

6.6 Аэропорт

В настоящее время в Азербайджане имеется 29 аэропортов. Среди них Бакинский аэропорт является важнейшим международным аэропортом, расположенным в 20 км к северо-востоку от центра Баку. Государственный концерн Азербайджанские Авиалинии (АЗАЛ) был создан по распоряжению Кабинета Министров от 28 апреля в 1992 году. С тех пор все гражданские воздушные перевозки были сконцентрированы в одной организации. АЗАЛ отвечает за все вопросы, относящиеся к гражданской авиации, включая стратегию, регулирование, эксплуатацию и контроль. В 1999 году была завершена реконструкция нового терминала Бакинского аэропорта за счет кредита ЕБРР. Пассажирский терминал имеет 8 выходов, 2 из которых используются в настоящее время. Сооружения пассажирского терминала спроектированы на принятие будущих объемов пассажиров в следующие 20 лет. Однако одна из двух взлетно-посадочных полос срочно нуждается в реконструкции и улучшении системы освещения и разметки.

Подъездная дорога к аэропорту находится относительно в хорошем состоянии. Однако в аэропорту нет таких видов общественного транспорта, как метро, железная дорога и трамвай. 7 автобусных маршрутов напрямую соединяют аэропорт с центром города. Как видно из Таблиц 6.6.1 и на Рисунке 6.6.1, отмечается небольшой спад пассажироперевозок в Бакинском Аэропорту.

Таблица 6.6.1 Транспортная статистика Бакинского Аэропорта

	1995	1996	1997	1998	1999	2000 (estimate)
Кол-во полетов (отбытие и прибытие)	18 550	18 990	15 556	10 096	8 144	9 146
Кол-во отбывающих пассажиров (в тыс.)	997.4	1 118.9	896.7	617.7	495.1	479.0
Кол-во пассажиров AZAL (отбывающие и прибывающие в тыс.)	1 134.3	1 164.7	1 019.5	697.3	586.7	481.5
Объем грузоперевозок (в тыс. тонн)	28.8	29.2	21.6	48.5	37.1	38.0
Груз, перевозимый с пассажирами (в тыс. тонн)	19.0	9.0	13.8	9.0	3.8	4.0
Груз, перевозимый грузовыми самолетами (в тыс тонн)	9.8	10.2	7.8	39.5	33.3	34.0

Источник: "Реорганизация транспортного сектора в Азербайджане", Отчет о ходе работ I, Том 2, май 2000 г., ТАСИС.

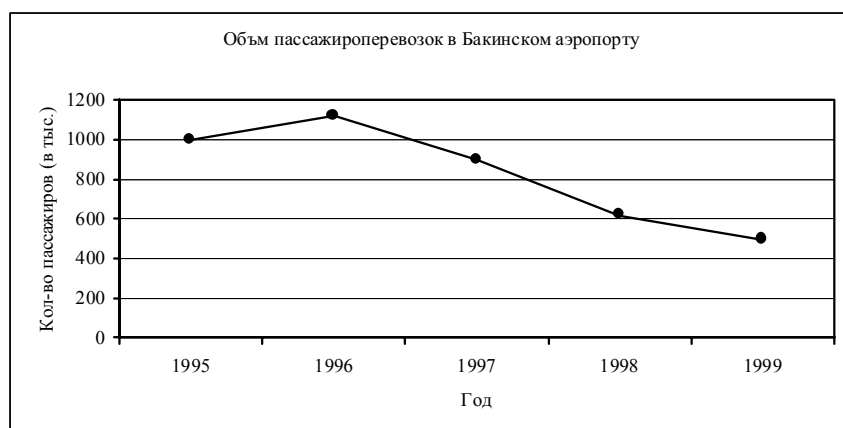


Рисунок 6.6.1 Объем пассажироперевозок в Бакинском Аэропорту

6.7 Транспортные сооружения

6.7.1 Общая часть

Транспортные сооружения, такие как автовокзалы, станции метро/железной дороги и терминалы для грузовиков, имеют большое значение для городской транспортной системы. Аэропорты и морские порты также являются видом транспортных сооружений. В Баку имеется 25 внутригородских автобусных станций, включая небольшие, один междугородный автовокзал, 28 железнодорожных станций, 19 станций метро и более 20 терминалов для грузовиков. Обычно автобусы имеют конечные или промежуточные остановки на станциях метро и железнодорожных станциях. В Баку имеется лишь несколько автобусных станций, обеспеченных необходимыми сооружениями.

6.7.2 Внутригородские автобусные станции

(1) Месторасположение и характеристики внутригородских автобусных станций

Месторасположение внутригородских автобусных станций Баку представлено на Рисунке 6.3.1 вместе с сетью автобусных маршрутов. Многие автобусные станции расположены вдоль магистральных автодорог или на площадях по близости от станций метро. Автобусные станции сконцентрированы на ограниченных территориях возле “Старого города” и вокруг станции метро им. 28 мая.

Другие автобусные станции расположены вдоль кольцевой дороги за пределами центральных районов, в основном, возле станций метро.

Автобусные станции возле станций метро “Нефтчиляр”, “Халглар Достлугу” и “Ахмедлы” расположены в жилых районах и обслуживающих пассажиров метрополитена.

К двум стратегически важным станциям относятся станции возле метро 20 Января и Мешади Хазизбеков. Обе станции расположены на въезде в город с северо-запада и северо-востока. Эти районы можно охарактеризовать как терминальные комплексы, включающие станции метро, автобусные станции, стоянки такси, а также рынки и магазины. В дополнение, эти участки представляют собой перекрестки магистральных дорог. Поэтому интенсивное движение различных видов транспорта на этих участках создает сложную ситуацию с точки зрения контроля и безопасности пешеходов.

Департамент транспорта при Бакинской Исполнительной Власти разрабатывает стратегию по регулированию автобусных маршрутов на станциях 20 Января и 28 Мая, чтобы снизить концентрацию большого числа автобусных маршрутов на этих участках.

Почти на всех автобусных станциях отсутствуют необходимые сооружения, такие как скамейки, разметка для парковки автобусов в соответствующих местах и др.

(2) Площадь им. 20 Января

1) Характеристика движения автобусов на площади

Ежедневно через площадь проходят около 60 автобусных маршрутов и 700 автобусов, не считая междугородные автобусы. Это составляет около 17% всех автобусных маршрутов и 26% всех автобусов, функционирующих в Баку. На Рисунке 6.8.1 показан план площади. Хотя на площади и вокруг нее существует 11 официальных автобусных остановок, из-за нехватки места на площади очереди микроавтобусов блокируют дороги поблизости от площади. В таблице 6.8.1 представлены данные по числу маршрутов и числу автобусов на каждом маршруте.

Особенности автобусного движения на площади можно выявить, если проследить по карте автобусные маршруты и автобусные остановки на площади. На Рисунках 6.8.2-6.8.4 показано движение автобусов, прибывающих/отъезжающих с остановок No. 2 и 4, No. 5 и 6, 9 и автобусной остановки No.8. Хотя на первый взгляд движение на площади кажется хаотичным, каждая остановка играет свою определенную роль и предназначена для автобусов определенных направлений, как это описано ниже:

а) Автобусные остановки No.2 и 4

Автобусы, идущие в восточном и южном направлениях, используют остановки No.2 и No.4. Автобусы, проходящие через площадь с восточного направления, например, с пр. Карла Маркса, останавливаются на остановке No.4, где разгружают пассажиров. Затем эти автобусы переезжают на остановку No.2 и возвращаются на свой маршрут после подбора пассажиров.

б) Автобусные остановки No.5, 6 и 9

Эти остановки используются для автобусов, идущих в северо-южном направлении, в основном по Тбилисскому проспекту, как показано на Рисунке 6.8.3.

с) Автобусная остановка No.8

Остановка No.8 занимает часть остановки No.2 и используется для автобусов, идущих в восточном направлении через Тбилисский проспект.

2) Меры, предложенные Транспортным Управлением

Учитывая существующие условия на площади 20 Января, в ближайшем будущем следует провести некоторые мероприятия для снижения загруженности и обеспечения безопасности пешеходов и пассажиров.

Департамент транспорта планирует улучшить состояние на площади при помощи следующих мероприятий:

- Перенос остановки автобусов Сумгайытского направления с площади 20 Января на площадь возле станции метро Мемар Аждеми.
- Автобусы Сумгайытского направления должны быть переведены на автовокзал после его расширения.
- Перенос конечных автобусных остановок с площади на дороги, прилегающие к площади.
- Все междугородные автобусы должны располагаться внутри автовокзала
- Ликвидация торговых точек на площади.
- Замена микроавтобусов на большие автобусы для снижения числа автобусов на площади.
- Реорганизация автобусных маршрутов, чтобы ликвидировать дублирующие маршруты.
- Строительство пешеходного перехода от станции метро на автовокзал.

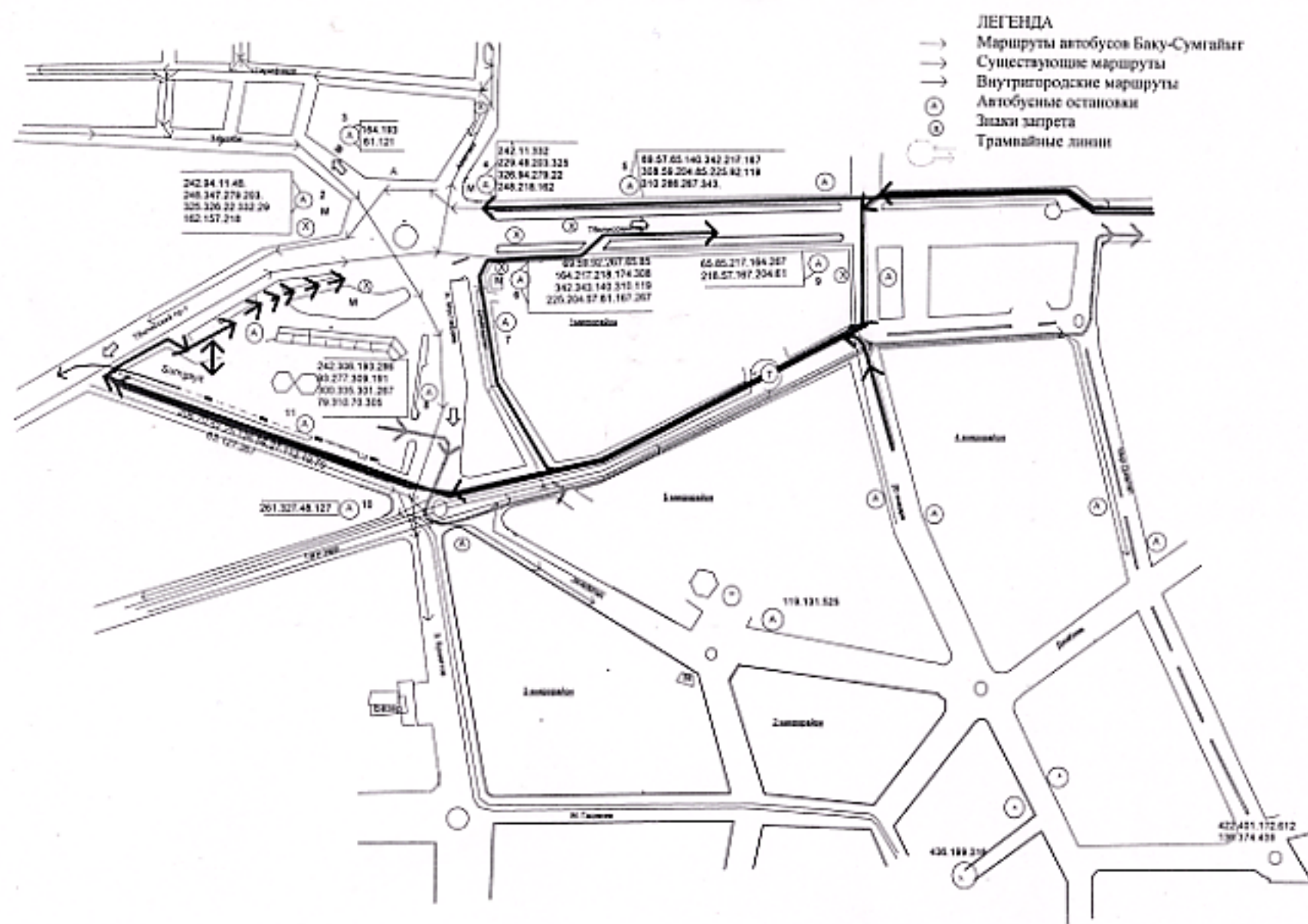


Рисунок 6.7.1 План-схема площади 20 Января

Таблица 6.7.1 Число прибывающих и отъезжающих автобусов по каждой остановке на площади 20 января

No.	No.	Остановка										кол-во	
	маршрута	B1	B2	B3	B4	B5	B6	B7	B8	B9	B10	B11	остановок
	1	11		13		13							2
	2	22		15		15							2
	3	25										5	1
	4	27										19	1
	5	(*) 29		13									1
	6	48		10		10					10		3
	7	52										17	1
	8	56										6	1
	9	57				30	30			30			3
	10	59				8	8						2
	11	61			16		16			16			3
	12	63										15	1
	13	65				19	19			19			3
	14	69				9	9						2
	15	70							10			10	2
	16	79							11			11	2
	17	85				10	10			10			3
	18	(*) 92				14	14						2
	19	(*) 93							5				1
	20	94		9		9							2
	21	112										14	1
	22	(*) 119				2	2						2
	23	(*) 121			14								1
	24	126										6	1
	25	127									12	12	2
	26	140				9	9						2
	27	157		8									1
	28	162		10		10							2
	29	164			13		13			13			3
	30	167				12	12			12			3
	31	176		4									1
	32	182								4			1
	33	183								6			1
	34	(*) 191							15				1
	35	193			7				7				2
	36	203		12		12							2
	37	204				5	5			5			3
	38	206										8	1
	39	217				8	8			8			3
	40	218		5		5	5			5			4
	41	(*) 229			10								1
	42	230											нет
	43	(*) 242		63		63			63				3
	44	248		13		13							2
	45	261									16		1
	46	267				10	10		10	10		10	5
	47	(*) 277							8				1
	48	279		11		11							2
	49	286				7			7				2
	50	(*) 300							15				1
	51	(*) 301							8				1
	52	305							5				1
	53	306							8				1
	54	308				3	3						2
	55	310				7	7		7				3
	56	312		4		4							2
	57	325		15		15							2
	58	326		7		7							2
	59	327									8		1
	60	(*) 332		6		6							2
	61	335							15				1
	62	342				6	6						2
	63	343				2	2						2
	64	347		12									1
Число автобусов			230	50	203	161	188		194	138	46	133	
Число маршрутов			18	4	15	17	19		15	12	4	12	
Примечание (*): Маршруты с конечной остановкой на площади 20 января										общее кол-во маршрутов		64	
										Общее кол-во автобусов		0	

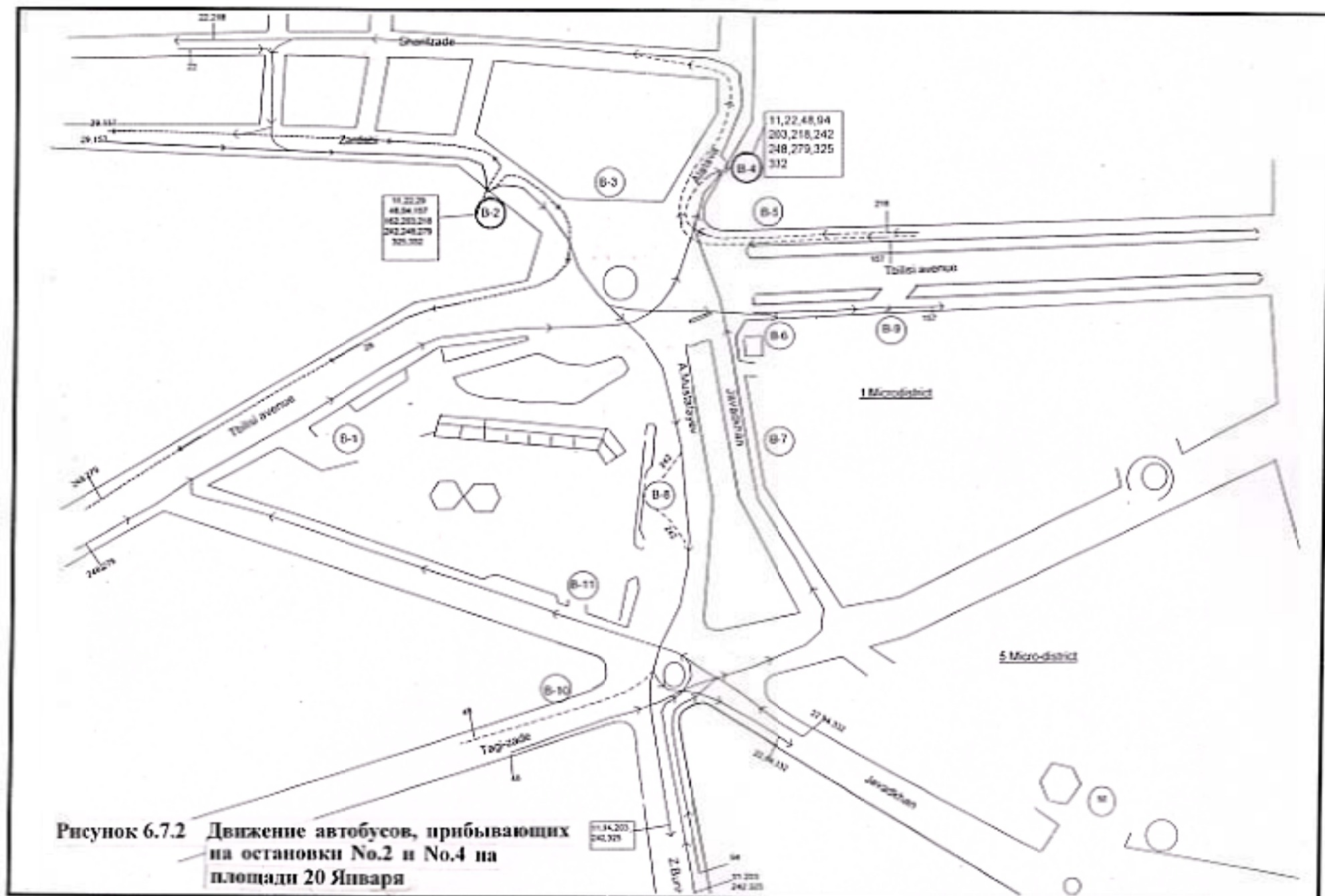


Рисунок 6.7.2 Движение автобусов, прибывающих на остановки No.2 и No.4 на площади 20 Января

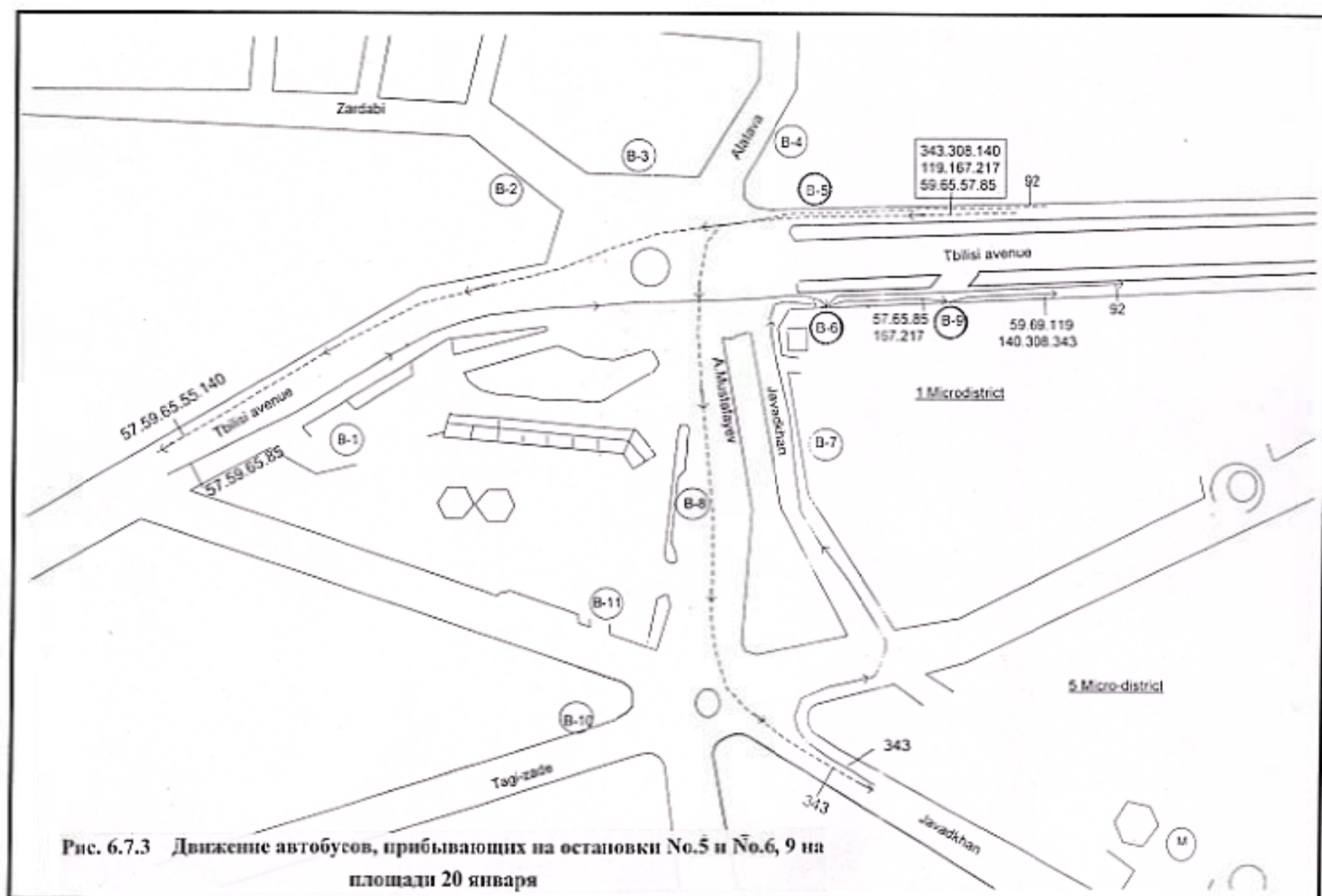
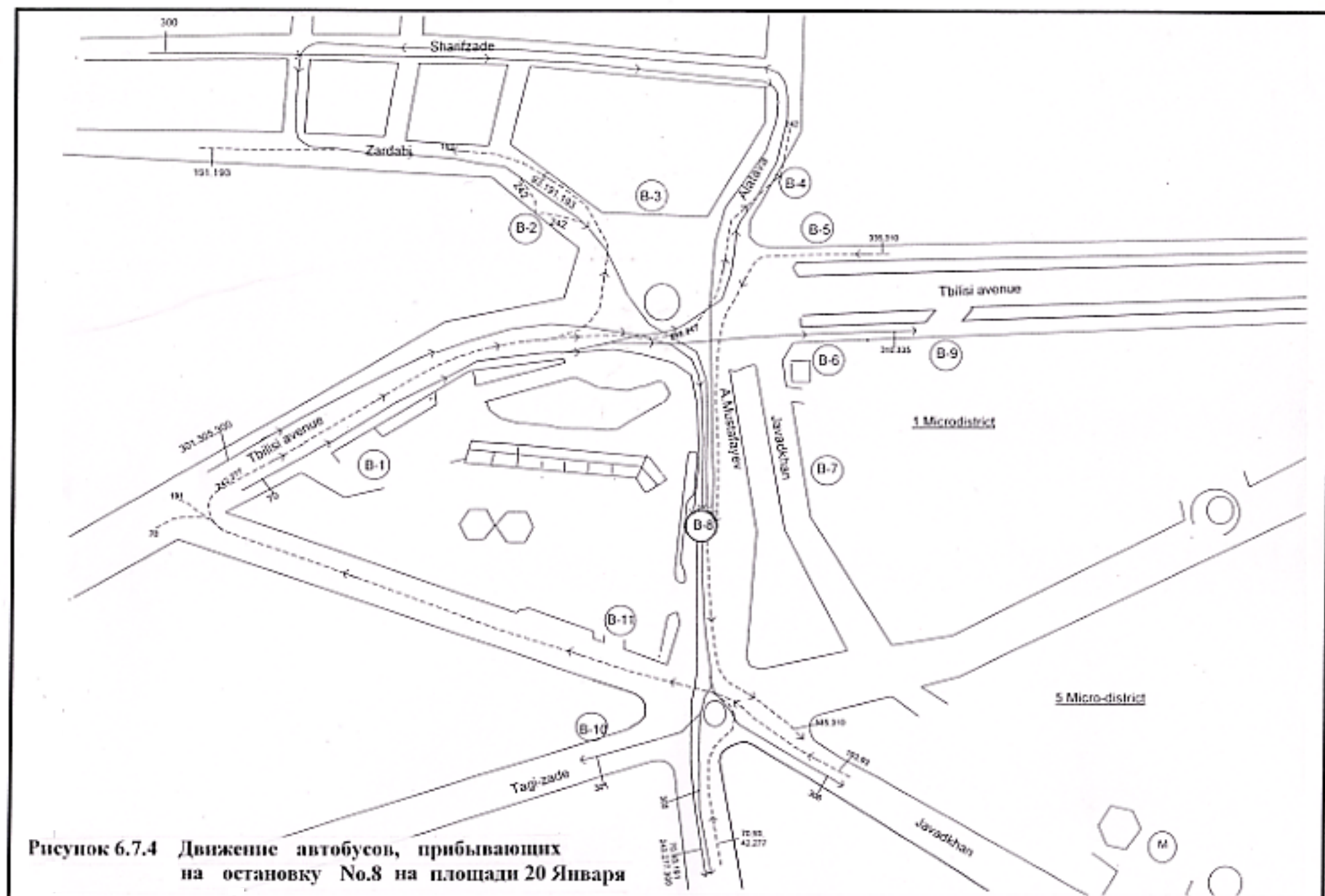


Рис. 6.7.3 Движение автобусов, прибывающих на остановки No.5 и No.6, 9 на площади 20 января



(3) Площадь 28 Мая

Будучи одним из крупнейших транспортных терминалов в Баку, площадь им. 28 мая имеет сложное уличное движение. По прилегающим к площади улицам курсирует большое количество внутригородских и междугородных автобусов, трамваев, микроавтобусов, коммерческих и частных автомобилей. На самой площади перемешаны пешеходы, уличные торговцы и такси. План площади 28 мая представлен на Рисунке 6.7.5.

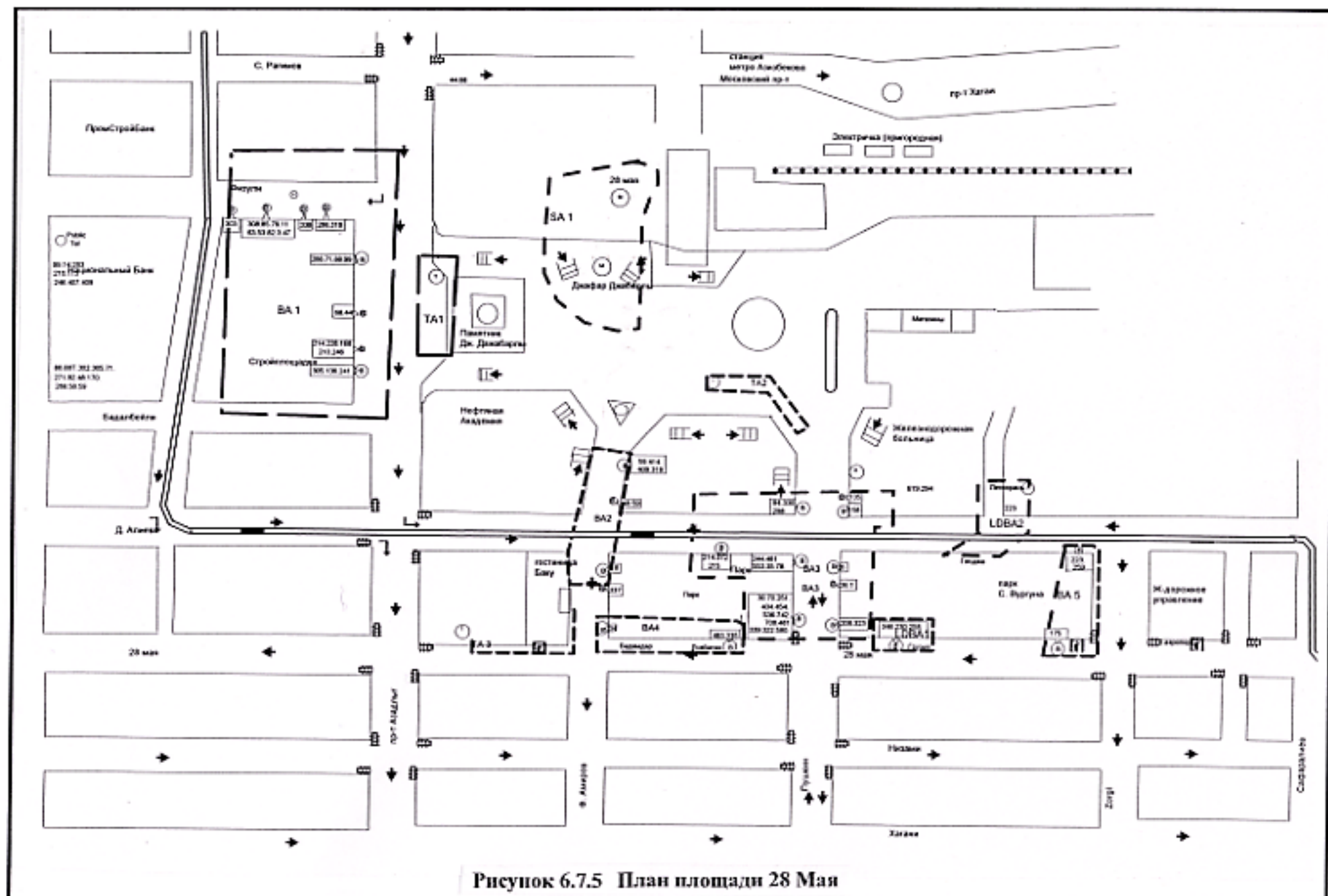
Большинство пассажиров метро использует только один выход со станции 28 мая, который расположен на севере площади, потому что другие выходы заняты торговцами.

Микроавтобусы парковались на восточной стороне площади и иногда блокировали движение по проспекту Азадлыг. Особенно, в утренние и вечерние часы пик они мешали движению на пересечении пр. Азадлыг и ул. Рагимова, где часто наблюдались пробки. Также пешеходы вынуждены ходить по проезжей части, потому что тротуары заняты уличными торговцами.

Трамвайная линия проходит по ул. Алиева и выезжает на южную сторону площади, где курсирует большое число микроавтобусов и автобусов, и, когда трамвай останавливается, возникают пробки.

Однако с 19 февраля кажется, что большинство из этих проблем будет решено вследствие новой политики, направленной на удаление микроавтобусов и уличных торговцев с площади, в настоящее время пробки на улицах не создаются.

Департамент транспорта рассматривает новый план кругового маршрута для снижения загруженности на площади.



6.7.3 Будущий план для станции внутригородских автобусов

Департамент транспорта Баку имеет план по созданию на площади возле станции метро "Хатаи" новой станции для внутригородских автобусов. Эта площадь раньше уже использовалась как автобусная станция, но затем станция была перенесена на площадь им. 28 Мая. Так как теперь все автобусы были переведены за пределы площади 28 Мая, Департамент транспорта планирует вновь использовать эту площадь в качестве станции для некоторых автобусных маршрутов. Однако в настоящее время станция метро "Хатаи" используется незначительным числом пассажиров.

6.7.4 Станции междугородных и международных автобусов

(1) Междугородные и международные автобусные линии

Главная станция для междугородных и международных автобусов расположена рядом с площадью им. 20 Января. Согласно информации, полученной из госконцерна "Азеравтоаглият", на сегодня существует 345 междугородных маршрутов, соединяющих все города, районные центры и крупные населенные пункты Республики. Плата за проезд на междугородных линиях устанавливается на основе соглашения между автобусными компаниями с учетом прибыльности услуг и платежеспособности пассажиров. Госконцерн "Азеравтоаглият" не располагает собственным парком автобусов и не вовлечен в экономическую деятельность.

(2) Автовокзал

Автовокзал для междугородных и международных автобусных маршрутов (Автовокзал) работает ежедневно с 6:00 до 24:00 и имеет 38 причалов для автобусов. Работы по реконструкции и расширению автовокзала ведутся с 1997 года. Большие автобусы используют южные стоянки, а микроавтобусы - северные. План расширения автовокзала включает создание трех линий движения на автовокзал. Первая линия – существующая линия, идущая от станций метро, вторая линия – существующая линия от площади 20 Января и третья линия расположена у входа в новое здание диспетчерской. "Азеравтоаглият" планирует направить все междугородные автобусы в сторону Сумгайыта.

Доход автовокзала состоит из комиссионного сбора в размере 15% от общей суммы, получаемой от продажи билетов.

Существующий автовокзал в основном используется для маршрутов, идущих в северном направлении. Строительство нового автовокзала для южных маршрутов планируется в районе Баилово-Шихово.

6.7.5 Железнодорожные станции

Создается впечатление, что железнодорожные станции в городских районах не обеспечены хорошим соединением с другими видами транспорта, как, например, метро, трамваи и троллейбусы.

6.8 Будущая стратегия, предложенная Департаментом Транспорта при Исполнительной Власти г. Баку

Бакинский Департамент транспорта имеет следующие планы и стратегию по улучшению состояния транспортной системы Баку, однако в настоящее время конкретных действий не принимается за исключением пункта 1).

a) Разработка и реализация “Закона о Городском Автомобильном Транспорте”

В Азербайджане уже имеется Закон о транспорте, подписанный президентом Республики в июне 1999 года. Такого плана законы необходимы для определения регулирующей базы в сфере городского транспорта с уточнением обязанностей и полномочий соответствующих организаций. Проект закона был недавно представлен Президенту Азербайджанской Республики.

b) Развитие трамвайной и троллейбусной сети

Хотя в настоящее время среди видов общественного транспорта в Республике превалирует автобусный транспорт, необходимо развивать трамвайную и троллейбусную сеть с экологической точки зрения.

c) Реализация оптимального соотношения различных типов автобусов

Рекомендуется использование следующего соотношения различных типов автобусов.

Микроавтобусы (25%), средние автобусы (25%) и большие автобусы (50%).

d) Реорганизация существующей сети автобусных маршрутов

Следует пересмотреть существующую сеть автобусных маршрутов с учетом снижения дублирующих маршрутов.

e) Привлечение инвестиций

Привлечение инвесторов (местных и зарубежных) и получение грантов от развитых государств для финансирования вышеуказанных планов по улучшению городской транспортной системы.

f) Плата за лицензию на использование общественного транспорта

Часть доходов от выдачи лицензий и других источников должна направляться на развитие городской транспортной системы.

6.9 Проблемы и вопросы общественного транспорта

На основе проведенного выше анализа существующих условий можно выделить следующие проблемы в сфере общественного транспорта Баку:

6.9.1 Структура маршрутов

(1) Трамваи и троллейбусы

Хотя трамваи и троллейбусы используются на ограниченных маршрутах, существующие маршруты не проходят по главным дорогам и дублируются автобусными маршрутами. Из-за нехватки финансирования число вагонов резко сократилось, и поэтому частота обслуживания очень низкая в сравнении с микроавтобусами.

Так как эксплуатация электрических видов транспорта предпочтительна с экологической точки зрения, Департамент транспорта должен продолжать предпринимать усилия по улучшению ситуации с этим видом транспорта. Так как строительство новых трамвайных и троллейбусных линий является сложной задачей, следует повысить эффективность работы трамваев и троллейбусов на существующих маршрутах, как это осуществляется в других европейских странах.

(2) Координация маршрутов

На Рисунке 6.9.1 показана существующая координация маршрутов метро-трамваев-троллейбусов. Трамвайный маршрут в северо-западном направлении не соединяется непосредственно со станциями метро 20 января и Мемар Аджеми. Троллейбусный маршрут непосредственно соединяется со станцией метро Гянджлик, но не соединяется с трамвайным маршрутом.

(3) Автобусы

Сеть автобусных маршрутов охватывает обширную территорию (Рисунок 6.3.1 и Рисунок 6.3.3). Однако нет функционального различия между главными маршрутами и вспомогательными. Обычно на главных маршрутах функционируют большие автобусы, а на вспомогательных маршрутах используются микроавтобусы. В случае с Баку средняя протяженность маршрутов микроавтобусов составляет 23 км, что достаточно много для вспомогательных маршрутов. Это означает, что микроавтобусы перевозят пассажиров от места посадки до мета их назначения. В дополнение, многие пассажиры

не желают платить по 2 или 3 раза за пересадку на другие виды транспорта. Это - одна из причин, почему число пассажиров государственного транспорта резко снизилось после введения микроавтобусов.

Однако микроавтобусы являются причиной заторов во многих местах. Также из-за малой вместимости они вызывают неудобство для пассажиров в пиковые часы. Поэтому Департамент транспорта Баку планирует приобрести большие автобусы для замены микроавтобусов.

Что касается автобусного парка, используемого в настоящее время Департаментом транспорта, почти все автобусы устарели и находятся в грязном состоянии. К тому же, приобретение запасных частей является проблемой из-за нехватки финансовых средств. Трамваи и троллейбусы находятся в похожем состоянии. Замена устаревшего парка автобусов на новые автобусы является первоочередной задачей Департамента транспорта.

Для успешного введения новых больших автобусов необходимо провести подробное исследование по наличию финансовых ресурсов, возможности получения грантов, рационализации маршрутов (например, на каких маршрутах должны использоваться большие автобусы). В дополнение, следует изучить финансовую жизнеспособность, транспортную эффективность и эксплуатационную систему (частота прохождения больших автобусов). Затем необходимо определить приоритетные маршруты и дороги, на которых следует использовать новые большие автобусы.

(4) Метро

Приоритетным вопросом для метрополитена является приобретение новых вагонов, как уже было описано в Разделе 6.2.8.

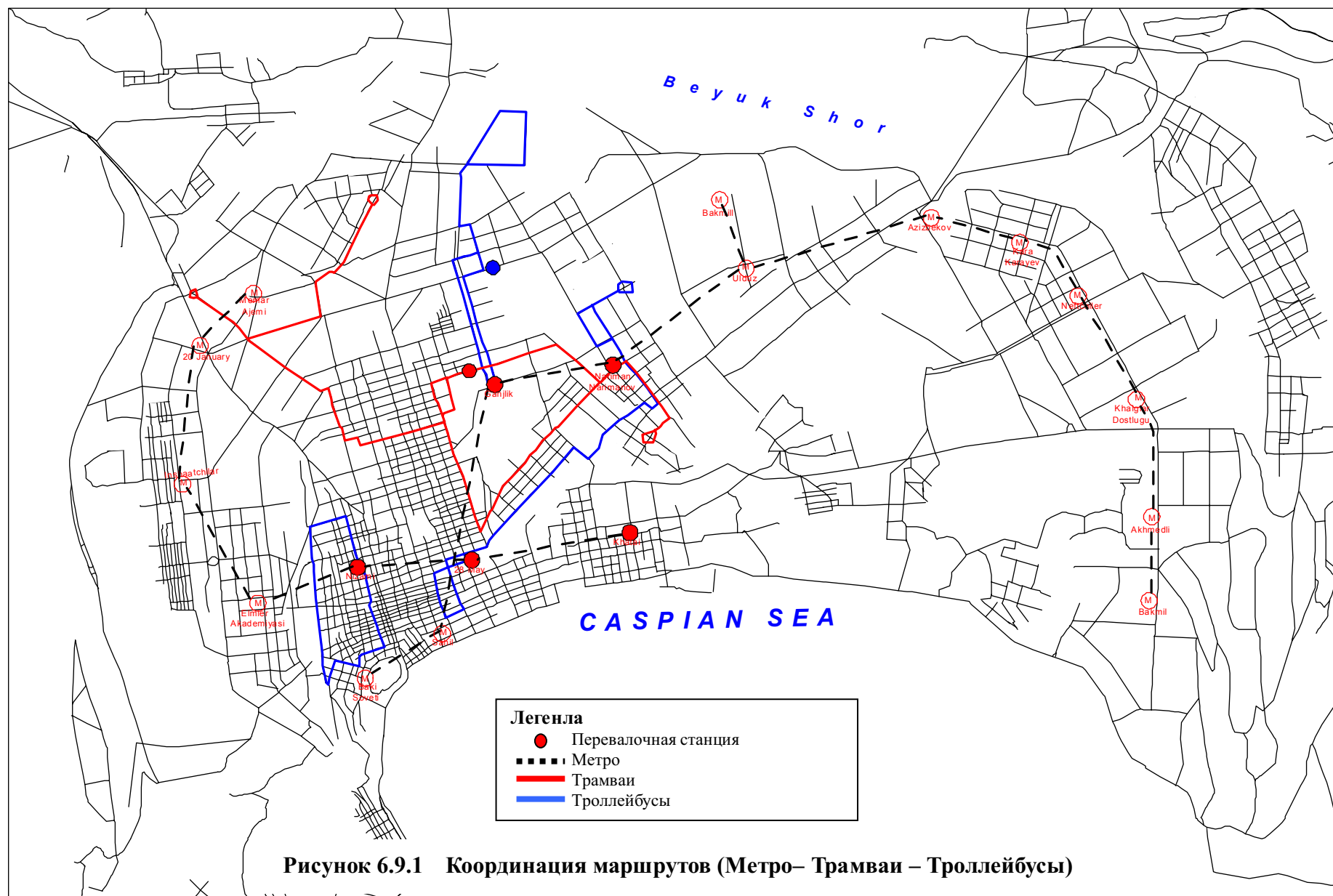
В долгосрочном плане следует расширить систему метрополитена таким образом, чтобы создать замкнутое кольцо за счет подсоединения станции "Хатаи" со станцией "Хази Асланова".

(5) Пригородные железнодорожные линии

Будущее развитие пригородных линий во многом будет зависеть от будущего развития Баку. Если население пригородных районов резко возрастет, то пригородные железнодорожные линии будут играть более важную роль.

(6) Проблемы и вопросы общей сети общественного транспорта

Общая оценка существующей сети общественного транспорта приводится ниже:



1) Охват и плотность транспортной сети

Сеть общественного транспорта, включая микроавтобусы и метро, охватывает обширную территорию города, а плотность сети особенно высока в центральных районах. Однако проблема состоит в том, что в транспортной сети Баку преобладают маршруты микроавтобусов, как показано на Рисунке 6.3.3. С другой стороны, автобусная сеть Транспортного Департамента включает только 40 маршрутов из действующих 348, и его доля в пассажироперевозках сокращается с каждым годом.

Координация в сети общественного транспорта на сегодня не достаточна. Автобусные и микроавтобусные маршруты дублируют друг друга. Также наблюдается дублирование троллейбусных/трамвайных и автобусных маршрутов. Маршруты к станциям метро и железнодорожным станциям недостаточны.

Существующая сеть, где преобладают микроавтобусы, далека от оптимальной., поэтому необходимо провести реорганизацию транспортной сети.

2) Отсутствие функциональной структуры

Так как системе метро отводится роль главного массового вида транспорта, необходимо создать заверенную сеть метро со звеньями, предложенными в существующих планах расширения метрополитена. Надежная и удобная сеть общественного транспорта должна быть создана путем оптимальной комбинации системы метро с другими видами общественного транспорта, такими как трамваи, троллейбусы, автобусы и микроавтобусы, чтобы все они функционировали как "единная транспортная система".

Чтобы создать такую сеть, необходимо ясно определить роль и задачи каждого вида транспорта. Существующая сеть каждого вида транспорта не имеет ясных функций, таких как, например, магистральная сеть метро и больших автобусов, вспомогательные функции микроавтобусов и трамваев.

6.9.2 Станции

Многие автобусные станции в Баку не имеют необходимых сооружений и находятся в плохом состоянии.

(1) Проблемы и вопросы по площади им. 20 Января

Главная проблема уличного движения на площади 20 Января заключается в том, что автобусы и микроавтобусы хаотически останавливаются на углу Тбилисского проспекта и ул. Джавадхана, препятствуя дорожному движению в сторону Сумгайыта. Другая проблема – эта парковка на площади.

Еще одна проблема заключается в отсутствии разметки, включая разметку пешеходного перехода, поэтому люди переходят улицу там, где захотят.

(2) Проблемы и вопросы по площади им. 28 Мая

Главная проблема уличного движения на площади им. 28 Мая заключается в том, что автобусы, микроавтобусы и такси останавливаются в западной части площади на пр. Азадлыг, препятствуя дорожному движению в южном направлении. Другая проблема – эта парковка на пр. Азадлыг. Обе стороны проспекта заняты автомобилями, и только одна полоса может использоваться. Эта ситуация снижает пропускную способность дороги, и требуется много времени, чтобы проехать через площадь

Следующая проблема заключается в том, что отсутствует организация автобусных маршрутов, так что пассажиры должны сходить на южной стороне площади, затем проходить большое расстояние, чтобы сесть на автобус на западной стороне площади. Это вынуждает пешеходов переходить дороги на площади.

Также неорганизованная парковка автомобилей ведет к заторам на дорогах.

6.9.3 Финансовые проблемы и политика установки тарифов

В принципе, каждая транспортная компания может самостоятельно устанавливать стоимость за проезд на основе принципа самофинансирования. Однако на практике существует определенный контроль, осуществляемый в том или ином виде. Организации, контролирующие уровень тарифов, представлены в Таблице 6.9.1. Хотя этот контроль основан на социальной политике правительства, существующий уровень платы за проезд в метро, на трамваях и троллейбусах 250 манат считается очень низким. Необходимо изыскать возможность для пересмотра тарифов в целях улучшения финансовой ситуации в сфере общественного транспорта.

Таблица 6.9.1 Организации, контролирующие уровень тарифов

Вид транспорта	Контролирующие организации	Примечание
Метро	Кабинет Министров	По договору Бакинской ИВ
Трамвай, троллейбус	Кабинет Министров	По договору Бакинской ИВ
Микроавтобус	Бакинская ИВ	
Такси	Бакинская ИВ	
Ж-дорога	Министерство Экономики	Министерство Финансов и Антимонопольная Комиссия