

Paytaxt metrosu: “Hansı stansiyaya gedirsən?”

Məsafəyə görə ödəniş modeli sosial ədalətin tələbidir

Bakı metrosunda 2026-cı ildən etibarən tətbiqi nəzərdə tutulan yeni tarif mexanizmi paytaxtın ictimai nəqliyyat sistemində yeni ödəniş qaydasının başlanğıcı kimi qiymətləndirilir. “Bakı Metropoliteni” QSC-nin Maliyyə departamentinin rəisi Kamal Hüseynlinin mediaya açıqlamasına əsasən, hazırda bu qurumda qüvvədə olan ödənişin vahid tarif modelindən sərnisinin getdiyi məsafəyə uyğun qiymətlərə keçid imkanları geniş araşdırılır. İqtisadi baxımdan əsaslandırılan bu yanaşma daha ədalətli tarif mexanizminin formalaşdırılmasını hədəfləyir.

Qeyd edək ki, cari il “Bakı Metropoliteni”nin qarşısında duran əsas vəzifələrdən biri maliyyə uçotunun daha dəqiq qurulması, maliyyə hesabatlarının ikinci rübün sonunadək açıqlanması və xərclərin strukturlaşdırılmasıdır. Xərc-gəlir mərkəzlərinin müəyyənləşdirilməsi, diferensial tarif modellərinin təhlili, xətt və stansiya səviyyəsində fəaliyyət göstəricilərinin ayrılması əsas prioritetlərdəndir. Bütün bunlarla yanaşı, kommersiya gəlirlərinin genişləndirilməsi və əməliyyat xərclərinin optimallaşdırılması istiqamətində də konkret addımlar nəzərdə tutulur.

Bu il metropolitenə mövcud “qırmızı” və “yaşıl” xətlərin ayrılması üzrə sərnixin axınında qismən azalmalar proqnozlaşdırılır, amma, ümumilikdə, əməliyyat fəaliyyətinin daha optimallaşdırılması gözlənilir. Belə ki, bu dövrdə subsidiya ehtiyacının, təqribən, 40 milyon manat səviyyəsində formalaşacağı proqnozlaşdırılır. Eyni zamanda, metropoliten şəhər miqyasında yüksək tutumlu və kütləvi istifadə olunan nəqliyyat sistemidir və onun maliyyə modeli tənzimlənən tarif mexanizmi əsasında formalaşır. Bu yanaşma metronun bütün şəhər əhalisi üçün əlçatanlığını gerçəkləşdirir, eyni zamanda, tarif gəlirlərinin əməliyyat xərclərini tam qarşılamamasına səbəb olur və subsidiya mexanizmini zəruri edir.

Beləliklə, uzunmüddətli hədəf metronun qısa müddətdə özünü tam maliyyələşdirən sistemə çevrilməsi deyil, əməliyyat xərclərinin optimallaşdırılması, tarif və kommersiya gəlirlərinin payının artırılması və orta müddətdə əməliyyat üzrə subsidiya asılılığının mərhələli şəkildə azaldılmasıdır. Dövlət büdcəsindən ayrılan vəsaitlərin isə əsasən yeni xətlər, stansiyalar və infrastrukturun genişləndirilməsi kimi kapital tutumlu layihələrə yönəldilməsi nəzərdə tutulur.

Sosial ədalətin tələbi

Bakı metrosunda illərdir ki, tətbiq olunan vahid tarif modeli sadəliyi və rahatlığı ilə seçilsə də, müasir şəhər nəqliyyatı sistemlərinin tələbləri fonunda artıq müəyyən suallar doğurur. Belə ki, 2 – 3 stansiya yol

yol – az ödəniş, çox yol – daha çox ödəniş” prinsipinə əsaslanır. Bu yanaşma həm metropolitenin real istismar xərclərinin daha düzgün bölüşdürülməsinə, həm də sərnishinlər arasında nisbətən ədalətli maliyyə yükünün formalaşmasına imkan yaradır.

Nəqliyyat üzrə ekspert Eldəniz Cəfərov bildirir ki, diferensial tarif sistemlərinin bir neçə tətbiq forması mövcuddur. Bunlardan ən geniş yayılanı məsafə və ya stansiya sayına əsaslanan pilləli tarif modelidir. Bu halda qısa məsafə qət edən sərnishinlər üçün minimum tarif, daha uzun məsafələr üçün isə mərhələli şəkildə artan tarif tətbiq olunur. Alternativ variant isə zona üzrə tarif sistemidir. Bu model şəhər

la müqayisədə aşağı olur. Bu səbəbdən paytaxt üçün ən əlverişli, uyğun modelin seçilməsi zamanı təkcə iqtisadi deyil, həm də sosial göstəricilər əsas meyar kimi nəzərə alınır.

Texnoloji imkanlar və tətbiq mexanizmi

Məsafəyə görə tarif sisteminin tətbiqi üçün texniki infrastruktur həlledici rol oynayır. Mövcud “BakıKart” sistemi bu baxımdan ciddi potensiala malikdir. Sərnisinin metroya daxil olarkən və çıxarkən kartını oxutması vasitəsilə sistem avtomatik olaraq qət edilən məsafəni və ya keçilən



mərkəzi, orta və kənar zonalara bölünür. Sərnisinin keçdiyi zonaların sayına uyğun olaraq gedişhaqqı müəyyənləşdirilir.

Zona modeli texniki baxımdan nisbətən sadə, inzibati baxımdan isə daha çevik hesab olunur. Lakin burada da sosial tarazlığın qorunması əsas şərtidir. Çünki şəhərin kənar ərazilərində yaşayan əhalinin gəlir səviyyəsi çox zaman mərkəzdə yaşayanlar

zonaları müəyyənləşdirə bilər. Bu, insan amilini minimuma endirir və şəffaf hesablamanı gerçəkləşdirir.

Eyni zamanda, rəqəmsal texnologiyaların inkişafı fərqli sərnishin seqmentləri üçün xüsusi tarif paketlərinin tətbiqinə də imkan yaradır. Məsələn, gündəlik intensiv istifadəçilər üçün sabit aylıq paketlər, tələbələr və pensiyaçılar üçün güzəştli tariflər, sosial

həssas qruplar üçün isə diferensial subsidiyalar nəzərdə tutula bilər.

Tarif islahatlarının ən həssas tərəfi sosial balansın qorunmasıdır. Belə ki, məsafəyə görə ödəniş modeli düzgün tənzimlənmədiyi halda, şəhərin kənar ərazilərində yaşayan və gündəlik olaraq uzun məsafə qət edən vətəndaşların maliyyə yükü arta, bu isə müəyyən sosial narazılıqlarla nəticələnər. Beynəlxalq təcrübə də göstərir ki, belə halların qarşısını almaq üçün bir sıra dövlətlərdə müxtəlif kompensasiya mexanizmlərindən istifadə edilir. Bunlara sosial kartlar, subsidiya paketləri, güzəştli abonementlər və ya maksimum tarif həddi tətbiqi daxildir. “Bakı Metropoliteni”ndə planlaşdırılan islahatlarda da bu mexanizmlərin nəzərə alınması vacibdir.

Bəs Bakı hansı modeli seçməlidir? Bu sualın cavabı üçün, ilk növbədə, xarici dövlətlərin bu istiqamətdəki təcrübəsi fonunda bəzi məqamlara diqqət yetirək. Belə ki, Yaponiya, Cənubi Koreya və Sinqapur kimi ölkələrdə məsafəyə əsaslanan tarif sistemi yüksək dəqiqliklə işləyir və ictimai nəqliyyatın maliyyə dayanıqlılığını reallaşdırır. Avropa şəhərlərində isə zona modelinə daha çox üstünlük verilir və bu, şəhərsalma siyasəti ilə uzlaşdırılır.

Moskva və İstanbul kimi meqapolislərdə vahid tarif modeli saxlanılsa da, bu şəhərlərdə paralel olaraq aylıq və illik abonementlər vasitəsilə müəyyən balans yaranır. Zaman əsaslı tarif sistemləri daha çox turist axını olan şəhərlərdə səmərəli sayılır. Mütəxəssislərin fikrincə, Bakı üçün ideal model isə qarışıq yanaşma hesab edilir. Burada əsas tarifi məsafə və ya zona üzrə hesablanacağı, lakin sosial qruplar, eləcə də daimi istifadəçilər üçün əlavə yumşaldıcı mexanizmlərin tətbiq olunacağı gözlənilir.

Ekspertlər tərəfindən “Bakı Metropoliteni”ndə 2026-cı ildən etibarən məsafəyə görə gedişhaqqı tətbiqinin paytaxtın ictimai nəqliyyat sistemində keyfiyyətə yeni mərhələnin başlanğıcı olacağı bildirilir. Bu islahat nəticəsində metropolitenin maliyyə dayanıqlılığının güclənməyi, xidmət keyfiyyətinin yüksəldilməsinə əlavə resurslar yaranacağı və ədalətli ödəniş prinsipinin gerçəkləşəcəyi vurğulanır. Eyni zamanda, bütün bunların tarif mexanizminin sosial ədalət və ictimai razılıq prinsipləri əsasında qurulacağı şərtilə mümkün olacağı deyilir. Əks halda, iqtisadi baxımdan düzgün görünən model sosial baxımdan riskli nəticələr doğura bilər. Dünya təcrübəsi isə göstərir ki, uğurlu tarif islahatlarının açarı məhz balanslı yanaşmadır.

K.BAYRAMOV
XQ