Metro unikal sərnişindaşıma vasitəsidir

Paytaxt sakinləri bunu gündəlik həyatlarında hiss edirlər

Fəaliyyətini müasir dövrün tələblərinə uyğun olaraq quran "Bakı Metropoliteni" QSC yarandığı ilk gündən heç bir fərq qoymadan ölkə mediasına daim açıq olub. Metropolitenin ictimai əhəmiyyətli bir qurum və şəhərin ən mühüm ictimai sərnişindaşıma nəqliyyatı vasitəsi olduğu nəzərə alınaraq, müəssisədə şəffaflıq, obyektivlik və operativlik kimi keyfiyyətlər daim prioritet meyarlar olaraq fəaliyyətdə rəhbər tutulub. Eyni zamanda, "Bakı Metropoliteni" QSC bu sahədə çağdaş dövrün bütün imkanlarından istifadə edərək, həm rəsmi internet saytı, həm də sosial şəbəkələrdəki səhifələri vasitəsilə ictimaiyyətə daim açıq bir təşkilat olduğunu təsdiqləyib.

"Bakı Metropoliteni" QSC Azərbaycan Respublikasının Prezidenti cənab İlham Əliyevin göstərdiyi yüksək diqqət və qayğı nəticəsində bu nəqliyyat növünün inkişaf etdirilməsi və movcud infrastrukturun qorunub saxlanılması, yeni texnologiyaların tətbiq edilməsi və bununla da sərnişinlərin təhlükəsizliyinin təmin edilməsi istqamətində son illərdə böyük həcmdə işlər görmüşdür.

Azərbaycan Respublikasının Prezidentinin 27 fevral 2014-cü il tarixli 289 saylı sərəncamına əsasən Bakı Metropolitenin və "Azərtunelmetrotikinti" Səhmdar Cəmiyyətinin yenidən təşkili yolu ilə "Bakı Metropoliteni" Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin yaradılmasından sonra yeni inkişaf mərhələsinə qədəm qoymuşdur. Təsis olunduğu tarixdən keçən qısa zaman kəsiyində kollektivin fədakar əməyi sayəsində vahid bir təsərrüfat kompleksi olan metropolitenin maddi-texniki bazası gücləndirilməklə yanaşı, bütün sahələrdə, o cümlədən paytaxtın yol-nəqliyyat infrastrukturunda yüksək beynəlxalq standartların tətbiqinə nail olmaq, göstərilən nəqliyyat xidmətini müasir tələblər səviyyəsinə qaldırmaq, müasir korporativ idarəetmə mexanizmlərini tətbiq etməklə kadrların düzgün seçilməsi, yerləşdirilməsi, bilik səviyyələrinin artırılması istiqamətində köklü islahatlar aparmaqla ictimaiyyətə şəffaf fəaliyyəti ilə nümunəvi bir müəssisənin formalaşdırılmasına nail olunmuşdur.

Səhmdar cəmiyyət yarandığı dövrdən keçən qısa müddət ərzində müasir texnologiyalar tətbiq edilməklə metropolitenin infrastrukturunun vəziyyətini qiymətləndirən çoxfunksiyalı diaqnostika kompleksinin yaradılması, avtomatlaşdırılmış ödəniş sisteminə keçid, sərnişinlərin metropolitendən sərbəst istifadəsini məhdudlaşdıran, təbii ventilyasiyaya xələl gətirən bütün ticarət obyektlərinin metro ərazisindən kənarlaşdırılması, İSO standartlarının tələblərinə cavab verən dəmir-beton konstruksiyalarının istehsalının təşkili, elektrik deposunda işərəvermə, rabitə və videomüşahidə sisteminin bir mərkəzdən idarəolunması üçün 5 mərtəbəli Blok-Post binasının tikintisi və avadanlıqlarla təchiz olunması, bədii-memarlıq elementlərinin orijinallığını qorumaqla "Nizami" stansiyasının platformasının əsaslı təmir edilməsi,"Sahil" stansiyasının əsaslı təmir olunaraq müasir eskalatorlarla təchiz edilməsi, "20 Yanvar" və "İnşaatçılar" stansiyalarının eskalatorlarının yeniləri ilə əvəz olunması, altı stansiyanın keçidlərinin əsaslı təmiri, "Elmlər Akademiyası" stansiyasında yeni giriş və çıxışın inşası ilə yanaşı I vestübülün yenidən qurulması və eskalatorların dəyişdirilməsi işlərini görmüşdür. Elektrik deposunun elektrik təchizatının etibarlılığının və dayanıqlığının gücləndirilməsi məqsədilə iki yarımstansiyanın tamamilə yeni texnoloji əsaslarla qurulması, respublikada bu vaxtadək movcud olmayan və bu səbəbdən vaqonların cari və əsaslı təmiri üçün xarici ölkələrə göndərilməsinin və bununla da böyük həcmdə valyutanın xaricə köçürülməsinin qarşısını almağa imkan verən vaqonların təmir bazasının yaradılması, sınaq yolunun çəkilməsi, Təlim Tədris Mərkəzinin təsis edilməsi və digər bir çox irihəcmli layihələrin həyata keçirilməsi görülmüş işlərin yalnız müəyyən bir hissəsini təşkil edir və hazırda bu istiqamətdə yenidənqurma işləri davam etdirilir.Tezliklə əsaslı təmir olunan "Bakmil" stansiyası istismara veriləcəkdir. Cari ildə "Xətai" stansiyasının əsaslı təmiri başa çatdırıldıqdan sonra sərnişinlərin rahatlığı və təhlükəsizliyi üçün 3 köhnə eskalatorun yerinə 4 yenisi quraşdırılacaqdır. Hazırda Bakı şəhərində metro şəbəkəsinin inkişaf etdirilməsi istiqamətində işlər davam etdirilir.

"Bakı Metropoliteni" QSC təsis olunduğu ilk günlərdən müəssisə rəhbərliyi metropolitençilərin sosial məsələlərinin həllinə yönəlmiş fəaliyyət kursunu seçmişdir. Ağır əmək şəraitində çalışan fədakar metropoliten əməkdaşlarının səhhətinin qorunması, asudə vaxtlarının düzgün və səmərəli təşkili, ictimai iaşənin günün tələbləri səviyyəsində qurulması sosial sferada mühüm əhəmiyyət daşıyan vəzifələrdən olduğundan müəssisənin paytaxtın səfalı guşələrindən biri olan Bilgəh qəsəbəsində yerləşən sanatoriya-profilaktoriyasındakı, N.Nərimanov adına Elektrik Deposunda fəaliyyət göstərən sağlamlıq mərkəzindəki sosial təyinatlı tikili və qurğuların yüksək standartlar səviyyəsinə çatdırılması, mini-futbol, basketbol meydançalarının yaradılması, bu səhiyyə ocağının ən müasir tibbi və texniki avadanlıqlarla təchiz edilməsi, əməkdaşların sağlamlıqlarının keşiyində duran tibbi heyət üçün səhiyyənin müasir tələbləri səviyyəsinə cavab verən müalicə kabinetlərinin yaradılması istiqamətində cəsarətli addımlar atılmışdır. İstər Elektrik Deposu, istərsə də müəssisənin digər inzibati ərazilərində fəaliyyət göstərən fəhlə yeməkxanalarının vəziyyətindən, orada işçilərə göstərilən xidmətin səviyyəsindən, təklif olunan təamların keyfiyyətindən narazı qalan rəhbərlik bu sahədə təxirəsalınmaz dəyişikliklər edilməsi barədə qərar qəbul edərək müəssisə üzrə mövcud bütün yeməkxanaların qısa bir müddətdə əsaslı şəkildə təmir və iaşə avadanlığının ən son nümunələri ilə təchiz edilməsini təmin etmişdir. Metropolitençilərin yeməkxanaların xidmətlərindən rahat və əlverişli şəkildə istifadə etməsi üçün nağdsız və güzəştli ödəniş sistemi tətbiq edilmişdir.

Dəqiqlik, qərəzsizlik, vicdanlı olmaq, operativlik və bu qəbildən olan digər meyarlar mətbuatda əsas prinsiplər sayılır. Mətbu orqan öz fəaliyyətində bu prinsiplərə əməl etməklə jurnalistlərin "peşə davranışı qaydaları"nın təməl prinsiplərini rəhbər tutmalı, qarşı tərəfin fikirlərini önəm vermədən dəqiqləşdirilməmiş, qeyri-obyektiv məlumatları imkanlarından suiistifadə etməklə yaymamalı, əmək kollektivlərindəki idarəetmə sistemləri barədə ictimaiyyətdə mənfi fikir formalaşdırmaq hallarına qarşı barışmaz mövqe tutmalıdır.

"Bakı Metropoliteni" Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin rəhbərliyi bəzi kütləvi informasiya vasitələrinin bu nəqliyyat infrastrukturunda aparılan irihəcmli quruculuq işlərinə hər vasitə ilə kölgə salmağa cəhd edən, müəssisənin əldə etdiyi uğurlarla fəxr etmək əvəzinə, bu nailiyyətləri sıravi vətəndaşın gözündən salmağa çalışan bir neçə işçinin şər, böhtan dolu və heç bir əsası olmayan iddialarının alətinə çevrilməsindən ciddi təəssüf və narahatlıq hissi keçirdiyini bildirir.

İlk növbədə, böyük təəssüf hissi ilə qeyd olunmalıdır ki, bəzi kütləvi informasiya vasitələrində ictimaiyyətə həqiqətə uyğun olmayan, təhrif olunmuş məlumatlar təqdim olunur ki, bununla da "Bakı Metropoliteni" Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin əmək kollektivinin böyük əməyi sayəsində dünyanın ən aparıcı metropolitenləri ilə cəsarətlə rəqabət apara biləcək bir ictimai nəqliyyat vasitəsinə çevrilmiş Bakı Metropolitenin xidmətlərindən istifadə edən sərnişinlərdə nümunəvi xidmət səviyyəsi ilə seçilən bu nəqliyyat növü barəsində mənfi rəy formalaşdırılmağa çalışılır.

"Bakı Metropoliteni" QSC-nin kollektivi və rəhbərliyinə qarşı tamamilə əsassız, şər və böhtan xarakterli iddialar irəli sürülür ki, bu da müəssisənin zəhmətkeş və fədakar kollektivinin, eləcə də rəhbərliyinin nüfuzuna və işgüzar imicinə ciddi xələl gətirir.

Bəzi üzdəniraq "kütləvi informasiya vasitələri"ictimai rəylə manipulyasiya etməyə, həmçinin müxtəlif sahələrdə baş verən hadisələrə iftira ilə yalan donu geyindirərək, metropolitendən istifadə edən sərnişinlər arasında qorxu xofu hissini yaratmağa, yanlış ictimai rəy formalaşdırmağa cəhd edirlər."Bakı Metropoliteni" QSC-nin bu cür mövqe tutmuş bəzi kütləvi informasiya vasitələrinin "Azərbaycan jurnalistlərinin peşə davranışı qaydaları"nın təməl prinsiplərini kobud şəkildə pozması ilə bağlı 2018 və 2019-cu illərdə Azərbaycan Mətbuat Şurasına etdiyi müraciətləri bu qurumda obyektiv araşdırılmış və nəticədə öz səhifələrində həqiqəti əks etdirməyən məlumatları ictimailəşdirmiş üzdəniraq "kütləvi informasiya vasitələri"nin məqalələrində "Azərbaycan jurnalistlərin "peşə davranışı qaydaları"nın təməl prinsiplərinin pozulduğu müəyyən edilmiş və faktların subyektiv mülahizələrə əsaslanması səbəbindən bu mətbu orqanlar qarşısında təkzib vermək vəzifəsinin qoyulması barədə qərar qəbul edilmişdir.

"Bakı Metropoliteni" QSC-nin kollektivinə və onun rəhbərliyinə qarşı irəli sürülən ittihamlarla bağlı onu xüsusi vurğulamaq lazımdır ki, bu iddialarla bağlı məsələlərə aidiyyəti dövlət qurumları tərəfindən obyektiv qaydada baxılması təmin edilib.

Bakı Metropoliteni paytaxtın aparıcı ictimai sərnişindaşıma nəqliyyatı vasitəsidir. Hər gün metropolitendən 600 mindən çox sərnişin istfiadə edir. Bütün bunlarla yanaşı, metropoliten öz xarakteri və fəaliyyət spesifikası ilə strateji əhəmiyyətə malik bir müəssisədir. Bunlar metropolitenə xüsusi həssaslıqla, diqqətlə yanaşmağı tələb edir. Çünki hər bir dəqiqləşdirilməmiş məlumat cəmiyyətdə mənfi rezonans doğura, metropolitendən istifadə edən əhalinin ayrı-ayrı təbəqələri arasında xoşagəlməz münasibət formalaşdıra, çaşqınlıq yaratmaqla metropolitendən istifadə edən insanlar arasında inamsızlıq, etimadsızlıq, qorxu xofu yarada bilər, müəssisə rəhbərliyinin işgüzar nüfuzuna xələl gətirə, altı minə yaxın, sözün həqiqi mənasında, zəhmətkeş kollektivin əməyinə ciddi zərbə vura bilər.

Xüsusilə qeyd etmək lazımdır ki, "Bakı Metropoliteni" QSC-də qatarlara istər texniki baxış, istər qulluq və xidmət, istərsə də növlərindən asılı olaraq, təmir prosesi tam şəkildə təlimat qaydalarına və bütün texniki tələblərə uyğun aparılır. Texniki baxış zamanı depoya xətdən daxil olan vaqonların qovşaqları ayrı-ayrılıqda yoxlanılır, təftiş edilir. Bu barədə müvafiq qeydiyyat aparılır. Texniki problem və yaxud aşkar edilən qüsurlar dərhal xüsusi kitabda qeydiyyata alınır.

Bakı Metropolitenində istismar olunan vaqonlardakı yeniliklər istehsalçı müəssisəsi - "Metrovaqonmaş"ASC tərəfindən həyata keçirilir. Bu qəbildən olan yeniliklər vaqonları istismar edən "Metro" Beynəlxalq Assosasiyasının üzvü olan digər MDB ölkələri metropolitenlərinə münasibətdə də tətbiq edilir. "Bakı Metropoliteni" QSC bir üzv kimi, hər bir yeniliyi assosiasiyanın digər üzvləri ilə daim müzakirə edir, təcrübə mübadiləsi aparır. Bakı Metropoliteninin mütəxəssisləri tətbiq edilən təcrübəni istehsalçı müəssisənin bazasında öyrənir. 2017-ci ildən "Bakı Metropoliteni" QSC-də ən müasir tələblər səviyyəsində qurulmuş vaqonların əsaslı təmiri sexi fəaliyyət göstərir. Həmin sexdə ən müasir və ekoloji cəhətdən təhlükəsiz şəraitdə vaqonların qumla təmizlənməsi və rənglənməsi prosesi həyata keçirilir. Eyni zamanda, vaqonların pnevmatik, elektrik və mexaniki hissələri ilə bağlı əsaslı modernləşdirmə işləri aparılır və bunların heç biri təmir prosesinə zidd deyildir və vaqonun konstruksiyasına heç bir xələl gətirmir. Qeyd olunmalıdır ki, hazırda vaqonların müasirləşdirilməsi geniş şəkildə Kiyev metropolitenində (yerli və Yaponiya mütəxəssisləri tərəfindən), Sankt-Peterburq metropolitenində (yerli və Almaniya mütəxəssisləri tərəfindən), Moskva metropolitenində (yerli və Fransa mütəxəssisləri tərəfindən), Tbilisi metropolitenində (yerli mütəxəssislər tərəfindən) həyata keçirilir. Əsaslı və orta təmir zamanı tətbiq edilən modernləşdirmə nəticəsində qatarların idarə edilməsi tam yenilənir və dövrün texnoloji tələblərinə uyğun elektron sistemə keçirilir. Hər vaqonda qurulan elektron sistemdən məlumatlar emal edilərək, maşinist idarəetmə panelinə ötürülür və nəticədə idarəetmə tam müasirləşdirilərək təkmilləşir, daha etibarlı

və uzunömürlü olur. Xüsusi qeyd olunmalıdır ki, bu yeniliklər texnoloji innovasiyalar baxımından ən müasir dördüncü nəsil vaqonlarda tətbiq edilir və vaqonlarda konstruktiv dəyişikliklərə yol verilmədən həyata keçirilir.Vaqonların müasirləşdirilməsi zamanı vaqonun konstruktiv və baza ölçüləri qorunub saxlanılır, hərəkət təhlükəsizliyi daha çox təmin edilməklə istismar xarakteristikası daha da yaxşılaşdırılır.

Bakı Metropoliteni üzrə 8 oktyabr 2012-ci il tarixində təsdiqlənmiş "Fövqəladə hallar zamanı hərəkət qismən və ya tam dayandıqda sərnişinlərin tuneldən təxliyə olunması qaydaları" nın 4.7-ci bəndinə əsasən bir qayda olaraq sərnişinlər vaqonun təmas relsinin əks tərəfindəki yan qapılardan, gərginlik çıxarıldıqdan sonra isə hər iki tərəfin qapılarından düşürülə bilir.

81-717(714) seriyalı vaqonlarda, 8851-8835, 8847-8861, 0202-0205, 0180-8851, 10075-10076, 10043-10044 və digər baş vaqonlarda sərnişinlərin təxliyəsi üçün istehsalçı zavod tərəfindən nərdivanların quraşdırılması ümumiyyətlə nəzərdə tutulmamışdır. 81-717(714) seriyalı qatarlarda təmas relsindən yüksək gərginlik çıxarıldıqdan sonra sərnişinlər vaqonun yan qapılarından tunelə təxliyə olunur. Vaqonun ön hissəsində quraşdırılmış maskalar müasir tələblərə cavab verir və gövdənin ön tərəfinə quraşdırılan müasir dizayn görünüşlü hissə Rusiya istehsalı olan sertifikatlaşdırılmış məhsuldur.

"Bakı Metropoliteni" QSC-də vaqonların təmiri növündən asılı olaraq, normativ aktlara və texnoloji prosseslərə uyğun qaydada aparılır. Pnevmatik, elektrik və mexaniki hissələrin hər biri üzrə müvafiq təftiş, təmir tələblərinə tam əməl olunur. Təmir zamanı istismar müddətini başa vurmuş hissələrdən heç bir halda istifadə olunmur. Təmir zamanı növünə uyğun olaraq, hissələr təftiş olunub saxlanıla, sazlana, dəyişdirilə, yenisi ilə əvəz oluna və ya modernləşdirilə bilər. Bakı Metropolitenində istismardan çıxarılan vaqonların yalnız istismara yararlı olan hissələri ehtiyat kimi saxlanılır və istifadə olunur ki, bu da heç bir normativ aktla qadağan olunmayıb.

"İçərişəhər" stansiyasında quraşdırılmış ətalətli avtoəyləclər Bakı Metropolitenində qatarların hərəkəti avtoblokirovka sistemi ilə tənzimlənən zaman dəyişilmədən qalmışdır. 30.06.2017-ci il tarixdə keçirilmiş geniş tərkibli xüsusi müşavirədə aparılan təhlillər nəticəsində tam əminliklə müəyyən edilmişdir ki, bu avtoəyləc cihazları dəfələrlə elektrik qatarı stansiyadan çıxan zaman onu arxadan tutmuş və ekstremal əyləc sistemini işə salmışdır. Bu hal, hərəkət cədvəlində gecikmələr əmələ gətirməklə yanaşı, həm də sərnişinlərin narahatlığına səbəb olmuşdur. Hazırda Bakı Metropoliteninin Qırmızı və Yaşıl xətlərində qatarların hərəkəti "Avtomatik lokomotiv işarəvermə" və "Sürətin avtomatik tənzimlənməsi" ALİ-SAT sistemi ilə tənzimlənir. Bunu rəhbər tutaraq bütün təhlükəsizlik tədbirlərini nəzərə almaqla "İçərişəhər" stansiyasında qatarların dövr etməsi sxemi həmin müşavirənin qərarı ilə "Bakı Metropoliteni" QSC-nin sədri tərəfindən imzalanmış 11.07.2017-ci il tarixli 483 saylı əmrə əsasən yenidən qurulmuşdur.

Texniki təhlükəsizliyin vəziyyətinə baxış məqsədilə cari ilin fevral ayında Fövqəladə Hallar Nazirliyinin Sənayedə İşlərin Təhlükəsiz Görülməsi və Dağ-Mədən Nəzarəti Dövlət Agentliyinin aparıcı mütəxəssislərindən ibarət səlahiyyətli komissiya tərəfindən Vaqonların Əsaslı Təmiri sahəsi, dartı mühərrikləri təmiri sexi, Motovoz deposu, Bənövşəyi xəttin "Avtovağzal" və "Memar Əcəmi" stansiyaları təftiş edilmişdir. Baxış zamanı dartı mühərrikləri təmiri sexində işlərin Цmetro 3896 "Правила ремонта и технического обслуживания тяговых и вспомогательных электрических машин моторовагонного подвижного состава метрополитенов" normativ sənədinin tələblərinə uyğun olaraq bütün proseslərə əməl olunmaqla həyata keçirilməsi, dartı mühərrikinin sınaq stendinin tam saz vəziyyətdə olması müəyyən edilmişdir. Komissiya üzvləri texniki təhlükəsizliyin vəziyyətinin yerində qiymətləndirilməsi ilə bağlı həyata keçirdikləri baxışla əlaqədar tərtib etdikləri 01.02.2019-cu il tarixli aktda DK-117, TDM-1 markalı dartı mühərriklərinin sınağının sexdə quraşdırılmış tam işlək sınaq stendində həyata keçirildiyini, dartı mühərrikinin sınaq stendinin pasportunun, sınaq stendində istifadə olunan ölçmə vasitələrinin yoxlanılması haqqında Azərbaycan Respublikasının Standartlaşma, Metrologiya və Patent üzrə Dövlət Komitəsi "Azərbaycan Metrologiya İnstitutu" tərəfindən verilən şəhadətnamələrin mövcudluğunu təsdiq etmişlər. Həmçinin komissiya üzvləri dartı mühərriklərinin sınaq stendində işlərin aparılması ilə əlaqədar elektrik ölçmə vasitələrinin yoxlanması hüququnu verən "Azərbaycan Metrologiya İnstitutu"nun verdiyi sertifikatla da tanış olmuşlar. Bundan əlavə, səlahiyyətli komissiya baxış zamanı sınaqların aparılması barədə məlumatların jurnalda qeydiyyatının aparıldığını, işçilərin təlimatlandırılması və biliklərinin yoxlanılmasının tələblərə uyğun olaraq həyata keçirildiyini müəyyən etmişdir.

Ümumiyyətlə, Bakı Metropolitenində istismar müddətini başa vurmuş, yaxud baxış, xidmət və növündən asılı olaraq, təmir müddətini ötərək, xətdə işləyən bir qatar belə yoxdur. "Bakı Metropoliteni" QSC yaradıldıqdan sonra "N.Nərimanov" elektrik deposunun maddi-texniki bazasının gücləndirilməsi, təchizata baxış prinsiplərinin tamamilə kökündən dəyişdirilməsi, mərkəzi anbar təsərrüfatının yaradılması, təmir prosesinin ardıcıllığının təmin edilməsi, iş prinsiplərinin təmir tələblərinə uyğun qurulması, əmək şəraitinin yaxşılaşdırılması, iş yerlərinin yenidən qurularaq müasir standartlar səviyyəsinə çatdırılması, eləcə də əl əməyini minimum həddə endirən və xüsusi ağır əl əməyinin aradan qaldırılmasına xidmət edən avadanlıq, qurğu və dəzgahların, ölçü vasitələrinin tətbiqi ilə vaqonların təmiri prosesi tam normallaşdırılmışdır.

"Bakı Metropoliteni" QSC və Fransanın THALES şirkəti arasında bağlanmış müqaviləyə əsasən Bakı metropolitenininin Bənövşəyi xəttində dünyanın ən mütərəqqi texnologiyası olan CBTC (Communications-based train control) sistemi yaradılır.

Hazırda Bənövşəyi xəttin istismara verilmiş "Avtovağzal-M.Əcəmi" stansiyaları arasında layihə üzrə nəzərdə tutulmuş bütöv sistemin bir hissəsi qurulub. Yolayırıcılar, sfetoforlar CBTC-nin tərkib hissəsi olan Mikroprosessor Mərkəzləşməsi sistemi ilə tam həcmdə idarə olunur. "Avtovağzal" stansiyasında quraşdırılmış Avtomatlaşdırılmış İş Yerindən qatarların hərəkəti təşkil edilir və buna nəzarət olunur. Qatarların harda yerləşməsi hər an stansiya növbətçisinin diqqət mərkəzindədir. Nəzərə alaraq ki, Bənövşəyi xəttin tikintisi davam edir və "Avtovağzal-M.Əcəmi" yol mənzilində elektrik qatarlarının yalnız məkik hərəkəti təşkil olunub, THALES şirkəti tərəfindən quraşdırılmış hərəkət təhlükəsizliyini təmin edən avadanlıqdan əlavə olaraq müvəqqəti xarakter daşıyan digər elementlər də quraşdırılıb. Lakin bundan asılı olmayaraq, dünyanın ən aparıcı şirkətlərindən olan Fransanın THALES şirkəti tərəfindən quraşdırılmış sxem öz fünksiyasını tam şəkildə yerinə yetirir.

"Bakı Metropoliteni" Qapalı Səhmdar Cəmiyyəti Beynəlxalq "Metro" Assosiasiyasının və Beynəlxalq İctimai Nəqliyyat Assosiasiyasının üzvüdür. Bu ictimai birliklərin sıralarına daxil olan dünyanın aparıcı ölkələrinin metropolitenlərində istər idarəetmədə, istərsə də elmi-texniki nailiyyətlərin tələblərinə cavab verən müasir texniki avadanlıqlardan istifadədə tətbiq olunan yeniliklərdən "Bakı Metropoliteni" Qapalı Səhmdar Cəmiyyəti də bəhrələnir. Bu xüsusda müəssisə elektrik qatarlarını idarə edən maşinistlərin hazırlanması sahəsində dünyanın aparıcı ölkələrinin metropolitenlərində geniş tətbiq olunan uğurlu təcrübənin paytaxt metrosunda da həyata keçirilməsini məqsədəuyğun hesab etmiş və respublikada yeganə olan öz bazasında təmənnasız olaraq maşinist hazırlığı kursunu təşkil etməklə yanaşı, maşinistlərin əmək hüquqlarının qorunmasına yönələn yeni iş qrafikinə keçidi gerçəkləşdirmişdir.

İnkişaf etmiş ölkələrin təcrübəsindən irəli gələrək həyata keçirilən yeni qrafikə keçiddən əvvəl səhmdar cəmiyyətin sədr müavini, qatarların istismarı üzrə iş departamentinin, Metropoliten işçiləri Həmkarlar İttifaqının, insan resursları strukturunun rəhbər şəxslərinin və mütəxəssislərinin iştirakı ilə səhmdar cəmiyyətin bütün maşinistləri ilə geniş tərkibdə görüşlər keçirilmiş, həmin görüşlərdə maşinistlərin irad və təklifləri nəzərə alındıqdan sonra qrafik daha təkmilləşdirilmişdir.

Yeni qrafikə keçid etməyin əsas səbəbi dünya təcrübəsinə uyğun olaraq maşinistlərin normal istirahətinin təşkil edilməsi və məsrəflərin azaldılmasıdır. Belə ki, əvvəllər maşinistlər axşam növbəsinə gələrək gecəyarısına kimi işləyib metropolitenin müəyyən etdiyi yerlərdə (qonaq otaqlarında və ya kirayəyə götürülmüş mənzillərdə) birgə gecələyərək səhər saat 05:00-da işə başlayıb 09:00-a kimi işlərini bitirib evə gedirdilər. Belə olduğu təqdirdə onların normal istirahəti təşkil edilmirdi. Təsəvvürə gətirmək çətin deyil ki, ən azı 6-7 saat işləmiş maşinist digər maşinistlərlə birgə eyni otaqda ən çoxu 3 saat yatdıqdan sonra normal yuxusunu almadan qatarı yenidən nə cür idarə edirdi. Hal-hazırda isə gecəyarısına kimi işləmiş maşinist metropoliten tərəfindən ayrılan nəqliyyat vasitəsi ilə yaşadığı mənzilinə çatdırılır. Həmin şəxs işə bir gün sonra gündüz növbəsinə gəlir və belə olduğu təqdirdə maşinistin normal istirahəti tam təmin edilir. Əvvəlki qrafikdən fərqli olaraq hazırda tətbiq edilən qrafikdə növbələrarası istirahət vaxtı 12-38 saat olur. Əlavə olaraq qeyd etmək lazımdır ki, maşinistlərin gecələməsi üçün metropolitendə qonaq otaqlarının və ya kirayəyə götürülmüş mənzillərin saxlanılması, yataq dəstlərinin alınması, səhər yeməyinin verilməsi və s. ilə bağlı böyük məsrəflər yeni qrafikə keçidlə aradan qalxmışdır. Başqa sözlə, yeni qrafikin tətbiqi ilə həm maşinistlərin normal istirahəti təmin edilmiş, həm də kifayət qədər dövlət vəsaitinə qənaət edilmişdir.

"Bakı Metropoliteni" QSC sədrinin 16 sentyabr 2014-cü il tarixli 82 saylı əmrinə əsasən təsis olunmuş "Bakı Metropoliteni" Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin struktur bölməsi olan Təlim-Tədris Mərkəzi Əsasnaməsinə müvafiq olaraq müəssisə əməkdaşlarının peşə hazırlığının təkmilləşdirilməsi, ixtisaslarının artırılması və yenidən hazırlanması işini həyata keçirir. Səhmdar cəmiyyətin ayrı-ayrı xidmətlərinin təqdimatları əsasında kifayət qədər iş təcrübəsi və peşə səriştəsi olmayan işçilər üçün güclü təlim bazası olan müəssisənin Təlim-Tədris Mərkəzində qeyd olunan təyinatla heç bir ödəniş tələb olunmadan qısamüddətli ixtisasartırma kursları təşkil edilir. Bu kurslara cəlb olunmuş işçilərə müəssisənin metropoliten sahəsində böyük təcrübə və elmi potensiala malik aparıcı mütəxəssisləri mərkəz tərəfindən təsdiq olunmuş tədris planı əsasında təlimlər keçir. Təlimin yekununda əməkdaşların əldə etdiyi biliklərinin səviyyəsini müəyyən etmək üçün Tədris Mərkəzində insan müdaxiləsini istisna edən tam obyektiv əsaslarla kompüter test sınaqları həyata keçirilir ki, bu sınaqların nəticələri protokollaşdırılaraq rəsmi qaydada əməkdaşlara elan edilir.

Dünya təcrübəsinə uyğun olaraq Təlim-Tədris Mərkəzində təşkil edilən maşinist hazırlığına gəlincə bu praktika hazırda Moskva, İstanbul və digər şəhərlərin metropolitenlərində geniş tətbiq edilir. Kurslar maşinist üçün tələb olunan praktiki və nəzəri biliklərə əhatə etməklə keçirilir. Kursa cəlb edilən şəxslər mütəxəssislər tərəfindən praktiki və nəzəri yoxlamalardan keçirilir. Həmin şəxslərə nəzəri biliklərlə yanaşı praktiki vərdişlər də aşılanır.

Əvvəlki illərdə maşinist hazırlığı uzun bir proses olmaqla hərəkət qatarlarının təmirinə də öz mənfi təsirini göstərirdi. Belə ki, əvvəlki təcrübədə hər hansı bir şəxsin maşinist olması üçün onun ilk öncə bir il çilingər işləməsi, daha sonra ən azı bir il maşinist köməkçisi olması tələb olunurdu:

- Çilingər olduğu müddət ərzində işçi işdən ayrılmadan ilk öncə üç aylıq müddəti əhatə edən maşinist köməkçisi üçün hazırlıq kurslarına cəlb edilirdi;
- Maşinist köməkçisi olan işçi isə altı aylıq maşinist hazırlığı kurslarına cəlb edilirdi.

Göründüyü kimi ən yaxşı halda bir maşinistin hazırlanması üçün üç ilə yaxın müddət tələb olunurdu. Bu üç il ərzində daim hərəkət qatarlarının təmiri üzrə təcrübə toplamış potensiallı çilingərlər maşinist kurslarını keçərək maşinist olur, onların yeri isə bu sahədə təcrübəsi olmayan işçilərin işə qəbul edilməsi ilə doldurulurdu.

Bir çox ölkələrin metropolitenlərinin təcrübəsi öyrənilərkən yuxarıda qeyd edilən prosesin mənfi xüsusiyyətləri aşkarlanmışdır. Maşinistlərin birbaşa çilingərlərdən hazırlanması:

- Hərəkət qatarlarının təmiri üzrə çilingər, usta və mühəndis kimi kadrların hazırlanmasına mənfi təsir göstərməsinə;
- Maşinistin altı ay ərzində hazırlanması mümkün olduğu halda, bu prosesin üç il davam etməsinə;
- Maşinist köməkçisi üçün tələb olunan biliklər az olduğu üçün maşinist köməkçisi kursunu keçib daha sonra maşinist hazırlığı kursunu keçə bilməyən maşinist köməkçilərinin daim həmin vəzifədə qalmasına (20 il maşinist köməkçisi işləyən işçilərimiz var. Maşinist köməkçisi ştatları ləğv edilərkən başqa peşələrə keçirilmişlər);
- Həmin dövrlərdən maşinist çatışmazlığına, maşinistlərə nə texniki, nə də adi əvəzləmələrin verilməsinin mümkünsüzlüyünə səbəb olurdu.

Bir sıra metropolitenlərin təcrübəsi öyrənildikdən sonra maşinist köməkçisi kursunu bitirərək otra-ixtisas təhsili almış, lakin maşinist köməkçisi kimi çalışmayan çilingərlər maşinist hazırlığı kurslarına cəlb edilmişlər. Maşinist hazırlığı kursunu bitirən çilingərlərin nəzəri və praktiki bilikləri yoxlanıldıqdan sonra onlar maşinist vəzifəsinə layiq görülüblər. Onlar bu günə kimi heç bir xəta törətmədən və qəza halı yaratmadan qatarı idarə edirlər. Çilingərlərin maşinist köməkçisi kimi çalışmadan altı ay ərzində maşinist adını qazanması və qatarı digər maşinistlər kimi idarə edə bilməsi bu təcrübənin uğurlu olduğunun göstəricisidir. Bunu nəzərə alaraq bu təcrübənin digər metropolitenlərdə olduğu kimi, Bakı Metropolitenində də davam etdirilməsinə qərar verildi.

Bakı Metropoliteni üçün alınacaq qatarların dördüncü nəslə aid olduğunu və onların çoxfunksiyalı idarəetmə sistemini və daha çox elektron avadanlıqlarla təchiz edildiyini nəzərə alaraq onları idarə edən şəxslərin ali və orta texniki biliyə malik olması zərurətindən metropoliten işçisi olmayan şəxslər (xüsusilə ali və orta texniki təhsilli şəxslərə üstünlük verilib) üç mərhələdən ibarət müsahibələrdən keçərək altı aylıq maşinist hazırlığı kurslarına dəvət olunmuşlar. Yeni nəsil qatarları idarə edəcək şəxslər texniki biliklərə sahib olduqları üçün köhnə üsulla deyil, yeni və artıq dünya praktikasında uğurla sınaqdan keçmiş üsulla seçilərək onların hazırlanması proseslərinə başlanılmışdır. Ali və orta texniki təhsilə malik olan təcrübəçilər maşinist hazırlığı kursunun nəzəri hissəsində dördüncü nəsil qatarlarla bağlı biliklərini artırıb bu mərhələni uğurla başa vurduqları üçün hazırda qatarı idarəetmə vərdişlərinə yiyələnirlər.

Əvvəlki təcrübədə maşinist hazırlığı kursunun altı ay olmasına baxmayaraq dərs saatları az idi. Hazırda isə maşinist hazırlığı kursunun altı ay olmasına baxmayaraq dərs saatları daha çoxdur və daha geniş informasiyanı əhatə edir. Çünki əvvəlki təcrübədə işçimiz olan çilingər və ya maşinist köməkçisi işdən sonra bir - iki saat davam edən dərslərə gəlirdisə, hazırda təcrübəçilər bütün günü dərslərdə və maşinistlərlə yürüşlərdə iştirak edirlər. Bu da onların həm nəzəri bilikləri, həm də praktiki vərdişləri qısa zamanda əldə etməsinə şərait yaradır. Yeni nəsil qatarlardan istifadə edilən İstanbul metropolitenində üç aya, Moskva və Novorossiysk metropolitenlərində isə altı aya metropoliten işçisi olmayan xüsusilə ali və orta texniki təhsilli şəxslərdən maşinist hazırlanır. Adları qeyd edilən və edilməyən bir çox metropolitenlərin təcrübələrindən yararlanma həmin təcrübənin doğru və sınanmış olduğunun göstəricisidir.

Əvvəlki iş cədvəlindən fərqli olaraq optimallaşdırılmış yeni iş cədvəlinə keçilməsi ilə əlaqədar maşinistlərin iş rejimi dörd növbəli olduğu üçün əvvəlcədən maşinistlərə fərdi iş cədvəlinin verilməsinə də artıq lüzum qalmamışdır.

Yeni qrafikə keçidlə əlaqədar elektrik hərəkət qatarlarının maşinistlərinin tək işləməsi haqqında yeni layihə ilə bağlı işlər artıq yekunlaşmış, "Metropolitenin elektrik qatarlarının idarəedilməsi hüququna dair sınaqların keçirilməsi, şəhadətnamələrin və ixtisas dərəcələrinin verilməsi qaydaları haqqında Təlimat" yenidən hazırlanmışdır.

Qatarları idarə edən maşinistlər naryad üzrə işə başlamazdan əvvəl videomüşahidənin aparıldığı tibb məntəqəsində həkim nəzarətindən keçir və onlara çek verilir. Çekdə maşinistin həkim nəzarətindən keçilməsinin tarixi və vaxtı, qan təzyiqi, ürəyin arterial təzyiqi, ürək döyüntüsü, oksigen çatışmazlığının yoxlanılması, bədən hərarəti, alkotestlə yoxlama cavabı qeyd olunur. Verilmiş çek maşinistlərin fərdi kitabçasına tik