

COĞRAFIYA**UDK 338:911.3****BAKI ŞƏHƏR AQLOMERASIYA VƏ NƏQLİYYATININ
MÜASİR VƏZİYYƏTİ****Ş.İ.MƏMMƏDOVA***Bakı Dövlət Universiteti**sheker.mammadova@mail.ru*

Məqalədə Bakı şəhər aqlomersiyasını formalaşdıran mühit amillərinin rolu, şəhərin nəqliyyat sisteminin yaranmasının tarixi inkişafı, şəhər məskənlərində nəqliyyat sisteminin yaranmasının Azərbaycan iqtisadiyyatının inkişafında rolu və Bakı şəhərində nəqliyyatın müasir vəziyyəti təhlil olunmuşdur.

Açar sözlər: aqlomerasiya, urbanizasiya, nəqliyyat, qloballaşma, magistral-nəqliyyat

Müasir qloballaşma şəraitinin formalaşması və inkişafı prosesində nəqliyyat sistemi sosial-iqtisadi və coğrafi sistemlərini özündə birləşdirir. Buna görə də hər bir ölkənin inkişaf səviyyəsi digər amillərlə yanaşı, müəyyən mənada lokal əhali yerləşməsindən, sosial-iqtisadi əlaqəli məskunlaşma sisteminin yaradılması ilə şərtləndirilir. Məskunlaşma prosesi cəmiyyətin inkişafında şəhər qruplarının artması ilə tənzimlənir ki, bu da elmi cəhətdən urbanizasiya prosesinin mahiyyətini əhatə edir. Elmi mənbələrdə nəqliyyat cəmiyyətin ətraf mühiti təşkil etmək qabiliyyətinin bərpasında ərazicə müxtəlif olanı optimal məskunlaşma sistemində birləşdirmək meylinə ifadə olunur. Nəqliyyat infrastrukturunun iqtisadi-coğrafi mövqedən inkişafı əlaqədar olaraq məskunlaşma çərçivəsində funksiyaların dayanıqlı formalaşması və təmərküzləşməsi prosesi, demoqrafik mövqedən isə əhalinin şəhərlərdə cəmləşməsi prosesi kimi qəbul olunmuşdur. Tədqiqatların təhlili göstərir ki, urbanizasiya mahiyyət etibarını ilə sosial-iqtisadi və siyasi coğrafi metodoloji əsas olub, hər şeydən əvvəl şəhər və kənd arasında konsentrasiya ilə nəticələnən iri məskənlər daxil edilir. Bu səbəbdən də urbanizasiya zonalarında iri aqlomerasiyalar formalaşmışdır [6,8]. Aqlomerasiya zonalarında formalaşan şəhər iqtisadiyyatı sistemində ərazi-istehsal komplekslər fəaliyyət göstərirlər.

Nəqliyyat hər bir ölkənin sosial-iqtisadi davamlı inkişafının əsas sistemlərindən sayılır. Bu səbəbdən də nəqliyyat formalaşmasında sənaye kompleksləri, şəhər qruplarının intensivliyi, elmi-texniki potensialı iştirak edir.

İqtisadi-coğrafi cəhətdən aqlomerasiya sistemi müəyyən çərçivədə özünəməxsus əraziyə malikdir. Bir çox tədqiqatçılar aqlomerasiyanı nəqliyyatdan istifadə edilməsi coğrafi məkanı ilə götürürlər. Ümumiləşdirərkən, belə bir nəticəyə gəlmək mümkündür ki, şəhər iqtisadi-sosial strukturlarının təsir dairəsi aqlomerasiya zonasının inkişafını və nəqliyyat sərhədlərini əhatə edir. Aqlomerasiya məskunlaşmanı əhatə edən bir proses kimi qəbul edilir və buna təsir edən ictimai, maddi-texniki amillərin vəhdəti, tərkibi və nisbətindən asılı olaraq müxtəlif ölkələrdə müxtəlif formada baş verir. Bununla yanaşı, nəqliyyatın intensiv baş verməsi sənaye iqtisadiyyatının baş verdiyi şəhər qruplarında (ərazilərdə) optimal səviyyədə müşahidə olunur. Şəhər aqlomerasiyaları – nəqliyyat mərkəzləri (nüvəsi) olub, urbanizəlanmış iqtisadi-coğrafi mühit ərazi baxımından şəhərin özündən xeyli böyük olsa da, burada şəhər sosial-iqtisadi həyat tərzini üstünlük təşkil edir. İqtisadi və coğrafi elmi mənbələrdə nəqliyyatın infrastrukturunu və onun maddi nəticələrini, yəni böyük şəhər və şəhər aqlomerasiyalarının inkişafını şərtləndirən əsas amillər aşağıdakı kimi qəbul edilir:

- sənaye istehsalının səviyyəsi;
- infrastruktur şəhər əmələ gətirmə fəaliyyəti;
- şəhərətrafi aqrar-sənaye kompleksinin yaradılması;
- sahələrarası istehsal nəqliyyat əlaqələrinin təsiri.

Urbanizasiya zonalarında istehsal sahələrinin kompleks ərazi təşkili və əhali məskunlaşması səbəbindən nəqliyyatın real sərhədlərinin müəyyən edilməsi konturlarının seçilməsi məsələsi metodoloji istiqamətlərdən sayılır. Fikrimizcə, nəqliyyatın sərhədlərinin müəyyən edilməsi iqtisadi-coğrafi mənbələrdə verilən ideyalar daha çox aktualıq kəsb edir. Buraya şəhər tikintilərinin yaradılması; əhalinin sıxlığı; nəqliyyat-kommunikasiya sisteminin inkişaf səviyyəsi; miqrasiyanın intensivliyi; mədəni-məişət; sosial infrastrukturun inkişafı; əhalinin demografik inkişafının səviyyəsi və s. Nəqliyyatın real sərhədlərinin təyin edilməsi üçün əsasən morfoloji və funksional metodlardan istifadə edilir. Morfoloji metodların tətbiqi zamanı aşağıdakı konturlar götürülür: əhalinin sıxlığı, şəhərsalma, şəhər əhalisinin məşğulluq səviyyəsi. Funksional metodun əsasında əhali miqrasiyasının əlamətləri əsas götürülür ki, bu da nəqliyyat mərhələlərinin genişlənməsinə təsir göstərir. Müasir dövrdə Azərbaycan Respublikası əhalinin böyük şəhərlərdə və şəhər aqlomerasiyalarında intensiv təmərküzləşməsi davam edir. Bu səbəbdən də şəhər aqlomerasiyalarında əhalinin yerləşməsi üzrə aparılan araşdırmalarda ölkə daxilində nəqliyyatın inkişafını təmin edən bir sıra problemlər meydana gəlmişdir.

Ölkələrin iqtisadi-sosial inkişafı ilə əlaqədar olaraq aqlomerasiyaların yaranması həm də yeni problemlər yaratmışdır. Şəhər aqlomerasiyaları

nəqliyyat dinamik olaraq həm üfüqi və həm də şaquli istiqamətdə inkişaf etməkdədir. Nəqliyyat sisteminin bir neçə istiqamətdən genişlənməsi və inkişafı birdən-birə baş vermir. Bu inkişaf uzunmüddətli prosesin məhsuludur ki, hazırkı dövrə qədər davamlı olmuşdur, gələcəkdə də davam edəcəkdir. Artım və inkişaf, yəni dəyişmə və dinamiklik, bir istiqamətdə daha mürəkkəb və faydalı cəhətə dəyişməkdir. Bu dəyişməyin dinamiklik mexanizmi bütünlüklə ictimai, iqtisadi, mədəni, ekoloji və siyasi amillərin nəticəsindəndir.

Məlumdur ki, şəhərlərin bir neçə istiqamətdə genişlənməsi və inkişaf dinamikası uzunmüddətli tarixi prosesin nəticəsidir. Bu inkişaf bütün dövrlərdə iqtisadi, ictimai, sosial və siyasi amillərin nəticəsi kimi tədqiq olunur. Azərbaycan Respublikasının şəhərlərinin inkişafının coğrafi məsələləri şəhərlərin fiziki inkişafında ekoloji hadisələrin rolunun çox mühüm olduğunu göstərilir [5].

Şəhər aqlomerasiyasını iqtisadi-coğrafi mövqedən araşdıran alimlər insanların şəhər mühitinə uyğunlaşması, sənaye komplekslərinin yaradılması, regionlar ilə şəhər arasında iqtisadi-nəqliyyat əlaqələr sisteminin nizamlanması və s. iqtisadi-coğrafi faktorları əsas götürərək aqlomerasiya sisteminin elmi təhlilini vermişlər. Şəhər aqlomerasiyasının inkişafında iqtisadi-coğrafi mövqe əsas amillərdən biridir. Ölkənin gələcək iqtisadi və sosial inkişafı regionların potensial imkanlarından kompleks istifadə etmək yolu ilə iri şəhərlərin yaranmasına nail olmaq olar [6].

Aparılan tədqiqatların nəticələri göstərir ki, nəqliyyat sisteminin struktur konsepsiyası daha effektiv olub, müxtəlif səviyyəli məskənlər (kənd və şəhər) sistemi ilə əlaqədardır. Məskunlaşma şəhər və şəhər aqlomerasiyasının coğrafi mühitinə uyğun inkişaf edir. Göstərilənlər coğrafi məkan funksional diferensiasiyanın və sosial inkişafının ierarxikliyi prinsiplərini əhatə edir.

Vahid məskunlaşma sistemi şəhər aqlomerasiyalarının, eləcə də nəqliyyat sisteminin ilkin şərtlərindəndir. Bunun üçün məskunlaşmış ərazi mütləq vahid inkişaf səviyyəsinə gətirilməlidir. Coğrafi və müxtəlif sosial - iqtisadi faktorlara görə Bakı şəhəri ən qədim yaşayış yerlərindəndir [8].

Bakı aqlomerasiyasının iqtisadi-coğrafi aspektdə tədqiq edilməsi və İranın bir sıra ostonlarında baş verən şəhərlərin inkişafı məsələlərinin öyrənilməsi ümumi metodologiya baxımdan əhəmiyyəti sayılmalıdır. Bakı aqlomerasiyası Azərbaycan Respublikasının paytaxt böyük şəhəri kimi, yüksək iqtisadi, ictimai fəallığa malikdir. Buna görə də, Bakı şəhər aqlomerasiya zonası çoxcəhətli mürəkkəb prosesləri özündə birləşdirmişdir. Bakı şəhəri aqlomerasiyası Azərbaycan Respublikasının inkişafında fəaliyyət növlərinin (istehsal, infrastruktur və s.) inkişafında, məskunlaşma şəbəkəsində funksiyalarının mürəkkəbləşməsində, nəqliyyat sisteminin inkişafında şəhər əhalisinin artırılmasında, sənaye aqrar sahələrin təmərküzləşməsində rolu çox böyükdür. Bakı aqlomerasiyası ölkə üçün birmənalı olaraq yüksələn xətlə inkişaf səviyyəlidir [6]. Yeni əsrdə cəmiyyətin inkişafında aqlomerasiyaların artan rolunun imkanları xeyli dərəcədə informasiya şəbəkələrindəki texnoloji hadisələrlə məhdudlaşır. Bu və digər səbəblər inkişafın aqlomerasiya aspektlərinə qeyri-

xəti dinamik yanaşmanı zəruri edir. Son dövrlərdə inkişafın fokusunu aqlomerasiya zonalarından uzaqlaşmaq barədə mülahizələrə daha tez-tez rast gəlinir. Bu mülahizələrin əsas ideya mənbəyi ondan ibarətdir ki, inkişafın ölkə daxilində balanslaşdırılması ilə əlaqədardır. Müxtəlif səviyyədə iqtisadçıların, coğrafiyaçıların və s. nəqliyyat mühitinin formalaşmasına dair mülahizələri elmi mənbələrdə geniş miqyasda yer almışdır. Buna əsasən şəhər aqlomerasiyası və nəqliyyatın qarşılıqlı şəkildə ölkə daxilində cazibə qüvvə kimi fəaliyyət təsiri mövcuddur. Təsərrüfat komplekslərinin ərazi təşkilini əhatə edən şəhər qrupları intensiv nəqliyyat əlaqələrinə, yəni ölkənin digər rayon mərkəzləri ilə birləşdirən aqlomerasiya şəbəkəsinin iqtisadi-coğrafi mövqeyi əsas yer tutur. Azərbaycan Respublikasının dövlət səviyyəsində şəhərlərin layihələrinin yaradılması haqqında bir sıra qanunlar yaradılmışdır. Ölkədə şəhərlərin sürətlə böyüməsi, bir sıra problemlərin yaranması, verilən lahiyələridə torpaqlardan necə istifadə edilməsi, yeni peyk sahələrinin yaradılması, nəqliyyat qovşaqlarının yaradılması və xüsusilə şəhər iqtisadiyyat kompleksinin idarə edilməsi və s. məsələlər öz əksini tapmışdır. Şəhər layihələrinin məzmununda göstərilir ki, kənd əhalisi ilə şəhər əhalisi arasında əlaqələr yaratmaq şərti ilə aqlomerasiyaların əhali nisbətlerini və nəqliyyat əlaqələrini tənzimləmək mümkündür.

Şəhər aqlomerasiyasının formalaşması və inkişafında təbii mühit amillərinin rolu müəyyən dərəcədə təsir edir. Ölkə daxilində, o cümlədən Bakı şəhər aqlomerasiyasında faydalı qazıntıların sənaye miqyaslı mənimlənməsi şəhərlərin və onun əsasında nəqliyyatın inkişafı üçün mühüm stimuldur. Bu da şəhərlərin nəqliyyat infrastrukturunun və morfoloji strukturunun dəyişilməsinə səbəb olmuşdur.

Müasir qloballaşma mühitinin formalaşması və inkişafı prosesində nəqliyyat sistemi sosial-iqtisadi və coğrafi sistemlərini özündə birləşdirir. Buna görə də hər bir ölkənin inkişaf səviyyəsi digər amillərlə yanaşı, müəyyən mənada lokal əhali yerləşməsindən, sosial-iqtisadi əlaqəli məskunlaşma sisteminin yaradılması ilə şərtləndirilir. Məskunlaşma prosesi cəmiyyətin inkişafında şəhər qruplarının artması ilə tənzimlənir ki, bu da elmi cəhətdən urbanizasiya prosesinin mahiyyətini əhatə edir. Elmi mənbələrdə nəqliyyat cəmiyyətin ətraf mühiti təşkil etmək qabiliyyətinin bərpasında ərazicə müxtəlif olanı optimal məskunlaşma sistemində birləşdirmək meyində ifadə olunur. Nəqliyyat infrastrukturunun iqtisadi-coğrafi mövqedən inkişafı əlaqədar olaraq məskunlaşma çərçivəsində funksiyaların dayanıqlı formalaşması və təməkləşməsi prosesi, demografik mövqedən isə əhalinin şəhərlərdə cəmləşməsi prosesi kimi qəbul olunmuşdur.

Tədqiqatların təhlili göstərir ki, urbanizasiya mahiyyət etibarilə sosial-iqtisadi və siyasi coğrafi metodoloji əsas olub, hər şeydən əvvəl şəhər və kənd arasında konsentrasiya ilə nəticələnən iri məskənlər daxil edilir. Bu səbəbdən də urbanizasiya zonalarında iri aqlomerasiyalar formalaşmışdır [6, 8]. Aqlomerasiya zonalarında formalaşan şəhər iqtisadiyyatın sistemində ərazi-istehsal komplekslər fəaliyyət göstərirlər. Nəqliyyat hər bir ölkənin sosial-iqtisadi

davamlı inkişafının əsas sistemlərindən sayılır. Bu səbəbdən də nəqliyyat formalaşmasında sənaye kompleksləri, şəhər qruplarının intensivliyi, elmi-texniki potensialı iştirak edir.

Aparılan tədqiqatların nəticələri göstərir ki, nəqliyyat sisteminin struktur konsepsiyası daha effektiv olub, müxtəlif səviyyəli məskənlər (kənd və şəhər) sistemi ilə əlaqədardır. Məskunlaşma şəhər və şəhər aqlomerasiyasının coğrafi mühitinə uyğun inkişaf edir. Göstərilənlər coğrafi məkan funksional diferensasiyanın və sosial inkişafının ierarxikliyi prinsiplərini əhatə edir. Vahid məskunlaşma sistemi şəhər aqlomerasiyalarının, eləcə də nəqliyyat sisteminin ilkin şərtlərindəndir. Bunun üçün məskunlaşmış ərazi mütləq vahid inkişaf səviyyəsinə gətirilməlidir. Coğrafi və müxtəlif sosial - iqtisadi faktorlara görə Bakı şəhəri ən qədim yaşayış yerlərindəndir [9].

Bakı aqlomerasiyasının iqtisadi-coğrafi aspektdə tədqiq edilməsi və İranın bir sıra ostonlarında baş verən şəhərlərin inkişafı məsələlərinin öyrənilməsi ümumi metodologiya baxımdan əhəmiyyətli sayılmalıdır.

Bakı aqlomerasiyası Azərbaycan Respublikasının paytaxt böyük şəhəri kimi, yüksək iqtisadi, ictimai fəallığa malikdir. Buna görə də Bakı şəhər aqlomerasiya zonası çoxcəhətli mürəkkəb prosesləri özündə birləşdirmişdir. Bakı şəhəri aqlomerasiyası Azərbaycan Respublikasının inkişafında fəaliyyət növlərinin (istehsal, infrastruktur və s) inkişafında, məskunlaşma şəbəkəsində funksiyalarının mürəkkəbləşməsində, nəqliyyat sisteminin inkişafında, şəhər əhalisinin artırılmasında, sənaye aqrar sahələrin təmərküzləşməsində rolu çox böyükdür. Bakı aqlomerasiyası ölkə üçün birmənalı olaraq yüksələn xətlə inkişaf səviyyəlidir [13]. Yeni əsrdə cəmiyyətin inkişafında aqlomerasiyaların artan rolunun imkanları xeyli dərəcədə informasiya şəbəkələrindəki texnoloji hadisələrlə məhdudlaşır. Bu və digər səbəblər inkişafın aqlomerasiya aspektlərinə qeyri-xəti dinamik yanaşmanı zəruri edir. Son dövrlərdə inkişafın fokusunu aqlomerasiya zonalarından uzaqlaşmaq barədə mülahizələrə daha tez-tez rast gəlinir. Bu mülahizələrin əsas ideya mənbəyi ondan ibarətdir ki, inkişafın ölkə daxilində balanslaşdırılması ilə əlaqədardır.

Şəhər aqlomerasiyasının formalaşması və inkişafında təbii mühit amillərinin rolu müəyyən dərəcədə təsir edir. Ölkə daxilində, o cümlədən Bakı şəhər aqlomerasiyasında faydalı qazıntıların sənaye miqyaslı mənimsənilməsi şəhərlərin və onun əsasında nəqliyyatın inkişafı üçün mühüm stimuldur. Bu da şəhərlərin nəqliyyat infrastrukturunun və morfoloji strukturunun dəyişilməsinə səbəb olmuşdur.

Yuxarıda göstərilən amillərin kompleks təsiri nəticəsində Azərbaycan Respublikasında şəhər məskənlərinin (aqlomerasiyanın) və nəqliyyat təliminin özünəməxsus ərazi təşkili və idarəetmə forması yaranmışdır.

Nəqliyyat sisteminin inkişafı Azərbaycan Respublikası üçün böyük əhəmiyyət kəsb edir.

Ölkə iqtisadiyyatının infrastruktur sahələri olan enerji, rabitə, təhsil, səhiyyə ilə yanaşı, nəqliyyat cəmiyyətin həyat fəaliyyətinin ilkin tələbatını

təmin etməklə sosial, iqtisadi, xarici siyasət və digər dövlət prioritetlərinə nail olmaq üçün mühüm rol oynayır.

2011-ci ilin yanvar-mart aylarında bütün nəqliyyat növləri ilə 45,8 mln. ton yük daşınmışdır ki, bu da ötən ilin eyni dövrünə nisbətən 5,6% (2,4 mln. ton) çoxdur.

Bu dövrdə boru kəməri nəqliyyatı ilə 16,0 mln. ton (artım sürəti 106,0%), o cümlədən neft kəmərləri ilə təxminən 12,1 mln. ton (4,4%), qaz kəmərləri ilə isə 3,9 mln. ton və ya 5,49 mlrd. m³ (11,0%) yük daşınmışdır. Bakı-Tbilisi-Ceyhan Əsas Neft İxrac Boru Kəməri vasitəsilə 9,2 mln. ton və ya ötən ilin müvafiq dövrü ilə müqayisədə 4,5% çox xam neft ixrac edilmişdir. Bakı-Novorossiysk ixrac boru kəməri marşrutu ilə 540,5 min ton (ötən ilə nisbətən 20,2%) çox xam neft ixrac olunmuşdur.

Hesabat dövründə Şahdəniz yatağında təbii qaz hasilatının artırılması hesabına Bakı-Tbilisi-Ərzurum (BTƏ) marşrutu ilə Cənubi Qafqaz Boru Kəməri ilə ötürülən təbii qazın həcmi artmış və nəticədə qaz boru kəməri sistemi ilə təbii qazın nəql edilməsində 11,0 faiz artım olmuşdur. 2011-ci ilin I rübündə bütün nəqliyyat növləri ilə 332,0 mln. və yaxud ötən ilə nisbətən 6,2% çox sərnişin daşınmışdır. Sərnişin daşımalarında ümumi artım avtomobil və hava nəqliyyatında sərnişin daşımalarının müvafiq olaraq 7,8 və 44,0% artırılması hesabına olmuşdur. 2011-ci ildə rabitə sektorunda göstərilən informasiya və rabitə xidmətlərinin həcmi ötən ilə nisbətən 23,5% artaraq, 287,4 mln. manat təşkil etmişdir. Əhaliyə göstərilmiş rabitə xidmətlərinin həcmi 24,8% artaraq, 213,3 mln. manata çatmışdır. Rabitə xidmətlərinin 77,9%-i qeyri-dövlət sektorunun payına düşmüşdür. Əyani nümunə olaraq, neft məhsullarının planauyğun ölkə miqyasında paylanması isə nəqliyyat-iqtisadi əlaqələri göstərmək olar. Hazırda Bakı şəhərində neft və neft məhsullarının daşınması və saxlanması sistemi külli miqdarda dəmir yolu çənlərini, tankerləri minlərlə kilometr magistral boru kəmərlərini, neft bazalarını, avtomobillərə yanacaq doldurma stansiyalarını, iş texnologiyasının təkmilləşdirilməsinin mürəkkəb məsələlərin gündəlik həllini həyata keçirə bilən ən yeni avadanlığı yüksəkixtisaslı kadrları özündə birləşdirir.

Neft məhsullarının xüsusi çəkisi magistral-nəqliyyat növlərinin yük dövriyyəsində artmağa doğru meyl edir. Bununla əlaqədar olaraq, respublikada istehsal edilən neft sənayesi məhsullarının daşınmasının nəqliyyat növləri arasında iqtisadi baxımdan səmərəli bölüşdürülməsi mühüm əhəmiyyətə malikdir.

Mülki hava nəqliyyatı - "Azərbaycan Hava Yolları" Azərbaycan Respublikasının milli aviadaşıyıcısıdır. O, beynəlxalq aviadaşıyıcı kimi 1991-ci ildə yaradılmışdır. Bu dövrə qədər "AZAL" Aeroflotun (Sovet İttifaqı) ildə 1.5 milyon sərnişin daşıyan daha səmərəli sahələrindən biri idi.

H.Əliyev adına Binə Beynəlxalq Aeroportu Azərbaycan Respublikasının əsas hava qapısıdır. O, Bakı şəhərinin cənub-şərqindən 20 km kənarda və Binə qəsəbəsinin cənub-qərbindən 2 km kənarda yerləşir. H.Əliyev Beynəlxalq Aeroportunda 100 ton tutuma malik olan yeni yük terminalı tikilib istifadəyə

verilmişdir. Suveren Azərbaycanın paytaxtı müasir Bakı yaxın Şərqi ən böyük şəhərlərindən biridir. Təbii amfiteatrın ərazisində yerləşən şəhər 150 km² ərazini tutur və dəniz buxtası boyunca təxminən 20 km uzanıb gedir.

Bakı və neft bir-birindən ayrılmayan anlayışlardır. Neft yataqlarının mövcudluğu Abşerona fəhlə axınına səbəb olmuşdur. Buna görə də Moskva və Peterburq şəhərlərində metropoliten tikintisindən sonra hələ 1932-ci ildə Bakı şəhərinin inkişafının baş planının ilkin variantlarında yerüstü nəqliyyatın işini yüngülləşdirmək və şəhərin dar-darısqal küçələrini tramvay, trolleybus və avtobus nəqliyyatından təmizləmək üçün ən sürətli və rahat nəqliyyat növünün-metropolitenin tikintisi qərara alındı. Lakin bir qədər sonra başlanan 1941-1945-ci illərin müharibəsi həmin niyyətlərin həyata keçirilməsinə mane oldu.

Azərbaycanın nəqliyyat sektorunda 2011-ci il yanvarında yükdaşıma 6%, sərnişindaşıma isə 8% artıb. Nəqliyyat kompleksində fəaliyyət göstərən müəssisələr və fiziki şəxslər tərəfindən yanvar ayında 16,4 milyon ton yük və 114,6 milyon nəfər sərnişin daşınıb. Dövlət Statistika Komitəsinin statistik göstəricilərə görə, nəqliyyat kompleksində fəaliyyət göstərən müəssisələr və fiziki şəxslər tərəfindən yanvar ayında 16,4 milyon ton yük və 114,6 milyon nəfər sərnişin daşınıb ki, bu da 2011-ci ilin müvafiq dövrünə nisbətən yük daşınması 6,4 faiz, sərnişin daşınması 8,3 faiz artıb. Yük daşınması avtomobil nəqliyyatı ilə 7,2 faiz, dəmir yolu nəqliyyatı ilə 10,5 faiz, dəniz nəqliyyatı ilə 12,0 faiz, boru kəməri ilə 2,8 faiz, sərnişin daşınması avtomobil nəqliyyatı ilə 8,8 faiz, metro ilə 5,4 faiz, dəniz nəqliyyatı ilə 11,1 faiz, hava nəqliyyatı ilə 22,9 faiz artıb.

Hazırda Bakı metropolitendə günün gur saatlarında bir istiqamətdə 1 saatda 38 min nəfər sərnişin daşınır. Beynəlxalq Konsorsium tərəfindən aparılmış araşdırmalara əsasən müvafiq tədbirlər görülmədiyi təqdirdə, bu rəqəm 2016-cı ildə 48 minə, 2030-cu ildə isə 80 min nəfərə çata bilər. Təhlükəsizlik və rahatlıq baxımından bu göstərici Avropa standartlarına görə 30 min nəfər təşkil edir, yəni vaqonun 1 kvadratmetrində 6 nəfər sərnişin daşınmalıdır. Hazırda Bakı Metropoliteninin vaqonlarında günün gur saatlarında 1 kvadratmetrdə 8-10 nəfər sərnişin daşınır (cədv.3.1).

İlk növbədə, qərb və şərq hissələrin tikintisi, artıq mövcud iki xəttin genişləndirilməsi nəzərdə tutulur. Birinci prioritet istiqamət: buraxılış kompleksi ("Avtovağzal" - "Memar Əcəmi-2" - B3 - B4 - B5) 5 stansiya, 6,8 kilometr metro xəttindən ibarətdir. Bu istiqamət Yeni Avtovağzal kompleksini, 3-cü, 4-cü mikrorayonları, Tbilisi prospektini və Füzuli küçəsini əhatə edir. Hərəkətin intensivliyi saatda 45 qatar nəzərdə tutulur.- M.Əzizbəyov-2 - Sabunçu - Bakıxanov - Y-22 - Qaraçuxur - Yeni Günəşli - bunlar yaşayış məntəqələrinin adlarıdır) 8 stansiyadan və 12,5 kilometr şosesi - Hərbi Akademiya) 2 stansiyadan, 3,7 kilometr metro xəttindən ibarət olacaqdır.

Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin rəsmi yaranma tarixi 1858-ci il may ayının 21-i sayılır. Məhz bu tarixdə Rusiya senatının fərmanı ilə «Qafqaz və Merkuri» Səhmdar Dənizçilik Cəmiyyəti yaradılmışdır. Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi 1992-ci

ilə qədər SSRİ Dəniz Donanması Nazirliyinin tərkibindəki 17 gəmiçilik idarəsindən biri idi. SSRİ dağıldıqdan sonra 15 Sovet Respublikalarından 7-si SSRİ dəniz donanmasına varis oldu [6].

Cədvəl 1

Rabitə və nəqliyyat

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Avtomobil nəqliyyatı ilə yük daşınması, min ton	26472	29119	34069	37426	39682	40550
Yük dövriyyəsi, mlyn. ton km	2794.3	3179.7	3755.0	4241.2	4556.6	4851.2
Avtomobil nəqliyyatı ilə sərnişin daşınması, min nəfər	375192	403707	444061	478330	511715	538786
Sərnişin dövriyyəsi, mlyn sərnişin km	7282.5	7961.7	8867	9763.1	10721.0	11744.3
Avtomobillərin sayı-cəmi, ədəd	295862	363918	427083	502369	549511	598132
o cümlədən:						
yük avtomobilləri	27115	31668	37045	44973	48904	51646
avtobuslar	14681	15426	16086	17454	18218	18026
sərnişin minik	47728	309396	364971	431046	472458	518205
şəxsi minik	231580	290330	342390	404765	444514	487865

Nəqliyyat donanmasına 23 quru yükdaşıyan gəmisi Qara və Aralıq dənizlərində taym-çarter müqaviləsi əsasında kommersiya reysləri icra edir, qalan gəmilər Xəzər hövzəsində istismar olunur. Gəmiçilik Xəzərdə Avropa-Qafqaz-Asiya (TRACECA) nəqliyyat dəhlizində bağlayıcı rolunu oynayır. Transxəzər istiqamətində yüklərin daşınması üçün hazırda dəmir yol vaqonları, avtomaşınlar və sərnişin daşıyan gəmi-bərələrindən və tankerlərdən istifadə olunur. Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin tanker donanması Xəzərdə ən güclüdür.

Avroasiya dəhlizi Çinin Lyanyunqan limanından başlayaraq Avstriyanın paytaxtı Vena şəhərinədək uzanır. Bu təxminən 11-12 min km məsafədir. Yüklər müxtəlif növ nəqliyyat vasitələri ilə fərqli qanunvericiliklərə, gömrük və sərəhd prosedurlarına malik olan bir çox ölkələrdən keçirilməklə daşınır. Avroasiya dəhlizi Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi üçün Xəzərdə əsas yük bazasıdır. Daşınmalar Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin tankerləri ilə Aktau-Abşeron, Alaca-Abşeron, Alaca-Bakı, Okarem-Abşeron, Okarem-Bakı, Aktau-Bakı və Türkmənbaşı-Bakı marşrutları üzrə icra edilir. Tankerlərin yüklənib-boşalmasını sürətləndirmək məqsədilə Sanqaçalda neft terminalı istismara verilmişdir. Gəmiçiliyin nəzdində fəaliyyət görsədən «Xəzərdənizyol» İdarəsinin əsası 1928-ci ildə qoyulub [3]. Yaranmanın əsas səbəbi isə limanların tikilməsi, hövzədə yük axınlarının artması ilə əlaqədar olaraq tutumu və suya oturma dərəcəsi böyük olan mövcud gəmilərin rekonstruksiyası zərurəti idi. Xəzər

Dəniz Gəmiçiliyində gəlirlərin 95% -dən çoxunu yükdaşımalarından gələn gəlirlər, galan hissəsini isə sərnişindəşımalarından və sairə xidmətlərdən gələn gəlirlər təşkil edir.

Bakı Dəniz Ticarət Limanı-1902-ci ildə Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarəti Limanının əsası qoyulmuşdur. Azərbaycan Respublikası dövlət müstəqilliyini qazandıqdan sonra, 1992-ci il yanvar ayının 1-dən etibarən Liman Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin strukturundan çıxaraq müstəqil müəssisə olmuşdur. Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin 1994-cü il 28 noyabr tarixli 407 sayılı qərarı ilə Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarəti Limanının nizamnaməsi təsdiq edilmişdir. Bu nizamnaməyə əsasən liman, hüquqi şəxs olaraq tam təsərrüfat hesablı və özünüməliyyətləndirmə prinsipləri əsasında fəaliyyət göstərir. Liman 5 terminaldan ibarətdir:

1. Əsas yük terminalı
2. Konteyner terminalı
3. Bərə terminalı
4. Dübəndi neft terminalı
5. Sərnişin terminalı

Azərbaycan prezidentinin 2007-ci il 18 oktyabr tarixli sərəncamına əsasən Ələt qəsəbəsində Yeni Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı kompleksinin tikintisi həyata keçirilir. Liman kompleksinin layihəsi beynəlxalq Hollandiyanın "Royal Haşx koning" şirkəti tərəfindən hazırlanıb. Liman kompleksinin tikintisi üçün 400 hektar ərazi ayrılıb. Liman kompleksində beynəlxalq nəqliyyat - logistika mərkəzinin tikintisi də planlaşdırılır. TRASEKA çərçivəsində "Beynəlxalq nəqliyyat - logistika mərkəzlərinin yaradılması" layihəsini həyata keçirən Avropa Komissarlığının nəqliyyat üzrə ekspertləri tərəfindən liman kompleksinin Şərq-Qərb və Şimal-Cənub dəhlizlərinin kəsişməsində yerləşməsi beynəlxalq nəqliyyat - logistika mərkəzi üçün əlverişli hesab edilib. Bu yerin seçilməsi də təsadüfi xarakter daşımır. Həm dənizin bu hissəsində məqbul şərait yaradılması, eyni zamanda, ərazinin bütün magistral avtomobil yolları ilə bağlı olması, əlbəttə ki, bu yerin seçilməsində xüsusi rol oynamışdır. Bakının bu bölgəsindən şimal, cənub və qərb istiqamətlərinə çox rahatlıqla avtomobil bağlantısı vardır və dəmir yolunun mövcudluğu, əlbəttə ki, bu yerin seçilməsində mühüm rol oynayıb. Nəzərə alsaq ki, hazırda Bakının bulvar hissəsinin genişləndirilməsi və uzadılması layihəsi işlənir, limanın bu əraziyə köçürülməsi şəhər sakinlərinin gəzinti və istirahəti üçün yeni imkanların yaradılmasına gətirib çıxaracaqdır. Digər tərəfdən, bugünkü Bakı Dəniz Ticarət Limanı keçən əsrin 30-cu illərində tikilmişdir və sonralar müəyyən mərhələlərdə rekonstruksiya işləri aparılmışdır. Ancaq hazırda Azərbaycanın nə indiki, nə də ki gələcək inkişafının tələblərinə uyğun deyildir. Ona görə limanın bu ərazidə yaradılmasının əsas məqsədi Azərbaycanda nəqliyyatın təhlükəsizlik məsələlərini uğurla həll etmək, Bakını Xəzər hövzəsində çox müasir və böyük logistika, nəqliyyat mərkəzinə çevirmək, Xəzəryanı ölkələr

arasındakı əməkdaşlığı dərinləşdirmək və nəticədə Şimal-Cənub və Şərq-Qərb nəqliyyat dəhlizlərinin tam gücü ilə işləməsinə şərait yaratmaqdır.

Hazırda bölgə və Avropa qitəsi üçün çox vacib olan dəmir yolu layihəsi üzərində fəal işləyirik. Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu tikilir. Bu layihə bildiyimiz kimi, uzun illər ərzində müzakirə mövzusu idi.

Bakını Azərbaycan – İran sərhədi ilə əlaqələndirən avtomobil və dəmir yolu xətlərinə yaxın ərazidə, Xəzər dənizi sahilində yerləşməsi yeni limanın əhəmiyyətini daha da artırır. Limanın ərazisi sahilədən təqribən 4 kilometr məsafədə yerləşən və təbii dalğaqıran rolunu oynayan Gil adası vasitəsilə böyük dalğalardan qorunur.

Elektron nəqliyyatı istehsal edilən elektrik enerjisinin istehlakçılara çatdırılmasına xidmət edir. Təsərrüfat obyektlərini və əhalini fasiləsiz elektrik enerjisi ilə təmin etmək üçün Azərbaycanda 1954-cü ildə vahid enerji şəbəkəsi yaradılmışdır. Bu sistem Rusiyanın və Gürcüstanın enerji şəbəkəsinə, son vaxtlarda isə İran və Türkiyənin enerji sisteminə birləşmişdir. Azərbaycandan Gürcüstana enerji verilir, İran və Türkiyədən isə Naxçıvan üçün enerji alınır.

Elektrik verilişi xətlərində gərginlik müxtəlif olur. Abşeron regionunun elektrik enerjisi ilə təmin edilməsi üçün 220 kVt gərginlikli Mingəçevir-Bakı, Şirvan-Bakı elektrik verilişi xətləri çəkilmişdir. Bura 330 kVt gərginlikli, 250 km uzunluğunda ikinci Mingəçevir-Bakı (Azərbaycan DRES-dən) və Şirvan-Bakı elektrik verilişi xətti gəlir. Göstərilən amillərin kompleks təsiri nəticəsində Azərbaycan Respublikasında şəhər məskənlərinin (aqlomerasiyanın) və nəqliyyat təliminin özünəməxsus ərazi təşkili və idarəetmə forması yaranmış və bununla əlaqədar olaraq həmdə ekoloji problemlər yaranmışdır .

ƏDƏBİYYAT

1. Azərbaycanın iqtisadi və sosial coğrafiyası / V.Ə.Əfəndiyevin redaktəsi ilə. Bakı universiteti nəşriyyatı, 2010, s 486.
2. Azərbaycan Respublikası Statistika Komitəsi (2000-2011-ci illər). s. 71
3. Abbasov.C.R. Azərbaycan Respublikasının iqtisadi və sosial coğrafiyası, Bakı, 2005, s. 110-112.
4. Əfəndiyev V.Ə., Nağıyev S.Q. Əhali coğrafiyası. Bakı: Bakı Universiteti, 2002, s. 58.
5. Əfəndiyev V., Dəmirqayayev Ş., Azərbaycan Respublikası şəhərlərinin coğrafi məsələləri. Bakı, 1995, s. 172.
6. Əfəndiyev V.Ə., Urbanizasiya və Azərbaycan şəhər yaşayış məskənləri. Bakı, 2002, s. 25.
7. Həsənov T.G. Azərbaycan infrastruktur sahələrinin inkişaf səviyyəsi və ərazi təşkilinin təhlili. Bakı Universitetinin xəbərləri, №3, 2006, s. 6-7.
8. İsmayılov Ç.N. İqtisadi və sosial coğrafiyanın əsasları Bakı, 2010, 328 s
9. Osmanova X.M. Bakı aqlomerasiyasının formalaşmasında nəqliyyat sisteminin rolu. / Turizm ilinə həsr olunmuş elmi konfransın materialları. Bakı, 2011, s. 95-99.
10. www.azstat.org. / routes

СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ ТРАНСПОРТА БАКИНСКОЙ ГОРОДСКОЙ АГЛОМЕРАЦИИ

Ш.И.МАМЕДОВА

РЕЗЮМЕ

В статье анализируются факторы среды, воздействующие на формирование Бакинской агломерации, история развития городской транспортной системы и современное состояние транспорта города Баку, а также развитие транспортной системы в городских поселенных и его роль в эканомике Азербайджана

Ключевые слова: агломерация, урбанизация, транспорт, глобализация, транспортный магистраль

MODERN CONDITION OF THE TRANSPORT AND BAKU CITY AGGLOMERATION

Sh.I. MAMMADOVA

SUMMARY

The role of the environmental factors in the formation of Baku city agglomeration, the historical development of the city's transport system, the role of the economic development of the transport system in the establishment of the urban settlements and the modern condition of the transport of Baku city have been analyzed.

Key words: agglomeration, urbanization, transport, globalization, transport, highways

Redaksiyaya daxil oldu: 14.04.2014-cü il.

Çapa imzalandı: 11.06.2014-cü il