290	49,713	23,343	16,376
<i>Общие экспл. расходы</i>	86,530	112,672	119,959	45,338	33,144
<i>Общая экспл.прибыль/убытки</i>	-56,641	-70,382	-70,246	-21,995	-16,768
Дотации	59,363	51,170	57,533	150	--
<i>Чистая прибыль/убытки</i>	+2,722	-19,212	-12,713	-21,845	-16,768

6.4 Такси

Такси эксплуатируются частным сектором. Согласно информации из Департамента транспорта число зарегистрированных (лицензированных) такси составило 1893 в 1998 году и 2240 в 1999 году (увеличение на 18%). Также имеются незаконные (нелицензированные) такси, хотя их точное число не известно. Лицензии на работу такси выдаются Государственной Дорожной Полицией. Список компаний и индивидуальных такси содержит 27 компаний и 758 частных владельцев такси, зарегистрированных в Баку. Однако некоторые компании и частные лица прекратили свою работу или продали такси другим владельцам.

Размер оплаты за проезд в такси в Баку не регулируется городской властью, и поэтому таксометры в такси не установлены. Плата за проезд на такси устанавливается путем переговоров между водителем и пассажиром. Средняя плата за проезд составляет от 5000 до 10000 манат в пределах центральной части города.

6.5 Железнодорожный транспорт

6.5.1 Железнодорожная система в городе Баку

Азербайджанская государственная железная дорога (АГЖД) обеспечивает не только междугородные пассажирские и грузовые перевозки, но и в городских районах Баку и Гянджы. В настоящее время в эксплуатации находятся три участка.

- No. I : Бакинский участок
- No. II : Гянджинский участок
- No. III : Нахчыванский участок

Среди этих участков Бакинский участок охватывает городские и пригородные районы Баку. Сеть пригородных железнодорожных сообщений показана на Рисунке 6.5.1. В настоящее время функционируют следующие 5 пригородных линий, на которых ежедневно работает 51 поезд (рейсы в оба конца).

Таблица 6.5.1 Пригородные железнодорожные линии

№.	Линия	Маршрут	(*) Кол-во поездов в день
1	Баку-Пираллахи	Баку-Бакиханов-Сураханы-Кала-Пираллахи	5
2	Баку-Мардакян	1) Баку-Бакиханов-Сураханы-Мардакян 2) Баку-Сабунчи-Бузовна-Мардакян	14 14
3	Баку-Сумгайыт	1) Баку-Забрат-Сумгайыт 2) Баку-Баладжары-Сумгайыт	5 2
4	Баку-Говсаны	Баку-Говсаны	4
5	Ени Сураханы-Говсаны	Ени Сураханы-Говсаны	7

Источник: Азербайджанская железная дорога. Примечание (*) с расписания.

6.5.2 Азербайджанская Государственная Железная Дорога

Азербайджанская государственная железная дорога (АГЖД) является государственной организацией, напрямую подчиненной Кабинету Министров. АГЖД сама определяет объем капиталовложений, стратегию и планы. Возглавляет АГЖД Генеральный директор, который назначается Кабинетом Министров с одобрения Президента Республики. АГЖД сотрудничает с программами Тасис и проектами TRACECA. По этим программам в 1996 году были введены в эксплуатацию контейнерные поезда по маршруту Баку-Поти с остановкой в Тбилиси.

6.5.3 Пассажироперевозки на пригородном железнодорожном транспорте

В Таблице 6.5.2 и Таблице 6.5.3 представлены данные по числу пассажиров на каждой пригородной линии. В 1999 году пригородные линии Баку перевозили около 8600 пассажиров в день (3,152,000 пассажиров в год), что составило половину от показателей 1995 года. В 1999 году общий объем пассажироперевозок на АГЖД составил 4,050,000 человек, включая внутренние, международные и транзитные перевозки. Из этого следует, что 78% всех пассажиров было перевезено на пригородных линиях Баку. Наиболее загруженная линия – это линия Баку-Мардакан, идущая в восточном направлении. Второй по загруженности является линия Баку-Сумгайыт. Сумгайыт – это промышленный город с населением 280,000 человек. Хотя пригородные линии АГЖД перевозят небольшое число пассажиров по сравнению с другими видами транспорта, они имеют большое значение для жителей пригородных районов Баку.

Таблица 6.5.2 Число пассажиров на пригородных линиях

Год	Линия 1		Линия 2		Линия 3		Линия 4		Всего В день (пассажиры)
	Баку – Пиралл ахи	Пиралл ахи- Баку	Баку – Мардак яны	Мардак яны- Баку	Баку – Сумгай ыт	Сумгай ыт – Баку	Баку – Говсаны	Говсаны - Баку	
1995	1,500	100	5,500	5,000	2,000	1,800	400	295	16,595
1996	600	500	2,500	2,200	1,100	900	350	290	8,440
1997	450	300	2,000	1,800	800	700	300	244	6,594
1998	430	320	2,800	2,300	1,100	900	350	295	8,495
1999	450	350	2,800	2,487	1,000	900	350	300	8,637

Источник: Азербайджанская железная дорога

Таблица 6.5.3 Число пассажиров по направлению из и в Баку

	Бакихан ов	Маштаги	Бувовнаа	Мардакян	Пиралл ахи	Говсаны	Сумгайы т	Всего
Из/в	420/	100/	50/	2,230/	450/	350/	1,000/	4,600/
Баку	400	80	40	1,967	350	300	900	4,037

Источник: Азербайджанская железная дорога

6.5.4 Финансовые условия на пригородных железнодорожных линиях

Тарифы за проезд и транспортировку нефти и нефтепродуктов контролируются Министерством Экономики в соответствии с одобрением Кабинета Министров и Комитета по Антимонопольной политике. Существующая стоимость проезда в пригородной электричке составляет 500 манат.

Пригородные линии АГЖД хронически страдают от нехватки финансовых средств также, как и другие виды государственного транспорта (Таблица 6.5.4). Дефицит составил 6.5 млрд. манат в 1999 году. Хотя доходы в 1999 году от пассажироперевозок увеличились в 4.3 раза по сравнению с 1995 годом, эксплуатационные затраты превысили доходы в 6 раз. Расходы на техническое обслуживание составили 66% от общих затрат.

Таблица 6.5.4 Финансовые условия на пригородных линиях АГЖД

	(единица: 1000 манат)				
	1995	1996	1997	1998	1999
Доходы	303,800	716,400	1,001,300	1,188,000	1,318,600
Затраты	6,263,368	9,628,254	10,082,153	10,556,732	7,786,840
Персонал	101,018	134,145	1,535,172	2,219,527	1,635,160
Эксплуатационные расходы	6,063,373	9,391,229	7,557,483	7,383,909	5,157,010
Затраты на тех. обслуживание	33,260	41,140	143,388	154,426	122,670
Другие эксп. затраты	12,100	13,600	275,000	399,500	422,000
Амортизация	53,617	48,140	571,110	399,370	450,000
Прибыль/Убытки	-5,959,568	-8,911,854	-9,080,853	-9,368,732	-6,468,240
Гос. Дотации (+)					
Другие финансовые источники					
Чистая прибыль/Убытки	-5,959,568	-8,911,854	-9,080,853	-9,368,732	-6,468,240

Источник: Азербайджанская железная дорога

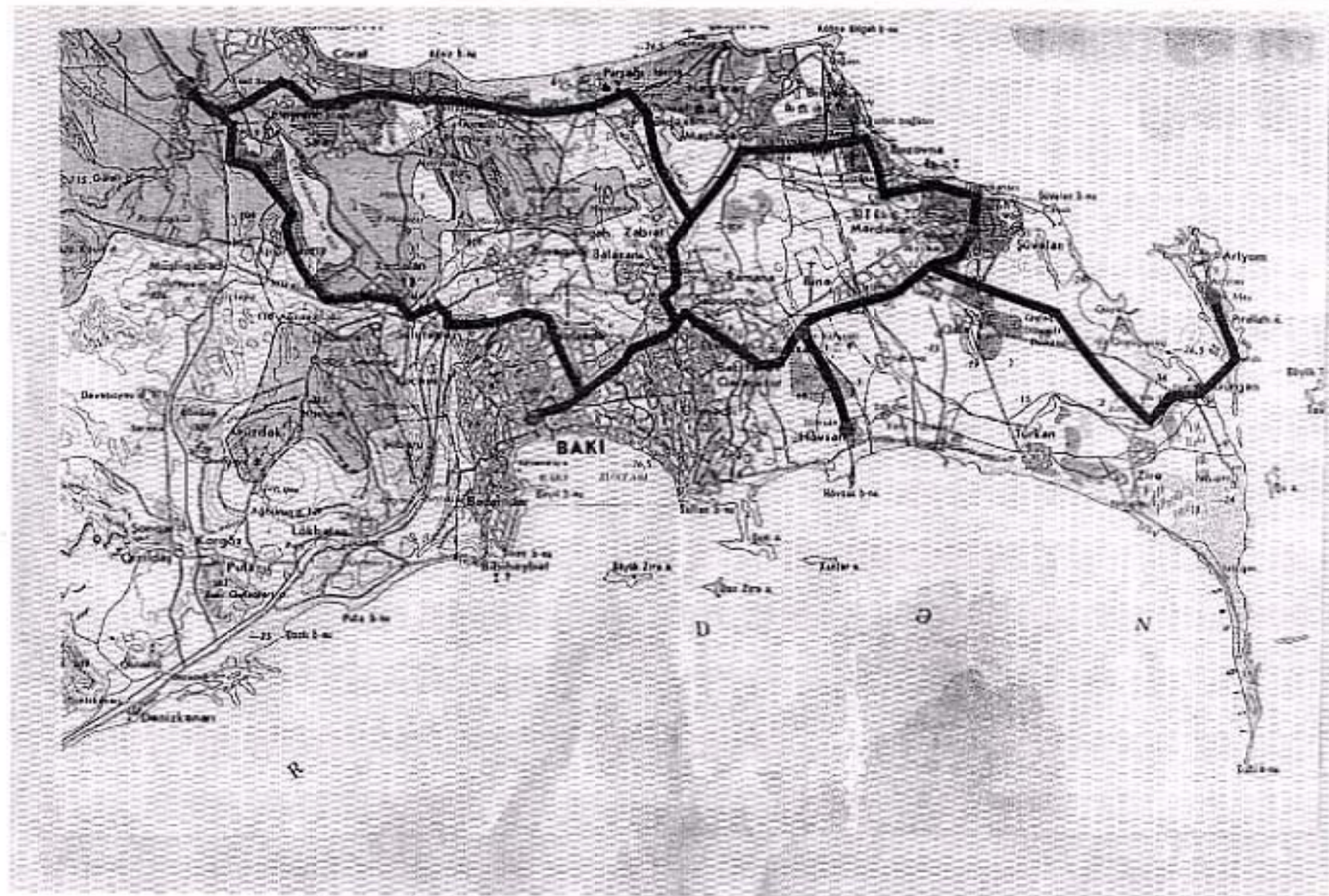


Рисунок 6.5.1 Сеть пригородных железнодорожных линий