

Дороги, и не только

Транспортная система - на уровне лучших стандартов

Президент Азербайджанской Республики Ильхам Алиев на днях издал Распоряжение о реконструкции автомобильных дорог на территории Насиминского района столицы. Документом предусмотрено выделение 2,2 млн манатов, и это не первый в этом году пример государственной заботы о транспортной инфраструктуре.

**Хююг САЛМАНОВ,
«Бакинский рабочий»**

Так, неделей ранее глава государства выделил примерно столько же денег на асфальтирование и расширение дорожной полосы, соединяющей около десятка горных населенных пунктов Агсуинского района, а образцовая трасса Ахмедбейли-Физули-Шуша протяженностью более 80 км и вовсе является примером качества и надежности дорожных покрытий, став важным звеном в единой цепи Дороги Победы. Благодаря битуму, асфальту и прочим побочным продуктам



нефтедобычи автомобильные дороги в Азербайджане строятся с середины XIX века, а к концу прошлого года их общая протяженность превысила 60 тыс. км, причем это не только автомагистрали, автобаны и скоростные трассы, включая платные участки, но и сохранившиеся обычные дороги 2-5-го классов, соединяющие населенные пункты внутри страны и позволяющие в отсутствие пандемии выезжать за пределы государственной границы. Примечательно, что большинство реконструированных трасс приходится на годы правления Президента Ильхама Алиева, и это-

му есть объяснение - его желание видеть удовлетворенность населения качеством жизни. Во время конференции, посвященной итогам Государственной программы развития Баку и пригородных поселков, глава государства так и сказал:

«Мы должны стремиться к тому, чтобы в бакинских поселках все внутренние дороги были не грунтовыми, а асфальтовыми, и в очередной программе по каждому пункту должно быть указано, сколько километров дорог будет проложено.

Должны быть указаны сроки строительства, чтобы и этот вопрос был решен раз и навсегда. Мы должны и будем делать все, что нужно для комфорта людей».

Надо исходить из конкретного посыла, мотивирующего главу государства на личное участие в контроле огромной машины под названием Государственное агентство автомобильных дорог, которое официально обслуживает примерно треть одних только магистральных трасс, проложенных по последнему слову техники. Понятное дело, в районах столицы автодороги также представляют собой хорошо развитую сеть городских дорог, включая развязки.

Во всяком случае, жители и гости страны отмечают комфортабельность дорог на всем протяжении от Баку до государственной границы с Грузией (маршрут Шелкового пути обслуживается в рамках проекта TRACECA) или дороги от границы России к Ирану, каждый участок которых составляет примерно 500 км. Плюс ставшие крайне важными дороги до Армении, что по основной территории, по Нахчivanской автономии.

Эксперты отмечают, что одной из особенностей автодорог Азербайджана является хорошая инфраструктура, в которую входят сложные развязки и мосты, общее количество которых давно превышает 1200 единиц. В строительстве использованы лучшие материалы, лучший кирпич и бетон.

Исторически так сложилось, что множество мостов было возведено на караванных

Дороги, и не только

дорогах, и некоторые из них сохранились до сегодняшнего дня - например, у всех на память Худаферинский мост на границе с Ираном, Красный - рядом с Грузией, в столице же самыми популярными являются так называемые Багировский и Гагаринский мосты. Гордостью населения являются также перевалы, ввиду особенностей местности ставшие серпантиновыми дорогами, что придает им особенную красоту.

Развязки все чаще встречаются в крупных городах и на крупных трассах. Наибольшее их количество в столице, и строительство развязок продолжается. Много внимания уделяется подземным и наземным пешеходным переходам - только в Баку в соответствии с распоряжениями главы государства построены 133 подобные инфраструктуры, обеспечивающие безопасность дорожного движения.

Строители учитывают (и это тоже инициатива Президента Ильхама Алиева) буквально все нюансы, а потому много внимания уделяется туристической инфраструктуре - возле оживленных трасс часто встречаются отели и зоны отдыха разных категорий, плюс кафе-терии и заправки. При этом стоимость «народного топлива» (солярка и бензин АИ-93) находится на государственном регулировании и гораздо ниже, чем во всей Европе. Кстати, карточки актуальны на любой заправке, потому заплатить по безналичному расчету и нашим гражданам,

и иностранцам не составляет труда, а это тоже преимущество Азербайджана. Факт, что политическое руководство непосредственным вниманием создало предпосылки для того, чтобы содержание автомобильных дорог было поставлено на высокий уровень, поэтому их качество в большинстве случаев не вызывает нарекания. Даже самые придирчивые эксперты, например из Швейцарии и Германии (впрочем, к ним же можно от-

Самое главное - появление качественных дорог в масштабах страны привело к изменению психологии и поведения самих водителей

нести и знаменитых пилотов «Формулы-1») ставят «твердую четверку с плюсом», оценивая трассы Азербайджана.

Строители учитывают (и это тоже инициатива Президента Ильхама Алиева) буквально все нюансы, а потому много внимания уделяется туристической инфраструктуре - возле оживленных трасс часто встречаются отели и зоны отдыха разных категорий, плюс кафе-терии и заправки. При этом стоимость «народного топлива» (солярка и бензин АИ-93)

находится на государственном регулировании и гораздо ниже, чем во всей Европе. Кстати, карточки актуальны на любой заправке, потому заплатить по безналичному расчету и нашим гражданам,

и иностранцам не составляет труда, а это тоже преимущество Азербайджана. навигаторы, где «электронная тетенька» расскажет любому подключившемуся водителю о пробках и оптимальных путях обхода препятствий.

Что касается платных трасс, вне зависимости от предназначения автомобильных дорог, они почти не предусмотрены, хотя есть небольшие участки до нескольких километров, за которые придется заплатить 20-40 гяпиков. Но это скорее начало становления коммерческого подхода, являющегося больше исключением, чем правилом.

Самое главное - появление качественных дорог в масштабах страны привело к изменению психологии и поведения самих водителей. Вот несколько показателей того, чего добилось государство в этой сфере. Итак, для водителей, независимо от их статуса и финансового состояния, действует система баллов, камеры на дорогах фиксируют нарушения.

В целом дорожная сеть страны активно развивается, добавляются полосы, улучшается качество покрытия. Конечно же, проблемы есть

и с удаленными, и с горными трассами, и они в ближайшее время обязательно будут решены, правительственная воля направлена на это.

Азербайджан известен во всем мире еще и отсутствием кампанейщины, особенно после того, как под руководством Президента Ильхама Алиева была задействована новая стратегия экономической политики. Уже первые его указы

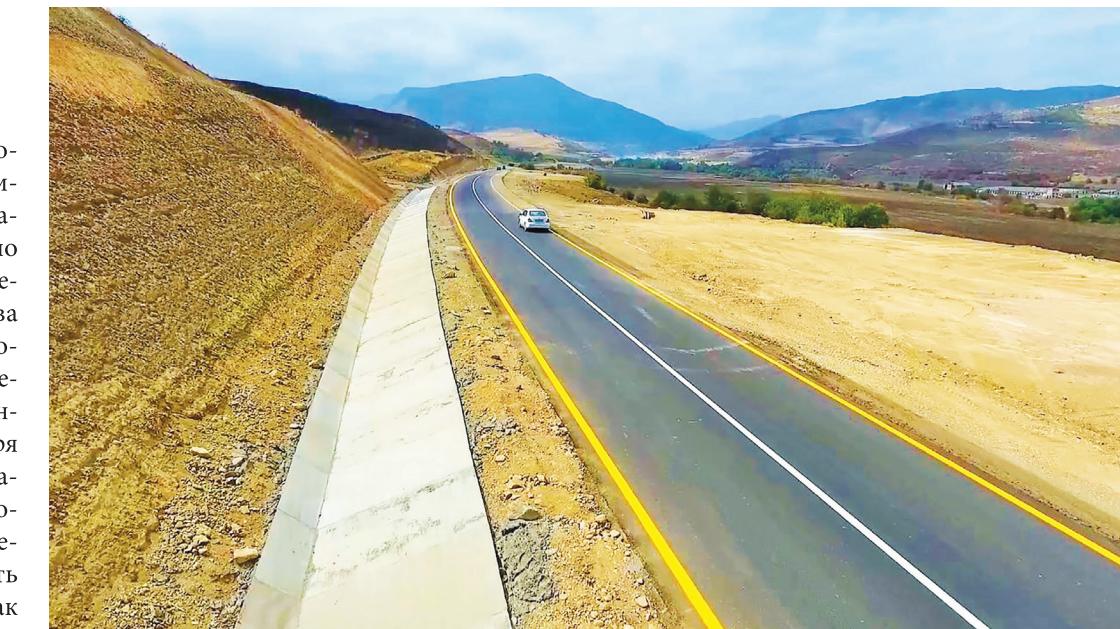
напоминают уровня социально-экономического развития регионов к аналогичным показателям столицы. Не случайно в первый же месяц своего президентства глава государства издал Указ «О мерах по ускорению социально-экономического развития Азербайджанской Республики» от 24 ноября 2003 года. И уже потом началось деление тезисов цельного документа на детали, среди которых трудно выделить отдельные файлы, потому как для главы государства одинаково важны и молодежная политика, и занятость, и борьба с безработицей и коррупцией, и сельское хозяйство, и, конечно же, инфраструктура, в том числе обеспечение населения качественными дорогами, электричеством, водой и газом, независимо от места проживания. Но самое главное - социальный аспект государственной политики, который составляет несомненный приоритет при принятии любых решений, способных повлиять на развитие стратегических направлений.

Особо стоит отметить в этой связи все четыре государственные программы по развитию регионов, которые создали новые основы для диверсификации экономики и ее эффективной интеграции в мировую систему связей, и в дальнейшем повышении уровня инфраструктуры и коммунальных услуг, но прежде всего - в постоянном повышении уровня жизни населения. Имеющие глаза да увидят, сколь огромная разница в массовом са-

мосознании населения между сегодняшним днем и, допустим, 2004-м годом.

В настоящее время прорабатываются возможности расширения географии экспорта азербайджанской продукции. Основная цель - расширить доступ конкурентоспособной и качественной местной продукции на зарубежные рынки под торговой маркой Made in Azerbaijan. В результате успешной реализации государственных программ экспорт перерабатывающих предприятий агропрома в прошлом году, даже несмотря на пандемию, вырос в сравнении с циклом ранее на пятую часть, а это весомое подкрепление для валового внутреннего продукта.

Есть еще один момент - население нашей страны даже не заметило, как шагнуло вперед, так как политическое руководство Азербайджана проделало колossalную работу по применению информационных и коммуникационных технологий. Начало было положено в деятельности госу-



дарственных органов, затем была сформирована соответствующая правовая база, после чего практически все государственные учреждения, завязанные на общении с гражданами, начали предоставлять населению электронные услуги, устранившие бюрократические препоны и даже гипотетическую коррупцию.

«Мы доказали, что мы великий народ. Мы доказали, что проявляем солидарность, единство, и это единство уже существует в обществе. Но после этой Победы оно поднялось на еще более высокий уровень. Это единство позволило нам возродить освобожденные от оккупации земли, за максимально короткий срок вернуть на эти земли наших вынужденных переселенцев. Карабахский регион, наш прекрасный исторический край словно рождается заново, вернется к жизни, возродится. Карабах - неотъемлемая часть Азербайджана и один из красивейших уголков планеты, который обязательно станет настоящим раем».

Это и есть следствие ком-