

## “Bakı Metropoliteni” QSC-nin yaradılmasından 5 il keçir

Bu gün ölkəmizin iqtisadi inkişafının zəminində dayanan əsas amillərin yüksək səmərəliliyi, funksional mahiyyət mexanizminin düzgün işə salınması, ilk növbədə, düzgün qurulmuş, düşünülmüş və illərin təcrübəsinə istinadən gələcəyə hesablanmış iqtisadi siyasətin, idarəetmədə yeni baxışın tətbiqidir. Müstəqilliyimizin ilk illərində hakimiyyəti ələ alan təcrübəsiz, idarəçilik şəraitinə malik olmayan insanların əlindən sükunət alan xalq, onu özünə həqiqi lider hesab etdiyi ulu öndərə etibar etdi və xalqın təkidli çağırışı ilə yenidən hakimiyyətə qayıdan Heydər Əliyev bu vəzifəni xalqın hərtərəfli dəstəyi, inamı və məhəbbəti sayəsində məhərrətlə həyata keçirdi.



**“Bu, ən kütləvi nəqliyyat vasitəsidir. Növbəti illərdə yeni stansiyaların tikintisi hesabına biz bütün şəhərimizin infrastrukturunu müasirləşdirəcəyik və insanların rahatlığı üçün çox böyük işlər görülməkdədir”.**

**İlham ƏLİYEV**

2003-cü ildə ulu öndərin əsasını qoyduğu həyat məktəbinin yitirməsi olan İlham Əliyev dövlətin idarəçiliyinə arxasına layiq görən xalq bir daha öz müdrikliyini nümayiş etdirdi. Azərbaycan müstəqilliyinin qurucusu saxlanması əsas şərtlərdən olan iqtisadi yüksəlişin çətin yollarında bütün sınaqlardan uğurla çıxdı. İlham Əliyev tərəfindən irəliləyən iqtisadiyyatın yeni inkişaf modelinin fərqli cəhəti onun sosial-yönümlü strateji xətti və bununla da Azərbaycan modelinə verdiyi milli səciyyəsidir. İqtisadi inkişafa bu prizmada yaşamağın bariz nümunəsi müasir iqtisadi inkişafın təməl prinsiplərinə uyğun olmayan dövlət büdcəsindən subsidiya hesabına fəaliyyət göstərən Bakı Metropolitenidir. Bunun da əsas səbəbi əhalinin əsasən az imkanlı təbəqələrinin istifadə etdiyi metropolitenin şəhər ictimai nəqliyyatı sahəsində əvəzlənəz nəqliyyat vasitəsi olmaqla dövlətin sosial siyasətinin tərkib hissəsini təşkil etməsidir. Lakin iqtisadi inkişafın Azərbaycan modeli həm də bazar iqtisadiyyatının başlıca qanunlarının tələblərinin sosial əsaslı layihələrlə uzlaşdırılmasıdır. 2014-cü il fevralın 27-də dövlət başçısının sərəncamı ilə Bakı Metropolitenini “Azertunelmetrotikinti” Səhmdar Cəmiyyətinin yenidən təşkilatı yolu ilə səhmləri dövlətə məxsus “Bakı Metropoliteni” Qapalı Səhmdar Cəmiyyəti də bu tələbin məntiqi nəticəsi olaraq meydana gəldi.

Yeni iqtisadi modellərin yaranması, onların funksionallığının daha səmərəli şəkildə təmin olunması üçün ilk növbədə yeni düşüncə tərzinə, müasir iqtisadi qanunları tətbiq etmək qabiliyyətinə malik, bu qanunlarla işləmək vərdişi olan insan resurslarının idarəetməyə cəlb edilməsi gərəkdir. Məhz bu səbəbdən ələ həmin gün Azərbaycan Prezidentinin növbəti 290 sayılı sərəncamı ilə “Bakı Metropoliteni” QSC-nin sədri vəzifəsinə respublika əhəmiyyətli tikinti obyektlərinin, eləcə də metro stansiyalarının qurulmasında yaxından iştirak etmiş Zaur Mir Tofiq oğlu Hüseynov təyin olundu. Yeni menecmentin müasiriyə gətirilməsi ilə paytaxtın bu ictimai sənəduşma nəqliyyat növünün fəaliyyətinə çağırış dövrünün texnoloji yenilikləri, müasir korporativ idarəetmə mexanizmlərinin tətbiqi yolu ilə elmi-texniki tərəqqinin tələbləri ilə ayaqlaşma bilən kadrların hazırlanması, onların bilik səviyyələrinin dəyərləndirilərək seçilməsi və yerləşdirilməsi, ixtisaslarının artırılması, mövcud vaqon parkının maddi-texniki bazasının gücləndirilməsi ilə təmin edilən yeni əsaslarla qurulması və tarixdə ilk dəfə vaqonların əsaslı təmirinin təşkilatı təmin edilərək, dünya standartlarının ən yüksək tələblərinə cavab verən və dünyanın inkişaf etmiş ölkələrinin metropolitenlərinə nümunə ola biləcək bir ictimai nəqliyyatı ortaya qoymaqla ölkə ictimaiyyətinə şəffaf fəaliyyəti ilə seçilən bir müəssisənin formalaşdırılmasına nail olundu.

İlk növbədə, metronun inkişafı üzrə dövlət proqramının reallaşdırılması qarşısında duran maneələr, əngəllər vaxtında aradan qaldırılmalı idi. Səhmdar cəmiyyətinin qapalı olması isə bu layihələrdə dövlət nəzarətinin təmin olunması, sifir bazar iqtisadiyyatının deyil, ələcə də onun sosial mahiyyətinin qorunması demək idi. İndi metronun inkişafı ilə bağlı bütün məsələləri vahid mərkəzdən kompleks şəkildə idarə etmək və yönəltmək, eyni zamanda dünya təcrübəsinin ən faydalı nümunələrini bərbəşə və mənəessiz tətbiq etmək, ələcə də

sozial mahiyyətli layihələri asanlıqla yerinə yetirmək mümkün olacaqdı. Metropolitenin inkişafı dedikdə, əlbəttə, ilk növbədə, yeni metro xətlərinin tikintisi, perspektiv inkişaf planının yerinə yetirilməsi üzrə görülən işlər nəzərdə tutulur. Azərbaycan Prezidenti İlham Əliyevin bu istiqamətdə qarşıya qoyduğu əsas vəzifələrdən biri hazırda metronun həm tikintisində, həm də istismarında ən müasir və qabaqcıl texnologiyaların tətbiqi idi: “*Bu gün yeni texnologiyalar tətbiq olunur. Biz Azərbaycanda, Bakıda bu texnologiyalardan istifadə etməliyik. Əvvəlki təcrübə çox qiymətli. Ancaq bugünkü təcrübə, əlbəttə ki, həm işlərin daha da böyük səmərə ilə görülməsinə xidmət göstərəcək, həm də maksimum keyfiyyət təmin olunacaqdır.*”

Proqramla görə 20 il ərzində yeraltı dəmiryolunun 3-cü xətti açılmalı idi. Tikinti sahəsində qarşıda duran vəzifələrin yerinə yetirilməsində ən yaxın dövr üçün görülməli əsas iş Bənövşəyi xəttin ilk stansiyalarının təhvil verilməsi idi.

Dövlət proqramı təkə yeni xətlər deyil, mövcud xətlərin inkişafı üzrə də qarşıya mühüm məsələlər qoymuşdu. Onların həlli istiqamətində əsaslı layihələrin həyata keçirilməsi təmin edilməli idi. Məsələn, perspektiv nəzərə alınmadan dərin özüllü stansiyaların təkçixışlı layihələndirilməsi stansiyalarda səmişin axınının səmərəli təşkilatı problemləri bütün kəskinliyi ilə ortaya çıxarmışdı. 2009-cu ildə ölkə başçısının iştirakı ilə açılmış “28 May” stansiyasının ikinci çıxışından sonra “Elmlər Akademiyası” stansiyasında bu işin sürəti artırılmalı, stansiyaların yenidən qurulması, əsaslı təmir işləri davam etdirilməli, istismar sahəsinin maddi texniki bazası gücləndirilməli, hərəkətin təşkilatı və idarə olunmasında yeni texnologiyaların tətbiqinin miqyası genişləndirilməli idi.

“Bakı Metropoliteni” QSC-nin fəaliyyətinin ilk yarım ilində qarşıya qoyulan bu vəzifələrin həyata keçirilməsi istiqamətində ciddi və səmərəli addımlar atıldı. İstismar sahəsinin fəaliyyətinin təmin edil-

məsi baxımından metropolitenin maddi-texniki bazasının möhkəmləndirilməsi istiqamətində əhəmiyyətli yeniliklər edildi. “Nərimanov” elektrik deposunda ehtiyat hissələrin tədarükündə, detal, maşın və mexanizmlərin təchizatında köklü dəyişikliklər baş verməklə, günün tələblərinə uyğun iş norması və prinsiplərinin qurulmasına başlandı. Bunun nəticəsində qatarların nasazlıq səbəbilə xətədən çıxarılması halları kəskin surətdə azaldı. Burada vaqon parkının müasir standartlar səviyyəsinə qaldırılması xüsusi qeyd ediləməlidir. Uzun müddət istismar olunan vaqonların əsaslı təmir vaxtının yetişişi barədə qəbul edilmiş qərar əsasən onların modernləşdirilməsi prosesinin perspektivdə köklü şəkildə dəyişdirilməsi, vaqonların əsaslı təmirinin yerli şəraitdə həyata keçirilməsi imkanları araşdırıldı. Həmin dövrdə vaqonların əsaslı təmiri Moskva elektrik qatarlarının təmiri üzrə zavodun Tbilisi filialında aparıldı.

İlk yarım ildə görülən işlər sırasında mühümlüyü ilə qeyd olunmağa layiq olan, təhlükəsizliyin təminatında əhəmiyyətli rol oynayan metroloji ölçü vasitələrinin yenilənməsi istiqamətində önəmli addımlar atıldı. Nəqliyyat, xüsusən də metropoliten ələ bir xidmət sahəsidir ki, orada işin keyfiyyəti, istehsal olunan məhsulun (xidmətin) insanlara yararlığı, mədəni səviyyəsi dərhal özünü büruzə verir və istehlakçıların reaksiyası da özünü çox gözəltir. Metroda xidmət mədəniyyətinin səviyyə meyarı, ilk növbədə, insanların vaxtında və təhlükəsiz surətdə mənzil başına çatdırılmasıdır. Bunun üçün qatarların hərəkət cədvəlinə riayət olunmalı, bu cədvəldə tələb olunan hərəkət vahidləri ilə təmin edilməlidir.

QSC-nin fəaliyyətə başladığı ilk aylarda lokomotiv təsərrüfatı bu vəzifənin öhdəsindən çətinliklə qatırdı. Təmir bazasının zəif olması qatarların texniki vəziyyətində öz əksini tapdı. Gün ərzində 2-3 qatar xətdə işini tam başa vurmadan



Artıq “Bakı Metropoliteni” QSC özünün 5 illik fəaliyyətinə yekun vurur. Bu müddətin yuxarıda sadalanan vəzifələrin yerinə yetirilməsi üçün kiçik olmasına baxmayaraq, görülən işlərin həcmi, miqyası gənəşdir. Nəqliyyat, xüsusən də metropoliten ələ bir xidmət sahəsidir ki, orada işin keyfiyyəti, istehsal olunan məhsulun (xidmətin) insanlara yararlığı, mədəni səviyyəsi dərhal özünü büruzə verir və istehlakçıların reaksiyası da özünü çox gözəltir. Metroda xidmət mədəniyyətinin səviyyə meyarı, ilk növbədə, insanların vaxtında və təhlükəsiz surətdə mənzil başına çatdırılmasıdır. Bunun üçün qatarların hərəkət cədvəlinə riayət olunmalı, bu cədvəldə tələb olunan hərəkət vahidləri ilə təmin edilməlidir.

QSC-nin fəaliyyətə başladığı ilk aylarda lokomotiv təsərrüfatı bu vəzifənin öhdəsindən çətinliklə qatırdı. Təmir bazasının zəif olması qatarların texniki vəziyyətində öz əksini tapdı. Gün ərzində 2-3 qatar xətdə işini tam başa vurmadan

depona plandankənar göndərilirdi. Təmirdən sonra xəttə verilmiş qatarın depodan çıxıb, ələ “Nərimanov” stansiyasından geri qayıtma halları da az deyildi. Bu da, əlbəttə, hərəkət cədvəlinin yerinə yetirilməsində öz əksini tapırdı, hərəkət xidmətinin işçilərini səmişlər qarşısında pis vəziyyətə qoyurdu.

Deponun vaqon təmiri səhmlərinin maddi-texniki bazasının möhkəmləndirilməsi üzrə təcili və təxərrüfat tədbirlərinin görülməsi təsərrüfat qaldı. Nasazlığa görə xətdən çıxarılan qatarların sayı bir neçə dəfə azaldı. Hətta QSC sədrinin yanında keçirilən həftəlik müşavirələrdə hesabat dövründə xətdən nasaz qatar çıxarılmadığı barədə məlumatlar da səsləndirdi.

Eyni zamanda, vaqon parkının yeniləndirilməsi üzrə işlər də mütəmadi şəkildə davam etdirilib. “Transmaşholding” Səhmdar Cəmiyyətinin səhmlərinin bloklayıcı paketinin sahibi olan Fransanın “Alstom” şirkəti

ile imzalanmış memorandumun şərtlərinə uyğun olaraq, “Metrovaqonmaş” ASC-nin istehsal etdiyi 15 vaqondan 10-u 2016-cı ilin aprel ayında Bakıya gətirildi. Yeni vaqonlarla tanış olmaq üçün “Nərimanov” elektrik deposuna gələn Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyevə qatarlar barədə “Bakı Metropoliteni” QSC-nin sədri Zaur Hüseynov məlumat verdi. Dövlət başçısına bildirildi ki, yeni qatarlar texniki innovasiyalar baxımından 4-cü nəsə mənəsbudur. Bu nəsə qatarların idarə edilməsi mikroprosessor əsasında həyata keçirilir. Əvvəlki nəsə qatarların müərriklərinin gücü 114 kilovat idisə, yeni vaqonlarda bu rəqəm 170 kilovat təşkil edir. Köhnə vaqonların çəkisi nə gəlincə, əvvəllər bu göstərici baş vaqon üçün 38, aralıq vaqon üçün 36 ton idi. İndi isə bu göstəricilər müvafiq olaraq 34 və 29 tondur. Vaqonların banı paslanmayan metal-dəndir və vaqonların birbaşa keçid var. Bütün vaqonlarda daha mükəmməl havalandırma sistemi quraşdırılıb. Salonlarda “qaçan satır” sistemi və təhlükəsizliyin təmin edilməsi üçün müşahidə kameraları qoyulub.

Həmin gün dövlət başçısına qısa vaxtda Bakı Metropoliteninin infrastrukturunun beynəlxalq standartlara uyğun yenidən qurulması istiqamətində görülmüş işlər barədə məlumat verildi və bu sahədə əhəmiyyətli işlərdən biri olan diaqnostika kompleksini barədə danışıldı. Metropoliten infrastrukturunun texniki vəziyyətinin müayinə və qiymətləndirilməsində bu kompleksin əhəmiyyəti son dərəcə böyükdür. Xaricə istehsal olunan ən müasir serverlər və fəsiləsiz cərəyan təminatı, lazer optik sistemləri, cərəyan çeviriciləri, işçi kompüter avadanlığı, GPS-koordinasiya qurğusu və digər müasir sistem və qurğularla təchiz olunmuş diaqnostika kompleksini qatarların hərəkətinin tam təhlükəsizliyini, səlisliyinə və səmişindəşiminin rahatlığını təmin edir. Kompleksin başqa bir əsas vəzifəsi qatarların avtomatik sürət tənzimləmə sisteminin kod və siqnalının nəzarətdə saxlanmasıdır. Bundan başqa, diaqnostika kompleksinin verdiyi imkanlardan bəhrələndirərək rels dövrlərində cərəyan asimmetriyasının təyin edilməsi, tunneldə qızmağa məruz qalma ehtimalı olan bütün avadanlıq və texniki qurğulara teplovizion nəzarətinin aparılması mümkündür. Kompleks, həmçinin qatarların səlis və rahat hərəkətinə maneə yara da biləcək bütün fiziki amillərin qeydiyyatı və analizini, qüsurların qabaqcadan proqnozlaşdırılması və avtomatik nəzarətə götürülməsinə, bütün əməliyyatların xətti video şəkildə qeydə alınmasına və digər tədbirlərin aparılmasına imkan verir.

2015-ci ilin sonunda Moskvada keçirilmiş mötəbər sergi-seminarda “dünyada analoqu olmayan” kimi qiymətləndirilən kompleksin işi ilə maraqlananların dairəsi get-gedə daha da genişlənir, yenilənmiş Rusiya, İtaliya, Hindistan, Gürcüstan mütəxəssislərinin diqqətini çəkib. 2018-ci ilin oktyabrında Almaniyanın paytaxtı Berlinədə nəqliyyat innovasiyalarına həsr olunmuş nüfuzlu beynəlxalq “Innotrans” sergisinin paytonlarının birində dəmir yollarının diaqnostikasından bəhs edən videoçarxın əsas hissəsi Bakı Metropoliteninin infrastrukturunun çox funksional diaqnostika kompleksinə həsr olunub.

Bu gün metropolitençilər diaqnostika kompleksini hərəkətin təhlükəsizliyinin bir nömrəli təminatçısı hesab edirlər. Kompleks yolların, tunnel və tunnel avadanlığının, yulon üst quruluşunun, işarəvermə qurğularının, elektrik təchizatı sisteminin, qatarların, vaqon təsərrüfatının bütün elementlərini müayinə edir, texniki göstəricilərin normal həddinə uyğunluğunu nəzarət altında saxlayır. Ayda iki dəfə xəttə çıxan bu vaqonlaboratoriya bütün metro infrastrukturuna aid ölçmələri aparır, nəticələr bütün aidiyyəti olan xidmət sahələrinə çatdırılmaq üçün serverə yerləşdirilir.

**Bəxtiyar ƏZİZLİ,**  
“Azərbaycan”

