

UOT 792

<https://doi.org/10.59849/2311-8482.2024.2.247>

ÇİMNAZ AYDINOVA*

İŞĞALDAN AZAD OLUNMUŞ ƏRAZİLƏRDƏ NƏQLİYYAT İNFRASTRUKTUR QURĞULARIN BƏRPASINA DAİR BEYNƏLXALQ TƏCRÜBƏ

Çağdaş zamanımızda integrasiya proseslərinin inkişafı digər iqtisadi amillərlə yanaşı, nəqliyyat amili də vacib əhəmiyyət kəsb edir. Son zamanlar nəqliyyat iqtisadi inkişafda olduqca böyük rola malikdir. Odur ki, nəqliyyat infrastrukturunun və infrastruktur qurğuların yenidən və müasir tələblər səviyyəsində qurulması zamanımızın ən aktual məsələlərindən birinə çevrilmişdir. 27 sentyabr 2020-ci il tarixində başlayan 44 gün davam edən, tarixə “Vətən müharibəsi” kimi qızıl hərflərlə yazılmış bu şərəfli müharibə zamanı Azərbaycan Respublikasının İlham Əliyevin rəhbərliyi, qəhrəman xalqımızın dəstəyi ilə məğlubedilməz ordumuzun şücaəti nəticəsində 30 ildən artıq bir müddətdə erməni vandallarının işğalı altında olan ərazilərimiz nəhayət ki, xalqımıza geri qaytarıldı. Hazırda işğaldan azad olunmuş ərazilərdə geniş miqyaslı quruculuq-bərpa işləri həyata keçirilməkdədir. Təqdim olunan məqalədə işğaldan azad olunmuş ərazilərdə həyata keçirilən bərpa-quruculuq işləri zamanı, eləcə də nəqliyyat infrastrukturunu sahəsində həyata keçirilən quruculuq və bərpa işlərində beynəlxalq təcrübədən bəhs edilir.

***Açar sözlər:** nəqliyyat infrastrukturunu, infrastruktur qurğular, “Böyük qayıdış”, “Vətən müharibəsi”, SMART nəqliyyat.*

Giriş

27 sentyabr 2020-ci il tarixində başlayan 44 gün davam edən, tarixə “Vətən müharibəsi” kimi qızıl hərflərlə yazılmış bu şərəfli müharibə zamanı Azərbaycan Respublikasının İlham Əliyevin rəhbərliyi, qəhrəman xalqımızın dəstəyi ilə məğlubedilməz ordumuzun şücaəti nəticəsində 30 ildən artıq bir müddətdə erməni vandallarının işğalı altında olan ərazilərimiz nəhayət ki, xalqımıza geri qaytarıldı. Hazırda işğaldan azad olunmuş ərazilərdə geniş miqyaslı quruculuq-bərpa işləri həyata keçirilməkdədir. Bu bərpa-quruculuq işlərinin əsasında da məhz nəqliyyat infrastrukturunu və infrastruktur qurğularının bərpası və yenidən qurulması dayanır. Erməni tapdağından azad olunmuş rayonların bərpa edilməsi məqsədilə atılmış ilk addımlardan biri də avtomobil yollarının tikintisi idi. Qarabağın yenidən qurulmasına və inkişafına aparən “Böyük qayıdış” proqramında, birinci mərhələ işğal altında olan rayonlarda yenidən nəqliyyat infrastrukturunun tikintisi və yaradılışıdır. Hal-hazırda işğaldan qurtulmuş regionda böyük həcmli avtomobil yolları çəkilir, yeni və müasir tələblərə cavab verən körpülər, tunellər, keçidlər və digər infrastruktur qurğular inşa edilir.

İşğaldan azad olunmuş ərazilərdə nəqliyyat infrastruktur qurğularının bərpasına dair beynəlxalq təcrübə.

Müharibələr zamanı ölkələrin dağıdılmış iqtisadiyyatı və infrastrukturunu yeni bərpa edilməsi məsələsi bir çox dövlətlərin üzləşdiyi mühüm problemlərdən biri olmuşdur. XX yüzillikdə I və II dünya savaşlarından sonra Avropa qitəsinin bir sıra dövlətləri, Çar Rusiyası, daha sonra SSRİ, Cənub-Şərqi Asiya ölkələrindən Yaponiya, lokal savaşlar görmüş Livan, Vyetnam, İran, müasir zamanımızda isə Rusya Federasiyası, Gürcüstan Respublikası, eyni zamanda Balkan ölkələri, Şərqi ölkələrindən Əfqanıstan, Suriya, İraq və Ukrayna dövlətləri hazırda bu kimi problemlərlə qarşı-qarşıya qalmışdır.

Hazırda Mərkəzi Qafqazın Azərbaycanla həmsərhəd olan başqa bir ölkəsi – Gürcüstan – hərbi toqquşmalar nəticəsində bütün yerüstü tikililəri, demək olar ki, tam dağılmış ərazilərinin bərpası ilə bağlı nəhəng problemlərlə üz-üzədir. Məlumdur ki, Gürcüstanın iki muxtar ərazi qurumu - Abxaziya və Cənubi Osetiya, artıq 15 ildən yuxarıdır ki, onun beynəlxalq səviyyədə tanınan sərhədlər çərçivəsində bütövlüyünü rədd edir, ayrılaraq müstəqil dövlət qurmağa, yaxud Rusiya Federasiyasının tərkibinə

daxil olmağa can atır.

2008-ci ilin yayında Gürcüstan bunların birini - Cənubi Osetiyanı yenidən öz suverenliyi altına qaytarmaq məqsədi ilə hərbi aksiya həyata keçirdi. Bu aksiyanın gedişində, xüsusilə də Rusiya hərbi qüvvələrinin müdaxiləsindən sonra başlamış irimiqyaslı müharibə nəticəsində Gürcüstan ərazisinin böyük bir hissəsi darmadağın oldu, bu ərazidəki həyat təminatı sistemləri və infrastruktur tamamilə yararsız hala düşdü. Hazırda dünya birliyi Abxaziya və Cənubi Osetiyanın Rusiya Federasiyası tərəfindən müstəqil dövlət kimi tanınmasından sonra daha da müşkülə düşmüş Rusiya-Gürcüstan konfliktini həll etmək məqsədi ilə fəal çalışmaqdadır. Böyük ehtimalla söyləmək olar ki, münafişənin tezliklə çözülməyə təqdirdə Gürcüstan azad edilmiş ərazilərini bərpa etməklə bağlı ciddi problemlərlə üzləşəcəkdir və bunlar Azərbaycan torpaqlarının konfliktsonrası reabilitasiyası problemləri ilə eyni təbiətə malik olacaqdır.

Beynəlxalq təcrübəyə baxsaq görərik ki, Avropa dövlətlərindən olan Fransa və İtaliya Respublikaları öz iqtisadiyyatlarının bərpaşını Marşal planına əsasən reallaşdırma bilmişdilər [1]. Başqa konflikt sonrasına bərpaya köməklik kimi qeyd olunan plan dairəsində edilən köməkləyin idxal olunan materiallar və xidmətlərlə əlaqəsi var idi. Həmçinin bu köməklərdən istifadə edilməsi Amerika Birləşmiş Ştatlarının büdcə və xərc layihələrinin təsdiq edilməsindən asılı idi. Araşdırmalar göstərir ki, Fransa və İtaliya irəli sürülən bu proqramın şərt və gözləntilərindən qəti şəkildə uzaqlaşaraq dövlətin əlaqəli sahələrinin daha böyük həcmdə maliyyələşdirdikləri üçün bərpa siyasəti istiqamətində böyük uğurlar qazana bilmişlər.

Təbii ki, ölkəmiz üçün qeyd olunan bərpa mərhələləri zamanı beynəlxalq təcrübədən istifadə edilməsi olduqca zəruridir. Səmərəli post-konflikt modelinin reallaşdırılması məqsədilə daha yüksək keyfiyyət daşıyan institusional mühitin yaradılması, investisiya mənbələrinin əlçatan olması, ölkədə keçirilən islahatlarda məhələləyin təmin edilməsi olduqca zəruri faktordur.

Tarixə nəzər saldıqda görərik ki, baş verən savaşlardan, toqquşmalardan sonra məğlub ölkənin qalib ölkəyə ödədiyi kompensasiya, reparasiya və başqa bu kimi təzminat formaları dünya praktikasında mövcuddur. Məsələn, 1870-1871-ci illərdə baş vermiş Fransa-Prusiya müharibəsi zamanı Prusiya ilə Fransa arasında imzalanan Frankfrut sazişinə əsasən Fransa Prusiyaya kompensasiya kimi 5 il müddətində 5 milyard qızıl frank ödəməli olmuşdur [2]. Hətta Fransa tərəfindən bu təzminat ödənilənə qədər Prusiya ordusunun bir hissəsi Fransa ərazisində saxlanılmışdır. I Dünya müharibəsindən sonra isə Almaniyaya həm günahkar sayılmış, həm də ondan müharibədən zərərçəkmiş dövlətlərə 132 milyard qızıl frank təzminat ödənilməsi tələb edilmiş və bu təzminat 92 il ərzində ödənilib başa çatmışdır [3].

Beynəlxalq təcrübəyə əsasən, postkonflikt ərazilərinin bərpa və quruculuq proqramlarının həyata keçirilməsində münafişə bitmiş zonaların yenidən canlandırılmasında başlıca mənbə regiondaxili hərəkətverici qüvvələrin bu işdə səfərbər edilməsidir. BMT-nin İnkişaf Proqramına əsasən yerli iqtisadi fəallar bərpa və quruculuq layihələrində ciddi şəkildə iştirak edirlər. Onlar daha qətiyyətlə, çox çalışqanlıqla və innovativlik nümayiş edərək özləri də əlavə dəyər yaratmağı bacarırlar. Bu vaxt Fond ən gözəl vasitəçi rolunu ifa edir. Belə ki, milli sahibkarların, investorların işğaldan azad olunmuş ərazilərə qoymaq istədikləri investisiyalara idarəedici funksiyalarını həyata keçirir.

Dünya təcrübəsinə nəzər saldıqda görmək olar ki, tam dağıdılmış yaşayış məskənlərinin bərpa olunmasına aid çax sayda nümunələr mövcuddur. Bu nümunələrdən yola çıxaraq yaşayış məskənlərini yenidən quran ölkələri iki qismə ayırmaq mümkündür: öz keçmiş tarixi, vətəndaşı, onun əmlak hüquqlarına hörmətlə yanaşan və yanaşmayan.

II Dünya savaşıdan sonra dağıdılmış Avropa qitəsinin şəhər və yaşayış məntəqələrinin bərpaşında bu səpkili yanaşma özünü biruzə vermişdir. Buna misal olaraq 3 şəhəri göstərmək olar: Drezden, Varşava və Minsk.

Yuxarıda qeyd olunan ilk iki şəhərin mərkəzi tarixi hissəsi olduğu kimi bərpa olunmuşdur. Tarixi abidələrin bərpaşını on illər boyu davam etmişdir. Drezdendə bəzi bərpa işlərinə hətta Almaniyaya 1990-cı ildə birləşəndən sonra start verilmişdir. Varşavanı bərpa edərkən təkcə arxitekturanı yox, eyni zamanda binaların əvvəlki rəngini də saxlamışdılar. Bu öz tarixinə, tarixi yaddaşına saygı ilə yanaşan bir dövlətin davranış mədəniyyətindən irəli gəlirdi.

Minskinin bərpaşında isə biz fərqli davranış müşahidə edirik Şəhəri dairəvi sistem üzrə qurulmuş,

sanki Moskva şəhərinə oxşadaraq yenidən yenidən inşa etmişdilər. Tarixi Minskidən demək olar ki, heç bir əsər qalmamışdı. Bəhs olunan şəhərə məxsus tarixi küçələrinin əvəzində geniş prospektlər inşa edilmiş, tarixi binaların yerində stalinizmin təbliği olan neoklassizm stilində meydanlar salınmış, evlər tikilmişdi.

Beynəlxalq təcrübə tədqiq etdiyimiz zaman məlum olmuşdur ki, qədimdən şəhərlər salınarkən əsasən mərkəzi meydan ətrafında salınmış, piyada yolları burada kəşmişdi. Sonrakı dövrlərdə isə şəhərlərin salınmasına su və dəmiryolu nəqliyyatının inkişaf etməsi əhəmiyyətli dərəcədə təsir göstərmişdir. Bu təsiri biz, limanların və dəmir yolu vağzallarının şəhər layihələndirilməsinə etdiyi müdaxilədə, eləcə də yükdaşıma və ictimai nəqliyyat üçün alternativ yol infrastrukturalarının salınmasında görə bilərik.

Müasir dövrümüzdə sənayenin avtomobil sektorunun inkişafı şəhərlərin görkəminə xüsusi dəyişiklik gətirmişdir. ABŞ-da - Nyu-Yorkda 1939-cu ildə keçirilən Ümumdünya sərgisi zamanı çağdaş şəhərin avtomobil yolları və körpüləri əhatə edən sxem təqdim olunmuşdur ki, bu sxem XX əsrin 70-ci illərinin sonunadək şəhərsalmanın əsasını təşkil edirdi. Həmin sxemə əsasən şəhərlərdə minik avtomobillərinin rahat hərəkəti parkinqinə uyğun olan şəhərsalma planlaşdırılmışdır. Buna baxmayaraq Avropada biz bunun əksini müşahidə edirik. Belə ki, burada şəhər planlaşdırılmasında şəxsi nəqliyyat vasitələrinin əsas yerə malik olmadığını görürük. Bu baxımdanda 70-ci illərdən başlayaraq şəhər planlaşdırılmasına münasibətdə dəyişiklik baş vermişdi. Belə ki, Avropa şəhərlərində ilkin olaraq ictimai nəqliyyatın inkişafı əsasında şəhər layihələndirilməsi həyata keçirilməyə başlanmışdır. Məsələn üçün deyə bilərik ki, Niderlandın şəhərsalma planında 90-cı illərə qədər avtomobillərin sayının çoxalmasına imkan verildiyi halda, 90-cı illərdən sonra bu istiqamət tamamilə dəyişilmiş və şəhərlərdə avtomobillərin sayının iki dəfədən çox azalması xətti götürülmüşdür. Bu plan təkcə Avropa dövlətlərində deyil, eyni zamanda ABŞ-da Portlend, Kanadada Vankuver, Braziliyada Kuritiba kimi şəhərlərdə də uğurla həyata keçirilmişdir.

Avropanın nəqliyyat infrastruktur qurğularının layihələndirilməsini tədqiq edərkən müşahidə edirik ki, tranzit təyinatlı tikintilər mövcud olan stansiyalardan və yaxud da dayanacaqlardan ən azı 400-800 metr məsafə uzaqlıqda yerləşir ki bu da piyada zonasına yeterli şəkildə yerləşmiş olur. Ümumiyyətlə II Dünya savaşından sonrakı dövrdə salınan bir çox Avropa şəhərləri əsasən tranzit təyinatlı planlaşdırma xarakterinə malik olduğu müşahidə olunur.

Qeyd etmək lazımdır ki, bu tipli planlaşdırmadan nəqliyyat yollarına təyin olunmuş inkişafdan fərqləndirmək mütləq vacibdir. Belə ki, tranzit təyinatlı layihələndirmə əsasən ictimai nəqliyyatın genişləndirilməsinə əlverişli şərait yaradır, tikintilərin ərazi boyu dağılıqlığının, yayılmasının qarşısını alır, eyni zamanda piyadaların rahatlığına şərait yaradır. Bu planlaşdırmada piyada keçidləri, hərəkət hissəsinin darlaşdırılması və s. vacib məsələdir. Eyni zamanda bu planlaşdırmada şəxsi avtomobillərin saxlanma yerlərində azalması əsas şərtlərdən biridir.

Nəqliyyat infrastrukturlarından danisarkən parkinqlərə də diqqət ayrılmalıdır. Avropa ölkələrində parkinqlərin idarə olunmasına xüsusi önəm verilir ki, burada əsas 3 parkinqlərin idarə olunması növü vardır.

1. Toplanmış dayanacaqları- bu əsasən şəhərləri giriş “qapılarına” yaxın ərazidə salınan dayanacaqlardır ki, burada şəxsi avtomobillər saxlanılaraq insanlar ictimai nəqliyyat vasitəsilə şəhərlərə daxil olub hərəkət edirlər. Burada məqsəd şəhər daxilində avtomobil sıxlığının qarşısını almaq və tıxacları minimuma endirməkdir. Adətən belə dayanacaqlar metropoliten stansiyalarında və dəmir yolu vağzallarında salınır, çox vaxt ya pulsuz istifadə olunur və yaxud da az miqdarda vəsait müqabilində istifadə edilir.

2. Paralel dayanacaqlar- bu əsasən şəhərlərin mərkəzi hissələrində nəqliyyatın sıxlığının bitdiyi saatlarda və yaxud birtərəfli magistralların kənarlarında nəqliyyatın hərəkətinə paralel olaraq nəqliyyat vasitələrinin ödənişli park edilməsi üçün nəzərdə tutulmuş dayanacaqlardır. Bu kimi dayanacaqlarda xüsusi kassa tipli aparatlar quraşdırılır və bu aparatlara müəyyən olunmuş məbləği ödəyərək burada müəyyən saat ərzində avtomobili saxlamaq mümkün olur. Əksər şəhərlərdə bu saat 17-dən səhər saat 09-dək olan müddəti əhatə edir.

3. Adi dayanacaqlar - belə dayanacaqlar heç bir şeydən asılı olmayaraq ödəniş müqabilində nəqliyyat vasitələrinin saxlanmasını təmin edir. Bunlar əsasən binaların alt hissəsində, daxilində, üst

hissəsində, həyətlərində olan xüsusi ayrılmış yerlərdə salınır.

Dünya təcrübəsinin təhlil edərəkən görürük ki, artıq dünyada “smart şəhər” layihələri önəmli yer tutur. Nəqliyyat infrastrukturalarının smartlaşdırılması müasir dünyanın qarşısında duran ən mühüm məsələlərdən biridir. Smart şəhərdə smart nəqliyyat texnologiyaları süni intellekt vasitəsi ilə mütəmadi şəkildə yollardakı avtomobil axınının gedişinə nəzarət edir, tıxacların yaranması səbəblərini analiz edir və mümkün həlləri barədə təkliflər irəli sürür, müxtəlif səbəblərdən yollarda yaranmış sıxlıq barədə mərkəzi idarəetmə təşkilatına müvafiq informasiyanı ötürür, habelə konkret yol kəsiyindəki cari yüklənmə barədə yollarda quraşdırılmış tablolar və onlayn xidmətlər vasitəsi ilə həmin yol kəsiyinə yaxınlaşan sürücülərə məlumatlar verir, müqayisəli alternativ yol imkanları təqdim edir, tənzimlənən yol ayrıclarında avtomobil axınının miqdarından və prioritetlərdən asılı olaraq tənzimləmə aparır (bu tənzimləmə istənilən an əl ilə idarəetmə rejiminə keçirilə bilər), yolların cari texniki vəziyyəti barədə məlumat verməklə zədələnən və ya sıradan çıxan yol infrastrukturunu avadanlıqlarının cari və normativ texniki göstəricilərini onlayn rejimində təqdim edir, hava şəraiti, klimatik vəziyyət və ekstremal hallar da nəzərə alınmaqla yolların tənzimlənməsi üçün prosedur təklifləri irəli sürür, ictimai nəqliyyatın normal fəaliyyəti və üstün keçid imkanına malik operativ nəqliyyat vasitələrinin təhlükəsiz və cəld hərəkəti üçün şərait yaradılmasını təmin edir, yolların vaxtında və doğru işıqlandırılmasına texnoloji nəzarəti və digər funksiyaları həyata keçirir. Arxa planda isə smart planlaşdırma aparılır, genişləndirilməsinə ehtiyac olan yollar, normativlərə cavab verməyən yollar, mövcud yollara alternativ daha qısa və ya daha geniş ötürücülük qabiliyyətinə malik yolların salınması üçün, habelə yeni piyada keçidlərinin yaradılmasına ehtiyac üzrə müvafiq təkliflər irəli sürür, nəqliyyat vasitələrinin texniki baxışı, icbari sığortası və mülkiyyət hüququ məsələlərinin sistemləşdirilməsini aparır, yol nəqliyyatı hadisələrinin qarşısının alınması üçün intellektual həllər təklif edir, zəruri yol tənzimlənmələrinin aparılması üçün ilkin məlumatları təqdim edir.

Nəqliyyat vasitəsi səviyyəsində İoT texnologiyalarının tətbiqi avtomobillər (habelə yol nəqliyyatının digər iştirakçıları və yol infrastrukturunu) arasında interval və məsafənin qorunması, habelə zəruri tormozlamanın vaxtında və effektiv şəkildə həyata keçirilməsi, çöl işıqlanmanın düzgün aparılması, gərəkli zamanda dönmə işıqlarına dair tövsiyələr, ictimai nəqliyyat vasitələrində isə cari məkan məlumatları, dayanacağa yaxınlaşma və onu tərk etmə məlumatları, öndə gedən və arxadan gələn eyni marşrut üzrə hərəkət edən digər nəqliyyat vasitələri barədə məlumatlar, öncədən müəyyən edilmiş gediş qrafikinə uyğunluq və s. məsələlər öz həllini tapır. İnfrastruktur səviyyəsində - avtomobil yollarında svetoforun cari göstəricisi, yolların cari vəziyyəti, hava şəraitinin hazırkı və proqnozlaşdırılan vəziyyəti barədə sürücülərə məlumat verən onlayn elektron operativ sistem, ictimai nəqliyyat vasitələrinin dayanacaqlarının texnoloji vasitələrlə, alternativ enerji mənbələrindən istifadə və gözləmədə olan şəxslər üçün isitmə/soyutma vasitələri ilə, WiFi qoşuntulu internet, şarjetmə imkanları ilə təminatı, ekstremal hallar üçün təcili yardım çağırış düyməsi, ilkin tibbi yardım vasitələri, gecə görüntülü müşahidə kameraları, kompleksləşdirilmiş zibil qutuları ilə təhciz edilməsi, marşrutların hərəkət tablosu, ödəniş terminalları və digər avadanlıqlarla təhcizatı məsələləri nəzərdə tutula bilər.

“Smart şəhər”də elektron və onlayn növbətutma və ödəniş parkinq xidmətlərinin təşkilinin əsas məsələlərindəndir. Xüsusilə yeraltı parkinqlərdə İoT texnologiyalarının tətbiqi işin əsasını təşkil edir. Digər bir məsələ “smart şəhər”də avtomobil tıxacı probleminin istisna olunmasıdır ki, bunun da ən uğurlu nümunəsi Sinqapur timsalında avtomobil yollarının yer altına keçirilməsi məsələsidir.

Nəticə

Beləliklə, işğaldan azad olunmuş ərazilərdə nəqliyyat infrastrukturunu qurğularının yenidən qurulması sahəsində dünya təcrübəsinin öyrənilməsi olduqca böyük əhəmiyyətə malikdir. Xüsusilə də Sinqapur kimi dünyanın ən smartlaşmış şəhər dövlətinin praktikasından yararlanma biləcəyimiz bir çox sahələr var və yaxın gələcəyə yönəli ümumi inkişaf xəttinin müəyyən edilməsi üçün istifadə edilə bilər. Məsələn, ekoloji tarazlığın qorunması üçün atıla biləcək ən əhəmiyyətli məsələlərdən biri iri şəhər mühitində avtomobil yollarının yerin altına salınması, yerüstü sahələrdə daha çox velo və piyada yollarının salınması məsələsinə diqqət yetirilməsidir.

ƏDƏBİYYAT

1. https://azertag.az/xeber/Fuzuli_Beynelxalq_Hava_Limaninin_achilis_merasimi_olub_Prezidentler_Ilham_Aliyev_ve_Receb_Tayyib_Ardogan_achilis_merasiminde_istirak_e_dibler_YENILANIB_VIDEO-1908966
2. Qarabağ və Şərqi Zəngəzurun İqtisadi Potensialının Sektoral Qiymətləndirilməsi pdf
3. Саламзаде А.В.Архитектура Азербайджана XVI-XIX вв.Баку, 1964

**Azərbaycan Memarlıq və İnşaat Universitetinin magistranti*

Chimnaz Aydınova

**INTERNATIONAL EXPERIENCE ON RESTORATION OF TRANSPORTATION
INFRASTRUCTURE FACILITIES IN LIBERATED TERRITORIES**

In our modern times, the development of integration processes, along with other economic factors, the transport factor is also important. Recently, transport has a very large role in economic development. Therefore, the reconstruction of transport infrastructure and infrastructure facilities at the level of modern requirements has become one of the most urgent issues of our time. During this glorious war, which began on September 27, 2020 and lasted for 44 days, written in golden letters in history as the “Homeland War”, the leadership of Ilham Aliyev of the Republic of Azerbaijan and the bravery of our invincible army with the support of our heroic people, which had been under the occupation of Armenian vandals for more than 30 years, our territories were finally returned to our people. At present, large-scale construction and restoration works are being carried out in the territories freed from occupation. The presented article talks about the international experience during the restoration and construction works carried out in the territories freed from occupation, as well as in the construction and restoration works carried out in the field of transport infrastructure.

Keywords: *transport infrastructure, infrastructure facilities, “Great Return”, “Homeland War”, SMART transport.*

Чимназ Айдинова

**МЕЖДУНАРОДНЫЙ ОПЫТ ВОССТАНОВЛЕНИЯ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ
ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ОСВОБОЖДЕННЫХ ТЕРРИТОРИЯХ**

В наше современное время развития интеграционных процессов наряду с другими экономическими факторами важен и транспортный фактор. В последнее время транспорт играет очень большую роль в экономическом развитии. Поэтому реконструкция транспортной инфраструктуры и объектов инфраструктуры на уровне современных требований стала одной из самых актуальных проблем современности. В ходе этой славной войны, начавшейся 27 сентября 2020 года и продолжавшейся 44 дня, вошедшей золотыми буквами в историю как «Родинная война», руководство Азербайджанской Республики Ильхама Алиева и храбрость нашей непобедимой армии с Благодаря поддержке нашего героического народа, который более 30 лет находился под оккупацией армянских вандалов, наши территории были наконец возвращены нашему народу. В настоящее время на освобожденных от оккупации территориях ведутся масштабные строительные-восстановительные работы. В представленной статье

говорится о международном опыте при проведении восстановительно-строительных работ на территориях, освобожденных от оккупации, а также при строительно-восстановительных работах, проводимых в сфере транспортной инфраструктуры.

Ключевые слова: *транспортная инфраструктура, объекты инфраструктуры, «Великое возвращение», «Отечественная война», SMART-транспорт.*

AMEA-nın müxbir üzvü Cəfər Qiyasi tərəfindən təqdim edilmişdir

İlk daxilolma tarixi: 07.04.2024

Son daxilolma tarixi:20.05.2024