

UOT 63.3(2.Az)**AZƏRBAYCANIN DÖVLƏT MÜSTƏQİLLİYİNİN BƏRPASINDAN
SONRA GƏNCƏ ŞƏHƏRİNİN NƏQLİYYAT VƏ RABİTƏ
SİSTEMİNİN YENİDƏN QURULMASI**

N.A.RƏSULOVA
Gəncə Dövlət Universiteti
nararasulova@bk.ru

Nəqliyyat və rabitə sistemi tarixən şəhər həyatının mühüm sahələrindən biri olmuşdur. Şəhərlərin iqtisadi və mədəni həyatını bu mühüm factorsuz təsəvvür etmək çətinidir.

Azərbaycanın dövlət müstəqilliyinin bərpasından sonra bütün ölkədə olduğu kimi Gəncə şəhərində də bu sahəyə diqqət artırıldı. Şəhərdaxili və şəhəratrafi yollar bərpa edildi, yenidən quruldu. “Yeni ipək yolu”nun istifadəyə verilməsi Gəncə şəhərinin də beynəlxalq əhəmiyyətini artırdı. Dəmiryolu sistemindəki dəyişikliklər, hava limanının yenidən qurulması, poçt və rabitənin beynəlxalq standartlara uyğunlaşdırılması Gəncənin iqtisadi və mədəni həyatında ciddi irəliləyişlərə səbəb oldu.

Açar sözlər: Azərbaycan, dövlət müstəqilliyi, Gəncə şəhəri, nəqliyyat, rabitə, sosial-iqtisadi inkişaf

Şəhərlərin tarixi problemi daima tədqiqatçıların nəzər diqqətini özünə cəlb etmişdir. Nəqliyyat və rabitə sistemi tarixən şəhər həyatının mühüm sahələrindən biri olmuşdur. Şəhərlərin iqtisadi və mədəni həyatını bu mühüm factorsuz təsəvvür etmək çətinidir. Azərbaycanın dövlət müstəqilliyinin bərpasından sonra ölkədə ikinci şəhər rolunu oynayan Gəncənin bu sahəsində bir boşluq vardır. Aşağıdakı məqalənin yazılması bu boşlugun aradan qaldırılması zərurətindən irəli gəlmişdir.

Nəqliyyat ölkəmizin sosial-iqtisadi inkişafını xarakterizə edən mühüm infrastruktur sahələrindən biridir. Ümumilikdə götürdükdə şəhərlərin tarixi inkişafı, onun nəqliyyatının vəziyyəti ilə sıx bağlı olmuşdur [1, 6-7]. Azərbaycanın qədim, mühüm karvan yolları üzərində yerləşən şəhərlərindən biri olan Gəncənin də zaman-zaman tarixi inkişafını izlədikdə, biz bunun şahidi oluruq. Doğrudur, sovetlər dönəmində də bu qədim şəhərin nəqliyyatı daim diqqətdə saxlanılmışdır. Lakin Azərbaycanın dövlət müstəqilliyinin bərpasından sonra şəhər həyatının bu sahəsinin inkişafı üçün yeni səhifə açıldı, dövlət tərəfindən diqqət daha da artırıldı. Nitqlərinin birində ölkə başcısı İlham Əliyev bu

problemi belə dəyərləndirmişdi: “Biz nəqliyyat sektorunun inkişafına çox böyük diqqət göstəririk... Biz əgər güclü nəqliyyat imkanlarına malik olsaq, ölkəmizi daha da inkişaf etdirə biləcəyik” [2].

Keçən yüzilliyin 90-cı illərinin ortalarından başlayaraq şəhərdaxili və şəhərkənarı yolların təmirində, yeni yolların çəkilib istifadəyə verilməsində, asfaltlaşdırmada diqqəti çəkən işlər görüldü. Göstərilən problemlə bağlı ciddi dəyişikliklər 2000-ci ilin əvvəllərindən baş verdi. Bu sahədə Gəncədən də keçən “Yeni İpək yolu”nun işə düşməsi əhəmiyyətli rol oynadı. Bu beynəlxalq layihəyə əsasən Avropa Birliyi nəqliyyat dəhlizinin açılması barədə hələ 1993-cü ilin mayında 8 ölkənin, o cümlədən Azərbaycanın iştirakı ilə “Brussel bəyannaməsi”ni qəbul etdi. 1996-cı ilin dekabrında Odessada Azərbaycan, Gürcüstan və Ukrayna respublikaları başçılarının Avrasiya nəqliyyat dəhlizi yaradılması haqqında saziş imzalaması da bu işə qüvvətli təkan oldu [3, 380]. Ulu öndər Heydər Əliyevin təşəbbüsü ilə 1998-ci il sentyabrın 7-8-də Bakıda “Böyük İpək yolu” konfransının keçirilməsi bu beynəlxalq layihənin reallaşmasında mühüm addım idi [4, 45-46].

Azərbaycanın ikinci iqtisadiyyat və mədəniyyət mərkəzi olan Gəncə şəhəri bu beynəlxalq layihədən kənar qala bilməzdi. Çünki istər quru yolla və istərsə də dəmir yolu vasitəsi ilə Beynəlxalq daşımalar bilavasitə bu şəhərdən keçib Gürcüstan vasitəsi ilə Avropaya göndərməli idi. Bu da Böyük “İpək yolu” layihəsinin icrası ilə bağlı Gəncədən keçən avtomagistralın, dəmir yolunun, hava limanının yenidən qurularaq beynəlxalq standartlara uyğunlaşdırılmasını tələb edirdi. Çünki bazar iqtisadiyyatı şəraitində dünya ölkələrarası inteqrasiya prosesləri bir sıra sosial-iqtisadi amillərlə yanaşı nəqliyyat iqtisadi amilləri ilə də bağlıdır [5, 7-8]. TRASEKA proqramı şəraitində Dünya Bankı ilə sazişlər imzalanmış, Gəncə-Qazax avtomobil yolunun Gəncə-Şəmkir, Şəmkir-Qazax hissələri, eləcə də Gəncə-Daşkəsən-Xoşbulaq avtomobil yollarının əsaslı şəkildə yenidən qurulması başa çatdırılmışdır. Yenə də Dünya Bankının Layihəsi üzrə imzalanan saziş əsasında “Gəncə dairəvi avtomobil yolunun Gəncə dairəvi hissəsi” və “Yevlax-Gəncə avtomobil yollarının yenidən qurulması” layihələri üzrə işlər, demək olar ki, icra edilmişdir [6, 21].

Azərbaycanın dövlət müstəqilliyinin bərpasından keçən iyirmi il ərzində Gəncə şəhərinin nəqliyyat sisteminin yenidən qurulması sahəsində əhəmiyyətli işlər görülmüşdür. Şəhərdaxili yollarının yenidən qurulması, genişləndirilməsi, mükəmməl şəkildə asfaltlaşdırılması və işıqlandırılması işləri məhz bu qəbildəndir. Şəhər nəqliyyatının inkişaf etdirilməsi sahəsində görülən işlər 2004-2008-ci və 2009-2013-cü illər Dövlət Proqramlarının uğurla reallaşdırılması zamanı özünü daha çox göstərdi. “Böyük İpək Yolu”nun fəaliyyətə başlaması ilə bağlı Gəncədən avtomagistralla beynəlxalq yükdaşımalar sürətlə artdı. Statistik məlumatlardan aydın olur ki, Respublikaya gün ərzində yük tutumu 20-30 ton olan 200-ə qədər avtomobil daxil olur ki, onların da böyük əksəriyyəti Gəncədən keçərək Gürcüstana və oradan da Avropaya yol alır. 2010-cu ilin məlumatına görə Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizinin Azərbaycan

hissəsində yükdaşımada əldə olunan gəlir 244 milyon 74 min manat təşkil etmişdir ki, bu rəqəmdə Gəncənin öz payı vardır [7, 1123]. 1995-ci ilin məlumatına görə avtomobil yolu ilə 521000 ton yük daşınmışdısa, 2000-ci ildə bu rəqəm 1230000 tona, 2010-cu ilin məlumatına görə isə 2936000 tona yüksəlmişdi [8, 1122-1125]. Avtomobil nəqliyyatında yük dövriyyəsi 1995-ci ildə 5,6 milyon ton km idisə, 2000-ci ildə bu rəqəm 109,9 milyon ton km-ə, 2010-cu ildə isə 366,4 milyon ton km-ə yüksəlmişdir [9, 78-79].

Gəncə də daxil olmaqla Azərbaycanın nəqliyyat sektorunda 2010-cu ildə daşınan cəmi yüklərin 50%-i avtomobil yollarının payına düşür. Avtomobil yolları ilə yükdaşımaların xüsusi çəkisinin artması yolların texniki səviyyəsinin dünya standartları səviyyəsinə çatdırılması ilə bilavasitə bağlı idi [10, 905].

Avtomobil nəqliyyatı ilə Gəncədə sərnişin daşınmasında da ciddi artım nəzəri cəlb edir. Belə ki, 1995-ci ildə şəhərdə 234,54 min sərnişin daşınmışdısa, 2010-cu ildə bu rəqəm 585,23 min təşkil etmişdi [11, 79].

Statistika şəhərdə avtomobil nəqliyyatının say dinamikasını özündə əks etdirən maraqlı məlumatlar verir. Belə ki, 1990-cu ildə şəhərdə 13854 ədəd avtomobil vardırsa, 1995-ci ildə bu rəqəm 14734-ə, 2000-ci ildə 17895-ə, 2010-cu ildə 35207-yə yüksəlmişdi. 1990-cı illə müqayisədə avtomobillərin ümumi sayı 2,5 dəfədən çox artmışdı [12, 78-79].

Azərbaycanın dövlət müstəqilliyinin bərpasından sonra keçən müddət ərzində xarici dövlətlərlə iqtisadi əlaqələrin tənzimlənməsində dəmir yolu nəqliyyatının böyük rolu vardır. Qeyd etmək lazımdır ki, ölkəmizin dəmir yol nəqliyyatı üzrə mövcud infrastrukturunun istismarını yaxşılaşdırmaq və daha da inkişaf etdirmək, onu dünya standartlarına uyğunlaşdırmaq, maddi-texniki bazasını möhkəmləndirmək üçün TRASEKA layihəsi üzrə ciddi işlər aparılır [13, 372-373]. Ölkəmizdə dəmir yol xətlərinin çox da uzun olmamasına baxmayaraq (cəmi 2100 km) kütləvi yük axınları əsasən Gəncədən də keçən magistral dəmir yol vasitəsi ilə həyata keçirilir. Ona görə də, Azərbaycanın digər beynəlxalq əhəmiyyətli dəmir yol qovşaqları kimi, Gəncədə də yol sisteminin təkmilləşdirilməsi, xidmət sferalarının beynəlxalq normalara uyğun şəkildə inkişaf etdirilməsi mühüm problemlərdən hesab edilirdi. Dövlət proqramlarının uğurlu icrası ilə əlaqədar Gəncə dəmir yol qovşağında aparılan ciddi, səmərəli işlər nəqliyyatın bu sahəsində nəzəri cəlb edən inkişafdan xəbər verir. Tədqiqat dövrünün sonu üçün Gəncə dəmir yol nəqliyyatı ilə yük daşınması 2005-ci illə müqayisədə 16,2 faiz artaraq 1625400 tona çatdırılmışdı. İl ərzində orta hesabla 81 vaqon yüklənmiş, 65 vaqon boşladılmışdır. Bu müvafiq olaraq qeyd olunan illə müqayisədə 44,6 faiz və 16,1 faiz çox olmuşdur [13]. Onu da qeyd etmək lazımdır ki, Dövlət sektorunda olan dəmir yol nəqliyyatının özünəməxsus ilbəil artan, böyük maliyyə vəsaiti tələb edən istismar və saxlanma, enerji bərpa işləri, əmək haqqı və s. xərcləri kimi problemləri də mövcuddur. Məhz bu baxımdan dəmir yol nəqliyyatında daşıma tariflərinin təyini, eləcə də, sahə üzrə perspektiv nəqliyyat siyasətini yalnız dövlət həyata keçirir [14, 387].

Gəncənin nəqliyyatından söz açarkən hava nəqliyyatı xüsusilə qeyd edilməlidir. Daxili nəqliyyat xidmətləri bazarına postsovet məkanında olduğu kimi yerli və xarici kapitalla əsaslanan müştərək aviasiya şirkətlərinin daxil olması ilə, bu nəqliyyat növü üzrə artıq ölkəmizdə inhisarçı rəqabət bazarının təşəkkül tapmasına imkan yarandı. Məhz bu səbəbdən həm yük, həm də sərnişin daşımalarında optimal, daşınma tariflərinin qarşılıqlı rəqabət şəraitində tələb və təklif əsasında formalaşması “AZAL”-la xarici aviasiya şirkətləri arasında kəskin rəqabətin artmasına gətirib çıxartdı [14, 387]. Dövlət müstəqilliyinin bərpası ərəfəsində və ondan sonrakı 10 il ərzində Gəncə şəhərində mövcud olan aerovağzalın köhnəlməsi, maddi-texniki təhcizatın zəif olması, infrastruktur sahələrinin modernləşdirilməsinin həyata keçirilməməsi, həm daxili, həm də MDB məkanında olan hava limanları ilə əlaqələrin pozulması nəqliyyatın bu sahəsinə diqqətin artırılmasını tələb edirdi. Bütün bunları nəzərə alan “AZAL” Dövlət Konserni, Gəncə aeroportunun yenidən inşasına qərar verdi. Aeroportun uğurlu inşasından sonra Gəncənin hava nəqliyyatı ilə həm daxili, həm də beynəlxalq əlaqələri möhkəmləndi.

Əlimizdə olan məlumatlar əsasında demək mümkündür ki, 2010-cu ildə hava nəqliyyatı ilə 129247 nəfər sərnişin, 1110 ton yük daşınmışdır. 2000-ci illə müqayisədə sərnişin daşınması 6,1%, yük göndərilməsi isə 1,9 faiz artmışdı [13].

Dövlət müstəqilliyinin bərpasından sonra rabitə sistemində də ciddi yeniləşmənin edilməsi günün vacib məsələlərindən idi. Bunun üçün yeni rabitə vəzifələrinin mənimsənilməsi, telekommunikasiya şəbəkələrinin yeni tələblərə müvafiq layihələndirilməsi, rabitə xidmətinin keyfiyyətlə yerinə yetirilməsi kompleks tədbirlər görülməsini tələb edirdi. Bunun üçün Regionların sosial-iqtisadi inkişafına dair qəbul edilmiş Dövlət Proqramları geniş imkanlar açdı [15, 878].

Statistik göstəricilərə nəzər yetirdikdə məlum olur ki, 2000-ci ildə Gəncə ATS-lərinin sayı 6 idi ki, onlardan yalnız 4-ü elektron sistemli idi. Onların birlikdə ümumi tutumu 61008 nömrə idi. Əhalidə olan telefon aparatlarının sayı 35756 ədəd idi ki, hər 100 ailəyə 60 telefon aparatı düşürdü [11, 80]. ATS-lərin hamısı müasir elektron sistemli ATS-lərlə əvəz edilmiş və hər yüz ailədən 86,5-i telefonla təmin olunmuşdur [13].

Əhalinin internet xidmətinə olan tələbatını təmin etmək üçün ATS-52, ATS-53, Bağbanlar, ATS-53 Hərbi Polis, ATS-59 Dəmiryolçular və port qutusu, həmçinin “Sevinc” və “Qırmızıkənd” yaşayış ərazilərində yerləşən ATS-lərdə cəmi 216 portluq DSL Mİ avadanlığı quraşdırılmışdır. 2011-ci il yanvarın 1-i vəziyyətinə görə Gəncə şəhərində genişzolaqlı, sürətli İnternet xidməti göstərən provayderlərin sayı 6-ya çatmışdır. Onların xidmətindən 8 min 700 nəfər abonent istifadə edir. Şəhərdə 60 İnternet klubu fəaliyyət göstərir [13].

“Azərpoçt” MMC Gəncə regional Poçt filialı ənənəvi poçt xidmətləri ilə yanaşı, istehlakçıların tələbatını nəzərə alaraq, poçt şöbələrində valyuta mübadiləsi əməliyyatlarının, pul köçürmələrinin qəbulu və ödənilməsi, əhalidən

kommunal ödənişlərin qəbulu və digər bank xidmətlərinin göstərilməsi üçün iyirmi il ərzində bir sıra tədbirlər həyata keçirmişdir. Poçt şöbələrinin hər birində “Elektron imza” xidməti təşkil edilmişdir. Maliyyə xidmətlərinin inkişafı layihəsi çərçivəsində Azərbaycan Mərkəzi Bankının razılığı ilə 3 poçt şöbəsi istisna olmaqla 21 poçt şöbəsində maliyyə xidmətləri göstərilməsinə başlanılmışdır. Ü.Hacıbəyov küçəsində yerləşən 8 saylı poçt şöbəsinin və filialının inzibati binasının fasadı əsaslı təmir edilmiş, 1 və 3 saylı poçt şöbələri yeni təmir olunmuş binalara köçürülmüş, yeni avadanlıqlarla təhciz edilmişdir. Cari ildə 5; 13 və 17 saylı poçt şöbələrinin, eləcə də üçmərtəbəli “Rabitə evi”nin inşası nəzərdə tutulur [13].

Bütün gətirilən fakt və məlumatlar bu nəticəyə gəlməyə əsas verir ki, Azərbaycanın dövlət müstəqilliyinin bərpasından sonra Gəncənin nəqliyyat və rabitə sisteminin beynəlxalq tələblərə uyğun yenidən qurulması sahəsində ciddi işlər görülmüşdür.

ƏDƏBİYYAT

1. Голикова Н.Б. Очерки по истории городов России. М.: Московский Университет, 1982
2. Gəncə Beynəlxalq hava limanının açılış mərasimində Prezident İlham Əliyevin nitqi. “Azərbaycan” qəz., 2006-cı il 1 noyabr
3. Azərbaycan tarixi, VII cild, Bakı, 2008
4. АМЕАТІЕА. f.1, s.19, iş 8961, v.115
5. Heydər Əliyev işığı-İrək yolu. Bakı, 2000
6. Назаренко В.М., Назаренко К.С. Транспортное обеспечение внешне экономической деятельности. М., 2007
7. Uğurlu siyasətin nəticələri. Bakı, 2009
8. Məmmədov M.A. Xarici iqtisadi əlaqələrin inkişafında nəqliyyat amili və onun tənzimlənməsinin əsas istiqamətləri. Beynəlxalq elmi-praktik konfransın materialları. Bakı, 2012
9. Azərbaycan Respublikası Dövlət Statistika komitəsinin Gəncə şəhər statistika idarəsi. Gəncənin statistik göstəriciləri. Statistik məcmuə. Gəncə, 2010,
10. Əliyev R.R. Avtomobil nəqliyyatının sosial-iqtisadi sahələrin inkişafında rolu. /Milli iqtisadiyyatın inkişafı və səmərəliliyi yüksəldilmişdi; Beynəlxalq elmi-praktik konfransın materialları. Bakı, 2012, s. 904-905
11. Azərbaycan Respublikası Dövlət Statistika Komitəsinin Gəncə şəhər statistika idarəsi. Gəncənin statistik göstəriciləri. Statistik məcmuə Gəncə, 2010.
12. Şəkərəliyev A. Dövlətin iqtisadi siyasəti: reallıqlar və perspektivlər. Bakı, 2009
13. Vəliyev E. Başladığımız irihəcmli layihələr və digər işlər vaxtında, uğurla həyata keçiriləcək. “Gəncənin səsi” qəz., 2012-ci il 7 mart
14. Regionların sosial-iqtisadi inkişafı (2004-2008-ci illər). Bakı, 2008
15. Cümşüdoğ S.Q. Xidmət sahələrinin sosial-iqtisadi inkişafının əsas problemləri / Milli iqtisadiyyatın inkişafı və səmərəliliyinin yüksəldilməsi. Beynəlxalq elmi-praktik konfransın materialları. Bakı, 2012.

**НОВОЕ УСТРОЙСТВО СИСТЕМЫ СВЯЗИ И ТРАНСПОРТА ГОРОДА
ГЯНДЖИ ЗА ПЕРИОД ВОССТАНОВЛЕНИЯ ГОСУДАРСТВЕННОЙ
НЕЗАВИСИМОСТИ АЗЕРБАЙДЖАНА**

Н.А.РАСУЛОВА

РЕЗЮМЕ

Статья посвящена описанию нового устройства системы связи и транспорта города Гянджи за период восстановления государственной независимости Азербайджана, так как транспортная система и система связи исторически являются неотъемлемой частью жизни города. Современную экономическую и культурную жизнь города невозможно представить без этих важных факторов. За период после восстановления государственной независимости Азербайджана, как и во всей стране, в Гяндже также усилилось внимание к инфраструктуре этих сфер. Были обновлены как внутренние, так и пригородные дороги. Усилилась прокладка новых дорог. Введение в эксплуатацию «Великого Шелкового пути» увеличило международное значение Гянджи. Изменения в системе усовершенствования железных дорог, строительство нового аэропорта, строительство усовершенствованных почтовых отделений, соответствующих международным стандартам, способствовали значительному продвижению экономической и культурной жизни Гянджи.

Ключевые слова: Азербайджан, государственная независимость, город Гянджа, транспорт, коммуникация, социально-экономическое развитие

**THE RECONSTRUCTION OF TRANSPORT AND COMMUNICATION SYSTEM
OF GANJA CITY AFTER RESTORATION OF THE STATE INDEPENDENCE
OF AZERBAIJAN**

N.A.RASULOVA

SUMMARY

Transport and communication system has historically been one of the important fields of urban life. It is difficult to imagine economic and cultural life of cities without this important factor.

After restoration of state independence of Azerbaijan, attention to this area has been increased in the city of Ganja as in the rest of the country. Roads within the city and around the city were restored, re-established. Utilization of "New Silk Road" increased the international importance of Ganja. Perfection of the railway system, reconstruction of the airport, adaptation of the post and communication to international standards accelerated progress in the economic and cultural life of Ganja.

Key words: Azerbaijan, state independence, Ganja city (the city of Ganja), transport, communication, social-economic development.