

UOT 332.122

Köçəri Şamil oğlu ALLAHVERDİYEV
c.e.n., dosent, Azərbaycan Kooperasiya Universiteti

ABŞERON-XIZI İQTİSADI RAYONUNUN NƏQLİYYAT SİSTEMİNİN FƏALİYYƏT XÜSUSİYYƏTLƏRİ

Xülasə

Tədqiqatın məqsədi – Təsərrüfatın inkişafı dövründə regionda nəqliyyat təminatının yaxşılaşdırılmasının elmi-nəzəri əsaslarını təhlil etməkdən, Abşeron-Xızı iqtisadi rayonunda əhalinin nəqliyyat vasitələrinə və yükdaşımalara olan tələbatının ödənilməsinin mövcud vəziyyəti və inkişaf istiqamətini müəyyən etməkdən, regionda nəqliyyat təminatının yüksəldilməsinin prioritetlərini aydınlaşdırmaqdan ibarətdir.

Tədqiqatın metodologiyası – tədqiqat işində müşahidə, məntiqi ümumiləşdirmə, iqtisadi statistik, sistemli yanaşma, təhlil üsulu və analiz-sintez metodlarından istifadə edilmişdir.

Tədqiqatın tətbiqi əhəmiyyəti – əldə olunmuş nəticələr Abşeron- Xızı iqtisadi rayonunda nəqliyyat təsərrüfatının inkişaf prioritetlərinin əsaslandırılmasına, rayonun nəqliyyat-iqtisadi əlaqələrinin formalaşmasında, təsərrüfat yüklərinin və sərnişin daşınmasında, kənd təsərrüfatının və sənayenin inkişafında nəqliyyat təminatının rolunun qiymətləndirilməsinə imkan verir.

Tədqiqatın nəticələri – tədqiq edilən məsələlər onu göstərir ki, iqtisadi rayonda nəqliyyat təsnifatı çevik olmalı, əhalinin nəqliyyat təminatının müasir vəziyyətinə və iqtisadi mexanizmlərin təkmilləşdirilməsinə müsbət təsir etməlidir.

Tədqiqatın orijinallığı və elmi yeniliyi – elmi-nəzəri metodoloji məlumatlar ümumiləşdirilərək regionun nəqliyyat təminatının yaxşılaşdırılması ölkənin nəqliyyat təhlükəsinin təmin edilməsinin başlıca tərkib hissəsi kimi təhlil edilmişdir. Məqalənin elmi yeniliyi müəllif tərəfindən nəqliyyat təminatının regional mexanizmlərini müəyyənləşdirmək və ona təsir edən amilləri təsnifləşdirməklə bağlıdır. İqtisadi rayonda nəqliyyat təminatının səviyyəsi sosial aspektlərdə qanəedici səviyyəyə çatması üçün xeyli işlər görülməlidir.

Açar sözlər: *nəqliyyat kommunikasiya sistemi, nəqliyyat-iqtisadi əlaqələr, nəqliyyat infrastruktur mərkəzi, sərnişin və yük dövriyyəsi.*

Giriş

Abşeron-Xızı iqtisadi rayonu nəqliyyat kommunikasiyasına və yerləşdiyi coğrafi mühitə görə respublikanın digər rayonlarından fərqlənir. İnzibati cəhətdən iqtisadi rayonun tərkibinə nəqliyyatın kompleks inkişaf etdiyi Sumqayıt şəhəri, Abşeron və Xızı inzibati rayonları daxildir. Respublikanın ümumi dəmir yolunun 18%, avtomobil yollarının 2,2%-i, bu iqtisadi rayonun payına düşür. Ərazi cəhətdən kiçik olmasına baxmayaraq, sənaye və nəqliyyat infrastrukturasının mərkəzi hesab edilən bu iqtisadi rayon daxilində nəqliyyatın bütün sahələri inkişaf etmişdir.

İqtisadi rayonun nəqliyyat-iqtisadi əlaqələrinin formalaşmasında, xalq təsərrüfatı yüklərinin və sərnişin daşınmasında dəmir yolu nəqliyyatı daha böyük rol oynayır. Rayon daxilində magistral dəmir yolunun ümumi uzunluğu 373 km, köməkçi dəmir yolu 400 km təşkil edir.

Müxtəlif nəqliyyat növlərinin iqtisadi rayonda sərnişin və yükdaşımaların inkişafında rolu.

Hər 1000 kv. km əraziyə orta hesabla 2,2 km, hər 1000 nəfərə isə 0,2 km dəmir yolu düşür. Əraziyə və əhaliyə görə dəmir yolunun təmin olunmasına görə Abşeron-Xızı iqtisadi rayonu respublikanın başqa rayonlarından nisbətən geri qalır. Bu ondan irəli gəlir ki, rayon magistral dəmir yollarının mərkəzi olmasına baxmayaraq ərazi cəhətdən kiçik olduğundan ümumi dəmir yolunun çox az hissəsi bu ərazidən keçir. Lakin yükdaşınmanın gərginliyinə görə respublikanın bütün iqtisadi rayonlarından irəlidədir. Abşeron-Xızı iqtisadi rayonu daxilində 18 mühüm iqtisadi və strateji əhəmiyyət kəsb edən dəmir yolu stansiyası yerləşir. Respublika üzrə daşınan yüklərin 41%-i bu

stansiyaların payına düşür. Xalq təsərrüfatı yüklərinin daşınma çəkisinə görə stansiyalar tutduğu mövqedən asılı olaraq bir-birindən fərqlənir. İqtisadi rayon üzrə göndərilən yüklərin 41,7%, gətirilən yüklərin isə 16,7%-i Bakı stansiyasının payına düşür. Həmin göstəricilərə müvafiq olaraq Keşlə stansiyası 16,9-44,2%, Güzdək 17,2-0,1%, Qarabağ 1 1,3-8,4%, Biləcəri 1,3-4,3%, Xırdalan 1,2-5,1%, Sanqaçal 1,5-0,6%, Puta 2,3-0,5%, Pirsağı 0,1-0,5%, Hövsan 0,3-0,4%, Heybət 0,3-0,5%, Nəvahi-0,3% təşkil edir.

Nəqliyyat infrastrukturunu mərkəzi olduğu kimi, bir sıra sosial infrastrukturuları da özündə birləşdirən iqtisadi rayon dəmir yolu ilə daşınan xalq təsərrüfatı yüklərinin quruluşuna görə fərqlənir.

Abşeron-Xızı iqtisadi rayonunda göstərilən ümumi yükün əsasını - 53,4%-ni neft və neft məhsulları, 23,5%-i tikinti materialları, 5,9%-ni qara metal məhsulları təşkil edir. İqtisadi rayona daxil olan yüklərin çox hissəsini tikinti materialları- 42,9%, qara metal-13,1%, maşınqayırma məhsulları-8,2% təşkil edir. Aparılan təhlil göstərir ki, Xırdalan, Qaradağ, Binə, Nəvahi, Duvanni, Nasosni, Ələt stansiyalarından daşınma prosesində səmərəli istifadə olunması və yük tutumlarının artırılması Bakı və Keşlə stansiyalarını yük gərginliyindən qismən azad etmiş olar. Bir sıra Avropa ölkələrinin təcrübəsi (Çexiya, Slovakiya, Polşa, Rumıniya və s.) göstərir ki, şəhərin ekoloji tarazlığının qorunmasını təmin etmək və şəhər əhalisini nəqliyyat səmindən qorumaq üçün yük qəbulu stansiyaları mərkəzi şəhərlərin kənarlarında yerləşdirilir və mərkəzləşdirilmiş qaydada yüklər istehlakçılara çatdırılır. Bu baxımdan Abşeron-Xızı iqtisadi rayonunda yuxarıda göstərilən tədbirlərin həyata keçirilməsi mühüm əhəmiyyət kəsb edir.

İkinci mühüm məsələ Bakı bərəsi ilə Sumqayıt şəhəri arasında səmərəsiz yüklərin daşınmasının qarşısını almaqdır. Kənar ölkələrdən xüsusilə dəniz nəqliyyatı ilə Sumqayıt şəhərinə daşınan yüklər əvvəlcə Bakı limanına daxil olur, sonradan isə quru nəqliyyatı vasitəsilə 40 km məsafədə Sumqayıt şəhərinə daşınılır. Bu hesabla ildə Bakı limanından Sumqayıta 2 mln. ton xalq təsərrüfatı yükləri daşınılır. Eyni zamanda Sumqayıtdan su yolu ilə göndəriləcək yüklər eyni qayda ilə Bakı limanına, oradan isə istehlak rayonlarına göndərilir. Belə daşınma prosesində şübhəsiz ki, dəmir yolu xərcləri iki dəfədən çox artmaqla yanaşı, Bakı-Sumqayıt arası yük gərginliyinə səbəb olur. Bu gərginlik nəticə etibarilə vaqonların yük altında səmərəsiz dayanmasına, boşdayanma və nəqliyyat xərclərinin artmasına səbəb olur.

Bunları nəzərə alaraq, Bakı, Sumqayıt arası dəmir yolu ilə yüklərin daşınmasını azaltmaq və Bakı limanının tikintisinin başa çatdırılması məqsədəuyğundur. Bu məsələnin həlli Sumqayıt şəhərinin iqtisadi əlaqələrini yaxşılaşdırmaqla yanaşı, Abşeron-Xızı iqtisadi rayonunda nəqliyyatın ritmik işləməsinə şərait yaratmış olar. Eyni zamanda Hövsan və Ələt körpüsü limanlarının təkmilləşdirilməsi üçün tədbirlərin görülməsi vacib hesab edilir.

Bu baxımdan rayon üzrə dəmir yolu stansiyalarının gələcəkdə ritmik işləməsinə təmin etmək üçün bir sıra mühüm stansiyaların təhlilini vacib hesab etmək olar.

Dəmiryol stansiyaları mühüm nəqliyyat qovşağı kimi

Bakı dəmir yolu stansiyası-mühüm nəqliyyat qovşağı olmaqla daha çox yük və sərnişin daşıyır. Respublika üzrə dəmir yolu ilə göndərilən xalq təsərrüfatı yükünün 21%-i, gətirilən yükün isə 5,5%-i bu stansiyanın payına düşür. Bakı şəhərində əhalinin sayının gündən-günə artması ilə əlaqədar olaraq bir sıra infrastrukturaların yenidən qurulması şəhər daxilində ağır yük tutumları funksiyasını yerinə yetirən stansiyaların (Bakı, Keşlə, Montin və s.) tədricən yük qəbulunun azaldılması məqsədəuyğun sayılır. Bununla əlaqədar şəhəratrafi stansiyaların qəbul yollarının sayının artırılması vacibdir. Həmçinin gələcək yükdaşımının intensivliyini nəzərə alaraq stansiyada mexanikləşdirmə işlərinin müasir tələblər səviyyəsində aparılması vacibdir.[1, s. 46].

Keşlə stansiyası yük tutumuna görə iqtisadi rayonun mühüm stansiyalarından biridir. Bakı stansiyasından 14 km aralı yerləşir. İqtisadi rayon üzrə göndərilən yükün 16%-i, gətirilən yüklərin isə 44%-i bu stansiyanın payına düşür. Stansiyaya daxil olan yüklərin çox hissəsini tikinti materialları (46%), qara metal məmulatları (15%) və qalan hissəsini digər sənaye məhsulları təşkil edir. Göndərilən məhsullar içərisində qara metal məhsullarının həcmi 29%, tikinti materiallarının 16%, neft və neft emalı məhsullarının 7,4% təşkil edir. Gələcəkdə Keşlə stansiyasının yükünü azaltmaq

və bu stansiya ağır tonnajlı yük qatarlarının daxil olmasını azaltmaq məqsəduyğun sayılır.

Biləcəri stansiyası iqtisadi rayonun bütün yük qatarlarının rayonlar üzrə seçilməsində və hazırlanmasında mühüm nəqliyyat mərkəzi kimi fəaliyyət göstərir. Xüsusilə Biləcəri-Böyük Kəsik, Biləcəri-Astara, Biləcəri-Ərəblinka, Biləcəri-İmişli- Naxçıvan yük qatarları bu stansiyada çeşidlənir. Eyni zamanda Biləcəri stansiyası müxtəlif xalq təsərrüfatı yüklərinin qəbulu və göndərilməsində aktiv stansiyalardan biri hesab edilir. İqtisadi rayon üzrə göndərilən yüklərin 1,3%-i, gətirilən yüklərin isə 4,3%-i bu stansiyanın payına düşür. Çeşidinə görə yüklər bir-birindən fərqlənir. Ümumiyyətlə göndərilən yükün 52%-i qara metal, maşın və avadanlıqlar, 6%-i meşə materialları, qalan faizi digər materiallardır. Stansiya daxil olan yüklərin əksər hissəsini tikinti materialları, qara metal məmulatları (61%), meşə materialları (10%) qalan faizi digər sənaye məhsullarının payına düşür. “İpək yolu”nun fəaliyyəti və Avropa-Qafqaz-Asiya magistral dəhlizinin işə düşməsi yaxın gələcəkdə Biləcəri stansiyasında beynəlxalq standartlara uyğun mexanikləşdirmə işlərinin intensiv surətdə aparılmasını tələb edir.

Ələt stansiyası intensiv yükdaşımaları qrupuna aid olan stansiyalardandır. Ələt körpüsü dəniz limanının bu stansiya yaxın olması gələcəkdə bu stansiyanın mühüm nəqliyyatın mərkəzi kimi yükdaşımının formalaşmasına müsbət təsir göstərəcək. Stansiyadan ildə göndərilən yüklərin çəkisi gətirilənə nisbətən 5 dəfə azdır. Ələt stansiyasının nəqliyyat cəhətdən əlverişli coğrafi mövqedə yerləşməsi (dəniz, dəmir yolu, avtomobil yolları düyünündə olması) mühüm nəqliyyat mərkəzi kimi formalaşmasına imkan verir. Dəmir yolu nəqliyyatının müasir təhlili göstərir ki, Abşeron-Xızı iqtisadi rayonu respublikanın ağır yük tutumlu bir sıra strateji əhəmiyyət kəsb edən stansiyalarını özündə birləşdirməklə respublikanın daxili iqtisadi əlaqələrinin inkişafında mühüm rol oynayan nəqliyyat rayonudur. Yükdaşımının intensivliyini nəzərə alaraq gələcəkdə dəmir yolu stansiyalarından səmərəli istifadə etmək üçün yükləmə və boşaltma əməliyyatlarının müasir tələblərə uyğun mexanikləşdirilməsi vacibdir.

İqtisadi rayonun daxili və rayonlararası iqtisadi əlaqələrinin inkişafında avtomobil nəqliyyatı mühüm əhəmiyyətə malikdir. Magistral avtomobil yollarının uzunluğu 573 km təşkil edir. Bütün avtomobil yollarının 52%-i respublika, 48%-i yerli əhəmiyyətli yollardır. Hər 1000 kv. km əraziyə orta hesabla 11,2 km, hər 1000 nəfərə isə 0,2 km avtomobil yolu düşür. Rayon üzrə avtomobil yollarının 36,4%-i asfalt beton, 47,6%-i qara örtüklü, 16%-i isə çınqıl örtüklü yolların payına düşür.

Abşeron-Xızı iqtisadi rayonunun ərazisi Xəzər dənizinin suları ilə əhatə olduğundan dəniz nəqliyyatının inkişafı üçün əlverişli zəmin yaradılmışdır. Xəzər dənizi nəqliyyat vasitəsi kimi Azərbaycan Respublikası və onun sahillərində yerləşən Rusiya Federasiyası, Qazaxıstan, İran İslam Respublikası, Türkmənistan Respublikaları arasında iqtisadi əlaqələrin inkişafında ən əlverişli nəqliyyat vasitəsi hesab edilir. Xəzər dənizi nəqliyyatı vasitəsilə əsasən Abşeron-Xızı iqtisadi rayonuna daxil edilən yüklər və tranzit yüklər daşınır. Bütün nəqliyyat sektorunda daşınan yüklərin 10%-dən çoxu dəniz nəqliyyatının payına düşür. Dəniz nəqliyyatı yükdaşınma ilə bərabər sərnişindaşınma prosesini də həyata keçirir. Daşınan yüklərin 90%-dən çoxu Bakı limanının payına düşür. [1, s. 77].

Dəniz nəqliyyatı ilə daşınan yüklər özünün çoxçeşidliliyinə görə də fərqlənir. Belə ki, iqtisadi rayondan göndərilən yüklər içərisində əsas yeri neft məhsulları tutur, iqtisadi rayona daxil olan məhsullar içərisində əsas yeri tikinti və yeyinti sənaye məhsulları təşkil edir. Ümumiyyətlə, ixrac olunan məhsulların 70%-ə qədəri neft və neft məhsulları, 8%-i yeyinti, 5%-i qara metal məmulatlar və s. məhsullardır. İqtisadi rayona daxil olan yüklərin əsas hissəsini tikinti materialları-21%, kimya sənaye məhsulları-13%, yeyinti sənaye məhsulları-21%, maşın və avadanlıqlar 8%, qalan faizini sair məhsullar təşkil edir. İndiki şəraitdə olan 10-dan çox limanla iqtisadi əlaqələri yaradılmışdır. Bakı limanı ilə Xəzər regionunun digər limanları arasında olan yük dövriyyəsinin müqayisəli təhlili göstərir ki, yük quruluşuna görə limanlar bir-birindən fərqlənir. Son ildə ümumi daşınan yüklərin 53%-i Türkmənbaşı, 3%-i Həştərxan, 31%-i Mahaçqala, 8%-i Bekdaş, qalan faizi digər limanların payına düşür. Hal-hazırda Bakı-Türkmənbaşı, Bakı-Aktau, Bakı-Pəhləvi limanlararası

gəmi bərələri fəaliyyət göstərir. Son ilin göstəricilərinə görə Xəzər dənizi gəmiçilik idarəsində 50-dən çox quru və maye yükləri daşıyan 10 əsas gəmi bərələri fəaliyyət göstərir. Bakı limanı beynəlxalq dəniz limanı kimi tranzit yüklərin daşınmasında fəal iştirak edir. Yük axınlarının intensivləşməsi ilə əlaqədar olaraq Bakı limanının beynəlxalq normalar əsasında yenidən qurulmasına böyük ehtiyac vardır.

Respublikamızda Abşeron-Xızı iqtisadi rayonunun nəqliyyat infrastrukturunun rolu və əhəmiyyəti

Avtomobil yollarının texniki cəhətdən yüksək səviyyədə inkişafı daxili yük və sərnişin daşınmasının intensivləşdirilməsində və iqtisadi-sosial infrastrukturaların formalaşmasında mühüm rol oynayır. Bakı və Sumqayıt şəhərində şəhər nəqliyyatı yüksək səviyyədə inkişaf etmişdir. Ona görə də avtomobil yollarının texniki-iqtisadi göstəriciləri respublikanın digər rayonlarından kəskin şəkildə fərqlidir. Respublika əhəmiyyətli mühüm magistral yollarından olan Bakı-Rostov avtomobil yolunun 101 km-i, o cümlədən Siyəzən-Giləzi (30 km), Giləzi-Sumqayıt (45 km), Sumqayıt-Bakı (25 km), Bakı-Astara magistral avtomobil yolunun (46 km), Bakı-Primorsk (25 km), Primorsk-Qobustan (21 km), Sanqaçal-Çeildəğ (24 km) Abşeron iqtisadi rayonunun payına düşür. Yerli əhəmiyyətli avtomobil yolları iqtisadi rayonda fəaliyyət göstərən ümumi yolun 48 %-ni təşkil edir. Bu tip yollar əsasən şəhərlə ətraf yaşayış qəsəbələrini və kəndləri, həmçinin kəndlə rayon mərkəzlərini əlaqələndirməklə rayondaxili və rayonlararası iqtisadi əlaqələrin inkişafına müsbət təsir göstərir. Yerli əhəmiyyətli yollar əsasən Abşeron və Xızı inzibati rayonları ərazisində formalaşmış bir sıra infrastrukturaların əmələ gəlməsinə öz təsirini göstərir. Hər 100 hek. əkin sahəsinə Abşeron rayonu daxilində 0,3 km, hər 1000 nəfər kənd əhalisinə isə 10 km yerli əhəmiyyətli avtomobil yolları düşür.

Nəqliyyat istehsal kompleksinin ayrılmaz tərkib hissəsi kimi maddi və qeyri-maddi istehsal sahələri arasında əlaqələri həyata keçirir, iqtisadi-coğrafi rayonlar arasında ərazi əmək bölgüsünün reallaşmasını təmin edir. Abşeron-Xızı iqtisadi-coğrafi rayonunda ölkənin ən iri nəqliyyat qovşaqlarından biri olan Bakı Xəzər sahilində ən böyük liman kimi də formalaşmışdır. Sənaye və nəqliyyat qovşağı infrastrukturunun mərkəzi hesab edilən bu iqtisadi-coğrafi rayonda nəqliyyatın bütün növləri inkişaf etmişdir.

İqtisadi-coğrafi rayonda yük və sərnişin daşınmasında aparıcı yeri avtomobil nəqliyyatı tutur. Magistral avtomobil yollarının uzunluğu 573 km-dir. Ölkənin bütün istiqamətlərinə gələn yollar iqtisadi-coğrafi rayona 3 istiqamətdən - cənub, qərb və şimal istiqamətindən daxil olur. Bu magistral yolları birləşdirən Bakı dairəvi yolu son illərdə istifadəyə verilmişdir. Şimal istiqaməti birləşdirən yollar Bakı-Sumqayıt və Sumqayıt-Giləzi, cənub istiqamətini birləşdirən yollar Bakı-Sahil və Sahil-Ələt tamamilə qurularaq müasir tələblərə cavab verir. Qərb istiqaməti Bakı-Cəngi yolu yenidən qurulur. Bakıda 2006-2013-cü illərdə aparılan yenidənqurma və nəqliyyat sisteminin təkmilləşdirilməsi məqsədi ilə 32 piyada keçidi tikilmiş, 23 yol ötürücüsü, körpü və tunellər, Beynəlxalq Avtovağzal Kompleksi istifadəyə verilmişdir. Abşeron yarımadasında yollar yenidən qurulmuş və yeni yollar da çəkilmişdir. Bunlardan Xırdalan Binəqədi-Balaxanı dairəvi yolunu, Koroğlu-Mərdəkan, 19 km-lik Hava limanı-Bilgəh, 14 km-lik Bilgəh-Pirşağı, Zığ-Hava limanı, 13 km-lik Zığ-Qala, Zabrat-Maştağa, Maštağa-Buzovna, Buzovna-Mərdəkan, Zığ-Hövsan-Türkan-Qala, Sabunçu-Ramana-Yeni Suraxanı, Qala-Şüvəlan, 25 km-lik Saray-Novxanı-Mehdiabad-Fatmayı-Görədil yolları tikilmişdir. Tikilmək üzrə olan Pirşağı-Novxanı-Sumqayıt, Qala-Pirallahı, Zabrat- Kürdəxanı-Pirşağı, Xocəsən-Lökbatan, şəhərdə Ziya Bünyadov prospekti və 33 km-lik Hökməli- Qobu-Lökbatan-Güzdək-Buta yollarını göstərmək olar.

İqtisadi-coğrafi rayonda avtomobil nəqliyyatı ilə yükdaşınması 2005 və 2011-ci illər ərzində 29 mln tondan 49 mln tonadək, o cümlədən Bakıda 26,5 mln tondan 45,5 mln tonadək artmışdır. Yük dövriyyəsi isə bu dövrdə 3040,5 mln t/km-dən 5541,6 mln t/km-dək, o cümlədən Bakıda 2794,3 mln t/km-dən 5165,3 mln t/km-dək yüksəlmişdir. Avtomobil nəqliyyatı ilə sərnişin daşınması 446,5 mln nəfərdən 688 mln nəfərədək, o cümlədən Bakıda 375,2 mln nəfərdən 585,9 mln nəfərədək; sərnişin dövriyyəsi isə 8346,6 mln s/km-dən 14581,5 mln s/km-ədək, o cümlədən Bakıda

7282,5 mln s/km-dən 13025,1 mln s/km-ədək artmışdır. Bu göstəricilər avtomobil nəqliyyatının ölkədə və iqtisadi-coğrafi rayonda böyük rol oynamasını və sürətli inkişafını göstərir. 2005-2011-ci illər ərzində avtomobillərin sayı sürətlə artmışdır, xüsusilə Bakıda 295,9 min ədəddən 647 min ədədədək, iqtisadi-coğrafi rayonda (Bakı daxil olmadan) 24 min ədəddən 35,9 min ədədədək, o cümlədən şəxsi minik avtomobilləri Bakıda 231,6 mindən 529,4 minədək və iqtisadi-coğrafi rayonda 17,4 mindən 28,9 minədək artmışdır. Bu dövrdə hər 100 ailəyə düşən şəxsi minik avtomobillərinin sayına görə Bakıda 52-dən 116-dək, Sumqayıtda 19-dan 34-dək, Abşeron rayonunda isə 13-dən 22-dək artım olmuşdur.

İqtisadi-coğrafi rayon inkişaf etmiş dəmir yolu şəbəkəsinə malikdir. Ölkənin dəmir yolunun 18%-i burada yerləşir. Dəmir yolu ilə daşınan yüklərin həcmində artım olsa da, sərnişin daşınmasında azalma getmişdir. İqtisadi-coğrafi rayonda ölkənin əsas dəmir yollarını birləşdirən Ələt-Biləcəri və Giləzi-Biləcəri yolları yük gərginliyinə görə fərqlənir. Bakının ətrafında dairəvi dəmir yol xəttindən təkə Bakı-Qala-Dübəndi yolu ilə neft məhsulu daşımaları həyata keçirilir.

Şəhərdaxili sərnişin daşınmasında metro mühüm yer tutur. 1967-ci ildə fəaliyyətə başlayan metro xəttinin ümumi uzunluğu 34,6 km-dir (2011). Son illərdə "Nəsimi", "Azadlıq" və "Dərnəgül" stansiyaları istifadəyə verilmiş, "Koroğlu", "İçərişəhər" və "28 may" stansiyaları yenidən qurulmuş, "Avtovağzal" stansiyasının tamamlanması işləri gedir. Metro ilə sərnişin daşınması 2005-ci ildə 147,0 milyon nəfərdən 2011-ci ildə 182,6 milyon nəfərədək, sərnişin dövriyyəsi 1381min nəfər/km-dən 1844 mln nəfər km-dək artmışdır.

Boru kəməri nəqliyyatı ilə neft Səngəçal terminalından Bakı-Supsa, Bakı-Ceyhan, Bakı- Novorossiysk, təbii qaz isə Şahdəniz yatağından Bakı-Ərzurum kəmərləri vasitəsilə dünya bazarına çıxarılır. Ölkə üzrə bu nəqliyyatın yük dövriyyəsi 2005-ci ildə 8177 mln t/km-dən 2011-ci ildə 69018 mln t/km-dək, ümumi yükdaşımada payı isə 14,4%-dən 29%-dək artmışdır.

Ölkə daxilində təsərrüfat və əhəlinin təbii qazla fasiləsiz təminatı, regionlar arasında onun paylanmasının nizamlanması üçün Vahid Qaz Kəmərləri sistemi yaradılır. Magistral qaz kəmərləri iqtisadi-coğrafi rayondan bütün istiqamətlərə şaxələnir. İqtisadi-coğrafi rayonun daxilində Zirə-Bakı, Neft Daşları-Bakı, Qaradağ-Bakı, Qaradağ-Sumqayıt qaz kəmərləri hasil edilən mavi yanacaq istehlakçılara çatdırılır.

Dəniz nəqliyyatı beynəlxalq ticarətdə mühüm rol oynayır. Bakı təkə ölkədə deyil, həm də Xəzər dənizində ən böyük limandır, bütün yüklər və sərnişinlər əsasən buradan daşınır. Azərbaycanın Xəzərsahili ölkələrlə əlaqələr saxlamasında Bakı-Həştərxan, Bakı-Mahaçqala, Bakı-Ənzəli, Bakı-Dərbənd, həmçinin gəmi-bərələrin işlədiyi Bakı-Aktau, Bakı-Türkmənbaşı və Bakı-Bektaş dəniz yolu xətlərinin əhəmiyyəti böyükdür. Dəniz nəqliyyatı ilə yükdaşımalar 2005-ci ildə 8488 min tondan 2011-ci ildə 10317 min tonadək artmışdır. Dəniz nəqliyyatı vasitəsilə əsasən neft və neft məhsulları, tikinti materialları, taxta-şalban, yeyinti sənayesi məhsulları, taxıl daşınır. Dəniz nəqliyyatının sərnişin daşınmasında rolu çox cüzdür. 2011-ci ildə cəmi 17 min nəfər sərnişin daşınmışdır. Müasir tələblərə cavab verən Ələt yük limanı istifadəyə verilmək üzrədir. Avropa-Asiya nəqliyyat dəhlizi vasitəsilə daşınan yüklər yeni limandan keçəcəkdir. İqtisadi-coğrafi rayonda həmçinin Dübəndi, Hövsan, Zığ limanları da fəaliyyət göstərir.

Hava nəqliyyatı uzaq məsafələrə sərnişin daşınmasında böyük rol oynayır. Bu sahə xarici ölkələrlə əlaqələrin genişlənməsi prosesində sürətlə inkişaf edir. Bakıda Hava limanı yerləşir. 1999-cu ildə Bakıda beynəlxalq standartlara cavab verən aerovağzal kompleksi istifadəyə verilmişdir.

Yerli yolların inkişaf səviyyəsi respublikanın digər iqtisadi rayonlarına nisbətən inkişaf etmiş, asfaltbeton, qara çınqıl və çınqıl örtüklü yollardan ibarətdir, dördüncü-beçinci texniki dərəcəli yol qrupuna daxildir. Aparılan təhlildən aydın olur ki, gələcəkdə yüklərin və sərnişinlərin daşınmasında avtomobil nəqliyyatının xüsusi çəkisi yüksək olacaqdır. Bunu nəzərə alaraq yerli əhəmiyyətli yolların texniki səviyyəsinin yüksəldilməsi vacib məsələdir.

Avtomobil nəqliyyatı ilə yük və sərnişindaşınmanın xüsusi çəkisi ildən-ilə artır və iqtisadi cəhətdən səmərəli hesab olunur. Avtomobil nəqliyyatı ilə Bakı şəhəri üzrə 1995-ci ildə 3,5 mln.ton, 1998-ci ildə 4,9 mln. ton, 2011-ci ildə 15 mln. ton yük daşınmışdırsa, həmin göstəricilərə müvafiq

olaraq Sumqayıt şəhəri üzrə 316 min ton-415 min ton-1,4 mln.ton, Abşeron inzibati rayonu üzrə 257-378-641 min ton, Xızı inzibati rayonu üzrə isə 18-89-179 min ton təşkil etmişdir. [2, s.101].

Sərnişin daşınması bütün illərdə artmışdır. Bakı şəhərində sərnişin daşınması 1995-ci ildə 186,1 mln., 1998-ci ildə 299,2 mln., 2011-ci ildə 327,4 mln. nəfər olduğu halda, həmin illərə müvafiq olaraq Sumqayıtda 24,9-37,6-54,9 mln., Abşeronda 6,6-8,8-11,1 mln., Xızıda 0,3-0,9-1,0 mln. nəfər təşkil etmişdir. Yük və sərnişindaşınma ilə bərabər yük və sərnişin dövriyyəsinin xüsusi çəkisi artmışdır. (Cədvəl 1.)

Cədvəl 1.

Abşeron-Xızı iqtisadi rayonu üzrə avtomobil nəqliyyatı ilə yük və sərnişin daşınmanın iqtisadi göstəriciləri

Avtomobil nəqliyyatı ilə yük daşınmanın göstəriciləri	Sumqayıt			Abşeron			Xızı		
	1995	1998	2011	1995	1998	2011	1995	1998	2011
Avtomobil nəqliyyatı ilə yük daşınması (min tonla)	316	415	1421	257	378	641	18	89	179
Yük dövriyyəsi (min ton.km.)	6,3	15,4	69,2	19,7	51,2	124,2	1,2	6,7	18,4
Avtomobil nəqliyyatı ilə sərnişin daşınması (min nəfər)	24918	37606	54984	6605	8838	11157	300	924	1005
Sərnişin dövriyyəsi	228,7	840,7	931,9	21,3	17,3	19,2	5,4	3,5	3,8

Cədvəl Azərbaycan Dövlət Statistika Komitəsinin müvafiq materialları əsasında tərtib olunmuşdur.

İqtisadi rayon ərazisində hava və boru kəmərləri nəqliyyatı inkişaf etmiş və iqtisadi cəhətdən səmərəli nəqliyyat vasitələridir. Boru kəmərləri nəqliyyatı Abşeron-Xızı iqtisadi rayonunun iqtisadiyyatında mühüm yer tutur. Bu sahənin inkişafı ilk növbədə ərazidə neft və qaz hasilatı ilə əlaqədardır. İlk dəfə olaraq Abşeron neftinin ucuz qiymətə boru kəmərləri nəqliyyatı vasitəsilə kənar ölkələrə nəql edilməsi Bakı-Batumi magistral neft kəməri vasitəsilə həyata keçirildi. Eyni zamanda neft emal edən zavodlar ilə neft hasilatı rayonları arasında bir sıra neft kəmərləri çəkilib istifadəyə verilmişdir. 1950-ci illərdən başlayaraq maye yanacağa olan tələbatı ödəmək məqsədilə Abşeronda bir sıra mühüm qaz kəmərləri çəkilib istifadəyə verildi. Ümumiyyətlə Abşeron-Xızı iqtisadi rayonunda qaz kəmərləri daxil edilməklə boru kəmərləri nəqliyyatını inkişaf xüsusiyyətinə görə aşağıdakı mərhələlərə ayırmaq olar:

Birinci mərhələ 1930-1960-cı illəri əhatə edir. Bu illərdə şəhərdaxili neft kəmərləri ilə yanaşı 26 Bakı komissarı-Krasin adına DRES (3 km) uzunluğunda olan qaz kəməri, Orconikidze-Kotli DRES (19 km), Orconikidze-Smircan gölü (3 km), Buzovna-Qala (9 km), Köhnə və Təzə Çaxnaqlar (7 km), Artyom-Qala (23 km), Zirə-Artyom-Qala (10 km), DRES- Böyük Şor (11 km), Buzovna DRES-Şimali DRES (8 km) kəmərləri çəkilmişdir.

İkinci mərhələ 1960-1970-ci illəri əhatə edir. Bu illərdə Sumqayıt DRES-Kərpic zavodu (2 km), Siyəzən şəhər qaz kəməri (18 km), Yaşma-Sumqayıt (24 km), Xırdalan-Biləcəri (4,2 km), Peşçanı Kotli DRES (49 km); Üçüncü mərhələ 1970-1990-cı illəri əhatə edir. Bu illərdə Əlibayramlı - KiçikTalış (23 km), Xırdalan-Tbilisi şossesi (6,2 km) magistral qaz kəmərləri çəkilib istifadəyə verildi. Ümumiyyətlə bu tarixi dövrlərdə Abşeron-Xızı iqtisadi rayonu üzrə nəqliyyatın kompleks şəkildə formalaşması öz əksini tapmışdır. Abşeron-Xızı iqtisadi rayonunun sosial-iqtisadi inkişafında bir sıra mühüm sənaye müəssisələrinin maye yanacağa olan tələbatının ödənilməsində boru kəmərləri nəqliyyatı mühüm iqtisadi əhəmiyyət kəsb edir.

Nəticə

1. Gələcəkdə rayonun iqtisadi və sosial infrastrukturlarının inkişafı ilə yanaşı nəqliyyatın müasir tələblər səviyyəsində təkmilləşdirilməsi, daşınmanın nəqliyyat vasitələri arasında optimal şəraitdə paylanması mühüm problemlərdən biridir. İqtisadi rayon daxilində fəaliyyət göstərən nəqliyyat vasitələrinin iqtisadi səmərəliliyini təmin etmək üçün nəqliyyatın sahələrarası əlaqələndirilməsinin təmin edilməsi vacib şərtidir.

2. Xırdalan, Qaradağ, Binə, Nəvahi, Duvanı, Nasosnı, Ələt stansiyalarından daşınma prosesində səmərəli istifadə olunması və yük tutumlarının artırılması Bakı və Keşlə stansiyalarını yük gərginliyindən qismən azad etmiş olar.

3. Bakı limanının yük tutumunu tənzimləmək məqsədilə Sumqayıt limanının tikintisinin başa çatdırılması məqsədəuyğundur.

4. Gələcəkdə yükdaşımalarının intensivliyini nəzərə alaraq stansiyada mexanikləşdirmə işlərinin müasir tələblər səviyyəsində aparılması vacibdir.

5. Keşlə stansiyasının yükünü azaltmaq və bu stansiyaya ağır tonnajlı yük qatarlarının daxil olmasını azaltmaq məqsədəuyğun sayılır.

ƏDƏBİYYAT

1. Z.S.Məmmədov. Azərbaycan Respublikasının region ölkələrinə inteqrasiyası. Bakı-2015.
2. Azərbaycan Dövlət Statistika Komitəsi. Azərbaycanın regionları. Bakı -2013.
3. Z.S.Məmmədov. Azərbaycan Respublikasının xarici iqtisadi əlaqələri. Bakı - 2004.
4. Z.S.Məmmədov. XXI əsr: İqtisadi inkişafın nəqliyyat faktoru. Bakı, 2002.
5. Z.S.Məmmədov. Azərbaycanın Nəqliyyat Sistemi. “Kooperasiya” nəzəri jurnal. 2007, № 2.

Кочари Шамиль оглы Аллахвердиев

к.г.н., доцент Азербайджанского Университета Кооперации

Особенности транспортной системы Апшерон-Хызынского экономического района*Резюме*

Цель исследования - состоит из анализа научно-теоретических основ совершенствования обеспечения транспорта в регионе в период экономического развития, определения текущего состояния и направления развития спроса населения на транспортные средства и грузоперевозки в Апшерон-Хызынском экономическом регионе, уточнения приоритетов улучшения транспортного обеспечения в регионе.

Методология исследования - в исследовательской работе были использованы методы наблюдения, логического обобщения, экономического, статистического и системного подхода, методы анализа и синтеза.

Важность применения исследования - полученные результаты позволяют обосновать приоритеты развития транспортной экономики в Апшерон-Хызынском экономическом районе, оценить роль транспортного обеспечения в формировании транспортно-экономических отношений региона, перевозках внутренних грузов и пассажиров, развитии сельского хозяйства и промышленности.

Результаты исследования - исследуемые вопросы показывают, что классификация транспорта в экономическом регионе должна быть гибкой, оказывать положительное влияние на текущее состояние перевозок населения и совершенствование экономических механизмов.

Оригинальность и научная новизна исследования - научно-теоретические методологические данные были обобщены и улучшение транспортного обеспечения в регионе было проанализировано как ключевая составляющая обеспечения транспортной безопасности страны. Научная новизна статьи связана с выявлением автором региональных механизмов

транспортного обеспечения и классификацией факторов, влияющих на него. Необходимо проделать большую работу для обеспечения того, чтобы уровень транспортного обеспечения в экономическом регионе в социальных аспектах достиг удовлетворительного уровня.

Ключевые слова: *транспортно-коммуникационная система, транспортноэкономические отношения, центр транспортной инфраструктуры, пассажирооборот и грузооборот.*

*Kochari Shamil Allahverdiyev
Cand. Sc. Geography, associate professor,
Azerbaijan Cooperation University*

Features of the transport system of the Absheron-Khizi economic region

Summary

Goal of research -is to analyze the scientific and theoretical basis for improving transport in the region during economic development, to determine the current State and direction of development of the population's demand for vehicles and freight in the Absheron-Khizi economic region, to clarify priorities of improving transport provision in the region.

Research methodology- observation, logical generalization, economic statistics, systematic approach, analysis method and analysis-synthesis methods were used in the research paper.

Applied importance of research - the obtained results allow substantiating the priorities of transport economy development in Absheron-Khizi economic region, assessing the role of transport provision in the formation of transport and economic relations of the region, transportation of domestic loads and passengers, development of agriculture and industry.

Findings of research - issues under research shows that the transport classification in the economic region should be flexible, have a positive impact on the current State of transportation of the population and the improvement of economic mechanisms.

Originality and academic novelty of research - by summarizing the scientific-theoretical methodological data, the improvement of transport provision in the region was analyzed as a key component of ensuring the country's transport safety. The academic novelty of the article is related to the author's Identification of regional mechanisms of transport provision and classification of factors influencing it. A lot of work needs to be done to ensure that the level of transport provision in the economic region reaches a satisfactory level in social aspects.

Key words: *transport and communication system, transportation and economic relations, transportation infrastructure center, passenger and freight turnover.*