

ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА АЗЕРБАЙДЖАНА — ШАГ В БУДУЩЕЕ

В числе крупномасштабных инфраструктурных проектов, реализация которых окажет огромное влияние на социально-экономическое развитие нашей страны, Президент Ильхам Алиев особо отмечает строительство трех новых транспортных комплексов.

СУПЕРСОВРЕМЕННЫЙ АЭРОПОРТ

Глава государства выразил уверенность, что в предстоящие два года завершится строительство нового здания Международного аэропорта Гейдар Алиев, который по идее создателей проекта должен войти в число самых красивых, самых современных аэропортов в мире. Как важные инфраструктурные проекты определено строительство международного морского торгового порта в Баку и сдача в эксплуатацию железной дороги Баку — Тбилиси — Карс в 2012 году. Завершение этих проектов в установленные сроки, безусловно, повысит рейтинг Азербайджана на международном уровне.

Необходимо подчеркнуть, что осуществляемые главой государства программы интенсивного социально-экономического развития сыграли важную роль и в развитии транспортной структуры и логистики в нашей стране. Начало строительства нового аэровокзального комплекса в Международном аэропорту Гейдар Алиев является одной из важных мер в этом направлении. Отмечается, что цель реализации этого проекта — повышение уровня безопасности авиарейсов в соответствии с мировыми стандартами и качество сервиса пассажирских и грузовых перевозок. После реализации нового проекта в год будут обслуживаться 3 миллиона пассажиров. Площадь аэровокзального комплекса, отвечающего самым современным стандартам, составит 58 тысяч квадратных метров. После сдачи в эксплуатацию четырехэтажного здания нового аэровокзала, которое будет построено в форме треугольника, отсюда будут выполняться международные авиарейсы, а из существующего терминала — осуществляться местные авиарейсы.

В здании нового терминала будут установлены 18 эскалаторов и 20 пассажирских лифтов, применены самые последние научно-технические достижения, используемые в международной авиации. В новом аэровокзале, который будет привлекать внимание своим современным видом, обслуживание пассажиров будет организовано на уровне мировых стандартов. Применение самого совершенного оборудования создаст все возможности для обеспечения безопасности полетов. На территории здания аэровокзала будут установлены телескопические трапы, способные одновременно принимать 8 самолетов.

Наряду со строительством нового аэровокзала, будет полностью модернизирован также и существующий аэровокзал.

Отмечалось, что в пятиэтажном здании Центра управления полетами установят метеорологические радарные системы, основанные на самых последних технологиях. Длина взлетно-посадочной полосы в Международном аэропорту Гейдар Алиев составит 4 тысячи метров, а ширина — 75 метров. Будут также реконструированы перроны и рулежные полосы.

Как сообщает сайт ЗАО «Азербайджан Хава Йоллары», принимая во внимание, что Баку находится в сейсмической зоне, новый терминал будет сооружен с учетом сейсмоактивности в этом районе. Кроме того, предусмотрено возведение 8 воздушных мостов. Терминал сможет принимать самолеты типа Boeing-676. Строительство терминала Международного аэропорта Гейдар Алиев будет завершено к 2013 году.

ДЕЛА ПОРТОВЫЕ

В крупный региональный логистический центр скоро преобразится Бакинский морской порт. В настоящее время Министерство транспорта Азербайджана продолжает тендерный процесс в рамках строительства комплекса нового Бакинского международного морского торгового порта в поселке Алят, в 65 километрах к югу от Баку, официальную церемонию закладки фундамента которого провел 3 ноября 2010 года Президент Азербайджана Ильхам Алиев. Голландская Royal Haskoning BV подготовила генплан и рабочий проект портового комплекса, на проектные работы затрачено 8,2 млн. манатов, из которых 3,2 млн. манатов — в 2010 году.

Напомним, что Van Oord BV и ОАО «Азеркерпю» стали победителями тендера на проведение работ по углублению дна (входного канала и маневровой акватории) нового порта и подготовке его территории к строительству.

Финансирование строительства будет вестись за счет госбюджета и привлеченных средств. Грузооборот нового порта будет как минимум в 3 раза выше, чем у действующего. Новый порт будет рассчитан на прием судов водоизмещением 13,5 тыс. тонн, что является оптимальным для Каспия, при необходимости, возможно наладить обслуживание судов и с большим дедвейтом.

С учетом роста транзитных грузоперевозок это позволит обеспечить скоростной и безопасный грузопоток в страну с севера, востока и юга, а также в направлении Европы и обратно. Проект, который будет реализован в три этапа, предусматривает создание интеллектуальной системы управления перевозками, погрузками и отгрузками. На первом этапе его мощность составит 10 млн. тонн грузов и 40 тыс. контейнеров в год, на втором — 17 млн. тонн и 150 тыс. контейнеров, на третьем — 25 млн. тонн грузов и 1 млн. контейнеров. Строительные работы по первому этапу займут 3 года и 6 месяцев.

Строительство нового логистического центра предусмотрено на территории в 100 гектаров из выделенных 400. На начальном этапе планируется, что логистический центр будет расположен на территории 50 гектаров, где и будут созданы специальные склады, что позволит хранить 100 тысяч единиц контейнеров. Первый этап проекта предусматривает строительство двух паромных, трех грузовых причалов для приема контейнеров, судов типа «ро-ро» и обычных (универсальных) сухогрузов. Второй этап предусматривает строительство еще трех грузовых причалов, третий — строительство дополнительно двух грузовых причалов. Проект оценивается более чем в 400 миллионов долларов. Порт сможет принимать до 11,6 миллиона тонн грузов и будет мультимодальным, так как, помимо логистического центра, в дальнейшем планируется создание на этой территории свободной экономической зоны.

По сообщению Министерства транспорта, объявлен тендер на привлечение подрядчика на технический надзор за ходом строительства и связанных с ним процессов. Тендерная документация предоставляется до 16.00 3 июня, а тендерные предложения принимаются до 18.00 13 июня. Тендерная процедура состоится в 10.00 14 июня. По контракту с Министерством транспорта голландская компания Van Oord проведет работы в его морской части, а местная компания «Азеркерпю» — в наземной части. Работы касаются только первой фазы строительства порта. Вопрос о строительстве второй и третьей фазы будет решаться позже, в зависимости от необходимости.

ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ

Как отмечают международные эксперты, сдача в эксплуатацию железной дороги Баку — Тбилиси — Карс имеет большое значение не только для развития транспортной структуры и логистики Азербайджана, но и для всех участников данного проекта, поскольку железная дорога Баку — Тбилиси — Карс является транспортным коридором, который соединит железнодорожные сети Азербайджана, Грузии и Турции.

Начало осуществления проекта относится к 2007 году. В его рамках должна быть построена железнодорожная линия от станции Ахалкалаки в Грузии до железнодорожной станции в городе Карс протяженностью 98 км, из которых 68 км приходится на долю турецкой, 30 км — грузинской территорий. Также определенная реконструкция необходима на участке Ахалкалаки — Тбилиси.

Первоначально стоимость проекта составляла 422 млн. долларов, из них 202 млн. долларов должны были быть направлены на строительство грузинского участка, 220 млн. долларов — турецкого, однако позднее стоимость была пересмотрена в сторону увеличения. На конец 2008 года общая стоимость проекта по различным оценкам превышает 600 млн. долларов США, расходы взяли на себя поровну Азербайджан, путем предоставления кредита Грузии, и Турция.

На начальной стадии по дороге планируется перевозить до 10 млн. тонн грузов, с дальнейшим увеличением грузопотоков до 25 млн. тонн в ближайшей перспективе. Этот проект также является частью более грандиозного проекта по соединению железных дорог Южного Кавказа с Европой через Турцию. По программе развития железных дорог Турции ведется строительство подводного железнодорожного тоннеля Мармарай под проливом Босфор в Стамбуле, который после ввода в эксплуатацию должен обеспечить прямую связь с общеевропейской сетью железных дорог. Также в контексте проекта планируется строительство железной дороги из Карса в Нахчыванскую АР. В перспективе, с выполнением проектов скоростного сообщения, проект Баку — Тбилиси — Карс станет частью железнодорожного скоростного коридора Европа — Кавказ — Азия.

Согласно данным Главного управления железной дороги, портов и аэропортов Министерства транспорта Турции, на 55 процентов завершилось строительство турецкого участка железной дороги Баку — Тбилиси — Карс.

И как заявил министр транспорта Азербайджана Зия Мамедов в интервью, размещенном на официальном сайте правящей партии «Ени Азербайджан», работы по строительству железной дороги Баку — Тбилиси — Карс (БТК) успешно продолжаются. По его словам, в настоящее время на участке «Ахалкалаки — Карцах» (грузино-турецкая граница) готовится дорожное полотно, возводятся искусственные сооружения, начато строительство здания станции в Карцахе.

На сегодняшний день завершено строительство 46 различных водопроводов, 5 мостов и путепроводов, а также предгорных водных каналов. Заменено 250 опор контактной электросети. Завершились работы по проектированию станции по смене колесных пар в Ахалкалаки и 4,2-километрового тоннеля, который будет построен на турецко-грузинском участке.

Глава ведомства также отметил, что реабилитацию и реконструкцию 158-километровой части

дороги Марабда — Ахалкалаки планируется провести в три этапа. Начаты работы по первому этапу.

В Грузии будет реконструирован 183-километровый участок железной дороги Ахалкалаки — Марабда — Тбилиси для повышения пропускной способности до 15 млн. тонн грузов в год. Также в Ахалкалаки планируется построить пункт по переходу поездов с существующей в Грузии колеи на европейскую.

Как ожидается, ежегодно по ветке, которая имеет прямой выход на европейскую железнодорожную сеть, будет транспортироваться 30 млн. тонн грузов в год. Как отмечают в Министерстве транспорта Азербайджана, БТК позволит увеличить грузопоток, в частности, контейнерных, наливных и других типов грузов из Азии в Европу.

Очевидно, что данные проекты, являющиеся неотъемлемой частью стратегического плана по превращению Азербайджана в центральное звено транспортного сообщения не только в масштабах Южного Кавказа, но и в более широком географическом ареале, включающем в себя существенную часть Евразии, свидетельствуют о правильности видения руководства Азербайджанской Республики.

Сегодня благодаря последовательности действий и четкости в обозначении стратегических целей Азербайджан успешно трансформируется в единоличного регионального лидера по всем направлениям, особое место среди которых занимает сфера транспортного сообщения.

Лариса ДЖЕВАНШИР