

ТРАНСПОРТНЫЕ УЗЛЫ В СИСТЕМЕ РАССЕЛЕНИЯ АЗЕРБАЙДЖАНА

Э.С. Эюбова

Азербайджанский Архитектурно-строительный Университет, Баку, Азербайджан

Аннотация

Сложившаяся транспортная инфраструктура Азербайджана сформировалась под воздействием многих факторов, в том числе сложных физико-географических особенностей региона, а также социально-экономических условий отдельных регионов республики. В результате многолетних работ в Азербайджане сложилась сеть транспортных коммуникаций с транспортными узлами двух уровней (локальные и региональные), совмещающими в себе основные виды транспорта: автомобильного, железнодорожного, трубопроводного, воздушного и морского.

К сложившимся региональным транспортным узлам со сложной инфраструктурой относятся Баку-Сумгаитский, Евлахский, Гянджинский, Газах-Агстафинский, Ширван-Казимагамед-Алятский, Нахичевань-Джувльфинский, Балакен-Загаталы, Ленкорань-Астаринский, Карабахский. В статье рассмотрены характерные особенности основных транспортных узлов Азербайджана. Выявлена их роль в расселении Азербайджана, проанализирована транспортная обеспеченность отдельных экономических районов Республики.

Рассматривая схему расположения основных коммуникаций и транспортных узлов Азербайджана, составленную автором, необходимо отметить, что транспортные артерии страны наиболее развиты с востока на запад, а также в направлении Баку - Астара, Баку - Худат, Евлах - Агдам и Евлах - Балакен. Коммуникации Нахичеванской Автономной Республики в силу геополитических особенностей отрезаны от общей транспортной инфраструктуры страны.

Ключевые слова: транспортные узлы, система расселения Азербайджана, транспортная обеспеченность экономических регионов, транспортная инфраструктура городов, виды транспорта

TRANSPORT NODAL POINTS IN SETTLING SYSTEM OF AZERBAIJAN

E.S. Eyubova

Azerbaijan Architecture & Construction University, Baku, Azerbaijan

Abstract

The formed transport infrastructure of Azerbaijan was generated under the influence of many factors, including difficult physical and geographical features, and also social and economic conditions of separate regions of republic. As a result of long-term works in Azerbaijan a network of transport communications with transport knots of two levels (local and regional) was formed here, combining the main types of transport: automobile, railway, pipeline, air and sea.

Baku-Sumgait, Yevlakh, Gjandzha, Gazakh-Agstafa, Shirvan-Kazimagamed-Alyat, Nakhichevan-Dzhula, Balaken-Zagataly, Lenkoran-Astara, Karabakh concern to the developed regional transport knots with difficult infrastructure. Typical features of the basic transport knots of Azerbaijan are considered, their role in settling of Azerbaijan is revealed, transport accessibility of separate economic region of Azerbaijan is analysed in the article.

Considering the scheme of placement of the basic communications and transport knots of Azerbaijan, made by the author, it is necessary to note, that transport arteries of the country are most developed from the East on the West, and also in Baku - Astara, Baku - Khudat, Yevlakh-

Agdam and Yevlakh-Balaken direction. Communications of the Nakhichevan Autonomous republic owing to geopolitical features are cut off from the general transport infrastructure of the country.

Key words: transport nodal points, settling system of Azerbaijan, transport accessibility of economic regions, transport infrastructure of cities, transport sorts

Транспортные узлы – это места или стратегические точки города. Это прежде всего соединительные звенья, места разрыва транспортных коммуникаций, перекрестки или слияния путей [7].

Транспортный узел предназначается для согласованной работы всех видов внутригородского, пригородного и внешнего транспорта [4].

Транспортные узлы Азербайджана включают в себя следующие объекты или комплексы: магистральные улицы и скоростные дороги с транспортными площадями, гаражами, автостоянками, станциями технического обслуживания, авторемонтными заводами и автозаправочными станциями; сеть маршрутного пассажирского транспорта (метрополитена, трамвая, троллейбуса, автобуса и др.) с соответствующими устройствами по обслуживанию подвижного состава и организации движения (депо, гаражи, парки, ремонтные заводы, и т.п.); внегородские коммуникации, обслуживающие агломерацию, пригородную зону, зону отдыха городов и междугородные связи с развитой сервисной инфраструктурой (автовокзалами, мотелями, кемпингами и т.п.); железнодорожные узлы (или станции) с примыкающей сетью подъездных путей, промышленными станциями, погрузочно-выгрузочными устройствами, вокзалами и другими устройствами; морские порты в городах Баку, Ленкорань, а также аэропорты и вокзалы.

В транспортных узлах важные требования предъявляются к слаженному взаимодействию всех видов транспорта между собой, а также их взаимосвязи с промышленностью, жилыми районами, административно-общественными и культурно-бытовыми учреждениями в городах Азербайджана.

С 1920 по 1990 годы при реконструкции исторических городов Азербайджана (Гяндж, Нахичевань, Ордубад, Ленкорань, Шеки, Шуша, Ханкенди и др.) большое внимание уделялось усовершенствованию транспортной системы и систем инженерного оборудования этих городов путем реконструкции действующих и строительства новых усовершенствованных автомобильных дорог. Плановмерно проводились работы по созданию сети технического обслуживания автомобилей, строительству вокзалов, стоянок, гаражей.

Параллельно шло активное развитие железнодорожного транспорта, что оказало заметное влияние на формирование и развитие сети населенных мест Азербайджана, и способствовало их быстрому росту. Однако эти работы временами приводили к ущербу для планировочной структуры сложившихся городов. Так, строительство железнодорожных магистралей, а также использование в качестве скоростного транспорта пригородных электрифицированных железных дорог и их глубокий ввод в планировочную структуру города, хотя и обеспечивали удобную связь между городами республики, но резко изменяли историческую ткань города [1].

Сложившаяся транспортная инфраструктура Азербайджана сформировалась под воздействием многих факторов, в том числе сложных физико-географических особенностей региона, а также социально-экономических условий отдельных регионов республики. В первую очередь необходимо было связать в единую сеть все основные города и направления в Республике посредством железнодорожного, автомобильного, а впоследствии и авиационного транспортов. Расположение портов было связано с Каспийским побережьем, так как несмотря на обилие рек в Азербайджане, единственной судоходной рекой здесь была Кура, навигация по которой была круглогодичной от города Евлах до устья реки вблизи города Нефтчала [9]. В крупных населенных пунктах вдоль реки

(Сальяны, Ширван, Евлах и др.) были расположены речные пристани. Однако глубина реки была невелика, здесь могли двигаться только суда с малой осадкой и грузоподъемностью, что сдерживало развитие речного транспорта в Азербайджане. В конце 1980-х годов по причине нерентабельности речного судоходства, а также в связи с развитием гидроэнергетики, судоходство по Куре было прекращено.

В результате многолетних работ в Азербайджане сложилась сеть транспортных коммуникаций с транспортными узлами двух уровней (локальные и региональные), совмещающими в себе основные виды транспорта: автомобильного, железнодорожного, трубопроводного, воздушного и морского. К сложившимся региональным транспортным узлам со сложной инфраструктурой относятся Баку - Сумгаитский, Евлахский, Гянджинский, Газах - Агстафинский, Ширван - Казимагомед - Алятский, Нахичевань - Джульфинский, Балакен - Закатальский, Ленкорань - Астаринский, Карабахский.

К локальным транспортным узлам Азербайджана можно отнести Бакинский, Сумгаитский, Евлахский, Алятский, Кази-Магомедский, Ширванский, Кюрдамирский, Агдашский, Гянджинский, Газахский, Агстафинский, Шекинский, Закатальский, Агдамский, Ханкендинский, Нахичеваньский, Джульфинский, Ленкоранский, Астаринский, Хачмазский (Рис. 1).

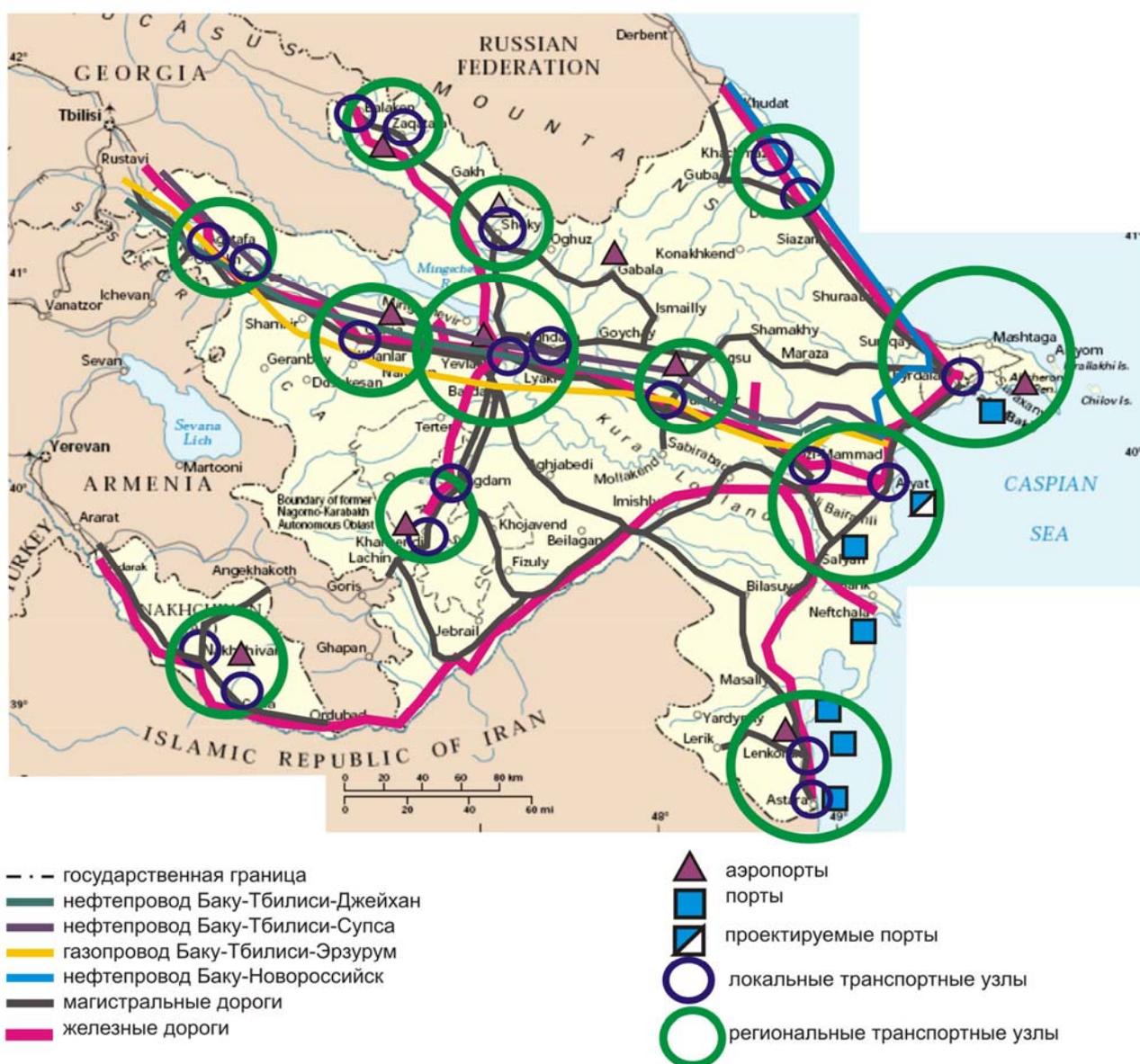


Рис. 1. Схема транспортных узлов Азербайджана

Наиболее значимым и развитым в Республике является **Баку-Сумгаитский транспортный узел**, ввиду наличия всех видов транспорта, а также в связи с расположением здесь административного и столичного центра г. Баку, более половины населения страны и более 70% промышленности. Он включает два локальных транспортных узла (Бакинский и Сумгаитский). Здесь расположено 18 железнодорожных станций, наиболее крупной из которых является железнодорожная станция, расположенная в Баку. Через нее осуществляются пассажирские, торговые и грузовые перевозки, а также перевозки пассажиров в близлежащие населенные пункты электрифицированным железнодорожным транспортом.

Одной из крупных по своему грузообороту (в основном, строительные материалы) станций является также станция Кишлы, расположенная в 14 км от Баку. Также необходимо отметить станцию в Баладжарах, которая на сегодняшний день является основной станцией в стране по распределению грузов [5]. Здесь также производится комплектация вагонов по внутриреспубликанским линиям Баладжары - Беюк - Кесик, Баладжары – Астара, Баладжары – Имишли – Нахичевань.

Важную роль в организации работы транспортных узлов и пропускной способности главных артерий играет техническое состояние и оснащение автомобильных дорог¹. По своим техническим характеристикам дороги двух основных городов на Апшероне – Баку и Сумгаита резко отличаются от коммуникаций других городов Азербайджана, а также остальных населенных пунктов Апшерона. Достаточно сказать, что в отличие от других городов Азербайджана транспортные системы Сумгаита и Баку до недавнего времени имели все виды городского транспорта (автобус, трамвай, троллейбус, метро). Здесь проходят основные магистральные дороги республиканского значения.

Развитие дорог местного значения способствовало положительному развитию связи городов с их окружением, а также между отдельными населенными пунктами, районными центрами. В общем, транспортные коммуникации этих двух городов, в отличие от дорог других районов Азербайджана, имеют лучшее техническое оснащение и покрытие. Однако вышеназванное нельзя отнести ко всей транспортной инфраструктуре этих городов. Так, например, проводимые дорожно-ремонтные работы в основном связаны с главными городскими магистралями.

Из года в год на них проводятся работы по обновлению дорожного полотна, совершенствованию технического оснащения, тогда как второстепенные дороги этих городов остаются без должного внимания вот уже более 20 лет. На некоторых участках улицы имеют вид проселочных дорог без какого-либо благоустройства. В целом то же можно сказать и о коммуникациях населенных пунктов Апшерона. Внутрипоселковые дороги находятся в плачевном состоянии, во многих случаях это грунтовые дороги с полным отсутствием асфальта. Необходимо отметить, что в Бакинских поселках проживает более 800 тысяч человек, и проблема усовершенствования уличной сети этих поселений является одной из насущных задач.

Однако в этом направлении имеются и некоторые сдвиги. Так, в поселке Гобустан с населением 14 тысяч 585 человек уже начат капитальный ремонт внутрипоселковых дорог. К настоящему времени на участок дорог площадью 10 тысяч квадратных метров уложено новое асфальтовое покрытие. Будет также обновлено асфальтовое покрытие оставшегося участка дорог площадью 18 тысяч квадратных метров. На всех внутриквартальных улицах будет установлена новая система освещения [8].

¹ Рекомендации по проектированию улиц и дорог городов и сельских поселений.. - М.: ЦНИИП Градостроительства Минстроя России, 1994, 88 с.

На Апшероне имеется развитая сеть трубопроводов, которые создают сложную инфраструктуру, демонстрирующую Апшеронский транспортный узел как сложный социально-промышленный комплекс.

Бакинский международный аэропорт имени Гейдара Алиева, благодаря своему весьма благоприятному географическому расположению, является аэропортом номер один в регионе для транзитных рейсов между Востоком и Западом, Севером и Югом. Он находится в 25 километрах к востоку от Баку, связан с городом современной автострадой без скоростных ограничений [6].

Бакинский Международный Морской Торговый порт сегодня выполняет две основные роли: 1) служит рынком сбыта и закупок для азербайджанской торговли в соседних странах Центральной Азии и в остальном мире (через Волго-Донской канал); 2) служит связующим звеном в транспортной цепи, соединяющей грузинские порты на Черном море с республиками Центральной Азии (коридор TRASEKA).

Евлахский транспортный узел – является одним из важных транспортных узлов на территории Азербайджана. Через него проходят основные автомобильные и железные дороги республиканского значения, нефтепроводы Баку-Тбилиси-Джейхан, Баку-Тбилиси-Супса и газопровод Баку-Тбилиси-Эрзурум. Он включает два локальных транспортных узла (Евлахский и Агдашский). Здесь также расположен один из аэропортов Азербайджана.

Город Евлах расположен на пересечении большого количества ведущих в районные центры шоссейных дорог, узкоколейной ветки и основной железнодорожной магистрали. Через Евлах проходит железная дорога Баку – Агстафа и Евлах – Агдам – Ханкенди, а также расположен основной железнодорожный терминал, через который проходят основные грузопотоки и пассажиропотоки. К системе данного терминала подключены и станции, расположенные в Мингечауре, Барде, Агдаме и Ханкенди.

Гянджинский транспортный узел – является на сегодняшний день вторым по значимости после Баку-Сумгаитского транспортного узла. Он расположен на западе республики. Здесь проходят магистральные линии железных и автомобильных дорог, нефте- и газопроводов, а также расположен один из международных аэропортов Азербайджана. Значение Гянджинского транспортного узла определилось исторически. Достаточно вспомнить, что первая шоссейная дорога в Азербайджане была построена в 1850 году именно здесь, в тогда еще Елизаветпольской губернии, вблизи поселка Абдаляр. С 1960-х годов через территорию этого района проходит газопровод Баку – Агстафа, а также исторически сложившаяся система трубопровода Баку-Батуми.

Проходящие через эту территорию главные коммуникационные артерии не могли не повлиять на территориальное развитие города. Так, генеральный план города Гянджи 1970 года предусматривал новое территориальное развитие промышленности города вдоль основных республиканских магистралей: в восточном направлении вдоль дороги Гянджа – Евлах, в западном – вдоль Шамхорского шоссе и южном – вдоль Евлахского шоссе.

До недавнего времени внутренний общественный транспорт был представлен автобусами, троллейбусами и трамваями. Горный рельеф данной местности способствовал использованию здесь воздушной канатной дороги. Впервые канатная дорога в Азербайджане длиной 6 км была проведена в 1954 году именно здесь, между Хаджикендом и Ханларом. Дорога использовалась для развития туризма и удобной транспортировки руды из Дашкесана. Воздушная канатная дорога имеет перспективное значение для развития в данном регионе туризма и курортов. С этой целью создание новых воздушных канатных дорог в направлениях Гянджа – Ханлар, Гянджа – Хаджикенд, Хаджикенд – Гейгель и др. имеет большое значение для развития данного региона [2].

Газах-Агстафинский транспортный узел - в его состав входят два транспортных узла локального уровня (Газахский и Агстафинский), которые определяются наличием здесь магистральной автомобильной дороги Баку – Агстафа и стратегических дорог Газах –

граница Армении (14 км), Товуз - граница Армении (60 км), нефтепровода Баку – Батуми, газопровода Гарадаг – Агстафа. Здесь размещено большое количество транспортных сооружений, в том числе железнодорожные станции Газах, Агстафа, Алабашлы и Шемкир. Необходимо отметить, что станция Агстафа является конечной на территории Азербайджана, на железнодорожной магистрали Баку-Тбилиси, и поэтому имеет определяющее значение для этого и близлежащих регионов Республики.

Ширван-Алятский транспортный узел включает четыре локальных транспортных узла (Кази - Магомедский, Ширванский, Алятский и Сальянский). Он расположен в юго-восточной части Азербайджана. Играет существенную роль в функционировании транспортных артерий страны, в частности южного и западного направлений, а также в направлении Баку. Наличие магистральных автомобильной и железной дорог, а также выгодное географическое положение, способствовали формированию в Алятах локального транспортного узла. Именно по этой причине, а также из-за близости к столице Баку, планируется перенос основной части Бакинского порта в Аляты. Станция Аляты на сегодняшний день в основном выполняет функцию разгрузки грузов.

С целью усовершенствования транспортных потоков, здесь на участок внутрипоселковых дорог, площадью 4 тысячи 500 квадратных метров, уложено новое асфальтовое покрытие. Завершена подготовительная работа для асфальтирования участка дорог площадью 22 тысячи квадратных метров. Она призвана разгрузить Баку от транзитного потока большегрузных автомобилей и междугороднего пассажирского транспорта. Тем самым будет улучшена экологическая ситуация, устранены пробки, а также снижен износ асфальтового покрытия столичных дорог.

Географическое положение городов Сальяны, Кази - Магомед и Ширван (Али-Байрамлы) предопределило здесь наличие как сухопутных, так и водных путей. С востока на запад протянуты железнодорожные линии и автомагистрали республиканского значения. Наличие морского побережья и реки Куры в свое время способствовали здесь развитию централизованной транспортировки грузов по воде. В городе Сальяны находилась пристань на правом берегу реки Куры.

Железная дорога играет важную роль в формировании сети населенных мест данного региона. 80% населенных мест расположены вдоль железной дороги, на расстоянии не более 10 км от железнодорожного полотна [3]. Станция Сальяны находится на линии Баку-Астара в 193 км к юго-западу от Баку.

Наличие нефти и газа в данном районе способствовало созданию здесь густой сети трубопроводов. В городе Кази-Магомед была сооружена основная перекачивающая станция нефтепровода Баку-Батуми, который проходил через эту территорию в начале прошлого столетия.

Особое экономическое и стратегическое значение для республики имеет **Джувльфа-Нахичеванский транспортный узел**. Здесь пересекаются магистральные автомобильные, железнодорожные, авиационные линии страны. Он включает в себя Нахичеванский и Джувльфинский локальные транспортные узлы. Город Нахичевань является главным транспортным центром Азербайджанской Республики. В нем имеется железнодорожная станция на недействующей линии Ереван-Баку, исправно функционируют узел автомобильных дорог и единственный в автономной республике аэропорт, который находится в 4 километрах от города. Из него выполняются пассажирские рейсы в Баку, Гянджу, Киев, Москву, Стамбул. Аэропорт был построен в 1970-х годах, а свое развитие получил во второй половине 1990-х, так как именно в это время в результате блокады Арменией Нахичеванской Автономной Республики, авиация стала единственным видом транспорта для связи с остальными регионами страны, а также с внешним миром. За период с 2002 по 2004 год был построен новый аэровокзал.

В городе Джувльфа расположен железнодорожный узел, здесь также проходит основная автомобильная магистраль. Этот транспортный узел представляет интерес, прежде всего

тем, что находится на границе с Ираном и, таким образом, является прямым выходом во внешний мир в обход Армении. Развитие тесных экономических связей с Ираном и Турцией способствовало формированию системы магистральных автомобильных дорог Ордубад – Джульфа, Нахичевань – Шарур и др. Основная железнодорожная ветка Баку – Имишли – Джульфа – Шарур имеет протяженность 198 км. Основные станции, расположенные на этой ветке следующие: Кызылвенг, Шарур, Джульфа, Ордубад, Нахичевань.

Балакен-Загатальский транспортный узел расположен на северо-западе Азербайджана. Здесь проходят железнодорожная и автомобильная магистрали Республики. Узел находится в непосредственной близости от границы Азербайджана, как с Грузией, так и с Россией. В городе Закаталы расположен также аэропорт, который связывает регион со столицей. Транспортный узел играет важную роль для экономического развития региона и страны в целом, так как этот регион расположен на крутом рельефе (на склонах Большого Кавказа), и в силу этого доступность региона осложнена. Данный регион имеет достаточные природные богатства, и в этом контексте наличие здесь полноценного транспортного узла и близость к основным транспортным артериям имеет решающее значение для развития туризма и агроиндустрии.

Ленкорань-Астаринский транспортный узел располагается на крайнем юге республики и является одним из важных, и при этом же сложных транспортных узлов Республики. Он включает два локальных узла – Астаринский и Ленкоранский. Железнодорожные и автомобильные артерии, проходящие через этот транспортный узел, связывают города Азербайджана с Ираном. Расположенные в этом узле 3 порта (Ленкоранский, Астаринский и Порт-Ильич) участвуют в грузо- и пассажироперевозках как внутри Республики, так и с другими портами прикаспийского региона. Значение проходящей здесь железнодорожной линии Баку – Астара усиливается ее прохождением вдоль побережья Каспийского моря. Морские пути, проходящие параллельно железной и магистральной автомобильной дороге, также являются составной частью этого транспортного коридора TRACEKA.

В городе Ленкорань расположен и аэропорт, который обеспечивает связь со столицей Баку. Таким образом, этот транспортный узел представлен всеми видами внешнего транспорта.

Карабахский транспортный узел расположен в центральной зоне Азербайджана. Сюда ведут автомобильные и железные дороги республиканского значения из Евлахского транспортного узла, в частности, железная дорога Евлах – Агдам – Ханкенди, куда подключены станции, расположенные в Барде, Агдаме и Ханкенди. Локальными узлами являются города Агдам и Ханкенди, где расположен также один из аэропортов Республики. Однако, учитывая то, что Ханкенди оккупирован Арменией, ни железнодорожная станция, ни аэропорт в Ханкенди в настоящее время не участвуют в транспортных перевозках.

В 1983 г. архитектором А.П. Солобняком был разработан генеральный план Ханкенди. Основной композиционной осью была выбрана магистраль, являющаяся продолжением Евлахского шоссе, проходящая с юга на север, объединяющая основные архитектурные узлы: центр, стадион, парк. Городу присуща четкая, организованная планировочная структура с дифференциацией улиц и магистралей.

Основная градостроительная композиция города Шуши по генеральному плану 1955 года была задумана как пересечение двух почти перпендикулярных осей-магистралей, пересекающихся на вершине холма (архитекторы О. Исаев, В. Хваткова). Одна из них вела к въезду в город, она была расположена на крутом рельефе и имела ширину 40 м. Вторая располагалась на более спокойном рельефе и вела к курортной части города.

Шекинский транспортный узел проходит по горной местности Большого Кавказского хребта. Транспортную инфраструктуру этого района составляют железные и автомобильные дороги, а также авиалинии и трубопроводы.

Основной железнодорожной линией является линия Евлах – Балакен, включающая станции Шеки, Гах, Закаталы, Балакен. С учетом гористого рельефа местности, особое значение

здесь приобретает сеть автомобильных дорог, которые соединяют населенные пункты района и служат для перевозки пассажиропотоков и грузопотоков. Наибольшее значение для развития планировочной структуры района имеет транспортная артерия Шеки – Гах – Закаталы (75 км). Особое значение в развитии расселения района играет также газопровод Евлах – Шеки – Балакен.

Хачмазский транспортный узел расположен на северо-востоке республики. Отсюда проходят магистральные линии железной дороги Баку – Хачмаз – Араблинка, и в этом же направлении - автомобильной дороги Баку – Ростов. Эти дороги играют большую роль для развития экономики региона и всей страны. Основные пассажиропотоки и грузопотоки, идущие в Россию, проходят в этом направлении. Основными станциями в этом направлении являются Шабран (Девичи), Хачмаз, Худат, Гильгильчай. Через Хачмазский транспортный узел также проходит нефтепровод Баку - Новороссийск.

Автомобильная дорога Баку – Хачмаз – Ростов является главной артерией республиканского значения, ведет к туристическим центрам Республики, таким как Ялама, Набрань, Худат и др., и способствуют развитию туристической индустрии в этом регионе. Однако из-за сложного рельефа транспортная инфраструктура района развита слабо, между отдельными поселениями транспортная связь неудовлетворительная.

Некоторые поселения, расположенные на высоких точках, практически отрезаны от городов и районных центров. Примером могут служить поселки Хыналыг и Гонагкенд, где связь с окружающими поселениями с наступлением зимы практически прерывается. Несмотря на неоднократные попытки провести дорогу в Хыналыг, она была многократно уничтожена в результате осыпей в этом районе.

Кюрдамирский транспортный узел - расположен на основной транспортной артерии страны Баку-Газах (удаленность от Баку – 189 км). Через него также проходит железнодорожная линия Баку – Кюрдамир – Газах, которая исторически влияла на расселение и социальное формирование населенных пунктов, а также на развитие производства. Движение пассажиропотоков и грузопотоков в этом направлении обслуживают три станции Кюрдамир, Леки и Уджар. В формировании этого транспортного узла активную роль играют многочисленные магистральные и внутренние автомобильные дороги. Эта группа дорог хорошо оснащена и активно эксплуатируется.

Таким образом, по территории района проходит 43 км дороги третьей категории (Агсу – Кюрдамир - Бахрамтепе), 42 км дороги второй категории (Алят – Казимагомед - Кюрдамир) и часть железной дороги Баку-Тбилиси, длиной 44 км. Важным транспортным центром является город Кюрдамир. Учитывая географическое положение и развитость транспортных артерий, правительство Азербайджана выдвинуло предложение о перемещении столицы из перегруженного Баку именно в этот город, и этот факт лишний раз подчеркивает важность Кюрдамирского транспортного узла в жизни страны.

Выводы

Рассматривая схему расположения основных коммуникаций и транспортных узлов Азербайджана необходимо отметить, что транспортные артерии страны наиболее развиты с востока на запад, а также в направлении Баку - Астара, Баку - Худат, Евлах - Агдам и Евлах - Балакен. Коммуникации Нахичеванской Автономной Республики в силу геополитических особенностей отрезаны от общей транспортной инфраструктуры страны.

Наиболее крупными транспортными узлами Азербайджана являются Баку - Сумгаитский, Евлахский, Гянджинский, Ширван - Алятский и Ленкорань - Астаринский. Кроме того, наиболее разветвленной и развитой транспортной инфраструктурой обладает Апшеронский экономический район. Здесь размещены сразу два крупных транспортных узла, а также используются все виды транспорта, сложные коммуникационные линии.

Гянджа - Газахский экономический район обладает развитой транспортной инфраструктурой в главных городах, однако малые города и населенные пункты остаются все еще недостаточно обеспеченными транспортными коммуникациями.

Шеки - Закатальский экономический район имеет хорошую транспортную обеспеченность в городах Шеки, Закаталы и Балакен, однако в силу особенностей рельефного строения транспортная обеспеченность высокогорных районов, расположенных вдали от магистральных трасс невелика.

Ленкоранский экономический район является одним из важных регионов страны, находится на границе с Ираном и имеет хорошую транспортную обеспеченность всеми видами транспорта, особенно в прибрежных городах.

Куба - Хачмазский экономический район имеет хорошую транспортную обеспеченность вдоль железнодорожной линии и автомобильной дороги. Эти артерии имеют особое значение для развития туристической индустрии в этом регионе, а также для обеспечения транзитного движения пассажиров и грузов в Россию.

Однако в силу сложных топографических особенностей региона, западная часть района имеет очень слабую транспортную обеспеченность.

Аранский экономический район является наиболее крупным районом страны. В северной части имеет очень мощную транспортную сеть, однако остаются без внимания небольшие зоны вдоль бассейна реки Кура и в южной части территории.

Верхнее - Карабахский экономический район на сегодняшний день практически полностью оккупирован Арменией, и использование транспортных артерий не представляется возможным. После восстановления территориальной целостности Азербайджана должны быть проведены работы по полному восстановлению и усовершенствованию транспортных артерий и сооружений этого района, и связи его с другими районами Азербайджана.

Кельбаджар - Лачинский экономический район имеет слабо развитую транспортную инфраструктуру. Также частично оккупирован Арменией и подлежит восстановлению и перепланировке транспортной инфраструктуры.

Экономический район Горный Ширван отличается слабо развитой транспортной инфраструктурой в силу природных особенностей рельефа. Нуждается в усовершенствовании дорожно-транспортной коммуникации.

Нахичеванский экономический район расположен в стороне от основных районов Азербайджана, в окружении Турции, Ирана и Армении. Имеет связь с остальными районами Азербайджана через Иран, а также посредством авиалиний, которые имеют стратегическое значение для района.

Литература

1. Абдуллаева Н. Архитектура инженерных сооружений Азербайджана. - Баку: Letterpress, 2009. - 255 с.
2. Абдуллаева Н. Сооружения воздушных и морских путей Азербайджана / Ученые записки АзАСИ № 2. - Баку: Мемар, 2007. - с. 3-7.
3. Абдурахманов Б.Э. Транспорт и его влияние на развитие и размещение производства Азербайджанской ССР. – Баку, 1996. - 148 с.
4. Голубев Г.Е. Многоуровневые транспортные узлы. – М.: Стройиздат, 1981. - 152 с.

5. Зейналов З.А. Стальной магистрали Азербайджана 100 лет. - Баку, 1980.
6. История гражданской авиации СССР. Научно-популярный очерк / Под общей редакцией Б.П. Бугаева. - М.: Изд-во «Воздушный транспорт», 1983. - 314 с.
7. Капитанов В.Т., Хилажев Е.Б. Управление транспортными потоками в городах. - М.: Транспорт, 1985. - 94 с.
8. Пириев Я.М., Гараисаев Н.М. Пути совершенствования сети автомобильных дорог Азербайджана. // сбор. докладов научно-практической конференции МСД «Международные транспортные коридоры», - Баку: АзМИУ, 2008. - с. 121-128.
9. Талыбов А.М. Градостроительные вопросы развития малых городов Азербайджана. - Баку: «Элм», 1972. - 29 с.

References

1. Abdullayeva N. *Arhitektura inzhenernyh sooruzhenij Azerbajdzhana* [Architecture of engineering constructions of Azerbaijan]. Baku, Letterpress, 2009, 255 p.
2. Abdullayeva N. *Sooruzhenija vozdushnyh i morskikh putej Azerbajdzhana* [Constructions of air and sea ways of Azerbaijan. Scientific notes of AzACU no. 2]. Baku, Memar, 2007, pp.3-7.
3. Abdurahmanov B.E. *Transport i ego vlijanie na razvitie i razmeshhenie proizvodstva Azerbajdzhanskoj SSR* [Transport and its influence on development and arrangement of factory of Azerbaijan SSR]. Baku, 1996, 148 p.
4. Golubev G.J. *Mnogourovnevnye transportnyje uzly* [Multi-level transport nodes]. Moscow, 1981, 152 p.
5. Zeynalov Z.A. *Stal'noj magistrali Azerbajdzhana 100 let* [Steel highways of Azerbaijan are 100 years old]. Baku, 1980.
6. Bugayev B.P. *Istorija grazhdanskoj aviacii SSSR. Nauchno-populjarnyj ocherk* [History of civil aviation of USSR. Scientific –popular essay]. Moscow, 1983, 314 p.
7. Kapitonov V.T., Khilajev Y.B. *Upravlenije transportnymi potokami v gorodah* [Management of transport streams]. Moscow, 1985, 94 p.
8. Piriyeв Y.M., Garaisayev N.M. *Puti sovershenstvovanija seti avtomobilnyh dorog Azerbajdzhan* [Ways of perfection of automobile roads network of Azerbaijan]. Materials of scientific-practical conference MCD "International transport corridors". Baku, AzACU, 2008, pp.121-128.
9. Talibov A.M. *Gadostroitelnyje voprosy razvitija malyh gorodov Azerbajdzana* [Town-planning problems of development of small towns of Azerbaijan]. Baku, 1972, 29 p.

ДАННЫЕ ОБ АВТОРЕ

Э.С. Эюбова

ЗАО "Азербайджанские железные дороги", архитектор
 магистр арх., соискатель кафедры «Архитектурное проектирование и градостроительство»,
 Азербайджанский Архитектурно-Строительный Университет, Баку, Азербайджан
 e-mail: elnaz84@mail.ru, elnaz_777@rambler.ru

DATA ABOUT THE AUTHOR**E. Eyubova**

Close corporation "Azerbaijan railways", architect
master of Architecture, the competitor, chair of "Architectural projecting and urban-planning",
Azerbaijan Architecture & Construction University, Baku, Azerbaijan
e-mail: elnaz84@mail.ru, elnaz_777@rambler.ru