

Yeraltı nəqliyyatın önəmi daim yüksəlir

Bəs metrodan istifadə edən sərnişinlərin sayı niyə azalıb?

Dövlət Statistika Komitəsinin məlumatına görə, 2025-ci ildə metro nəqliyyatının xidmətlərindən istifadə edən sərnişinlərin sayı 1,4 faiz azalaraq 2 milyard 27 milyon nəfər olub. Avtomobil nəqliyyatı ilə 1 milyard 974 milyon sərnişin daşınaraq əvvəlki illə müqayisədə 6,9 faiz artım qeydə alınıb. Avtobuslarla daşınan sərnişinlərin sayı 1 milyard 890 milyon nəfərə çatmaqla əvvəlki ilə nisbətən 7,1 faiz çoxalıb. Taksidmətlərindən istifadə edən sərnişinlərin sayı isə 94 milyon nəfərə (2024-cü illə müqayisədə 3,5 faiz çox) yüksəlib.

Rəqəmlərdən hesabat dövründə sərnişin daşımalarında metroya üstünlük verənlərin payının müəyyən qədər azalması aydın görünür. Nəqliyyat sahəsi üzrə ekspertlərin qənaətinə görə, bu tendensiya son illər alternativ ictimai nəqliyyat növlərinin, xüsusilə avtobus və taksidmətlərinin keyfiyyət, eləcə də kəmiyyət baxımından əhəmiyyətli dərəcədə inkişafı ilə sıx bağlıdır. Avtobus parklarının müasirləşdirilməsi, marşrut şəbəkəsinin genişləndirilməsi və interval problemlərinin aradan qaldırılması ictimai nəqliyyatda seçim balansını dəyişib.

Son illər ölkəyə gətirilən yeni avtobusların sayı nəzərəcəpəcaq dərəcədə artıb, həm paytaxtdaxili, həm də şəhərlərarası marşrutlarda daha müasir, komfortlu və ekoloji cəhətdən təmiz nəqliyyat vasitələri istifadəyə verilib. Xüsusilə Bakı Beynəlxalq Avtovağzal Kompleksində əsaslı islahatların aparılması, bu qurumda özbaşnalıqların aradan qaldırılması, ciddi nizam-intizamın yaradılması və xidmət keyfiyyətinin yüksəldilməsi şəhərlərarası sərnişin axınının böyük hissəsinin avtobus nəqliyyatına yönəlməsinə səbəb olub. Bu da fərdi minik avtomobillərindən və dəmir yolu nəqliyyatından istifadənin müəyyən qədər azalması ilə nəticələnib.

Eyni zamanda, paytaxtın daxilində və Bakıtrafi yaşayış massivlərində xidmət göstərən marşrutlarda köhnə avtobusların mərhələli şəkildə müasir nəqliyyat vasitələri ilə əvəzlənməsi nəticəsində ictimai nəqliyyata olan etimad güclənib. Artıq 2 ildən çoxdur ki, xətlərə buraxılan yeni avtobusların sayı artırılıb, interval problemləri minimuma endirilib. Xüsusilə ekoloji baxımdan üstünlük təşkil edən elektrobussların, eləcə də sıxılmış təbii qazla işləyən avtobusların istismarı ilə şəhər nəqliyyatında yeni mərhələnin əsası qoyulub. Dövlət xətt ilə və özəl şirkətlər tərəfindən gətirilən bu avtobusların marşrutlara buraxılması sərnişinlərin daha çevik və rahat nəqliyyat növünə üstünlük vermələri ilə nəticələnib.

Ekspertlərin ümumi qənaətinə görə, metroda sərnişin daşınmasının azalmasının əsas səbəbləri sırasında alternativ nəqliyyat vasitələrinin sayının artması ilə yanaşı, avtobus zolaqlarının yaradılması, taksidmətlərinin daha əlçatan olması da yer alır. Bundan başqa, iş və təhsil rejimində tətbiq edilən müəyyən dəyişikliklər, distans iş modellərinin getdikcə genişlənməsi və sərnişinlərin daha komfortlu, bəzən isə daha bahalı nəqliyyat növlərinə üstünlük verməsi metroya üz tutan sərnişin sayının azalması ilə nəticələnir.

Nəqliyyat sahəsi üzrə ekspert Eldəniz Cəfərovun fikrincə, ötən il metro nəqliyyatının xidmətlərindən istifadə edən sərnişinlərin sayının azalması isə bir sıra səbəblərlə bağlı olub. Məsələn, Bakı metrosu istifadəyə verilərkən indiki həcmdə sərnişin axını nəzərdə tutulmayıb. Metropoliten infrastrukturunu müəyyən dövrün şəhərsalma və nəqliyyat tələblərinə uyğun şəkildə inşa edilib və uzun illər maksimum potensialla fəaliyyət göstərib. Zaman keçdikcə paytaxtın əhalisi artıb, yeni yaşayış massivlərinin salınması ilə şəhər ərazisi genişlənib və mövcud metro xətləri bu genişlənməni tam əhatə etməkdə çətinlik çəkib. Nəticədə Bakı metrosunun potensial imkanları sərnişin tələbatını tam ödəmək baxımından məhdudlaşıb.

Hazırda bu problemin aradan qaldırılması məqsədilə metropolitenə yeni layihələr əsasında depoların, tunellərin və stansiyaların tikintisinə start verilib. Xətlərin ayrılması, köməkçi depo və stansiyaların inşası, qatarların sərbəst dövryyəsinin təmin olunması və intervalın azaldılması ilə bağlı müəyyən layihələrin icrasına başlanılıb. Eyni zamanda, qatar parkının genişləndirilməsi və müasir texnologiyaların tətbiqi də nəzərdə tutulub. Bununla belə, rəsmi statistik məlumatlar göstərir ki, 2025-ci ilin yanvar-sentyabr aylarında Cənubi Qafqaz regionunda daha çox – 1 milyard 63 milyon nəfər sərnişin daşınması məhz Bakı metrosunda qeydə alınıb. Bu faktla metropolitenin hələ də paytaxtın



Ekspert rəyi



Akif NƏSİRLİ,
Liberal İqtisadçılar Mərkəzinin
sədri

“Bakı Metropoliteni” QSC kommersiya strukturu deyil, bu, sosial layihələrin icrasını gerçəkləşdirən və şəhərdə əhalinin daşınmasını asanlaşdırmağı qarşıya prioritet vəzifə kimi qoyan bir dövlət qurumudur. Əgər metro bağlansaydı, Bakı şəhərinin yerüstü nəqliyyatı sərnişinlərin daşınmasında çox böyük çətinliklərlə üzləşə bilər.

Yeri gəlmişkən, 10-15 il bundan öncə Parisdən Londona yeraltı tunel çəkildi və sərnişin, eləcə də nəqliyyat vasitələrinin daşınmasına başlandı. “Eurotunnel” adlandırılan həmin nəqliyyat infrastrukturunun yaradılması ideyası 1910-cu ildə qeydə alınmışdı. Lakin kommersiya baxımından mənfəətli olmadığı üçün 100 il sonra reallaşdı. Bu layihənin əsas məqsədi də elə pul qazanmaq, gəlir götürmək idi.

Bakı metrosunun məqsədi isə ilk vaxtlardan fərqli olub, sosial xarakter daşıyıb. Lakin sirr deyil ki, nə vaxtsa

kommersiya layihəsinə də çevrilə bilər. Bu, metro stansiyalarının sayının 50-dən çox olduğu bir dövrə təsadüf edir. Amma hazırda Bakıda stansiyaların sayı hələ heç 30-a da çatmır. “Bakı Metropoliteni”nin mənfəətlə fəaliyyət göstərməsi üçün stansiyaların sayı iki dəfə çoxalmalıdır. Digər bir məqam isə odur ki, Bakı metrosu 70-80 il əvvəl tikilib və köhnəlmə açıq-aydın nəzərə cəpır. Ona görə də son dövrlərdə metronun müasirləşməsinə xüsusi diqqət yetirilir.

Bakı metrosunun son illər reklam, parking gəlirləri də azalıb. Bundan başqa, infrastruktur ətrafında, ona aid ərazilərdə əvvəllər mağazalar, qəzet köşkləri var idi. İndi isə onlar yoxdur. Bu da “Bakı Metropoliteni”nin gəlirlərinin azalmasına səbəb olub. Qiyməti 60 qəpik qaldırılanda isə hədəf metronun xərcələrinin tamamilə qapadılması demək deyildi. Bu, sadəcə olaraq, müəyyən xərcələri “Bakı Metropoliteni”nin özünün ödəməsi məqsədi daşıyırdı. Bir sözlə, “Bakı Metropoliteni” sosial layihədir, onun kommersiya hədəfləri mövcud deyil, dövlət müəssisəsidir və xərcələrin böyük qismini dövlət ödəyir.

Sonda vurğulayım ki, metronun modernləşdirilməsi yerli inkişaf sənədlərində yer almır, eyni zamanda, dünya şəhərlərinin müasir planlaşdırma təcrübələri ilə paralel strategiyalar kimi çıxış edir. Beləliklə, Bakının bu yöndə inkişaf modeli qısamüddətli kosmetik dəyişikliklərə deyil, həm də uzunmüddətli, dayanıqlı və insanyönlü şəhər konsepsiyasına əsaslanır. Bu yanaşma paytaxtı rahat yaşayış məkanı olmaqla bərabər, eyni zamanda, iqtisadi, mədəni və sosial baxımdan cəlbədic qlobal şəhərə çevirməyi hədəfləyir.

əsas və strateji nəqliyyat infrastrukturalarının biri olması təsdiqlənib.

Onu da deyək ki, indiki vəziyyətdə müəyyən qisim sərnişinlər taksidə hərəkət etməyə maraq göstərirlərsə, bu, dəyişən prosesdir. Növbəti illərdə yeni infrastruktur tikiləndən, interval dəyişikliyi olandan sonra insanların prioriteti ictimai nəqliyyata doğru daha da artacaq. Xətlərin şəhər mərkəzinə çatdırılması, paytaxtın digər hissələri ilə əlaqələndirilməsi ümumi dövryyənin artımına zəmin yaradacaq. Bu gün metroda günlük 640 min sərnişin daşınırsa, 2030-cu ilə qədər bu rəqəmin 800 min – 1 milyon günlük trafikə yüksəlməsi gözlənilir.

Yeri gəlmişkən, bu inkişaf dinamika-sı barədə dövlətimizin başçısı çıxışlarının birində deyib: “Vaxtilə Bakı şəhərinə gədən yolun necə olduğunu çox yaxşı xatırlayıyıq. O zaman cəmi bir yol var idi. Bu sahədə görüləcək işlər hələ çoxdur. Biz artıq Bakıda əlavə 10 metro stansiyasının tikintisini nəzərdə tutan proqram qəbul etmişik. Mənim səlahiyyət müddətim ərzində 7 stansiya tikilib, lakin bu, kifayət deyil. Buna görə də daha 10 metro stansiyası, eləcə də yeni körpülər və tunellər tikiləcək. Bütün bunlar üçün vəsait cəlb etməliyik, çünki bu, bizə xeyli maliyyə qənaəti edəcək və həmin vəsaiti Qarabağ üçün istifadə edə biləcəyik”.

Bu məqamda “Bakı Metropoliteni” QSC-dən aldığımız bir məlumatı da diqqətə çatdırmaq istərdik. Bildirilir ki, səhmdar cəmiyyətdə həyata keçirilən layihələrin icrasının daha da sürətlənməsi məqsədilə qurumda statistik məlumatlar əsasında mütəmadi müqayisəli təhlillər aparılması daim diqqətdə saxlanılıb, monitoringlərin nəticələrinə uyğun olaraq operativ tədbirlərə üstünlük verilib. Məsələn, “Həzi Aslanov” stansiyasının dalanında aparılan təmir işləri şəraitində “Həzi Aslanov – Əhmədli” mənzili üzrə hərəkətin xüsusi rejimdə təşkil edilməsi sərnişində

şımaya müsbət göstərən əsas amillər sırasında yer alıb. Eyni zamanda, 2024-cü ildə Bakıda keçirilmiş COP29 tədbiri ilə əlaqədar aparılan genişmiqyaslı yenidənqurma və abadlıq işləri bəzi dövrlərdə metroya olan tələbatın müvəqqəti artmasına səbəb olub.

Qurumdan, həmçinin bildirilib ki, hazırda müvafiq Dövlət Proqramına uyğun olaraq metropolitenin inkişafı istiqamətində tikinti və yenidənqurma işləri davam etdirilir. 10 yeni stansiyanın inşası, xətlərin ayrılması və bunun nəticəsində əlavə 88 milyon sərnişinin daşınması imkanının yaradılması proqnozlaşdırılır. Metro xətlərinin bir-biri ilə daha sıx kəsişərək şəbəkələşməsi və bunun şəhər mərkəzinə daha geniş əhatə etməsi ilə yaxın illərdə metroya olan tələbatın yenidən artacağı gözlənilir.

Bundan əlavə, mövcud texniki imkanların optimallaşdırılması hesabına son 16 ildə ilk dəfə olaraq “yaşıl” və “qırmızı” xətlərin müştərək hərəkət sahəsində qatırlararası interval 2 dəqiqədən, digər sahələrdə isə 4 dəqiqədən aşağı salınıb. Ötən ilin may ayında aparılan texniki təkmilləşdirmələr nəticəsində pik saatlarda interval əvvəlcə 1 dəqiqə 52 saniyəyə, sentyabr ayında isə 1 dəqiqə 45 saniyəyə endirilib. Pik saatlarda xətlərdə 34 cüt qatarın hərəkəti təmin olunmaqla əlavə 8 mindən artıq sərnişinə xidmət imkanı yaradılıb. Mütəmadi monitoringlər nəticəsində “Həzi Aslanov – Əhmədli” və “Cəfər Cabbarlı – Xətai” mənzillərində də qatarların hərəkət intervalı əhəmiyyətli dərəcədə azaldılıb.

Beləliklə, statistik azalma fonunda həyata keçirilən bu kompleks layihələr göstərir ki, Bakı metrosu yaxın perspektivdə yenidən sərnişin daşımalarında aparıcı rolunu gücləndirmək potensialına malikdir.

Vaqif BAYRAMOV
XQ