

“В путь-дорогу дальнюю...”

О, наличии нефти на Абшероне известно с давних времен. Долгое время бакинская нефть добывалась кустарным способом и использовалась, главным образом, для осветительных и лечебных целей в Азербайджане, странах Ближнего Востока, Индии, Средней Азии и России, куда она вывозилась.

С появлением в 1871 году первой буровой скважины, дальнейшим развитием нефтедобычи методом бурения и, особенно, с отменой откупной системы в начале 70-х годов XIX века, нефтедобыча резко увеличилась. Весьма актуальным стал вопрос об усовершенствовании транспортировки нефти из основных районов ее добычи (Сабунчи, Сураханы, Балаханы) на бакинские перерабатывающие заводы и в бакинский порт для отправки через Каспий в центральные районы России, что долгое время осуществлялось караванным способом, в деревянных бочках и бурдюках, число которых, достигало десятки тысяч.

Этот способ перевозки нефти обходился довольно дорого и препятствовал дальнейшему развитию нефтяного дела. Бакинские нефтепромышленники для получения все больших прибылей были заинтересованы в строительстве железнодорожной линии и трубопроводов. Таким образом, без преувеличения можно сказать, что бакинская нефть, ее промышленная разработка, породили строительство рельсовой дороги в Баку.

В 1878 году был издан указ, согласно которому началось строительство железной дороги в Азербайджане по линии Баку - Сураханы - Сабунчу протяженностью 20 км. Строительство железной дороги было завершено 20 января 1880 года. Впервые в мире нефть стали перевозить в цистернах. Этот день вошел в историю как день основания железной дороги Азербайджана.

Для транспортировки азербайджанской нефти в черноморские порты, а затем в западные районы России и европейские страны в 1883 году была сооружена магистральная железнодорожная линия Баку - Тбилиси - Батуми. В 1890 году была построена магистральная линия Баладжары - Дербент протяженностью 231 км. В 1900 году Баку был соединен с Абшеронской сетью железных дорог, на севере открылась линия Баку - Тихорецкая, по которой бакинская нефть отправлялась в центральные и западные районы России. 1908 год ознаменован открытием линии Джульфа - Норашен (113 км).

Электрификация железной дороги впервые была осуществлена в Азербайджане на линии Баку - Сабунчи в 1925 году. На все работы, значительные по своим масштабам и сложности, ушло всего 14 с половиной месяцев. 6 июля 1926 года состоялось праздничное открытие электрички.

В настоящее время развернутая длина главных путей равна 2944,3 км эксплуатационная - 2115,7 км из них 806,2 км - двухпутные линии. Из общей эксплуатационной длины дороги 1269,5 км (60%) электрифицированы, 1650 км оборудованы автоблокировочной системой сигнализации. На дороге имеется 176 станций, из которых две - Баладжары и Ширван являются крупными автоматизированными горочными сортировочными станциями, 12 имеют контейнерные площадки с необходимыми механизмами и машина-



ми. 3 станции - Кишлы, Гянджа и Хырдалан проводят операции с большегрузными контейнерами. Если в первые десятилетия развития железной дороги в Азербайджане было тесно взаимосвязано с развитием нефтедобычи и нефтепереработки, то во второй половине XX века она не только успешно обслуживала динамично развивающуюся многоотраслевую экономику республики, но также выполняла большой объем транзитных перевозок в соседние страны. Достаточно отметить, что в начале 90-х годов азербайджанская железная дорога осуществляла относительно высокие объемы перевозок. В эти годы грузооборот дороги превышал 40 млрд. тонн, а объем перевозок составлял до 100 млн. тонн в год.

Сегодня азербайджанская железная дорога оснащена современными техническими средствами. Благодаря этому и своему географическому положению, она занимала важное место в общей системе сети железных дорог бывшего Советского Союза. В то время из 100 крупных решающих сортировочных станций две (Баладжары и Ширван) и из 100 крупных решающих грузовых станций - три (Баку-грузовая, Кишлы и Сумгаит) приходились на азербайджанскую железную дорогу. Основные линии дороги оборудованы автоматической блокировкой системы сигнализации. Северное направление дороги до границы с Россией и Западное направление до границы с Грузией - двухпутное и полностью электрифицировано.

Начало 90-х годов XX в. было тяжелым периодом как для всей экономики республики так и для дороги. Разрыв ранее существовавших экономических связей отрицательно повлиял и на работу железной дороги. Навязанный Азербайджану конфликт вокруг Нагорного Карабаха еще более усугубил положение. В 1992 году Армения закрыла движение поездов на Мегринском участке железной дороги, являющимся единственным связующим звеном между Нахчыванской Автономной Республикой и остальной частью Азербайджана. Более десяти лет Нахчыван испытывает на се-

бе тяжелые последствия антигуманной блокады. В результате войны более 140 км железнодорожных линий оказалось под армянской оккупацией, вся железнодорожная инфраструктура и подвижной состав были уничтожены.

В мае 1993 года в городе Брюсселе на Международной конференции Евросообщества с участием Азербайджана, Армении, Грузии, Казахстана, Киргизии, Таджикистана, Туркменистана и Узбекистана было положено начало программе ТРАСЕКА. Здесь было принято Соглашение о внедрении программы технического содействия, финансируемой Европейским союзом и имеющей своей целью способствовать развитию транспортного коридора в направлении Запад - Восток, из Европы с пересечением Черного моря и далее через Кавказ и Каспийское море с выходом на Центральную Азию. Работа по реализации программы ТРАСЕКА осуществляется в тесном сотрудничестве с международными финансовыми институтами.

Для улучшения возможностей перевозить международные грузы Азербайджанская государственная железная дорога обратилась к международным организациям: стала членом Совета по Железнодорожному транспорту СНГ, членом ОСЖД и МСЖД. Перевозки товаров в СНГ и балтийских странах регулируются международными тарифными соглашениями.

В сложный переходный период Азербайджанской государственной железной дороге большую поддержку оказал Европейский союз. Дорога получила безвозмездную техническую и финансовую помощь в размере более 4 млн. долларов, которая направлена на ремонт и реконструкцию двух крупных мостов, закупку двух котельных установок для промывки цистерн паром, приобретение запчастей. Также был получен грант в размере 6 млн. долларов на прокладку фибер-оптического кабеля от Баку до границы с Грузией, который улучшит связь вдоль всего маршрута. В 2002 году на дороге завершилась работа по укладке кабеля и обновленная система связи на этом участке дороги вступает в эксплуатацию. Гранты из других источников включают 1,2 млн. долларов. Они будут использованы для покупки нового оборудования.

Европейский банк реконструкции и развития предоставил кредит на 20 миллионов долларов для реконструкции инфраструктуры Азербайджанской государственной железной дороги на маршруте Шелкового Пути. За счет кредита у австрийской фирмы «Плассер-Тойрер» закуплены две современные высокопроизводительные машины для ремонта, введен в эксплуатацию завод по производству железобетонных шпал по немецкой технологии, с производительностью 350.000 шпал в год. Будет произведен капитальный ремонт 70 км пути на участке Баку - Беюк-Кясик и реконструкция промывочно-пропарочной станции.

Соглашение о координации деятельности железных дорог между Азербайджанской Республикой, Грузией, Туркменистаном и Узбекистаном стало началом постепенной стабилизации ситуации. В конце 1996 года впервые была организована маршрутная контейнерная перевозка между Баку и Потти (Грузия).

Подтверждением взвешенной экономической политики Азербайджанской Республики явилась состоявшаяся в сентябре 1998 года в Баку Международная конференция по восстановлению исторического Шелкового Пути, где приняли участие представители 32 государств и 13 международных организаций. В числе рассмотренных и принятых документов было и Многостороннее соглашение о международных транзитных перевозках, а также пять технических приложений, в том числе, о сотрудничестве в области железнодорожных перевозок. В 1998 году наряду с нефтеналивным терминалом построена новая железнодорожная станция Дюбенди, через которую за 4 года 8 месяцев перевезено 9,1 млн. тонн сырой нефти.

Уже имеются ощутимые результаты от проектов помощи в развитии инфраструктуры по линии ТРАСЕКА. Если в 1996 году

дорога перевозила всего лишь около 650.000 тонн через коридор Восток - Запад, то к концу 2001 года годовой тоннаж достиг 7 миллионов тонн. Увеличение объема перевозок и сложившееся трудное положение на железной дороге, вызванное старением основных фондов, потребовали срочного проведения целого ряда организационно-технических мероприятий, направленных на оздоровление пути, подвижного состава и других основных средств дороги. За относительно короткий срок была создана собственная база по капитальному ремонту локомотивов, грузовых и пассажирских вагонов, ускорено проведение капитального и среднего ремонта пути, крупных и мелких мостов, отслуживших свой срок. Только на участке Баку - Беюк-Кясик, эксплуатационная длина которого 1006 км, около 300 км требует капремонта пути. Средствами дороги на этом участке произведен капитальный и средний ремонт более 70 км пути.

С 1997 года восстановлено движение межгосударственных пассажирских поездов в северном направлении, открыты новые маршруты в местном сообщении. Впервые на дороге внедрена технология капитального ремонта локомотивов, пассажирских и грузовых вагонов, других видов подвижного состава. В результате, был удовлетворен спрос дороги в технически исправном подвижном составе, экономлено большое количество материальных средств и, главное, 2 тысячи железнодорожников получили новые рабочие места. Внедрение новых технологий, компьютеризация, ремонтно-благоустроительные работы, меры по улучшению условий труда охватили все хозяйства и предприятия дороги. Так, локомотивное депо Баку перебазируется под капитальный ремонт электровозов, вагонное депо Баку - под объем капитального ремонта пассажирских, вагонные депо Аляты и Гянджа - под объем капитального ремонта грузовых вагонов. На дороге около 60% пассажирского вагонного парка было не пригодно к эксплуатации. В связи с чем в 1997 году впервые было принято решение об организации на базе Вагонного депо Баку капитального ремонта пассажирских вагонов. Все это позволило в кратчайший срок произвести капитальный ремонт пассажирских вагонов, доведя их техническое состояние до уровня международных стандартов. Благодаря этим мерам было восстановлено курсирование международных пассажирских поездов: Баку - Москва, Баку - Киев, Баку - Ростов, Баку - Харьков, Баку - Астрахань, Баку - Брест, Баку - Тбилиси, Нахчыван - Тебриз.

Перечисленное является частью проведенных больших работ по обновлению и развитию дороги. Структурные изменения, ликвидация лишних, дублирующих звеньев в управлении производством, создание новых производственных объединений на базе ликвидированных служб и отделений обеспечило оперативное управление предприятиями, повысило производительность и качество работ. Был разработан трехэтапный процесс совершенствования структуры управления, два из которых уже завершены. По всем ведущим отраслям хозяйства были созданы производственные объединения с самостоятельным балансом, что позволило ликвидировать отраслевые службы и отделения железной дороги и на этой основе заменить трехступенчатое на гибкое двухступенчатое управление. На основе Государственной программы ряд предприятий и организаций дороги приватизированы и акционированы. Реализация третьего этапа предполагает преобразование предприятий и организаций, непосредственно не связанных с перевозочной деятельностью, в акционерные общества или в частные предприятия.

Несмотря на трудности, Азербайджанская государственная железная дорога целенаправленно реформируется, меняет структуру управления, старается не отставать от процессов развития и технического прогресса, осуществляемых на железных дорогах мира. ■

Пресс-центр Управления азербайджанской государственной железной дороги