

XXI ƏSRİN BAKI METROPOLİTENİ

- 11845 -

Azərbaycan Respublikası Prezidentinin
İşlər İdarəsi
PREZİDENT KİTABXANASI

Bakı-2012



*B*akı metropoliteni Azərbaycan xalqının coşarıtlık tarixində nadir bir hadisədir. Keçmiş zamanlarda heç kəs təsəvvür edə bilməzdi ki, ümumiyyətlə, yeraltı demir yolu olacaqdır, Bakıda belə bir demir yolunu yaratmaq mümkün olacaqdır və Azərbaycan xalqı belə bir böyük sərvətin sahibi olacaqdır.

Heydər ƏLİYEV



*B*izim niyyətimiz çox açıqdır, aydındır, birmonaldır ki, Bakıda metro tikintisini sürətlə irəlilədirəq. Beləliklə, həm şəhər nəqliyyatına böyük dəstək olacaq, həm də insanlar üçün rahat və çox təhlükəsiz nəqliyyat növü imkanlarını genişləndirəcəkdir.

*İlham ƏLİYEV,
Azərbaycan Respublikasının Prezidenti*

ÖN SÖZ

Bu gün yarıməsrlik fəaliyyət dövrünün tamamının 5 illik məsafəsinə gəlib çatmış Bakı metrosu 45 il əvvəl olduğu kimi, yenə də paytaxtımızın ən nüfuzlu, ən rahat və sürətli şəhər sərnişin nəqliyyatı olmaq üstünlüyünü əlindən verməyib. Əksinə, bu illər Bakıda metropolitenə alternativ ola biləcək, bütün göstəricilərinə görə onunla rəqabət aparmağa qadir başqa bir kütləvi nəqliyyat vasitəsinin olmadığını sübut etdi.

45 il bundan əvvəl, 1967-ci ilin 6 noyabrında Bakı xüsusi bir ovqatla yuxudan oyandı. Həmin gün Bakı özünün çoxminillik tarixinin ən əlamətdar günlərindən birini yaşayacaqdı. Bakılıların 20 il idi gözlədikləri, həsrətində olduqları gün, nəhayət ki, gəlib çatmışdı. Tikintisi ötən əsrin 40-cı illərinin sonundan başlayan, Yaxın Şərqdə ilk yeraltı nəqliyyat vasitəsi - Bakı metrosu işə düşəcəkdi.

Onun tikintisi çox böyük çətinliklər, maneələr, itkilər hesabına başa gəlmişdi. Çətinliklər təkcə texniki, geoloji, maliyyə-material təminatı ilə bağlı deyildi. O illərdə dövrün möcüzəsi adlanan yeraltı nəqliyyatdan istifadə edən SSRI şəhərləri sırasında Bakının öncül olmaq imkanının qarşısını almaq məqsədilə yaradılan süni maneələrin gücü paytaxtımızı həmin sıradan 3-cü olmaq imkanından məhrum etdi. Sırada Moskva, Leninqrad, Ukrayna paytaxtı Kiyev, Tbilisi yer aldı. SSRI-nin 5-ci metrosu isə Bakıda işə düşdü.

Bakı metropoliteninin bu günü minlərlə insanın ağır, fədakar əməyinin nəticəsidir. Fəaliyyətdə olduğu 45 il ərzində metro bakılıların həyatının bir parçasına çevrilib, şəhər sərnişin daşımalarının ən böyük hissəsini öz üzərinə gö-

türüb. Bu, ilk növbədə öz əməyinə dərin məhəbbətlə bağlanan insanların zəhməti hesabına mümkün olub. Metronun həmişə ən rahat, ən sürətli nəqliyyat vasitəsi imicini özündə saxlaması burada çalışan minlərlə insanın tükənməyən zəhmət eşqinin, xalqa yorulmaq bilmədən xidmət etmək niyyətinin təntənəsidir.

Əlbəttə, bu illər ərzində Bakı metropoliteni çox böyük və hərtərəfli - texniki-texnoloji, iqtisadi-sosial inkişaf yolu keçib. 2 xətti üzərində 23 stansiyadan ibarət əvəzsiz nəqliyyat sistemi hazırda nəhəng perspektivlər qarşısındadır. Amma elə bu gününün özündə də metropolitenimiz bütün göstəricilərinə görə dünyanın istənilən metropoliteni ilə müqayisə olunmağa layiqdir. Məlumdur ki, bu imkan öz-özünə, asanlıqla yaranmayıb. Müstəqilliyin ilk illərinin iqtisadi çətinlikləri Bakının yeraltı yollarında həyatın mövcudluğunu şübhə altına atmışdı. Ölkə rəhbərliyinin məsələyə vaxtında müdaxilə etməsi metronu uğursuz aqibətdən xilas etdi. Metronun Bakı üçün iqtisadi-siyasi, strateji əhəmiyyətini yüksək dəyərləndirən böyük öndər, müasir Azərbaycan dövlətçiliyinin banisi Heydər Əliyev ötən əsrin son illərində ölkənin iqtisadi inkişafı perspektivlərinin ilk cizgilərini çəkərkən, şəhərin nəqliyyat probleminin də həllinə əhəmiyyətli yanaşma tərzini nümayiş etdirdi. Müəssisənin normal fəaliyyəti naminə aparılan texniki-iqtisadi, kadr, maliyyə islahatları çox çəkmədən öz bəhrəsini verdi. Bakı metropoliteni məhz ulu öndərimizin dəyərli tövsiyələri, istiqamətverici göstərişləri nəticəsində böhran vəziyyətindən xilas oldu. Bu tövsiyələrin yaxın perspektivlər üçün çox əhəmiyyətli olan böyük bir hissəsi 10 il əvvəl Bakı metropoliteninin 35 illiyinə həsr olunmuş təntənəli yığıncaqda ümummilli liderimizin unudulmaz nitqində öz əksini tapıb.

Həmin təntənəli gecə hər bir metropolitençinin qəlbində silinməz izlər buraxıb. Bu gün metropolitençilər böyük rəhbərin göstərişlərini məmnuniyyət və məsuliyyət hissilə həyata keçirirlər.

Həmin vaxtdan keçən bu onillik mövcud yeraltı yollarımızın inkişafı, yeni xətlərin tikintisi sahəsində böyük nailiyyətlərlə müşayiət olunub. Metronun istismarda olan xətləri texniki cəhətdən təkmilləşib, hərəkətin təşkilində, sərnişinlərin təhlükəsizliyinin təmin olunmasında dünyanın ən müasir texnologiyalarından istifadə olunub. Yeni yolların çəkilməsində uzun sürən sükunətə dövlət başçısı İlham Əliyevin məsələyə müdaxiləsi və bu işə xüsusi diqqət ayırması nəticəsində son qoyulub. Tikintisi yarımçıq qalmış stansiyalarda işlər bərpa olunub, yeni metro stansiyaları istifadəyə verilib. Son 5 ildə Şimal sahəsinin 3 stan-

siyası - "Nəsimi", "Azadlıq prospekti", "Dərnəgül" yeraltı kəhkəşanın ulduzları sırasına qatılıb. Ölkə başçısının təsdiq etdiyi metropoliten xətlərinin konseptual inkişaf sxemi və perspektiv plana əsasən, 2030-cu ilə qədər metropolitenin, 3 yeni xətt də əlavə olunmaqla, 5 xətt üzrə daha 53 stansiyası inşa olunacaq. Bununla metropoliten xətləri şəhərin mərkəzi hissəsini tam, ətraf ərazilərin isə böyük qismini əhatə etməklə, 76 stansiyadan ibarət böyük bir şəbəkəyə çevriləcək. Artıq bu xətlərdən birinin inşasına başlanılıb. Ölkə başçısının təsdiq etdiyi beşillik plana əsasən, Bənövşəyi xəttin 5 stansiyası 2015-ci ilə qədər inşa olunmalıdır. Artıq xəttin "Avtovağzal" və şərti adı "Memar Əcəmi-2" olan stansiyalarının inşası tam sürətlə davam etdirilir. Stansiyaların inşasında paytaxt metro tikintisi üçün yenilik sayılan inşaat üsulları tətbiq olunur. Bu istiqamətdə tunellərin tikintisi də Azərbaycanda ilk dəfə tətbiq olunan ən müasir tunelqazma kompleksləri ilə aparılır. Artıq tunellərin inşası davam edən iki stansiya arasındakı hissəsi başa çatdırılıb və metro tikintisində ilk dəfə eyni müstəvi üzərində kəsişməyən xətlərin çəkilməsi üzrə işlər də aparılıb və Bənövşəyi xəttin "Memar Əcəmi" stansiyasının altından keçən hissəsi uğurla inşa olunub. Yeni xəttin daha 3 stansiyasının inşası isə ən qısa müddətdə başlayacaq və bununla bağlı hazırlıq işləri artıq tamamlanmaq üzrədir.

Yeni xətlər, Azərbaycan Prezidentinin birbaşa göstərişi ilə ən müasir texnologiyalarla təchiz olunacaq. Şəhərin inkişaf perspektivlərini və demografik yüksəlişi nəzərə alaraq, ölkə başçısının tapşırığına əsasən, yeni xətlərdə 7-vaqonlu qatarlar şütüyəcək və stansiyalar da buna uyğun olaraq inşa olunacaq. Yeni xətlərin bütün stansiyaları sərnişin təhlükəsizliyi və rahatlığının ən mükəmməl, müasir sistemləri ilə tam təchiz olunacaq. Stansiyalar və qatarlar kondisionerləşdiriləcək, liftlər qoyulacaq, havalandırma və yanğın təhlükəsizliyi ilə bağlı ən son sistemlər tətbiq ediləcək. Ümumiyyətlə, belə yenilikləri çox sadalamaq olar.

Yaxın 5 ildə təkcə yeni xətt inşa olunmayacaq. Mövcud xətlərin genişləndirilməsi məqsədilə yeni stansiyalar da fəaliyyətə başlayacaq. Bu mənada Yaşıl xəttin hazırda inşası başlamış "Həzi Aslanov-2" stansiyasından Köhnə və Yeni Günəşli yaşayış massivlərinə də metro xətləri çəkiləcək və bununla da paytaxtın daha iki yüz minlərlə sakininin yaşadığı bu ərazilərin də şəhərin mərkəzi istiqamətində hərəkəti və ictimai nəqliyyatla təmin olunmasında köklü dəyişikliklər baş verəcək.

Bu illərdə metropolitenin daha iki böyük obyektini istismara veriləcək. Dərnəgül və Xocəsən yaşayış sahələrində inşa olunan və əsaslı təmir

üçün nəzərdə tutulmuş elektrik depoları qatarlara qulluq, onların təmiri və cari saxlanması baxımından böyük yenilikləri həyata keçirməyə, metropolitenin bir sistem, institut kimi inkişafında əhəmiyyətli dönüş yaradacaq.

Köhnə xətlərin və uzun illər fəaliyyətdə olan stansiyaların yenidən qurulması işlərinə start verilib. "Bakı soveti", "Əzizbəyov" stansiyaları əsaslı şəkildə təmir olunaraq, tam yeni görkəmdə, müasir tipli eskalatorlarla təmin olunmuş şəkildə "İçərişəhər" və "Koroğlu" adları ilə ikinci həyatlarına qədəm qoyublar. Bu il "28 May" stansiyasının 45 il işləyən 3 eskalatoru alman istehsalı olan 4 eskalatorla əvəz olunub. Tezliklə stansiyanın yenidənqurulmasına da başlanılacaq və o da görkəmini dəyişib tam müasirləşən daha bir yeraltı məbədə çevriləcək.

Köhnə stansiyaların yenidən qurulması prosesində ən əhəmiyyətli məsələlərdən biri də dərinözüllü birgirişli stansiyalarda ikinci girişlərin tikintisidir. "28 May" stansiyasında belə giriş "Azadlıq prospekti" stansiyası ilə eyni vaxtda istismara verildi. Hazırda "Elmlər Akademiyası" stansiyasının yeni girişinin tikintisinə başlanılıb.

Yolların buraxıcılıq qabiliyyətinin artırılması, hərəkətin təşkilinin avtomatlaşdırılması sərnişinlərin təhlükəsizliyinin və xidmət mədəniyyətinin yüksəldilməsi üzrə dünya standartları səviyyəsində texnologiyalar tətbiq olunub. Hərəkətin idarə olunmasında texnoloji yeniliklər, uzunölçülü relslərin tətbiqinə imkan verən rels-qaynaq sexinin istifadəyə verilməsi, sürəti avtomatik tənzimləmə sisteminin təkmilləşdirilməsi, enerji təchizatı sistemində etibarlılığın artırılması üzrə tədbirlərin həyata keçirilməsi, ventilyasiya sisteminin yeni müasir ventilyatorlarla təmin olunması, tunel qurğularının mühafizəsi sahəsində görülən işlər, kadrların peşə səviyyəsinə diqqətin artırılması və bu sahədə texniki tədris bazasının möhkəmləndirilməsi - nəzəri və əyani vasitələr, maşinistlər üçün trenajor və bu sıradan olan digər tədbirlər yeraltı yolların fəaliyyəti ilə sərnişinlərin tələbi arasında uyğunluq yaradıb. Stansiyalarda quraşdırılmış məlumat-sorğu avtomat köşkləri sərnişinlərin rahatlığının daha bir təminatçısı, yeraltı yollarda onlara düzgün istiqamət seçməkdə yardımçı olur. SOS təhlükəsizlik qurğuları hər bir halda sərnişinlərin köməyinə gəlməyə hazırdır.

Son beş ildə metropolitenin, eləcə də Bakının həyatında ən əlamətdar hadisə, dövlət başçısı, Prezident İlham Əliyev tərəfindən şəhərin yeraltı yollarının perspektiv inkişaf planının təsdiq edilməsidir. Artıq bu planın həyata keçirilməsi üzrə geniş miqyaslı işlər başlayıb və müvəf-

fəqiyyətlə davam edir. Bakının yeni metro xətlərinin tikinti sürəti yeni müasir qazma avadanlığı hesabına xeyli artıb.

Hərəkətin təşkili və təhlükəsizliyin daha da etibarlı olmasını təmin edən stansiyalarda və qatarlarda üç funksiyalı (videotəsvir, üztanıma və sənişinsayma) videomüşahidə sistemi təkcə metropolitençilərin deyil, eləcə də ölkədə cinayət axtarış prosesi işçilərinin yaxın köməkçiləri olub.

Bütün bu işləri yerinə yetirən insanların ağır zəhməti, şərəfli əməyi dövlət, müəssisə rəhbərliyi və həmkarlar ittifaqı təşkilatının daimi diqqət mərkəzindədir. Son 5 ildə metropolitençilərin əməkhaqqı 5 dəfə artırılaraq orta hesabla 536 manata çatmışdır.

Bütün bunlar və ümumilikdə yeni əsrin ilk 12 ilində Bakı metrosunun fəaliyyəti barədə məlumatla zəngin olan bu kitab, təkcə metropolitençilər üçün deyil, şəhərin yeraltı dünyası haqqında geniş məlumat almaq istəyənlər üçün də maraqlı olacaq.

Tağı ƏHMƏDOV,
Bakı Metropoliteninin rəisi

AZƏRBAYCAN XXI ƏSRİN ASTANASINDA

Azərbaycan Respublikası 1991-ci ildə dövlət müstəqilliyini bərpa etdikdən sonra iqtisadi sahədə öz suveren hüquqlarını gerçəkləşdirməyə və müstəqil siyasət aparmağa başladı. Bu siyasətin başlıca istiqamətlərini müxtəlif mülkiyyət formaları əsasında yaradılan iqtisadi sistem, bazar iqtisadiyyatına keçid və dünya iqtisadiyyatına inteqrasiya təşkil edirdi.





Müstəqillik dövründən bu günə kimi ölkədə mövcud iqtisadi inkişafı iki əsas mərhələyə ayırmaq olar. Birincisi, 1991-1993-cü illəri əhatə edən iqtisadi xaos və tənəzzül dövrü. İkincisi, 1993-cü ildən başlayaraq davam edən makroiqtisadi sabitlik və dinamik iqtisadi inkişaf dövrü.

Dövlət müstəqilliyinin bərpasından sonra ötən qısa tarixi dövr ərzində Azərbaycan xalqının ümummilli lideri Heydər Əliyevin uzaqgörən siyasəti və gərgin fəaliyyəti nəticəsində, ağır ilkin şərtlərə baxmayaraq, ölkəmizin sosial-iqtisadi inkişafı və dünya təsərrüfat sistemində inteqrasiyası sahəsində çox böyük nailiyyətlər əldə olunmuşdur. Ən böyük nailiyyət isə bu dövrdə ölkəmizdə aparılan müstəqil dövlət quruculuğu prosesində iqtisadi islahatların və inkişafın mahiyyət etibarını ilə yeni bir modelinin - Azərbaycan modelinin yaranması oldu.

Azərbaycan neftinin dünya bazarlarına çıxarılması üçün 1996-cı ildə Bakı-Novorossiysk, 1999-cu ildə isə Bakı-Supsa ixrac neft kəmərlərinin yenidən bərpasına və Bakı-Tbilisi-Ceyhan əsas ixrac neft kəmərinin inşası ilə bağlı sazişin imzalanmasına, beləliklə də ixrac marşrutlarının müflisləşmədən xilasına nail olundu. Ümummilli liderimiz Heydər Əliyevin 1999-cu ildə imzaladığı fərmanla neft yataqlarının xarici şirkətlərlə birgə

işlənməsindən əldə edilən mənfəət neftinin satışından daxil olan vəsaitlərin səmərəli istifadə edilməsi, həmin vəsaitlərin prioritet sahələrin inkişafına və sosial-iqtisadi baxımdan mühüm əhəmiyyət kəsb edən layihələrin həyata keçirilməsinə yönəldilməsini təmin etmək üçün Dövlət Neft Fondu yaradıldı. Hazırda beynəlxalq təşkilatlar tərəfindən fondun fəaliyyəti və bu sahədəki şəffaflıq yüksək qiymətləndirilir.

Neft-qaz sektoru iqtisadiyyatın digər sahələrinin inkişafında lokomotiv rolunu oynadı. Düşünülmüş iqtisadi siyasət nəticəsində makroiqtisadi sabitliyə nail olundu və davamlı iqtisadi artımın əsası qoyuldu, iqtisadiyyatın bütün sahələrində islahatlara başlandı, əhalinin həyat səviyyəsinin yaxşılaşdırılması istiqamətində ciddi addımlar atıldı.

Sahibkarlığı inkişaf etdirmək, əlverişli biznes və investisiya mühiti yaratmaqla daxili və xarici investisiyaları cəlb etmək, qeyri-neft sektorunun inkişafına nail olmaq bu mərhələdə həyata keçirilən iqtisadi siyasətin səciyyəvi xüsusiyyətlərindən idi. Həyata keçirilmiş məqsədyönlü tədbirlər nəticəsində Azərbaycanda sahibkarlar təbəqəsi formalaşdı, özəl sektorun ölkənin sosial-iqtisadi inkişafında rolu daha da möhkəmləndi.

İqtisadiyyatda mülkiyyətin çoxnövçülüyünün təmin olunması istiqamətində həyata keçirilən tədbirlər davamlı iqtisadi inkişafa öz müsbət nəticəsini verdi. Belə ki, özəlləşdirməyə başlayan zaman özəl sektorun ÜDM-də payı faktiki olaraq 10%-dən az olmasına baxmayaraq, hazırda onun xüsusi çəkisi 85%-ə çatmışdır.

Beləliklə, Heydər Əliyev strategiyasının həyata keçirilməsi nəticəsində müstəqilliyin ilk illərində baş vermiş tənəzzülün qarşısı uğurla alındı və 1995-ci ildən Azərbaycanda keçid dövrünün yeni mərhələsi - bərpa və dinamik inkişaf dövrü başlandı. 1995-2003-cü illər ərzində ümumi daxili məhsul 90,1%, dövlət büdcəsinin gəlirləri 3 dəfə, ölkənin valyuta ehtiyatları 85 dəfə, sənaye məhsulunun həcmi 25,2%, kənd təsərrüfatı istehsalının həcmi 53,9%, xarici ticarət dövriyyəsi 4 dəfə, iqtisadiyyatla məşğul olanların orta aylıq real əməkhaqqı 5,6 dəfə artdı, inflyasiya səviyyəsi 2-3 faizə qədər endirildi, bütün maliyyə mənbələri hesabına iqtisadiyyata yönəlmiş investisiyaların ümumi həcmi 20 milyard ABŞ dollarını keçdi.

Azərbaycan Respublikası dövlət müstəqilliyini qazandıqdan sonra onun xarici iqtisadi siyasətinin mühüm istiqamətlərindən birini beynəlxalq maliyyə-kredit və iqtisadi qurumlarla əlaqələr təşkil etmişdir. Ötən dövr ərzində bu sahədə kifayət qədər iş görülmüşdür. Azərbaycan, demək olar ki, bütün nüfuzlu beynəlxalq qurumlara, o cümlədən 1992-ci ildə Beynəlxalq Valyuta Fonduna, Dünya Bankına, Avropa Yenidənqurma və İnkişaf Bankına, İslam İnkişaf Bankına, 1999-cu ildə Asiya İnkişaf Bankına üzv qəbul olunmuşdur.

Azərbaycan Respublikasının Prezidenti cənab İlham Əliyev tərəfindən uğurla davam etdirilən və yeni çalarlarla zənginləşdirilmiş sosial-iqtisadi siyasətin strateji məqsədləri sərbəst bazar münasibətlərinə və özünüinkışaf qabiliyyətinə malik olan sosialyönümlü, müflisləşmənin qarşısının alınaraq milli iqtisadiyyatın formalaşdırılması və dünya təsərrüfat sistemində inteqrasiyasının təmin olunmasıdır.

Davamlı və dinamik inkişaf məntiqinə əsaslanan bu siyasətin həyata keçirilməsi nəticəsində qazanılmış uğurlar daha da möhkəmləndirilmiş, bu dövrdə makroiqtisadi sabitlik qorunub saxlanılmış, iqtisadiyyatda müflisləşmənin qarşısının alınması, qeyri-neft sahələrinin, regionların inkişafı sürətlənmiş, strateji valyuta ehtiyatlarının səmərəli istifadəsi təmin olunmuş, milli valyutanın sabitliyi, bank sisteminin etibarlılığı artırılmış, konservativ xarici borclanma strategiyası həyata keçirilmiş, sahibkarlığa dövlət dəstəyi gücləndirilmiş, əhalinin sosial rifahı davamlı olaraq yaxşılaşmışdır.

İqtisadiyyatda müflisləşmənin qarşısının alınması ilə bağlı nəzərdə tutulmuş tədbirlərin sistemli və ardıcıl reallaşdırılması üçün dövlət başçısının müvafiq fərman və sərəncamları ilə "Azərbaycan Respublikası regionlarının 2009-2013-cü illərdə sosial-iqtisadi inkişafı Dövlət Proqramı", "2008-2015-ci illərdə Azərbaycan Respublikasında yoxsulluğun azaldılması və davamlı inkişaf Dövlət Proqramı", "2008-2015-ci illərdə Azər-

baycan Respublikasında əhalinin ərzaq məhsulları ilə etibarlı təminatına dair Dövlət Proqramı" və bir sıra sahələr üzrə inkişaf proqramları təsdiq edilmiş və uğurla icra olunur.

Ölkənin regionlarında mövcud olan iqtisadi potensialdan tam və səmərəli istifadə olunmasını, sosial-iqtisadi vəziyyətin yaxşılaşdırılmasını və iqtisadiyyatın tarazlı inkişafını təmin etmək məqsədilə uğurla icra olunan dövlət proqramları ölkə başçısının regionların inkişafına göstərdiyi diqqətin bariz nümunəsi olmaqla, regionların kompleks inkişafına, o cümlədən infrastruktur sahələrinin bərpası və genişləndirilməsinə, yeni istehsal və emal müəssisələrinin, sosial-mədəni obyektlərin yaradılmasına, yeni iş yerlərinin açılmasına, əhalinin həyat səviyyəsinin daha da yüksəldilməsinə səbəb olmuşdur.

Ulu öndər Heydər Əliyevin müəyyənləşdirdiyi və xalqımızı daha parlaq gələcəyə aparan hərtərəfli inkişaf yolunun Azərbaycan Respublikasının Prezidenti cənab İlham Əliyev tərəfindən uğurla və inamla davam etdirilməsi, yaradılmış əlverişli iqtisadi şərait davamlı və sürətli iqtisadi inkişafı təmin etmişdir.

Dünyanın aparıcı ölkələrində baş vermiş kəskin böhranlı prosesə baxmayaraq, Azərbaycanda makroiqtisadi sabitlik, iqtisadi artım, yoxsulluq səviyyəsinin azalması və əhalinin maddi rifah halının yüksəlməsi 2009-cu ildə də davam etmişdir. Eyni zamanda, Azərbaycan 2009-cu ildə iqtisadiyyatın real artım tempinə görə region ölkələri arasında lider olmaqla yanaşı, müvafiq göstərici üzrə dünya miqyasında da yüksək yerdə qərarlaşmışdır. Belə ki, ilin yekunlarına əsasən, 2009-cu ildə ÜDM-in real artımı 2008-ci illə müqayisədə 9,3%, əhalinin hər nəfərinə düşən ÜDM-nin real həcmi isə 7,9% təşkil etmişdir. ÜDM-nin 64,1%-i iqtisadiyyatın istehsal, 28,3%-i xidmət sahələrinin payına düşmüş və bu sahələrdə real artım müvafiq olaraq 10% və 9,1% təşkil etmişdir. 2009-cu ildə neft-qaz sektorunda real artım 14,3%, qeyri-neft sektorunda isə 3,2% olmuş və eləcə də sənaye sektorunda real artım tempi 12,8%, nəqliyyatda 9,3%, rabitədə 13,1%, ticarətdə 9,9% təşkil etmişdir.

Əvvəlki illərdə olduğu kimi, kənd təsərrüfatına dövlət tərəfindən xüsusi diqqətin yetirilməsi və bu sahədə həyata keçirilən məqsədyönlü tədbirlər nəticəsində onun real artım tempi 2008-ci illə müqayisədə yüksələrək 3,5% təşkil etmişdir.

Ümumilikdə isə 2004-2009-cu illərdə ÜDM real ifadədə 2,8 dəfə artmış və cari qiymətlərlə 43,0 milyard ABŞ dollarına çatmışdır. Adambaşına düşən ÜDM-in həcmi 2004-cü ilə nisbətən 2009-cu ildə real ifadədə 2,2 dəfə artaraq 4874,1 ABŞ dolları təşkil etmişdir. Bu dövrdə əhalinin pul gəlirləri real ifadədə 2,0 dəfə, adambaşına düşən gəlirlər isə 85%, orta aylıq əməkhaqqı 3 dəfə, minimum pensiyanın məbləği 3,8 dəfə, mini-



mum əməkhaqqı 6,3 dəfə artmışdır.

2004-2009-cu illərdə xarici ticarət dövriyyəsi 2,8 dəfə, o cümlədən, ixrac 3,9 dəfə, idxal 1,7 dəfə, qeyri-neft ixracı isə 2,4 dəfə artmışdır. 2009-cu ildə dövlət büdcəsinin həm gəlirləri, həm də xərcləri 2004-cü ilə nisbətən 7 dəfə artmış, ölkədə 2004-2009-cu illərdə 32886 yeni müəssisə yaradılmış, 840 minə yaxın yeni iş yeri açılmışdır. Həyata keçirilmiş məqsədyönlü tədbirlər nəticəsində yoxsulluq səviyyəsi son beş ildə 4,1 dəfə azalaraq 44,7 faizdən 11 faizədək enmişdir.

Azərbaycanın uğurları nüfuzlu Beynəlxalq təşkilatların hesabatlarında da öz əksini tapmışdır. Təsadüfi deyil ki, 2009-2010-cu illər üçün hazırlanmış "Qlobal Rəqabətlik Hesabatı"nda Azərbaycan dünyanın öncül ölkələri sırasına daxil olmuş, MDB ölkələri arasında isə 1-ci yerə yüksəlmişdir. Eləcə də, "Standard and Poor's" Beynəlxalq Reyting Agentliyi tərəfindən ölkə iqtisadiyyatının hazırkı vəziyyəti "Stabil"dən "Pozitiv"ə yüksəldilmişdir.

Növbəti mərhələnin əsas məqsədlərini makroiqtisadi sabitliyin qorunub saxlanması və iqtisadi inkişafın dayanıqlığının təmin edilməsi təşkil edir. Eyni zamanda, iqtisadi artımın keyfiyyətinin prioritetliyinin təmin edilməsi nəzərdə tutulur. Bu məqsədlə iqtisadiyyatda müflisləşmənin qarşısının alınaraq neft sektorundan asılılıq minimuma endiriləcək, innovativ iqtisadiyyata keçid təmin ediləcək, aqrar sektorun inkişafında intensiv üsullara üstünlük verəcək və iqtisadiyyatın klasterlər üzrə inkişafına nail olunacaqdır.

Həmçinin, ölkənin enerji, ərzaq və ekoloji təhlükəsizliyinin gücləndirilməsi üçün sistemli tədbirlər davam etdiriləcəkdir.

Biznes mühitinin daha da təkmilləşdirilməsi, xüsusi iqtisadi zonaların, sənaye şəhərciklərinin, biznes-inkubatorlarının yaradılması, məsləhət, informasiya təminatının, sahibkarlığa dövlət dəstəyinin gücləndirilməsi və işgüzar əlaqələrin inkişaf etdirilməsi yolu ilə sahibkarlığın və regionların inkişafı daha da sürətləndiriləcəkdir.

Növbəti illərdə də sosial-iqtisadi siyasətin başlıca istiqamətini ölkə əhalisinin həyat səviyyəsinin daha da yüksəldilməsi təşkil edəcəkdir.

BAKİ METROPOLİTENİ

DÖRDÜNCÜ ONİLLİYİN UĞURLU QƏDƏMLƏRİ

Yeni əsrin astanasında ölkədə baş verən iqtisadi proseslər Bakı metropolitenində də öz əksini tapdı. Müəssisə müstəqillik illərinin ilk çətinliklərindən çıxmağa başladı. 1997-ci ildə özünün 30-cu ildönümünü qeyd edən yeraltı magistralın əməkçiləri yubileyi son illərlə müqayisədə tutarlı əmək nailiyyətləri ilə qarşıladılar.



Hərəkət qatarlarının və müəssisənin həyat fəaliyyətini təmin edən digər avadanlıq və qurğuların təmiri üzrə böyük işlər görüldü. Hərəkətin təşkili və təhlükəsizliyi ilə bağlı olan heyətin çalışdığı iş yerləri təmir olundu. "Nərimanov" elektrik deposunun vaqon təmirçiləri 1997-ci ildə 50 vaqonu tamam yeniləşdirib istismara vermişdilər, 1998-ci ildə artıq 60 vaqon həmin prosesdən keçirilərək istismar sexinə təhvil verilmişdi. Bu iş həcmnin görülməsi üçün ayrılmış 600 kv.m sahədə 1998-ci ilin əvvəlində tikinti-quraşdırma işləri başladı. Tikinti o vaxt fəaliyyətinin dördüncü ilini yaşayan əsaslı təmir xidmətinin işçiləri tərəfindən aparılırdı. Dövrün tələblərindən irəli gələrək tunel qurğuları xidmətinin strukturundan ayrılaraq yaradılmış yeni xidmət fəaliyyət müddəti ərzində metropolitendə bir sıra elə tikinti-quraşdırma işləri aparmışdı ki, əvvəlki struktur vəziyyətində - tunel qurğuları xidmətinin distansiyası kimi onları yerinə yetirmək mümkün deyildi. Metronun ilk 2 onilliyində buradakı qurğuların saxlanması, onlara tələb olunan qulluğun göstərilməsi üçün bir distansiya kifayət edirdisə, sonrakı illərdə yeraltı və yerüstü qurğular, tikililər köhnəliyindən, təbii və fiziki aşılana məruz qaldığından onlara göstərilən qayğı və diqqətin də dərəcəsinə tələb artırdı. Yer altında və ya üstündə olmasından asılı olmayaraq, hər bir tikilinin, qurğunun, eləcə də onları təşkil edən elementlərin öz istismar müddəti var. Tübinq, mərmər, kaşı, müxtəlif metal konstruksiyalar illər keçdikcə öz ömrünü başa vurur, sıradan çıxır. Yeni müəyyən vaxtdan sonra elə problemlər ortaya çıxır ki, müəssisənin fəaliyyətinin ilk dövrlərində onlarla qarşılaşılımayıb. Cari işləri yerinə yetirmək üçün tunel qurğularının şəraiti



nəzərə alınaraq formalaşdırılmış heyəti kifayət edib. Əlbəttə, vəziyyət həmişə belə qala bilməzdi. İldən-ildən artan iş həcmi onun yerinə yetirilməsi üçün daha böyük istehsalat sahəsi yaradılmasını tələb edirdi.

Əsaslı təmir xidməti fəaliyyətə başladığı 3 ildə "Nərimanov" deposunun xidməti otaqları, dam örtüyü təmir olundu, vaqon təmirçiləri üçün məişət otaqları, yolölçən vaqon işçiləri üçün otaq tikildi, "Bakmil" stansiyasının depo yolları üzərindəki piyada körpüsü təmir olundu, "Bilgəh" istirahət zonasında hər mövsümqabağı əsaslı təmir işləri aparıldı.

Vaqonların əsaslı təmirə yaxın bir həcmdə təmir olunması üçün yaradılmış sahə çox qısa bir müddətdə istifadəyə verildi. O vaxt həmin sahə vaqonların əsaslı təmir sahəsi adlanırdı. Əslində bu, şərti bir ad idi, "Nərimanov" deposu vaqonların əsaslı təmiri üçün texniki şərtlərə cavab verən bazaya malik deyildi və tikintisi aparılan bu sahə də həmin tələbləri təmin edə bilməyəcəkdi. Amma hər halda həm deponun ümumilikdə istehsalat-məişət şəraitinin yaxşılaşdırılmasına, həm də təmir sexinin istehsal sahəsinin genişlənməsinə xidmət edirdi. Onu da qeyd etmək lazımdır ki, sözügedən sex mürəkkəb tikinti obyektinə kateqoriyasından idi. Metropolitendə onun inşası ilə məşğul ola biləcək mütəxəssisin olmaması səbəbindən təcrübəli inşaatçı İlqar Əliyev işə dəvət olundu.

Yeni xidmətin fəaliyyəti tunellərin mühafizə tədbirlərinin gücləndirilməsində, tunel diafraqmalarının təmirində, xidmətlərin məişət şəraitinin yaxşılaşdırılması üçün aparılan təmir işlərinin keyfiyyətində öz əksini tapdı. Bütün bunlar hərəkətin təşkili ilə məşğul olan sahələrdəki işçi heyətinin iş keyfiyyətini artırdı. Hərəkət qrafikinə əməl olunur, sərnişindəşımaya planı yerinə yetirilirdi. Əvvəlki illərlə müqayisədə bu nailiyyətlər sevindirici idi. Amma metronun işini tam qənaətbəxş saymaq olmazdı. Yeraltı yollarda hərəkət ritminin saxlanması, təhlükəsizliyin qorunmasında, nümunəvi xidmətin göstərilməsində xeyli nöqsanlar da var idi. 1997-ci ildə metropolitenin iş rejiminin 704 dəfə pozulması nəticəsində 1719 qatar ləğvi olmuşdu. 4 qatar ümumilikdə 38 dəqiqə gecikməyə yol vermiş, 447 qatar plandankənar depoya qayıtmışdı. Bütün bunlar metroda daha böyük islahatların aparılmasına, məsul vəzifələrə güclü kadrların cəlb olunmasına ehtiyacın olduğunu göstərirdi. Müstəqilliyin Bakı metropoliteni



11845

üçün daha çətin, daha məşəqqətli illərinin ağrılarını çiyinlərində daşıyan, maliyyə qıtlığına, zəif material-texniki təminatla, ehtiyat hissələrinin, peşəkar kadr hazırlığı bazasının zəifliyinə baxmayaraq, yeraltı yolların iş ahəngini saxlamağa nail olan metropoliten rəisi Cəfər Yusifova artıq 3 il idi davam edən xəstəliyi əvvəlki güclə, enerji ilə işləmək imkanı vermirdi, metropolitenin iqtisadi vəziyyəti isə kritik bir hala gəlib çatmışdı. Bütçə boş idi, nisyə mal və material verən təşkilatlar isə pullarını tələb edirdilər. Vəziyyət iyulun 22-də metropoliten rəisinin yanında keçirilən müşavirədə müzakirəyə qoyuldu və metronun fəaliyyətinin davam etdirilməsinin mümkünsüzlüyü barədə Nazirlər Kabinetini məlumatlandırmaq haqqında qərar qəbul edildi. Bunu Cəfər Yusifovun könüllü istefası kimi də qəbul etmək olar.

1998-ci ilin iyul ayının 27-də Azərbaycan televiziyasının xəbərlər proqramında dövlət başçısı Heydər Əliyevin imzası ilə Tağı Məhəmməd oğlu Əhmədovun Bakı Metropoliteni İdarəsinə rəis təyin olunması barədə sərəncamı metropoliten əməkçiləri arasında ildırım sürətilə yayıldı. Onların əksəriyyəti üçün bu xəbər heç də gözlənilməz deyildi. T. Əhmədov metropolitendə kifayət qədər nüfuzu olan bir fiqur idi. Əlli illik ömrünün 28 ilini metropolitenə həsr edən bu insanın metroya bağlılığı yeraltı yolların tikintisindən başlamışdı. 1970-ci ildə Sovet Ordusu sıralarından tərxis olunduqdan sonra əmək fəaliyyətini "Bakımetrotikinti" İdarəsində davam etdirmiş, elə həmin il metropolitençilər cərgəsinə keçmişdi. Burada fəhləlikdən başlayıb, illər keçdikcə vəzifə pillələrini ardıcılıqla qalxmışdı. Tunnel fəhləsi, böyük tunnel ustası, distansiya, xidmət rəisi olduğu illərdə nəinki öz kollektivində, bütün metropolitendə nüfuz qazanmışdı. Səmimiyyəti, sözbütövlüyü, açıq və aydın düşüncə tərzi, mövqeyindəki prinsipiallığı ilə fərqlənirdi. İctimai işlərdə fəallığı isə müstəqilliyimiz uğrunda ümumxalq mübarizəsinin ilk dövrlərində daha aydın görünməyə başladı. Metropolitendə xalq hərəkatına dayaq verən qüvvələrin önündə idi. Milli müstəqillik mücadiləsindəki öncüllüyü metropolitendən kənar da özünü hiss etdirirdi. Mübarizənin zirvə dövrlərində nəinki metropolitendə, eləcə də ölkədə xalq hərəkatının liderlərindən biri kimi tanınırdı.

Azərbaycanın müstəqilliyi barədə arzularının, erməni separatçılığına, faşizminə nifrətinin kökü daha uzaq dövrlərə gedib çıxırdı. Hələ Sovet dövlətinin qüdrətli dövrlərində tunnel qurğuları distansiyasının böyük ustası kimi xalqımızın düşməni Şaumyanın adını daşıyan stansiyanın təmir işlərində iştirak etməkdən boyun qaçırılmışdı. O vaxt metropoliten rəisi İqor Xankişiyevin və metropoliten partiya təşkilatının katibi Boris Petrosovun yanında bu işdən imtina etmişdi. Doğrudur, o vaxt buna görə bir sıra güclü təzyiqlərə məruz qalsa da, uzun illərdir ki, o hadisə metropolitençilərin dilində dastana çevrilib. Bu faktın özü təsdiq edir ki, Tağı Əhmədov hələ sovet dövrünə təsadüf edən gənclik illərindən kommunizmin alovlu ideo-

loqlarından sayılan, əslində isə beynəlmiləlçilik prinsipləri ilə pərdələnən şaumyanların, əmiryanların, avakyanların iç üzünü görmüş, hələ sovet dövründə qəlbində milli azadlıq təşnəsinin alovunu gəzdirmiş. Ötən əsrin sonlarında ölkəni bürüyən geniş xalq hərəkatı öz hərəratini belə insanların qəlbindəki atəşdən alırdı. O vaxt torpaqlarımıza göz dikən erməni separatizminə, imperiyanın milli ayrı-seçkilik siyasətinə qarşı çıxan metropolitençilərin etiraz hərəkatlarına rəhbərlik edən Tağı Əhmədovu xalqın böyük bir hissəsi elə müəssisə rəhbəri kimi tanıyırdı. Ulu öndər Heydər Əliyev hakimiyyətə qayıdışından sonra, 1998-ci ildə onu yeraltı nəqliyyatın rəisi vəzifəsinə təyin etdi və bu seçimin doğruluğu, özünü tez bir zamanda göstərdi.

1998-ci ilin həmin qızmar iyul gününü Tağı müəllim belə xatırlayır:

- O vaxt məzuniyyətdə idim. İyulun 27-də metropoliten rəisi Cəfər Yusifov, metropolitenin birləşmiş həmkarlar ittifaqı komitəsinin sədri Azər Bayramov ilə motodepo distansiyasının rəisi Ramiz Məmmədovun dəfn mərasimindən qayıtdıqdan sonra, mən rəisi olduğum tunnel qurğuları xidmətində öz kabinetimə gəldim. Bu vaxt telefonum səsləndi, dedilər sizi Prezident Aparatından axtarırlar, bu nömrəyə zəng edin və nömrəni dedilər. Elə də etdim, xəttin o başında olan adam dedi ki, gözləyin indi sizinlə Prezident Administrasiyasının rəhbəri Ramiz Mehdiyev danışıcaq. Bu, gözlənilməz xəbərdən, düzü, bir qədər özümü itirdim: Ramiz Mehdiyevin xidmət rəisinə sözü vardısı, bu, metropoliten rəisi vasitəsilə çatdırılmalı idi. Göstəriş belə oldu ki, həmin gün saat 3-də Prezident Aparatında olmalıyam. Vaxta hələ var idi, evə gedib, paltarımı dəyişdim, aydındır ki, Prezident Aparatına gedirsənsə, buna uyğun geyimdə olmalısan.

Deyilən vaxtda göstərilən yerdə oldum. Ramiz Mehdiyev dedi ki, Prezident sizi bu gün qəbul etməlidir, amma ola bilsin ki, vaxtı çatmasın, qalsın başqa vaxta. Bu, başqa vaxt sabah da ola bilər, bir ay sonra da. Ola bilsin ki, heç, ümumiyyətlə, qəbul etməsin.

Ramiz müəllimin köməkçisinə telefon nömrəmi verib, aparatda çalışan bir tanışımın otağında gözləməyə başladım. Çox çəkmədən R.Mehdiyev özü həmin şöbəyə gəlib, dedi ki, düşürük 5-ci mərtəbəyə - Prezidentin qəbul otağına. Tofiq Zülfüqarov, Vəfa Quluzadə, Abbas Abbasov və bir neçə başqa adamlar qəbul otağında gözləyirdilər. Onları görəndə fikirləşdim ki, növbənin mənə çatması çəkəcək ax-



şam 8-ə, 10-a. Amma iş elə gətirdi ki, təxminən 40 dəqiqə sonra Prezidentin köməkçisi məni çağırırdı. Ramiz müəlimdən soruşdum ki, tək girəcəyəm, dedi çağırırsa, gələcəyəm. Aydınır ki, böyük həyəcan keçirirdim. Özümü toplayıb, otağa daxil oldum.

Heydər Əliyev böyük kabinetində stolun başından deyil, yan tərəfindən oturmuşdu. Salamlaşdıq, metrodakı vəziyyətlə maraqlandı, müxtəlif suallar verdi. Bir sualı da bu oldu ki, nəyə görə iqtidar qəzetləri "Azərbaycan", "Xalq qəzeti", "Respublika" və digər dövlət siyasətini təbliğ edən qəzetlər metropolitenin stansiyalarında müxalifət qəzetlərindən pis satılır. Bu barədə məlumatı ona köməkçisi Eldar Namazov çatdırmışdı.

Sonra verdiyi suallar şəxsən mənə aid idi: neçə ildir metrodada işləyirsən, hansı institutu qurtarmısan və s. Əlbəttə, bütün bunlar mənim şəxsi işimdə var idi və sözsüz ki, Prezident bu faktlarla tanış olmuşdu. Mən onu da əlavə etdim ki, metrodada Yeni Azərbaycan Partiyasının özək təşkilatının yaradıcısıyam və ona sədrlik edirəm. Mən təşkilatlanmanın bu formasının əhəmiyyətini inandırıcı faktlarla izah etdim, partiyanın ərazi prinsipi üzrə təşkilatlanmasının çətinliklərindən danışdım. Müəssisə və təşkilatlarda YAP-ın yerli qurumlarının Nizamnaməyə müvafiq tərzdə yaradılmasının bu formasını Heydər Əliyev də bəyəndi.

Metrodakı vəziyyətlə əlaqədar olaraq verdiyim məlumatda bildirdim ki, hazırda metropolitenin maddi vəziyyəti çox acınacaqlıdır. Bu da ölkə iqtisadiyyatının özünün böyük problemlər qarşısında qaldığı vaxtlar idi, metroya lazım olan vəsait ayırmaq mümkün deyildi. 1998-ci ildə metropolitenin istismar xərcləri üçün o dövrün pulu ilə 6 milyard manat vəsait ayrılmışdı ki, bunu indiki pula çevirdikdə 1,2 milyon edir. Bu da ilin birinci yarısında xərclənmişdi.

Heydər Əliyev sonra yenə də mənə aid şəxsi suallara keçdi. Haradansan, hansı kənddənsən. Dedim bizim kənddən Cavidin həyat yoldaşı Müşkünaz xanımı tanıyırsınız, mənim atamın bibisi olub.

Sonra ulu öndər metro tikintisi ilə maraqlandı. SSRİ Nazirlər Sovetinin sədri işlədiyi dövrlərdə Bakı Metro Tikinti İdarəsindən ona yardım üçün müraciət edildiyini xatırladı. Bakı metrosunun tikintisinə tübinq və başqa tikinti materialları lazım idi. H.Əliyev dedi ki, mən nəqliyyat tikintisi naziri İvan Dmitreviç Sosnovu çağırıdım və ona bu barədə göstəriş verdim. "Siz bilirsinizmi bu nə deməkdir?" Dedim, bilərəm o vaxt sizin göstərişinizdən sonra İ.D.Sosnov Leninqradın Kirov zavodunda istehsal olunan tübinqlərin böyük bir partiyasını Bakıya göndərirdi. Vəziyyət elə yerə çatmışdı ki, artıq inşaatçılar tübinqləri saxlamağa yer tapmırdılar. Moskvaya vurulan teleqramda da elə bunu demişdilər. Sosnov isə oradan zəng edib, metrotikintinin rəisinə demişdi ki, tübinqləri yığmağa yer tapmırsınızsa, kabinetinizdən çıxın, yığın oraya. İstəyirsiniz ki, Heydər Əliyev məni işdən çıxarsın? O vaxt həmin tübinqlər 4,3 km tunelin tikintisində istifadə olundu.

Bu sözlərimdən sonra Heydər Əliyev özünəməxsus tərzdə gülümsündü. Söhbətimiz çox şirin gedirdi, əvvəlki həyəcandan artıq əsər qalmamışdı və mən özümü çox rahat hiss edirdim. Birdən gözləmədiyim bir sual verdi: "Metropolitenə haradan pul əldə etmək olar?" Mən də artıq onun özü tərəfindən aramızda yaradılmış səmimilik ab-havasından ruhlanaraq, ağılıma gələn ilk fikri açıqladım: "Hörmətli Prezident, - dedim, metrodada pul ayaqlar altına tökülüb, sadəcə olaraq süpürüb, götürmək lazımdır".

- Nə qədər yığa bilərsən?

- Ayda 500 milyon. Əgər metropolitenin keçidləri, metroya bitişik keçidlər, tikinti normalarına görə metro stansiya-

larının ətrafındakı 40 metrlik radiuslu mühafizə sahəsindən ticarət obyektlərinin istifadə olunmasına icazə verilsə, bunu etmək mümkündür. Prezident maraqla məni süzüb, dəstəyi götürdü, Baş nazir Artur Rasizadə ilə danışdı:

- Bu gün metropolitenə rəis təyin edirəm. Metronun işi yaxşı bilir və maraqlı təklifləri var, qəbul edib danışın. "Metropolitendə Yeni Azərbaycan Partiyasının sədridir, bizim adamdır".

Kabinetdən çıxıb, ilk növbədə, Ramiz müəllimin yanına getdim. Təəccüblə soruşdu:

- Siz orada nədən danışırıdınız? Heydər Əliyev heç kimlə 7-8 dəqiqədən artıq söhbət eləmir.

- Ramiz müəllim, - dedim, - Vallah mənlilik deyildi, mən, sadəcə olaraq, Prezidentin suallarına cavab verirdim.

Səmimilikdənmi, sadələvhükdənmi, bilmirəm, Ramiz müəllimin telefonu ilə müdirimə - Cəfər müəllimə zəng edib, vəziyyəti anlatmaq istədim. Ramiz müəllim dedi, narahat olma, axşam Az.TV-nin "Xəbərlər" proqramından eşidər. Oradan çıxıb Baş nazir Artur Rasizadənin qəbuluna getdim.

O vaxt metroda ticarət əvvəlki baş nazir Fuad Quliyev tərəfindən qadağan olunsa da, faktiki olaraq, bütün metro stansiyalarında alış-satış öz ahəngi ilə gedirdi və buradan əldə olunan gəlir dövlətin büdcəsinə yox, ayrı-ayrı ciblərə axırdı. Mənim metro keçidlərində ticarətin leqallaşdırılması və qanuniləşdirilməsi barədə təklifim Baş nazirin xoşuna gəldi.

Onun yanından çıxandan sonra, dedilər ki, Bakı Şəhər İcra Hakimiyyətinin başçısı Rəfail Allahverdiyevin də yanına getmək və məsələni onunla razılaşdırmaq lazımdır. Rəfail müəllim isə birmənalı olaraq dedi ki, öz keçidlərinizdə nə edirsiniz edin, şəhər keçidlərinin sizə aidiyyəti yoxdur. Sonradan bu keçidlər söhbəti çox mübahisələr doğurdu. Nəticədə "20 Yanvar", "Cəfər Cabbarlı" stansiyalarının keçidləri elimizdən alındı.

Şəhər meriyasından çıxandan sonra Cəfər müəllimə evə zəng etdim. Onun mobil telefonunu Cəlalə xanım (C.Yusifovun həyat yoldaşı - red.) götürdü. Dedim sizə gəlmək istəyirəm. Dedi sən nə vaxtdan bizə icazə ilə gəliрсən?

Mən Cəfər müəllimlə gələndə, onlar məsələdən xəbərdar deyildilər - "Xəbərlər"ə baxmamışdılar. Oturub söhbət etdik. Əslində, burada Cəfər müəllim üçün gözlənilməz bir

şey yox idi. Bu məsələ hələ 1997-ci ilin oktyabrında qalxmışdı. Müəyyən səbəblərə görə bir qədər ləngidildi. 10 nəfərə qədər namizədin sənədləri Prezident Aparatına göndərilmişdi. Onlardan 6-sı metropolitendən idi. Cəfər müəllimlə söhbət edərkən ona zənglər gəlməyə başladı. Bu zənglər ona pis təsir edirdi. Xoşlamadığım bir nəfərdən zəng gələndə, Cəfər müəllimə dedim, icazə ver mən özüm cavab verim. Dəstəyi alıb, dedim ki, mən burada Cəfər müəllimgildəyəm, biz bu barədə özümüz razılığa gəlmişik. Sənin narazılığın varsa, get, şikayətini başqa yere elə.

Həmin günün səhəri, Baş nazirin müavini Abid Şərifovun iştirakı ilə təqdimat mərasimi keçirildi. Sonradan Abid müəllim zəng edib dedi ki, təqdimatın necə keçməsi ilə Prezidentin özü maraqlanıb və ona məlumat verilib ki, tədbir çox səmimi, anlaşılıqlı şəraitdə keçdi, kollektiv bu qərardan tam razı qalıb.

Prezidentin sərəncamından iki gün sonra, 1998-ci ilin iyul ayının 29-da metropoliten rəisi yanında keçirilən geniş müşavirəni Bakı metropoliteninin yeni rəisi keçirdi. Bu, Tağı Əhmədovun müəssisə rəhbəri kimi iştirak etdiyi ilk müşavirə idi.

Müşavirə T.M.Əhmədovun Bakı metropoliteninin rəisi təyin edilməsi haqqında Azərbaycan Respublikasının Prezidenti Heydər Əliyevin

27.07.1998-ci il tarixli sərəncamı və bu sərəncamdan irəli gələn vəzifələrin müzakirəsi ilə başladı. Tağı Əhmədov ölkə başçısının qəbulunda olması, onunla metronun problemləri barədə təkbətək söhbəti haqqında məlumat verdi. Prezident həmin söhbətdə və ona qədər də nəqliyyatın problemlərinə aid söhbətlərində





dəfələrlə qeyd edirdi ki, dövlət Bakı metropolitenini həmişə diqqət mərkəzində saxlayıb və bundan sonra da yeraltı yolların normal fəaliyyətinə və inkişafına lazımı qayğıyı göstərəcək.

Tağı müəllim Prezidentlə görüşündə metronun fəaliyyətinin yaxşılaşdırılması üçün müəyyən təkliflər irəli sürdüyünü söylədi. Prezident metronun 30 illik yubileyinin keçən il respublika səviyyəsində qeyd edilməsinə görə təəssüfləndiyini bildirib və onu da əlavə edib ki, hələ gec deyil və bunu metronun növbəti ildönümündə etmək olar.

Həmin tarixi müşavirədəki çıxışında T.Əhmədov müəssisənin hazırkı vəziyyətini təhlil etdi. O, müəssisənin maliyyə vəsaitinin çatışmazlığı nəticəsində xidmətlərdə yaranmış iqtisadi çətinliklərdən çıxmaq üçün bütün imkanları səfərbər etməyin, əmək və texnoloji intizamı möhkəmlətməyin, bütün qüvvələri qatarların təhlükəsizliyinin təmin olunması və hərəkət cədvəlinin yerinə yetirilməsi istiqamətinə yönəltməyin əhəmiyyətini vurğuladı.

Müşavirədə metropolitenin keçmiş rəisi Cəfər Yusifovun tunel qurğuları xidmətinə rəis təyin olunması barədə qərar qəbul olundu. Cəfər Yusifov keçid dövrünün ən ağırlı günlərində metropolitenə rəhbərlik etdiyi vaxtlarda özünə arxa duran, çətinliklərlə mübarizədə daim yanında olan etibarlı dostları arasında Tağı müəllimi öndə görürdü. Estafeti dostuna təhvil ve-

rəndən sonra da aralarındakı səmimi insani münasibətlər davam edir və bu gün də Tağı müəllim Cəfər Yusifovu özünün məsləhətçisi sayır, indinin özündə də 20 il əvvəl olduğu kimi, ona "müdir" deyər müraciət edir.

T.Əhmədovun metropolitenə rəis təyin olunması bütün kollektivdə razılıqla qarşılandı. Bu, yeni rəisin vəzifə kürsüsünə oturduğu ilk günlərdən xidmət kollektivləri ilə keçirdiyi görüşlərin ab-havasından aşkar görünürdü. T.Əhmədov bu görüşləri elə aparırdı ki, xidmət əməkçiləri onları düşündürən, narahat edən məsələlər barədə açıq, sərbəst danışa bilir, problemlərə münasibət bildirir, öz təkliflərini verirdilər. Görüş iştirakçıları qarşısında çıxış edən rəis sözünü hörmətli Prezident, müdrik rəhbər, zamanın dahi siyasi xadimi, ümummilli lider Heydər Əliyevlə görüşünün təəssüratları ilə başlayırdı. Prezidentlə söhbətdə dövlət başçısının Bakı metrosunun problemlərinə dərinləndən bələd olduğu, yeraltı nəqliyyatın böhranlı vəziyyətdən xilas olması üçün ona dövlət tərəfindən mümkün olan hər bir yardımın göstəriləcəyinin vəd olunması vurğulanırdı.

Metropoliten rəisinin bütün görüşlərində müəssisənin ağır maliyyə vəziyyəti ilə əlaqədar olaraq böyük məsrəflər tələb etməyən məsələləri operativ surətdə və daxili imkanlar hesabına həll etməyin vacibliyi qeyd olunurdu. O, metropolitençilərə müraciət edərək onları doğma müəssisəmizin taleyinə biganə yanaşmamağa, neqativ hadisələrə qarşı barışmaz



olmağa, belə hallarla mübarizədə, lazım gələrsə, metropoliten rəisinin özünə müraciət etməyə çağırırdı.

T.Əhmədov metropoliteni maliyyə sıxıntısından xilas etmək üçün ilk dövrlərdə görüləsi vacib olan tədbirlərdən də danışdı. Stansiyalarda qadağan olunmuş ticarətin qanuniləşməsi, stansiya keçidlərində və stansiya ətrafındakı ərazilərin icarəyə verilməsi, reklam fəaliyyəti ilə məşğul olan firmalarla əməkdaşlıq və bu kimi digər təkliflər müəssisənin iqtisadi vəziyyətini nisbətən yaxşılaşdırmalı idi.

Görüşlərdə metropolitenin 30 illik yubileyinin yüksək səviyyədə qeyd olunması üçün hazırlıq işlərinin mütəşəkkil şəkildə aparılması qarşıya bir vəzifə olaraq qoyulurdu.

Metropolitençilər öz növbələrində T.Əhmədovu əmin edirdilər ki, yeraltı sərnişin konveyerinin sabit fəaliyyətinin təmin olunması, sərnişinlərə xidmət mədəniyyətinin yüksəldilməsi, hərəkətin təhlükəsizliyinin təmin olunması üçün hamılıqla bütün səylərini əsirgəməyəcəklər.

T.Əhmədov, metropoliten rəisi kimi, fəaliyyətinin ilk dövrlərini həm də ideoloji-siyasi sahədə də aparılan işlərin keyfiyyətinin, səmərəliliyinin yüksəldilməsinə böyük diqqət ayırırdı. Avqustun 13-də depo ərazisində Qarabağ müharibəsində həlak olmuş 18 metropolitençinin xatirəsinə ehtiramın nişanəsi olan abidənin açılışı oldu. Mərasimi giriş sözü ilə metropolitenin birləşmiş həmkarlar ittifaqı komitəsinin sədri Azər Bayramov açdı. Abidə önündə şəhidlərin valideynləri, metropolitençilər, YAP Yasamal rayon təşkilatının sədri, Milli Məclisin deputatı Fikrət İsmayılov, Yasamal Rayon İcra Hakimiyyətinin başçısı Arif Ağayev, Nərimanov Rayon İcra Hakimiyyətinin başçısı Mübariz Rəcəbov və başqa dövlət rəsmiləri iştirak etdilər. Metropoliten rəisi mərasimdə çıxış etdi.

1 oktyabr metropoliten tarixinin əlamətdar günlərindən biridir. 10 il tunel qurğuları xidməti bu günü bayram kimi qeyd edirdi. Amma 1998-ci ildən isə həmin gün həm də metropoliten avtomotoneqliyyatçılarının da bayramına çevrildi. Tunelçilər 10 illik yubileylərini qeyd edərkən metropoliten rəisi daha bir xidmətin yaranması barədə əmr imzaladı. Tunel qurğularının avtomotoneqliyyat distansiyası həmin tarixdən ayrıca xidmət statusu aldı. Distansiya rəisi Oqtay Əsədov xidmət rəisi təyin edildi. Əsaslı təmir xidmətinin rəisi Eldar Əliyevə yeni xidmətin inzibati binasının tikintisi tapşırıldı. 1999-cu il martın 20-də depo ərazisinin ən görkəmli yerində, qazanxananın qarşısında, həm təsərrüfat qatarları deposuna, həm də avtomobil parkının yaxınlığında yeni inzibati bina təntənəli şəkildə istifadəyə verildi. Əsaslı təmir xidmətinin rəisi E.Əliyev binanın açarlarını ev sahibi O. Əsədova verdi. Metropoliten rəisi Tağı Əhmədov qırmızı lenti kəsdi.

1998-ci ilin yay-payız ayları ölkədə prezident seçkilərinə hazırlığın qız-

ğın vaxtları idi. Metropolitençilər də bu siyasi kampaniyaya yüksək fəallıqla qoşulmuş, yerlərdə keçirilən seçkiqabağı yığıncaqlarda dövlət başçısı vəzifəsində Heydər Əliyevə alternativ görmədiklərini yekdilliklə qeyd edir, Azərbaycanın xoşbəxt gələcəyini onun adı ilə bağlayır, ancaq ona inandıqlarını deyirdilər. Onlar bunu sentyabrın 15-də qarşıdakı seçkilərdə prezidentliyə namizəd Heydər Əliyevin vəkili Bakı Dövlət Universitetinin professoru Səlahəddin Xəlilovla keçirilən görüşdə də bir daha inamla bildirdilər. Görüşdə dövlət başçısına müraciət qəbul olundu. Müraciəti metropoliten birləşmiş həmkarlar ittifaqı komitəsinin sədri A. Bayramov oxudu.

1998-ci ilin prezident seçkiləri yüksək siyasi fəallıq və tam aşkarlıq şəraitində keçdi. Azərbaycan xalqının bütün şüurlu hissəsi kimi metropolitençilər də seçkilərdə yüksək fəallıq və vətəndaşlıq təəssübü ilə iştirak etdilər. Gözlənilməli kimi, seçkilər Heydər Əliyevin tam və qətiyyətli qələbəsi ilə başa çatdı. Bakı metropolitençiləri bu münasibətlə Prezidentə təbrik məktubu ünvanladılar.

Tağı Əhmədovun metropoliten rəisi vəzifəsinə təyin olunmasının ilk 100 gününün tamam olması ərəfəsində metropolitençilər daha bir əlamətdar hadisəni qeyd etdilər. 1967-ci il metropoliten istifadəyə verildəndə 5 əsas struktur vahiddən ibarət idi. İllər ərzində istehsal şərtlərinin dəyiş-



məsi, vəzifə öhdəliklərinin genişlənməsi yeni xidmət sahələrinin yaradılmasına gətirib çıxartdı. 1998-ci il oktyabr ayının 1-də yaranışının 10 illiyini qeyd edən tunel qurğuları xidməti də belə sahələrdən biri idi. On il ərzində xidmət onun ilk rəisi Cəfər Yusifovun, 5 il bu vəzifədə çalışmış Tağı Əhmədovun rəhbərliyi, Natiq Mustafayev, Azər Ərəbzadə, Siracəddin Orucov, Arif Məmmədov, Aslan Təbiyev, Kamil Qurbanov, Nəcəf Nəcəfov, Qədir Mehdiyev, Nadejda Məmmədova, Əlisahib Cəfərov, Novruz Cəfərov, Oqtay Rəhmanov, Sahib Bayramov, Fikrət Əliyev və başqaları kimi tunel mütəxəssislərinin fədakar əməyi nəticəsində yeraltı saraylarımızı və tunelləri normativ sənədlərin tələbləri səviyyəsində saxlamaq mümkün olub.

Tunel qurğuları xüsusi qulluq rejimi tələb edir. Stansiyaların mərmər, kaşı (kafel) libası, döşəmə qranitləri müəyyən dövrdən sonra dəyişilməli, yeniləşməlidir. 50 illik istismar dövründən sonra mərmər örtüklərin 10 faizinin əvəzinə yenisi qoyulmalıdır. Kaşının bir üzlük kimi ömrü isə cəmi 8 ildir. Bu normaların saxlanması texniki qulluq şərtlərinə nə dərəcədə əməl olunmasından asılıdır. 10 il ərzində xidmətdə tunelçilərin yeni nəsli yetişmiş və veteranları layiqincə əvəz edəcək kadrlar kimi formalaşdıqlarını əməldə sübut etmişlər. Bu sırada olanlar arasında böyük ustalar Nəmət Aslanov, Vəzir Zeynalov, Əli Cəfərov, tunel ustaları İlham Mustafayev, Müşfiq Mütəllibov qeyd olunurdu. Xidmətin 10 illik tarixində sahələrdə əməyin təşkili və qabaqcıl iş üsulunun tətbiqində, xidmətin fəaliyyət sahəsinə aid olan texniki sənədlərin yenidən işlənməsində və Azərbaycan dilinə tərcümə olunmasında çox böyük işlər görüldü. Burada gənc mühəndis, xidmətin baş mühəndisi, savadlı mütəxəssis Arif Rəsulovun əməyi xüsusi qeyd olunmalıdır.

Noyabrın 3-də Tağı Əhmədovun metropolitenin ən böyük kürsüsünə oturmasının 100 günü tamam oldu. Özünə bu günlərin hesabını verən metro rəisi əmin idi ki, bu müddət ərzində görülən bütün işlərin, yerinə yetirilən tədbirlərin başlıca mahiyyəti və istiqaməti avqust-sentyabr aylarında kollektivlərdə keçirilən görüşlərdə müzakirə olunan problemlərdən, irəli sürülən təkliflərdən doğurdu. 100 günün tamamında onlardan bir qismi artıq yerinə yetirilmişdi. Hərəkət xidmətində mənəvi iqlimin sağlamlaşdırılması məqsədilə kadr dəyişiklikləri aparılmış, tunel qurğuları və əsaslı təmir xidmətlərinin yükünü yüngülləşdirmək üçün, işin səmərəsini artırmaq məqsədilə daha bir yeni xidmət avtomotoneqliyyat xidməti yaradılmışdı. Vaqonların təmirinə lazım olan ehtiyat hissələrin alınması lüzumu ilə bağlı problemlərin daxili imkanlar hesabına həll edilməsində əhəmiyyətli rol oynayan icarə haqlarının vaxtılı-vaxtında ödənilməsinə nəzarət artırılmış, eskalatorların təmiri üçün Praqa metrosundan ehtiyat hissələrinin alınması üçün tədbirlər görülmüşdü. Bununla yanaşı, metronun

30 illik yubileyinə hazırlıqla bağlı böyük tədbirlər planı həyata keçirilmişdi. Bütün xidmətlərdə, stansiyalarda təmir işləri aparılmış, idarənin mərkəzi binası əsaslı şəkildə təmir olunmuş, burada geniş foye yaradılmış, üçüncü mərtəbənin dəhlizi ulu öndər Heydər Əliyevin ictimai-siyasi fəaliyyətini əks etdirən



stendlərlə bəzədilmişdi. Yubiley ərəfəsində metronun üç onillikdəki fəaliyyətini əks etdirən "Bakı metrosu" adlı sənədli oçerklər kitabı müəssisə əməkçələrinə hədiyyə edilmişdi. Nəşrin müəllifi şair-publisist Zülfüqar Şahsevənli kitaba metronun tikintisində, onun 30 illik fəaliyyəti dövründə burada çalışmış insanlar haqqında oçerklər, xatirələr daxil etmişdir.

Metropolitençilərin xidməti vəzifələrinin icrası zamanı xidmət heyətində intizamın möhkəmləndirilməsi, məsuliyyətlərinin artırılması məqsədilə həyata keçirilən tədbirlər sırasında "Bakı metropoliteni işçilərinin geyim forması və fərqlənmə nişanı haqqında" Bakı metropoliteni rəisinin 1 dekabr 1998-ci il tarixli 227 sayılı əmri ilə əlaqədar vəzifələrin həyata keçirilməsi də mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Müəssisə haqqında Nizamnamə və "Metropolitenin istismar qaydaları" metropolitençilərdən xidməti vəzifələrinin icrası zamanı xidməti geyim formasında olmağı tələb edir. Xidmət mədəniyyətinin, müəssisədə əmək və icra intizamının başlıca göstəricilərindən biri də xidmət heyətinin nizamnaməyə uyğun zahir görkəmdə, rəsmi olaraq təsdiq edilmiş geyim formasında olmasıdır. Yarıdığı gündən şəhərin ən mədəni xidmət sahələrindən sayılan Bakı metropoliteni işçiləri səliqəli, biçimli geyimləri ilə fərqlənilirlər. Metropolitençilərin yaşlı nəsli arasında elələri vardı ki, metropolitenə məhz bu zahir təzahürün təsirinə, uniformaya rəğbətə görə gəliblər. 20-30 ildən sonra da onlar bu forma ilə şəhərə, el arasına qürurla çıxırdılar. Lakin

Ötən əsrin sonları metropolitençilər arasında xidməti geyimə laqeydlik halları özünü büruzə verməyə başlamışdı. Bir çox rəhbər işçilər formaları kabinetdə asılıqanda saxlayır, xüsusi hallarda, rəsmi tədbirlərdə geyinirdilər. Xidməti geyim formasına belə münasibəti rəhbər işçilərin özləri yaradırdı. Onlar istehsalat sahələrində formasız görünür, hətta intizamla bağlı məsələlərin müzakirəsinə həsr olunmuş yığıncaqlara təlimatların tələb etdiyi geyim formasında gəlmirdilər. Bir yığıncaqda xidmət rəisi öz işçisini forma geyiminə görə tənbeh edərkən özü formasız idi.

T. Əhmədov metroda uzun müddət çalışan işçi kimi ilk gündən metro rəhbərliyinin formaya ciddi münasibətinin şahidi olub. O dövrdə işləyənlərin çoxu bununla bağlı çoxlu sayda əhvalatların şahidi olublar. Təcrübəli hərəkətçi Rəsim Musayev xatırlayırdı ki, "yetmişinci illərin əvvəlləri "Xətai" stansiyasının rəisi idim. Axşamdan xeyli keçmiş işlə əlaqədar olaraq "28 May" stansiyasına getmişdim. Birdən xəbər gəldi ki, metropoliten rəisi L.Nuriyev "Xətai"dədir. Dərhal stansiyaya gəldim. Rəis kassa zalında idi. Məni görcək əlini kassaya işarə ilə "bu nə biabırçılıqdır, kənar adamlar kassada nə edir?" - deyə soruşdu. Məsələni aydınlaşdırmaq üçün kassa otağına keçdim. Orada heç bir kənar adam yox idi, sadəcə olaraq, növbəni təhvil verdikdən sonra kassir həmkarları ilə vidalaşırdı. Bu vaxt o, mülki geyimdə idi. Vəziyyəti L.Nuriyevə izah etdim. O isə "*xidməti yerdə ancaq xidməti geyimdə olan işçilər olmalıdır*" dedi.

Metropoliten rəisi Tağı Əhmədovun sözügedən əmri ilə metropolitençilər üçün yeni geyim formalarının eskizləri hazırlandı və təsdiq edildi, sifariş verildi. İlk növbədə, hərəkət xidmətinin işçiləri yeni forma ilə təchiz olundular. Təlimata görə, xidməti forma geyməli olan metropolitençilərin iş yerində müvafiq görkəmdə olmasına nəzarət gücləndi. Tez bir zamanda bu məsələ qaydaya düşdü. Bu məsələnin müvəffəqiyyətli həllinin bir səbəbi də onda idi ki, metropoliten rəhbəri özü ciddi geyim intizamına riayət edir, metropolitençilər qarşısına xidməti formada çıxırdı.

1998-ci ilin ikinci yarısında, xüsusən də son aylar yeni rəhbərliyin müəssisənin fəaliyyətinin yaxşılaşdırılması sahəsində həyata keçirdiyi tədbirlər ilin yekunlarında öz əksini tapdı. Metropolitençilər yeni 1999-cu ili layiqli göstəricilərlə qarşıladılar. Köhnə ilin sərnişindəşma planı artıqlaması ilə yerinə yetirildi. İl ərzində plana görə nəzərdə tutulan 93,3 milyondan əlavə 1,4 milyon sərnişin daşındı. Bununla yanaşı, metropolitençilər təhlükəsizliyin möhkəmləndirilməsi, xidmət mədəniyyətinin yüksəldilməsi, əməkçilərin sosial vəziyyətinin yaxşılaşdırılması sahəsində müəyyən işlər gördülər.

Hərəkət təhlükəsizliyinin yüksəldilməsi ilə əlaqədar işçilərin bilik səviyyəsinin yüksəldilməsi və yeni kadrların hazırlanmasında da müsbət dəyişikliklər hiss olunmağa başladı. Stansiyalarda qatarların hərəkət

istiqamətini göstərən lövhələr günün tələblərinə cavab verən yeniləri ilə əvəzləndi, metropolitenin fəaliyyəti ilə bağlı texniki sənədlərin və təlimatların bir hissəsi latın qrafikası ilə Azərbaycan dilinə tərcümə olundu, işçilər yeni xidməti geyim formaları, hərəkət xidmətinin işçiləri həm də şəxsiyyəti göstərən yaxa yarlıqları ilə təmin olundular. Stansiyaların sanitariya vəziyyətinin normalara uyğun vəziyyətdə saxlanması üçün "Kobra" markalı döşəməyuyan maşınlardan istifadə olunmağa başlandı. Yol davamiyyəti olan stansiyalarda hərəkətin təşkili qurğularında təkmilləşmə işlərinin aparılması ilə əlaqədar olaraq stansiyaların texniki sərəncam aktları dəyişdirildi. Stansiyaların və digər istehsalat sahələrinin xidməti otaqlarında təmir işləri aparılmaqla işçilər üçün lazımi məişət şəraiti yaradıldı.

1990-cı illərin sonu metropolitenin vaqon parkında vəziyyət çox dözülməz idi. Hərəkət qrafikini təmin etmək üçün xəttə qatar vermək gündən - güneyə çətinləşirdi. Həftə ərzində ləğv olunan qatarların sayı 30-u keçirdi. Hətta gün ərzində 2-3 qatar ləğv olunurdu. Buna səbəb ehtiyat hissələrinin olmaması, material çatışmazlığı və təmirin keyfiyyətlə aparılmaması idi.

Metropoliten rəhbərliyini daha çox narahat edən təkər cütlərinin vəziyyəti idi. 1998-ci il iyulun 3-də Almanyanın Eşede şəhərində baş verən və 101 insanın həyatına son qoyan, dünya miqyaslı faciələr salnaməsinə daxil olan dəmiryol qəzasının səbəbi sürət qatarının vaqonlarının birində təkər cütünün dağılması idi. Bu hadisə "Nərimanov" deposunda vaqonların nə vəziyyətdə olmasından xəbərdar insanların narahatlığını daha da artırırdı.

Təkər cütlərinin müəssisə daxilində təmiri məsələsi metropolitenimizdə bir neçə il əvvəl qoyulmuşdu. Birləşmiş emalatxanalarda rezin altlıqlı təkərlərin təmirinə hələ bir neçə il əvvəl başlanmışdı. 1999-cu ilin əvvəlində vaqon parkına 2 yeni yığılmış təkər cütü verilir. İşin çətinliyi bandajların çatışmazlığında idi. Bütövtökmə təkərlərin yığılması üçün də xeyli iş görülmüşdü. Birləşmiş emalatxanalarda presləmə dəzgahı işə salınmış, ilk təkər cütünün təcrübə preslənməsi həyata keçirilmiş, prosesin həyata keçirilməsi, lazım olan texnoloji sənədlərin hazırlanması üçün Neftmaşınqayırma Elmi Tədqiqat İnstitutuna sifariş verilmişdi. İnstitut təkər cütlərinin presləmə üsulu ilə sökülüb-yığılması üzrə 4 albom hazırlamışdı. Albomlarda göstərilən proseslərin emalatxana şəraitində yerinə yetirilməsi çətin deyildi. Təkcə bandajların daxili dairəsini yonmaq üçün DİP-500 dəzgahı lazım idi. 1999-cu ilin maliyyə çətinliklərinə baxmayaraq, bu dəzgah alınıb, istismara verildi.

Sərnişinlərin təhlükəsizliyi baxımından eskalatorların texniki vəziyyəti də az diqqət tələb etmir. Onların əsaslı təmiri ilə məşğul olan birləşmiş



emalatxanalar da böyük problemlərlə üzləşirdi. Təmir prosesində qarşıya çıxan çətinliklərdən biri də dartı zəncirlərinin istismara yararsız vəziyyətə düşməsi idi. Sovet dövründə zəncirlər hazır alınır, köhnə zəncirlər yenisi ilə əvəz edilirdi. Lakin artıq zəncirlərin özünü də təmir etmək lazım idi. 1999-cu ilin əvvəlində əsaslı təmirçilər yararsız zəncirləri sökə bilirdilər. Amma onların yenidən yığılması üçün vallar, diyircəklər, stəkan və digər hissələr hazırlanmalı idi. Bir sıra başqa detallar "İskra" və "Bakı fəhləsi" zavodlarında sifariş edilmişdi. Döşənək, daraq və yürüklərin istehsalında yeni materiallardan istifadə olunması məsələsi həll edilmişdi. Bundan əvvəl tətbiq edilən voloknit həm çətin tapılan, həm də oda davamsız material idi. Yüksək təzyiqli polietilen əsasında kompleks materialdan hazırlanan yürüklərin eksperimental nümunələri Sankt-Peterburq Baş Quraşdırma İdarəsi Səhmdar Cəmiyyətində sınaqdan çıxmış və istehsalı məqbul sayılmışdı.

Problem təkəcə material və ehtiyat hissələri ilə müntəzəm təminatda deyildi. Təmir sexlərinin dəzgah bazasının yeniləşdirilməsinə, ixtisaslı kadrların cəlb olunmasına ehtiyac var idi. Sexlərdə dəzgahların əksəriyyəti fiziki və mənəvi cəhətdən öz dövrünü yaşamışdı. Bakı müəssisələri-

nin ucuz qiymətə təklif etdikləri torna dəzgahını və gilyotin almağa vəsait yox idi. Halbuki bu problem aradan qalxsa, bir çox detalları deponun öz istehsal gücü hesabına hazırlamaq mümkün idi. Həmin dövrdə işə muftalar, çəngəllər, yumrucuqlar, reduktor asqıları "İskra" zavodunda hazırlanırdı.

Yeraltı nəqliyyatın işində dönüş yaradılması ixtisaslı kadrların yetişdirilməsindən, metropolitençilərin peşə səviyyəsinin yüksəldilməsindən də xeyli dərəcədə asılı idi. 1999-cu il iyulun 20-də "Nərimanov" elektrik deponunun texniki kabinetində keçirilən seminar-müşavirə bu mövzuya həsr olunmuşdu. İdarə aparatı kadrlar şöbəsi tərəfindən təşkil edilmiş tədbirdə metropoliten rəisi Tağı Əhmədov, metropoliten rəisinin kadr işləri üzrə müavini Yavər Xəlilova, metropoliten rəisinin müavini Ağaismayıl Orucov iştirak edirdilər. "Bakı metropolitenində kadr hazırlığının və kadrların peşə səviyyəsinin vəziyyəti, bu işin daha da təkmilləşdirilməsi" mövzusu ilə çıxış edən kadrların hazırlığı üzrə mühəndis Altay Babazadə metropolitendə bu sahədə son illərdə həyata keçirilən tədbirlərdən, problemlərdən danışdı. Müşavirə iştirakçılarının diqqəti tədris-metodika şuralarının fəallığının yüksəldilməsinə, mövcud texniki kabinetlərin imkanlarından səmərəli şəkildə istifadə olunmasına, texniki kabinetlərin



olmadığı yerlərdə onların yaradılmasının vacibliyinə yönəldildi. Xüsusi qeyd olunan məsələlərdən biri də bu oldu ki, xidmətlərdə fəaliyyət göstərən kvalifikasiya komissiyaları peşə imtahanları zamanı tələbkarlığın və obyektivliyin artırılmasına, onların vaxtında keçirilməsinə və sənədləşmə işinin qaydaya salınmasına diqqəti gücləndirməlidirlər. Kadr hazırlığı ilə məşğul olan işçilər üçün maddi həvəsləndirmə üsulunun tətbiq olunması işin istənilən səviyyədə qurulmasına mane olur.

Müşavirədə çıxış edən metropoliten rəisi T. Əhmədov kadr hazırlığının indiki səviyyəsindən narazı olduğunu bildirdi. Xidmət rəislərinə kadrların hazırlığı kursları üçün proqramlar işlənib hazırlanması barədə tapşırıqlar verdi. Metropoliten rəisi peşə hazırlığı kurslarına cəlb olunan mütəxəssislərin maddi cəhətdən maraqlandırılması təklifinə tərəfdar olduğunu bildirdi.

Metropolitenin texniki-iqtisadi durumu, vəziyyətdən çıxış yolunun tapılması yuxarı hakimiyyət dairələrinin də diqqət mərkəzində idi. Aprel ayının sonunda metropoliten rəisi Tağı Əhmədovun Baş nazir Artur Rasizadə ilə görüşündə metronun hazırkı durumu və çətinliklərdən yaxa qurtarmağın yolları müzakirə edildi. Baş nazirlə görüşdə qatarların, eskalator təsərrüfatının, eləcə də digər qurğuların normal iş rejiminin təmin olunması üçün zəruri olan tədbirlərdən söhbət getdi. A.Rasizadə metropoliten rəhbərliyinin işini yüksək qiymətləndirərək, müəssisənin problemlərindən xəbərdar olduğunu, yaranmış vəziyyətdən çıxış üçün metropolitenə lazım olan hər bir köməyin göstəriləcəyini bildirdi.

Yeniliklərin səmərəsindən bəhrələnən sahələrdən biri də yol xidməti idi. Xidmət əməkçiləri yolu saz vəziyyətdə saxlamaqdan ötrü nəzərdə tutulan bütün cari işləri vaxtında yerinə yetirmişdilər. İl ərzində xidmətdə əsaslı təmir işlərinə 350 milyon manatdan artıq vəsait xərclənmişdi.

Bütün bunlarla yanaşı, həm də əməyin elmi təşkili və təhlükəsizlik texnikası, yanğın təhlükəsizliyi üzrə tədbirlər həyata keçirildi, yeni texnika və texnologiyaların tətbiqi üzrə illik plan yerinə yetirildi.

Ötən əsrin sonlarında dəmir yolu və metropolitenlərdə hərəkətin təşkili və sərnişindəşmə prosesinin idarə olunmasında bir sıra yeni texnologiyalar tətbiq olunmağa başladı. Dünyanın, MDB ölkələri metropolitenlərinin bir çoxunda artıq daşıma prosesində kompyuter idarəetmə sistemləri yaradılmış, sərnişin avtomatikasında smartkartlar tətbiq olunmuşdu. Fəaliyyəti daha çox intellektual əməklə bağlı olan işarəvermə və rabitə xidmətinin o vaxtkı rəisi Lətif Əliyev isə bunu ancaq arzularında yaşadırdı. Hərəkətin təşkilinin avtomatlaşdırılması, sərnişin avtomatikasında yeni texnologiyaların tətbiqi, ilk növbədə, kabel təsərrüfatının yeniləşməsini, müasir informasiya ötürmə xüsusiyyətləri daha geniş olan kabellər tələb edirdi. Artıq o vaxtlar bütün sivil ölkələr informasiyanı işıq sürəti ilə on

minlərlə kanala buraxa bilən şüşə-lifli kabellərdən istifadə edirdilər. Bu yenilik kabel təsərrüfatındakı kabellərin sayını xeyli azaltdı.

Gediş haqqının maqnit kartlarla ödənilməsi barədə məsələ hələ metropoliten rəhbərliyində 1998-ci ilin axırlarından müzakirə olunmağa başlamışdı. Maqnit kart ilk növbədə xidmət mədəniyyətinin səviyyəsini göstərən bir element olmaqla yanaşı, sərnişin axınının idarə olunması, axın sürətinin artırılması demək idi. Bu zaman stansiyaların kommersiya əməliyyatlarında şəffaflığı da təmin olunurdu.

Bununla belə xidmət metropolitenin maliyyə imkanları dairəsində bəzi yenilikləri həyata keçirə bildi. 1997-ci ildə quraşdırılmış Türkiyənin "Netaş" firmasının istehsalı olan yeni ATS-in tam gücü ilə işə qoşulması prosesini başa çatdı. İndi artıq yol xidməti və təcili texniki yardım işçiləri radio rabitəsi ilə təmin olunub, eskalator və enerji dispetçerləri üçün "Kristal" rabitə sistemi quraşdırılıb, jeton qəbuledicilərin enerji ilə təchizatında sabitliyi təmin edən və onları qısaqapanmadan qoruyan sistem işə qoşulub, yeni operativ rabitə vasitəsi - ratsiya sanitariya dispetçerinə qəza avtomobili ilə təcili əlaqə yaratmaq imkanı verir.

May ayının ilk günləri ölkəmiz xalqımızın həyatında dərin izlər salmış bir sıra əlamətdar hadisələri qeyd edir. 9 May faşizm üzərində qələbənin 58-ci ildönümü və 10 may ulu öndər, müasir Azərbaycanın memarı Heydər Əliyevin doğum gününü bütün ölkə həmişə olduğu kimi layiqincə qeyd etdi. Mayın 10-da Rabitə evində konfrans salonunda Azərbaycan Respublikasının Prezidenti Heydər Əliyevin anadan olmasının 76-cı ildönümünə həsr olunmuş təntənəli yığıncaq keçirildi. Yığıncağı giriş sözü ilə açan metropoliten rəisi əmək kollektivi adından respublika Prezidentini təbrik etdi, Vətənimizin, xalqımızın rifahı naminə misilsiz fəaliyyətində müvəffəqiyyətlər arzuladı. Metropoliten rəisi çıxışında qeyd etdi ki, bütün xalqımız kimi metropolitençilər də hörmətli Prezidentimizin ürəyində aparılan mürəkkəb cərrahiyyə əməliyyatının uğurla başa çatması barədə xəbəri hədsiz sevinclə qarşıladılar. Yığıncaqda çıxış edənlər - manevretmə maşinisti Yusif Əliyev, yol xidmətinin distansiya rəisi Amil Nəsirov, avtomotoneqliyyat xidmətinin rəisi Oqtay Əsədov, yol xidmətinin rəisi Akif Zeynalov, elektromexanika xidmətinin sanitariya texnikası üzrə böyük dispetçeri Əjdər Niftəliyev, elektrik təchizatı xidmətinin rəisi Tələt Əlizadə, metropolitenin baş iqtisadçısı Lidiya Muziçenko, "Bakı metropoliteni" qəzetinin redaktoru Ədilə Babazadə bildirdilər ki, ölkəmizin indiyə kimi əldə etdiyi böyük nailiyyətlər görkəmli dövlət xadimi, təcrübəli siyasətçi Heydər Əliyevin əməli işlərinin nəticəsidir.

Elə həmin gün metropolitençilər Heydər Əliyevin anadan olmasının 76-cı ildönümü münasibətilə Yasamal rayonunda salınmış "Heydər bağı"nın açılış mərasimində iştirak etdi.

İyun və iyul aylarında da ulu öndərin adı ilə bağlı iki mühüm tarixi hadisə qeyd edilir. İyunun 15-i Milli Qurtuluş günü və iyulun 14-ü Heydər Əliyevin Azərbaycan KP MK-nın birinci katibi seçilməsinin ildönümü. 1999-cu ildə xalqımızın həyatında son dərəcə müstəsna rol oynayan ikinci hadisənin 30 ili tamam oldu. Hər yerdə olduğu kimi, metropolitençilər də ulu öndərin siyasi fəaliyyətə başlamasının yubileyini təntənəli şəkildə qeyd etdilər.

Yubiley tədbirləri çərçivəsində həyata keçirilən tədbirlər sırasında Bakı İdman-Konsert Kompleksində Heydər Əliyevin siyasi fəaliyyətini əks etdirən sərginin təşkil edilməsi idi. Sərgidə metropoliten üçün ayrılmış guşədə "Bakı metropoliteni və Heydər Əliyev" ekspozisiyası yaradıldı.

Metropolitençilər müəssisənin Rabitə evində xalqımızın həyatında önəmli rol oynayan bu hadisəyə həsr olunmuş təntənəli yığıncaq keçirildi. Yığıncaq iştirakçılarının dövlət başçısına ünvanlanan müraciətində deyilirdi:

***Azərbaycan Respublikasının Prezidenti
möhtərəm Heydər Əliyev cənablarına!***

Hörmətli Prezident!

Bu gün biz metropolitençilər Sizin siyasi fəaliyyətə başlamığınızın 30 illik yubileyini böyük xalq bayramı kimi qarşılayırıq. Sizin respublikaya rəhbərlik etdiyiniz illər ölkəmizin tarixinə quruculuq illəri kimi daxil olmuşdur. Respublikanın istər iqtisadi, istərsə də siyasi sahədə qazandığı ən böyük nailiyyətlər Sizin rəhbərliyiniz dövrünə təsadüf edir. Həmin illərdə respublikanın iqtisadi inkişaf yolunu düzgün müəyyən etməyiniz nəticəsində Azərbaycan Sovetlər Birliyinin ən qabaqcıl bölgələrindən birinə çevrildi. Bu nailiyyətləri saymaq mümkün deyil. Ölkəmizin iqtisadi, ictimai-siyasi həyatında əvvəllər görünməmiş bir yüksəlişə nail olundu. Sənayenin bütün

sahələrində - metallurgiya, maşınqayırma, energetika, kimya sahəsində, sənaye və mülki tikintidə, kənd təsərrüfatında qazanılan nailiyyətlər Sizin rəhbərlik, təşkilatçılıq istedadınızın təzahürü oldu.

Bu gün bütün bakılıların fəxri olan Bakı metropoliteni məhz Sizin respublikaya rəhbərlik etdiyiniz illərdə öz yeraltı yollarını daha da şaxələndirdi. Siz Bakıda metro tikintisini və metropolitenin işini daim nəzarət altında saxlamısınız. Bu qayğı və diqqət həmişə metropolitençilərin güvənc yeri olub.

Siyasi proseslərin kəskinləşdiyi dövrdə də xalqın imdadına Siz çatdınız, ölkəni fəlakətdən qorudunuz. Siz xalqın xilaskarı kimi Vətənə döndükdən sonra metropoliten kollektivi Sizin daxili və xarici siyasətinizi dəstəkləyənlərin ön cərgəsində irəlilədi. Metropolitençilər bunu təkcə sözdə yox, işdə, əməldə də sübuta yetirdilər. 1994-cü ilin 4 oktyabr gecəsi Sizin çağırışınıza səs verənləri ətrafınıza tez toplamaq üçün metromuz səhərəcən işlədi.

Xalqı parçalanmaqdan, vətəndaş müharibəsindən qoruduğunuz üçün, dövlətçiliyimizin məhvinə yol vermədiyiniz üçün bütün Azərbaycan xalqı kimi, biz Bakı metropolitençiləri də Sizə minnətdarıq. Bu əziz günlərdə Sizə ilk növbədə möhkəm cansağlığı, ölkəmizin rifahı naminə əvəzsiz fəaliyyətinizdə uğurlar arzulayırıq.

Hörmətlə,

Bakı metropoliteninin kollektivi.

Oktyabr ayında avtomotoneqliyyat xidmətinin bir ili tamam oldu. İl ərzində görülən işlərin yekunu bu xidmətin dövrün tələbindən irəli gəlməsi faktını bir daha təsdiq etdi. İl ərzində hər iki distansiyada təsərrüfatın qaydaya salınması sahəsində xeyli iş görülmüşdü. Avtoneqliyyat distansiyasında 53 hərəkət vahidinin hamısı profilaktik təmirdən keçərək, tam işlək vəziyyətə gətirildi. 3 avtomobil uzunmüddətli istifadəsizlikdən sonra əsaslı şəkildə təmir olunaraq istismara verildi. Müəssisənin uzun illər avtokrana olan ehtiyacı 14 tonluq kranın alınmasından sonra aradan qaldırıldı.

Motorels nəqliyyatı distansiyası il ərzində xidmətlərdən alınmış 2160 sifariş vaxtında yerinə yetirmişdi. Uzunmüddətli texniki nasazlıqdan sonra 4 motovoz əsaslı şəkildə təmir olunub işə yararlı vəziyyətə gətirildi. Əlbəttə, metropoliten rəhbərliyinin köməyi olmadan bu işləri görmək mümkün deyildi. Rəhbərliyin diqqəti və bu sahəyə olan qayğısı nəticəsində xidmətin maddi-texniki bazası xeyli möhkəmlənmişdi. İqtisadi çətinliklərə baxmayaraq, yeni texnika planının yerinə yetirilməsi də mümkün olmuşdu. Fəaliyyətinin ilk ili xidmətin texniki bazasına yeni avtokran, ağac emalı dəzgahı, elektrik kontakt qaynaq cihazı, avtokar əlavə edilmiş, yeni alınmış elektrik mühərrikləri 4 kompressorun təmir olunmasını mümkün etmişdir. DQK markalı avtodrezin işlənmiş qazları təmizləyən qurğu ilə təchiz edilib. Əməyin təşkili üzrə həyata keçirilən tədbirlər nəticəsində 10,3 milyon iqtisadi gəlir əldə olunub.

1999-cu il oktyabrın 11-də Beynəlxalq İctimai Nəqliyyat İttifaqı (BİNİ) birləşmiş metropolitenlər komitəsinin Parisdə Bakı metropoliteninin rəisi Tağı Əhmədovun iştirakı ilə keçirilən müşavirəsində Bakı metropoliteni bu təşkilatın üzvlüyünə qəbul olundu. Qeyd edək ki, BİNİ nəqliyyat sahəsində əldə olunan nailiyyətlər, tətbiq edilən yeniliklər, əldə olunan təcrübə barədə məlumatları toplamaqla onu üzvləri arasında yaymaq, hərəkətin təşkili sahəsində qabaqcıl təcrübəni öyrənmək və təbliğ etmək, qarşıya çıxan problemlərin həlli üzrə proqramlar işləyib hazırlamaq məsələləri ilə məşğul olan nüfuzlu beynəlxalq təşkilatdır.

Metropoliten rəisi xaricə ilk işgüzar səfəri zamanı yolüstü Sankt-Peterburqda və Moskvada oldu. Sankt-Peterburq hava limanından birbaşa metrovaqonlar üçün təkər cütləri hazırlanan müəssisəyə yollandı. Bizim deponun orada təmirə göndərilmiş təkər cütlərimiz vardı. Zavodda bizim təkərlərdə aşkar olunan defektlərin xassələri barədə T.Əhmədova məlumat verildi.

Peterburqdan Moskvaya yollanan metropoliten rəisi orada Moskva metrosunun rəisi Dmitri Qayevlə görüşüb, onun keçirdiyi müşavirənin iştirakçısı oldu. Tağı Əhmədov Moskva metropoliteninin rəisi, eləcə də Mi-tişşi vaqonqayırma zavodunun rəhbərliyi ilə danışıqlar apardı, razılaşmalar əldə etdi. Bu danışıqlar metropolitenlərimiz arasında six əla-

qələrin bundan sonra da davam etdirilməsi üçün etibarlı zəmin yaratdı.

T.Əhmədov Paris səfərindən zəngin təəssüratlarla qayıtmışdı. Səfərdən sonra keçirdiyi ilk müşavirədə Paris metrosunun ən yeni texnika ilə təchiz olunmuş xətlərindən, maşinistsiz işləyən qatarlardan, vaqonların kompyuter diaqnostikasından, metropolitendə mobil telefonda istifadə etmək imkanlarından, reklamların zənginliyi və məzmun uyğunluğundan, sənişinlərlə əlaqə formalarından, dünyanın gözəllik paytaxtı Parisin özündən heyranlıqla danışdı.

İyul ayında metropoliten rəisinin kollektivlərlə görüşlərində metropolitençilər ondan istehsalat prosesinin təkmilləşdirilməsi, əmək şəraitinin yaxşılaşdırılması üzrə bir sıra təkliflər və xahişlərlə çıxış etmişdilər. Onlardan bir çoxunun maliyyə çatızmazlığı səbəbindən tezliklə yerinə yetirilməsinə imkan olmasa da, icrası mümkün olanlardan çoxu ilin sonuna yaxın artıq görülmüşdü.

Görüşlərdən keçən yarım il ərzində hərəkət xidmətinin rəhbərliyi (xidmət rəisi Qəhəd Əliyev) stansiyalarda əmək şəraitinin yaxşılaşdırılması üçün müəyyən tədbirlər həyata keçirdi. Xidmətin distansiya rəisi üçün "Əhmədli" stansiyasında xüsusi otaq ayrılıb, "Elmlər Akademiyası" stansiyası rəisinə yeni otaq verilmiş, "Bakmil" stansiyasında növbətçi otağının təmir işlərinə başlanmışdı. "28 May" stansiyasının mərkəzləşmə məntəqəsinin yerli idarəetmədən dispetçer mərkəzləşməsinə keçirilməsinin layihə və smetası hazırlanmışdı. Hərəkətçilərin texniki kabinetində təmir aparıldıqdan sonra orada tədrisin keyfiyyətə xeyli yüksəldilməsi üçün əlverişli şərait yaradılmışdı.

Həmin müddət ərzində "Nərimanov" elektrik deponunun (rəisi Vladimir Kazıyev) istehsalat sahələrində, məişət otaqlarında təmir işləri aparılmış, metropoliten rəisinin 21 sentyabr 1999-cu il tarixli 225 sayılı əmri ilə sentyabrın 25-dən maşinist hazırlanması üzrə kurslar fəaliyyətə başlamışdı.

Yol xidməti kollektivinin (rəisi Akif Zeynalov) metropoliten rəisi ilə görüşündə yolun üst quruluşunun təmiri üçün material çatışmazlığından şikayətlənmişdilər. İlin axırı üçün yol işçiləri həmin materiallarla və xidməti geyim forması ilə təchiz edilmişdilər.

Tunel qurğuları kollektivi xidmətində (rəis Arif Rəsulov) markşeyder kadrların hazırlanması məsələsi həllini tapmış, stansiyalarda dezinfeksiya və deratizasiya işlərinin aparılması qaydasına salınmışdı.

Elektromexanika xidməti (rəisi Arif Qibləliyev) tərəfindən "Cəfər Cabbarlı" stansiyasının maşın zalının dəhlizi təmir edilmiş, D-5300 və D-500- tipli ventilyatorlar üçün tekstrol tipli qayıqlar alınmışdı.

Birləşmiş emalatxanalarda (rəisi Naqib Kazımov) əməyin mühafizəsi və əmək şəraitinin yaxşılaşdırılması üzrə tədbirlər planı tam yerinə yeti-

rılmış, zərərli sahələrdə çalışan işçilər südlə təmin edilmiş, eskalatorların əsaslı təmiri sahəsinin işçiləri üçün stansiyalarda otaqlar ayrılmışdır.

İşarəvermə və rabitə xidmətinə (rəis Lətif Əliyev) 400 ədəd akkumulyator batareyası, avadanlığın təmiri üçün material alınmış, istehsalat texniki şöbəyə 2 əlavə mühəndis ştatı ayrılmışdı.

Bununla belə qarşıda həllini gözləyən neçə-neçə problem qalırdı. Vaqon parkının, ventilyasiya qurğularının, eskalator təsərrüfatının vəziyyəti narahatlıq doğururdu. Vəziyyətin normallaşdırılmasına xeyli vəsait lazım idi. Daşımaldan daxil olan gəlir problemin həlli üçün kifayət deyildi. Metro həmişə dövlət tərəfindən ayrılan dotasiya hesabına yaşayıb. Amma il-yarım əvvəl, 1998-ci ilin iyul ayında metropolitenə rəis təyin edilərkən Tağı Əhmədova açıq şəkildə bildirilmişdi ki, hələlik dövlət büdcəsindən metroya lazım olan məbləği ayırmaq mümkün deyil. Tağı müəllimin stansiya keçidlərində ticarətin leqallaşdırılması təklifini irəli sürməsinin səbəbi də elə bu idi. Metronun saxlanması, normal həyat fəaliyyətinin təmin olunması üçün bu, alternativ olmayan bir yol idi. Stansiya keçidlərində ticarətin təşkilində qayda-qanun yaratmaqla, sərnəşinlərə göstərilən xidmət mədəniyyətinin səviyyəsinə mənfi təsirə imkan vermədən, əksinə bu xidmətin daha da yaxşılaşdırılması istiqamətinə yönəldilməsi nəticəsində sərnəşinlərin razılığını qazanmaqla metropolitenin büdcəsinə əlavə gəlirin daxil olmasına nail olmaq lazım idi. Bunun üçün ilk növbədə ticarət obyektlərinin görkəmi dəyişməli, sivil şəkllə salınmalı idi. Bu məqsədlə müasir tipli köşklər sifariş edildi, icarədarlarla bütün şərtlər rəsmiləşdirildi. Köşklərin qanuni surətdə fəaliyyətə başladığı ilk dövrlərdə metropoliten ticarətdən hər ay 180-200 milyon manat, indiki məzənnə ilə götürdükdə, təqribən 40 min manat gəlir əldə edirdi. Bu vəsait metronun bütün ehtiyaclarını ödəyə bilməsə də, bəzi problemləri həll etməyə imkan verirdi. 1999-cu ildə alınan 20 təkər cütünün və ehtiyat hissələrinin haqqı ticarətdən gələn vəsait hesabına ödənilirdi.



Metropoliten rəhbərliyi hər ili böyük ümidlərlə qarşılayırdı. Hər il şəhərin yeraltı yollarının maliyyələşməsindəki problemlərin aradan qaldırılacağını gözləyirdi.

BÖYÜK ÜMİDLƏR İLİ

2000-ci ili metropoliten rəisi vaqon parkına 30 ədəd yeni vaqon əlavə edilməsi arzusu ilə qarşıladı. İlin əvvəlindən bu barədə Mitişşi "Metrovaqonmaş" Səhmdar Cəmiyyətinin rəhbərliyi ilə danışıqlar da aparmışdı. O vaxt vaqonqayıranlar 30 vaqon üçün 14,5 milyon tələb edirdilər.

Rusiya Dövlət Bankı vaqonların alınması üçün 25 milyon dollar kredit təklif edirdi. Amma metropoliten rəisi kreditin Azərbaycan dövlətindən ayrılmasına üstünlük verdi və Heydər Əliyevin göstərişi ilə Maliyyə Nazirliyi bu vəsaiti ayırdı. İndi qalırdı "Metrovaqonmaş" rəhbərliyi ilə danışıqlar aparmağa.

"Metrovaqonmaş"ın rəisi Yuri Qulkonun otağında söhbəti ev sahibi özü açdı:

- Tağı Məhəmmədoviç, siz axı vaqon almaq istəyirdiniz?
- Yuri Aleksandroviç, istəyirik, amma, mən sizin təklif etdiyiniz qiymətlər barədə məlumatı Heydər Əliyevə çatdıranda, o, vaqonların Rusiyadaxili satış qiymətləri ilə maraqlandı. Mən də hər şeyi olduğu kimi dedim. Heydər Əliyev isə tapşırırdı ki, onun bu sözlərini sizə çatdırım: "Yuri Aleksandroviçə de ki, bizə onun vaqonları lazım deyil".

Bu, T.Əhmədov tərəfindən çox ağıllı və uzaqgörən bir gediş idi. Məsələ bunda idi ki, Yuri Qulko Heydər Əliyevi çox yaxşı tanıyırdı. Sabiq Prezidentimiz Moskvada SSRİ Nazirlər Soveti sədrinin müavini vəzifəsində işlədiyi illərdə Mitişşi zavodunun yenidən qurulmasına və genişləndirilməsinə böyük dəstək vermiş və hərtərəfli yardım göstərmişdi.

Vaqonqayıranlar ulu öndərimizin zavod qarşısındakı bu xidmətlərini unutmamışdılar və özlərini Heydər Əliyev qarşısında daim borclu sayır, ona böyük minnətdarlıq hissi ilə yaşayırdılar. T.Əhmədov bunu yaxşı bilirdi və məhz bu məqamdan yararlanmaq fürsətini əldən verməmək qərarına gəldi. Heydər Əliyevlə vaqonların qiymətləri barədə söhbət Tağı müəllimin fan-

taziyasının məhsulu idi, əslində belə bir söhbət olmamışdı. Amma bu takiki gediş öz işini gördü.

O vaxt zavod vaqonları Bakı metropoliteninə 450 (baş vaqon), 413 (ara vaqonlar) min dollara təklif edirdi. 1997-ci ildə bu qiymətə 5 vaqon alınmışdı. Moskva metropoliteninə isə həmin vaqonlar 325 min dollara satılırdı. Tağı müəllimlə Yuri Qulko arasındakı həmin söhbətdən sonra "Metrovaqonmaş"ın direktoru Heydər Əliyevin məsələyə "münasibət"indən narahat olaraq, dərhal qiymətin aşağı salınması və Bakı metropoliteninə də vaqonların Moskvaya verilən qiymətlərlə satılması barədə müqavilə bağlamağa razılaşdı. Halbuki vaqonların xarici ölkələrə satış qiyməti daha yüksək idi. Məsələn, həmin dövrdə eyni seriyadan olan vaqonlar Daşkənd metrosuna 598 min dollara satılmışdı.

T.Əhmədovun Y.Qulko ilə həmin söhbətindən sonra hər biri 325 min dollardan olmaqla 75 vaqonun 3 il müddətinə alınması barədə razılaşma əldə elildi. Bu, da zavodun ümumi satış qiymətindən cəmdə 5 milyon az idi ki, bu da təxminən 10 vaqonun qiymətinə bərabər idi.

YERÜSTÜ NƏQLİYYATLA RƏQABƏTDƏ

2000-ci illərin əvvəlində Bakıda dövlət və kommərsiya müəssisələrinin böyük sayda avtobusları işləyirdi. Bu da yerüstü nəqliyyatla metropoliten arasında rəqabəti xeyli kəskinləşdirmişdi. Hər gün saysız-hesabsız marşrutlara sənişin daşımaları üçün yararsız, texniki cəhətdən nasaz, ekoloji baxımdan zərərli olan minlərlə avtobus buraxan işbazları şəhərin onsuz da fəlakətli halda olan iqlimi qətiyyənlə maraqlandırmırdı. Elektrik nəqliyyatının şəhərdən sıxışdırılıb çıxarılması nəticəsində daha da fəallaşan şirkət rəhbərləri yeni-yeni marşrutların açılmasına əngəl olan metroya da Bakı tramvayının aqibətini arzulayırdılar.

Bu barədə fikirlərini metropoliten rəisi Tağı Əhmədov Milli Məclisin xitabət kürsüsündən deputatlara çatdırmışdı. Metro rəisi həmin çıxışında ekoloji, mobillik, müasirlik baxımından ən sərfəli şəhər nəqliyyatı olan metronun inkişafının zərurətindən, mövcud xətlərin istismarı prosesindəki problemlərdən danışırmışdı.

2000-ci ilin əvvəlində qarşıya qoyulan zəruri məsələlərdən biri də vaqonların, avadanlıqların, digər qurğuların təmirində yerli müəssisələrin gücündən istifadə etmək idi. Bu məqsədlə "Bakı fəhləsi", "İskra" zavodları, bir neçə elmi-tədqiqat institutları ilə əlaqə yaradılmışdı.

Həmin dövrdə Bakı metropoliteninə investisiya qoymaq marağında olan Almanyanın "Simens", Yaponiyanın "Hitaçi", "Marubeni" firmaları ilə də münasibətlər yaranmaqda idi.



XARİCİ ƏLAQƏLƏR MÖHKƏMLƏNİR

Ölkədə iqtisadi vəziyyət stabilləşdikcə, metropolitenin də fəaliyyətində nəzərəcarpacaq müsbət dəyişikliklər özünü büruzə verməyə başlayırdı. Bu özünü müəssisənin xarici əlaqələrin genişləndirilməsi, postsovet məkanını ölkələri ilə əlaqələrin bərpasında da göstərməkdə idi. Bakı metropoliteni "Metro" Beynəlxalq Assosiasiyasının və Beynəlxalq İctimai Nəqliyyat İttifaqının üzvü kimi bu təşkilatların keçirdiyi tədbirlərdə müntəzəm olaraq təmsil olunmağa başladı.

2000-ci il mayın 15-də Moskva metropoliteninin 65 illiyinə həsr olunmuş yubiley tədbirlərində Bakı metropoliteninin rəisi Tağı Əhmədov da iştirak etdi. Təntənəli yubiley mərasimi metropolitenin mühəndis-texniki binasında keçirildi. Tədbiri giriş sözü ilə Moskva meri Y.Lujkov açdı. O, çıxışında 11 xətdən və 161 stansiyadan ibarət olan Moskva metrosunun tarixindən, perspektiv inkişaf planlarından, texniki nailiyyətlərindən danışdı. Sərnişindəşımaya həcminə görə dünyada öncül mövqeyə malik olan Moskva metrosu 2000-ci ildə MDB məkanında smart kartdan istifadə edən yeganə metropoliten idi. Orada tətbiq edilən smart kartlar sərnişin haqqında lazımı informasiya daşıyıcısı rolunu da oynayır. Sərnişinin adı, soyadı, atasının adı, hansı stansiyalardan keçməsi, daşımanın vəziyyəti, güzəştli sərnişinlərin sayı və onlar haqqında məlumatlar, kompüterdə əks olunur. Güzəştli sərnişinlərin gediş haqqı şəhər meriyasının büdcəsindən ödənilir. Həmin məlumatlar şəhər merinin istifadəsi üçün də açıqdır. Yəni, mer istədiyi vaxt öz kompyuterində həmin məlumatlarla tanış ola bilər.

Moskvadakı yubiley tədbirlərindən sonra "Metro" Beynəlxalq Assosiasiyasının nümayəndələrindən ibarət 6 nəfərlik qrup mayın 17-də BİNİ-nin 72-ci sessiyasında iştirak etmək üçün Londona yollandı. Nümayəndə heyətinin tərkibində Tağı Əhmədov da var idi. London sessiyasında dünya metropolitenləri ailəsinə yenidən qoşulan Braziliya, Hindistan, Yunanıstan, İran, Tailand metropolitenləri haqqında məlumat verildi. Bildirildi ki, hazırda dünyada metropolitenləri olan şəhərlərin sayı 79-a çatmışdır.

Londan səfərinin təəssüratlarını mayın 24-də keçirilən plenar müşavirənin iştirakçıları ilə bölüşən Tağı Əhmədov 1975-ci ildən başlayan və bu müddətdə 22 stansiyası istismara verilən Tehran metrosundan, Türkiyədə İzmir metrosunun yaxın günlərdə gözlənilən açılışından danışdı. O, dünyanın ilk metropoliteni olan London metrosu haqqında isə bildirdi ki, İngiltərə paytaxtında metronun yaşı tramvaydan da qədimdir. 2000-ci ildə London metrosu 300 km yeraltı yol və 274 stansiyadan ibarət idi. Stansiyalarının sayında Moskva metrosunu üstələsə də, sərnişindəşımının həcminə görə Rusiya paytaxtının yeraltı yollarından geri qalır. Gediş haq-

qı məsafədən asılı olaraq, orta hesabla 2-2,5 ABŞ dollarıdır. Stansiyalara eniş tutumu 30-40 nəfərlik liftlərlə həyata keçirilir. Tunellər dayaz, stansiyaların platformaları bizimlə müqayisədə yarıbayarı alçaqdır. Xətlərdən birində qatar maşinistsiz, avtomatik idarə edilir. Metropoliten xətlərindən bir neçəsi şəxsi mülkiyyətə verilib və orada gediş haqqı sahibkar tərəfindən müəyyən edilir.

İLLƏR ÖZÜ İLƏ YENİ PROBLEMLƏR GƏTİRİR

Bakı metropoliteninin mürəkkəb hidrogeoloji şəraitdə böyük çətinliklər hesabına tikilməsi hamıya məlum faktır. O da məlumdur ki, şəhərimizin yeraltı yollarının hidrogermetik izolyasiyasının da bir çox yerlərdə zəifliyi nəticəsində qrunt sularının tunellərə sızması kimyəvi və elektrik-kimyəvi korroziya hallarının yaranmasına səbəb olur. İllər keçdikcə bu prosesin sürətlənməsilə tunel örtüklərinin, eləcə də yeraltı digər qurğu və avadanlığın aşılama prosesi sürətlənir. 2000-ci illərin əvvəllərində bu proseslər



"Bakı soveti ("İçərişəhər")-28 May", "28 May-Xətai", "28 May-Nizami" mənzillərinin hər iki yollarında daha çox müşahidə olunurdu. Baxmaya-raq ki, metromuzun belə spesifik şəraitdə fəaliyyət göstərməsi nəzərə alınaraq korroziya ilə geniş mübarizə tədbirləri aparılır, bu məqsədlə yaradılan korroziya əleyhinə mübarizə laboratoriyası həmin tədbirlərin elmi əsaslardan qaynaqlanması istiqamətində fəaliyyətini ildən-ilə təkmilləşdirir, bununla belə korroziyanın hücumlarının qarşısını axıra qədər almaq mümkün olmurdu.

Korroziya əleyhinə mübarizə laboratoriyasının "28 May-Xətai" mənzilində və eləcə də "Xətai" stansiyasında qrunut sularının analizi burada son dərəcə aqressiv mühitin olmasını bir daha təsdiq etdi. Yeraltı suların tərkibindəki qələvi və turşu birləşmələrinin tunellərin metal və dəmir-beton konstruksiyalarında əmələ gətirdiyi aşınma artıq özünü eskalatorun maili eniş tunelinin tavanında göstərməkdə idi. Məsələnin metropoliten rəisi yanında keçirilən geniş müşavirədə ətraflı şəkildə müzakirəsindən sonra, metropoliten rəisinin 5 sentyabr 2000-ci il, 172 sayılı əmri ilə stansiya əsaslı təmirə dayandırıldı.

Təmir işlərinin yerinə yetirilməsi üçün stansiyada üçnövbəli iş rejimi yaradıldı. Eskalatorun eniş tunelində çətirin sökülməsindən sonra çətirin altında metal konstruksiyaların korroziyadan təmizlənməsi işləri başladı.



*Bakı metropoliteni beynəlxalq təşkilatlar-
da iştirakını getdikcə daha da fəallaşdır-
maqda idi. Bunun təsdiqi kimi, MDB
məkanındakı metropolitenləri özündə bir-
ləşdirən "Metro" Assosiasiyasının idarə he-
yəti, aprel ayındakı növbəti konfransını
Bakıda keçirməyi planlaşdırmışdı.*

“METRO” ASSOSİASIYASININ BAKIDA İLK KONFRANSI



“Metro” Assosiasiyasına üzv olan metropolitenlərin nümayəndələri eskalator və elektromexanika xidmətlərinin 2000-ci ildə fəaliyyətlərinin nəticələrini müzakirə etmək və 2001-ci il üçün qarşıda duran vəzifələri müəyyənləşdirmək məqsədilə aprelin 4-də Bakıya gəldilər. İki gün davam edən konfransın işində Moskva, Sankt-Peterburq, Novosibirsk, Kiyev, Xarkov, Dnepropetrovsk, Minsk, Tbilisi metropolitenlərinin müvafiq xidmət rəhbərləri və MDB ölkələrinin eskalator və güclü ventilyator istehsalı ilə məşğul olan müəssisələrinin nümayəndələri iştirak edirdilər.

Konfransda giriş sözü ilə çıxış edən və iştirakçıları salamlayan Bakı metropoliteninin rəisi Tağı Əhmədov metropolitenlər arasında təcrübə mübadiləsinin keçirilməsində, yeni texnologiyaların tətbiqində əldə olunan nailiyyətlərin öyrənilməsində və ümumiyyətlə, metropolitenlər arasında dostluq əlaqələrinin möhkəmləndirilməsində belə tədbirlərin əhəmiyyətini vurğuladı. Tağı Əhmədov sonra Bakı metropoliteninin tarixi, istismar özəllikləri, problemləri barədə konfrans iştirakçılarına məlumat verdi.

Sonra assosiasiyanın baş texnoloqu Yevgeni Manfred çıxış etdi. Onun çıxışının məğzində MDB ölkələri metropolitenlərinin iş təcrübəsinin yayılması, öyrənilməsi, metropolitenlərdə həyata keçirilən yenilikləri özündə

əks etdirən ədəbiyyatın, sorğu məlumat nəşrlərinin yaradılmasını bir zərurətə çevirməsi dururdu.

Öz təsərrüfatları və yeniliklər barədə metropolitenlərin elektromexanika xidmətlərinin rəisləri A.Qıbləliyev (Bakı), V.Çervyakov (Sankt-Peterburq), S.Beridze (Tbilisi), Y.Dankovsev (Minsk), elektromexanika xidmətlərinin baş mühəndisləri S.Qusev (Moskva), V.Filippenko (Kiyev), V.Gerasimov (Xarkov) çıxış etdilər. Konfransın keçirildiyi günlərdə iştirakçılar metropolitenin təsərrüfat sahələri ilə tanış oldular. Qonaqlar ventilyatorların və nasos gövdələrinin təmirində bakılı həmkarlarının belizol materialından istifadə etməsini, su kəmərlərində metal borular əvəzinə plastik borulardan istifadə olunmasını, eskalator sürəhələrinin işinə nəzarət cihazını, santexnika avadanlığının uzaq məsafədən idarə olunması üzrə “Neptun” sistemini böyük nailiyyət kimi qiymətləndirdilər.

Yeni əsrin ilk illərində yeraltı şəhəri aqressiv qrunt sularından xilas etmək, oraya təmiz atmosfer havasını vurmaq üçün 150-dən yuxarı su nasosundan, 70-ə yaxın güclü ventilyatordan istifadə olunurdu. Bu qədər avadanlığın işinə nəzarət etmək, onları müəyyən rejimə uyğun olaraq qoşmaq və ya dayandırmaq insanın fiziki imkanları xaricindədir. Buna gö-



rə də hələ 1980-ci illərin əvvəllərində Bakı metropolitenində həmin qurğuları uzaq məsafədən idarə edən "Lisna" sistemi tətbiq edildi. O dövr üçün böyük nailiyyət sayılan "Lisna" sanitariya texnikası avadanlığının işinə ancaq nəzarəti təmin edirdi. Onları idarə etmək, yeni işə salmaq, saxlamaq imkanları yox idi. "Neptun" adlı yeni sistem isə bu vəzifəni də yerinə yetirməyə qadirdir. 1989-cu ildən başlayaraq metropoliten bu sistemin tətbiq olunması işlərinə başladı. İlk olaraq "28 May-Memmar Əcəmi" xəttində çalışan sanitariya texnikası distansiyasının işçiləri "Neptun"un möcüzələri ilə tanış oldular. Hər bir nasos və ventilyatorun işi barədə məlumat sanitariya dispetçerinin qarşısındakı lövhəyə daxil olur. Onların işə qoşulması və dayandırılması da dispetçer vasitəsilə həyata keçirilir. Bir neçə il bundan əvvəl isə "Neptun" IBM tipli kompyuter sistemi ilə təkmilləşdirilməklə daha müasir bir şəkllə gətirildi. Belə ki, dispetçerin qarşısındakı iri lövhə kompyuter monitoru ilə əvəz olundu. Tuneldəki hər hansı bir nasos və ya ventilyator da baş verən nasazlıq barədə dərhal kompyutərə həyəcan signalı daxil olur. Monitorda nasazlığın ünvanı, xarakteri təsvir olunur.

2000-ci ilə qədər Bakı metrosunun 10 stansiyası "Neptun" sisteminin nəzarəti altına verilmişdi. Son iki ildə isə daha 8 stansiya bu sistemə qoşulmaqla sanitariya avadanlığının avtomatlaşdırılması prosesi başa çatdı, sanitariya dispetçerinin otağında əvvəllər gördüyümüz hər biri 20-25 kv. metr sahəyə nəzarət edən lövhələr sökülüb çıxarıldı. Onları bir və ehtiyatda olan digər monitor əvəz edir. Sanitariya dispetçeri istənilən vaxt hər bir qurğunun işi barədə məlumat əldə edə bilər. Kompyuter hər hansı bir nasazlığın meydana gəlməsi barədə tək cə məlumat vermir, onun qısa səciyyəsini də açıb göstərir.

Ventilyatorların ekstremal vəziyyətlərdə necə və hansı rejimdə işləməsini elektromexanika xidməti avtomatika qrupunun işçiləri proqramlaşdırırlar. Məsələn, tuneldə yanğın baş verərsə, dərhal kompyuter qəzanın harada, hansı yol mənzilində, hansı piketdə baş verdiyini, sərnişinlərin təxliyə sxemini, ventilyatorların qoşulma prinsipini sxematik olaraq nümayiş etdirir. Tuneldə hər hansı tüstülənmə, yanğın vaxtı əsas məsələ tüstünü tuneldən sovurub çıxarmaqdır. Buna görə hansı ventilyatorun sovurmaya, hansının isə tunellə axın istiqamətində qoşmağın son dərəcə böyük əhəmiyyəti var. Bu barədə qərar dərhal qəbul edilməlidir və həmin anda səhv qərarın acı nəticələri ola bilər. Bütün bu məsələləri kompyuter ani olaraq həll edir.

Bütün bu işlərin icrasında qrupun işçiləri böyük elektrik mexaniki Məzahir Qədirovun, mühəndis-proqramlaşdırıcı Elturan Qədimovun, elek-

tronçu-mühəndis Oqtay Əbdülxalıqovun, elektrik mexanikləri Nazim Şükürovun və qrupun başqa üzvlərinin əməyi təqdirəlayiqdir.

Avtomatika qrupunu qarşıda başqa bir böyük iş gözləyir. Onlar eskalatorları da "Neptun" sisteminin iradəsinə tabe etməlidirlər.

Bütün bunlar haqqında konfrans işçilərinə müfəssəl məlumat verildi. Konfrans başa çatdıqdan sonra "Metro" Assosiasiyasının baş direktoru Q.Dubçenko Bakı metropoliteni rəisinə göndərdiyi məktubda tədbirin yüksək səviyyədə keçirilməsindən məmnun qaldığını bildirir və onun təşkilatçılarına öz minnətdarlığını ifadə edirdi.

MÜASİR TƏLƏBLƏRİN DİKTƏSİLƏ

2001-ci ildə fəaliyyətinin 34-cü ilini qeyd edən Bakı metropoliteni olduqca mürəkkəb və çoxprofilli təsərrüfat sahəsi kimi, xüsusi diqqət və qayğı tələb edirdi. Bu təsərrüfatın bir çox sahələrinin yaşını metronun istismara verildiyi 1967-ci ildən hesablamaq düzgün deyil. Çünki metromuzun inşaat işləri hələ 1949-cu ildən başlamış və 1953-cü ilə qədər davam etmişdi. Bu illər ərzində artıq bəzi şaxtalar və bir neçə kilometr tunel tikilmişdi. Metro işə salınanda onlar ömürlərinin 18-ci ilini yaşayırdılar. Bu qurğuların saxlanılmasına bir sıra maddi cəhdlər edilsə də, yaranmış və-



ziyyət göstərdi ki, indiyə kimi görülən işlər qurğuların bundan sonraki istismarı üçün kifayət deyil. Belə ki, tikililər, tunel qurğuları, digər texnoloji avadanlıqlar istismar dövründə ildən-ilə aşılıb, köhnəlib və təbii ki, onların fəaliyyətinin təmin olunması hazırkı dövrdə daha böyük vəsait tələb edir. Bu baxımdan şaxta lülələri metronun bütün qurğuları ilə müqayisədə daha köhnə idilər. Onların təmirini təxirə salmaq mümkün deyildi. Elə tunellərin vəziyyəti də az narahatlıq doğurmurdu. 2000-ci illərin əvvəllərində bu sözləri ümumi uzunluğu təxminən 200 km-ə çatan yol və təmas relsləri və minlərlə şpallar haqda, yüzlərlə kilometr elektrik və rabitə kəbelləri, su kəməri boruları, güc və azaldıcı yarımstansiyalar, böyük təsərrüfatı ilə seçilən elektrik deposu və onun vaqon parkı haqqında da demək olardı.

Geniş və çoxplanlı mühəndis kommunikasiyası, saysız-hesabsız mühəndis-texniki avadanlığı, min kvadratmetrlərlə ölçülən xidməti, texniki istehsalat sahələri və sex binaları olan metropoliteni 25-30 minlik əhaliyə malik, texniki cəhətdən yaxşı təchiz olunmuş şəhər təsərrüfatı ilə müqayisə etmək olar. Aydındır ki, belə təsərrüfatı saxlamaq asan deyil və bunun üçün külli miqdarda vəsait, yüksək səviyyəli kadrlar tələb olunur.



Həm də vaxtında lazım olan vəsait ayrılmayanda, ildən-ilə güclənən aşılma və amortizasiya prosesləri vəziyyəti daha da kəskinləşdirir.

Sözsüz ki, müəyyən profilaktika işləri aparılırdı. Xüsusən də son illər çuqun tübinqlərin və digər metro konstruksiyalarının korroziyadan təmizlənməsi sahəsində böyük işlər görülmüşdü. Tunellərdə axıntılarla mübarizə qətiyyətlə davam etdirilirdi. İstismar müddəti başa çatmış rels və şpallar planlı surətdə yeniləri ilə əvəz edilirdi. Qatarların işlək vəziyyətdə saxlanması üçün vaqon təmirçiləri mümkün olan və olmayan hər şeyi edirdilər. Eskalator distansiyasının istismar heyəti birləşmiş emalatxanaların əsaslı təmir sahəsinin işçiləri ilə birlikdə eskalatorların normal işinin təmin olunması kimi çətin işin öhdəsindən gəlirdilər.

Əsaslı təmir xidmətinin kollektivi metropolitenin çoxsaylı tikililərinin profilaktik təmiri, yeniləşməsi üzrə işlərin öhdəsindən layiqincə gəlirdi. Xidmət yenilikçilərinin o vaxt Rusiya müəssisələrindən böyük çətinliklər hesabına alınan genişləndirici sementin hazırlanması üzrə eksperimentin həyata keçirilməsini müsbət hal kimi qiymətləndirmək lazımdır. Eksperimentin uğurla nəticələnməsi sayəsində bütün parametrləri ilə texniki tələblərə cavab verən həmin sementin xidmətdə istehsalı prosesinə başlanıldı və bununla da problem aradan qaldırıldı.

Metropoliten rəhbərliyi və mühəndis-texniki heyət iqtisadi çətinliklərə baxmayaraq, yeraltı sərnişin konveyerinin stabil fəaliyyətinin təmin olunması, sərnişindəşma prosesində yeni texnologiyaların tətbiqi sahəsində axtarışlara ara vermirdi. Burada ilk növbədə sərnişin avtomatikasını əsaslı şəkildə yenidən qurmaq məsələsi dururdu. Gediş haqqının ödənilməsində jeton sistemindən yaxa qurtarmaqla, daha müasir texnoloji yeniliklərin tətbiqinə yol açmaq yeni əsrin ilk illərində daha aktual idi. Bu, ilk növbədə metropolitendə kassa-kommersiya əməliyyatlarına nəzarətin gücləndirilməsi və şəffaflaşdırılmasına olan ehtiyacdən irəli gəlirdi. Həmin illərdə stansiyalardakı maliyyə əməliyyatlarında neqativ halların olması fakt idi. Müəssisənin şərəfli əməyi, kollektivin böyük və ağır zəhməti üzərinə ləkə salan belə halların qarşısının alınmasına imkan verən yeni texnologiyalardan istifadə etmək lazım gəlirdi.

İşarəvermə və rabitə xidmətinin rəhbərliyi metroda sərnişin avtomatikasının lokal və qlobal şəbəkəsinin tətbiqi üçün Xarkovda bu sahə üzrə ixtisaslaşmış "Metroservis" firması ilə danışıqlara başladı. Danışıqlar prosesində həm də metropolitendə internet rabitə sisteminin tətbiqi müzakirə mövzusunə çevrildi. Sərnişin avtomatikasını üçün lokal-qlobal sistem stansiyalarda avtomat nəzarət məntəqələrinin (ANM-lərin) iqtisadi parametrlərinə mərkəzləşmiş nəzarəti və onların idarə olunmasını təmin et-

məli idi. Bu, eyni zamanda gediş haqqının smartkartlarla ödənilməsi üçün də texniki zəmin yaratmaq demək idi. Danışıqlar aparmaq üçün Bakıya "Metroservis" firmasının baş direktor müavini Aleksey Konstantinov olmaqla dörd xarkovlu mütəxəssis gəlmişdi. Qarşılıqlı anlaşma əldə edildikdən sonra yeniliyin tətbiqi üzrə hazırlıq işlərinə başlandı. Xidmət işçiləri bir çox sahələrdə neçə-neçə texniki yeniliklər tətbiq etmişdilər ki, onlardan da stansiyalarda quraşdırılmış kameraları qeyd etmək olar.

Bütün bunlara baxmayaraq, yeraltı magistral əməkçiləri qarşısında böyük vəzifələr dururdu. Yaxın vaxtlarda bir sıra təxirəsalınmaz işlərin görülməsi planlaşdırılırdı: vaqon parkının yeniləşdirilməsi, "Sahil" və "Nizami" stansiyalarında maili gedişlərin asbesşifer çətiirlərinin dəyişdirilməsi, tunel axıntılarının tam ləğv olunması, yol təsərrüfatında yararsız elementlərin dəyişdirilməsi üzrə işlərin davam etdirilməsi, yararsız vəziyyətə düşmüş elektrik, rabitə və işarəvermə kabellərinin yeniləşdirilməsi, öz istismar dövrünü başa vurmuş ventilyatorların yeniləri ilə əvəz olunması, eskalatorlar üçün ehtiyat hissələrinin alınması və s.

Ventilyasiya təsərrüfatının yeniləşdirilməsi üzrə işlər hələ 1993-cü ildən başlamışdı. O vaxt Yekaterinburqun "Servisqormaş" dağ-mədən maşınlarına xidmət üzrə mühəndis mərkəzinin direktoru A.Buxmastov məsələ ilə əlaqədar Bakıya dəvət edilmiş və o, metro ventilyatorlarının vəziyyətinin texniki müayinədən keçirilməsində iştirak etmişdi. Müayinənin nəticələrinə görə təsərrüfatdakı 7 ventilyator tamamilə dəyişdirilməli, qalanları isə əsaslı şəkildə təmir edilməli idi. Lakin o vaxt bunları etmək üçün vəsait tapılmadı.

Vəziyyətdən çıxışın yegənə yolu bərpası mümkün olan ventilyatorları təmir edib, istismara vermək idi. Bu məqsədlə yaradılan təmir qrupu iki il ərzində 8 ventilyatora ikinci həyat verdi.

Metropoliten rəhbərliyi işin son dərəcə böyük olan əhəmiyyətini nəzərə alaraq təmirçilərin bütün ehtiyaclarını ödəməyə çalışdı. Bu diqqətin nəticəsi idi ki, 2001-ci ilin birinci yarısında, 4 ventilyatorun işi bərpa olunub, yay mövsümü ərəfəsində yeraltı yolların təmiz havaya ehtiyacının böyük olduğu vaxtda istifadəyə verildi. Sentyabr ayında "Cəfər Cabbarlı - Xətai" mənzilində yerləşən 25-ci şaxtada ventilyatorlardan birinin valı çıxarılıb təmirə göndərildi. Təmirdən sonra işə qoşulan ventilyator tuneldə rütubətin dərəcəsini xeyli aşağı saldı.

İllər öz təsirini artıq eskalatorların işində də göstərməkdə idi. 34 illik istismardan sonra bu barədə siqnal maşınların özlərindən də gəlirdi. Məsələn, dartı zəncirinin normadan artıq uzanması artıq xəbərdarlıq idi. Bu da əsaslı təmir üzrə texniki proseslər sırasına daha bir əməliyyatın artı-

rılması demək idi. Əgər indiyə kimi təmir vaxtı dartı zənciri çıxarılıb yuyulur və yenidən quraşdırılırdısa, indi artıq zəncirlər elə bir vəziyyətə düşmüşdü ki, onlar halqabahalqa sökülməli və xüsusi dəzgahlardan istifadə olunmaqla yenidən yığılmalı idi. Proses tez bir zamanda mənimsənildi və onun icrası üçün lazım olan şərait yaradıldı.

Eskalatorların əsaslı təmir sahəsinin həyata keçirdiyi başqa bir mürəkkəb əməliyyat isə sürəti barabanlarının üzərinə rezin qatın çəkilməsi idi. Bir çox MDB ölkələrinin metropolitenləri bunu sifarişlə eskalator istehsal edən zavodlarda hazırlatsalar da, qürurla qeyd etməliyik ki, bizim birləşmiş emalatxanaların eskalator təmirçiləri bu işin öhdəsindən özləri gəldilər.

«XƏTAİ» STANSİYASI TƏMİRDƏN SONRA

"Xətai" stansiyasında başlanan təmir işləri 2001-ci ilin baharına kimi davam etdi. Həmin müddətdə görülən işlərin nəticəsi olaraq, stansiya təmirdən sonra öz sənişinləri ilə görüşə tamamilə yenilənmiş halda gəldi. Stansiyanın bağlanmasına səbəb olan eskalator enişinin çətiiri tam bir orijinalıqla yenidən bərpa olundu. MDB metropolitenlərində, ilk dəfə olaraq,





çətir səthinə emal çəkilməmiş alüminium profillərdən yığıldı. Bu, geniş tavanını estetik cəhətdən daha baxımlı etməklə yanaşı, onun daim təmiz saxlanması işini də xeyli yüngülləşdirdi, tunel qurğularına xidmət edən işçiləri oranı vaxtaşırı ağartmaq əziyyətindən qurtardı.

Stansiyada təmir işləri tək cə sözündən çətirin yenidən qurulması ilə məhdudlaşmadı. Bu yeraltı sarayı hava axını ilə təmin edən 26-cı şaxta-ya da əl gəzdirildi, oradakı SAQİ-24 tipli ventilyator daha güclü VOMD-24 tipli ventilyatorla əvəzləndi. Platforma qranit lövhə ilə örtüldü, qübbələr ağardıldı, üst vestibülün günlüyü də öz görkəmini xeyli dəyişdi. Stansiyanın bağlandığı dövrdə oradakı 2 saylı eskalator əsaslı şəkildə təmir edildi, 46 saylı əsas suvurma qurğusunun (ƏSQ-nin) suxaric borusu dəyişdirildi. Novruz bayramı ərəfəsində, martın 19-da stansiya yenidən öz qapılarını sərnişinlərin üzünə açdı. Bu münasibətlə keçirilən təntənəli mərasimdə Baş nazirin müavini Abid Şərifov da iştirak etdi.



Son iki ildə həyata keçirilən tədbirlər, vaxtı çatmış islahatlar, təhlükəsizlik tədbirlərinin möhkəmləndirilməsi və sərnişinlərə mədəni xidmət səviyyəsinin yüksəldilməsi ilə hərəkətin təşkilində müsbət dəyişikliklərə nail olundu. Bu il metropolitençilər daha bir tarixi hadisənin iştirakçılarna çevrildilər - "Həzi Aslanov" stansiyası istismara verildi.



1998-ci ilin sonunda həftə ərzində nasazlığa görə 30-35 qatar xətdən çıxarılıb depoya göndərilirdisə (onların əksəriyyətinin əvəzinə qatar verilmədiyindən ləğv olunmuş qatarlar sayılırdılar), 2002-ci ilin may ayının məlumatlarına nəzər saldıqda, həftə ərzində plandankənar xəttən çıxarılan qatarların sayının 5-6-ya endiyinin şahidi oluruq. Bu, sənişindəşimə həcmnin artmasında da öz əksini tapırdı. 3 il əvvəl metropolitəndən ay ərzində orta hesabla 7-8 milyon sənişin istifadə edirdi. 2002-ci ilin ilk aylarında isə bu rəqəm 10 milyonu keçmişdi.

Vaqon parkının yeniləşdirilməsi üzrə həyata keçirilən tədbirlərin reallaşması metronun iqtisadi göstəricilərinə əsaslı şəkildə müsbət təsir etdi. Hazırkı vaqon parkı ilə mövcud hərəkət qrafikini təmin etmək böyük çətinliklər hesabına başa gəlir və bəzi hallarda hərəkətin təşkilində yaranan çətinliklər qrafikin pozulmasına səbəb olurdu. Metropolitençilər üçün 2002-ci ili əlamətdar edən məqamlardan biri də həmin il müəssisənin fəaliyyətinə dövlət büdcəsindən 13 milyard manat dotasiyadan başqa, yeni vaqonların alınmasına 40 milyard manatın ayrılması oldu. Yuxarıda qeyd etdiyimiz kimi, Mitişşi "Metrovaqonmaş" Səhmdar Cəmiyyətilə 50 vaqonun alınması barədə müqavilə artıq imzalanmışdı.

YENİ VAQONLAR XƏTTƏ ÇIXDI

Rusiya Federasiyasının prezidenti V.V.Putinin 2001-ci il yanvarın 9-da Bakıya səfərindən sonra ölkələrimiz arasında əməkdaşlıq perspektivlərinin keyfiyyətə yeni mərhələyə qədəm qoyması Bakı metropolitençiləri ilə Mitişşi "Metrovaqonmaş" Səhmdar Cəmiyyəti arasında işgüzar əlaqələrin daha da genişlənməsinə səbəb oldu. Belə ki, tezliklə yeni vaqonların alınması üzrə bağlanmış müqavilənin icrasına başlandı.

10 may 2002-ci il. Bu gün - Azərbaycan Prezidenti, ümummilli lider Heydər Əliyevin anadan olmasının 79-cu ildönümü günü Bakı metropoliteninin salnaməsində əlamətdar bir tarix kimi qalacaq. "Metrovaqonmaş" SC-dən alınmış yeni 10 vaqon həmin gün xəttə buraxıldı.

Bu münasibətlə "Nərimanov" elektrik deposunda keçirilmiş mitinqdə Azərbaycan Respublikası Baş nazirinin müavini Abid Şərifov, Nazirlər Kabineti nəqliyyat və rabitə şöbəsinin rəisi Mikayıl Cəfərov, Bakı şəhəri Yasamal Rayon İcra Hakimiyyətinin başçısı Azər Əliyev iştirak edirdi.

Mitinqi giriş sözü ilə Bakı metropoliteninin rəisi Tağı Əhmədov açdı. O, metropolitenin vaqon parkındakı yeniləşmənin əhəmiyyətini bir daha qeyd edərək yeni vaqonların alınıb Bakıya gətirilməsində ölkə Prezidenti Heydər Əliyevin böyük nüfuzunun son dərəcə mühüm rol oynadığını bildirdi. Mitişşi vaqonqayıranları bir vaxt zavodun genişləndirilməsində və istehsal gücünün artırılmasında böyük rolu olan H.Əliyevin xidmətlərini unutmamışdılar. Elə Prezidentimizə olan bu isti münasibətin nəticəsi idi ki, vaqonlar başqa MDB ölkələrinə nisbətən bizə qat-qat ucuz qiymətlə verilmişdi. Məsələn, əgər Daşkənd metropoliteninə eyni tipli vaqonlar 598 min dollara satılmışdısa, bizə isə hər vaqon 325 min dollara başa gəlmişdi.

Mitinqdə Baş nazirin müavini A.Şərifov, Nazirlər Kabineti nəqliyyat və rabitə şöbəsinin rəisi M. Cəfərov, Yasamal Rayon İcra Hakimiyyətinin başçısı A.Əliyev çıxış etdilər.

Maşinist Mansur Məmmədovla birlikdə yeni vaqonları Bakıya gətirmiş təlimatçı-maşinist İsmayıl Maxanov öz çıxışında iftixarla bildirdi ki, respublikamızın Prezidenti Heydər Əliyevə rus xalqının böyük rəğbətindən nəticəsi idi ki, Rusiya dəmir yollarında bizim üçün "yaşıl işıq" yandırıldı.

Yeni vaqonların sazlama-buraxılış işlərini Mitişşidən gəlmiş servis qrupu Bakı metropoliteninin mütəxəssisləri ilə birlikdə yerinə yetirmişdi.

Yeni vaqonlar eyni tipli köhnə vaqonlardan elektrik güc dövrəsində, mexaniki və pnevmatik avadanlıqlardakı dəyişikliklərlə fərqlənirdi.

"METRO" ASSOSİASİYASINDA TUNEL TİKİNTİSİ, BİNİ-də TERROR PROBLEMİ



Yanvar ayında Sankt-Peterburqda "Metropoliten tunellərinin və digər yeraltı obyektlərin layihələndirilməsi və istismarı problemləri" mövzusunda keçirilən elmi-praktik konfransda MDB ölkələri metropolitenlərinin tunel qurğuları xidmətlərinin rəisləri, Rusiya və Ukraynanın elmi tədqiqat institutları, bir sıra təşkilat və şirkətlərinin nümayəndələri iştirak edirdilər. Mütəxəssislər yeraltı konstruksiyaların vəziyyətinin qiymətləndirilmə metodları, tunellərdə yeni hidroizolyasiya, antikorroziya və hermetikləşdirici materialların tətbiqi məsələlərini müzakirə etdilər. Tədbirdə tunel mövzusunda həsr olunmuş 50-dən artıq elmi əsərin müəllifi, texnika elmləri doktoru, Rusiya Federasiyasının Fəxri dəmiryolçusu, "Tunellər və metropolitenlər" Elmi Tədqiqat Mərkəzinin tunellərin və metropolitenlərin konstruksiyaları və quraşdırılması texnologiyası laboratoriyasının müdiri Vladimir Qarber, Rusiya Federasiyasının "Tunel" Assosiasiyasının idarə heyəti sədrinin birinci müavini, Rusiya Nəqliyyat Akademiyasının akademiki, Dövlət mükafatları laureatı, 20 ildən artıq "Bakımetrotikinti" İdarəsinin baş mühəndisi vəzifəsində çalışmış Sergey Vlasov da iştirak edirdilər. Orada Bakı metropolitenini tunel qurğuları xidmətinin rəisi Arif Rəsulov

təmsil edirdi. O, "Bakı metropoliteninin istismar və şəhərsalma şəraitində problemləri" mövzusunda çıxış edib, son illərdə metromuzda tətbiq edilən yeniliklər barədə məlumat verib, kollektiv qarşısında duran problemlərdən danışib. Bakı metropoliteninin rəisi T.M.Əhmədovun yol mənzillərində pnevmoaətlərlə işləmək üçün stasionar kompressorlardan istifadə olunması barədə təklifi, xüsusən böyük maraq doğurub.

2002-ci il iyun ayının 16-dan 19-dək İspaniyanın paytaxtı Madrid şəhərində BINİ (Beynəlxalq İctimai Nəqliyyat İttifaqı) bölməsinə daxil olan metropolitenlər məclisinin iştirakçısı olan idarə rəisi Tağı Əhmədov Nyu-York, Tokio, Moskva, Roma, Paris metropolitenlərində terror aktlarının qarşısını almaq təcrübəsi ilə tanış oldu. Tədbirdə Honkonq metropolitenində platformaların qoruyucu ekranlarla təchiz edilməsi, Kiyev metropolitenində hərəkətin təşkili, Barselonanın yeraltı yollarında asma naqillərin və üçüncü relsin çevik asqılı təmas naqillərlə əvəz edilməsi, əyləmə yollarında infraqırmızı müşahidə kameralarının tətbiqi haqqında maraqlı çıxışlar oldu. Metropolitenlərdə iqtisadi idarəetmənin yeni üsulları, texniki-iqtisadi göstəricilərin yaxşılaşması və sənişin loyallığının inkişafı üzrə Hamburq, Honkonq, London və Milandan olan nümayəndələrin çıxışları da iştirakçılar tərəfindən böyük maraqla qarşılandı.

HƏR YERDƏ VƏ HƏR ZAMAN MÜTƏŞƏKKİLLİK

Metropolitençilərin ən çətin anlarda bir yerə toplanıb vəziyyətdən çıxış yolu tapmaq, təşkilatlanmaq bacarığı dəfələrlə sınaqdan çıxmışdır. 2002-ci il iyulun 13-dən 14-nə keçən gecə də belə oldu. Ağsu rayonunda baş vermiş yanğın nəticəsində Abşeron yarımadasını elektrikle təchiz edən 2 yüksək gərginlikli xətt sıradan çıxdı. Bunun nəticəsində Bakı şəhəri 1 saatdan çox, şəhərin bəzi rayonları isə uzun müddət işıqsız qaldı. Elektrik enerjisinin kəsilməsi şəhərin yeraltı yollarında həyatı dondurdu. Qatarlar tunellərdə qalmış, suvurma qurğularının mühərrikləri, ventilyatorlar dayanmışdı. Buna baxmayaraq, metropolitençilər sənişinlərin təhlükəsizliyini tam təmin etdilər. Təcili surətdə yaradılan xilasetmə dəstələri tunellərdə qalan qatar maşinistlərinin iştirakı ilə sənişinləri sakit və heç bir xəsarət almadan stansiyalara çıxartdılar.

Tunelləri subasmadan qorumaq üçün elektromexanika xidmətinin ən təcürübəli mütəxəssisləri vaxtında səfərbər edilmişdi. Onların səyi nəticəsində təhlükə aradan qaldırıldı. Bütün işlərə şəxsən metropoliten rəisi Tağı Əhmədovun özü başçılıq edirdi. Vaxtında görülən tədbirlər nəticəsində təmas relsinə gərginlik verildi, metropoliten adi iş rejimi ilə işləməyə başladı.

Azərbaycan Respublikasının Baş naziri cənab A.Rasizadə fəvqəladə

vəziyyətdən çıxmaq üçün operativ təşkilatçılıq göstərdiklərinə görə metropolitençilərə minnətdarlığını bildirdi.

Həmin günlər "Nərimanov" elektrik deposunda Mitişsidən gətirilmiş daha 10 vaqon xəttə buraxılmaq üçün tam hazır vəziyyətə gətirilmişdi. İyulun 17-də vaqonlar təntənəli surətdə xəttə buraxıldı. Bu münasibətlə keçirilən mitinqdə Nərimanov və Yasamal rayonları icra hakimiyyətləri başçıları Zülfüqar Kazımov və Azər Əliyev də iştirak edirdilər.

2002-ci ildə Bakı metropoliteni 35-ci ildönümünə hazırlaşdı. Bu münasibətlə stansiyalarda, deponun istismar sahələrində xidmətlərin inzibati binalarında təmir işləri gedirdi. Əlamətdar ildönümü ərəfəsində yeraltı yolların texniki cəhətdən təkmilləşməsi, daşıma prosesində, hərəkətin təşkilində, təhlükəsizliyin təmin olunmasında, xidmət mədəniyyətinin yüksəldilməsində həyata keçirilən tədbirlərə nəzər saldıqda, əminliklə demək olar ki, metropolitençilər öz yubileylərini yüksək səviyyədə qeyd etməyə layiqdi.

YADDAŞLARDAN SİLİNMƏYƏCƏK YUBİLEY TƏNTƏNƏSİ

2002-ci ilin noyabrında fəaliyyətinin 35-ci ilini tamam edən Bakı metropoliteninin bütün inkişaf tarixində ümummilli lider, yeni Azərbaycanın memarı Heydər Əliyevin xüsusi rolu olub. Bakı metropoliteninin 35 illik fəaliyyətinin 1970-ci ildən sonrakı dövrü birbaşa bu görkəmli şəxsiyyətin adı ilə bağlı idi. Şəhər nəqliyyatında metronun əhəmiyyətini yüksək qiymətləndirən ulu öndər sovet dövründə Azərbaycana rəhbərlik etdiyi 14 ildə, sovetlər birliyinin rəhbər orqanında yüksək vəzifədə işlədiyi sonrakı beş ildə Bakıda metronun işi, onun inkişafı ilə mütəmadi olaraq maraqlanıb, yeni xətlərin tikintisinə lazımi köməklik göstərüb. Onun Bakı metropoliteninə münasibəti müəssisənin 35 illik yubileyinin yüksək səviyyədə qeyd olunmasında öz əksini tapdı.

O vaxta qədər Bakı metrosunun dövlət səviyyəsində bir yubileyi keçirilmişdi. SSRİ dağılandan bir il sonra, 1992-ci ildə Respublika sarayında təntənəli yubiley tədbirində şəhər icra hakimiyyətinin başçısı Rauf Gülməmmədov, Moskva, Kiyev, Xarkov, Tbilisi, Novosibirsk və digər metropolitenlərin nümayəndələri iştirak etmişdilər.

Metropoliten rəisi Tağı Əhmədov bu dəfəki yubileyin də müəssisənin adına, xalqa göstərdiyi xidmətə müqabil olaraq ləyaqətlə keçirilməsini arzu edirdi. Vəzifəyə təyin olunarkən Prezidentlə söhbətdə metronun 30 illiyinin sönük qeyd olunmasına görə təəssüfləndiyini deyən Heydər Əliyev qarşıdakı yubileyi layiqincə keçirməyin vacibliyini qeyd etmişdi.



Artıq oktyabrın son günləri idi. Yubiley tədbirinə bir neçə gün qalırdı. Prezident aparatından isə hələ heç bir xəbər yox idi. Bir qədər əvvəl yüksək vəzifəli dövlət rəsmilərindən biri ilə söhbətdə məsələyə toxunan Tağı müəllim ondan dəstək alacağını düşünsə də, həmin adam *"35 il yubiley deyil, get bir-iki adama mükafatını ver, vəssalam, bununla da qurtar"* demişdi.

Yubileyə 9 gün qalırdı, bütün qətiyyətini toplayan Tağı müəllim dövlət telefonunun dəstəyini qaldırdı, Prezidentlə danışmaq istədiyini bildirdi. O, Heydər Əliyevə metropolitenin yubileyi barədə 4 il əvvəl aralarında olan söhbəti xatırlatdı və möhtərəm Prezidenti yubiley tədbirinə dəvət etdi.

Bundan sonra Prezidentin icra aparatında hərəkətə gəldilər və T.Əhmədovun Heydər Əliyevlə həmin telefon söhbətinin 3-cü gününün tamamında - noyabrın 1-də "Bakı metropoliteninin 35 illik yubileyi haqqında" Azərbaycan Respublikası Prezidentinin sərəncamı imzalandı. Prezidentin noyabrın 5-də imzaladığı fərmanla isə metro inşaatçılarından və metropolitençilərdən 12 nəfəri "Şöhrət" ordeni, 32 nəfəri isə "Tərəqqi" medalı ilə təltif edildi.

Bakı metropolitençiləri yubileyi hərəkətin təhlükəsizliyi, sərnişinlərə xidmət mədəniyyətinin yüksəldilməsi sahəsində yeni uğurlarla qarşılayırdı.



lar. Bu ərəfədə Mitişşidən alınmış bir qatar xəttə buraxılmaq üçün hazırlanırdı.

Noyabrın 5-i səhər metropolitençilər "Nərimanov" deposunun qarşısına toplanmışdılar. Yeni qatarın ilk dəfə xəttə çıxması münasibətilə keçirilən mitinq metropoliten rəisi Tağı Əhmədov açdı. O, bütün metropolitençiləri 35 illik yubiley və 5 yeni vaqonun istismara verilməsi münasibətilə təbrik etdi, onlara əməkde, xalqa yüksək səviyyəli nəqliyyat xidməti göstərilməsi sahəsindəki fəaliyyətlərində böyük uğurlar arzuladı. T.Əhmədov bu il alınmış və istismara verilmiş 25 vaqonun yeraltı konveyerin işində hansı müsbət keyfiyyətləri yaratdığını qeyd etdi.

Yubiley münasibətilə Bakıya gəlmiş qonaqlardan Tbilisi metropoliteninin rəisi Quram Qabuniya, "Moskva Vaqon Təmiri Zavodu" Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin baş direktoru Leonid Vinnik və digər mitinq iştirakçıları "Bakı metropoliteninin 35 illik yubileyi haqqında Azərbaycan Respublikası Prezidentinin sərəncamı"nı yüksək qiymətləndirmiş və Bakı metrosunun inkişaf etdirilməsinə göstərdiyi böyük qayğıya görə respublika Prezidentinə dərin minnətdarlıqlarını bildirmişlər.

Yubileyə həsr olunmuş tənənəli yığıncaq noyabrın 6-da Respublika sarayında (hazırkı Heydər Əliyev adına sarayda) keçirildi. Həmin tədbirin iştirakçıları olan metropolitençilər böyük həyəcan içində idilər. Onların bu bayramını dövlət başçısı öz təşrifi ilə şərəfləndirəcəkdi. Həmin anlar-

da metropoliten rəisinin hansı hisslər yaşadığını təsəvvür etmək mümkündür. Sarayın qapısı qarşısında Prezidenti ev sahibi kimi T.Əhmədov özü qarşıladı. Sarayın arxa qapısından daxil olan Heydər Əliyev əlini ona sarı gələn Tağı müəllimə uzadıb, bircə kəlmə ilə "necəsən" deyə soruşdu. Metropoliten rəisinin bütün həyəcanı elə bil bu bir kəlməyə bənd imiş, tamam çəkilib getdi. Daxilindəki fırtına, sanki xəfif bir dəniz mehinə çevrildi.

Zala keçməyə macal tapmamış metropoliten rəisinin çıxışı elan olundu və Tağı müəllim səhnə arxasından birbaşa xitabət kürsüsünə yaxınlaşdı. Onun 17 dəqiqəlik çıxışında metropolitenin 35 illik fəaliyyəti, yeraltı magistral əməkçilərinin bu illər ərzindəki fədakar əməyi tam dolğunluğu ilə öz əksini tapdı.

Nəhayət, tribunaya Heydər Əliyevin özü qalxdı. Bakıda metro tikintisinin tarixi, bu kütləvi nəqliyyat vasitəsinin şəhər həyatındakı rolu, metronu tikən və istismar edən insanların fədakar əməyinə həsr olunmuş 1 saatdan artıq çıxışında 2 dəfə Bakı metropoliteni rəisinin adını çəkdi. Yığıncağın rəsmi hissəsindən sonra fasilə vaxtı Baş nazir Artur Rasizadə Tağı Əhmədovu təbrik etdi: *"Çıxışın Prezidentin xoşuna gəldi, təbrik edirəm". "Artur müəllim, bunu özümü dedi?"*, - T.Əhmədov Baş nazirin sözlərinin nə dərəcədə həqiqət olduğuna marağını gizlədə bilmədi.





"Özü demir ki, çıxışında adını 2 dəfə çəkdi, deməli, xoşuna gəlib"-baş nazir gülümsündü.

Yubiley mərasiminin qonaqlarından "Metro" Beynəlxalq Assosiasiyasının baş direktoru Yevgeni Dubçenko, Moskva metropoliteninin rəisi Dmitri Qayev, "Moskva Vaqon Təmiri Zavodu" QSC-nin baş direktoru Leonid Vinnik, Kiyev metropoliteninin rəisi Nikolay Balatski, Tbilisi metropoliteninin rəisi Quram Qabuniya, "Metrovaqonmaş" Səhmdar Cəmiyyətinin direktoru Yuri Soldatov və başqaları çıxış etdilər.

Yuri Soldatovun çıxışı daha çox yadda qalan oldu. "Metrovaqonmaş"ın baş direktoru çıxışının Heydər Əliyevə həsr olunmuş hissəsinə bir qədər qərribə tərzdə başladı. Zala müraciət edərək dedi ki, burada çıxış edən Tağı Əhmədov qeyd etdi ki, Heydər Əliyev SSRİ Nazirlər Soveti sədrinin müavini işlədiyi illərdə Bakı metrosunun tikintisinə və inkişafına çox böyük kömək göstərib. Amma mən Əhmədovun bu sözləri ilə razılaşmıram. Həmin illərdə Heydər Əliyevin bütün ölkə metropolitenlərinin, vaqonqayırma sənayesinin inkişafında misilsiz xidmətləri var. Soldatov əlindəki sənədə işarə edərək, çıxışını davam etdi: *"Mən bunu Prezidentinizin, təntənəli mərasim iştirakçılarının xoşuna gəlmək üçün demirəm. Əlimdə SSRİ Nazirlər Soveti sədrinin birinci müavini Heydər Əliyeviç Əliyev yoldaşın yanında 1983-cü il dekabrın 23-də keçirilmiş iclasın*

protokolu var. Protokol 16 bənddən ibarətdir. Birinci bənddə hamımız ciddi töhmətləndirilirik. Həmin iclasda Nazirlər Soveti sədrinin müavini Antonov, Dövlət Plan Komitəsi sədrinin müavini Voronin, yollar naziri Konarev, nazirlər Afanasyev, Polyakov, Kazanets və digər rəhbərlər, o cümlədən bizim maşınqayırma zavodunun direktoru da iştirak edirdilər. Qalan 15 bənd isə tapşırıqlardan ibarət idi. Burada vaqon istehsalını artırmaqdan, onların texniki səviyyəsini yüksəltməkdən, bu sahədə çalışan elmi tədqiqat institutlarını yeni vaqon layihələrinin hazırlanması ilə məşğul olmağa məcbur etməkdən bəhs olunurdu.

Hörmətli cənab Prezident, bu sənəddə daha bir mühüm məqam var - Mitişsi maşınqayırma zavodunda yeni vaqonların istehsalı üçün təzə korpusun tikintisi. Biz digər təşkilatlarla əməkdaşlıq şəraitində həmin korpusu tikdik və vaqonların yeni nəslinin istehsalını təşkil etdik. İlk 35 vaqonu istismara vermişik".

Soldatov bu sözləri deyərkən, televiziya operatorları Heydər Əliyevi iri planda kadra alıblar və orada Prezidentin necə kövrəlmişdi aşkar görünür. Həmin yubiley təntənəsinin iştirakçısı olan metropolitençilər o möhtəşəm gecənin unudulmaz təəssüratlarını bu gün də qəlblərində yaşadırlar.





PREZİDENT METROPOLİTEN SƏRNIŞINLƏRİ ARASINDA



Noyabrın 17-də Milli dirçəliş günü "28 May" stansiyasının giriş qapısından daxil olan sərnişinlər arasında Prezident Heydər Əliyevi gören stansiya işçiləri əvvəlcə gözlərinə inanmadılar. Prezident onu müşayiət edənlərlə birlikdə stansiyanın vestibülündən keçib inamlı addımlarla avtonəzarət məntəqəsinə yanaşdı. Jeton atıb ANM-lərdən keçəndə hərəkətçilər artıq özlərinə gəlmişdilər. ANM növbətçisi Əsli İsmayılova qeyri-adi sərnişini qucaqlayıb öpdü, onu eskalatora qədər ötürdü. Aşağıda fəxri qonağı stansiya növbətçisi Bakirə Əliyeva, qatarların qəbulu və yola salınması üzrə növbətçi Gülnarə Zeynalova, dispetçer mərkəzləşdirməsi məntəqəsinin növbətçisi Elmira Hüseynova qarşıladılar.

Prezident işlərin gedişi ilə, işçilərin əhval-ruhiyyəsi ilə maraqlandı, bu yaxınlarda metropolitenin 35 illiyinin bayram edilməsindən söz açdı. Sonra onun ətrafına toplaşan insanlardan ayrılaraq "Bakı soveti" ("İçərişəhər") stansiyasına gedən qatarın dördüncü vaqonuna daxil olaraq, "Sahil" stansiyasına yollandı. Orada Prezidenti stansiya rəisinin müavini Söhrab Rzayev, növbətçi Şüşən Əliyeva, qatarların qəbulu və yola salınması üz-

rə növbətçi Nübar Qarayeva qarşıladılar. Onlar dövlət başçısını salamladılar, bayram münasibətilə təbrik etdilər. Sonra Prezident və onu müşayiət edənlər stansiyanın yuxarı vestibülünə qalxdılar. Burada Prezident köşklərdə satılan mallara və nəşrlərə göz gəzdirdi.

Hörmətli Prezidentimizin metropolitenimizə gəlişi böyük hadisə idi və müəssisə tarixində parlaq bir səhifə kimi qalacaqdır. Həmin gün "28 May" və "Sahil" stansiyalarında əmək növbəsində olan metropolitençilər üçün bu hadisə həzin bir xatirəyə çevriləcək, yaddaşıldan silinməyəcək.

METRONUN 20-ci STANSİYASI - "HƏZİ ASLANOV"

İlin son aylarında metropolitençilərin bütün diqqəti buraxılış ərəfəsində olan "Həzi Aslanov" stansiyasındakı tamamlama işlərinə yönəlmişdi. Hərəketin təşkili ilə bilavasitə bağlı olan xidmətlərin işçilərindən təşkil olunmuş qruplar tikinti sahələrində işlərin gedişini nəzarət altında saxlayır, bəzi sahələrdə isə inşaatçılarla çiyin-çiyinə işləyirdilər. Yolların nizamlanması, elektrik təchizatı, rabitə və işarəvermə avadanlıqlarının quraşdırılmasında işlərin əksər hissəsini metropolitençilər gördülər.

Dekabrın 6-da, Bakı metropoliteninin 35 illiyinin bayram edildiyi gündən düz bir ay sonra, metropolitençilər daha bir tarixi hadisənin iştirakçılarına çevrildilər: "Həzi Aslanov" stansiyasına sınaq qatarı yola düşdü. "Əhmədli" stansiyasına toplaşanlar yeni sahəyə gərginliyin verilməsi və





sınaq qatarının yola düşməsi barədə icazə signalını böyük həyəcanla gözləyirdilər. Yeni marşrut üzrə hərəkət edəcək ilk qatarı Bakı metropoliteninin rəisi Tağı Əhmədov idarə edəcəkdi.

Yeni stansiya sınaq qatarını gözləyirdi. Təntənəli musiqi sədaları altında idarə rəisi Tağı Əhmədov və "Azertunelmetrotikinti" SC-nin prezidenti Şaiq Əfəndiyev "Əhmədli" stansiyasında görüşüb, bir-birini təbrik etdilər. Metropolitençilər və inşaatçılar vaqonlara doluşdular. Çıxış sveforunun icazəsilə rəis-maşinist T.Əhmədov qatarı hərəkətə gətirdi.

Yeni stansiyanın dövlət səviyyəsində təntənəli açılışı hələ 2003-cü il martın 17-nə təyin olunmuşdu. Lakin hər şey sərnişinlərin qəbulu üçün hazır idi. Bu ərazidə yaşayan sakinləri çox gözlətməmək üçün rəsmi açılış mərasimini sonraya saxlayaraq, dekabrın 10-da stansiyanın qapıları sərnişinlərin üzünə açıldı. "Əhmədli" stansiyasından sərnişinlə dolu qatarı, bu dəfə də metropoliten rəisi Tağı Əhmədov idarə edirdi. Qatar platforması sərnişinlərlə dolu "Həzi Aslanov" stansiyasına daxil olduqda, alqış sədaları stansiyanın mərmər divarlarında əks-səda verdi. Bununla da bakililər yeni 2003-cü il ərəfəsində böyük bayram hədiyyəsi aldılar.



Metropoliten kollektivi yeni ili metronun 35 illik yubileyi, bu münasibətlə Respublika sarayında keçirilmiş yubiley mərasimində ulu öndər Heydər Əliyevin unudulmaz nitqinin xoş təəssüratları və əhaliyə nəqliyyat xidməti sahəsində qazandıqları uğurlarla qarışladı.



Metropolitençilər başlıca vəzifələrini - hərəkətin təhlükəsizliyini təmin etməklə sərnişindəşma planını artıqlaması ilə yerinə yetirmişdilər. İl ərzində 108 milyon sərnişin, plandan əlavə isə 721 min sərnişin daşınmışdı. Yeni il ərəfəsində Bakının yeraltı sarayları sırasına biri də əlavə olundu. "Həzi Aslanov" stansiyası sərnişinlərin ixtiyarına verildi. Onu da qeyd etmək lazımdır ki, stansiyanı təhvil almalı olan metropolitençilər əsas quraşdırma işlərində özləri iştirak etmişdilər.

İl ərzində metropolitenin maddi-texniki bazası əvvəlki illərlə müqayisədə xeyli möhkəmlənmiş, vaqon parkına Mitişşi vaqonqayıranlarının istehsalı olan 25 yeni vaqon əlavə edilmiş, stansiyalarda müasir turniketlər quraşdırılmış, yolun vəziyyətinin yaxşılaşdırılması üçün il ərzində 1645 şpal, 400-ə yaxın gödək şpal, 2 yolayırıcı qurğu, 7050 m rels dəyişdirilmişdi.

Ötən il metropolitenin yubiley təbdirində çıxış edən dövlət başçısı Heydər Əliyevin yeraltı yollarda çalışan insanların əməyinə verdiyi yüksək qiymətdən ruhlanan metropolitençilər yeni 2003-cü ili də yüksək əmək coşqunluğu ilə başladılar. Ulu öndər həmin çıxışında qeyd etmişdi ki, Bakı metrosu həmişə onun diqqət mərkəzində olub və bundan sonra da metronun inkişafına lazımı köməyi göstərəcək. Bu sözlərin təsdiqi olaraq, fevralın 17-də Prezident "Bakı metropoliteni işçilərinin sosial müdafiəsinin gücləndirilməsi haqqında" sərəncam imzaladı. Həmin sərəncama gö-

rə mart ayının 1-dən metropolitençilərin əməkhaqqı 50 faiz artırılırdı.

Sözsüz ki, sərəncam bütün müəssisədə böyük coşqu ilə qarşılandı. Xidmətlərdən metropoliten rəisinə, birbaşa dövlət başçısına təşəkkür məktubları ünvanlandı. Belə məktublardan birini metropoliten rəisi Tağı Əhmədov imzalamışdı.

Məktubda deyilir:

Hörmətli Prezident!

Sizin "Bakı metropoliteni işçilərinin sosial müdafiəsinin gücləndirilməsi haqqında" 2003-cü il 17 fevral tarixli sərəncamınız kollektivimiz tərəfindən dərin minnətdarlıq hissi ilə qarşılanmışdır. Bakı metropoliteni işçilərinin əməkhaqlarının orta hesabla 50 faiz artırılmasını əməyimizə verilən yüksək qiymət və bizə göstərdiyiniz qayğının yeni təzahürü hesab edir və buna görə Sizə öz təşəkkürümüzü bildiririk.

Möhtərəm Prezident! Siz Bakı metropoliteninə Azərbaycan xalqının ən dəyərli milli sərvətlərindən biri kimi yanaşır, onun inkişafına daim qayğı göstərirsiniz. Metropolitenin indiki yüksək səviyyəyə yetişməsində Sizin əvəzsiz xidmətləriniz var və qədirbilən xalqımız bunu heç vaxt unutmayacaq. Ötən ilin noyabrında Bakı metropoliteninin 35 illiyinin təntənəli şəkildə qeyd olunması, xüsusən yubiley mərasimində Sizin şəxsən iştirakınız çoxsaylı kollektivimizi rıqqətə gətirmiş və bizi daha əzmlə çalışmağa sövq etmişdir.

Yubiley mərasimindən ötən çox qısa müddətdə metronun daha bir stansiyası işə salınmış, yeni vaqonlardan komplektləşdirilmiş qatar sərnişinlərin istifadəsinə verilmişdir. Hazırda "Əhmədli-Həzi Aslanov" mənzili də daxil olmaqla Bakı metropoliteni xətlərinin ümumi uzunluğu 31,5 kilometrə çatır. Bunun 22,3 kilometri məhz Sizin Azərbaycana rəhbərlik etdiyiniz illərdə tikilmişdir.

Zati-aliləri!

Bakı şəhərində sərnişinlərin daşınması sahəsində xüsusi əhəmiyyəti olan yeraltı polad magistralların, onun fədakar əməkçilərinin problem və qayğıları 35 ildir ki, Sizin daim nəzarətinizdədir. Müəssisəmizin tarixinin ən şanlı və ən parlaq səhifələri məhz Sizin adınızla bağlıdır. Sizin hədsiz yaratmaq və qurmaq səyiniz nəticəsində Bakı met-

ropoliteni inkişaf etmiş və təkmilləşdirilmişdir və şəhərimizin ən kütləvi nəqliyyat vasitəsinə çevrilmişdir.

Bu gün metropolitenin təmir bazasının möhkəmlənməsi, ötən il Rusiya Federasiyasından alınan 25 vaqon hesabına vaqon parkının yeniləşdirilməsi məhz Sizin yeraltı nəqliyyata verdiyiniz əhəmiyyətin nəticəsidir. Bu gün metropolitenimizin Moskva vaqonqayıranları ilə səmərəli iqtisadi əlaqələri öz kökünü Sizin Sovet İttifaqı dövründə bu hökumətin rəhbər vəzifələrində çalışdığınız dövrdən götürür. O dövrdə ölkə nəqliyyatçıları, dəmiryolçuları və xüsusən də Mitişşi metro vaqon istehsalı zavodu Sizin xidmətlərinizi bu gün də unutmuyur və onlara edilən hər bir müraciətimizi böyük məmnuniyyət hissi ilə yerinə yetirirlər.

Sizin Bakı metrosu üçün etdiklərinizin canlı şahidlərinin böyük bir qismi bu gün də müəssisəmizdə çalışır. Onların arasında həyatının 30 və daha artıq ilini metropolitenə həsr etmiş insanlar var ki, bunlardan da 81 nəfəri fəxri dəmiryolçudur.

Çoxlarının adı nəqliyyat vasitəsi kimi baxdığı metropoliteni Siz böyük milli sərvət hesab edir və ona həmin meyarla da yanaşırsınız. Bu əvəzsiz sərvəti qoruyub saxlamaq, zənginləşdirmək üçün mümkün olan hər şeyi edirsiniz. Yeni sərəncamınız da elə bu nəcib istəkdən və məqsəddən irəli gəlir.

Möhtərəm Prezident!

Kollektivimizin əməyinə verdiyiniz yüksək qiymətə, bizə göstərdiyiniz daimi qayğı və diqqətə görə Sizə bir daha təşəkkürümüzü bildiririk. Sizi əmin edirik ki, Bakı metropoliteninin kollektivi bu yüksək qayğını əməli işlə doğruldacaq, qarşıya qoyduğunuz vəzifələri ləyaqətlə yerinə yetirmək, metronun şöhrətini daha da artırmaq üçün ikiqat səylə çalışacaqdır.

Cənab Prezident! Sizi növbəti 5 ildə də Prezident görmək istəyirik və artıq öz seçimimizi etmişik. Kollektivimiz 2003-cü il Prezident seçkilərində Sizin namizədliyinizi yekdilliklə dəstəkləyir və Bakı metropoliteninin çoxsaylı kollektivi öz səsini Sizə verəcəkdir”.

Metropolitenin işindəki müsbət dəyişikliklər sərnişinlərin, ümumiyyətlə, ölkə ictimaiyyətinin metroya olan marağını artırırdı. Metro mövzusu kütləvi informasiya vasitələrinin daimi mövzusunə çevrilmişdi. Metropoliten rəisinin telekanallara, müxtəlif qəzet və jurnallara verdiyi müsahibələrin əksəriyyəti ictimaiyyəti maraqlandıran suallara cavab idi. Bu baxımdan 2003-cü il martın 25-də Tağı Əhmədovun "Azad Azərbaycan" qəzetində dərc olunmuş "Bakı metropoliteni: qayğılar və problemlər" adlı söhbəti əhəmiyyətlidir. Metropoliten rəisi müxbirle söhbətində yeraltı nəqliyyatın uğurlarını cənab Prezident Heydər Əliyevin qayğı və diqqəti ilə izah edir:

"Cənab Prezident Heydər Əliyev hələ sovet dövründə - 1969-cu ildə Azərbaycan rəhbərliyinə gəlişilə metroya xüsusi diqqət göstərməyə başlayıb. Metro tikintisinə isə cənab Heydər Əliyev Dövlət Təhlükəsizlik Komitəsində işlədiyi dövrdə öz töhfəsini verib. Belə ki, metropoliten strateji obyekt olduğundan metro tikintisi ilə bağlı aparılan müzakirələrdə Heydər Əliyev dəfələrlə çıxışlar edib, dəyərli tövsiyələr verib. Bu gün köhnə metropoliten işçiləri də qeyd edirlər ki, hələ o vaxt cənab Heydər Əliyevin metropolitenimizin perspektivi ilə bağlı söylədiyi fikirlər, arzular bu gün reallaşıb.

Cənab Prezident tək metro tikintisi işlərinə deyil, həm də bu sahədə işləyən metropolitençilərə daim xüsusi diqqət və qayğı göstərib. Xatırlayırsınızsa, metropolitenin 35 illik yubileyində Prezident Heydər Əliyev bildirdi ki, 2003-cü ildə büdcənin vəziyyəti imkan verir ki, büdcə və qeyri-büdcə təşkilatlarında maaşlar artırılsın. Bunun bariz nümunəsi idi ki, 17 fevral 2003-cü ildə Prezidentimizin sərəncamıyla mart ayının 1-dən Bakı metropoliteni işçilərinin əməkhaqqı 50 faiz artırıldı”.

Sonra metropoliten rəisi qeyd etdi ki, həmin dövrdə Bakı metropolitenində orta aylıq əməkhaqqı 569 min manat təşkil edib. Bu da respublikada yüksək göstəricidir deyən T.Əhmədov söhbətini davam etdirir:

"Prezident Heydər Əliyevin Bakı metropoliteninə göstərdiyi böyük diqqət və qayğının nəticəsi kimi, biz 2002-ci ildə 25 yeni vaqon aldığımızı. Bu ənənə bu il də davam etdirilir. Dövlət büdcəsindən ayrılan 40 milyard manat pul hesabına daha 25 vaqon alacağıq”.

"Heydər Əliyev və Bakı metropoliteni" mövzusu Bakının yeraltı yollarının bütün tarixi boyu həmişə aktualığı ilə diqqəti cəlb edib. Ulu öndərin şərəfli ömür yolunun metropolitenlə bağlı bəzi məqamları Bakı Metropoliteni İdarəsinin inzibati binasının dəhlizində yaradılmış foto guşədə öz əksini tapıb: 1970-ci ilin aprel ayında "Ulduz" stansiyasının açılışı ilə əlaqədar keçirilən tənənəli mitinqdə Heydər Əliyevin iştirakı; 1972-ci ilin noyabr ayında metronun ikinci sahəsinin buraxılışı ilə əlaqədar "Neftçilər", "Qara Qarayev" (o vaxt - "Avrora"), "Koroğlu" ("Əzizbəyov"), 1976-cı il dekabr ayının 31-də "Nizami" stansiyalarının açılışı mərasimləri.

Respublikaya rəhbərlik etdiyi həmin illərdə olduğu kimi, Moskvada yüksək dövlət vəzifəsində çalışdığı dövrdə də Heydər Əliyev Bakı metropoliteninin inkişafı ilə maraqlanıb. İkinci buraxılış sahəsinin qazma işlərində bir sıra çətinliklər yaranan vaxt məhz onun mərkəzi hökumətdə olan nüfuzu sayəsində tikintinin vaxtında lazımı materiallarla təchiz edilməsi təmin olundu. Yeraltı yolların tikintisində fasiləyə yol verilmədi.

Belə çətinliklər ikinci və üçüncü növbələrin tikintisi zamanı tez-tez baş verirdi. Maşın və mexanizmlərin çatışmaması, çuqun tübinqlərlə fasiləsiz təchizat və bu kimi digər problemlər o vaxt SSRİ Nazirlər Soveti sədrinin birinci müavini Heydər Əliyevin müdaxiləsilə həll olunurdu. 1985-ci ildə "Elmlər Akademiyası", "İnşaatçılar", "20 Yanvar" və "Memar Əcəmi" stansiyalarının istismara verilməsi bu diqqətin, qayğının nəticəsi idi.

Müstəqillik illərində də Heydər Əliyevin nüfuzu və köməyi sayəsində Bakı metropoliteni iqtisadi çətinlikləri dəf edə bildi.

YOL VƏ TUNEL İŞÇİLƏRİNİN MİNSK MÜŞAVİRƏSİ

Metronun fəaliyyətində nailiyyətlərin əldə olunmasında, rəhbərliyin yenilikçilik ruhunun əhəmiyyəti böyük idi. Qabaqcıl təcrübədən istifadə etmək, müasir texnikanın tətbiqinə geniş yer vermək, dünya və keçmiş SSRİ metropolitenlərində tətbiq edilən iş prinsiplərini öyrənmək baxımından "Metro" Beynəlxalq Assosiasiyasının tədbirlərində mütəmadi olaraq iştirak etmək öz müsbət nəticəsini çox tez bir zamanda göstərirdi. 2003-cü ilin aprelində Minskə keçirilən müşavirə də belə tədbirlərdən biri idi. Belarus paytaxtında keçirilən MDB ölkələri metropolitenlərinin yol və tunel qurğuları xidmətləri rəhbərlərinin seminar müşavirəsində Rusiya və Ukraynanın əksər metropolitenlərinin mütəxəssisləri, eləcə də Belarusun müxtəlif materiallar təklif edən "Venar", "Dinamit", "Triada-K", "Obyekt" və "Monofleks" firma və təşkilatları, Fransanın diaqnostika üzrə məşhur "Jesmar" firması iştirak edirdi. Bakı metropolitenini müşavirədə tunel qurğuları xidmətinin rəisi Arif Rəsulov təmsil edirdi.

Müşavirənin gündəliyinə assosiasiya üzvü olan metropolitenlərin 2002-

ci ilin yekunları barədə hesabatları, yeni material və texnologiyaların tətbiqi, yol və tunel qurğuları xidmətinin işçiləri üçün tədris vəsaiti, təlimat və digər normativ sənədlərin yenidən işlənilməsi və s. məsələlər daxil idi.

Müşavirədə Novosibirsk metropolitenində tunel geyimi arxasında boşluqların müəyyən edilməsi üzrə elektromaqnit cihazın təqdimatı iştirakçıları arasında qızğın müzakirəyə səbəb oldu. Belə ki, baha qiymətə başa gələn bu cihazın 10-15 ildən bir istifadə ediləcəyini nəzərə alanda onun iqtisadi cəhətdən sərfəli olmadığı fikri əbəs yerdən yaranmadığı aydın olur.

Müşavirədə müzakirə olunan məsələlərdən biri də "Metropolitenlərin süni qurğuları və tunelləri" kitabının nəşri ilə bağlı idi. Nəşrin redaksiya heyətinin üzvü Arif Rəsulov kitaba qaz və neft daşıyıcı quruntların tunel geyiminə təsiri, çuqun geyimli tunellərdə elektrokorroziya prosesləri barədə bir neçə fəslin daxil edilməsini təklif etdi.

Müşavirə başa çatdıqdan sonra A.Rəsulov, Bakı metropoliteninin baş mühəndisi E.Ə.Muradovun tapşırığına əsasən, Minsk metropoliteninin tikintisi başa çatmaqda olan yeni "Mogilyov" deposunda oldu. Orada aparılacaq "CT-3" (cari təmir-3) və "ƏT-1" (əsaslı təmir-1) səviyyəsində təmir bazasının işi ilə maraqlandı. Belə bir bazaya bizim metropolitenimizin də böyük ehtiyacı var. A.Rəsulov Minsk ezamiyyətindən "Mogilyov" deposunun işçi çertyojları və texnoloji avadanlıqlarının siyahısı ilə qayıtdı.

ULU ÖNDƏRİN 80 İLLİK YUBİLEYİNƏ ƏMƏK NAİLİYYƏTLƏRİ İLƏ

2003-cü ildə bütün ölkədə ulu öndərin 80 illiyinə böyük hazırlığın gətirdiyi bir dövrdə metropolitencilər də bu əlamətdar günə öz töhfələrini vermək arzusunda idilər. Bu əlamətdar günə onlar, ilk növbədə, layiqli əmək uğurları ilə gəlirdilər. Yeraltı sərnişin nəqliyyatının əməkçiləri əhaliyə göstərilən xidmət mədəniyyətinin səviyyəsini daha da yüksəltmək və hərə-kətin təhlükəsizliyini möhkəmlətməklə sərnişindəşma planını artıqlaması ilə yerinə yetirirdilər. Həmin ilin aprel ayında 10 milyon 238,1 min sərnişin daşınmışdı ki, bu da plandan əlavə 538,1 min sərnişin deməkdi. İlin əvvəlindən götürdükdə isə bu rəqəm 1056,1 minə bərabər idi.

Yubiley arafəsində Bakı metropoliteninin rəisi Tağı Əhmədovun ulu öndərin 80 illik yubileyinə həsr etdiyi "Əsrimizin memarı" adlı bedii-publisistik və zəngin illüstrasiyalı "Heydər Əliyev və Bakı metropoliteni" kitabları işıq üzü gördü.

Həmin dövrdə metropoliten xidmətlərində fəaliyyət göstərən "Heydər Əliyev" məktəbinin məşğələlərində ulu öndərin həyat salnaməsi bir daha geniş şəkildə öyrənilirdi. Aprelin 30-da keçirilən geniş məşğələni metropoliten rəisi, Yeni Azərbaycan Partiyası "H.Cavid 33 A" (metropoliten) təş-



kilatının sədri Tağı Əhmədov özü aparırdı. Onun "Heydər Əliyev və Bakı metropoliteni" mövzusunda ətraflı çıxışı tədbir iştirakçıları, xüsusən də metropolitençilərin yeni nəsli tərəfindən böyük maraqla qarşılandı.

Metropolitençilərin təntənəli yubiley tədbiri mayın 8-də Rabitə evində keçirildi. Tədbiri açan metropoliten rəisi Tağı Əhmədov ulu öndər, zamanəmizin görkəmli siyasətçisi, Azərbaycanın xilaskarı Heydər Əliyev barədə danışmaq üçün sözü YAP Yasamal rayon təşkilatının sədri Fikrət İsmayılova verdi. Sonra ulu öndər haqqında ürək sözlərini metropolitenin mühafizəsi üzrə polis şöbəsinin rəisi Vəli Məmmədov, "Bilgəh" sanatoriya-profilatoriyasının baş həkimi Rəna Rəşidova söylədilər. Mövzunu davam etdirən metropoliten rəisi T.Əhmədov ulu öndərin həyatı, siyasi fəaliyyəti, xilaskarlıq missiyası barədə ətraflı və geniş danışdı.

Müstəqil Azərbaycanımızın memarı, müasir dövlətçiliyimizin banisi Heydər Əliyevin 80 illik yubileyi günü - mayın 10-da "Nərimanov" elektrik deposunun qarşısında böyük izdiham vardı. Təxminən bir ay əvvəl Mitişşi "Metrovaqonmaş" QSC-dən alınmış 2 qatar heyəti qarşılarına çəkilməmiş qırmızı lentlərin arxasında ilk səfərə hazır vəziyyətdə dayanmışdı. Qatarın birinin önünə vurulmuş Heydər Əliyevin şəklinin altında 80 rəqə-

mi və "Təbrik edirik" sözləri yazılmışdı. Lentlər kəsilməzdən əvvəl mərasimə həsr olunmuş kiçik mitinq keçirildi. Mitinqi açan metropoliten rəisi Tağı Əhmədov mərasimə toplaşanları əlamətdar gün münasibətilə təbrik etdi. Tədbirdə iştirak edən Azərbaycan Respublikası Baş nazirinin müavini Abid Şərifov da metropolitençiləri təbrik etdi. Sonra T.Əhmədov və A.Şərifov qırmızı lentləri kəsdilər və yeni qatarlar aram-aram depo yolları ilə hərəkət edərək gözdən itdilər. Bununla da son bir ildə istismara verilən vaqonların sayı 35-ə çatdı.

Dövlətçiliyimiz, müstəqilliyimiz və bunların təminatçısı möhtərəm Heydər Əliyevin adı ilə bağlı günləri və hadisələri yeraltı yollara yeni qatar buraxmaqla qeyd etmək metropolitenədə tədricən adət halına çevrilməkdə idi. İyunun 14-də "Nərimanov" deposunun ərazisində toplaşmış metropolitençilər 15 İyun - Milli Qurtuluş günü münasibətilə xəttə buraxılacaq 2 yeni qatarların maşinistləri Əhməd Quliyevi və Edqar Məcidovu təbrik edib, onlara yeni qatarlarda daim yaşıl işıq arzuladılar. Bir qədər sonra Milli Qurtuluş gününə həsr olunmuş mitinq başladı. Mitinqdə metropoliten rəisi Tağı Əhmədov, yeni qatarların Bakıya gətirilməsində yaxından iştirak edən təlimatçı-maşinist Abbas Zeynalov, depo rəisi Vaqif Hüseynov çıxış etdilər. Bundan sonra yeni qatarlar uzun fit verib deponun anqarından çıxaraq portala tərəf üz tutdular.



HƏMKARLAR İTTİFAQI MÜSTƏQİL QURUMA ÇEVRİLDİ

Metropolitenin fəaliyyətə başladığı gündən onun həmkarlar ittifaqı təşkilatı Azərbaycan Dəmir Yolu və Nəqliyyat İşçiləri Həmkarlar İttifaqı Birliyinin struktur bölməsi kimi tanınırdı.

Bakı metropoliteninin sovet vaxtı SSRİ Yollar Nazirliyinin Baş Metropolitenlər İdarəsinə tabe olduğu vaxtlar bunun hüquqi əsası vardı. Amma müstəqillik illərində Bakı Metropoliteni İdarəsi birbaşa Nazirlər Kabinetinə tabe edildikdən sonra təşkilatın da başqa bir təşkilatda struktur vahid kimi qalması artıq mümkün deyildi. Buna görə də metropoliten həmkarlar ittifaqı təşkilatı müstəqil icimai qurum kimi yenidən formalaşmalı idi.

2003-cü il mayın 8-də Rabitə evində metropoliten işçilərinin birləşmiş həmkarlar ittifaqının konfransı keçirildi. Konfransda Respublika Həmkarlar İttifaqı Konfederasiyasının sədri Səttar Mehbalıyev də iştirak edirdi.

Birinci məsələ kimi metropoliten işçilərinin birləşmiş həmkarlar ittifaqı təşkilatının nizamnaməsi müzakirə edildi. Buna qədər nizamnamənin layihəsi bütün xidmət həmkarlar ittifaqı təşkilatlarında müzakirə edilmiş və bəyənilmişdi. Metropolitençilər Bakı Metropoliteni Birləşmiş Həmkarlar İttifaqı Komitəsinin Respublika Həmkarlar İttifaqı Konfederasiyasına birbaşa tabe olunması fikrini yekdilliklə dəstəkləmişdilər.

Təsis konfransını metropolitenin birləşmiş həmkarlar ittifaqı komitəsinin sədri Etibar Mirzəyev açdı. O, təşkilatın yeni nizamnaməsinin əsas bəndlərini bir daha konfrans iştirakçılarının diqqətinə çatdırdı. Sonra Nizamnamənin qəbulu barədə məsələ səsə qoyularaq qəbul edildi.

Gündəlikdə duran ikinci məsələ ittifaqın məclis üzvlərinin seçilməsi idi. Etibar Mirzəyev qeyd etdi ki, yerlərdə aparılan məsləhətləşmələrdən sonra məclisin üzvlüyünə 21 nəfərin namizədliyi irəli sürüldü. Siyahı səsəndirildikdən sonra məclis üzvləri səsvermə yolu ilə konfrans iştirakçıları tərəfindən təsdiq edildi.

Metropoliten rəisi Tağı Əhmədov məclis üzvləri arasından Metropoliten İşçiləri Birləşmiş Həmkarlar İttifaqı Komitəsinin sədri seçilməsi üçün namizədlərin verilməsini təklif etdi. Yerlərdən verilən təkliflərə əsasən Etibar Mirzəyev həmin vəzifəyə seçildi.

Konfransda Respublika Həmkarlar İttifaqı Konfederasiyasının sədri Səttar Mehbalıyev, metropoliten rəisi Tağı Əhmədov çıxış etdilər. Onlar yeni ittifaqın məclis üzvlərini və sədrini təbrik etdilər, onlara gələcək işlərində uğurlar arzuladılar.

"HƏZİ ASLANOV" STANSİYASININ RƏSMİ AÇILIŞI

İyun ayında Bakı metrosunun 20-ci stansiyası olan "Həzi Aslanov" artıq fəaliyyətinin 6-cı ayını yaşayırdı. Xatırladaq ki, 2002-ci il dekabrın 10-da ilk sərnişinlərini qəbul edən stansiya özünün rəsmi açılış mərasimini gözləyirdi. Tikintisi Avropa Birliyinin maliyyə dəstəyi ilə tamamlanan stansiyanın rəsmi açılışının bu qədər uzanmasına səbəb həmin təşkilatın nümayəndələrinin açılış təntənələrində iştirak etmək istəyi ilə bağlı olması və onların Bakıya gəlişinin bu qədər yubanması ilə əlaqədar idi.

Nəhayət, iyulun 7-də Avropa Birliyinin nümayəndələri Bakıya gəlib çıxdılar. Həmin gün "Həzi Aslanov" stansiyasının üstündəki meydanda rəsmi açılış mərasimi keçirildi. Tədbirdə Azərbaycan Respublikasının Baş naziri Artur Rəsizadə, Baş nazirin müavini Abid Şərifov, Bakı Şəhər İcra Hakimiyyətinin başçısı Hacıbala Abutalıbov, İtaliyanın, Fransanın, Almaniyanın ölkəmizdəki səfirləri iştirak edirdilər. Əllərində Prezident Heydər Əliyevin portretləri və dövlət bayrağı olan minlərlə şəhər sakini və metro-





politençilər meydana toplaşmışdılar. Qonaqları və mitinq iştirakçılarını Bakı metropoliteninin rəisi Tağı Əhmədov salamladı. Yeni stansiyanın tikintisində çalışan, eləcə də onun xidmətindən istifadə edən insanları təbrik etdi və eyni zamanda bu yeraltı sarayın tikintisinə maliyyə dəstəyi göstərmiş Avropa Birliyinin rəhbərliyinə minnətdarlığını bildirdi: *"Bakı metropoliteninin sayca 20-ci stansiyanın tikintisinə Avropa Birliyi kimi nüfuzlu bir təşkilatın 4 milyondan yuxarı vəsait ayırması Prezident Heydər Əliyevin rəhbərliyi altında ölkədə aparılan daxili və xarici siyasətin dəstəkləndiyindən xəbər verir"*.

Baş nazirin müavini Abid Şərifov çıxışında Avropa Birliyinin iştirakı ilə Azərbaycanda bir sıra böyük layihələrin həyata keçirildiyini söylədi.

Nümayəndə heyətinin rəhbəri Avropa Birliyinin xarici işlər üzrə dövlət katibinin müavini xanım Marqerita Boniver, Avropa Komissiyası Baş İdarəsi rəisinin müavini Mişel Leyq tədbirdə iştirak etməkdən böyük şərəf duyduqlarını söylədilər.

"Azərtunelmetrotikinti" Səhmdar Cəmiyyətinin prezidenti Şaiq Əfəndiyev inşaatçıların əməyinə verilən yüksək qiymətə görə təşəkkürünü bildirdi. Sonra Ş.Əfəndiyev yeni stansiyanın rəmzi açarını Tağı Əhmədova təqdim etdi. Stansiyanın rəsmi açılışını bildirən lenti baş nazirin müavini A.Şərifov və xanım Marqerita Boniver kəsdilər.

UĞURLARLA ZƏNGİN BEŞ İL

İyulun 27-də Tağı Əhmədovun Bakı metropoliteninə rəis təyin olunması barədə ölkə Prezidenti Heydər Əliyevin sərəncamının 5 ili tamam oldu. Beş il tarix üçün bir o qədər böyük müddət olmasa da, görülən işlərin miqyası ölçüyəgəlməzdir. Son beş ildə Bakı metrosunun siması çox dəyişib. Bu dəyişiklik, stansiyalardan tutmuş xidmətlərin inzibati binalarına kimi hər yeri əhatə edir.

Yenilik ruhu qanına hopmuş Tağı Əhmədov metropoliten rəisi kimi fəaliyyətə başladığı ilk gündən müəssisənin iş üsulunda köklü dəyişikliklər etdi, yeni ideya və təşəbbüslərə cəsarətlə meydan verdi.

Maliyyə çətinliklərinin müxtəlif həlli yollarını axtarıb tapan T.Əhmədov tez bir zamanda istehsalatda yeni texnika və texnologiyanın, avadanlığın tətbiqinə nail oldu, vaqon parkının yeniləşdirilməsi üzrə əməli tədbirləri sayəsində son bir il ərzində 45 yeni vaqonun alınıb istismara verilməsi, metroda kompyuter texnikasından geniş şəkildə istifadə olunması məsələsini müsbət şəkildə həll etdi, metropolitençilərin əmək və məişət şəraitinin yaxşılaşdırılması üzrə tədbirlər həyata keçirdi.

T.Əhmədovun kollektivə rəhbərlik etdiyi son beş il ərzində metropolitendə strukturun təkmilləşdirilməsi və istehsal prosesinin səmərəsinin da-





ha da yüksəldilməsi istiqamətində atılan ilk addımlardan biri də tunel qurğuları xidmətinin tərkibindəki avtomotodepo distansiyasının sərbəst xidmətə çevrilməsi oldu.

Yeni istehsalat bölməsi üçün qısa müddətdə metropolitenin öz imkanları hesabına ucaldılan inzibati bina hazırda depo ərazisinin zahiri görkəmini zənginləşdirən memarlıq vahididir. Onu da qeyd etmək lazımdır ki, son 5 ildə aparılan abadlıq işləri nəticəsində depo ərazisi əsil gülüstana çevrildi. Xidmətlər öz inzibati binalarının ətrafını abadlaşdırmaqda bir-birilə bəhsə girmişdilər.

Tağı Əhmədov kollektiv qarşısına metronu səmərəli şəkildə istismar etməklə yanaşı,

həm də yeraltı yolların, avadanlıqların ömrünün uzadılması məsələsini də qoyurdu. O, kollektivlərlə keçirdiyi görüşlərdə bu məsələni xüsusi olaraq vurğulayır. Görüşlər zamanı metropolitençilər idarə rəhbərilə birbaşa açıq dialoqa girmək imkanı əldə edir və öz sahələrinə aid istehsalat və məişət problemlərini rəisə çatdırır, konkret tədbirlər görülməsini xahiş edirlər. Maraqlıdır ki, uzun müddət əməkçiləri narahat edən bir çox məsələ elə həmin görüşlərdə yerində həll olunub.

Ümumiyyətlə, Tağı Əhmədovu bir rəhbər kimi səciyyələndirən əsas cəhət onun daim fəhlə kollektivlərində olmağa can atmasıdır. Onu tez-tez tuneldə, qatarda, maşinist kabinəsində, hətta qatarı idarə etmə pultu arxasında görmək olar (qatar sürücüsü vəsiqəsi).

Tağı müəllim metronun veteranları ilə tez-tez görüşməyi xoşlayır. Metronun işinin təkmilləşdirilməsi, müəssisənin yeniləşdirilməsi sahəsində irəli sürdüyü təşəbbüslərin həyata keçirilməsində onlara arxalanır. "Xətai" stansiyasının əsaslı şəkildə təmir olunmasında, "Sahil" və "Nizami" stansiyalarının maili gedişində tavanın alüminium profillərlə örtülməsində, yeni "Həzi Aslanov" stansiyasında sazlama-tamamlama işlərində, metro stansiyalarında ticarətin sivil vəziyyətə salınması və qanuniləşdirilməsində belə olub.

Metropoliten işçilərinin sosial problemlərinin həlli Tağı Əhmədovun daim diqqət mərkəzində olub. Son 5 ildə metropolitençilərin əməkhaqqı azı 2 dəfə artırıldı. Metropolitençilərin mənzil şəraitinin yaxşılaşdırılması üçün ötən əsrin 90-cı illərindən başlamış mənzil proqramının yerinə yetirilməsi sonradan iqtisadi çətinliklərə, əmlak, tikinti qanunvericiliklərində baş verən dəyişikliklərin yaratdığı sədlərə baxmayaraq, metropoliten rəisi Tağı Əhmədov tərəfindən davam etdirildi. T.Əhmədov Əhmədli qəsəbəsində tikintisi yarımçıq qalmış 2 doqquzmərtəbəli binanın tamamlanmasına nail oldu. Müəssisənin vəsait payı hesabına tikilmiş 2 doqquzmərtəbəli bina-dan işçilərə 48 mənzil ayrıldı. İllərlə mənzil arzusunda yaşayan bu qədər ailəyə böyük sevinc bəxş edildi. Metropolitençilərin sevimli yay istirahət yeri olan "Bilgəh" sanatoriya-profilaktoriyasında aparılan əsaslı təmir və yenidənqurma işləri istirahət zonasında və sanatoriya-profilaktoriyada şəraitin yaxşılaşdırılması üçün görülən işlərin kiçik bir hissəsidir.

Tağı Əhmədovun metropoliten rəisi vəzifəsində gördüyü işlərdən çox danışmaq olar. Amma ötən il metromuzun 35 illik yubileyinin təşkili və keçirilməsində onun rolunu bu gün xatırlamamaq mümkün deyil. Bu tədbir təkcə Tağı müəllimin bioqrafiyasında deyil, bütün metropolitençilərin, bütün Bakı sakinlərinin həyatında əlamətdar bir hadisə kimi yaşayacaq.

"28 MAY" STANSİYASININ MAILİ GEDİŞİ YENİ ÇƏTİR ALTINDA

"Xətai" stansiyasından başlayan maili gedişlərdə çətirlərin alüminium profillərdən qurulma təcrübəsi artıq özünü təsdiq etmişdi. "Sahil", "Nizami" stansiyalarında da bir daha sınaqdan çıxdıqdan sonra həmin yenilik "28 May" stansiyasına gətirildi. Avqustun son 10 günlüyünün 4 günü ərzində bu iş yerinə yetirildi. Bu müddətdə sənişin axını "Cəfər Cabbarlı" stansiyasına istiqamətləndirilmişdi. Metropoliten rəisinin tikinti üzrə müavini Dövrən Muğanlinskini günün bütün saatlarında icraçı üçün yaradılmış qərargahda görmək olardı. Metropoliten rəisi T.Əhmədov da tez-tez oraya baş çəkir, işlərin gedişi ilə maraqlanır, qarşıya çıxan problemlərin operativ surətdə həllinə nail olmağa çalışırdı. Köhnə çətirin sökülməsi prosesində köhnə konstruksiyaların kəskin korroziyaya uğradığı məlum oldu. Dərhal da bununla əlaqədar lazımi profilaktik işlər görüldü. Yararsız konstruksiyalar yenisi ilə əvəz edildi. Çətiri tunel qurğuları və əsaslı təmir xidmətinin işçiləri söküldülər. Maili gediş tam sökülüb, köhnə çətir ləğv olunduqdan sonra, yeni profillər düzülməyə başlandı.

Stansiyanın girişi yenidən açıldıqdan sonra yeni maili gedişin sənişinlərin də ürayincə olduğunu onların razılıq ifadə edən baxışlarından oxumaq mümkün idi.

TUNEL QURĞULARI XİDMƏTİNİN 15 YAŞI TAMAM OLDU

Bakı metropoliteni rəisinin 6 avqust 1988-ci il tarixli 196 sayılı əmri ilə həmin il oktyabrın 1-dən yol və tunel qurğuları xidmətinin tunel qurğuları distansiyası müstəqil struktur vahidi kimi fəaliyyət göstərir.

İlk dövrdə xidmətə C.İ.Yusifov rəhbərlik etmiş, M.A.Tahirov rəis müavini, F.Ç.Tağızadə baş mühəndis vəzifəsində çalışmışlar. C.İ.Yusifov Bakı metropoliteninin rəisi vəzifəsinə keçdikdən sonra onu distansiya rəisi T.M.Əhmədov əvəz etmişdir.

Yeni xidmətin yaranması günün tələblərindən doğan bir zərurət idi. İstismarda olduğu 20 ildən artıq bir müddətdə metropoliten xətlərinin inkişaf etməsi, fəaliyyətdə olan sahələrin, tunel və stansiya qurğularının istismar müddətinin artması ilə əlaqədar olaraq, onlara daha böyük diqqət və qayğı göstərilməsi ehtiyacının artması bu zərurəti yaratmışdı. Bu da öz növbəsində xidmətin strukturunda dəyişikliklərin edilməsini tələb edirdi.

Hələ tunel distansiyası kimi fəaliyyət göstərdiyi ilk illərdə bu sahədə xeyli savadlı, tunel işini dərinləndirən bilən təcrübəli mütəxəssislər yetişmişdi. T.Əhmədov, C.Yusifov, N.Mustafayev, N.Əliyev, T.Mehdiyev, S.Abakarov, S.Cəbiyev 1984-1985-ci illərdə öz biliklərini Moskva Ümumittifaq Dəmiryolu Nəqliyyatı Mühəndisləri İnstitutunun ixtisasartırma kurslarında daha da təkmilləşdirmişdilər. Onlar Bakı metropoliteninin istismarı dövründə bir sıra fəvqəladə hallarla qarşılaşmalı olublar və məhz bu işçilərin fədakarlığı, peşə ustalığı həmin vəziyyətlərdən çıxış yolunun tapılmasına kömək göstərmişdir.

1985-ci ildə "Nərimanov-Gənclik" mənzilinin ikinci yolunun 91-ci pike-tində tunel geyimi deformasiyaya uğramışdı. Hadisə ilə əlaqədar Moskvadan Tunel sınaq-müayinə stansiyasının (TSMS) əməkdaşları Bakıya dəvət edildilər. TSMS mütəxəssislərinin fikrincə, tunel geyiminin arxasına sement məhlulu vurulmalı və bunun üçün "Nərimanov - 28 May" mənzili müvəqqəti olaraq bağlanmalı idi. Lakin xidmət işçiləri qatarların hərəkətini dayandırmadan qəza vəziyyətini aradan qaldırmaq qərarına gəlirlər. Deformasiyanın qarşısının alınması üçün tunel geyiminin arxasına məhlul vuruldu, boşluqlar dolduruldu. İşin yüksək keyfiyyətlə görülməsini moskvalı mütəxəssislər də təsdiq etdilər. Həmin sahədə çalışan bütün işçilərə o vaxtkı SSRİ yollar naziri Konarevin şəxsi imzası həkk olunmuş xatirə qol saati təqdim edildi. 1977-ci ildə "Nizami-28 May" mənzilinin birinci yolunda daha ciddi deformasiya ilə rastlaşan tunel mütəxəssislərimiz "Bakıtunelmetro tikinti" İdarəsinin köməyi ilə həmin ərazidə tunel geyimini dəmir-beton dirəklərlə gücləndirdilər.



İnşaatçıların, layihəçilərin və metropoliten işçilərinin birgə gərgin əməyi sayəsində tunelin çökməsinin qarşısı alındı.

1987-ci ildə xidmət xarakter etibarlı ilə yuxarıda qeyd edilən hadisələrdən tamamilə fərqlənən bir vəziyyətlə üz-üzə qaldı. Belə ki, "Neftçilər-Xalqlar dostluğu" mənzilində tunellərə neft məhsullarının sızması müşahidə edildi. TSMS-in, Bakı Metro Tikinti İdarəsi və Layihə İnstitutunun əməkdaşlarından ibarət işçi komissiya vəziyyətlə tanış olduğundan sonra qəza vəziyyətinin aradan qaldırılması üçün "Neftçilər-Əhmədli" xətti üzrə qatarların hərəkətinin dayandırılmasını təklif etdi.

Həmin ərazidə əlavə quyular qazıldı və bu quyulara yığılan neft məhsulları mütəmadi olaraq borular vasitəsilə neftayırma zavodlarına göndərildi. Metropolitençilərin biliyi və bacarığı sayəsində iki aylıq təmir işlərindən sonra "Neftçilər-Xalqlar dostluğu" xəttində qatarların təhlükəsiz hərəkəti yenidən bərpa olundu.

Distansiya xidmət kimi fəaliyyətə başladıqdan sonra da tunellərin istismarı zamanı mürəkkəb xarakterli hadisələr baş verib. Onu da qeyd edək ki, zaman keçdikcə tunel qurğuları xidmətinin strukturunda bir sıra yeniliklər etmək lazım gəldi. 1990-cı ildə süni qurğuların alət yoxlamasının keçirilməsi məqsədilə markşeyder qrupu yaradıldı. Bundan iki il son-

ra şaxtalara və ayaqaltı şəbəkələrə qulluq məqsədilə 3-cü distansiya yaradıldı. Hazırda xidmətin struktur bölmələri 1, 2 və 3 saylı tunel qurğuları distansiyaları, stansiyaların və yerüstü qurğuların dövrü təmiri sahəsi, üz-
lük işləri sahəsi, markşeyder qrupu, sanitar-epidemioloji qrup, korroziya-
dan mühafizə laboratoriyası və qəza-bərpa vasitələri məntəqəsindən
ibarətdir.

1999-cu il aprelin 7-də "Nərimanov-Gənclik" mənzilinin ikinci yolunda baş vermiş deformasiyanın aradan qaldırılmasında A.M.Ərəbzadənin rəhbərlik etdiyi 2 saylı tunel qurğuları distansiyasının kollektivi yüksək əzm və fədakarlıq nümayiş etdirərək, qatarların fasiləsiz və təhlükəsiz hərəkətini təmin etməyə nail oldu.

2000-ci il sentyabrın 5-də "Xətai" stansiyasının maili gedişində qəza vəziyyəti yaranmışdı. Maili gedişin çətininin rekonstruksiyası kimi ağır bir iş Natiq Mustafayevin rəhbərlik etdiyi 2 saylı tunel qurğuları distansiyasının gərgin əməyi nəticəsində yerinə yetirildi və 2001-ci il martın 19-da stansiya təkrarən sərnişinlərin istifadəsinə verildi.

1998-ci ildə 25 saylı şaxtada daimi ayaqaltılar güclü korroziya nəticəsində tamamilə sıradan çıxdığı üçün demontaj edilməli idi. Belə təhlükəli və spesifik bir iş kənar təşkilatlara tapşırılmalıydı. Lakin Fəxrəddin Aydınovun rəhbərliyi və təşəbbüsü ilə bu işi onun başçılıq etdiyi 3 saylı tunel qurğuları distansiyası öz üzərinə götürdü. Bunun ardınca distansiya 26, 21, 8, 5 və 7 saylı şaxtalarda korroziyaya uğramış daimi ayaqaltıları yeniləşdirdi.

Eyni zamanda distansiya tərəfindən stansiyalarda istismar müddəti keçmiş çuqun ayaqaltı şəbəkələr əvəzinə, qulluq edilməsi və düzəldilməsi daha az əmək və material sərfi tələb edən yeni metal ayaqaltılar tətbiq olunmağa başladı. Hazırda "Xalqlar dostluğu", "Neftçilər", "Nərimanov", "Gənclik", "Bakı soveti", "Elmlər Akademiyası" və "Qara Qarayev" stansiyalarında tamamilə yeni metal ayaqaltı şəbəkələrə keçilmişdir.

İstismar müddəti ötdükcə stansiyaların divarlarında mərmər üzlüklərin dəyişdirilməsi təxirəsalınmaz xarakter alırdı. "Bakı soveti" və "28 May" stansiyalarının 2-ci yol divarlarında, həmçinin "28 May", "Sahil", "Bakı soveti", "Nizami" və "Xətai" stansiyalarının platformalarının döşəməsində mərmər və qranit üzlüklərin dəyişdirilməsi kimi ağır və peşəkarlıq tələb edən bir iş baş tunel ustası N.Cəfərovun və usta L.M.Əbiyevin başçılığı altında üzlük işləri sahəsinin kollektivi tərəfindən layiqincə yerinə yetirilmişdir.

Bakı metropoliteninin 35 illik yubileyi ilə əlaqədar 2002-ci ildə xidmət tərəfindən bir sıra irihəcmli işlər həyata keçirilmişdir. Metropoliten stansiyaları dövrü təmir olunmuş, "Xalqlar dostluğu" stansiyasında yol divarlarının mərmər üzlükləri üzərində cizgili qravüra bərpa edilmişdir.

Ötən ilin avqust ayında "Nizami" və "Sahil" stansiyalarının, bu il isə "28 May" stansiyasının maili gedişlərinin qəza vəziyyətində olan asboşifer çətirləri yeni alüminium profillərlə əvəz edilmişdir. Metropolitenin istismarda olduğu müddətdə maili gedişdə çətinin sökülə bilməməsi səbəbindən tübinqlərin vəziyyətinə və axıntılara nəzarət etmək demək olar ki, mümkün deyildi. İndi çətinin hər hansı 3 m-lik örtüyü istənilən vaxt sökülüb-yığıla bilər. Maili gedişə estetik cəhətdən gözəllik verən yeni çətirə qulluq edilməsi və onun dövrü olaraq təmiri indi qat-qat asan və az xərc tələb edən işdir. Bununla yanaşı hər iki stansiyanın bağlanmasından istifadə edərək turniket zalının asfalt döşəmələri qranitlə əvəz edilmişdir.

YENİ MİNİLLİYİN İLK PREZİDENT SEÇKİLƏRİ

2003-cü il oktyabrın 15-i müstəqil Azərbaycanın yeni minillikdəki tarixinə ilk Prezident seçkiləri günü kimi daxil olacaqdı. Bu ərəfədə - oktyabrın 1-də Klivlenddə müalicə olunan Prezident Heydər Əliyev Azərbaycan xalqına müraciət etdi:

Azərbaycan xalqına müraciət

Əziz həmvətənlər, hörmətli Azərbaycan vətəndaşları!

Bu günlərdə mənim Azərbaycan Respublikasına bütövlükdə rəhbərliyimin 34, müstəqil Azərbaycan dövlətinə Prezident kimi rəhbərliyimin isə 10 ili tamam olur. Bu illərdə istər bir azərbaycanlı, Azərbaycan Respublikasının vətəndaşı, istərsə də onun rəhbəri, Prezident kimi mənim həyat amalım yalnız Sizə - bütün varlığım qədər sevdiyim Azərbaycan xalqına, dövlətçiliyimizə, ölkəmizin iqtisadi, siyasi, mədəni inkişafına xidmət olmuşdur. Bu yolda bütün gücümü və iradəmi yalnız müdrik və qədirbilən xalqımdan almışam. Ən çətin anlarda, ən mürəkkəb vəziyyətlərdə yalnız və yalnız xalqıma arxalanmışam. Bu da mənə dözümlü, iradə verib və bütün uğurlarımı təmin edib.

Azərbaycan xalqı dünyanın ən qabaqcıl xalqları sırasındadır. Öz layiqli yerini tutub. Onun zəngin mədəni aləmi, dünya mədəniyyət xəzinəsinə bəxş etdiyi özünəməxsus töhfələr, sivil dünya dəyərlərinə yiyələnmək qabiliyyəti artıq hamıya məlumdur. Azərbaycanlıların öz əməyi, iste-

dadı ilə bütün sahələrdə dünya xalqları ailəsinə getdikcə daha sürətlə inteqrasiya olması indi heç kimi təəccübləndirmir.

Müstəqil dövlətimiz bu gün dünya ölkələrinin ən qabaqcıl təcrübələrindən və dəyərlərindən bəhrələnərək inkişaf edir. Demokratik cəmiyyət, hüquqi dövlət, insan və vətəndaş haqlarının aliliyi, siyasi plüralizm prinsiplərini rəhbər tutaraq, Azərbaycan Avropanın və dünyanın ən qabaqcıl, qüdrətli dövlətləri ilə çiyin-çiyinə fəaliyyət göstərir. Ölkəmiz beynəlxalq aləmdə öz layiqli yerini tutub. İndi dünyanın, regionun və bizi əhatə edən xarici aləmin əsas strateji və global məsələləri bizim rəyimiz, mənafe-lərimiz nəzərə alınmadan həll edilmir. Bizi tanıyırlar, qəbul edirlər və əsas məsələlərdə bizimlə hesablaşırlar.

Azərbaycanın iqtisadi həyatı yenidən qurulur, yüksək dinamizmlə dirçəlir və inkişaf edir. Ölkə iqtisadiyyatına daxili və xarici kapital qoyuluşu ildən-ilə artır, aqrar sahə, yeyinti və yüngül sənayesi modernləşir, iqtisadiyyatda qeyri-neft sektorunun payı yüksəlir, manatın sabitliyi qorunur, valyuta ehtiyatları artır, yeni-yeni yüksək maaşlı iş yerləri açılır. Bütün bunlar 1994-cü ildən başlayaraq həyata keçirilən yeni neft və iqtisadi inkişaf strategiyasının nəticəsidir. Mən əminəm ki, biz belə davam etsək, qarşıdan gələn bir neçə ildə Azərbaycanda nə bir işsiz, nə bir kasıb insana rast gəlinəcəkdir. Maaşlar, təqaüdlər və insanların ümumi gəlirləri yüksələn sürətlə artacaq. Azərbaycan dövləti, iş adamlarımız təkcə ölkəmizdə deyil, xarici aləmdə də ən perspektivli və gəlirli layihələrdə iştirak etmək, investisiya qoymaq imkanına və gücünə malik olacaqlar.

Dövlətimiz getdikcə öz müdafiə qabiliyyətini artırır, hərbi cəhətdən güclənir. Milli ordumuz qabaqcıl təcrübə və texnologiyalara yiyələnir, gənclərimiz həvəslə xidmətə gedirlər.

Bütün bunlar asan başa gəlməmişdir. Keçən dövrdə biz Sizinlə birlikdə həm daxildən, həm də xaricdən qaynaqlanan nə qədər təhlükəli irticanın, təxribatın və digər antiAzərbaycan aksiyalarının qarşısını almışıq, nə qədər

çətinliklərə sinə gərmişik. Siz bunları çox yaxşı bilirsiniz.

1988-ci ildən ermənilərin Dağlıq Qarabağda başladığı avontürüst millətçi separatizmin qarşısı Azərbaycan rəhbərliyinin qətiyyətsizliyi üzündən vaxtında alınmadı. 1990-1993-cü illərdə respublikamızda yaranmış siyasi və hakimiyyət böhranından, idarəsizlik və qarmaqarışıqlıqdan istifadə edən Ermənistan ordusu Azərbaycanın torpaqlarını işğal etdi, bir milyondan çox soydaşımızı qaçqın və köçkün vəziyyətinə saldı. Daxildə ölkə vətəndaşları bir-birinə qarşı silahlı toqquşmaya, qarşিদurmaya təhrik edildi, dövlətimizi və dövlətçiliyimizi məhv etməyə, dağıtmağa nə qədər səylər göstərildi. Biz bütün bunların qarşısını aldığımız. Lakin kaos və anarxiya dövründə Azərbaycanın pozulmuş ərazi bütövlüyünü, qaçqın və köçkünlərin öz yurd-yuvasına qaytarılması problemini hələ də həll edə bilməmişik. Mən əminəm ki, biz bu məsələni də mütləq həll edəcəyik.

Buna baxmayaraq, bu illərdə xalqımız və dövlətimiz üçün taleyüklü əhəmiyyət kəsb edən məsələləri həll edə bilmişik.

İlk növbədə dövlətçiliyimizin əsasını təşkil edən ictimai-siyasi sabitliyə nail olmuş, milli birlik və qanunların aliliyinə söykənən vətəndaş cəmiyyətinin təməlini qoymuşuq.

İkincisi, hər bir dövlətin, onun yaşamasının qayəsini təşkil edən ölkə iqtisadiyyatını yenidən qurmuşuq, inkişaf yoluna çıxarmışıq.

Üçüncüsü, Azərbaycan xalqının istək və arzularının ifadəsi olan, özünün bütün müvafiq təsisatlarına malik güclü, demokratik dövlətimizi qura bilmişik, onun müstəqilliyinin dönməzliyini təmin etmişik.

Yalnız milli birliyə, ictimai-siyasi sabitliyə malik, iqtisadiyyatı dinamik inkişaf edən, güclü dövlət təsisatları olan, demokratik və vətəndaş cəmiyyətinə əsaslanan müstəqil dövlətlə hər şeyi, o cümlədən ərazi bütövlüyü və digər məsələləri həll etmək olar. Əminəm ki, bu, məhz belə də olacaq.

Əziz Azərbaycan vətəndaşları, əziz xalqım!

Mən öz mənalı həyatımın düz 60 ilini xalqımın bu günü və sabahı ilə yaşamışam. Bunun son on ili müstəqil Azərbaycan dövlətinə xidmətdə keçib. Bu sahədə görülən işlər Sizə məlumdur, lakin mənim hələ tamamlanmamış çox perspektivli planlarım var. Son vaxtlar səhhətimdə yaranan bəzi problemlər mənə imkan vermir ki, bütün bu başladığım, nəticələrini aydın gördüyüm işləri tamamlayım. Buna baxmayaraq, 2003-cü ilin 15 oktyabrında keçiriləcək prezident seçkilərində iştirak etmək üçün mənim də namizədliyim irəli sürülüb və qeydiyyatda alınıb. Yüz minlərlə insan seçki kampaniyasına qoşularaq mənim təbliğatımı aparır. Fürsətdən istifadə edərək bu insanlara, namizədliyimi irəli sürən və dəstəkləyən Yeni Azərbaycan Partiyasının bütün üzvlərinə, digər ictimai-siyasi təşkilatların nümayəndələrinə, elm, təhsil və mədəniyyət xadimlərinə, ziyalılara və mənə dəstək verən bütün Azərbaycan xalqına dərin təşəkkürümü bildirirəm. Ümidvaram ki, tezliklə səhhətimi bərpa edərək Vətənə dönəcək, xalqımla yenidən birlikdə olacağam. İndi isə öz namizədliyimi İlham Əliyevin xeyrinə geri götürürəm.

Üzümü Sizə - həmvətənlərimə tutaraq, qarşıdan gələn prezident seçkilərində prezidentliyə namizəd, mənim siyasi varisim, Yeni Azərbaycan Partiyası sədrinin I müavini İlham Əliyevi dəstəkləməyə çağırıram. O, yüksək intellektli, pragmatik düşüncəli, müasir dünya siyasətini və iqtisadiyyatını gözəl bilən, enerjili və təşəbbüskar bir şəxsiyyətdir. Sizi əmin edirəm ki, həm İlham Əliyev, həm də Yeni Azərbaycan Partiyası bundan sonra da xalqımızın ən layiqli övladlarını öz ətrafında sıx birləşdirərək Azərbaycan dövlətinin inkişafı və xalqımızın firavanlığı yolunda çox işlər görəcəklər. İnanıram ki, mənim axıra çatdıra bilmədiyim taleyüklü məsələləri, planları, işləri Sizin köməyiniz və dəstəyinizlə İlham Əliyev başa çatdıra biləcək. Mən ona özüm qədər inanıram və gələcəyinə böyük ümidlər bəsləyirəm.

*Dərin hörmətlə,
Heydər Əliyev,
Azərbaycan Respublikasının Prezidenti*

Seçkilər günü milyonlarla seçici seçki məntəqələrinə gələrək, qarşıdakı beş ildə ölkəmizin taleyini ən layiqli namizədə etibar etdiklərini bildirdilər. Qəbul olunmuş yeni Seçki Məcəlləsi əsasında vətəndaşların öz iradələrini sərbəst ifadə etmələri üçün bütün tədbirlər görülmüşdü. Bunu hələ seçki günündən əvvəl Azərbaycana gəlmiş minə yaxın beynəlxalq müşahidəçi də təsdiq etmişdi.

Bakının 29 sayılı Səbail seçki dairəsinin 6 nömrəli orta məktəbdə yerləşən 6 saylı seçki məntəqəsində xüsusi canlanma vardı.

Azərbaycan Respublikasının Baş naziri, Prezidentliyə namizəd İlham Əliyev səhər saat 11-də xanımı Mehriban Əliyeva ilə birlikdə səs verməyə gəldi. Seçki məntəqəsinin qarşısında Azərbaycan hökumətinin başçısına gül-çiçək təqdim olundu. Baş nazir İlham Əliyev səsvermə otağına gəlib seçki bülletenini alaraq kabinetə keçib bülleteni qutuya saldı. Bu anı respublikamızın və xarici ölkələrin onlarca mətbuat orqanlarının, televiziya kanallarının nümayəndələri izləyirdilər.

İlham Əliyevin xanımı Mehriban Əliyeva və qızı Leyla da səs verdilər. Oktyabrın 20-də Mərkəzi Seçki Komissiyasının növbəti iclası keçirildi.



Komissiyanın sədri Məzahir Pənahov oktyabrın 15-də keçirilən Prezident seçkilərinə münasibət bildirərək bu seçkilərin demokratik və şəffaf keçirildiyini vurğuladı. O, seçki prosesi ərzində MSK-nın, eləcə də aşağı seçki komissiyalarının üzvlərinin xeyli zəhmət çəkdiyini vurğulayaraq onlara öz təşəkkürünü bildirdi.

Seçkilərin yekunlarına dair rəsmi mövqeyi açıqlamamışdan əvvəl komissiya üzvləri bəzi məsələlərə də baxdılar. MSK üzvləri Azər Tağıyev və İlham Məmmədov komissiyaya daxil olan şikayətlər barədə məruzə etdilər. MSK sədri M.Pənahov rəsmi açıqlama ilə çıxış etdi. O, qeyd etdi ki, seçicilərin ümumi sayı 4 milyon 442 min 338 nəfər olub. Möhürlənmiş zərflü bülletenləri alan seçicilərin sayı 3 milyon 164 min 348 nəfər olub. Bununla da aydınlaşıb ki, səsvermədə seçicilərin fəallığı 71,23 faiz olub. Etibarlı səsələrin sayı isə 2 milyon 420 min 61-dir. Ən çox, 1 milyon 860 min 346 (76.84 faiz) səs toplayan Əliyev İlham Heydər oğlu Azərbaycan Respublikasının Prezidenti seçilib.

ÖLKƏ BÖYÜK KƏDƏR İÇİNDƏ

Dekabrın 12-də axşamdan bir qədər keçmiş ölkəyə yayılan bu dəhşətli xəbər minlərlə azərbaycanlı kimi metropolitençilərin də qəlbini dəlib keçdi. Həmin gün Bakı vaxtı ilə saat 19.00-da Amerika Birləşmiş Ştatlarının Klivlend şəhərinin tibb klinikasında Azərbaycan xalqının ümummilli lideri, Azərbaycan Respublikasının eks-prezidenti Heydər Əlirza oğlu Əliyev uzun sürən ağır xəstəlikdən sonra vəfat etmişdi.

Böyük siyasi xadim, ümummilli liderimiz Prezident Heydər Əliyevin vəfatı ölkəmizin hər bir vətəndaşının qəlbində dərin kədər doğurmuşdu. Paytaxtın mərkəzi küçələrinə qırmızı qərənfillər düzülürdü. 1990-cı ilin faciəli 20 Yanvar hadisələrindən sonra xalqımız öz dərdini, kədərini ilk dəfə olaraq belə ifadə edirdi.

Prezident sarayına aparan yolda insan axınının ardı-arası kəsilmirdi. Heydər Əliyevin xatirəsini anmaq istəyən on minlərlə insan sarayın pillələrinə, ümummilli liderimizin qara lentlə haşiyələnmiş portretinin önünə tər çiçəklər düzürdülər. Onları qəhər boğur, göz yaşlarını saxlaya bilmirdilər. Din xadimləri müqəddəs "Quran"dan surələr oxuyurdular.

Bu insan axınına metropolitenin bütün işçiləri qoşulmuşdu. Onları buraya Azərbaycanın tarixində silinməz iz qoymuş, Bakının yeraltı yollarının inkişafında əvəzedilməz rolu olan Heydər Əliyevin nadir şəxsiyyətinə hörmət hissi gətirmişdi.

Eks-prezidentlə ümumxalq vidalaşma mərasimi 2003-cü il dekabrın 15-də səhər saat 9-dan Azərbaycan Respublikasının paytaxtı Bakı şəhərində "Respublika" sarayında keçirildi.



Azərbaycanın son otuz ildən artıq bir dövrünü əhatə edən tarixi taleyi Heydər Əliyevin adı ilə qırılmaz tellərlə bağlı olub. Bu illər ərzində xalqın ictimai-siyasi, iqtisadi və mədəni həyatının bütün sahələrində dirçəliş məhz onun adı ilə əlaqədardır.

Heydər Əliyev rəhbərlik etdiyi bu dövr ərzində daim tərəqqisi üçün çalışdığı, zəngin mədəniyyəti, böyük tarixi keçmişi ilə həmişə qürur duyduğu və gələcək nəsillərinin taleyi üçün düşündüyü doğma yurdu Azərbaycanı bir dövlət kimi zamanın ağır və sərt sınaqlarından çıxarmışdır.

O, böyük siyasi və dövlət xadimi, xalqın şəxsiz lideri olaraq hələ sağlığında canlı əfsanəyə çevrilmiş, buna görə də Heydər Əliyev fenomeni həmişə diqqətləri cəlb etmiş, dünya azərbaycanlılarının bu ümummilli liderinin heyranlıq doğuracaq dərəcədə coşğun siyasi fəaliyyəti istər ölkə, istərsə də dünya mətbuatında geniş işıqlandırılmışdır.

Azərbaycan xalqı milli dövlətçiliyinin dağılmaq təhlükəsi qarşısında qaldığını gördüyü və artıq ən ağır günlərini yaşadığı bir zamanda - 1993-cü ilin iyununda mövcud hakimiyyətin dəyişilməsini təkidlə tələb etmiş və hə-



min vaxtdan taleyini yenə Heydər Əliyevə etibar etmişdir. Xalqının belə dar bir gündə qaldığını görüb onun təkidli dəvətini qəbul edən Heydər Əliyev Azərbaycanda yenidən böyük siyasətə qayıtmışdı. Xalq Heydər Əliyevin bu qayıdışını ümid və sevinclə qarşılamiş, həmin günü isə Milli Qurtuluş günü kimi müstəqil Azərbaycanın tarixinə yazmışdır.

Heydər Əliyev birinci dəfə hakimiyyətə gələndə - 1960-cı illərin axırlarında da Azərbaycan iqtisadi və mədəni tənəzzül dövrünü yaşayırdı. O zaman məhz Heydər Əliyevin gəlişi ilə cəmiyyətin həyatının bütün sahələrində sürətli yüksəliş, milli ruhun inkişafı və mənəviyyətin tərəqqisi dövrü yaşanmışdı.

Heydər Əliyev ikinci dəfə hakimiyyətə gələndə də yenə özünün siyasi bacarığı gücünə ölkəni vətəndaş müharibəsi təhlükəsindən, ictimai-siyasi pərakəndəlikdən xilas edə bilmiş və cəmiyyətin məqsədini, qayəsini öz varlığında, özünün güclü şəxsiyyətində təzahür etdirərək, doğma xalqını yenidən vahid bir məfkurə ətrafında səfərbər edib onun qəlbində sabaha inam hissi yaratmağı bacarmışdı.

Bütün bu illər ərzində əsl rəhbər kimi məhz Heydər Əliyev Azərbaycan həqiqətlərini qətiyyətlə bütün dünyaya tanıda bilmişdir. Azərbaycan

yalnız Heydər Əliyevin hakimiyyətə qayıdışından sonra özünün geosiyasi imkanlarını gerçəkləşdirməyi bacarmışdır. Heydər Əliyevin siyasi zəkası sayəsində Azərbaycanın beynəlxalq aləmdən təcrid olunmaq təhlükəsi arxada qalmışdır.

Dünya siyasət meydanında cərəyan edən proseslərə təsir baxımından Azərbaycan rəhbəri həmişə öz sözü, öz çəkisi, öz sanbalı ilə seçilmişdir. Ümumxalq məhəbbəti qazanan Heydər Əliyevin bitməz-tükənməz enerjisi xalqı yaradıcılıq uğurlarına ruhlandırmışdır.

Tarixin yetirdiyi görkəmli şəxsiyyətlərdən olan Heydər Əliyevin parlaq siyasi zəkası sayəsində iki əsrin və iki minilliyin qovuşduğu Azərbaycan öz milli-mənəvi dəyərlərini qoruyaraq, üçüncü minilliyə inamla qədəm qoymuşdur. Heydər Əliyev zəkası bütün sədləri yararaq və qarşıya çıxan heç bir çətinliyə baxmayaraq, Azərbaycanı olduqca mürəkkəb zamanın dalğaları arasından salamat çıxarıb ona həm bölgədə, həm də dünyada layiqli yer qazandırmışdır.

Olduqca mürəkkəb bir dövrdə xalqın xidmətində dayandığını nümayiş etdirən Heydər Əliyev bir çox siyasi xadimin edə bilmədiyini və edə bilməyəcəyini gerçəkləşdirmiş, müasir dünyanın ən aktual çağırışlarına cavab vermək bacarığı ilə XX və XXI əsrlərin tanınmış siyasi xadimləri sırasında həmişəlik öz layiqli yerini tutmuşdur. Xalqımızın yetirdiyi nadir dövlət xadimlərindən olan Heydər Əliyev yaşadığı fırtınalı həyatı boyu hər zaman xalqını, vətəninə düşünmüşdür. Onun ürəyi Azərbaycanın müstəqilliyinin möhkəmləndirilməsi, doğma xalqının xoşbəxtliyi üçün çırpınmışdır. Heydər Əliyev bir dövlət başçısı kimi Azərbaycanın ən çətin anlarında onu xilas etmək üçün misilsiz fədakarlıqlar göstərmiş, ölkəsini bələlərdən qurtarmağı bacarmışdır.

Təbiətin ona bəxş etdiyi bir çox nadir keyfiyyətlər sayəsində Heydər Əliyev uzaqgörən şəxsiyyət kimi tarixi hadisələrin gedişini irəlicədən müəyyən edə bilir, milli tarix üçün olduqca böyük əhəmiyyət daşıyan qərarlar qəbul edilən zaman əsl vətənpərvər mövqeyi nümayiş etdirir, tam qətiyyətlə hərəkət etməyi bacarırdı. Şəxsiyyətindəki qətiyyət onun geniş auditoriya qarşısında çıxışlar edərkən çox vaxt elə bədahətən söylədiyi fikirlərdə də parlaq əksini tapmışdır. Sarsılmaz məntiq üzərində qurularaq qeyri-adi dərəcədə böyük təsir gücünə malik məruzə və nitqləri Heydər Əliyevin fəlsəfi və siyasi dünyagörüşündəki dərinliyin və genişliyin açıq ifadəsidir.

Azərbaycan dövlətinin başçısı, Azərbaycan Respublikasının Prezidenti kimi Heydər Əliyevin çoxəsrlik dövlətçiliyimiz tarixində müstəsna yeri vardır. Heydər Əliyevin fəaliyyəti öz əhəmiyyəti baxımından Azərbaycanın hədudlarından çox-çox kənarlara çıxır. Müasir dövrdə nəinki Azərbaycanda, hətta bütün postsovet məkanında, eləcə də dünya miqyasında

gedən prosesləri Heydər Əliyevin şəxsiyyətindən və fəaliyyətindən kənarda təsəvvür etmək mümkün deyildi.

Müasir Azərbaycanda dövlət quruculuğunun, iqtisadi dirçəlişin, siyasi şüurun, siyasi həyatın son otuz ildən artıq bir dövrünü əhatə edən zaman kəsiyi böyük siyasət xadimi kimi tanınan və dərin zəkaya, ensiklopedik biliyə, geniş dünyagörüşünə malik olan tarixi şəxsiyyətin - Heydər Əliyevin adı, əməli fəaliyyəti ilə, gerçəkləşdirdiyi konkret işlərlə bağlıdır. Bu mürəkkəb proseslər isə onun həm əməli fəaliyyətində, həm də fəlsəfi məfkurəsində - milli dirçəliş fəlsəfəsində öz əksini tapmışdır.

Heydər Əliyev zamanımızın böyük filosofu və mütəfəkkiri idi. Onun formalaşdırdığı və inkişaf etdirdiyi azərbaycançılıq fəlsəfəsi Azərbaycanın müasir dünyada xüsusi yerini müəyyən etmiş, milli dövlətçiliyimizin bünövrəsini təşkil edərək, dünya azərbaycanlılarının həmrəyliyi üçün möhkəm zəmin yaratmışdır. Azərbaycan ziyalisını son yüzilliklərdə ən ciddi bir şəkildə düşündürən milli dirçəliş problemləri bütöv şəkildə Heydər Əliyevin həmin illərdəki fəaliyyəti ilə strateji dövlət siyasətinə, elmdən, sosiologiyadan və fəlsəfədən əməli siyasət müstəvisinə keçmişdir.

Heydər Əliyev öz parlaq siyasi zəkası və istedadı sayəsində yeni Azərbaycanı, onun bugünkü gerçəkliklərini yaratmış və gələcəyə aparan yolları müəyyən etmişdir. Məhz buna görə də Azərbaycan tarixinin 1969-cu ildən bəri yaşanan dövrü Heydər Əliyevin adı ilə sıx bağlıdır və tariximizə Heydər Əliyev dövrü kimi həkk olunmuşdur. Bu dövrün isə Azərbaycanın gələcək tarixi taleyi baxımından başlıca məzmunu azərbaycançılıqdır.

Azərbaycanın müstəqil dövlət quruculuğuna aparan yolu, əslində, 1969-cu ildən - məhz onun hakimiyyətə gəlişindən sonra başlamışdır. Bu mənada azərbaycançılığın ən parlaq səhifələri də elə həmin illərdən etibarən yazılmışdır. Heydər Əliyev o dövrdə mövcud olan ideologiyanın qəlibləri çərçivəsində və bu ideologiyaya, əlbəttə, aşkarda daban-dabana zidd olmayan formada olsa belə, alt qatda ona müxalif qalaraq, Azərbaycanda milli ruhun tamamilən sıxışdırılmasına nəinki yol verməmiş, əksinə, onu yüksəltmək yolunda bütün imkanlardan maksimum dərəcədə istifadə etməyi bacarmışdır.

Bu baxımdan Heydər Əliyevin respublika rəhbərliyinə gəlməsindən sonrakı dövr milli özünüdərk, milli özünəqayıdışın başlanğıcı kimi qəbul edilir. Tarixi məhz bu dövrdən etibarən başlanan Heydər Əliyev idarəetmə fəlsəfəsinin başlıca ideya-siyasi istiqamətini də məhz xalqın milli özünüfədəsinin bütün forma və vasitələrinin geniş vüsət alması, milli qürur hissənin güclənməsi və milli şüurun yüksəlişinə təkan verən sürətli inkişaf strategiyasının gerçəkləşdirilməsi təşkil etmişdir. Onun respublikaya rəhbərlik etməyə başladığı ilk günlərdən Azərbaycanın görkəmli şəxsiyyətlərinin yubileylərinin müntəzəm surətdə qeyd olunması bir ənənə ha-

lını almış, bu isə Azərbaycan xalqının ümummilli problemləri ilə sıx bağlı olub milli ruhun, milli özünüdərk yüksəlişi, xalqın tarixi yaddaşının özünə qaytarılması, müstəqil dövlətçilik ideyalarının gerçəkləşməsi üçün zəmin yaratmışdı.

Heydər Əliyevin 1969-1982-ci illərdə Azərbaycana rəhbərlik etdiyi dövrdə görülən işlər milli özünüdərk duyğularını ideoloji sistemin keçmiş buxovlarından xilas edərək, xalqın tarixi yaddaşının özünə qaytarılması kimi təməl prinsiplər əsasında milli ruhun hədsiz yüksəlişini təmin etmiş, xalqımızın qəlbində illərdən bəri sıxılıb qalmış milli dövlətçilik ideyasının gələcəkdə böyük hərəkətverici qüvvəyə çevrilməsi üçün münbit zəmin yaratmışdı.

SSRİ-nin əyalətlərindən biri kimi baxıldığından 1960-cı illərin sonlarına doğru sosial-iqtisadi həyatın bütün sahələrinin gerilədiyi, mənfi meyillərin güclənərək getdikcə daha dərin kök saldığı, hakimiyyət uğrunda gizli rəqabətin artdığı və eybəcər şəkillər aldığı, bütün bunların isə xalqın milli-mənəvi birliyinə ziyan vurduğu Azərbaycanda hakimiyyətə gələn yeni rəhbərin birinci işi respublikada iqtisadi potensialın dağılmasının, ictimai-siyasi həyatda yaranmış tənəzzülün xalqın mənəvi-psixoloji vəziyyətinə mənfi təsir göstərə bilməsinin qarşısını almaqdan ibarət oldu. Respublikada kosmopolit bir əhval-ruhiyyə hökm sürdüyündən milli kadrların hazırlanması, milli dilin inkişaf etdirilməsi və istifadə olunması, dövlət idarəetmə strukturlarında çalışan məmurların azərbaycanlı olmasına diqqət yetirilməsi istiqamətində nəinki ciddi addım atılmır, hətta bu yöndə edilə bilən təşəbbüslərin qarşısı alınır ki, belə bir hal da, heç şübhəsiz, milli şüura malik olan, milli düşüncə ilə yaşayan və milli mentalitetin daşıyıcısı sayılan kadrların yetişməsinə çox ciddi maneələr törədirdi.

İqtisadiyyatı bütövlükdə dərin və uzunmüddətli böhran mərhələsinə qədəm qoymuş respublikada yaranmış bu ağır vəziyyətdən çıxış yolu tapılmalı, onun iqtisadi inkişafını təmin etmək üçün prinsiplial cəhətdən yeni konseptual səviyyədə yanaşma yolları işlənilib hazırlanmalı, iqtisadiyyatda köklü struktur dəyişiklikləri aparılmalı, təsərrüfatçılıqda və iqtisadi həvəsləndirmədə yeni üsullar tətbiq olunmalı idi. Heydər Əliyev əmin idi ki, millətin siyasi müstəqilliyinin özülünü onun iqtisadi cəhətdən azadlığı şərtləndirir.

O illərdə milli ideyanın qıtlığı üzündən baş alıb gedən, həm iqtisadi, həm mədəni tənəzzülə aparan mənfi hallar Heydər Əliyevin hakimiyyətə gəlişi ilə aradan qaldırıldı. Onun yorulmaz fəaliyyətinin nəticəsidir ki, 1970-1985-ci illər baş verən dəyişikliklərin miqyasına görə, ictimai və iqtisadi sahədəki dərin islahatların səciyyəsinə və xalqın maddi rifah halının keyfiyyətə yeni mərhələyə keçməsinə görə Azərbaycanın quruculuq salnaməsində, sözün həqiqi mənasında, ən parlaq səhifələr təşkil etmişdir.

İndiki dövrdə Azərbaycanın dövlət suverenliyi və iqtisadi müstəqilliyi, onun xarici iqtisadi əlaqələrinin sistemli olaraq genişlənməsi və dünya iqtisadiyyatına daha dərin bir şəkildə inteqrasiyası prosesi hələ 1970-1980-ci illərdə Heydər Əliyev tərəfindən təməli qoyulmuş potensiala əsaslanır.

Heydər Əliyevin dövlətçilik strateji proqramında azərbaycançılıq məfkurəsi ilə bağlı diqqəti bir də məhz belə bir cəhət çəkir ki, burada mənəvi, bədii, estetik intibah iqtisadiyyatda, sənaye, tikinti və təsərrüfatdakı böyük nailiyyətlərlə, güzərandakı elliklə yaxşılaşma və kütləvi ruh yüksəkliyi ilə birləşərək vahid axarda gerçəkləşmişdir.

70-ci illərdən başlayaraq iqtisadi potensialın yaratdığı bu yüksəliş Azərbaycanı özünün iqtisadi inkişafının növbəti mərhələsi kimi tarixən zəruri azadlıq mübarizəsinə də daxilən hazırlamışdır. 80-ci illərin sonu - 90-cı illərin əvvəlində müstəqillik hərəkatının geniş vüsət alması Heydər Əliyev dövründəki həmin iqtisadi yüksəliş və ona paralel olaraq tarixi fürsətdən dərhal bəhrələnməyə hazır milli mübarizlik ruhunun təşəkkül tapması sayəsində mümkün olmuşdur.

Totalitar sistemin elm və mədəniyyət xadimlərinə, ziyalılara qarşı ağır təzyiqləri, təqib və təhdidləri Sovetlər İttifaqının bir çox başqa respublikalarında özünü aşkar hiss etdirdiyi halda, qorxmaz, cəsur, möhkəm iradə sahibi olması sayəsində Heydər Əliyev Azərbaycanda yaradıcı insanlar üçün sərbəst düşünmək və düşündüyünü tam ifadə edə bilmək, alt qatda isə milli-mənəvi ideala, Azərbaycanın dövlətçilik tarixində suverenliyi, müstəqilliyi təmin edən dəyərlərə aparən yolları tapmaq imkanı verən bir şərait yaratmışdır.

Məhz həmin illər ərzində Bakıda ən böyük abadlıq işləri görülmüş, müasir Azərbaycan memarlığının əsərləri sayılan və respublikanın siyasi və mədəni həyatında böyük əhəmiyyəti olan bir sıra memarlıq ansamblı, inzibati mərkəz, saray, institut, nəşriyyat, tədris korpusu, kompleks və özünün görkəmi ilə şəhərə rövneq verən neçə-neçə digər bina tikilib istifadəyə verilmişdir. Məhz Heydər Əliyevin təşəbbüsü sayəsində çox sayda memarlıq abidəsinin bərpası mümkün olmuşdur. O, Azərbaycan xalqının tarixi keçmişində, mənəvi mədəniyyəti tarixində iz qoymuş böyük şəxsiyyətlərin abidəyə çevrilməsinin xalqın milli varlığına, milli duyğularının güclənməsinə son dərəcə müsbət təsir edəcəyini çox gözəl bilirdi. Heydər Əliyevin mədəniyyətimizə, tariximizə dərin ehtiram nümayiş etdirərək göstərdiyi qayğı sayəsində Bakının ən görkəmli yerlərində xalqımızın milli varlığının daşıyıcısı olan böyük insanların əzəmətli heykəlləri ucaldılmış, böyük tarixi şəxsiyyətlərin hər biri üçün bir mədəniyyət mərkəzinə çevrilən ev-muzeyləri yaradılmışdır.

Heydər Əliyevin Azərbaycanın gələcəyini düşünərək uzaqgörənliklə atdığı addımlardan biri də azərbaycanlılardan ibarət gənclərimizi gələcə-



yin müstəqil ölkəsi üçün gərəkli ixtisaslara yiyələnməkdən ötrü keçmiş Sovetlər İttifaqının nüfuzlu ali məktəblərinə göndərmək təcrübəsi kimi dəyərli təhsil ənənəsinin əsasını qoyması idi. Bu yolla Azərbaycanımızın elmi və kadr potensialı yüksəlmiş kimi, xalqımızın milli-mənəvi, əxlaqi dəyərlərinin təbliği də həyata keçirilirdi.

Heydər Əliyevin başçılığı ilə 1969-82-ci illərdə Azərbaycandakı intibahı şərtləndirən amillərdən biri respublikada təhsilin inkişafına xüsusi diqqət yetirilməsi, gəncliyin ana dilində təhsilinə üstünlük verilməsi olmuşdur. Milli hərbi kadrların hazırlanması da xalqın müstəqil gələcəyini görəndə Heydər Əliyevdən ötrü xüsusilə böyük əhəmiyyətli məsələ idi.

Heydər Əliyevin gələcəyini müstəqil Azərbaycanını nəzərdə tutaraq, milli məfkurənin yüksəlişi və xalqın milli dövlətçilik arzularının daha da güclənməsi üçün dövlət quruculuğu sahəsində gördüyü mühüm işlərdən biri SSRİ-nin xarici siyasəti çərçivəsində də olsa, Azərbaycanın xarici aləmlə elmi-texniki, iqtisadi və mədəni əlaqələrinin genişləndirilməsi üçün göstərdiyi maksimum səylərdir. Bu məqsədlə Bakıda ittifaq və beynəlxalq əhəmiyyətli tədbirlər təşkil olunduğu kimi, SSRİ respublikaları və sosialist düşərgəsi ölkələrində, eləcə də digər xarici ölkələrdə Azərbaycan mədəniyyəti və incəsənəti günləri keçirilirdi ki, bütün bunlar son nəticədə

Azərbaycanın xarici ölkələrlə və orada yaşayan azərbaycanlılarla əlaqələrinin qurulması üçün zəmin yaradır, azərbaycanlıların özünəməxsus tarixi, mədəni ənənələri olan xalq olaraq tanınmasını, Bakının isə həmin dövrdə dünya miqyasında tanınan bir elm və mədəniyyət mərkəzinə çevrilməsini təmin edirdi.

Bu, həmin dövr idi ki, hətta Moskvada, Sankt-Peterburqda çıxan jurnallarda işıq üzü görə bilməyən yazılar fəal vətəndaşlıq nümunəsi olan əsərlər kimi dövrün Bakı mətbuatında dərc oluna bilir, şəxsən Heydər Əliyev səviyyəsində hər cür hücumdan və qəsdlərdən qorunurdu. Həmin illərdə mədəniyyət və incəsənət nümayəndələrinin tarixi keçmişimiz, eləcə də bugününümüzə bağlı qadağa qoyulmadan milli ruhlu əsərlər yarada bilmələri üçün münbit şəraitin təmin olunması gənc qələm sahiblərinə xüsusi qayğı və diqqətlə yanaşılması ilə əlaqəlidir.

Hakimiyyətə gəldiyi ilk günlərdən Heydər Əliyevin gələcəyə hesablanaraq milli dövlət quruculuğunun əsasını təşkil edən strateji proqramında Azərbaycan dili ayrıca diqqət mərkəzində idi. Onun respublikaya rəhbərliyi dövründə Azərbaycan dilinə həqiqi dövlət dili statusu qazandırmaya yönəlmiş fəaliyyətinin bəhrəsidir ki, 1978-ci il Konstitusiyasında Azərbaycan dilinin dövlət dili statusu təsbit olundu. Dövr baxımından sözün əsl mənasında qəhrəmanlığa bərabər belə bir addım məhz gələcəyin müstəqil yeni Azərbaycanı naminə atılmışdı. Azərbaycan dilinin idarəçilikdə geniş tətbiqi, demək olar ki, bütün böyük klassiklərin ittifaq miqyasında yubileylərinin keçirilməsi, Azərbaycan mədəniyyətinin ümumittifaq miqyasda ön mövqelərə çıxması, elmi, ədəbi, mədəni abidələrin planlı tədqiqi və nəşri - bütün bunlar Heydər Əliyevin gələcək milli dövlətçiliyimizin ideya təməlinə dayanan siyasətinin əməli nəticələridir.

Heydər Əliyevin 1993-cü ildə Azərbaycan rəhbərliyinə qayıdışı ilə ölkənin ictimai-siyasi, sosial, iqtisadi, elmi-mədəni həyatında, beynəlxalq əlaqələrdə dönüş yaranmış, elmi əsaslara, beynəlxalq norma və prinsiplərə uyğun müstəqil dövlət quruculuğu prosesi başlanmışdır. Hələ Naxçıvanda Ali Məclisin sədri işlədiyi vaxt, 1991-ci il noyabrın 17-də Azərbaycanın üçrəngli bayrağını ilk dəfə Məclisə gətirtirmiş, dövlət gerbi və himnini təsdiq edib, Azərbaycan Respublikasının Milli Məclisinə təqdim etmişdi. Ölkə başçısının rəhbəri kimi, 1993-cü ildən Heydər Əliyevin həyata keçirdiyi təxirəsalınmaz tədbirlərin nəticəsi kimi, bir tərəfdən, Milli Ordunun formalaşdırılması, Azərbaycanın milli mənafelərini qorumağa qadir nizami silahlı qüvvələrin yaradılması, torpaqlarımızın müdafiə olunması ilə bağlı mühüm addımlar atılmış, digər tərəfdən, atəşkəsə nail olmaq üçün bütün siyasi və diplomatik vasitələr işə salınmış, bunun da nəticəsində 1994-cü ilin mayında ölkəmiz üçün həyati əhəmiyyət kəsb edən atəşkəsə nail olunmuşdur.

Azərbaycan daxilində yaranmış nisbi sabitlikdən və beynəlxalq aləmdə ölkəmizə artan inam və maraqdan istifadə edərək, 1994-cü ilin sentyabrında "Əsrin müqaviləsi" adlandırılan ilk neft müqaviləsinin imzalanması və onun gerçəkləşdirilməsi Heydər Əliyev tərəfindən işlənilib hazırlanmış və müstəqil Azərbaycanın iqtisadi inkişaf konsepsiyasını təşkil edən neft strategiyasının həyata keçirilməsinin parlaq təzahürüdür.

Heydər Əliyevin rəhbərliyi altında aparılmış son dərəcə gərgin fəaliyyət nəticəsində Azərbaycan xalqının taleyi ilə pərdəarxası oyunlara, siyasi anarxiya və eksperimentlərə son qoyulmuş, ölkədə cinayətkarlığın qarşısı tam alınmış, bütün qanunsuz silahlı dəstələr ləğv olunmuşdu ki, bunlar da bütövlükdə Azərbaycanda dövlət quruculuğu prosesinin uğurla aparılması üçün şərait yaratmışdı. Azərbaycan dövlətçiliyinin mövcudluğuna böyük təhlükə olan 1994-cü il oktyabr və 1995-ci il mart dövlət çevrilişi cəhdlərinin qarşısı Heydər Əliyevin qətiyyəti sayəsində alınmış, dövlət müstəqilliyi qorunub saxlanmışdır. 1994-cü il oktyabrın 4-də Heydər Əliyevin çağırışına səs verən insanlar Prezident Aparatının binasının qarşısına çətdırmaq üçün Bakı metropoliteni səhərə qədər işləməklə metropolitençilər də bu çağırışa qoşulmuşdular.

Məhz dövlət başçısı ilə xalqın bu vəhdəti nəticəsində ölkəmizdə müstəqil dövlət təsisatlarının yaranması və dövlət quruculuğu prosesi böyük vüsət almışdı ki, bunun da əsasını müstəqil Azərbaycanın qəbul etdiyi ilk Konstitusiyası təşkil edirdi. Ondan sonrakı dövrdə Azərbaycanda dövlətçiliyin möhkəmlənməsi və demokratik prinsiplərin bərqərar olması, demokratik, hüquqi, dünyəvi dövlət quruculuğu prosesinin uğurla, sürətlə həyata keçirilməsi şəxsən Heydər Əliyevin adı ilə bağlıdır.

Heydər Əliyevin Azərbaycan rəhbərliyinə qayıdışı ilə başlıca qayəsini müstəqillik, azərbaycançılıq, dövlətçilik, ədalətlik, demokratiya, milli tərəqqi, dünyəvilik kimi ümumbəşəri dəyərlər təşkil edən yeni bir ideologiyanın əsası qoyulmuşdur. Heydər Əliyevin apardığı daxili siyasət Azərbaycanın hər bir vətəndaşına azad, sərbəst yaşamaq hüquqlarını təmin etmək və öz rifahını yaxşılaşdırmaq imkanları yaratmaqdan ibarət olmuşdur. Heydər Əliyevin fəaliyyətində iqtisadi islahatlar, bazar iqtisadiyyatının bərqərar olması, iqtisadi inkişafın təmin edilməsi, Azərbaycanın dünya iqtisadiyyatına inteqrasiyası, özəlləşdirmə proqramının, aqrar islahatların həyata keçirilməsi ardıcıl prioritet sahələr olmuşdur.

Heydər Əliyev demokratik, hüquqi dövlət quruculuğu istiqamətində davamlı siyasət yeridərək, ölkədə insan hüquq və azadlıqlarının başlıca prinsiplərinin bərqərar olması üçün əsaslı zəmin yaratmışdır. Onun rəhbərliyi altında Azərbaycan dövlətinin xarici siyasəti, dünyanın aparıcı dövlətləri və beynəlxalq təşkilatları ilə əlaqələri milli maraqlara və uzaqgörən siyasi perspektivlərə əsaslanan xətlə inkişaf etməyə başlamışdır.

Heydər Əliyevin xarici siyasət məsələlərinə müstəsna əhəmiyyət verməsi, beynəlxalq miqyasda etiraf olunan uğurlu və cəsarətli addımlar atması, milli məqsədlər naminə ən nüfuzlu tribunalardan bacarıq və məhəretlə istifadə etməsi Azərbaycan dövlətçiliyinin bu günü və gələcəyi baxımından son dərəcə əhəmiyyətli olmuşdur.

Heydər Əliyevin fəal diplomatiyası nəticəsində Azərbaycan dünyanın demokratik dövlətlərinin və aparıcı ictimai təşkilatlarının ölkəmizə, onun zorla cəlb olunduğu silahlı münaqişəyə münasibətinin əsaslı surətdə dəyişməsinə nail ola bilmişdir. Heydər Əliyevin xarici siyasətinin əsasını sülh, beynəlxalq hüquq normalarına, sərhədlərin bütövlüyünə və toxunulmazlığına, dövlətlərin ərazi bütövlüyünə hörmət və qarşılıqlı surətdə faydalı əməkdaşlıq prinsipləri təşkil etmişdir. Onun dünya təcrübəsinin bütün nailiyyətlərini, sivil beynəlxalq normaları özündə tam əks etdirən sülhsevər xarici siyasətinin əsasında isə, ilk növbədə, milli müstəqilliyin möhkəmləndirilməsi, dövlətlərin hüquqlarına hörmətlə yanaşılması, bütün mübahisəli məsələlərin sülh və danışıqlar yolu ilə həll edilməsi, qarşılıqlı surətdə faydalı iqtisadi, elmi və mədəni əməkdaşlıq yaradılması, dövlətlərarası əlaqələrə mane olan hər cür məhdudiyyətlərin aradan qaldırılması prinsipləri dayanırdı.

Heydər Əliyev 1992-ci ildən başlayaraq türkdilli dövlətlər arasında iqtisadi, siyasi, ədəbi-mədəni əlaqələrin genişləndirilməsi və möhkəmləndirilməsi sahəsində də gərgin fəaliyyət göstərmişdir. O, bütün türk dünyasının ən nüfuzlu şəxsiyyəti kimi şöhrət qazanmışdır.

Heydər Əliyev Azərbaycanın təbii sərvətlərindən, əlverişli coğrafi-strateji mövqeyinin üstünlüklərindən ölkənin milli mənafeələrinə uyğun şəkildə istifadə edilməsinə yönəldilmiş irimiqyaslı beynəlxalq iqtisadi sazişlərin işlənilib hazırlanması və həyata keçirilməsi sahəsində son dərəcə gərgin və səmərəli fəaliyyət göstərmişdir. Onun böyük siyasi iradəsi və müdrik uzaqgörənliyi sayəsində əhəmiyyətli beynəlxalq müqavilələrə imza atılmış və onların həyata keçirilməsinə başlanmışdır. Heydər Əliyevin təşəbbüsü ilə böyük siyasi məna kəsb edən bir sıra dünya miqyaslı iqtisadi proqramların həyata keçirilməsində Azərbaycan aparıcı rol oynamışdır. Böyük bir coğrafi məkanda region qüvvələrinin birləşməsində də Heydər Əliyevin danılmaz xidmətləri olmuşdur.

Tarixin amansız və sərt sınaqları dövründə dünyanın ayrı-ayrı ölkələrinə səpələnərək yaşamaq məcburiyyətində qalmış azərbaycanlıların birlik və həmrəyliyinə əldə edilməsi işində Heydər Əliyevin müstəsna xidmətləri vardır. O, dünya azərbaycanlılarının təşkilatlanması və onların bir Vətən - müstəqil Azərbaycan ətrafında sıx birləşməsi üçün daim və əzmlə səy göstərmiş, bu istiqamətdə son dərəcə qiymətli qərarlar qəbul etmişdir.

Heydər Əliyevin siyasi, iqtisadi, ictimai və mədəni həyatın bütün sahələrində həyata keçirdiyi planlar artıq Azərbaycanın gerçəkliyinə çevrilmişdir. Onun fəaliyyəti də, şəxsiyyəti də Azərbaycan tarixinin ayrılmaz bir hissəsini təşkil edir. Hər bir azərbaycanlının taleyində Heydər Əliyev düşüncəsinin bir zərrəsi vardır.

Heydər Əliyev bizim dahi müasirimizdir. Bu faktın özü hər bir azərbaycanlı üçün qürur və iftixar mənbəyidir. Heydər Əliyev eyni zamanda, taleyin xalqımıza bəxş etdiyi böyük tarixi şəxsiyyətdir. O, Azərbaycanın tarixi inkişaf prosesinə təkan vermişdir. Müstəqil Azərbaycan dövlətinin qurucusu kimi milli dövlətçiliyimizin ideya əsasını məhz Heydər Əliyev yaratmışdır. Bütün mənalı həyatını öz xalqına bəxş etmiş Heydər Əliyevin siyasi və dövlət xadimi kimi zəngin fəaliyyəti Azərbaycan xalqının tarixində dərin iz buraxaraq, əsl dövlət idarəçiliyi məktəbinə çevrilmişdir. Azərbaycan xalqının hələ neçə-neçə nəsli bu böyük məktəbdən, Heydər Əliyevin zəngin siyasi irsindən ölkəmizin inkişafı, xalqımızın rifahı naminə faydalanacaqdır.

Azərbaycan xalqının milli lideri, müdrik rəhbər və dahi şəxsiyyət Heydər Əlirza oğlu Əliyevin əziz və işıqlı xatirəsi qədirbilən Azərbaycan xalqının qəlbində əbədi yaşayacaqdır.

İLİN TAMAMINDA

2003-cü il metropoliteninin iqtisadi-sosial həyatına bir sıra müsbət dəyişikliklər gətirdi. Kollektiv sərnişindəşmə üzrə qarşısına qoyulan tapşırığı uğurla yerinə yetirdi. İl ərzində plana görə daşınmalı olan 109 milyon əvəzinə 119 milyon 195 min sərnişin daşındı. "Nərimanov" deposunun kollektivi də ili uğurlu göstəricilərlə başa vurdu. İl ərzində inventar parkı 25 yeni vaqon aldı. Vaqonların profilaktik, cari təmir işləri texniki normalara uyğun keçirilmişdi. Metropoliten rəisinin 2004-cü ili təmir ili elan etməsi ilə əlaqədar olaraq depoda böyük hazırlıq işləri aparılıb. İrihəcmli işlərin yerinə yetirilməsi üçün xeyli ehtiyat hissələri, təkər cütləri, mühərrik-kompressorlar, arabacıq çərçivələri və sair lazımı avadanlıq alındı.

Yol işçiləri il ərzində hərəkətin təhlükəsizliyini tam təmin etmiş, heç bir çıxışa yol verməmişdilər. İl ərzində yolun bal göstəricilərinin yaxşılaşdırılması üzrə mütəmadi olaraq tədbirlər həyata keçirilmişdir. Xidmətin nailiyyətləri sırasında yolun təmirinə lazım olan bir sıra hissələrin kollektivin öz gücü hesabına hazırlanmasını xüsusilə qeyd etmək lazımdır. Məsələn, yoldəyişmə qurğuları üçün bruslar xidmət rəisi Akif Zeynalovun təklifi ilə bir neçə şpallın birləşməsindən düzəldilir və onların dəyişdirilməsi 4-5 nəfərin gücü hesabına yerinə yetirilir. Moskva metropolitenində bu işə 40-50 nəfər cəlb olunur.

Tunel qurğuları xidməti il ərzində stansiyalarda, xidmətlərin inzibati binalarında geniş təmir və yenidənqurma işlərini yerinə yetirdi. "28 May" və "Bakı soveti" stansiyalarında maili gedşlərin çətirləri yeniləşdirilmiş, öz funksiyasını yerinə yetirmək imkanı olan köhnə çətirlər artıq metropolitenimizdə özünü doğrultmuş alüminium profilli çətirlərlə əvəz edilmiş, tunnəllərdə suaxarlar bərpa edilmiş, ƏSQ və YSQ-lərdə zumpfların təmizlənmə işinə başlanmış və ilin axırına kimi bu işin 80 faizi görülmüşdü. İl ərzində stansiyalarda və xidməti otaqlarda 390 kv.m mərmər, 395 kv.m qranit, 505 kv.m kafel, 495 kv.m metlax qoyulmuşdu. Xidmətin texniki bazasının möhkəmləndirilməsi üçün tornaçı sexi və ikinci dülgər sexi yaradılmışdır.

Əsaslı təmir xidməti tunnəllərin ömrünün uzadılması, korroziyaya qarşı mübarizə tədbirlərini mütəmadi olaraq həyata keçirmişdi. Tunel geyimlərinin deformasiyasının, yeraltı və yerüstü qurğuların çökməsinin qarşısının alınması məqsədilə dağ təzyiqinin bərabər paylanması təmin etmiş, tunnəlin hermetikliyinin möhkəmləndirilməsi üzrə işləri davam etdirmişlər. Bu işlərlə yanaşı xidmətlərin inzibati binalarında, istehsalat sahələrində təmir-bərpa işləri yerinə yetirilmişdi.

Əsaslı təmir xidmətinin il ərzində gördüyü işlərdən danışarkən hərbi-ləşdirilmiş yanğından mühafizə şöbəsinin işçilərinin yenidən qurulan inzibati binasını qeyd etməmək olmaz. Bina metropolitenin 36-cı ildönümü ərəfəsində sahibinə təhvil verildi.

Metropolitenin normal iş rejiminin təmin olunması, hərəkətin təhlükəsizliyinin artırılması, sənişinlərə xidmət mədəniyyətinin yüksəldilməsi üzrə tədbirlər elektrik təchizatı, işarəvermə və rabitə, avtomotonaqliyyat, elektromexanika xidmətləri tərəfindən də yerinə yetirilmişdi.



İlin başlıca məsələlərindən, qarşıya qoyulan vəzifələrindən biri hərəkət parametrlərinin dəyişdirilməsi - ötən ilin oktyabrından tətbiq edilən 24 cüt qatardan ibarət hərəkət qrafikini daha da intensivləşdirmək, qatarlar arasındakı intervalı 2 dəqiqəyə endirmək idi. Bunun üçün 30 cüt qatarlıq qrafik hazırlanmalı idi.

30-CÜT QATARLIQ HƏRƏKƏT QRAFİKİ

İlin ən başlıca məsələlərindən, qarşıya qoyulan vəzifələrindən biri hərəkət parametrlərinin dəyişdirilməsi, yəni ötən ilin oktyabrından tətbiq edilən 24 cüt qatardan ibarət hərəkət qrafikini daha da intensivləşdirmək, qatarlar arasındakı intervalı 2 dəqiqəyə endirmək idi. Bunun üçün 30 cüt qatarlıq qrafik hazırlanmalı idi. Bundan ötrü real imkanlar mövcüd idimi?

İlin əvvəlində belə bir qrafik artıq işlənib hazırlanmışdı. Qrafikin təmin olunması üçün 43 qatar tələb olunurdu. Vaqon parkının son illər 30 faiz yeniləşməsinə baxmayaraq, bu məsələni həll etmək lokomotivçiləri böyük çətinliklər qarşısında qoyurdu. Həmin günlər "Nərimanov" elektrik deponunun həm istismar, həm də təmir sexlərində yeni qrafikə keçid üzrə gərgin iş gedirdi. Məsələ təkcə qatarların texniki cəhətdən sazlığında deyildi. Mövcud qrafiklə işləyə biləcək maşinist və manevr briqadaları komplektləşdirilməli, onların sayı artırılmalı idi. İstismar sexinin o vaxtkı vəziyyətində bunu etmək üçün ehtiyat qüvvəni hazırlamaq lazım idi. Məsələnin başqa bir narahatlıq doğuran tərəfi hərəkətin normal təşkilinə mane olan, yolların buraxıcılıq qabiliyyətini aşağı salan bir çox məqamların olması idi. Yeraltı xətlərdə hərəkətin optimal sürətinin təmin olunmasına imkan verməyən xeyli məhdudiyətlər var idi.

Metropolitenin baş mühəndisi Elbrus Muradov məsələyə nikbin baxırdı:

- Yolun hər bir sahəsinin oradakı hərəkətin təşkili üzrə qurğularının inkişafından asılı olaraq layihələşdirilən buraxıcılıq qabiliyyəti var. "28 May" stansiyasının bir yoluna iki istiqamətdən qatar qəbul olunduğundan bu stansiyanın layihə üzrə buraxılış qabiliyyəti 44 cüt qatardır. Təcrübə göstərir ki, bütün dünyada yolun buraxıcılıq qabiliyyətindən istifadə əmsali 85 faizdən yüksək olmur. Bizdə isə bu rəqəm 50 faizdir.

30 cüt qatarlıq qrafikə keçidə hələ 1989-cu ildə "Əhmədli" stansiyası istifadəyə verildikdən sonra cəhd edilmişdi. Amma "Əhmədli" dönmə kamerası olmayan stansiya olduğundan, qatarlar eyni platformaya qəbul olunur və yola salınırdı. Bu da hərəkətin təşkilində çətinliklər yaratdığından, vaxt itkisinə səbəb olduğundan həmin qrafik özünü doğrultmamışdı. Buna görə də tətbiqindən düz bir il sonra ləğv edildi. 2002-ci ildə "Həzi Aslanov" stansiyası istifadəyə verildikdən sonra, 30 cüt qatarlıq qrafik məsələsi yenə gündəmə gəldi. Vaqon parkının son 2 ildə 50 yeni vaqon hesabına gücləndirilməsi də arzu olunan qrafikin tətbiqi üçün zəmin yaradırdı. Amma bütün görülən tədbirlərə baxmayaraq, əvvəlcədən nəzərdə tutulduğu vaxtda - fevralın 10-a kimi yeni qrafikə keçmək mümkün olmadı. Məsələ bu dəfə də qeyri-müəyyən müddətə təxirə salındı.

METROPOLİTENİN HƏMKARLAR İTTİFAQI AVRASIYA FEDERASIYASININ ÜZVÜ OLDU

Fevral ayının 11-dən 14-ə kimi Ankarada və Şimali Kiprin Girna şəhərində Metal İşçiləri Beynəlxalq Avrasiya Federasiyasının 10 illiyinə və "Türkmətal" Həmkarlar İttifaqı Federasiyasının 40 illiyinə həsr olunmuş konfrans keçirildi. Tədbirlərdə bir neçə Avropa və Asiya ölkələrinin həmkarlar ittifaqlarının nümayəndələri, o cümlədən Azərbaycan Həmkarlar İttifaqı Konfederasiyası sədrinin müavini Aqil Dadaşovun başçılıq etdiyi 9 nəfərdən ibarət bir qrup respublika həmkarlar ittifaqı işçiləri də iştirak edirdi. Onların sıralarında Metropoliten İşçiləri Həmkarlar İttifaqı Birliyinin (MİHİB) sədri Etibar Mirzəyev və birliyin baş mühasibi Zemfira Məmmədova da var idi. Hələ səfərdən əvvəl MİHİB Metal İşçiləri Beynəlxalq Avrasiya Federasiyasına (MİBAF) onu üzvlüyə qəbul etmək xahişi ilə müraciət etmişdi. Kiprin Girna şəhərində MİBAF-ın Mərkəzi Komitəsinin 19-cu iclasının gündəliyindəki məsələlərdən biri də təşkilata yeni üzvlərin qəbulu idi. Metropolitenin də müraciətinə həmin iclasda baxıldı və metropolitençilərin həmkarlar ittifaqı təşkilatı yekdilliklə federasiyanın üzvlüyünə qəbul olundu. Metal İşçiləri Avrasiya Federasiyası 19 ölkədən olan 73 üzv təşkilatı, 20 milyon təşkilat üzvünü birləşdirir.

AZƏRBAYCAN PREZİDENTİ METRODA

Aprelin 2-də Prezident İlham Əliyev paytaxta gəzintiyə çıxmışdı. Prezident əvvəlcə Bakı Şəhər İcra Hakimiyyətinə gələrək orada paytaxtın baş planı ilə tanış oldu. Bununla əlaqədar şəhər icra hakimiyyətinin başçısı Hacıbala Abutalıbova öz göstərişlərini verdi.

Şəhər meriyasından çıxan dövlət başçısı metronun "Bakı soveti" stansiyasına doğru getdi. Stansiyanın girişində Prezidenti hərəkət xidmətinin rəisi Hidayət Məmmədov qarşılayıb, met-



ropolitenin işi barədə məlumat verdi. Sonra Prezident İlham Əliyev jeton alaraq, ANM-dən keçdi. Dövlət başçısı eskalatorlardan düşərək platformaya tərəf yönəldi, stansiya təsərrüfatını diqqətlə nəzərdən keçirdi. Sonra qatara minərək, "Sahil" stansiyasına yollandı. Orada da metropolitençilər və sənişinlər Prezidenti hərəzlə salamladılar. "Sahil" stansiyasından çıxaraq yerin üstü ilə gəzintini davam etdirdi. Şəhərin mərkəzində paytaxt sakinləri ilə görüşən dövlət başçısı onların problemləri ilə maraqlandı.

YAP QƏRARGAHINDA MƏTBUAT KONFRANSI

Aprelin 3-də Yeni Azərbaycan Partiyasının qərargahında Bakı metropoliteninin vəziyyətinə həsr olunmuş mətbuat konfransı keçirildi. KİV nümayəndələrinə paytaxtın yeraltı nəqliyyatın vəziyyəti barədə ətraflı məlumat verən metropoliten rəisi Tağı Əhmədov bildirdi ki, beş-altı il əvvəllə müqayisədə yeraltı nəqliyyatda xeyli müsbət dəyişikliklər baş verib. Əgər dörd il bundan əvvəl yeraltı xətlərdə 18-22 cüt qatara hesablanmış hərəkət qrafiki tətbiq edilirdisə, indi qatar cütlərinin sayı 24-26-ya çatdırılıb. Bu isə o deməkdir ki, qatarlar arasındakı interval təxminən 2 dəfə azalıb.

Metropolitenin vaqon parkının vəziyyətinə toxunan T.Əhmədov qeyd etdi ki, ötən iki ildə Rusiyadan müasir tipli 50 vaqon alınıb. Cari ildə daha 25 vaqonun alınacağı gözlənilir. Metropoliten rəisi jurnalistlərə onu da bildirdi ki, MDB ölkələri ilə müqayisədə vaqonlar bizə güzəştə satılır.

Metropoliten rəisi təhlükəsizlik məsələlərinə də toxundu. Bu məqsədlə bütün stansiyaların girişində, eskalatorların hərəkət istiqamətlərində, vaqonlarda və digər xüsusi əhəmiyyət kəsb edən sahələrdə monitorlar quraşdırılıb. Bir neçə il öncə metrodə nəzarətçilərin jetonları sənişinlərdən alıb kassaya verməklə gediş haqqını mənimsəmək kimi neqativ hallara qarşı mübarizədə bu monitorların rolu böyük oldu. İndi bu vəziyyət tamamilə aradan qaldırılıb.

SSRİ-nin DAĞILMASI METROPOLİTENLƏRİN İTTİFAQINI DAĞIDA BİLMƏDİ

Aprelin 27-29-da Bakıda MDB ölkələri metropolitenlərinin yol və tunel qurğuları xidmətləri rəhbərlərinin müşavirəsi keçirildi. Müşavirənin ilk iş günü Fəxri xiyabanda Heydər Əliyevin və vətənimizin azadlığı uğrunda canlarından keçmiş oğul və qızlarımızın Şəhidlər xiyabanında məzarlarını ziyarət etməklə başladı. Metropoliten idarəsinin iclas zalında keçirilən tədbiri Bakı metropoliteninin rəisi Tağı Əhmədov açaraq, qonaqları

salamladı. Metropoliten rəisi dedi: *"Fərəhli haldır ki, hətta Sovet İttifaqı dağıldıqdan sonra da bizim dostluğumuz qalır, əlaqələrimiz möhkəmlənir və öz faydalı bəhrəsini verir"*.

T.Əhmədov, erməni silahlı qüvvələri tərəfindən torpaqlarımızın bir hissəsinin işğal altında olması ilə əlaqədar olaraq, Azərbaycanda yaranmış vəziyyət barədə qonaqlara qısa məlumat verdi, münaqişənin nizamlanması, həmçinin respublika iqtisadiyyatının inkişafı və sabit dövlət hakimiyyətinin yaradılması sahəsində ümummilli liderimiz Heydər Əliyevin əzəmətli fəaliyyətindən, onun işinin layiqincə davam etdirilməsindən söz açdı. Tağı Əhmədov Bakı metropoliteninin inkişafı, son illərdə görülmüş işlər, kollektivin qazandığı nailiyyətlərdən danışaraq qeyd etdi ki, bəzi sahələrdə biz MDB-nin hətta ən aparıcı metropolitenlərini də ötüb keçmişik. Stansiyalarda, eskalatorlarda, yolayırıcılarda, habelə vaqonlarda videomüşahidənin tətbiqi buna parlaq misal ola bilər. Bütün MDB metropolitenləri arasında Bakı metropoliteni hazırda yeganə metropolitendir ki, birbaşa respublika Nazirlər Kabinetinə tabedir və metropoliten rəisi Prezident sərəncamı ilə işə götürülür, bu da bir çox problemləri operativ surətdə həll etməyə imkan verir. Son üç ildə biz metropolitenimiz üçün 75 yeni vaqonun alınmasına nail olmuşuq. Heç şübhəsiz ki, bütün bunlara görə ümummilli liderimiz Heydər Əliyevin atalıq qayğısına minnətdarıq.

Axırda metropoliten rəisi qeyd etdi ki, vaxtı ilə adi fəhləlikdən başlayan və tunel qurğuları xidmətinin rəisi vəzifəsinə qədər yüksələn əsil tunelçi kimi bu müşavirənin işinə böyük marağı var və ümidvardır ki, həmin müşavirənin bütün MDB metropolitençilərinə böyük faydası olacaq. Çıxışının sonunda Bakı metropoliteninin rəisi müşavirə iştirakçılarına uğurlar, məhsuldar fəaliyyət arzuladı və sözü "Metro" Assosiasiyasının baş texnoloqu V.F.İvanova verdi.

V.F.İvanov səmimi qəbula və müşavirənin təşkilatçılmasına və şəxsən Bakı metropoliteninin rəisi Tağı Əhmədova təşəkkürünü bildirərək, ilk iş gününün gündəliyini elan etdi. Həmin gün müşavirənin dəyirmi masa rejimində keçirilməsi nəzərdə tutuldu. Burada MDB metropolitenlərinin yol və tunel qurğuları xidmətlərinin rəhbərləri 2003-cü ildə mühəndis tikililəri və qurğularının istismarı sahəsində baş vermiş pozuntu hallarının təhlili ilə çıxış etdilər.

Moskva metropoliteni yol xidmətinin rəisi X.Q.Ryabenko Nijni-Tagil metallurgiya zavodunun buraxdığı relslərin keyfiyyətinə iradlarını bildirdi.

Sankt-Peterburq metropoliteni yol xidmətinin rəisi Q.S.Pavlov da relslərin keyfiyyət məsələsinə toxundu. O, yolların vəziyyətinə müntəzəm nəzarətin aparılması təcrübəsindən də danışdı.

Kiyev, Minsk və Bakı metropolitenlərinin yol xidmətlərinin rəisləri Y.S.Tarasenko, A.A.Sıroqvaş və A.M.Zeynalov da baş vermiş hadisələ-

rin təhlili ilə çıxış etdilər. Onlar müşavirə iştirakçılarının diqqətini təkər cüt-lərinin düzgün yonulmaması səbəbindən baş verən çıxdaş hallarına cəlb etdilər.

Sonra tunel qurğuları xidmətlərinin nümayəndələri öz problemlərindən danışdılar. Moskva metropoliteninin tunel qurğuları xidmətinin rəisi N.F.Babuşkinin çıxışı xüsusi maraq doğurdu. Moskva metrosu MDB məkanında yaşca və həcmcə ən böyük yeraltı nəqliyyatdır. Əlbəttə, 70 il ərzində aqressiv mühitdə, rütubətlik şəraitində bir çox tunel qurğuları köhnəlmiş, bəzən hətta yararsız vəziyyətə düşmüşdür. Elə buna görə də başqalarına nisbətən moskvalıların problemləri lap çoxdur. Nətiq həmin problemlərin həlli üsullarından, Moskva metropolitenində tunel və şaxtaların yenidən qurulması yollarından müfəssəl danışdı.

Sankt-Peterburq metropoliteninin tunel qurğuları xidmətinin rəisi Y.Q.Kozin yol mənzili tunellərinin və eskalator tunellərinin, ventilyasiya şaxtalarının və təktağlı stansiyaların daşıyıcı konstruksiyalarının saxlanması problemlərindən söz açdı.

Novosibirsk metropoliteninin yol və tunel qurğuları xidmətinin rəisi V.F.Atkin elektromaqnit və akustik-seysmik üsullarla tunel geyimi arxasındakı qruntların vəziyyətinin müəyyən olunması üzrə sınaqların nəticələri haqqında danışdı. Kiyev, Bakı, Samara və Tbilisinin nümayəndələrinin öz təcrübələri barədə çıxışları da maraqla dinlənildi.

Butovo yüngül metro xəttinin tikili və qurğularının istismarı təcrübəsi haqqında moskvalıların, rezinlənmiş taxta şpallar üzərindəki yollarının istismarının vəziyyəti barədə Belarus metropolitençilərinin məlumatları, habelə Varşava metropoliteninin enli şpallar üzərindəki yollarının konstruksiyası və istismarı haqqında məlumat müşavirə iştirakçıları tərəfindən maraqla dinlənildi.

Müşavirənin ikinci iş günündə iştirakçılar "Metropolitenin yollarının və təmas relslərinin cari saxlanması üzrə təlimat"ın son redaktəsini, habelə tunel qurğuları işçilərindən ötrü "Metropoliten qurğularının saxlanması" vəsaitini müzakirə etdilər.

Kiyev metropoliteni tunel qurğuları xidmətinin baş mühəndisinin müavini Y.İ.Suşkeviç kitabın hər bir bölməsi və fəslə haqqında müfəssəl məlumat verdi, onların məzmununu izah etdi. Sonra həmin məlumat kitabın müəllifləri Y.Q.Germana, N.F.Babuşkinə, V.F.İvanova və A.Y.Rəsulova son redaktə üçün paylandı. Kitab cari ilin axırında işıq üzü görməli idi.

"Metro" Assosiasiyasının baş texnoloqu V.F.İvanov yol və tunel qurğuları xidmətləri üzrə köhnəlmiş normativ-texniki sənədlərin yenidən işlənilib nəşr olunması üzrə iş planını müzakirə üçün təqdim etdi.

Müşavirənin bütün iştirakçılara Bakı metropoliteninin 35 illiyinə həsr olunmuş döş nişanları, "Heydər Əliyev və Bakı metropoliteni", habelə "Er-

məni terrorçu və quldur dəstələrinin bəşəriyyət əleyhinə cinayətləri" kitabları təqdim olundu.

Müşavirə başa çatdıqdan sonra bütün iştirakçılar yol və tunel qurğuları xidmətlərinin təmir bazalarının iş təcrübəsi ilə tanış olmaqdan ötrü elektrik deposuna yollandılar, habelə Bakı metropoliteninin stansiyaları ilə tanış oldular, şəhərə ekskursiyaya çıxdılar, İçərişəhərdə, "Atəşgah"da, Qobustanda və Mərdəkanın "Dendropark"ında oldular.

YAP-ın HESABAT YIĞINCAĞI

Aprel ayının 27-də Rabitə evində Yeni Azərbaycan Partiyası metropoliten ərazi ilk partiya təşkilatının hesabat-seçki yığıncağı keçirildi. Yığıncağın gündəliyinə 4 məsələ - YAP metropoliten ərazi ilk partiya təşkilatının illik hesabatı, təşkilatın adının dəyişdirilməsi, onun idarə heyəti üzvlərinin yenidən seçilməsi və tərkibinin genişləndirilməsi, YAP Yasamal rayon təşkilatının V konfransına nümayəndələrin seçilməsi daxil edilmişdi.

Gündəlik təsdiq olunduqdan sonra, metropoliten ərazi ilk partiya təşkilatının sədri Tağı Əhmədov təşkilatın 2003-2004-cü illərdəki fəaliyyət dövrü barədə hesabat məruzəsi ilə çıxış etdi. Yarandığı 1997-ci ildən bəri, YAP-ın nizamnaməsini və proqramını əldə rəhbər tutan partiya təşkilatı üzvlərinin və bütün metropolitençilərin fəaliyyətindən söhbət açan Tağı Əhmədov bildirdi ki, onlar dünya miqyaslı siyasətçi, ümummilli liderimiz Heydər Əliyevin ideyalarının davamçısı olan Prezident İlham Əliyevin ətrafında sıx birləşərək, doğma Azərbaycanımızın çiçəklənməsi üçün Prezident tərəfindən irəli sürülən sosial-iqtisadi inkişaf proqramının yerinə yetirilməsində fəal iştirak edirlər. Məruzədə qeyd olundu ki, təşkilatın sıraları gündən-günə layiqli üzvlərlə genişlənir, onun YAP Yasamal rayon partiya təşkilatı ilə əlaqəsi, qarşılıqlı əməkdaşlığı sıxlaşır. Sədr çıxışının bir hissəsini metropolitenin YAP üzvlərinin və kollektivin cari ilin birinci rübündəki əmək fəaliyyətinə və qarşıda duran vəzifələrə həsr etdi.

Məruzəətrafı müzakirələrdə tunel qurğuları xidmətindən Zakir Fərəcov, "Nərimanov" elektrik deposundan Adıgözəl Əmrahov və İsmayıl Maxanov, yol xidmətindən Amil Nəsirov, hərəkət xidmətindən Əlipaşa İsmayılov çıxış edərək partiyanın xətti ilə xidmətlərdə görülən işlərdən danışdılar, metropoliten ilk partiya təşkilatının fəaliyyətinin qənaətbəxş olması barədə öz rəylərini bildirdilər.

Metropoliten ərazi ilk partiya təşkilatının hesabat dövründəki fəaliyyəti kafi qiymətləndirildi.

İkinci məsələ üzrə çıxış edən YAP Yasamal rayon təşkilatının sədri Fikrət İsmayılov metropoliten ərazi ilk partiya təşkilatının 2003-2004-cü

illər ərzindəki fəaliyyətindən razı qaldığını bildirdi. O qeyd etdi ki, rayonun 150 ilk partiya təşkilatı arasında metropoliten ərazi ilk partiya təşkilatı öz fəallığı ilə seçilir və bu baxımdan ön sırada gedir. Hesabat dövrü ərzində sıralarını 1232 nəfərə çatdıran təşkilatın işinin keyfiyyətə yüksək olduğunu vurğulayan F.İsmayılov metropolitençilərin nəinki Prezident seçkilərində, həmçinin digər rayon tədbirlərində müntəzəm olaraq fəal iştirak etməsindən danışdı və ümidvar olduğunu bildirdi ki, metropolitençi YAP üzvləri bundan sonra da bu ahəngi saxlayacaq, bütün işlərdə rayon təşkilatına dəstək olacaqlar.

Çıxışının sonunda rayon partiya təşkilatının sədri məlumat verdi ki, ərazi ilk partiya təşkilatı bundan sonra "Hüseyn Cavid 33 a" adlanacaq.

Sonra gündəlikdə duran üçüncü məsələ - metropoliten ərazi ilk partiya təşkilatının yeni idarə heyətinin və onun tərkibinin genişləndirilməsi, təşkilat sədrinin seçilməsi məsələləri müzakirə edilib, verilən təkliflər səsə qoyuldu. Səsvermənin nəticəsinə görə Tağı Əhmədov yenidən "H.Cavid 33 a" (metropoliten) ərazi ilk partiya təşkilatının sədri seçildi.

ON YAŞLI XİDMƏT

Metropolitenin normal və fasiləsiz iş rejiminin təmin edilməsi metropolitenin qurğu və avadanlıqlarının vəziyyətindən çox asılıdır. Zaman keçdikcə istismarda olan yeraltı və yerüstü qurğularda, avadanlıqlarda gedən köhnəlmə, aşınma proseslərinin qarşısını almaq, təmir və profilaktika işlərinin həcmi genişləndirmək ehtiyacı daha sərt şəkildə özünü büruzə verir. Tunel qurğuları xidmətinin tərkibində fəaliyyət göstərən əsaslı təmir distansiyası gündən-günə artan iş həcmi öhdəsindən gələ bilməzdi. 1994-cü il may ayının 5-dən fəaliyyətə başlayan əsaslı təmir xidməti bu ehtiyacdən yarandı. Yeni xidmət qurğu və avadanlıqların orta və əsaslı təmiri üzrə 1 saylı, bina və qurğuların təmiri üzrə 2 saylı distansiyaların, korroziyadan mühafizə laboratoriyasının, "Bilgəh" qəsəbəsində yerləşən sanatoriya-profilaktoriyanın və istirahət zonasının bir qurum şəklində birləşdirilməsilə formalaşdı. Sonradan xidmətin tabeliyinə verilən avtonəqliyyat distansiyası avtomotoneqliyyat xidmətinə çevrildi.

1972-ci ildən tunel qurğuları xidmətinin əsaslı təmir sahəsinin ustası, böyük ustası vəzifələrində çalışmış, sahə distansiyaya çevrildikdən sonra ona rəhbərlik etmiş Eldar Əliyev xidmətin ilk rəisi oldu. Metropolitenin tanınmış tunel işçilərindən Sabir Cəbiyev isə baş mühəndis vəzifəsini icra etdi.

Tunellərin əsaslı təmiri üzrə plan və tapşırıqlar da hər ay yerinə yetirilirdi. Təmir prosesi yeni texnikanın və səmərələşdiricilik təkliflərinin tətbiqi hesabına cədvələ uyğun və yüksək keyfiyyətlə aparılırdı. Axıntıların



ləğv edilməsi üçün lazım olan sferik metal asbobitum halqaların və genişlənən sementin əldə edilməsi sovetlər birliyi dağıldıqdan sonra çətinləşdiyindən həmin materialları xidmət öz daxili imkanları hesabına istehsal etməyə başladı. Əvvəlcə sferik asbobitum halqaların istehsalı yoluna qoyuldu, sonra taxta yapışqanı, əhəng, mozaik beton plitələr, genişlənən sementin istehsal prosesi də təşkil olundu.

Fəaliyyətinin on ili ərzində xidmət kollektivi tərəfindən zamanın tələbinə uyğun, geniş miqyaslı işlər görüldü. Korroziyadan zəifləmiş çuqun tübinqlərdən ibarət tunel köynəyində, keçid kameralarında, defektli çuqun tübinqlərdə, tunelin arxası boşalmış yerlərində vaxtında əsaslı təmirin aparılması tuneli dağılmaqdan xilas etdi. Tunel geyimlərini təşkil edən çuqun tübinqlərin korroziyadan mühafizə olunması, keçid kameralarında, kameralarası diafraqmalarda alın divarlarının içəri tərəfdən betonlanma yolu ilə gücləndirilməsi, tunel köynəyi arxasındakı boşluqlara sement məhlulunun vurulması bu təhlükəni aradan qaldırdı.

İllər keçdikcə korroziya nəticəsində öz keyfiyyət göstəricilərini itirən metal konstruksiyalar kövrəkləşmə nəticəsində müqavimət qüvvəsini itirir. Korroziyanın qarşısının alınmasına Bakı metropolitenində 1976-cı ildən başlanıb və bu məqsədlə antikorroziya mastikasını tətbiq edilir və daha



effektli vasitələrin axtarışı mütəmadi olaraq aparılırdı. Lakin Sovet İttifaqının dağılmasından sonra həmin mastikanı respublikaya gətirmək çətinləşdi. Ona görə də ümid yerli müəssisələrə qaldı. Onların təklif etdiyi hidroizolyasiya mastikası isə lazımı səmərəni vermirdi. Bakı metropoliteni rəhbərliyinin təşəbbüsü ilə 2000-ci ilin əvvəlindən Zaqorsk lak-boya zavodundan EP-0199P markalı astarlayıcı vasitə alınmağa başlandı və ilk dəfə olaraq "Xətai" stansiyasının işləməyən yolunda korroziya laboratoriyası işçilərinin iştirakı ilə sınaqdan çıxarıldı və nəticə gözlənilməyindən də yaxşı oldu. Bundan sonra "Bakı soveti-Sahil" və "Nizami-28 May" mənzillərində yeni boyadan istifadə etməklə antikorroziya işləri aparıldı.

Fəaliyyəti dövründə xidmət kollektivinin yerinə yetirdiyi irihəcmli işlərdən "Gənclik-28 May" mənzilinin I və II yollarında, "Ulduz-Əzizbəyov" mənzilinin I yolunda, "Bakı soveti-Sahil" mənzilinin II yolunda, "Nizami-28 May" mənzilinin I və II yollarında aparılan antikorroziya işlərini, 40 ədəd müxtəlif diametrlili diafraqmaların dəmir-betonla gücləndirilməsini, o cümlədən "Xətai-Cəfər Cabbarlı" və "Bakı soveti-Sahil" mənzillərinin II yollarında defektli tübinqlərin dəmir-beton köynəklə gücləndirilməsini qeyd

etmək olar. Bu siyahıya bir neçə yol mənzilində suaxarların təmirini, tunnel köynəyinin arxasına sement məhlulunun vurulması işlərini daxil etmək olar. Bu işlər bilavasitə qatarların hərəkət təhlükəsizliyini təmin etməyə yönəldilmişdir. Bunlardan əlavə "Xətai" stansiyasının maili gedişində çətinin sökülməsinə, çuqun tübinqlərin korroziyadan təmizlənməsini, astarlayıcı ilə rənglənməsi və alüminium profillərlə çətinin quraşdırılmasını, həmin stansiyada 26 sayılı şaxtada 2 ədəd ventilyasiya üçün köhnə özülün dağıdılıb çıxarılması və yenisinin quraşdırılması, eyni zamanda şaxta lüləsində çuqun tübinqlərin korroziyadan təmizlənməsi və astarlayıcı ilə rənglənməsini, ümumiyyətlə isə sonradan "28 May", "Bakı soveti", və "Nizami" stansiyalarının maili gediş çətinlərinin yenidən quraşdırılmasını da göstərmək olar. İri həcmli işlərdən "Nizami" stansiyasında 22 sayılı, "Bakı soveti" stansiyasında 5 sayılı, və "Sahil" stansiyasında 7 sayılı şaxtalarda şaxta lüləsinin keçid tunnelinə birləşmə hissəsinin, "Nizami" stansiyasında pylonların altlarında 18 ədəd metal diafraqmaların dəmir-betonla gücləndirilməsini göstərmək mümkündür.

Ötən il DAY-7, DAY-8, DAY-9-da aparılan əsaslı təmir işləri, "Bakı soveti" stansiyasında mərmər üzlüklərin dəyişdirilməsi, hərbişdirilmiş yanğından mühafizə şöbəsi üçün iki mərtəbəli inzibati binanın yenidən qurulması, maşinistlərin istirahət otaqlarının, iaşə kombinatının əsaslı təmiri, yol xidmətinin əsaslı təmir distansiyası üçün ikimərtəbəli inzibati və qarlı mübarizə qərargahı binalarının tikilib başa çatdırılması həmin distansiya işçilərinin nailiyyətidir.

METROPOLİTENDƏN İSTİFADƏNİN SƏMƏRƏLİ YOLLARI TEHRANDA MÜZAKİRƏ OLUNDU

Müasir ictimai nəqliyyatla bağlı qərarların strateji istiqamətinin daha geniş məzmun kəsb etməsindən irəli gələn "İctimai nəqliyyat 2020-ci ildə - görüntüdə fəaliyyətə doğru" layihəsi Beynəlxalq İctimai Nəqliyyat İttifaqı (BİNİ) tərəfindən 2003-cü ilin aprel ayından təqdim olunmuşdu. Layihənin müzakirəsi və əldə olunan nəticələrə BİNİ-nin 2005-ci ildə Romada keçiriləcək Ümumdünya konqresində yekun vurulacaqdı. İctimai nəqliyyatın fəaliyyəti bu gün bütün dünyanı düşündürən global məsələdir və bu sahədə araya gələn problemlərin həllində dəqiq surətdə əlaqələndirilmiş tədbirlərə ehtiyac böyükdür. Məsələnin həllində hərtərəfli və uzunmüddətli strateji fəaliyyətin, eləcə də ictimai nəqliyyatın işində marağı olan dairələrin tutduğu mövqeyin rolu əhəmiyyətlidir. BİNİ ictimai nəqliyyatın gələcəyi ilə bağlı problemlərin həllində və onun inkişafında əlaqələndirici rolunu genişləndirərək öz üzvü olan ölkələrin ictimai nəqliyyatının sabahı barədə öz rəy və təkliflərini sahə və komitələrin yığıncaqlarında mü-

daha edib, vahid rəyin formalaşdırılması yolunda çox mühüm addımlar etirdi. Bu mənada "İctimai nəqliyyat 2020-ci ildə - görüntüdə fəaliyyətə doğru" layihə çox əhəmiyyətli bir sənəd idi. Ötən bir il ərzində layihə BİNİ-nin müxtəlif komissiya və bölmələrində geniş müzakirə olunmuşdu.

Mayın 3-dən 5-nə kimi Tehranda BİNİ-nin 78-ci Metropolitenlər Assambleyası həmin layihənin müzakirəsi çərçivəsində növbəti seminar keçirdi. Seminarın mövzusu "Metropolitenlər sistemində kapital qoyuluşunun optimallaşdırılması və istismar xərclərinin azaldılması" idi. Seminarın işində Bakı metropoliteninin rəisi Tağı Əhmədov da iştirak etdi. İran səfərinin təəssüratlarını "Metro" qəzetinin oxucuları ilə bölüşən Tağı Əhmədov ilk növbədə Tehran metropoliteni haqqında danışdı.

İran paytaxtında metro tikintisinin əsası 20 il bundan əvvəl qoyulsa da, son üç ildə inşaat işləri daha böyük vüsət alıb. Tehran metrosunun 4 xəttinin 58 stansiyası vardı ki, bunlardan 23-ü yerin üstündədir. Stansiyaları gözəldir, memarlıq cəhətindən cəlbedicidir. Bizdən fərqli olaraq Tehran metrosunun yolları bir tuneldə salınmışdır. Yəni, hər iki istiqamətə hərəkət bir tunel daxilində təşkil edilib. Bu da inşaat xərclərinin nisbətən azaldılmasına imkan verir. Bu xərclər isə sərnişin daşınmasından alınan gəlirdən xeyli artıqdır və gediş haqqı təxminən bizdəki kimidir. Metro bələdiyyənin və dövlətin dotasiyası ilə işləyir. Sərnişindaşımanın həcmi bizim metropolitenlə nisbi müqayisədə xeyli azdır: gündə 700 min sərnişin daşınır. Stansiyaların sayı Sankt-Peterburq metrosu qədər olmasına baxmayaraq, daşımanın həcmi oradakından təqribən 2 dəfə aşağıdır. Yerüstü nəqliyyat həddindən artıq çoxdur və burada elektrik nəqliyyatına yer verilməyib. Bu da Tehran üçün ciddi ekoloji problem yaradır. Yerüstü nəqliyyatın orta sürəti saatda 20 km-dir və yollarda tez-tez tıxaclar yaranır. Buna görə də Tehranda metro xətlərinin inkişaf etdirilməsi günün aktual məsələsidir. Metro tikintisi bu gün İranın 6 ən iri şəhərində, o cümlədən Təbrizdə aparılır.

Seminara gəldikdə isə T.Əhmədov qeyd etdi ki, Tehranın "İstiqlal" grand otelinin "Dəryayə Nur" salonunda keçirilən tədbiri Moskva metropoliteninin rəisi D.Qayev açaraq iştirakçıları salamladı. Sonra giriş sözü ilə BİNİ-nin baş katibi H.Rat çıxış etdi. Dəvət olunan tərəfləri Tehran və şəhərətrafı dəmir yolları şirkətinin sədri və idarəetmə üzrə direktoru M.Haşemi təqdim etdi.

Həmin gün BİNİ və Metropolitenlər bölməsinin bir sıra inzibati məsələləri müzakirə olundu, 2003-cü ilin oktyabrında Afinada keçirilən 77-ci Metropolitenlər Assambleyasının protokolu və bu ilin noyabrında keçirilməsi nəzərdə tutulan konfransın mövzusu təsdiq edildi. Seminarda "Paris metrosunun 14-cü xəttində avtomatik idarə olunan qatarlara texniki xidmət". "Təhlükəsiz sərnişin qapıları", "Metronun işçi heyətinin daha sə-

mərəli idarə olunması üzrə prosedurlar", Moskvada yeni yüksək sürətli ictimai nəqliyyat sisteminin inkişafı, "Kopenhagen metrosunun maliyyələşdirilməsi", "Münhen metrosunun səmərəliliyinin artırılması üçün konkret tədbirlərin həyata keçirilməsi" və s. mövzularda mühazirələr oxundu.

BİNİ-nin 78-ci Metropolitenlər Assambleyasının iştirakçıları 2003-cü ildə Koreyanın Daequ metropolitenində baş verən yanğının səbəb və nəticələri barədə verilən məlumatla tanış oldular. Yanğın dünya metropolitenləri tarixində ən dəhşətli faciələrdən biridir. Yanğın çox böyük olmasa da o, 192 nəfərin həlakı və 148 insanın xəsarət alması ilə nəticələnib. Eyni zamanda bu ilin fevralında Moskvada baş vermiş terror aktı barədə məlumatlar da toplantı iştirakçılarının diqqətinə çatdırıldı.

Nürnberq metrosunda sərnişinlərin tələbinin ödənilməsinin analizi haqqında oxunan mühazirə xidmət mədəniyyətinin yüksəldilməsi və təhlükəsizliyin artırılması sahəsində görülən tədbirlərdə bizim üçün cəlbedici cəhət odur ki, Nürnberq metrosunun mütəxəssisləri də sərnişinlərin təhlükəsizliyinin təmin olunması işində monitorlara daha böyük üstünlük verirlər və bu üsuldən geniş surətdə istifadə edirlər. Belə ki, Nürnberq metrosunda sərnişin stansiyasının qapısından mənzilbaşına çatana kimi videomüşahidənin nəzarəti altında olur.

QATARLARIN DARTI GÜCÜNÜN ARTIRILMASI

Bakı metrosunun iki xəttinin bir səviyyədə kəsişməsi kimi böyük problem aradan qaldırmaq üçün nəzərdə tutulmuş "Cəfər Cabbarlı" stansiyasının istifadəyə verilməsindən 11 il keçməsinə baxmayaraq, bu keçid stansiyası hələ də təyinatı vəzifəsini yerinə yetirmək imkanında deyildi. Oradakı DA-10 yarımstansiyası da ikili funksiya daşmalı olduğu halda, yeni həm azaldıcı, həm də qatarların dartısına güc vermək üçün nəzərdə tutulsa da, ancaq birinci vəzifəni yerinə yetirirdi. Bunun da səbəbi layihədə yarımstansiyanın 10 kV-luq əsas qidalanma kabelinin "Ulduz" zavodunun qapalı paylama qurğusundan çəkilməsinin nəzərdə tutulmasında idi. Belə ki, zavodun tikintisi başa çatdırılmadığından layihəni həyata keçirmək mümkün olmadı. O vaxtlar 1 sayılı dartı yarımstansiyası "İçərişəhər-28 May-Gənclik", "28 May-Nizami" və "Cəfər Cabbarlı-Xətai" sahələrində qatarların dartısına lazım olan gücü yetərinə verirdi və bu səbəbdən də "DA-10" problemi arxa plana keçmişdi. Lakin 2002-2003-cü illərdə vaqon parkının genişlənməsi və bunun da nəticəsi olaraq hərəkət ölçülərinin artması göstərilən sahələrdə dartı gücünün də böyüməsi ehtiyacını araya gətirdi. Bu vəziyyətdə 1 və 2 sayılı dartı yarımstansiyalarının yükü 25 faiz artdı. Normadan artıq yük altında işləyən yarımstansiyalarda avadanlığın və kabel xətlərinin etibarlı işi təhlükə ilə üz-

üzə qaldı. Bu vaxt DA-10 yarımstansiyası yada düşdü. Yəni energetiklər yarımstansiyanın dartı fəaliyyətini təmin etməli idilər.

İlk növbədə dartı avadanlığının yerləşdiyi sahədə səliqə-sahman yaradılmalı idi. Enerji təchizatı distansiyasının işçiləri distansiya rəisi Qəşəm Tağıyevin rəhdərliyi altında bu işləri yerinə yetirdilər. Əsas işi yerinə yetirəcək elektrik mühafizə və avtomatika (EMA) distansiyasının mütəxəssislərinin rahat işləməsi üçün şərait yaradıldı. Buna qədər isə əsas güc kabelinin hansı mənbədən qidalanacağı məsələsi həll olunmalı idi. Yuxarıda qeyd olunduğu kimi, layihə üzrə bu işi görmək mümkün olmadı. Deməli, başqa mənbə tapmaq lazım idi. "Azərenerji" QSC-i belə bir mənbə kimi 215 saylı yarımstansiyanı təklif etdi. Tezliklə kabelçilər işə qoşuldu. EMA distansiyası laboratoriyasının işçiləri isə 825 voltluq paylayıcı qurğuda nizamlama işlərini yerinə yetirdilər. Beləliklə, DA-10 D-1 və D-2 dartı yarımstansiyalarının köməyinə gəldi.

İL MÜSBƏT DƏYİŞİKLİKLƏRLƏ YARI OLDU

Metropolitenin işində müsbət dəyişikliklər ilk növbədə özünü hərəkət cədvəlinə 100 faiz əməl olunmasında göstərir. Cədvəlin təmin olunması isə bilavasitə onun qatarlar tərəfindən təmin olunmasından asılıdır. Bunun üçün isə vaqon parkı hər bir anda xəttə qatar verməyə hazır olmalıdır. Nasazlığa görə xətdən çıxarılan qatarın əvəzinə verilməyə qatırı olmayan, yəni qatar ləğvinə yol verən deponun işini qənaətbəxş saymaq olmaz. İlin əvvəlində hər həftə 3-5 qatarın ləğvi "Nərimanov" elektrik deposu üçün artıq normal hala çevrilmişdi. Doğrudur, əvvəlki illərlə müqayisədə bu, bir neçə dəfə aşağı rəqəmdir. Amma deponun maddi-texniki bazasının möhkəmləndirilməsi, təmir, onun keyfiyyətinin yüksəldilməsi üçün ayrılan vəsaitin həcmi, vaqon parkının yeniləşdirilməsi metropoliten rəhbərliyinə lokomotivçilər qarşısına daha böyük vəzifələr qoymasına haqq qazandırır. Belə ki, qatar ləğvi ifadəsi hesabatlarda yer almamalı idi. İlin ortalarına yaxın depo əməkçiləri qarşıya qoyulan bu vəzifənin öhdəsindən gəldilər. Deponun həftəlik hesabatlarında "qatar ləğvi olmayıb" ifadəsi artıq tez-tez işlədilməyə başladı. Bu, əlbəttə, ilk növbədə metropoliten rəhbərliyinin vaqonların təmir bazasının möhkəmləndirilməsinə böyük diqqətinin nəticəsi idi. Amma depo kollektivinin vaqonların təmir texnologiyasının təkmilləşdirilməsi, profilaktika işlərinin keyfiyyətinin yüksəldilməsi sahəsində həyata keçirdikləri tədbirlərin də faydası qeyd olunmalıdır. Qatarların təmir prosesinə, təmirin keyfiyyətinə nəzarət işinə maşinistlərin cəlb olunmasının faydası xüsusilə böyük oldu. Artıq vaqon arabacığının çərçivəsini yuyub təmizləyən və ya qanovda vaqonaltı avadanlığı yoxlayan maşinisti görmək adi hala çevrilmişdi.

Təlimatçı-maşinistlər tərəfindən qatar sürücülərinin mənəvi-psixoloji vəziyyətinə operativ surətdə reaksiya verilməsi işlərin müsbət istiqamətini müəyyənləşdirən ikinci amildir. Aydındır ki, şəxsi problemlərin ağır yükü altında olan maşinisti xəttə buraxmaq böyük riskdir. Buna görə də xidmət rəhbərliyi həmin adama mümkün olan köməyi göstərməyə çalışır, hətta lazım gələrsə, onun bir neçə günlüyə işdən uzaqlaşdıraraq istirahət etməsinə şərait yaradırdı. Peşə biliklərinin mütəmadi olaraq artırılması da qarşıya qoyulan əsas vəzifənin yerinə yetirilməsində əhəmiyyətli rol oynayıb. Əyani vəsaitlərlə zəngin olan texniki kabinet və peşəkar mütəxəssis-pedaqoqların məşğələləri yüksək səviyyədə keçirməsi qatar heyətinin texniki biliklərinin möhkəmləndirilməsinə böyük kömək göstərirdi. Orada müntəzəm surətdə keçirilən məşğələlər və qəza oyunları maşinistlərdə ekstremal vəziyyətlərdən bacarıqla çıxmaq səriştəsi yaradırdı. Yeraltı yolların iş ahəngi həm də yolun özünün vəziyyətindən xeyli asılıdır. Yol həm də hərəkətin təhlükəsizliyinin təmin olunmasında mühüm amillərdəndir. 2000-ci illərin əvvəllərində metropolitenimizdə yolun vəziyyətinin yaxşılaşması sahəsində görülən işlərin nəticələrini təkcə texniki sənədlərdəki rəqəmlər əks etdirmirdi, bunu həssas sərnəşinlər də hiss edirdilər.

Yollarımızda nöqsanların sayının ildən-ilə azalmasında dəqiq və keyfiyyətlə aparılan diaqnostikanın mühüm rolu vardı. Bu işlə yol xidmətinin yolun vəziyyətinə nəzarət və diaqnostika bölməsi məşğul olur. Bölmə metropolitençilərə yaxşı tanış olan yolölçən vaqon-laboratoriyasının əsasında yaradılıb. Xidmət rəhbərliyi bu sahənin fəaliyyətinə böyük əhəmiyyət verərək onun genişləndirilməsinə, texniki cəhətdən müasir avadanlıqla təchiz edilməsinə nail oldu. Burada bölmə rəisi, uzun illər yolölçən vaqonun işinə rəhbərlik edən Arif Bayramovun xidmətləri xüsusi qeyd olunmalıdır. Bölmə ötən il Sankt-Peterburqdan alınmış 2 ədəd "Avikon-01" defektoskopu ilə təchiz olunmuşdu.

Sankt-Peterburqdakı "Radioavionika" Açıq Səhmdar Cəmiyyəti 1995-ci ildən dəmir yollarının diaqnostikası üzrə cihazların istehsalı ilə məşğul olurdu. Müəssisənin əsas məhsullarından olan "Avikon-01" defektoskopu son 5 ildə Rusiya və bir sıra xarici ölkələrdə sınaqdan çıxmış və bəyənilmiş gərəkli cihazdır. O, əvvəlki defektoskoplardan nəzarətin üç üsulu - əks-səda, ayna-kölgə və ayna üsulunun tətbiqi, rels başlığının işlək və qeyri-işlək tillərini eyni zamanda müayinə etmək imkanı, əvvəlki defektoskopların aşkar edə bilmədiyi qüsurları görmək və onları registr sisteminə qeyd etmək və bu nöqsanları maye-kristal ekranda əks etdirmək xüsusiyyəti ilə fərqlənirdi. Registr sisteminin özəlliyi ondadır ki, yolda aşkar edilib ekranda əks olunan və əks olunmayan bütün nöqsanlar registrin yaddaşına yazılır. Çox kiçik və elə bir əhəmiyyət kəsb etməyən nöqsanlar ekranda görünməz olsa da, registrin yaddaşından kənar qal-

mır. Sonra istənilən vaxt registri kompyutərə qoşmaqla həmin qüsurları nəzərdən keçirmək mümkündür. Digər tərəfdən cihaz onu idarə edən operatorun işini də nəzarət altında saxlaya bilir. Yəni, operator sahədən cihazı söndürərək və ya "pauza" vəziyyətində keçə bilməz. Belə hallar registrin yaddaşına həkk olunur. Operatorun nə vaxt işə başlaması, hər hansı piketi nə vaxt keçməsi qeydə alınır. Yolun diaqnostikləri 2004-cü ildə 2 ədəd daha mükəmməl "Avikon-01MR" defektoskopu ilə təmin olundular. Yeni cihazlar relsin həm işlək, həm də qeyri-ışlək hissəsini eyni vaxtda müayinə edə bildirdilər.

İşin keyfiyyətinin yaxşılaşdırılması təkcə yeni texnikanın tətbiqinin nəticəsi deyil. Mühəndis təfəkkürünün bəhrəsi hesabına da işdə müsbət məqamlar əldə edildi. Onlardan birinin müəllifi elə yolun vəziyyətinə və diaqnostikasına nəzarət bölməsinin rəisi Arif Bayramov idi. Təmas relsinin asılılıq vəziyyətini yoxlayan mütehərrik şablonun işinə əlavə etdiyi yenilik bu baxımdan maraqlı kəsb etdi. Əvvəllər həmin şablon-arabacığın göstəricisi operator tərəfindən qeydə alınır idi. Yəni, arabacıqdakı cihaz hər hansı bir nöqsana qarşı reaksiya verən kimi, operator onu öz dəftərçəsinə qeyd edirdi. Burada dəqiqliyə tam inam yox idi. Belə ki, operator hər hansı bir nöqsanı səhvən və yol ustasının xahişi ilə qeydə almaya bilərdi, amma A.Bayramovun təklif etdiyi lentəyazma qurğusu belə halları istisna edirdi.

Yeraltı şəhərin mikroiqlim şəraiti həm sərnişinlərə mədəni xidmət, həm də tunel avadanlığının saxlanması baxımından olduqca əhəmiyyətli məsələdir. Bakı metropoliteninin ventilyasiya sistemi dövrünə görə müasir texnologiyalarla idarə olunurdu. Bütün ventilyasiya avadanlıqları kompyuterlə işləyirdi. Bu sistem ventilyatorların avtomatik qoşulmasını təmin edir, onların işinə nəzarəti həyata keçirirdi. Amma ventilyatorların işinə gəldikdə isə 2000-ci illərin əvvəllərində artıq bir sıra problemlər özünü göstərməyə başladı. Bu, hər şeydən əvvəl, ventilyatorların texniki vəziyyəti ilə əlaqədar idi. 60-70-ci illərdə qurulmuş "VOMD-2" və "SAQİ" tipli ventilyatorların istismar müddətləri artıq başa çatmışdı. Ventilyasiya qurğularımız Bakı metropoliteni rəisinin təsdiq etdiyi cədvəl üzrə işləsə də bu məsələ problemsiz ötüşmürdü. Mikroiqlim laboratoriyasından alınan məlumatlar da bəzi sahələrdə ventilyatorların işində məhsuldarlığın aşağı olduğunu göstərirdi. Onların səmərəliliyinin artırılmasından ötrü bu avadanlıqları yeniləri ilə əvəz etmək lazım idi. Bu məsələ ilə əlaqədar Sverdlovsk vilayətinin Artyomovsk şəhərindəki "Venkon" Açıq Səhmdar Cəmiyyəti Bakı metropoliteninə öz məhsullarını təqdim etdi. "Venkon" Rusiya Federasiyasında MDB metropolitenləri üçün ventilyasiya avadanlıqları və onlardan ötrü ehtiyat hissələr hazırlayan yeganə müəssisədir. Orada istehsal olunan ventilyatorlar bir çox metropolitenlərdə sınaqdan

uğurla çıxıb. Xeyli yüngül konstruksiyaya malikdirlər. Metal tutumları azdır, elektrik enerji sərfiyyatı aşağıdır. Qiymətdə də başqa ölkələrin məhsulları ilə müqayisədə sərfəlidir.

Bakı metropoliteni 2008-ci ilə kimi xidmət müddəti ötmüş 16 ventilyatorun dəyişdirilməsini planlaşdırırdı. Bunun üçün Artyomovskdakı zavodla intensiv danışıqlar başladı.

AZƏRBAYCAN DÖVLƏTÇİLİYİNDƏ ƏLAMƏTDAR HADİSƏ

İyulun 13-də Rabitə evində Azərbaycan siyasi fikir və fəaliyyət tarixinin ən görkəmli nümayəndəsi, dövlət quruculuğu sahəsində bənzərsiz şəxsiyyət olan ümummilli lider Heydər Əliyevin respublikada hakimiyyətə gəlməsinin 35-ci ildönümünə həsr olunmuş təntənəli yığıncaq keçirildi. Yığıncağı açan metropoliten rəisi Tağı Əhmədov bu əlamətdar hadisənin ölkəmiz üçün böyük əhəmiyyətini qeyd edərək, xatirəsi xalqın qəlbində həmişə yaşayacaq böyük öndərin həyatı və siyasi fəaliyyəti barədə məruzə ilə çıxış etdi.

- Böyük şəxsiyyət, ümummilli liderimiz Heydər Əliyevin həyatı və fəaliyyəti o qədər zəngin, o qədər çoxşaxəlidir ki, bu fəaliyyəti bir çıxış çərçivəsində əhatə etmək mümkün deyil. H.Əliyevin nəinki 35 illik, hətta bir günlük fəaliyyəti belə, geniş elmi əsərlərin mövzusudur. Azərbaycan Kommunist Partiyası Mərkəzi Komitəsinin 1969-cu il iyul plenumunda Heydər Əliyev respublika kommunistlərinə rəhbər seçildi. O zaman məhz Heydər Əliyevin hakimiyyətə gəlişi ilə respublikanın həyatında sürətli yüksəliş və tərəqqi dövrü başladı. Onun yorulmaz fəaliyyətinin nəticəsidir ki, 70-80-ci illərdə Azərbaycan keçmiş SSRİ məkanında ən öndə gedən respublikalardan biri oldu. Məhz həmin illər ərzində Bakıda və respublikanın hər yerində böyük quruculuq və abadlıq işləri vüsət aldı.

Heydər Əliyev təhsilin, elmin, mədəniyyətin yüksəlişinə xüsusi fikir verirdi. 1972-ci ildə C.Naxçıvanski adına ixtisaslaşdırılmış hərbi məktəbin açılması Azərbaycanda professional hərbi təhsilin bünövrəsini qoydu.

Heydər Əliyev vacib sənaye obyektlərinin Bakıda tikilməsinə böyük önəm verir və buna səy göstərirdi. Bakı məişət kondisionerləri zavodunun, Bakı Dərin Özüllər Zavodunun və sair bu kimi obyektlərin Bakıda tikilməsinə nail olmaqla, bu gün Azərbaycanda iqtisadiyyatın intensiv inkişafına zəmin yaratdı.

Heydər Əliyev 1982-ci ilin axırlarında Moskvaya, keçmiş SSRİ-nin ali siyasi və dövlət rəhbərliyinə irəli çəkildi. O, yüksək vəzifə səlahiyyətlərindən istifadə edərək, Azərbaycanın tərəqqisi üçün əlindən gələni etdi.

1993-cü ilin may-iyun aylarında respublikada xaos, hakimiyyətsizlik hökm sürəndə, ölkə dövlət böhranı qarşısında qalanda, Heydər Əliyev xalqın və o zamankı dövlət rəhbərlərinin xahişi və təkidi ilə ikinci dəfə hakimiyyətə qayıtdı. Siyasi bacarığı, yüksək idarəçilik istedadı sayəsində ölkəni vətəndaş müharibəsi təhlükəsindən, ictimai-siyasi pərakəndəlikdən xilas edə bildi. Azərbaycanda güclü, daxili və xarici düşmənlərə layiqli cavab verə biləcək nizami milli ordu yaradıldı. Azərbaycan bütün sahələrdə inkişaf etməyə başladı. Daxili və xarici siyasət, iqtisadiyyat, elm, mədəniyyət, təhsil, idman və digər sahələrdə böyük irəliləyişlər, uğurlar əldə olundu.

Respublikanın idarəetmə sükanı arxasına keçdiyi ilk günlərdən ölkənin iqtisadi inkişafında yaranan yüksəliş özünü Bakı metropoliteninin fəaliyyətində də hiss etdirdi. Bu, həm də Bakının yeraltı yollarının inkişafına, yeni xətlərin və yeraltı sarayların tikintisinə də aiddir. Onun respublika rəhbərliyinə gəlişindən sonra, metropolitenin tikintisində yeni bir dövrün başlanğıcı qoyuldu. Heydər Əliyev bütün mənalı həyatını öz xalqına bəxş etmişdir. Onun siyasi və dövlət xadimi kimi zəngin fəaliyyəti Azərbaycanın tarixində dərin iz buraxmışdır. Azərbaycan xalqının hələ neçə-neçə nəsli Heydər Əliyevin zəngin siyasi irsindən faydalanacaqdır. Azərbaycan xalqının milli lideri, müdrik rəhbər və dahi şəxsiyyət Heydər Əliyevin əziz xatirəsi bütün Azərbaycan xalqının, xüsusilə də Heydərsevərlərin qəlbində əbədi yaşayacaqdır.

"XƏTƏİ" STANSİYASINDA REKONSTRUKSIYA

"Xətəi" Bakı metropoliteninin birinci növbəsinə aid dərinözüllü stansiya yadır. O, mürəkkəb hidrogeoloji şəraitdə tikilib. Stansiyanın aqressiv mühitdə yerləşməsi onun tikintisində olduğu kimi, istismarında da vaxtaşırı problemlərin yaranmasına səbəb olurdu. Uzunmüddətli istismar dövründə stansiyanın maili gedişinin və ikinci stansiya yolunun asboşifer suötürücü çətinin yükdaşıyan konstruksiyaları və birləşmə elementləri belə mühitin təsirindən korroziyaya uğrayaraq yükdaşıma qabiliyyətini itirmişdi. Çətinin arxasındakı axıntıları ləğv etmək, həmçinin bərkitmə elementlərini nəzarət altında saxlamaq mümkün olmadığından çətinin suvaq hissəsində tez-tez yaş ləkələr yaranırdı. Bu səbəbdən stansiyada mütəmadi olaraq hissə-hissə təmir işləri aparılırdı. Çətinin yükdaşıyan konstruksiyalarının funksional qabiliyyətinin itməsi nəticəsində onların düşmə təhlükəsi ilk dəfə 2000-ci ilin sentyabrında stansiyanın maili gedişində özünü göstərdi. O zaman stansiya bağlandı, maili gedişin köhnə asboşifer çətiri söküldü. Yeni çətinin daha yüngül və sökülüb-yığılan dü-

ralüminium profillərlə qurulması qərara alındı. Bu iş 6 ay müddətində başa çatdırıldı. Bunun ardınca 2002-ci ilin avqustunda "Nizami" və "Sahil" stansiyalarında, 2003-cü ilin avqustunda isə "28 May" və "Bakı soveti" stansiyalarında maili gedişlərin çətirliəri də rekonstruksiya olundu.

Sonrakı müşahidələr göstərdi ki, eyni hal dərinözüllü stansiyaların stansiya yollarında və orta zallarında da mövcuddur. "Xətəi" stansiyasının II yolunun çətiri daha təhlükəli vəziyyətdə olduğuna görə burada da onun rekonstruksiya edilməsi qərara alındı. 2004-cü ilin mayında köhnə çətir söküldü. Sökülmə zamanı məlum oldu ki, çətiri mövcud şəraitdə istismar etmək qeyri-mümkündür.

Maili gedişlərdən fərqli olaraq stansiya yolunun çətinin sökülməsi zamanı stansiyanın sərnişinlərin giriş və çıxışı üçün bağlanmasına ehtiyac yoxdur. İşlər yalnız gecə növbəsində görüldü. Yeni çətinin quraşdırılmasından ötrü duralüminium profillər sifariş edildi. Yaranmış fasilədən istifadə edərək əsaslı təmir xidmətinin işçiləri tərəfindən stansiya yolunun çuqun tübinqlərdən ibarət tunel geyimi korroziyadan təmizləndi və korroziya əleyhinə boya ilə rəngləndi.

Quraşdırma işləri tunel qurğuları və əsaslı təmir xidmətlərinin çilingərləri tərəfindən yerinə yetirildi.

METROMUZUN İLK BEYNƏLXALQ MÜKAFATI



İspaniyanın paytaxtı Madriddə Beynəlxalq Ticarət Liderləri Klubu ticarət və xidmət sahəsində ən yüksək nəticələrə nail olan müəssisələrin oktyabr ayında keçirilən mükafatlandırma mərasimində Bakı metropoliteni "Qlobal



keyfiyyətin idarə olunmasına, yüksək xidmət səviyyəsinə görə” mükafata layiq görüldü. Ticarət liderləri klubu "(Trade Leader's Club) sahibkarlar assosiasiyası olub, öz sıralarında müxtəlif sahə və təmayüllü, habelə böyük və kiçik nəqliyyat müəssisələrinin rəhbərlərini birləşdirir. Bu təşkilat müxtəlif ölkələrin böyük biznes nümayəndələri arasında əlaqələrin möhkəmləndirilməsinə xidmət edir. Klub 34 illik fəaliyyəti dövründə dünyanın 16 mindən yuxarı firma və müəssisəsini birləşdirən ən nüfuzlu biznes cəmiyyətlərindən birinə çevrilib.

Yeni minilliyin nəqliyyat üzrə VII beynəlxalq mükafatına son illər sərnişinlərə göstərilən xidmət mədəniyyətinin yüksəldilməsində əldə etdiyi nailiyyətlərə görə Bakı metropoliteni layiq görüldü. Mükafat və "Global keyfiyyətin idarə olunması" qızıl döş nişanı mərasimdə iştirak edən Bakı metropoliteninin rəisi Tağı Əhmədova təqdim olundu. Bu, metropolitenimizin xidmət sahəsində əldə etdiyi nailiyyətlərin beynəlxalq aləmdə təsdiqi idi.

XƏTTƏ YENƏ DƏ YENİ QATARLAR ÇIXIR

Sentyabrın 3-də və oktyabrın 20-də "Nərimanov" elektrik deposundan xəttə daha yeni 15 vaqon buraxıldı. Hər iki tədbir həmişə olduğu kimi, təntənəli mitinqlə başladı. Toplaşanlar qarşısında çıxış edən Bakı metropoliteninin rəisi Tağı Əhmədov metropolitençiləri təbrik etdi, bizə bu sahədə dəstək göstərilməsi və yardım olunması ilə əlaqədar ölkə rəhbərliyinə müəssisə kollektivinin minnətdarlığını bildirdi. Müəssisənin rəhbəri həm də xəbər verdi ki, Bakı metropoliteni bu yaxınlarda əla keyfiyyətli xidmətə görə İspaniyanın paytaxtı Madriddə yüksək mükafata layiq görülüb.

Respublika Baş nazirinin yığıncaqda çıxış edən müavini Abid Şərifov yeni vaqonların xəttə buraxılması münasibətilə kollektivi təbrik etdi və bildirdi ki, belə hadisələr metropolitəndə artıq ənənəyə çevrilib və son üç ildə metropolitənə 75 yeni vaqon gətirilib. O qeyd etdi ki, metropolitençilər xidmət mədəniyyətinin və hərəkət təhlükəsizliyinin səviyyəsinin yüksəldilməsinə, stansiyaların daha yüksək estetik səviyyədə saxlanılmasına böyük diqqət verməlidirlər.

Yeni vaqonların Moskvadan Bakıya gətirilməsində bilavasitə iştirak etmiş təlimatçı-maşinist İsmayıl Maxanov minnətdarlıq sözləri ilə çıxış etdi. Sonra Tağı Əhmədov və Abid Şərifov qırmızı lenti kəsdilər və təntənə iştirakçıları yeni vaqonların xəttə buraxılışını gurultulu alqışlarla qarşıladılar.

METRO TUNELLƏRİ HAQQINDA KİTAB Müəlliflərdən biri Bakı metropolitenindədir

Aprel ayında yol və tunel qurğuları xidmətlərinin rəhbərlərinin Bakıda keçirilmiş toplantısının qərarına uyğun olaraq "Metropolitenin süni qurğuları" kitabının redaksiya heyətinin növbəti iclası oktyabr ayının əvvəlində Moskva şəhərində keçirildi. Redaksiya heyətinin iclasında heyət üzvləri - Yuri Suşkeviç (Kiyev metropoliteni tunel qurğuları xidmətinin baş mühəndisi), "Metro" Beynəlxalq Assosiasiyasının baş texnoloqu Vyaçeslav İvanov, Moskva metropoliteni tunel qurğuları xidmətinin rəisi Nikolay Babuşkin, Sankt-Peterburq metropoliteni tunel qurğuları xidmətinin rəisi Yevgeni Kozin və Bakı metropoliteni əsaslı təmir xidmətinin rəisi Arif Rəsulov iştirak etdilər.

Hər bir iştirakçı ona tapşırılmış fəsil üzrə gördüyü işlər barədə məlumat verdi. İşlənmiş materiallar müəlliflər tərəfindən oxunub, müzakirə edilmiş, yekun variantda təsdiq olunmuşdu. Kitabın "Metropolitenlər və onların tikintisi haqqında məlumat", "Geologiya və hidrogeologiya", "Yeraltı qurğulara düşən yüklər və aqressiv təsirlər", "İnşaat materialları, onların növləri və xüsusiyyətləri", "İstismarda olan metropolitəndə hidroizolyasiya problemləri və onların həlli", "Süni qurğuların cari saxlanması və təmiri" fəsilləri artıq hazır idi.

Ən ağır və vacib hissə sayılan "Tunellərin rekonstruksiyası" fəslində iş başlanmışdı. Bu fəsildə tunellərdə baş verən qüsurların təsnifatı verilir, tunel geyiminin gücləndirilməsi və rekonstruksiyası üzrə hazırda mövcud olan bütün metodlar sadalanırdı. Kitabda 150-dən artıq sxem və illüstrasiya verilirdi. Toplantının sonuncu günü görülmüş işlər barədə "Metro" Beynəlxalq Assosiasiyasının prezidenti Yevgeni Dubçenkoya məlumat verildi. Kitabın yekun variantda müzakirəsi və çapa imzalanması ən gec 2005-ci ilin may ayında Kiyev şəhərində olacaqdı.

YAP YASAMAL RAYON TƏŞKİLATININ V KONFRANSI

Oktyabrın 16-da Milli Elmlər Akademiyası binasının iclas zalında YAP Yasamal rayon təşkilatının V konfransı keçirildi. Konfransda Bakı metropolitenindən 40 nümayəndə iştirak edirdi. Tədbir başlamazdan əvvəl ümummilli lider Heydər Əliyevin xatirəsi bir dəqiqəlik sükutla yad edildi, Dövlət Himni səsləndi. Giriş sözü ilə çıxış edən YAP Yasamal rayon təşkilatının sədri Fikrət İsmayılov konfrans iştirakçılarını salamladı və onları ramazan ayının başlanması və 18 oktyabr - Dövlət Müstəqilliyi günü mü-

nasibətilə təbrik etdi. Natiq ötən illərlə müqayisədə YAP-da baş verən müsbət dəyişikliklər barədə konfrans iştirakçılarına məlumat verdi. Konfransın gündəliyinə YAP Yasamal rayon təşkilatının təşkilat şurasının yeni tərkibinin və sədrinin, nəzarət-təftiş qrupunun üzvlərinin və sədrinin, qadınlar şurası üzvləri və sədrinin, gənclər şurası üzvləri və sədrinin seçilməsi və s. məsələlər daxil edilmişdi. F.İsmayılov çıxışında rayon təşkilatı üzvlərinin sayının artıq 17000 nəfərə çatdığını və bunların əksəriyyətinin gənclər olduğunu söylədi. Partiya təşkilatının sosial tərkibinin 8950 nəfərinin ali təhsilli, 380-nin elmlər doktoru, 1100-nün elmlər namizədi, 25-nin Milli Elmlər Akademiyasının müxbir üzvü, 14-nün isə Milli Məclisin deputatı olduğunu bildirdi. IV konfransdan sonrakı müddətdə rayon təşkilatının ideoloji, təşkilati, mətbuat və informasiya, qadınlar və gənclərlə iş üzrə 4 bölməsi yaradılmış, 76 iclas keçirilmişdir ki, onlardan 14-ü təşkilat üzvlərinin iclası olmuşdur. Burada partiya sıralarına qəbul, qadınlar və gənclərin partiyaya cəlb olunmasının fəal təşkil edilməsi və bir sıra digər məsələlər müzakirə olunmuşdur. 150 ilk partiya təşkilatından 6 təşkilata yarıtmaz işinə görə yeni sədr seçilmişdir. Məruzəçi bu müddətdə partiya sıralarına 6850 nəfərin qəbul olduğunu, onların da əksəriyyətini gənclərin təşkil etdiyini qeyd etdi.

YAP Yasamal rayon təşkilatında Heydər Əliyevin həyat fəaliyyətini əks etdirən Heydər Əliyev muzeyi və məktəbinin yaradıldığı, BDU-nun professorları tərəfindən Heydər Əliyevə həsr olunmuş monoqrafiyaların nəşr edildiyi xüsusilə vurğulandı.

Sədr üzvlük haqlarının yığılması ilə bağlı iradlarını da bildirdi. O, belə təşkilatlardan bəzilərinin cəzalandırılmasını, bəzilərinin isə ləğv edilməsini təklif etdi. Məruzəçi ümummilli lider Heydər Əliyevin çağırışı ilə ənənə halını almış məcburi köçkün və qaçqınlara yardım göstərilməsindən, onlarla görüşlərin keçirilməsindən də geniş söhbət açdı. Yardım edən təşkilatlar arasında Bakı Metropoliteni İdarəsinin də adı ön sıralarda çəkildi. Natiq rayon partiya təşkilatının təşəbbüsü ilə konsert proqramlarının, idman turnirlərinin keçirilməsi barədə də danışdı.

Konfransda Torpaq və Xəritəçəkmə Komitəsinin sədri Hikmət Məmmədov, Milli Akademik Dram Teatrının aktrisası, Xalq artisti Məleykə Əsədova, YAP idarə heyəti və siyasi şurasının üzvü, BDU-nun rektoru Abel Məhərrəmov, Milli Məclisin deputatı Kərim Kərimov, idarə heyətinin üzvü, Yasamal Rayon İcra Hakimiyyətinin başçısı Azər Əliyev və başqaları çıxış edərək partiyanın ölkənin ictimai-siyasi həyatındakı rolundan söz açdılar, gənc Heydərçilər ümummilli lider Heydər Əliyevə, Prezident İlham Əliyevə, YAP-a həsr olunmuş şeirlər söylədilər.

Milli Məclisin sədri Murtuz Ələsgərov çıxış edərək partiyanın yaranma tarixindən, inkişaf yolundan və respublikamızın ictimai-siyasi həyatında-

kı rolundan danışdı. Murtuz Ələsgərov Prezident İlham Əliyevin dövlət başçısı kimi birillik fəaliyyətinə toxunaraq bildirdi ki, bu müddətdə ölkə iqtisadiyyatı sürətlə inkişaf etmiş, əhalinin sosial rifahı yüksəlmiş, hər bir sahə üzrə maaşlar habelə, dövlət büdcəsinin gəlir və xərcləri artmış, çoxlu iş yerləri açılmışdır.

Təşkilatın 4-cü konfransdan ötən müddətdəki fəaliyyəti qənaətbəxş hesab olundu. 101 nəfər təşkilat şurasına, 9 nəfər nəzarət-təftiş qrupuna, 23 nəfər gənclər təşkilatının heyətinə, 23 nəfər qadınlar şurasına üzv seçildi. Bakı metropolitenindən Tağı Əhmədov, Sədaqət Əhmədova, Arif Qibləliyev, Rizvan Bayramov təşkilat şurasına, Anar Mustafayev və Anar Həsənov isə gənclər təşkilatı heyətinə üzv seçildilər.

Fikrət İsmayılov yenidən YAP Yasamal rayon təşkilatının sədri seçildi, Prezident İlham Əliyevə müraciət qəbul edildi.

BAKİ METROPOLİTENİ-37

Noyabrın 5-də Rabitə evində Bakı metropoliteninin 37-ci ildönümünə həsr olunmuş yığıncaq keçirildi. Bütün xidmət və bölmələrin nümayəndələri həmin əlamətdar hadisəyə münasibətlərini bildirməyə, metronun tarixi ilə bağlı xatirələrdən söz açmağa, ötən 37 il ərzində qazandığımız uğurlardan danışmağa toplaşmışdılar.

Yığıncaq iştirakçıları bir dəqiqəlik sükutla unudulmaz ümummilli liderimiz Heydər Əliyevin xatirəsini yad etdilər. Bakı metropoliteninin rəisi Tağı Əhmədov metronun yaranması və inkişafında ümummilli liderimizin böyük rolundan söz açaraq qeyd etdi ki, Bakı metropoliteninin 35 illiyinə həsr olunmuş tənənəli mərasimdə onun iştirakı, parlaq nitqi, bir sıra işçilərimizin orden və medallarla təltif edilməsi haqqında fərmanı metropoliten tarixinin parlaq səhifələrindəndir. Ölkəmizin rəhbərliyi metropolitenə böyük diqqət verir və qayğı göstərir. Ümummilli liderimiz Heydər Əliyevin kursunu onun layiqli varisi İlham Əliyev inamla davam etdirir. Sonra Tağı Əhmədov qeyd etdi:

- Son 3 il ərzində Bakı metropoliteni üçün 75 yeni vaqon alınmışdır. Ümidvarıq ki, həmin proses davam etdiriləcəkdir. Müəssisəmizin kollektivi bu qayğıya yeraltı nəqliyyatın işinin təkmilləşdirilməsilə, işinin dinamikliylə cavab verir. Bakı metropoliteni BINİ-nin, MDB metropolitenlərini birləşdirən "Metro" Beynəlxalq Assosiasiyasının üzvüdür. Lap bu yaxınlarda İspaniyanın paytaxtı Madrid şəhərində Bakı metropoliteninə sərnişinlərə nümunəvi xidmətə və əla servise görə beynəlxalq mükafat təqdim olunmuşdur. Bu da bütün kollektivin, xidmət və bölmələrin əməyinə verilən ən yüksək qiymətdir.

Metropolitenimizin uğurlarından danışan müəssisə rəhbəri yeraltı yol-

larımızın yüksək texniki təchizatını, əməkçilərimizin əmək şəraitinin və məişətinin yaxşılaşdırılması üzrə görülən işləri qeyd etdi, metronun bütün sahələrində baş verən dəyişikliklərə diqqəti cəlb etdi:

- *Metropolitenimiz get-gedə cavanlaşır, yeniləşir. Biz bundan sonra da bütün işçilərimizin sosial rifahının yüksəlməsi üçün çalışacağıq. Gənc metropolitençilərə zəngin təcrübəsini həvəslə öyrədən veteranlarımızın müəssisəmizin inkişafında böyük rolu var.*

Bakı metropoliteninin rəisi yığıncaqda metropolitenin beş işçisinə - İMB və rabitə xidmətinin baş mühəndisi Fərrux Cəfərova, əsaslı təmir xidmətinin baş mühəndisi Sabir Cəbiyevə, "Nərimanov" elektrik deposunun baxıcı çilingəri Rəşid Məmmədova, maşinist Güloğlan Mikayılova, elektromexanika xidmətinin böyük elektrik mexaniki Sabir Əliyevə təntənəli surətdə "Fəxri dəmiryolçu" döş nişanlarını təqdim etdi.

Metronun açılışı, onun 37 il ərzindəki nailiyyətləri haqqında danışan müxtəlif xidmət və bölmələrin nümayəndələrindən tunel qurğuları xidmətinin ustası Tahir Səttarovun şeirləri alqışlarla qarşılandı, İMB və rabitə xidmətinin mühəndisi Rəhilə Ramazanovanın, elektrik təchizatı xidmətinin böyük elektrik mexaniki Zemfira Ağazadənin, elektromexanika xidmətinin böyük ustası Reyhan Məmmədovanın, əsaslı təmir xidmətinin mühəndisi Xanım Fərzəliyevanın, tunel qurğuları distansiyasının rəisi Natiq Mustafayevin, yol xidmətinin distansiya rəisi Amil Nəsirovun, hərəkət xidmətinin baş mühəndisi Etibar İsayevin, "Nərimanov" elektrik deposunun radio sexinin böyük ustası Adıgözəl Əmrahovun, tunel qurğuları xidməti süni qurğularının təmirçisi Sabir Bəkirovun çıxışları böyük diqqət və maraqla dinlənildi.

Onlar öz kollektivləri adından bütün Bakı metropolitençilərini müəssisənin 37-ci ildönümü münasibətilə təbrik etdilər, əməkçilərə göstərilən qayğıya görə müəssisə rəhbərliyinə böyük minnətdarlıqlarını bildirdilər, yeni-yeni nailiyyətlər arzuladılar. Axırda müəssisənin veteranı olan qadınlara tər çiçək dəstələri təqdim edildi.

YÜKSƏK DÖVLƏT MÜKAFATLARI TƏQDİM OLUNDU

Dekabrın 29-da Nazirlər Kabinetində yüksək dövlət mükafatlarının təqdim edilməsi mərasimi keçirildi. Baş nazir Artur Rəsizadə mərasim iştirakçılarını - tanınmış mədəniyyət işçilərini, elm xadimlərini, istehsalat sahələrinin nümayəndələrini səmimiyyətlə salamlayaraq, onlara öz arzularını bildirdi. Sonra A.Rəsizadə mükafatları təqdim etdi. Mükafatlandırılanlar arasında Bakı metropoliteninin 35 illik yubileyi münasibətilə ulu



öndər Heydər Əliyevin imzaladığı sərəncamla "Şöhrət" ordeninə layiq görülməsinə və mükafatlandırılmasına yönəldilmiş siyasi xəttini prezident seçkilərində xalqımız tərəfindən tam dəstəklənmiş Prezident İlham Əliyev uğurla davam etdirir.

Sonda baş nazir və mərasim iştirakçıları xatirə şəkli çəkirdilər. Bakı metropoliteninin 35 illik yubileyilə əlaqədar olaraq "Şöhrət" ordeni və "Tərəqqi" medalları ilə təltif olunan bir qrup metropolitençiyə mükafatları həmin gün metropoliten rəisi Tağı Əhmədov təqdim etdi.

Metropolitençilər yeni əsrin salnaməsinə daha bir uğurlu il əlavə etdilər. 2004-cü il hərəkətin təhlükəsizliyinin möhkəmləndirilməsi, sərnişinlərə göstərilən xidmət mədəniyyətinin yüksəldilməsi sahəsində çox böyük müvəffəqiyyətlərə imza atdılar. İl ərzində 129 milyon sərnişin daşınmışdı ki, bu da planda nəzərdə tutulduğundan 9 milyon çox idi. Hərəkətçilərin

bu nailiyyəti heç də təsadüfi deyildi. Onlar il ərzində hərəkətin təşkilinin ən optimal variantlarının axtarışını aparmışdılar. Bu müddətdə hərəkət cədvəli 3 dəfə dəyişdirilmişdi. Sərnişinlər üçün ən rahat cədvəlin tərtib edilməsi metroya axının həcmi nəzərəcarpacaq dərəcədə artırdı. Bu istiqamətdə görülən tədbirlər sırasında eskalatorların hərəkət rejiminin sərnişinlərin tələbinə uyğunlaşdırılması, stansiyaların sanitariya vəziyyətinin yaxşılaşdırılması, xidməti heyətin nizamnaməyə uyğun geyim formasına riayət edilməsinə nəzarətin gücləndirilməsini də qeyd etmək lazımdır. Sərnişinlərə göstərilən xidmət mədəniyyətinin səviyyəsi Ticarət Liderləri Klubu (Trade Leader's Club) Beynəlxalq Sahibkarlar Assosiasiyasının da diqqətindən kənar qalmadı. Metropolitenimiz "Qlobal keyfiyyətin idarə olunmasına, yüksək xidmət səviyyəsinə görə" mükafatına layiq görüldü.

"Nərimanov" elektrik deposunun kollektivi həm təmir, həm istismar sahəsində ilin əsas tapşırıqlarını yerinə yetiriblər. Yeni alınmış 5 qatar hesabına vaqon parkının yeniləşməsi hərəkət qrafikinə təmin olunması sahəsində lokomotivçilərin öhdəsinə düşən vəzifəni xeyli yüngülləşdirdi. Təmir bazasının möhkəmləndirilməsi üçün tələb olunan vəsaitin ayrılması təmirin keyfiyyətinin yüksəldilməsi ilə özünü doğrultdu. Qatarların nəsazlığa görə xətdən çıxarılması hallarının sayı qat-qat azaldı, qatar ləğvi isə metropolitenə nadir hadisəyə çevrildi.

Yol işçiləri il ərzində yolun üst quruluşunun yeniləşdirilməsi üzrə tədbirlər planına görə 4675 m rels, 1860 ədəd şpal, 363 gödək şpal, 248 tir dəyişdirilmiş, 170 şpal yenidən betonlanmışdılar. Yolların ümumi vəziyyəti 2.2 balla qiymətləndirilmişdi.

Yeraltı saraylarımızın ev sahibləri sayılan tunel qurğuları xidmətinin əməkçiləri il ərzində metronun süni qurğularının cari saxlanması, qatarların təhlükəsiz hərəkətinin təmin edilməsi, işçilərin əmək şəraitinin yaxşılaşdırılması üzrə mövcud təlimatların, həmçinin metropoliten rəhbərliyinin əmr və göstərişlərinin yerinə yetirilməsi sahəsində xeyli tədbir həyata keçirdilər. İlin nəzərəcarpacaq işləri sırasında "Xətai" stansiyasının ikinci yolunun asboşifer çatırının alüminium profillərlə yenidən yığılmasını, analoji işlərin dərinözüllü stansiyaların maili gedişində yerinə yetirilməsini, stansiyalarda dövrü təmir işlərini, "Bakı soveti" stansiyasının yerüstü vestibülünün vitrajının dəyişdirilməsini, tunellərdə ümumilikdə 1400 pm suaxarların bərpa olunmasını, 5, 7, 17, 44 sayılı şaxtalarda tunel örtüklərinin korroziyadan təmizlənməsini və digər bu kimi işləri qeyd etmək olar. Maili gedişlərdə, stansiya yollarında asbest-şifer çatırın alüminium profillərlə əvəz olunması barədə Bakı metropolitençilərinin təklifi BİNİ-nin texniki komissiyasına təqdim olunmuş və yüksək qiymətləndirilmiş və bu günə qədər də ən böyük iqtisadi səmərə verən təkliflərdən sayılır.

Əsaslı təmir xidməti il ərzində axıntıların ləğv edilməsi, suaxarların bərpası, tunel diafraqmalarının əsaslı təmiri, tunel örtüyünün arxasına sement məhlulunun vurulması və antikorroziya üzrə böyükhəcmli işləri yerinə yetirmişlər. Diafraqmaların təmiri çətin və əhəmiyyətli işlərdən sayılır. İl ərzində 5 diafraqma monolit dəmir-betonla gücləndirilmişdi.

Bundan başqa xidmət kollektivi bütün xidmət və bölmələrdə əsaslı təmir, yenidənqurma və inşaat işləri görmüşdilər. Stansiyaların görkəminin yeniləşdirilməsi, "Nərimanov" deposunda maşinistlərin istirahət otağının, "Memar Əcəmi" stansiyasında dartı-azaldıcı elektrik yarımstansiyasının (DAY-9), məişət kombinatının, yeməxananın təmiri, hərbi ləşdirilmiş yanğından mühafizə şöbəsinin köhnə binasının yerində tamamilə təzə bir binanın qurulması, birləşmiş emalatxanaların damının təmiri görülən işlərin tam siyahısı deyil.

Elektrik təchizatı xidməti də ili böyük nailiyyətlərlə başa vurdu. Energetiklər il ərzində yeraltı yolları elektrik enerjisi ilə fasiləsiz təchiz etmiş, hərəkətin təşkilinə mane ola biləcək çıxdaşa yol verməmişdilər. İlin ən uğurlu işləri sırasında DA-10 ("Cəfər Cabbarlı" yarımstansiyasının dartı sisteminin işə qoşulmasını) DA-11 və DA-12 yarımstansiyalarında fider avtomatlarından axan yükün dəyişməsinə dispetçer nəzarəti üçün herkon relelərinin quraşdırılmasını, bir sıra stansiyalarda işıqlanma sistemlərinin yenidən qurulmasını qeyd etmək olar.

Kollektivin elektrik enerjisinə qənaət olunması üzrə tədbirləri səmərəli olub. Belə ki, əgər 2003-cü ildə metroda 83 milyon kV.saat enerji sərf olunmuşdusa, 2004-cü ildə bu rəqəm 81 milyon kV.saata bərabər olub.

İşarəvermə və rabitə xidmətinin əməkçiləri il ərzində qatarların hərəkət təhlükəsizliyini, işarəvermə və rabitə qurğularının keyfiyyətli işini təmin etdilər. Kollektiv metropoliten rəisinin "2004-cü ildə Bakı metropolitenində hərəkət təhlükəsizliyinin daha da yüksəldilməsi üzrə tədbirlər" 2004-cü il 2 yanvar tarixli 1 sayılı əmrində və "2004-cü ildə Bakı metropolitenində yeni texnika, qabaqcıl texnologiya və elmi tədqiqat təcrübə-konstruktor işləri üzrə tədbirlər" planında xidmət üçün nəzərdə tutulmuş işləri əsasən yerinə yetirdi. Burada "Nərimanov" stansiyasında 3 və 4 saylı yolayırıcılarda, "Həzi Aslanov" stansiyasında 1 saylı yolayırıcıda SP-6 tipli kontaktsiz elektrik intiqallarının, marşrutda intiqalların bir vəziyyətdən başqa vəziyyətə keçməsinə, marşrutun hazırlanmasına, qatarın cədvəl üzrə düzgün hərəkətinə təminat yaradıldı. "Həzi Aslanov" stansiyasında mərkəzləşdirilmiş dispetçer sisteminin istifadəyə verilməsi İMB avadanlıqlarının qatar dispetçeri mərkəzindən idarə edilməsini təmin etdi. Bu stansiyanın xətti məntəqəsində təlimatçı maşinist ilə maşinist arasında qatar radio rabitəsinin yaradılması üçün 42 RTM - AÇM tipli ra-

diostansiya quraşdırıldı. Yeni jetonların tətbiqi ilə əlaqədar olaraq jeton-qəbuledicilər təkmilləşdirildi, ANM bunkerlərinin həcmi genişləndirildi. ANM qurğularının normal işinin təmin olunması üçün onlara yeni qida blokları quraşdırıldı.

Elektromexanika xidməti il ərzində sanitariya qurğularının, eskalatorların və ventilyasiya sisteminin etibarlı işini təmin etdi. İl ərzində 20 ("Elmlər Akademiyası"), 21 ("Elmlər Akademiyası-Nizami" yol mənzili), 127 ("Cəfər Cabbarlı") sayılı şaxtaların hərəsində bir ventilyator, "Sahil" stansiyasında 1 və 3-cü, "İnşaatçılar" stansiyasında hər iki, "Bakı soveti" stansiyasında 3 sayılı eskalatorlar əsaslı şəkildə təmir olundu. "Cəfər Cabbarlı" stansiyasındakı eskalatorlar "Neptun" sisteminə qoşuldu. Qarşıda metropolitençiləri daha böyük vəzifələr gözləyirdi.



Yeraltı nəqliyyat əməkçiləri yeni ilə hərəkətin təşkilində, daşıma prosesinin təkmilləşdirilməsində, ümumiyyətlə, bütün istehsalat sahələrində böyük yeniliklərin tətbiqinə nail olmaq əzmi ilə qədəm qoydular.



AĞ RƏNGİN QARA ÇALARLARI

Ayların da rəngi var, yaşıl, sarı, boz, ağ Yanvarı insanlar qar rəngində görürlər, bu ayın rəngi ağdır. Xalqımız da həmişə bu aya ağ rəngi yaraşdırıb - qar rəngini, baxmayaraq ki, bütün qışı qar görmədiyimiz illər olub. Amma 15 ildir ki, yanvar bizə artıq ağ rəngdə görünür, biz onu daha çox qara rəngin tünd çalarlarında görürük. Artıq 15-ci ildir ki, hər yeni ilin sevincini ürək dolusu yaşamağa qoymayan 20 Yanvar dəhşətinin iztirabları ilin ilk günlərindən qəlbimizi didib dağıdır.

Yanvarın 3-də Prezident İlham Əliyev 20 Yanvar faciəsinin on beşinci ildönümünün keçirilməsi haqqında sərəncam imzaladı. Bu sərəncamdan irəli gələn vəzifələri metropolitençilər yanvarın 5-də metropoliten rəisi yanında keçirilən müşavirədə müzakirə etdilər. Matəm günü deponun həyətində 20 Yanvar şəhidi metropolitençi İlqar Qarayevin abidəsi önündə mitinq keçirildi, sərnişinlərə səhər 6-dan 12.00-yə kimi pulsuz xidmət gös-

tərildi. Bütün stansiyalarda matəm musiqisi səsləndirildi, qara lentli bayraqlar endirildi. Həmişə olduğu kimi, yenə də eskalatorların ballüstradaları üzərinə, stansiyaların divarlarına şəhid qanlarının rəmzi olan al qərənfıllər düzüldü. Metropolitenin rəhbərliyi, müəssisə veteranları, xidmət və bölmələrin nümayəndələri müstəqil Azərbaycanımızın azadlığı uğrunda mübarizlərin xatirəsini yad etmək, 15 il əvvəl baş vermiş faciəni bir daha anmaq, bir dəqiqəlik sükut mərasimində iştirak etmək üçün "20 Yanvar" stansiyasına topladılar. Saat 12-də şəhidlərin xatirəsi bütün ölkədə bir dəqiqəlik sükutla anıldığı vaxt bütün qatarlar matəm fiti verdilər. Axşam saatlarında isə metropolitençilər Şəhidlər xiyabanını ziyarət etdilər.

QATARLARIN HƏRƏKƏTİNƏ 37 İLLİK MANEƏ ARADAN QALXDI

Son illər metropoliten rəhbərliyinin, bütün mühəndis təfəkkürünün əsas diqqətinin cəmləşdiyi məsələlərdən biri də qatarların orta sürətinin artırılması üçün imkanlar aramaq idi. Hərəkətin həcmi artırmaq, 30 və daha artıq qatar cütlü hərəkəti tənzimləyən qrafikin tətbiqinə nail olmaq lazım idi. Məsələnin həlli ilə bağlı yol işçilərindən gələn təklif maraqlı doğurdu. "Gənclik-28 May" mənzilinin tikintisi zamanı yol verilən kobud səhvin nəticəsi olaraq, ilk gündən qatarlar burada məhdud sürətlə hərəkət etmək məcburiyyətində olublar. Çünki tikinti vaxtı yol çərçivəsinin özül hissəsinin betontökmə işlərində yolun əyridə yerləşmə vəziyyəti nəzərə alınmayıb, texniki normalara və şərtlərə riayət edilməyib. Əyrinin radiusundan və qatarların sürətindən asılı olaraq yolun xarici rels xətti daxili rels xəttindən texniki normalara görə daha yüksək səviyyədə tikilməlidir. Texniki normaların bu tələbinə riayət olunmamasının nəticəsi idi ki, qatarlar "Gənclik-28 May" mənzilində aşağı sürətlə hərəkət etməklə böyük vaxt itirirdilər.

Metropoliten rəisinin tapşırığı ilə problem yol xidmətinin mütəxəssisləri tərəfindən əsaslı şəkildə araşdırıldı. Xidmət rəisi Akif Zeynalovun rəhbərliyi altında məsələyə baxıldı və qərar verildi. 37 il hərəkətin optimal təşkilinə imkan verməyən maneə bir gecədə aradan qaldırılmalı idi.

Əməliyyatın uğuru ona hazırlığın səviyyəsindən çox asılı idi. İcraçıların konkret vəzifələri bütün dəqiqliyi ilə müəyyənləşdirildi. Həyata keçiriləcək tədbir əsasən 10 hissəyə bölünmüşdü. İşin yerinə yetirilməsinə 70 nəfər cəlb olunmuşdu. Yanvarın 14-də saat 00.30-da qatar dispetçeri təmas relsindən gərginliyi çıxartdıqdan sonra Akif Zeynalov start komandasını verdi. Pnevmatik çəkiclər işə düşdü, tuneldə qatarların hərəkəti başlayana qədər 773 ədəd şpal sökülüb, relsin yüksəkliyini lazımı vəziyyətə gətirdikdən sonra yenidən tikilməli idi. Hər şey nəzərdə tutulmuş qaydada davam etdi. Səhər saat 5.20-də baş yol ustası X.Sofiyev dispetçərə

əməliyyatın başa çatması barədə məlumat verdi

Hərəkətin təşkilində təkmilləşmə işləri həmin dövrdə başqa xidmətlərdə də aparılırdı. İşarəvermə qurğularının etibarlı işinin təmin olunması üçün yoldəyişdirici qurğularda təmassız intiqalların tətbiqi davam etdirilirdi. O vaxta qədər "Bakı soveti", "28 May", "Nərimanov", "Həzi Aslanov" stansiyalarında belə intiqallar quraşdırılmışdı.

İstismar müddəti daha böyük, funksional təminatı etibarlı olan bu intiqallar əvvəlkilərə nisbətən həm də az qayğı tələb edir. İşarəvermə distansiyası həmin günlərdə ehtiyatında olan sonuncu intiqalı "Memar Əcəmi" stansiyasının yolayırıcı qurğusuna qoşdu.

Avadanlığın təkmilləşdirilməsi üzrə işlər elektrik təchizatı sahəsində də geniş vüsət almışdı. Elektrik enerjisi ilə təchizatın etibarlılığı və fasiləsizliyinin təmin olunması üçün həyata keçirilən tədbirlərdən biri də "Cəfər Cabbarlı" stansiyasındakı DA-10 dartı-azaldıcı yarımstansiyasının tam gücündən istifadə etmək idi. Orada köhnəliyindən keyfiyyətini itirmiş kəbellər və metal konstruksiyalar yeniləri ilə əvəz olunur, kabel kollektorları təmizlənirdi. 825 voltluq paylayıcı qurğuya gələn kəbellərə və bu qurğunun 101, 102, 103 və 104 sayılı fider avtomatlarından çıxan kəbellərə sonluq ucluqları və muftalar qoyulurdu.

1993-cü ildə "Cəfər Cabbarlı" stansiyası istifadəyə verilərkən DA-10-un dartı hissəsini qidalandıran 103 və 104 sayılı avtomatların kəbelləri çəkilməmişdi. Ötən ilin sonunda yarımstansiyanın layihəsində dəyişiklik edildi və hər iki kabel xidmətin gücü ilə quraşdırıldı.

Fevral ayında EMA distansiyasının işçiləri gecə növbəsində avtoteleidarəetmə sisteminin əsas hissələrindən birində işi başa çatdırdılar. 103 və 104 sayılı fider avtomatlarına və onların iki ayırıcısına yerli və teleidarəetmə sistemi üçün müvafiq 350 metr və 420 metr uzunluğunda kabel nəzarət xətləri quraşdırıldı. Bir neçə gün sonra 215-ci rayon yarımstansiyasından DA-10 yarımstansiyasını yüksək gərginliklə qidalandıran kəbellərdən ötrü iki ədəd yeni yuvacıqlar quraşdırıldı.

Elektrik təchizatı metropolitenin texnoloji cəhətdən olduqca mürəkkəb və mütəmadi olaraq yeniləşməyə, təkmilləşməyə meyilli olan çox məsuliyyətli bir sahəsidir. Bütün sahələrdə olduğu kimi bura da problemlər ötürmüşür. Məsələn, təmas relsini qidalandıran fider avtomatlarının işinə nəzarətin olmaması. Yəni, təmas relsi qidalandıran 825 V-luq fider avtomatlarını qoşulub-açan enerji dispetçerinin dövrənin qapanıb-açılması barədə heç bir məlumatı olmurdu. Buna görə də bəzi hallarda fiderin açılmasına baxmayaraq, dövrə bu və ya digər səbəbdən qapalı qalırdı ki, bunun da nəticəsi arzuolunmaz halların yaranmasına səbəb ola bilərdi. Xidmətin mütəxəssisləri vəziyyətdən çıxış yolu kimi gerkon relələrindən istifadə etməklə hazırlanmış nəzarət sisteminə müraciət etdilər. Bu sis-



tem fiderin qoşulması ilə dövrənin qapanması barədə məlumatı elektrik dispetçerinin lövhəsinə və kompyutərə ötürür. Bununla da dispetçer həmin sahədə dövrənin tam qapanması barədə dəqiq məlumat əldə edir.

"Əhmədli" stansiyasındakı 12 sayılı yarımstansiyada qurulmuş yeni sistem yuxarıda sözü gedən problemi aradan qaldırdı. "Həzi Aslanov - Əhmədli" mənzilinin ikinci yolundan qatar keçərkən elektrik dispetçerinin kompyuterindəki sxem ani olaraq başqa rəng alır və həmin fider zonasından axan yükün miqdarı dəqiqliyi ilə göstərilir. Bu yeniliyin başqa yarımstansiyalarda da tətbiq olunacağı gözlənilirdi.

ELEKTROMEXANİKA XİDMƏTİ-30

Fevralın 2-də metropolitenimizin həyat fəaliyyətini təmin edən əsas struktur vahidlərindən biri olan elektromexanika xidmətinin yaradılmasının 30 ili tamam oldu. Elektromexanika xidməti ilk günlər ayrı-ayrı xidmətlərin tərkibində fəaliyyət göstərən santexnika (yol, tunel qurğuları və santexnika xidməti) və eskalator (o vaxtkı elektromexanika, indiki elektrik təchizatı xidməti) distansiyalarının bazasında yaradılıb. Bundan əvvəl, yəni 1969-cu ilin yanvarından santexnika distansiyası yol və tunel qurğuları xidmətinin tərkibindən ayrılaraq müstəqil xidmət kimi fəaliyyətə

başlayır. Həmin dövrdə elektromexanika adlanan metropolitenin enerji təchizatı, işıqlandırma və kabel təsərrüfatı elektrik mühafizəsi və avtomatika ilə yanaşı, eskalator təsərrüfatını da özündə birləşdirirdi. Bir qədər sadə dillə desək, o vaxtkı elektromexanika xidməti indiki elektrik təchizatı xidməti və eskalator distansiyası demək idi. Bu vəziyyət 1975-ci ilin fevral ayına kimi davam etdi. Həmin ilin fevralın 2-də metropoliten rəisinin 13 sayılı əmriylə eskalator distansiyası elektromexanika xidmətinin nəzdindən çıxarılıb sanitariya texnikası xidmətinə verildi. 1977-ci il mayın 15-də isə o vaxta kimi "elektromexanika xidməti" adlandırılan elektrik enerjisi təchizatlarına "elektrik yarımstansiyaları və şəbəkələri xidməti" adı verildi. Xidmətin köhnə adını və onun nəzdində olan eskalator distansiyasını isə sanitariya xidmətinə daha müvafiq bildilər.

Haqqında danışdığımız dövrlərdə kollektivə rəhbərliyi Salman Əliyev edib. Sonrakı illərdə bu vəzifə Fuad Həsənova, Albert Məmmədova, Arif Məmmədova, Heydər Əbluca tarşırılıb. Xidmətin indiki rəhbəri isə bu işə 1999-cu ildə təyin olunan Arif Qibləliyevdir.

Üç onillik ərzində kollektivin keçdiyi yola nəzər salsaq, bu illərin xidmətin fəaliyyətində böyük dəyişikliklər etdiyini görürük. İlk dövrlərlə müqayisədə 2005-ci ildə elektromexanika xidməti müasir avadanlıq və

texnologiya ilə təchiz olunmuş, dövrün tələblərinə cavab verən, qatarların təhlükəsiz hərəkətini təmin edən, sərnişinlərə yüksək mədəni xidmət sahəsinə öz töhfəsini verən istehsalat sahəsidir. Xidmətin ən ağır və hərəkətin təhlükəsizliyi baxımından ən məsuliyyətli sahəsi olan santexnika distansiyaları (EMD-1 və EMD-2) avadanlığı idarəetmənin son nailiyyətləri, olan müasir elektron "Neptun" sistemi ilə təchiz olunub. 2001-ci ildə Bakıda MDB ölkələri metropolitenlərinin elektromexanika xidmətləri nümayəndələrinin müşavirəsinin iştirakçıları da bunu təsdiq etmişdilər. Xidmətin rəisi Moskva, Sankt-Peterburq, Xarkov, Yekaterinburq metropolitenlərində olarkən bizim bu sahədə daha irəli getdiyimizin şahidi olub.

Son 5 ildə nasos təsərrüfatının özünün işində böyük dəyişikliklər yarılandı. Bütün yerli və əsas suvurma qurğularında eyni tipli nasoslardan istifadə, onların cərəyanla qidalanmasının etibarlılığının artırılması üçün cərəyan mənbəyi seksiyalarının avtomatik qoşulması sisteminin təbii işçilərin əmək şəraitini yaxşılaşdırmaqla yanaşı, həm də işdəki operativlik üçün şərait yaratdı, nasosların işinin etibarlılığını artırdı. Nasosların keyfiyyətli işi həm də etibarlı təmir bazasının yaradılması ilə əlaqədardır. Nasos təmiri sahəsi lazımi avadanlıq, diaqnostika vasitələri ilə təchiz edildi. Nasos və mühərriklər daha yüksək keyfiyyətlə təmir olundu.

Sahə əməkçiləri tərəfindən həyata keçirilən böyük işlər sırasında su-xaric boruların yeni bazalt borularla əvəz olunmasını, fekal qurğuların işinin bərpa olunmasını da unutmamalıyıq. Bazalt borulardan su kəmərlərinin təzələnməsində də istifadə edilirdi. Burada həm də polietilen borular da kara gəlir. Belə borular su xəttinin ömrünü uzadır, suyun keyfiyyətini yaxşılaşdırır.

Son illərdə həyata keçirilən böyük tədbirlər sırasında ventilyator təsərrüfatının tam işlək vəziyyətə gətirilməsi oldu. Əgər 1998-ci ildə metropolitenlərdəki 61 ventilyatordan cəmi 20-si işləyirdisə, 2005-ci ildə 3-4 ventilyatoru çıxmaqla bütün sahənin sərincəşləri saz vəziyyətə aldı.

METROPOLİTENİN AYNASI "METRO"

Aprəl 3-ü Bakı metropoliteni tarixinin çoxsaylı əlamətdar günlərindən biri sayılır. 35 il əvvəl 1970-ci ilin həmin aprəl səhəri metropoliten idarəsində əziz bir qonağı qarşılamağa hazırlaşan ev sahibinin həyəcanına bənzər bir ovqat yaşanırdı. Hamı növbətçi maşının "Kommunist" nəşriyyatından qayıtmasını səbirsizliklə gözləyirdi. Nəhayət, işçilərin intizarına son qoyuldu, səbirsizliklə gözlənilən "qonaq" - müəssisənin "Bakı metropoliteni" qəzetinin ilk nömrəsi gəlib çıxdı. Amma bu, qonağın deyil, ata evinə ilk qədəmini qoyan körpənin gəlişi idi.

Canından hələ mətbəə qoxusu getməmiş qəzetin ilk oxucuları bir-biri-



lərini təbrik edir, sevinclərini bölüşürdülər. Əlbəttə, təbriklərin əsas hədəfi qəzetin yaradıcı kollektivi, redaksiya heyəti idi.

1970-ci ildə Azərbaycan KP MK-da mətbuat bölməsinin müdiri Rəşid Mahmudov metropolitençilərin qəzetini yaratmaq üçün "Azərnəşi"də kiçik redaktor işləyən Rizvan Aslanovu metropoliten idarəsinə göndərdi. "Metro"nun ilk redaktoru həmin günləri belə xatırlayır:

"Metropoliten idarəsində rəis Lütfəli Nuriyev məni çox səmimi qarşıladı, partiya komitəsinin katibi Tofiq Kərimovu da kabinetinə çağıraraq qəzetin təşkili ilə əlaqədar görülməli zəruri işlər haqqında söhbət apardı. Redaksiyanın ştatında məndən başqa bir müxbir də var idi. O, rus dilində çıxacaq səhifələr üçün cavabdeh idi. Belə ki, o vaxt müəssisə qəzetləri çoxtirajlı qəzet adlanır və 2 səhifə Azərbaycan, 2 səhifə rus dilində çıxırdı. İndiki Tələbə Qəbulu üzrə Dövlət Komissiyasının yerləşdiyi Həsən Əliyev 17 ünvanında Bakı Metropoliteni İdarəsində bizə bir otaq ayırdılar. Artıq oturub işləməyə yerimiz var idi. Birinci nömrənin planını hazırlayıb Lütfəli müəllimə göstərdim.

İlk günlər makinaçımız da yox idi. Yazılarımızı ümumi şöbənin makinaçıları yığırdı. Plan həm rəis, həm də partiya komitəsinin katibi tərəfindən bəyənildikdən sonra yazıları hazırlamağa başladıq.

Lütfəli Nuriyev qəzetin ilk buraxılışına hazırlıq işləri ilə çox maraqlanır, lazım olan köməyi əsirgəmirdi. Nəhayət, materialları yığılmaq üçün "Azərbaycan" (o vaxt "Kommunist") nəşriyyatının mətbəəsinə verdik. Qəzetin səhifələnmə günü təyin olundu. Lütfəli müəllim dedi ki, qəzet səhifələnilib qurtaran kimi mənə zəng vur, gəlib ilk ottiskə (basmaya) baxım. Necə demişdi, elə də etdim. Metranpaj (mürəttib) ilk ottiski (basmanı) verən kimi rəisə zəng vurdum. Bir o qədər keçməmiş Lütfəli Nuriyev, partiya komitəsinin katibi Tofiq Kərimov, partiya komitəsi katibinin müavini Mark Şlimak, metropolitenin baş mühəndisi Cəbrayıl Hacıyev mətbəənin qəzet səhifələnmə sexinə daxil oldular. Metro rəisi böyük sevinc hissi ilə səhifəni əlinə alıb diqqətlə baxdı. Sonra birinci səhifədə hansısa materialın yerini dəyişməyi təklif etdi.

Rəisin mətbəəyə gəlişinin oranın işçilərinə təsiri böyük oldu, onlar bunu həm də öz sənətlərinə verilən dəyər kimi qəbul etdilər. Bu barədə söhbət nəşriyyatda uzun müddət davam etdi.

Bir müddətdən sonra müqavilə əsasında işə tərcüməçi, fotoqraf, korrektor götürdük. Qəzetin işini daha da canlandırmaq üçün yerlərdə müxbir postları yaratdıq, kollektivdə çalışan işçilərdən yazı-pozu işində səriştəli olanları bizimlə əməkdaşlığa cəlb etdik. İlk fəal fəhlə müxbirlərimizdən biri də metronun indiki rəisi, o vaxt isə tunel fəhləsi Tağı Əhmədov idi. Onun istehsalatla bağlı yazıları ilə yanaşı, Sadiq Təxəllüslü şeirləri də qəzetimizin səhifələrində tez-tez görünürdü".

Bakı metropoliteninin rəisi Tağı Əhmədov:

"Bakı metropoliteni" qəzetini ilk buraxılışları işıq üzü gördüyü gündən oxumağa başlamışam. İlk redaktor Rizvan Aslanov mənim yataqxana qonşum idi. Yeri gəlmişkən, bunu da deyim ki, mən müəyyən qədər məhz onun sayəsində "Bakıtuneltikinti"dən Bakı metropoliteninə işləməyə keçdim və elə o vaxtdan qəzetlə fəal surətdə əməkdaşlıq etmişəm. Təkcə "Bakı metropoliteni" nə deyil, "Bakı" - "Baku", "Azərbaycan gəncləri" qəzetlərinə də yazırdım. Həmişə qəzetimizin oxunaqlı olmasını, gözəl tərtibatla, həm də rəngarəng çıxmasını arzulamışam, onun geniş oxucu kütləsinin sevimli qəzetinə çevrilməsini istəmişəm. İndi də hər çərşənbə axşamı işə gələn kimi qəzetimizin növbəti nömrəsinin çıxıb-çixmaması ilə maraqlanıram".

ULU ÖNDƏRİN XATİRƏSİNƏ EHTİRAM NİŞANƏSİ

2005-ci ilin aprelini əlamətdar edən ən böyük hadisə metropoliten binasında ümummilli lider Heydər Əliyevin büstünün açılış mərasiminin keçirilməsi idi. Mərasimdə metropolitenin xidmət və bölmələrinin rəhbərləri, Yasamal rayonu ictimaiyyətinin nümayəndələri toplaşmışdılar. Metropoliten idarə binasının girişində qoyulmuş abidənin önündə bu münasibətlə keçirilən mitinq açan metropoliten rəisi qeyd etdi ki, Bakı metropoliteni üçün, onun davamlı və sabit işi üçün hamıdan artıq iş görmüş dahi bir şəxsin xatirəsinə hədsiz ehtiram əlaməti olaraq toplaşmışıq. Metropolitençilər onun böyük qayğısını və diqqətini həmişə hiss etmişlər. Heydər Əliyevin qayğısı və Rusiyada qazandığı nüfuzu sayəsində bizim son üç ildə Mitişşi maşınqayırma zavodundan 75 vaqonu böyük güzəştlərlə almağımız hamıya məlumdur.

T.Əhmədov çıxışının sonunda Heydər Əliyevin nurani, dahiyənə simasının cizgilərini yüksək sənətkarlıqla əks etdirən məşhur Azərbaycan heykəltəraşı Ömər Eldarova bu sənət əsərini yaratdığına görə dərin minnətdarlığını bildirdi.

Mitingdə Milli Məclisin deputatı, Azərbaycan Milli Elmlər Akademiyasının müxbir üzvü Nizami Cəfərov, YAP Yasamal rayon təşkilatının sədri Fikrət İsmayılov, Bakı Dövlət Universitetinin rektoru Abel Məhərrəmov öz ürək sözlərini bildirdilər.

Heykəltəraş akademik Ömər Eldarov qəlbinin bütün hərarəti ilə yaratdığı abidənin məhz Bakı metropolitenində qoyulmasına görə böyük məmnunluq duyduğunu söylədi. Büstün hazırlanması işini ona etibar etdiyinə görə metropolitenin rəisi Tağı Əhmədova öz dərin minnətdarlığını bildirdi.

Tağı Əhmədov abidənin ağ örtüyünü açdı. Metropolitençilər ümummilli liderimizin abidəsi önünə əklil və gül dəstələri qoydular.

MDB METROPOLİTENLƏRİNİN BAKI KONFRANSI

Bir dövlətin tabeliyindən çıxıb artıq 13 ildir ki, müstəqil ölkələr kimi qarşılıqlı iqtisadi münasibətlərdə olan keçmiş SSRİ metropolitenləri yənidən bir qurumda birləşərək aralarındakı bağlılığı qoruyub saxlayır, ildən-ilə möhkəmləndirirlər. "Metro" Beynəlxalq Assosiasiyasının təqviminə

uyğun olaraq keçirilən konfrans və müşavirələr metropolitenlərin fəaliyyətində, mühüm istehsalat problemlərinin həllində, qarşılıqlı təcrübədən faydalanmada, yeni texnoloji proseslərin tətbiqində çox əhəmiyyətli rol oynayır. Belə tədbirlərdən biri də aprelin 26-27-də Bakıda keçirildi. Konfransın işində kiçik istisna ilə MDB ölkələrinin demək olar ki, bütün metropolitenlərinin, "Metrovaqonmaş" QSC, "Kryukov vaqon zavodu" ASC-nin, "Vaqonmaş"ın, "Dinamo+" ASC-nin rəhbərləri iştirak edirdilər. Aprelin 26-da səhər konfrans iştirakçıları Fəxri xiyabanda ümummilli lider Heydər Əliyevin və Şəhidlər xiyabanında torpaqlarımızın bütövlüyü, ölkəmizin müstəqilliyi uğrunda həlak olmuş insanların məzarlarını ziyarət etdilər. Sonra idarə aparatının iclas zalında Assosiasiyanın ali orqanı olan konfrans 2003-2004-cü illərdə fəaliyyəti barədə hesabat verdi. Hesabat məruzəsi ilə "Metro" BA-nın baş direktoru Y.Q.Dubçenko çıxış etdi. Təftiş komissiyasının hesabatı dinlənildi, Assosiasiyanın 2005-2006-cı illərdə fəaliyyət planı təsdiq edildi.

Konfrans iştirakçılarını Azərbaycan Respublikasının Baş naziri Artur Rəzizadə qəbul etdi. Qonaqlar Bakı metropoliteninin stansiyalarını gəzdilər, təsərrüfat sahələri ilə tanış oldular.

"Nizami" stansiyasından "Elmlər Akademiyası"na doğru hərəkət edən qatarın maşinist kabinəsindən yolun və tunelin vəziyyəti ilə tanış olan "Metro" Assosiasiyasının baş direktorunun müavini Yuri Qrişeqkin 60 minlik yoxuşa və kəskin əyriyə baxmayaraq, qatarın rahat, sanki düz xətt ilə irəliləməsinə lap heyran olmuşdu. O, etiraf etdi ki, mürəkkəbliyinə və profilinə görə belə mükəmməl saxlanılan bir sahəyə heç yerdə rast gəlməyib. Tunellərin vəziyyəti və tunnel geyiminin antikorroziya örtüyünün keyfiyyəti də qonağı xeyli təəccübləndirdi.

Rabitə evində sanitariya texnikası və ventilyasiya təsərrüfatının kompüterli çoxfunksiyalı idarəetmə sistemi də konfrans iştirakçılarının marağına səbəb oldu. Y. Qrişeqkin etiraf etdi ki, ƏSQ və ventilyasiya şaxtalarını bütünlüklə vizual nəzarətdə saxlayan belə bir sistemi ilk dəfə görür.

Qonaqlar stansiyalarımızın təmizliyini və sənişinlərə yüksək xidmət mədəniyyətini də xüsusi qeyd etdilər.

BAKIDAN NOVOSİBİRSKƏ

"Metro" Assosiasiyasının hesabat konfransından sonra mayın 24-27-də Novosibirsk şəhərində keçirilən ilk müşavirəsində yol və tunellərin aktual məsələləri müzakirə olundu. Geniş proqrama malik müşavirədə mühəndis tikililərinin və yol qurğularının saxlanması və təmir keyfiyyətinin yüksəldilməsi üzrə təcrübə mübadiləsi aparıldı, yeni material və texnologiyalar, onların tikililərin təmirində tətbiqi, tirlər üzərində titrəməyən



mühafizə vasitələrinin istismarı, körpü tikililərinin saxlanması, tunel geyimləri qüsurlarının bərpa edilməsi üzrə məsələlərə baxıldı. Bundan başqa, proqrama müəlliflərindən biri metropolitenimizin əsaslı təmir xidmətinin rəisi Arif Rəsulov olan "Metropoliten tikililərinin saxlanması" adlı dərs vəsaitinin son variantının müzakirəsi, təmas relsinin müasir konstruksiyası barədə "Avrasiya-Holding" SC-nin təkliflərinə baxılması, Novosibirsk yoldəyişdirici qurğular zavodunda məhsulun istehsalı prosesi ilə tanış olmaq məsələləri də daxil idi.

Müşavirədə Bakı metropolitenini yol xidmətinin rəisi Akif Zeynalov və əsaslı təmir xidmətinin rəisi Arif Rəsulov təmsil edirdi.

Deyirmi masa rejimində keçən müşavirə hamıya öz problemlərindən, nailiyyətlərindən danışmaq imkanı verdi.

Müşavirənin açılışı zamanı Novosibirsk metropoliteninin rəisi V.M.Koşkin bir ay əvvəl Bakıda keçirilmiş konfransı xatırladı, Bakı metropoliteninin stansiyalarının və elektrik deposu ərazisinin təmizliyi və səliqə-sahmanı, elektrik deposundakı nümunəvi texniki kabinet barədə xoş sözlər dedi.

Üç gün ərzində müşavirənin təxminən bütün iştirakçıları çıxış etdilər. Mühəndis tikililərinin və yol qurğularının istismarı zamanı aşkara çıxarılan hadisələrin araşdırılması və təhlili, qaynaq olunmuş yol qovuşuqlarının normalaşdırılma təcrübəsi, subasmalara qarşı mübarizə üzrə Sankt-Peterburqluların təcrübəsi, kompozit dəmir-beton şpalların, tirlər üzərində yolun titrəmədən mühafizə qurğularının istismarı və s. məsələlər müşavirə iştirakçılarının böyük marağına səbəb oldu.

A.Rəsulov çıxışında Bakı metropolitenində əsaslı təmir xidmətlərinin yaradılması lüzumunu əsaslandırdı. Metropolitenlərin əksəriyyətində korroziya ilə mübarizə, tunel diafraqmalarının möhkəmləndirilməsi, bina və tikililərin inşası və əsaslı təmir işlərini yarımpondrat əsasında kənar təşkilatlar yerinə yetirir. Buna da xeyli vəsait tələb olunur Arif müəllim çıxışında həmin işlərin metropolitenin öz qüvvəsi hesabına yerinə yetirildiyini bildirdi.

Təkər cütlərinin və relslərin bir-birinə qarşılıqlı təsiri barədə Akif Zeynalovun çıxışı böyük maraq doğurdu.

Yol xidmətinin rəisi Akif Zeynalov Novosibirsk yoldəyişdirici qurğular zavoduna ekskursiya zamanı istehsal prosesi ilə tanışlığın faydasını xüsusilə qeyd etdi. Mitişşi zavodu tərəfindən uzunölçülü relslərin daşınmasından ötrü hazırlanmış relsdaşıma arabası Akif müəllimin çox xoşuna gəldi. O, yollarda titrəmədən mühafizə və səs-küyazaltma tədbirlərinin əhəmiyyətini qeyd edərək bildirdi ki, bu sahədə moskvalıların, minsklilərin, o cümlədən bizim təcrübəmiz maraqlıdır.

"BAKİ SOVETİ" STANSİYASINDA BƏDBƏXT HADİSƏ

Bakının yeraltı yollarının bütün fəaliyyət tarixinə nəzər saldıqda, metropolitençilərin günahı üzündən baş verən qəza nəticəsində ölüm hadisəsi olmayıb. İlk belə hadisə 2005-ci il iyunun 8-də baş verdi.

Həmin gün saat 13:41-də metronun "Bakı soveti" stansiyasının aşağı istiqamətdə işləyən 2 saylı eskalatoru texniki səbəblərə görə dayandı. Bir neçə sənişin təmirə dayandırılmış 1 saylı eskalatorun mühafizə çəpərini aşaraq pillələrlə enməyə başladılar. Sənişinlərin ağırlığından eskalatorun pillələri hərəkətə gələrək, yüksək sürət götürdü və müvazinətini saxlaya bilməyənlər pillələr üzərinə yıxıldılar. Hamıdan qabaqda olan 1 nəfər 40-45 yaşlı kişi ağır, 7 nəfər isə yüngül xəsarət aldı. Bakının Əmircan qəsəbəsinin sakini Vahid Axundov həmin gün xəstəxanada vəfat etdi.

Hadisə bir neçə gün şəhərin əsas söhbət mövzusunə çevrilmişdi. Qəza yerinə özünü birinci yetirənlər sırasında jurnalistlər də vardı. Jurnalist axınının güclənməsi hadisə yerinin ilkin tədqiqatını aparan prokurorluq orqanının işinə mane olduğundan Bakı metropoliteninin polis rəisi Vəli Məmmədov jurnalistlərdən stansiyanı tərk etməyi xahiş etdi:

- Yuxarıda gözləyin, 20 dəqiqədən sonra hadisə barədə sizə məlumat veriləcək.

Media əhli də polis rəisinin bu xahişinə əməl edərək yuxarı vestibülə qalxdı. Burada isə hadisənin "şahidləri" gördükləri və eşitdiklərini böyük həvəslə qələm əhlinə söyləyir, kameralar qarşısında "ağıllı" şərhlər verirdilər. Mətbuat üçün rəsmi bəyanatı mümkün qədər həqiqətə uyğun şəkildə hazırlamaq üçün isə daha çox vaxt lazım idi.

Hərəkət xidmətinin rəisi Hidayət Məmmədov da ona müraciət edən jurnalistlərə eynilə belə dedi. Amma xəbər ovuna çıxanların bu qədər vaxtı gözləməyə səbirləri çatmadı. Nəticədə ANS-in saat 15.00-dakı "Xəbərçi" informasiya proqramında "Metropolitendəki hadisə zamanı tələf olanların meyitləri gizlədir. Ölənlərin sayı 25-i keçib" xəbərinin efirə verilməsindən sonra metropoliten rəhbərliyi əsl həqiqəti xalqa çatdırmaq üçün böyük çətinliklərlə üzləşdi. Metropolitenin baş mühəndisi E.Muradov həmin gün media nümayəndələrinə açıqlama verdi. Metropoliten rəisi Tağı Əhmədov ezamiyyətdən qayıtdıqdan sonra, demək olar ki, bütün telekanallardakı çıxışlara aydınlıq gətirdi. Hadisə nəticəsində 1 nəfərin öldüyünü, 6 nəfərin isə xəsarət aldığını, hadisənin səbəblərinin araşdırıldığını bildirdi.

Heydər Əliyev Fondunun prezidenti, YUNESKO-nun xoşməramlı səfiri Mehriban Əliyeva iyunun 9-da Musa Nağıyev adına təcili yardım xəstəxanasında gələrək, yaralılara baş çəkdi. Xəsarət alanların tibbi reabilitasiyası ilə bağlı bütün məsələlərin Heydər Əliyev Fondunun nəza-

rəti altında olduğunu söyləyən Mehriban Əliyeva yaralıların doğmaları və qohumları ilə görüşüb söhbət etdi, belə qəzalardan heç kimin sığortalanmadığını bildirərək onlara səbirli, təmkinli olmağı arzuladı.

Hadisə üzrə aparılan istintaqın mətbuatda dərc olunmuş açıqlamasında göstərilirdi ki, baş prokurorluğun sorğusuna əsasən Azərbaycan Respublikası Sənayedə İşlərin Təhlükəsiz Görülməsinə Nəzarət və Dağ-Mədən Nəzarəti Komitəsinin mütəxəssisləri tərəfindən aparılmış araşdırmanın nəticələri barədə təhqiqat aktı ilə müəyyən edilmişdir ki, hadisənin baş verməsinin əsas səbəbi sərnişinlərin təmirdə olan eskalatorlara minməsi üçün tədbirlərin görülməməsi, reduktorun giriş valının sökülməsinə başlamazdan əvvəl hərəkəti məhdudlaşdıran qəza-əyləc pərçimləyici - stoporun bir tərəfdən tam bağlanmaması, təmir işlərinin aparılmasına məsul olan elektromexanika xidmətinin eskalator distansiyasının ustası Namiq Dadaşovun, eskalator maşinisti Elxan Əliyevin və briqadir-elektrik Renat Nizaməddinovun təhlükəsizlik tədbirlərinin görməməsi idi. İstintaqın gedişində toplanmış təkzibedilməz sübutlar əsasında elektromexanika xidmətinin yuxarıda adı çəkilən işçiləri Azərbaycan Respublikasının Cinayət Məcəlləsinin 162.2 maddəsi ilə ittiham edilməklə barələrində məhkəmənin qərarına əsasən həbs qəti imkan tədbiri seçildi.

Bu bədbəxt hadisədə zərərçəkənlərin də günahkar olduğu məhkəmə prosesində təsdiq olunsay da, çəkdiyi zərər nəzərə alınaraq barələrində cinayət işi açılmadı.

İLİN İLK YARISININ NƏTİCƏLƏRİ

Bakı metropoliteni rəisi Tağı Əhmədovun xidmət kollektivləri ilə artıq ənənə halını almış görüşlərinin yeni seriyası iyul ayında başladı. Aşkarlıq və səmimiyyət şəraitində keçirilən bu görüşlər həmişəki kimi yenə də bütün iştirakçılar üçün qarşılıqlı surətdə faydalı oldu, fəhlələrə, ustalara, bölmə rəhbərlərinə metropolitenin və müəssisənin rəhbərləri ilə qeyri-formal surətdə təmasda olmağa, dialoqlarda iştirak etməyə, öz təklif və istəklərini irəli sürməyə imkan verdi.

Metropoliten rəisinin çıxışı ilə başlanan görüşlərin ab-havası iştirakçıları çatışmazlıqlardan cəsarətlə söz açmağa sövq edir, onlar öz problemlərindən, çətinliklərdən xilas olmağın yollarından danışdılar. Bu zaman məlum olur ki, metro rəisi ilə əmək kollektivi arasında işgüzar bir yaxınlıq mövcuddur. 18 ildən artıq müddətdə yer altında işləyən, burada fəaliyyətə tunel fəhləsi kimi başlayan Tağı Əhmədov hər bir işçini yaxşı başa düşür, onların əməyini yüksək qiymətləndirir, qayğı və problemlərini də-rindən dərk edir. Elə buna görə də işçilərin əmək və məişət şəraitinin yax-

şılaşdırılması ilə əlaqədar irəli sürülən məsələlər rəis tərəfindən əsasən yerində həll olunur.

Görüşlərdə xüsusi qeyd olunan başlıca məsələlərdən biri iyunun 8-də "Bakı soveti" stansiyasının eskalatorunda baş verən faciəli hadisələrlə bağlı idi. Elektromexanika xidmətlərinin əməkçiləri ilə görüş zamanı metropoliten rəisi həmin hadisənin təhlili üzərində daha çox dayanmalı oldu:

- Sizin işiniz çox mürəkkəbdir, mexaniki avadanlıqla bağlıdır. Bilik və bacarığınız lazımı qədərdir. Siz metropoliten üçün çox iş görürsünüz. Lakin təkcə biliklə işin öhdəsindən gəlmək olmaz. Metropoliten hər bir işçidən yüksək məsuliyyət duyğusunun olmasını tələb edir. İnsan amili, nizam-intizam, qarşılıqlı nəzarət təhlükəsiz və fasiləsiz işin təməlidir.

Rəis xatırladı ki, təxminən belə bir hadisəyə bir neçə il bundan əvvəl Sankt-Peterburq metrosunda da yol verilmişdi. Elektromexanika xidmətinin bütün işçiləri həmin hadisə barədə arayışla vaxtında tanış olmuşdular. Bundan lazımı nəticə çıxarılmalı idi ki, təmir işlərinin gedişində xüsusi ehtiyat tədbirləri görülsün.

Hərəkət xidməti işçiləri qarşısında çıxış edən Tağı Əhmədov xidmət əməkçilərinin səmərəli və mütəşəkkil işini qeyd etdi, məhz işin belə gedişi sayəsində metropoliten hər ayın sərnişin daşınması planını artıqlamasıyla yerinə yetirir. Metropoliten rəisi söhbətinin davam etdirərək dedi ki, metromuz digər metropolitenlərdən öz gözəlliyi, təmizliyi, konkret işləri ilə fərqlənir. Heç də təsadüfi deyildir ki, 2004-cü ildə dünya metropolitenlərinin Madriddə keçirilən müşavirəsində Bakı metropoliteni öz təmizliyinə, səliqə-sahmanına görə birinci yeri tutaraq, "Keçici vımpel" mükafatına layiq görüldü. Bu, olduqca fərəhli bir hadisədir. Bu, sizin uzun illər çəkdiyiniz zəhmətin bəhrəsidir.

Depo əməkçiləri qarşısında çıxışı zamanı metropoliten rəisi yenə də insan amili məsələsindən söz açdı:

- Biz hər gün yüz minlərlə sərnişin daşıyıyıq və onların hər birinə cavabdehik. Bəli, sərnişin nəqliyyatında hər gün bir neçə adam həlak olur və çoxusu bunu normal hal hesab edir. Lakin metroda lap bircə nəfərin zədələnməsi bütün ictimaiyyətin diqqətini cəlb edir. Yəqin bu, onunla bağlıdır ki, bizim üçün belə hadisələr nadir hal hesab olunur. Biz çalışmalıyıq ki, elə həmişə belə olsun. Bundan ötrü isə maşinistlərimizin, ustalarımızın, fəhlələrimizin, o cümlədən, təlimatçı-maşinistlərimizin məsuliyyət duyğusunu daim artırmalıyıq. Başlıca vəzifəmiz təlimatların və texniki istismar qaydalarının tələblərini dəqiq yerinə yetirməkdən ibarətdir.

Yol xidmətinin işçiləri qarşısında çıxış edən rəis xidmət kollektivinin son illərdə gördüyü işlərdən, köhnə rels və şpalların dəyişdirilməsindən

məmnuniyyətlə söz açdı. Lakin qeyd etdi ki, başlıca məqsəd şpalların dəyişdiriləsindən ibarət deyil. Əgər köhnə, şpallar yaxşı vəziyyətdədirsə, onları dəyişməyə dəyməz, bu, həm də iqtisadi baxımdan sərfəli deyil. Yol işçilərinin ağır əməyindən danışan Tağı Əhmədov qeyd etdi ki, dərin özüllü stansiyalarda çalışanların işi daha mürəkkəbdir və xidmət rəhbərliyinə təklif etdi ki, bu işçilərin mükafatlandırma məbləğlərində müəyyən fərqlər tətbiq edilsin və bir növ bu sahədəki "bərabərlik" aradan qaldırılsın.

İnsanlara, xüsusən zərərli və çox ağır şəraitdə işləyənlərə qayğını artırmaq, onları vaxtılı-vaxtında südlə və müvafiq güzəştlərlə təmin etmək lazımdır. İşçilərin məişət şəraiti gündən-günə yaxşılaşır, dincəlmək istəyənlərə Bilgəhdəki sanatoriya-profilaktoriyaya, respublikanın digər sağlamlıq ocaqlarına pulsuz yollayışlar verilir, əmək adamlarının şəhərdən kənar iki-üç günlük turist səfərləri təşkil olunur, əməkçilərimiz teatr və konsert salonlarına böyük həvəslə gedirlər. Əmək adamlarımızın məişətinin və istirahətinin yaxşılaşdırılmasına yönəldilən bu kimi tədbirlərin həyata keçirilməsi gələcəkdə də davam etdiriləcək.

İşarəvərmə və rabitə xidməti işçiləri qarşısında çıxış edən rəis qeyd etdi ki, bəzi çatışmazlıqlar istisna olmaqla, xidmət bütövlükdə normal işləyir, qatarların hərəkət təhlükəsizliyini təmin edir. Metropoliten rəhbərliyi imkan dairəsində xidmətə köməklik göstərir. Bütün istehsalat ehtiyacları nəzərdən keçirilir və əksər hallarda müvafiq material və avadanlıqlarla təmin edilir. İşçilərin əmək şəraiti yaxşılaşdırılır. Lakin, son zamanlar İMB qurğularında baş vermiş bir sıra nasazlıqların səbəbi dəqiq təyin edilmir və aradan qaldırılmır. Normal iş rejimi arabir pozulur. Bunların aradan qaldırılması üçün texniki təhsilin keyfiyyəti artırılmalıdır. İşə savadlı və təcrübəli mütəxəssislər cəlb edilməlidir.

Azərbaycan Respublikası Prezidentinin göstərişinə əsasən cari ildə Bakı metropolitenində gediş haqqının çip-kartlar vasitəsilə ödənilmə sistemi tətbiq edilməlidir. Aprel ayında "Xarkov" şəhərinin mütəxəssisləri tərəfindən "Elmlər Akademiyası" stansiyasında bir ədəd ANM qurğusu sınaq üçün yeni sistemə uyğunlaşdırılmış və metropolitenə 500 çip-kart verilmişdir. İlin axırına qədər bütün ANM-lər yeni sistemə keçirilməlidir. Bu avadanlıqdan istifadə qaydaları haqqında hərəkət xidmətinin aidiyyəti olan işçiləri ilə dərslər təşkil olunmayıb. Bu nöqsan tezliklə aradan qaldırılmalıdır. Metropolitendə gediş haqqı hələlik həm jeton, həm kartlar vasitəsilə ödəniləcək. Kartlara keçid tədricən aparılacaq və 2008-ci ildə başa çatdırılacaqdır.

Belə görüşlər elektrik təchizatı, tunel qurğuları, əsaslı təmir, avtomotoneqliyyat, material-texniki təchizat xidmətləri və birləşmiş emalatxanalar, idarə, ictimai işə kombinatının əməkçiləri ilə də keçirildi.

28 OKTYABR FACİƏSİNDƏN 10 İL ÖTDÜ

Hər il oktyabrın 28-i "Ulduz" stansiyasından "Nərimanov" istiqamətinə hərəkət edən qatarlar tunelə daxil olar-olmaz tükürpədicə uzun fit səslənir. Bu matəm sədalı haray səsi xalqımızın yaşadığı qara günlərdən daha birini anmağa çağırışdır. Ötən əsrin doxsanıncı illərinin ilk yarısında yaşadığımız ikinci "qara şənbə"ni xatırlamağa, onun qurbanlarını yad etməyə səsləyən fəryaddır. 2005-ci ildə həmin hadisənin qurbanları 10-cu dəfə anıldı. Metropolitençilər faciənin nəticələrinin daha böyük olmasının qarşısını almaq üçün həyatını qurban vermiş Milli Qəhrəman Çingiz Adil oğlu Babayevin "Ulduz" stansiyasında qoyulmuş büstü önünə gələrək xalqımızın bu mərd, cəsur oğlunun abidəsi önündə baş əydilər.

"İnsan ağır gündə tanınar" deyib atalarımız. Elə xalq da, millət də ağır gündə öz kimliyini, nəyə qadir olduğunu bildirir. Öz ruhundan oğullar qoparıb, başı üzərini almış fəlakətə sipər edir. Həmin gün metroda baş verən o məşum hadisə zamanı yanan qatarda da belə oğullardan var idi. Naxçıvanski adına hərbi liseyin tələbə və müəllimlərindən ibarət 19 nəfərlik bir qrup həmin şənbə günü 1 günlük istirahətə yollanırdı. Amma onlardan 4-ü üçün bu istirahət əbədi oldu.



Naxçıvanski adına hərbi liseyin böyük komandirinin siyasi və tərbiyəvi işlər üzrə müavini baş leytenant Çingiz Babayev o gecə məktəb üzrə növbətçi olmalıydı. Amma sonradan, nədənsə, onu evə buraxmaq qərarına gəliblər. Rəhbərlik növbətçilik cədvəlində dəyişiklik edərək onu Çingizin tale yazısına uyğunlaşdırıb.

İş yerini tərk edən Çingiz yolüstü dostuna deyir, amma orada ləngimir, "tələsirəm" deyib çıxır. Yolda başqa bir tanışını onu öz maşınında aparmaq istəyib, bu dəfə də Çingiz etiraz edərək metroya sarı üz tutub.

Hadisə baş verən zaman Çingiz bir vətəndaş, bir insan və ən nəhayət isə bir zabit kimi öz üzərinə düşən məsuliyyətin dərinliyini duymaya bilməzdi. O dərhal qara tüstüyə bürünmüş vaqonun salonunu tərk etmək üçün vahimə içərisində olan adamlara kömək etməyə başladı. Qabaqdakı vaqondan alov hər an onların olduğu sonuncu vaqona keçə bilərdi. Təşviş içində olan insanlara yerə enməyə kömək edib, onları vaqondan düşürdü. Yerə enənlər sonra hara gedəcəklərini bilmirdilər. Bu vaxt onlar o biri tuncel keçidə sarı üz tutdular. Bir neçə metropolitençi axının qarşısını kəsən dəmir barmaqlığı açmağa cəhd göstərirdi. Nəhayət, canını götürüb qaçan insanlar digər tuncel daxil oldular və oradan da metropolitençilərin köməyi ilə "Ulduz" stansiyasına çıxdılar.

Sərnişinlərin təliyyə işlərinə "Ulduz" stansiyasının rəisi Şaiq Heydərov rəhbərlik edirdi. "Qaranlıqda göz-gözü görmürdü, tüstü nəfəsimi kəsirdi" - deyər Ş. Heydərov həmin anları xatırlayır. - Dəsmalımı suda isladım ağzıma tutduqdan sonra bir qədər yüngülləşdim. Bu vaxt bir zabit mənə yaxınlaşıb öz köməyini təklif etdi. Onunla birlikdə bir neçə nəfər hərbi geyimli çox cavan uşaqlar var idi. Biz - stansiya nəzarətçisi Cümşüd Cəfərov, Akif adlı polis işçisi, stansiyanın kassirindən tutmuş xadiməsinə kimi bütün işçilər daha çox insanın nicat tapmasına çalışırdıq. Həmin cavan zabit - Çingiz Babayev kursantları ilə birlikdə bizə kömək etməyə başladılar".

Çingiz də, zabit olmaq arzusu ilə yaşayan o yeniyetmələr də - 15 yaşlı Nicat Səfərov, 17 yaşlı tamam olmamış Ruslan İsayev, onun kurs yoldaşı Samir Məmmədov camaata qoşulub, o ölüm qoxulu zülmət dünyasını tərk edə bilirdilər. Amma onlar bunu etmədilər, bacarmadılar, çünki insanlıq ləyaqətinin, nə demək olduğunu dərk edirdilər, vicdanın tələbinə arxa çevirməyi şərəfsizlik sayırdılar.

Kursantlar əllərinə keçən əski parçalarını tunelin axar sularında isladaraq adamlara paylayır, onlara ağızlarını bu əski parçaları ilə qapamağı başa salırdılar. Bu, insanları tüstü ilə boğulmaqdan xilas etdi. Uşaqlar da, Çingiz də özlərini unutmuşdular, onlardan 3-ü artıq gözlərini əbədi olaraq yummuşdu. Çingiz də get-gedə çətinliklə nəfəs alır, göz qapaqları bir-birinə tərəf dartılır, ayaqları dizdən bükülməyə başlayırdı. Özü də hiss

etmədən yuxu onu apardı, bu, adi yuxu deyildi. Belə yuxudan ayılma bir də əbədiyyət aləmində olur.

Çingiz Babayev 1964-cü ildə Bakıda anadan olmuşdu. Ali təhsilini başa vurduqdan sonra bir müddət "Azərelektroterm" İstehsalat Birliyində çalışmışdı. 1992-1994-cü illərdə torpaqlarımızın müdafiəsində könüllü olaraq iştirak etmiş və Müdafiə Nazirliyinin sərəncamı ilə C.Naxçıvanski adına hərbi litseyə keçirilmişdi.

Qəhrəmanın atası, yaşı artıq 80-ni haqlayan Adil müəllim deyir:

- *Çingiz istedadlı, yaradıcı dühaya malik hərtərəfli bir gənc idi. Onu tez-tez əlində qələm görürdük, hansısa bir nağıl personajının və ya tanınmış şəxslərin qrafik təsvirini yaradırdı. Gah da tarı sinəsinə sıxıb özünü unudardı. Üzgüçülüyə həvəsi vardı, ingilis dilini bilirdi, hərbi memuarları çox sevirdi. İş yerində də rəhbərliyin hörmətini qazanmışdı. Nümunəvi xidmətinə görə fəxri fərmanla mükafatlandırılmışdı.*

Hadisədən bir gün sonra Azərbaycan Respublikasının Prezidenti Heydər Əliyev faciə zamanı insanları xilas edərək həlak olmuş Çingiz Babayevin və 3 kursantın igidliyi haqqında belə dedi: "... Bu, onların böyük vətənpərvər olduqlarını nümayiş etdirir. Onlar insanları xilas etmək üçün özləri həlak olublar, özlərini qurban veriblər. Güman edirəm ki, onların xatirəsi xüsusi qeyd olunacaqdır."

Hadisədən 1 həftə sonra dövlət başçısının 3 noyabr 1995-ci il tarixli fərmanı ilə Çingiz Adil oğlu Babayevə ölümündən sonra Azərbaycanın Milli Qəhrəmanı adı verildi. Naxçıvanski adına litseyin kursantları Nicat Mürvət oğlu Səfərov, Ruslan Məmməd oğlu İsayev və Samir Nadir oğlu Məmmədov ölümlərindən sonra "İgidliyə görə" medalı ilə təltif olundular.

Azərbaycanın Milli Qəhrəmanı Çingiz Babayevin adını əbədləşdirmək üçün metronun "Ulduz" stansiyasında, Naxçıvanski adına hərbi liseyde onun büstü qoyulmuş, oxuduğu Bakı şəhəri 20 sayılı orta məktəbə və ali təhsil aldığı Azərbaycan Texniki Universitetinə xatirə lövhəsi, yaşadığı binaya bərelyefi vurulmuşdur.

RELS SİVİLİZASIYA RƏMZİDİR

MDB ölkələrinin həm yeraltı, həm də yerüstü dəmir yollarını relslə təmin edən Novoçerkassk ASC son 15 ildə poladtökmə məhsullarının istehsalçıları arasında öncül sırada idi. "Metro" Assosiasiyası və Rusiya Dəmir Yolları Federasiyasının növbəti rels komissiyasının işini bu məsələyə salmasının da başlıca səbəbi də bu idi Oktyabrda keçirilən tədbirə Bakı metropolitenindən yol xidmətinin rəisi Akif Zeynalov də dəvət olunmuşdu. Qatarların hərəkət təhlükəsizliyi, ilk növbədə, yolun vəziyyətindən, onun inşasının düzgün aparılmasından başlanır və bütünlüklə

bundan asılıdır. Son vaxtlar yeraltı yollarımızın texniki normaların tələblərinə uyğun saxlanması və onların sağlamlaşdırılması istiqamətində həyata keçirilən tədbirlər nəticəsində hərəkətin təhlükəsizliyinə təminat daha da artıb. Eyni zamanda texnoloji proseslərin sadələşdirilməsi üzrə ilk dəfə bizim yol xidməti tərəfindən tətbiq edilən yeniliklər yol işlərində əl əməyinin tətbiqini minimuma endirdi. Bu nailiyyətlərin qazanılmasında yeniliklərin istehsalata tətbiqi, mütərəqqi mühəndis fikirlərinin həyata keçirilməsinin xüsusi rolu olub. Buraya təmas relsi üçün yeni altlıqları, 2-3 şpallın bir-birinə bağlanması ilə yolayırıcı tirlərin hazırlanmasını, dielektrik izolə yanlıqlarının həcmli yanlıqlarla əvəz olunmasını, tunel köynəkləri ilə işlək rels arasında elektrik müqavimətinin normal hala salınması tədbirləri daxildir. Təmas relsi kronşteynləri üçün yeni altlıqların tətbiqi relsin nizamlanması zamanı kronşteynin sökülmə ehtiyacını aradan qaldırır. Köhnə üsulla kronşteynlər şpala 3 şrup vasitəsilə tikilirdi. Nizamlanma zamanı kronşteyn sökülür, iş başa çatdıqdan sonra yenidən şpala tikilirdi. Bu, şpalların ömrünü qısaltmaqla yanaşı, həm də böyük vaxt tələb edirdi. Xidmət rəisi Akif Zeynalovun təklif etdiyi dəmir altlıqlar isə bu itkiləri aradan qaldırdı. Belə ki, kronşteyn şpala birləşdirilən dəmir altlıq üzərinə elə bərkidilir ki, onu irəli-geri hərəkət etdirmək mümkün olsun. Bunun üçün şpala "narahat" etmək lazım deyil, təkə birləşdirici 3 boltu boşaltmaq kifayətdir ki, kronşteyni onun altlığı üzərində irəli-geri sürüsdürməklə istənilən ölçüləri alsın. "Metro" Assosiasiyasının Bakı konfransında iştirak edən yol mütəxəssislərini bu yenilik çox maraqlandırdı.

Bakı metropolitenində yolların defektoskopiyası sahəsində əldə olunan nailiyyətlər də dövrün tələblərinə uyğunlaşdırılırdı. Artıq diaqnostika əməliyyatları ən müasir cihazlarla aparılır, əvvəllər tətbiq olunan "Poisk" tipli defektoskoplar müasir tələblərə cavab vermədiklərinə görə "Avikon" defektoskopları ilə əvəz olundu.

Bu yeniliklər Bakı metropoliteni yol mütəxəssislərinin nüfuzunu MDB məkanının metropoliten və dəmir yollarında xeyli artırdı. Buna görə "Metro" BA-nın yol təsərrüfatının problemləri mövzusunda keçirilən tədbirlərdə Bakı metropoliteninin mütəxəssisləri, xüsusən xidmət rəisi Akif Zeynalov böyük hörmətlə qarşılanırdı.

Novoçerkassk ASC-də keçirilən rels komissiyasında istehsalın modernləşdirilməsi, yenilikçilik üsullarından istifadə olunması, məhsulun keyfiyyətinin və çeşid müxtəlifliyinin artması haqqında çox dəyərli çıxışlar oldu.

Şübhəsiz ki, relslərin istismarı təcrübəsinin ümumiləşdirilməsi onların etibarlılığını müəyyənləşdirən əsas meyarları formalaşdırmağa imkan verdi. Həmin müddəalar 2001-ci ilin iyulundan qüvvəyə minən dövlət standartlarının əsasını təşkil edirdi. Mövcud texnologiya çərçivəsində

qalmaqla yüksək kateqoriyalı relslərdən ötrü həmin standartların tələblərini yerinə yetirmək mümkün deyildi. Buna görə də modernləşdirmənin aparılması, fasiləsiz surətdə tökülən əritidən relslərin kütləvi istehsalının sahmana salınması və yüksək dözümlülüyə malik relslərin istehsalının mənimsənilməsi məhsulun istehsal texnologiyasının əsaslı surətdə dəyişdirilməsini və onların keyfiyyətinin yüksəldilməsini nəzərdə tutan rels istehsalının yenidən qurulması proqramını işləyib hazırlamağa imkan verdi.

Elektrik poladəritmə və rels dayaqları sexlərində eyni zamanda zəruri tədbirlər həyata keçirilirdi. Novosibirsk rels komissiyasının işində rels istehsalı sənayesində yenidənqurma proqramının həyata keçirilməsi, dünya bazarına çıxarılan relslərin keyfiyyət göstəriciləri, yolların istismarı zamanı relsə neqativ təsirin minimuma endirilməsi və digər aktual məsələlər müzakirə olundu.

İLİN YEKUNLARI

2005-ci il metropoliten işçiləri üçün uğurlu oldu. Bu, özünü ilk növbədə sərnişindəşimada əldə olunan nailiyyətlərdə əks etdirirdi. Ümumiyyətlə Bakının yeraltı yolları ilə daşınan sərnişinlərin sayı ildən-ildə artırdı. Belə ki, 2002-ci ildə sərnişin daşınması planı 108 milyon idisə, 2005-ci ildə həmin göstərici 130 milyon idi. Özü də əgər 2002-ci ildə plana 100, 7 faiz əməl olunmuşdusa, 2005-ci ilin planı 107 faiz yerinə yetirildi. Plandan əlavə 9 milyon 163,6 min sərnişin daşınmışdı. Əgər nəzərə alsaq ki, 2002-ci ildən bəri paytaxt əhalisinin sayı çox artmayıb, onda bu rəqəm bizə daha əhəmiyyətli görünə bilər.

Bu, sərnişindəşimə prosesində üç əsas parametrin - hərəkət təhlükəsizliyinin, sərnişinlərə göstərilən xidmət mədəniyyətinin səviyyəsinin, qatarların hərəkət cədvəlinin optimallığı - yaxşılaşdırılması hesabına mümkün olub. Hərəkətin optimal cədvəlinin tərtib olunması üçün gün ərzində sərnişin axınının vəziyyəti təhlil olundu və müvafiq cədvəl hazırlandı. Sərnişinlərə təhlükəsiz və mədəni xidmətin səviyyəsinin yüksəldilməsi üçün stansiyaların sanitariya vəziyyəti yaxşılaşdırıldı, xidmət heyətinin sərnişinlərlə davranış qaydalarına daha dəqiq riayət edilməsinə nəzarət gücləndi. Qatarların hərəkət cədvəlinə dəqiq riayət olunması, qatarlararası intervalların azaldılması və s. bu kimi faktorlar metroya sərnişin axını gücləndirdi.

Hərəkət təhlükəsizliyinin möhkəmləndirilməsi, xidmətin mədəni səviyyəsinin artırılması, yeraltı yollarda hərəkətin fasiləsizliyini təmin etmək üçün bütün xidmətlər qarşılarına qoyulan vəzifələrin öhdəsindən gəldilər. İl ərzində mühüm və genişmiqyaslı bir sıra işlər yerinə yetirildi. Vaqon təmiri bazasının möhkəmləndirilməsi üzrə tədbirlər davam edib, yol xidmə-

tində rəhbərliyin tutduğu ardıcıl və məqsədyönlü istiqamət işlək və təmas relslərinin bal göstəricilərində ən yaxşı nəticələrə gətirib çıxardı. Kollektivi cari ildə nəzərdə tutulmuş plana müvafiq olaraq 850 p/m relsin, 1920 ədəd taxta şpalların, 318 ədəd gödək ağac şpalın, park yollarının yolayırıcılarında 60 ədəd tirin, həmçinin tunel yolayırıcılarında 193 ədəd tirin dəyişdirilməsinə, park yollarında 48 kubmetr, həmçinin tuneldə 122 kubmetr ballastın yenisi ilə əvəzlənməsinə və tuneldə 10 ədəd taxta şpalın yenidən betonlanmasına nail olaraq, ümumi məbləği 3 milyard 90 min manat olan işi yerinə yetirdilər. Burada metropoliten rəisinin yol təsərrüfatı üzrə irəli sürdüyü 4 səmərələşdirici təklifin üzərindən sükunətlə keçmək düzgün olmazdı. Birinci təklif stasionar kompressor barədə idi. Yol işlərində gərəkli olan kompressor əvvəllər motovoz platforması üzərində sahəyə gətirilir və iş başa çatana qədər motovoz oranı tərk edə bilmirdi. Bu həm yolu bağlayır, həm də təsərrüfat qatarından səmərəli istifadə etmək imkanını məhdudlaşdırırdı. Bunun qarşısına almaq üçün metropoliten rəisi kompressoru müəyyən müddətdə stasionar vəziyyətə keçirmək təklifini irəli sürdü. Kompressor iş sahəsinə yaxın olan tunel keçidinə qoyulur, tunel boyu çəkilməmiş boru xətti vasitəsilə yüksək təzyiqli havanı lazımı nöqtəyə çatdırır. Hazırda "Cəfər Cabbarlı-Xətai", "Nizami-Elmlər Akademiyası", "28 May-Gənclik" mənzillərinin 1-ci yollarında kompressorun stasionar vəziyyətə keçirilməsi üçün imkanlar yaradılıb və bu iş davam etdirilməkdədir. Bu təklifin açıqlanması üçün hazırlanmış büllütən Beynəlxalq İctimai Nəqliyyat İttifaqına (BİNİ) göndərilmiş və yüksək qiymətləndirilmişdir.

İkinci təklif tunellərdə gödək şpallardan istifadə ilə bağlıdır. Metropoliten rəisinin həmin təklifi yolun istismar xərclərini xeyli azaltdı. Mütəxəssislərlə məsləhətləşmədən sonra belə bir qənaətə gəldi ki, tunelin quru və düzxətli sahələrində gödək şpallardan istifadə olunsun. İlk olaraq "Əzizbəyov-Qara Qarayev" mənzilində 100 m sahədə sıradan çıxmış şpallar gödəkləri ilə əvəz edildi. Həmin sahə bir müddət nəzarət altında saxlandıqdan sonra təklifin yararlılığı təsdiq edildi ki, bu da metronun büdcə xərclərinin azaldılmasına xidmət edir.

Üçüncü təklif də bu baxımdan çox böyük əhəmiyyət kəsb edir. Burada yeniliyin obyektə təmas relsləri idi. Yolun böyük bir sahəsində təmas relsinin üzərindəki plastik örtüklər sıradan çıxmışdı və onların əvəz edilməsi vəsait tələb edirdi. Metropoliten rəisi təmas relslərinin bütün tunel boyu örtülməsində elə bir zərurətin olmadığını və örtüklərinin yalnız tunel keçidlərində saxlanması ilə kifayətlənmək məsələsini texniki şuranın müzakirəsinə təqdim etdi. Texniki şura bu məsələ barədə də müsbət qərar verdi.

Bəzi dayaz stansiyalarda eskalatora nəzarətin videokamera vasitəsilə

stansiya növbətçisi otağına verilməsilə əlaqədar olaraq eskalator nəzarətçisi vəzifəsinin ləğvi barədə 4-cü təklif iqtisadi səmərə ilə yanaşı, stansiyada işlərin təşkilinə də müsbət təsir göstərdi.

İşarəvermə və rabitə xidmətinin il ərzində yetərincə uğurları olub. İMB qurğularında 5600 ədəd rele, 300 ədəd SAT cihazı, 3200 ədəd qoruyucu dəyişdirilib. "Memar Əcəmi" stansiyasında 1 ədəd SP-6 tipli kontaktsız yolayırıcı elektrik intiqalı tətbiq edilib, 52 ədəd köhnəlmiş cemper atqıları dəyişdirilib, 82 avtostopun elektrik intiqalları təmir edilib, 265 qızan buksları aşkar edən cihaz (QBAEC) qurğusunda oyuqlar dəyişdirilib.

1 müşavirə avadanlığı modernləşdirilərək işarəvermə və rabitə xidməti rəisinin otağında quraşdırılıb. "28 May - Nizami" mənzilində qatar radio-rabitəsinin keyfiyyətinin yüksəldilməsi məqsədilə "Nizami" stansiyasında yeni stasionar radiostansiya quraşdırılıb.

Tunel mənzillərində korroziyaya uğramış 860 ədəd kabel konstruksiyaları dəyişdirilib.

2005-ci ildə xidmətdə yeni texnika üzrə əsas işlər, sənişin avtomatı və kabel təsərrüfatı sahələrini əhatə edib.

Bakı metropoliteninin KATEL firması ilə birgə müqaviləsinə əsasən, metropolitenin tunellərində 38 km fiberoptik kabellər qoyulub və onların sonluqları stansiyalardakı kross otaqlarına çıxarılıb, metropolitendə gedib haqqının təmassız kartlarla ödənişi sistemində keçidə hazırlıqla əlaqədar olaraq, stansiyalarda yeni ANM qurğularının quraşdırılması üçün 10 km SFTP tipli siqnal kabelləri və 4 km 3x4 kv.mm ölçülü güc kabelləri qoyulub. Ən əsası isə ilin sonuna yaxın metropolitenin stansiyalarında, hər vestibüldə 2 ədəd olmaqla 32 vestibüldə 64 ədəd yeni ANM turniketləri quraşdırılıb.

2005-ci ilin 12 ayı ərzində İMB və rabitə qurğularının işində 5 pozuntu hadisəsi olub. Bu da 2004-ci ilin həmin müddəti ərzində olduğundan 5 hadisə azdır. Pozuntu hadisələri xidmət rəhbərliyi yanında operativ araşdırılmış, onların təkrarlanmaması üçün tədbirlər görülüb.

Tunel və əsaslı təmir xidmətləri tunellərin istismar qaydalarının tələblərinə müvafiq şəraitdə saxlamaq üçün bütün tədbirləri həyata keçiriblər. İl ərzində axıntılarla mübarizə davam edib, antikorroziya işləri nəzərdə tutulan qaydada aparılıb, tunel geyiminin arxasına sement məhlulunun vurulması, antikorroziya işləri, tunel diafraqmalarının əsaslı təmir yolu ilə gücləndirilməsi işində ləngimələr olmayıb.

Tunelçilər ilin əvvəlində "Xətai" stansiyasının II yol çətirini yenidən qurublar, həmin yol divarının sıradan çıxmış mərmər üzlüklərini tamamilə dəyişdiriblər. Eyni işlər stansiyanın maili gedişində 2001-ci ildə görülmüşdü. Metropoliten rəhbərliyinin təşəbbüsü ilə stansiyanın orta zalının çətiri də yeniləşdirilib.

"Bakı soveti" stansiyasında yerüstü vestibülün çöl divarının "Gülbox" üzülük daşı ilə üzünməsi başa çatdırılıb. "Nərimanov" stansiyasında kompleks təmir işləri həyata keçirilib. Xətti məntəqə, maşinistlərin istirahət otağı, tibb məntəqəsi, kassa otaqları, stansiya və mərkəzləşmə məntəqəsi növbətçilərinin otaqları tamamilə təmir olunub. Stansiyalarla yanaşı, təmir işləri xidmətlərin inzibati binalarında da aparılıb.

Depo ərazisində suvarma işlərini həyata keçirmək məqsədilə 60 kub m tutumu olan çəndən səmərəli istifadə etmək üçün 5,5 m hündürlüyündə qurğunun tikilməsi başa çatdırılıb. Çənin altında xidməti otaq və anbar yerləşdirilib.

Tunellərdə profilaktika və təmir işləri müntəzəm olaraq həyata keçirilib. 19 sayılı şaxtanın gövdəsində korroziyaya nəticəsində yükdaşıma qabiliyyətini çoxdan itirmiş və qəza vəziyyətində olan 18 mərtəbədə ibarət daimi ayaqaltılar sökülüb. "Bakı soveti-Sahil" mənzilində 43+10 sayılı piketdə keçid bərpa edilib, keçiddən ƏSQ kimi istifadə olunması üçün müvafiq işlər həyata keçirilib.

Tunellərdə ümumilikdə 2050 pm suötürücü qanov bərpa olunub, təxminən 1400 əndazə axıntısı ləğv edilib. Tunel geyimlərinin korroziyadan mühafizə edilməsi üçün hərəkət tunellərində 1730 p/m tunel geyimi korroziyadan təmizlənilib. Bu zaman 1750 p/m tuneldə suaxarlar bərpa olunub.

Əsaslı təmir xidmətinin kollektivi "Bakı soveti - Sahil" I yol mənzilində bolt birləşmələrindən sızan axıntıların qarşısını almaq üçün istismara yarasız olan M-27 tipli bolt dəstlərini dəyişdirib, "Nizami- 28 May" və "Nizami - Elmlər Akademiyası" mənzillərinin II yollarındakı diafraqmalar monolit dəmir-betonla gücləndirilib, "20 Yanvar-İnşaatçılar" mənzilinin I və II yollarında, "Ulduz-Əzizbəyov" II yol və "Memar Əcəmi-20 Yanvar" I yol mənzillərində tunel geyiminin arxasına sement məhlulu vurulub.

Xidmətin nəzdində fəaliyyət göstərən yerüstü qurğuların dövrü təmir sahəsinin işçiləri həm depo ərazisində, həm "Bilgəh" istirahət zonası və sanatoriya-profilaktoriyasında, həm də xidmətlərə məxsus obyektlərdə bir sıra təmir işləri aparıblar. "Bilgəh" istirahət zonasında ikimərtəbəli qonaq evi təmir olunmuş, rabitə və işarəvermə xidməti üçün qazanxana, AMN xidmətinin qarajı üçün otaq tikilib. Xidmət Yasamal rayonundakı 60 sayılı məktəbə himayədarlıq göstərərək, məktəbə istilik sistemi çəkib, yeni qazanxana quraşdırılıb.

Elektrik təchizatı xidməti il ərzində metropolitenin davamlı fəaliyyəti üçün enerji təchizatında fasiləsizliyə nail olunub. İl ərzində uzunluğu 10,5 km olan 10 kV-luq güc kabeli, 9 km 825v-luq dartı kabeli və 2 km-lik nəzarət-idarəetmə kabelləri çəkilib.

"Azərenerji" SC-nin 215 sayılı rayon yarımstansiyasının 8 və 15-ci yu-

valarından D-2 yarımstansiyasına 750 m uzunluğunda, 23 və 29-cu yuvalarından DA-10 yarımstansiyasına ("Cəfər Cabbarlı" stansiyası) uzunluğu 2800 m olan dörd ədəd ABS 3x95 tipli aralıq kabel xətləri (AK-1 və AK-2) qoyulub.

DA-10 yarımstansiyasının dartı hissəsinin işə salınması üçün 825v-luq paylayıcı qurğuda dörd ədəd VAB-42 tipli xətt avtomatı və üç ədəd VAB-43 katod avtomatları sazlanaraq istismara verilib.

825 V-luq paylayıcı qurğunu təmin etmək məqsədilə və gərginliyi dartı şəbəkəsinə birləşdirmək üçün 7000 metrə yaxın sovurma və qidalandırma kabelləri qoyulub. Bu kabellər "Cəfər Cabbarlı-Xətai" və "28 May-Nizami" tunel yol mənzillərini əhatə edir.

Dartı transformatorlarının və düzləndirici aqreqatların sazlanması başa çatdırılaraq, 825 V-luq paylayıcı qurğu işə düşüb.

Beləliklə, metropolitenin enerji təchizatında etibarlılığı yüksəltməkdən ötrü istənilən anda D-1 dartı yarımstansiyasının gücünü bölərək və lazım gəldikdə onu əvəz edə biləcək 2-ci bir ehtiyat yarımstansiya kompleks şəklində istifadəyə verilib.

Xidmətdə işləyən mütəxəssislərin gücü ilə "28 May" yarımstansiyasında köhnəlmiş SK-20 akkumulyatorlar Almaniyadan gətirilmiş "7 OpzS-490" tipli yeni akkumulyatorlarla əvəz olunub. DA-10 yarımstansiyasında isə akkumulyator otağında tamam yeni sistem quraşdırılmış, orada müasir tələblərə cavab verən 70 ədəd yuxarıda adı çəkilən akkumulyator batareyaları quraşdırılmışdır.

Yay mövsümünə hazırlıqla əlaqədar Bilgəhdəki istirahət zonasının ərazisində normal işıqlandırmanı təmin etmək üçün 42 ədəd "Osram" tipli çilçiraq quraşdırılıb. "Bilgəh" yarımstansiyasında 250kVA gücündə 2-ci tranfarmator işə qoşulub.

Elektrik enerjisinə qənaət, həmişə olduğu kimi xidmət rəhbərliyinin diqqət mərkəzində olub. Belə ki, 2004-cü ildə metroda 81 milyon 611.000 kvt/saat elektrik enerjisi işlədilibsə, bu rəqəm 2005-ci ildə 82 milyon 712000 kvt/saata bərabər olub.

2005-ci ildə şərti olaraq, metroda daşınan yük 940,771 milyon t/km. brutto təşkil etmişdi. Beləliklə, 2004-cü ilə nisbətən 3,4 faiz artıq yük daşınması müqabilində elektrik enerjisi sərfiyyatının artımı 1,3 faiz olub. Bunun nəticəsində ötən ilə nisbətən sərnışindəşımada sərf olunan elektrik enerjisinin xüsusi norması 65,5 vattından 64,3 vatta düşüb. Deməli, ötən ilə müqayisədə 1.400000 kvt/saat elektrik enerjisinə qənaət edilib.

2005-ci ildə depo ərazisində elektrik təchizatı xidmətinin sifarişi ilə yeni dartı yarımstansiyasının tikintisi başlanıb. Bunun tikintisindən məqsəd, depo ərazisindəki park yollarında hərəkət edən qatarlara 825 V dartı enerjisi vermək, şəbəkədə etibarlılığı yüksəltmək, enerji itkilərinin nisbə-

tən qarşısını almaq, D-2 dartı yarımstansiyasının gücünü bölüşmək idi. Artıq yeni yarımstansiyanın quraşdırılması üçün hazırlıq işləri görülür.

Dekabrın axırında Rabitə evinin akt zalında keçirilən metropoliten rəhbərliyinin və həmkarlar ittifaqı birliyinin 2005-ci ilin yekunlarına, kollektiv müqavilənin yerinə yetirilməsinə və bu müqaviləyə bəzi dəyişikliklər edilməsinə həsr edilmiş birgə iclasında çıxış edən metropoliten rəisi görülmə işlərə görə bütün kollektivlərə, bütün metropolitençilərə minnətdarlığını bildirib, qeyd edib ki, bütün əldə edilmiş nailiyyətlərdə sadəcə peşə adamları, fəhlə, usta, maşinist və növbəçilərin və digər işçilərin böyük xidmətləri var. Sərnişinlərin rahat və təhlükəsiz daşınması, onlara mədəni və keyfiyyətli xidmət göstərmək ancaq onların ağır əməyi sayəsində mümkün olmuşdu.

Rəis çıxışının sonunda 2006-cı ildə kollektivin daha böyük əzmlə çalışacağına və qarşıda duran vəzifələrin öhdəsindən layiqincə gələcəyinə ümidvar olduğunu bildirdi.

Sonra iclasda Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin 2004-cü il 5 iyul tarixli 92 nömrəli qərarı ilə təsdiq edilmiş "Əmək şəraitinə və əmək funksiyasının xarakterinə görə əlavə məzuniyyət hüququ verən zərərli və ağır istehsalatlarının, peşə və vəzifələri siyahısı"nın Nazirlər Kabinetinin qərarı ilə 30 may 2005-ci ildən qüvvəyə minməsilə əlaqədar, metropolitenə bəzi ağır və zərərli işlərə görə peşə və ixtisaslar üzrə əlavə məzuniyyətlərin 6 təqvim günü qədər müəyyən edilməsi ilə əlaqədar kollektiv müqavilədə dəyişikliklər edildi.

Hərəkətin təhlükəsizliyi ilə birbaşa bağlı olan işçilərin bu işə keçirilən zaman müdriyyətlə bağladığı müqaviləyə pensiya vaxtı çatdığı zaman onlarla müddətli müqavilə bağlanacağı haqqında bənd əlavə edilməsi nəzərdə tutulmuşdur.



Bu il ölkə iqtisadiyyatının ahəngdar inkişafı, dövlətin maliyyə imkanlarının genişlənməsi metro tikintisinə investisiya ayrılmasına şərait yaratdı və ilin fevralında inşaatçılar 10-15 il bundan əvvəl tərک etdikləri sahələrə qayıtdılar.

Metropolitenin 2005-ci ildəki fəaliyyətinin nəticələrinə yeni ilin əvvəlində, fevral ayının ikinci on günlüyündə müəssisənin həmkarlar ittifaqı fəallərinin ümumi yığıncağında bir daha yekun vuruldu.

Yığıncağın işində Azərbaycan Həmkarlar İttifaqları Konfederasiyasının sədri, millət vəkili Səttar Mehbalıyev və Bakı metropoliteninin rəisi Tağı Əhmədov iştirak edirdilər. Hesabat məruzəsilə çıxış edən Metropoliten İşçiləri Həmkarlar İttifaqı Birliyinin sədri Etibar Mirzəyev bildirdi ki, təşkilat 2005-ci ildə qarşısına qoyduğu bütün vəzifələrin öhdəsindən layiqincə gəlib.

2005-ci ildə 106 nəfər metropoliten işçisi respublikamızın müxtəlif kurtort-sanatoriyalarında pulsuz olaraq verilmiş yollayışlarla sağlamlıqlarını bərpa etmiş, 25 və 35 nəfərlik qruplar halında müxtəlif istirahət zonalarında 2-3 günlük səyahətlərə göndərilmişlər. "Bilgəh" sanatoriya-profilaktoriyasında ötən il ərzində 650 nəfər işçi və onların ailə üzvləri istirahət etmişdir, 500 nəfərdən artıq adam istirahət zonasındaki evciklərdə dincəlmişdir.

Hər il olduğu kimi, ötən il də Novruz bayramı və 1 Yanvar - yeni il şənlikləri metropoliten işçilərinin 12 yaşına qədər olan uşaqları üçün şəhərin müxtəlif mədəniyyət ocaqlarında keçirilən şənliklərinə hədiyyəli biletlər pulsuz paylanmışdır. Dəfələrlə işçilərin kütləvi surətdə teatr tamaşalarına gedişi təşkil edilmişdir. Həmkarlar ittifaqı təşkilatı metropoliten işçilərinin əmək şəraitinin yaxşılaşdırılması sahəsində xeyli tədbir görmüş və bununla əlaqədar 2005-ci ildə müxtəlif reydlər və baxışlar keçirilmişdir.

MİHİB sədri E.Mirzəyev qeyd etdi ki, metropoliten kollektivinin məqsədyönlü fəaliyyəti və əməyi AHİK tərəfindən yüksək qiymətləndirilib.

Azərbaycan Həmkarlar İttifaqları Konfederasiyasının sədri, millət vəkili Səttar Mehbalıyev çıxışında metropoliten kollektivi ilə bu görüşündən çox məmnun olduğunu söylədi və qeyd etdi ki, zəhmətkeşlərin hüquqlarının müdafiə olunmasında, onlar üçün normal əmək və məişət şəraitinin yaradılmasında, sosial yönümlü tədbirlərin ildən-ilə genişlənməsində əldə edilən nailiyyətlər təqdirəlayiqdir. S.Mehbalıyev müəssisə rəhbərinin bu sahədəki rolunu xüsusilə dəyərləndirərək, metropolitenin rəisi Tağı Əhmədovun ötən il Azərbaycan Həmkarlar İttifaqlarının 100 illiyi münasibətilə təsis edilmiş yubiley medalına layiq gördüyünü bildirdi və medalı sahibinə təqdim etdi.

Metropoliten rəisi ona göstərilən bu etimada görə S.Mehbalıyevə öz adından, bütün metropolitençilər adından təşəkkür etdi, mükafatın təkəcə onun deyil, bütün kollektivin əməyinə verilən yüksək qiymət olduğunu bildirdi.

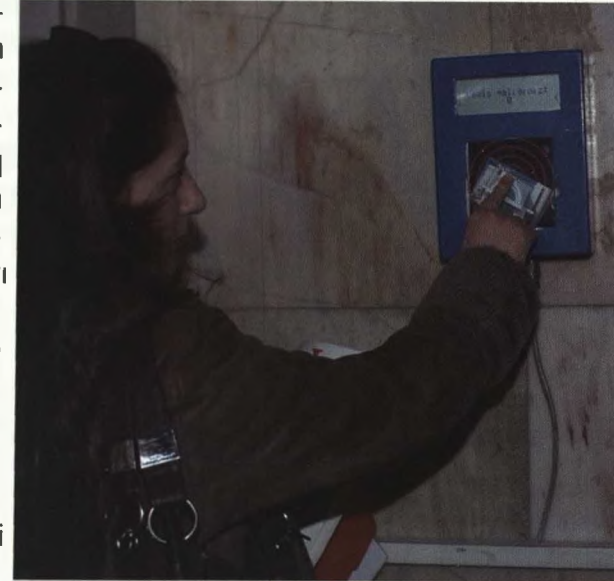
GEDİŞ HAQQINDA KART SİSTEMİ

Martın 1-də kart sisteminə keçidlə əlaqədar tədbirlər planının 1-ci mərhələsi başa çatdı. 2005-ci ilin ikinci yarımilliyindən aparılan hazırlıq işlərindən sonra artıq bütün stansiyalarda çip kartların istifadəsi üçün lazım olan texnoloji avadanlıq və keçid qurğuları quraşdırılmışdı. Bununla da Bakı metropoliteninin istismar tarixində növbəti yeni mərhələ başlandı. Kartları əldə etmək üçün 2 (AZN) manat girov haqqı təyin olundu. Kartdan istifadə etməyən sənişin onu qaytarıb, girov pulunu geri ala bilər. Kart, sənişinin istəyinə görə 1-dən 200 gedişə qədər yüklənirdi. Kartın limiti başa çatdıqdan sonra, onu təkrar yoxlamaq mümkündür.

Plastik kartların ilk dəsti işarəvermə və rabitə xidməti tərəfindən Xarkovun "Lot" MMC nümayəndələrindən qəbul edilib və təcrübi satışın keçirilməsindən ötrü hərəkət xidmətinə verildi. Bundan ötrü bütün kassalarda lazımi elektron avadanlıq quraşdırılıb, kassirlərlə yeni üsulun tətbiqinə aid metodik məşğələlər keçirilmişdi. Sənişinlər kartlarının balanslarını kassaların yanında quraşdırılmış xüsusi aparat vasitəsilə təyin edirdilər. Xidmət tərəfindən kommərsiya fəaliyyəti üzrə təlimatda lazımi dəyişikliklər edilib və idarə ilə razılaşdırıldıqdan sonra həmin təlimat tətbiq olundu.

Metropoliten rəisi Tağı Əhmədov, işarəvermə və rabitə xidmətinin rəisi Lətif Əliyev, yeni sistemin quraşdırılmasında iştirak edən işçilər martın 1-də "Elmlər Akademiyası" stansiyasının kassa zalında plastik kartların təqdimat mərasimini keçirdilər. Birinci kartı metropoliten rəisi alarkən, stansiyaya toplaşmış çoxsaylı jurnalistlərə onun imkanlarını nümayiş etdirdi və onlara kartların istifadəsi barədə ətraflı məlumat verdi. Bu tədbir həm də əhali üçün metodik və reklam xarakterini daşıyırdı.

Sonra kartların əhaliyə satışı başlandı. Bununla da avtomat nəzarət məntəqələrindən təmassız kartlarla keçid mexanizmi işə salındı. Oktyabr ayında artıq gündəlik olaraq 40 mindən çox sənişin gediş haqqının ödənilməsinin yeni üsulundan istifadə edirdi. Gediş haqqının ödənilməsində kart sisteminin tətbiqini sənişinlər də rəğbətlə qarşıladılar. Kartdan istifadə etmək onları kassa qarşısındakı uzun növbələrdən xilas edirdi. Elə



xidmət heyətinin də işini xeyli yüngülləşdirmişdi. Kassa-kommersiya işçiləri daha bunkerlərdən jeton boşaltmır, onları sayıb çeşidləmir, arabalara qoyub daşıyırdılar. 2007-ci il yanvarın 1-dən jetonlar metroda dövriyyədən çıxarılacaq və bütün sənişinlər metroda gedişdən ötrü kart almalı olacaqdılar.

METROPOLİTENİN RƏİSİ BEYNƏLXALQ NƏQLİYYAT AKADEMİYASININ HƏQİQİ ÜZVÜ SEÇİLDİ

Beynəlxalq Nəqliyyat Akademiyası (BNA) Rəyasət Heyətinin bu qərarı barədə xəbəri bütün metropolitençilər böyük qürur hissi ilə qarşıladılar. Mart ayının son günlərində Tağı müəllimə Beynəlxalq Nəqliyyat Akademiyasının prezidenti Q.A.Krijanovski və baş elmi katib A.Y.Avramenkonun imzası ilə akademiyanın həqiqi üzvlüyü barədə diplom təqdim olundu. Metropolitenimizin rəisi bu şərəfə Bakının yeraltı nəqliyyatının daha da təkmilləşdirilməsi, "Metro" Beynəlxalq Assosiasiyası və Beynəlxalq İctimai Nəqliyyat İttifaqının fəaliyyətindəki məhsuldar iştirakı, müasir şəhər nəqliyyatının inkişafı üzrə global mövzuların işlənilib hazırlanması, nəqliyyatçı kadrların tərbiyə edilməsi sahəsindəki xidmətlərinə, metropoliten tunnelərinin istismarına aid elmi məqalə və kitablarına görə layiq görülüb.

Bakı metropoliteninin kollektivi öz sükançısını, ən mürəkkəb dövrlərdə belə müəssisənin keçmiş ənənələrini qoruyan, bu ənənələri daha da zənginləşdirən, onu dünyanın ən mütərəqqi nəqliyyat müəssisələri ilə bir cərgəyə çıxara bilən T.Əhmədovu bu böyük nailiyyətə görə səmimi qəlbədən təbrik etdi, ona insanların rifahı naminə fəaliyyətində böyük nailiyyətlər arzuladı. Onun mötəbər qurumun üzvü seçilməsi hər bir metropolitençinin qəlbində iftixar hissi oyadır və hər birimizi daha yüksək əmək nailiyyətlərinə ruhlandırır.

DEPO ƏRAZİSİ - BÖYÜK TİKİNTİ MEYDANI

Son illər depo ərazisində aparılan abadlıq oranın görkəmini xeyli dəyişmişdi. Xidmətlərin ətrafında yaşıllıqların sayı artmış, "Nərimanov" elektrik deposunun qarşısındakı bağça isə gündəlik qayğı nəticəsində əsl parka, insanların sevimli istirahət yerinə çevrilmişdir. 2006-cı ildə depo ərazisində bir sıra yeni istehsalat obyektlərinin tikintisinə də start verilmişdi. Deponun 1 saylı giriş-nəzarət məntəqəsi yaxınlığında yeni sənişin platforması və gecə vaxtı vaqonların saxlanması üçün örtüyün tikintisində, köhnə platforma ilə qazanxana arasında D-5 dartı yarımstansiyası-

nın, işarəvermə və rabitəçilərin nəzarət-ölçü cihazları laboratoriyasının, yol xidmətinin əsaslı təmir sahəsi üçün xidməti otaqların, rels-qaynaq sexinin, qarlı mübarizə məntəqəsinin tikintisində işlər davam edirdi.

Mayın ortaları rels-qaynaq sexi artıq inşaatçılar tərəfindən istifadəyə verilmişdi. Yol işçiləri yeni dəzgahın quraşdırılmasına başlaya bilirdilər. Rels-qaynaq sexinə bitişik tikilən otaqlar isə əsaslı təmir hissəsinin emalatxanası, fəhlələrin soyunub-geyinmə otaqları, duşxana üçün nəzərdə tutulub.

Platformanın və vaqonların gecə əyləməsinə saxlanması üçün talvarın tikintisi əsaslı təmir xidmətinin kollektivinə tapşırılmışdı. İyul ayının sonunda talvarın 50X50 ölçülü bucaqlıqdan yaradılmış sütunlarında 400 kv.m. hörgü işi aparılmışdı. R-50 markalı relsdən düzəldilmiş kənar sütunlar M-300 markalı sementlə betonlanmışdı. Platformanın kənarlarına 90 kv.m sandviç tipli panellər qoyulmuşdu.

Burada yol, elektrik təchizatı və işarəvermə mütəxəssisləri də xeyli iş görməli idir. Yol işçiləri öz təsərrüfatlarında bəzi dəyişikliklər etməli oldular. Yeni platformanın tikintisi aparılan sınaq yoluna "Bakmil" stansiyasından birbaşa giriş üçün imkan yox idi. Yəni, stansiyadan depo istiqamətində çıxan qatar yeni platformaya yan almaq üçün əvvəlcə köhnə platformaya qəbul olunmalı, oradan 35-ci dalana qaytarılmalı ("Bakmil"ə yaxın), ancaq oradakı yolayırıcı vasitəsilə yolunu dəyişib yeni platformanın yoluna çıxarılmalı idi. Göründüyü kimi, qatar sənişinlərlə birlikdə belə bir mənasız maneə etməli idi. Buna görə də üzərində yeni platforma tikilən sınaq yolu dediyimiz 34 saylı yola birbaşa çıxmaq imkanını verən 2 yolayırıcının qurulmasına ehtiyac yaranmışdı. 2-ci yol distansiyasının kollektivi ağır zəhmət və böyük ustalıq, səriştə tələb edən bu əməliyyatı 2 ay ərzində yüksək keyfiyyətlə başa çatdırdı.

Elektriklər avqust ayının əvvəllərində işlərini başa vurdular. Onlar kompensasiya yeşiklərini kontakt relsinə birləşdirməklə işarəvermə işçiləri üçün fəaliyyət meydanı yaratdılar. Bundan sonra işarəvermə distansiyasının burada çalışan işçiləri cemper atqılarını qoşub svetoforların işini tənzimlədilər.

"SAHİL" STANSİYASININ YENİ ÇIXIŞI

Aprelin 20-də "Sahil" stansiyasının yeni çıxışı da açıldı. Onun istifadəyə verilməsi ilə, demək olar ki, stansiyanın yerüstü vestibülünün yenedənqurulma prosesi başa çatdı. Stansiya üzərində bina tikintisi ilə əlaqədar olaraq uzun müddət buranın giriş-çıxışının istiqamətləri bir neçə dəfə dəyişdirilmişdi. İnşaatçılar eskalator distansiyasının işçilərindən ötrü üç yeni otağın da tikintisini tamamlayıb metropolitençilərin istifadəsinə verdilər. Yeni çıxışın açılışında iştirak edən Tağı Əhmədov mətbuat



nümayəndələrinin suallarına cavab verdi. Jurnalistləri daha çox gediş haqqının ödənilməsində kart sisteminin tətbiqi üzrə işlərin gedişi maraqlandırdı. Onlara məlumat verildi ki, sənişinlərin istifadəsi üçün 10 min ədəd çip kart satışa hazırlanır. Rəisin sözlərinə görə mayın 1-nə qədər paytaxta 40 min çip kartın gətirilməsi nəzərdə tutulur. T.Əhmədov bildirdi ki, hazırda Bakı metropoliteninin hər stansiyasında 2 ədəd olmaqla 64 yeni turniket quraşdırılıb. İlin sonunadək isə bütün stansiyalarda ümumilikdə 180 ədəd turniket quraşdırılacaq.

İNŞAATÇILAR 17 İLDƏN SONRA YARIMÇIQ OBYEKTlərƏ QAYITDILAR

Sovet quruluşunun dağılmasından sonra bütün keçmiş İttifaq respublikalarında olduğu kimi, ölkəmizdə də yaranmış iqtisadi böhrandan ilk növ-

bədə sıçrayıb çıxan tikinti sənayesi oldu. Bunu sübut etmək üçün heç bir rəsmi, qeyri-rəsmi statistik göstəricilərə müraciət etmək lazım deyil. Son 10-12 ildə respublikada, xüsusən də Bakıda tikilən müasir, hündürlük təbəli binaların ildırım sürəti ilə artımı göz qabağındadır. Amma Bakıda 60 illik tarixə malik yeraltı tikinti sənayesi də mövcuddur. Ötən əsrin 50-80-ci illərində Bakı təkəcə eninə-uzununa deyil, həm də yerin təkinə doğru da genişləniib.

Ötən əsrin səksəninci illərinin sonunda metro tikintisinin düçar olduğu iflic vəziyyətinə son qoymaq üçün 2001-ci ildən başlayan cəhd, tikintisi yarımçıq qalmış "Həzi Aslanov" stansiyasının istismara verilməsi ilə (2002-ci il) nəticələndi. Doğrudur, ona qədər 1993-cü ildə "Cəfər Cabbarlı" stansiyası işə düşüb . Amma bu keçid qovşağı nə sənişindəşimənin, nə də gediş məsafəsinin artımında rol oynamayıb, yalnız hərəkətin təşkili prosesində optimallığı təmin etmək məqsədilə tikilib ki, onun da funksional təyinatının reallaşması başa çatmayıb. O ki qaldı müstəqillik dövrünün metro tikintisi tarixinə, 2001-ci ili onun başlanğıc nöqtəsi kimi qəbul etmək olar.

Yeni dövrdə "Azertunelmetrotikinti" Qapalı Səhmdar Cəmiyyəti kimi fəaliyyətə başlayan yeraltı qurğuların inşaatçıları ilk növbədə yarımçıq obyektlərin tikintisini başa çatdırmalı idilər. Ön planda metronun 3-cü növbəsinin Şimal sahəsi dururdu. "Memar Əcəmi" xəttinin davamı olan bu sahədə 3 stansiya və metronun 2-ci xəttinin deposu tikilməli idi.

Tikinti dayanana qədər orada tunel tikintisi işlərinin 60 faizi yerinə yetirilmiş, stansiyalar üçün ayırılmış sahələrin mənimsənilməsi, yeni kommunikasiya xətlərinin kənarlaşdırılması üzrə işlər başa çatmış, inşaatın gedişinə mane ola biləcək amillərin müəyyən qismi aradan qaldırılmışdı.

Tikinti dayandırıldıqdan sonrakı müddətin böyüklüyü qarşıya elə problemlər çıxarmışdı ki, onların aradan qaldırılması əlavə vəsait və vaxt tələb edirdi. İnşaat işlərinin dondurulduğu illərdə metro inşaatçılarına ayrılan vəsaitin böyük bir hissəsi tunellərin qrunut sularından mühafizəsinə sərf olunurdu. Bu sahədə qəti bir qərarın hasil olmaması təkəcə tunellərin deyil, bu ərazidə yerləşən yerüstü tikililərin, yaşayış binalarının da taleyini təhlükə altına qoyurdu. Hətta bir arada qazılmış tunellərin, görülmüş işlərin konservasiya məsələsi də müzakirə olundu. Amma astarı üzündən baha başa gəlmiş üçün bundan imtina edildi. Ölkə iqtisadiyyatının ahəngdar inkişafı, dövlətin maliyyə imkanlarının genişlənməsi metro tikintisinə investiya ayrılmasına şərait yaratdı və bu ilin fevralında inşaatçılar 10-15 il bundan əvvəl tərk etdikləri sahələrə qayıtdılar.

Layihədə adı "Nəsimi" kimi verilmiş dayazözüllü stansiya üçün ayrılan çəpərlənmiş 20474 kv.m. sahədə torpaq səthinin bərkidilməsi üzrə işlər başladı. Qazıntı işləri nəticəsində süxur strukturunun pozulması yaxın-

lıqdakı binalar üçün təhlükəli idi. Bunun üçün ilk növbədə süxurbərkitmə işləri yerinə yetirildi, kommunikasiya xətlərinin, böyük su kəmərinin yeri dəyişdirildi.

20 İL ƏVVƏL BAŞLANMIŞ YENİDƏN QURMANIN DAVAMI

"28 May" stansiyasının yenidən qurulması adı ilə hələ 20-25 il bundan əvvəl başlanmış və məlum səbəblər üzündən dayandırılmış işlər də artıq bərpa olundu. İlin 3-cü rübündə "Cəfər Cabbarlı" stansiyasının sağ hərəkət tuneli istismara hazır vəziyyətə gətirilmiş, piyada və birləşdirici tunnelərdə bütün işlər başa çatdırılmışdı. Stansiyasının ikinci girişinin tikintisində işlərin qızgın vaxtı idi.

Giriş bir-birinə paralel Mirəli Qaşqay küçəsi və Azadlıq prospektinin, eləcə də Salatın Əsgərova ilə Mikayıl Rəfili küçələrinin əmələ gətirdiyi kvadratda yerləşir. Burada tikiləcək yerüstü vestibül sərnişinləri qəbul edib eskalator vasitəsilə "Cəfər Cabbarlı" stansiyasının piyada dəhlizinə endirməli və buradan hər iki stansiyaya - "28 May" və "Cəfər Cabbarlı" stansiyalarına istiqamətləndirməli idi.

Amma 2006-cı ilin avqustunda orada eskalator tunelinin başlığından və vestibülün özülündən başqa heç nə yox idi. 2 saylı tunnel-tikinti idarəsinin inşaatçıları ilin əvvəlindən burada betonlama işlərinə başlamış, beton dolabları quraşdırmış, eskalatorun kaskadını qurmuşlar. Tunnel başlığının kaskadı da hazır idi. İşlər davam edirdi.

ENERGETİKLƏR VELİKİYE LUKİDƏ

İyunun 14-15-də Rusiyanın Velikiye Luki şəhərində metropolitenlərin elektrik təchizatı xidmətləri rəhbərləri və elektrotexnika mütəxəssisləri mü-təxəssislərinin müşavirəsi keçirildi. Müşavirənin gündəliyinə 2004-2005-ci illərdə metropolitenlərin elektrik təchizatı sistemlərində baş vermiş pozuntuların təhlili, metropolitenlərin elektrik təchizatı sistemi və elektrik texniki avadanlığının istismarı sahəsində təcrübə mübadiləsi, eləcə də metropolitenlərdə müasir elektrik avadanlıqlarının və izole materiallarının tətbiqi məsələləri daxil edilmişdi.

Müşavirə iştirakçıları, həmçinin, Velikiye Luki elektrotexnika zavodunun məhsulları ilə tanış olaraq onların metropolitendə tətbiqi məsələlərini müzakirə etdilər.

Gündəliyə daxil edilən məsələlər üzrə metropoliten mütəxəssislərinin çıxışları və onların müzakirəsi zamanı qeyd olundu ki, metropolitenlərin elektrik sistemlərində baş verən pozuntu hallarının əsas səbəbləri kənar

qidalandırıcılardan daxil olan elektrik enerjisinin keyfiyyətinin aşağı olması, hərəkət cədvəlinə riayət edilməməsi, asinxron elektrik intiqalı ilə təchiz olunmuş qatarlarda elektrik enerjisinin rekuperasiya məsələsinin həll edilməməsidir.

Elektrik təchizatı sistemində nasazlıqların başqa bir səbəbi də elektrik yarımstansiyalarındakı avadanlığın və kabel şəbəkəsinin, eləcə də enerji təchizatı xidmətlərinin və ümumiyyətlə metropolitenlərin digər xidmət dairəsində olan kabellərin köhnəməsidir.

Elektrik enerjisi təchizatında keyfiyyətin aşağı düşmə hallarına Bakı və Tbilisi metropolitenlərində daha çox təsadüf edilir. Eyni zamanda belə bir fakta da diqqət yetirilib ki, yeni xətlərin layihələşdirilməsi və tikintisi zamanı mövcud elektrik təchizatı sxeminin spesifik xüsusiyyətləri nəzərə alınmır ki, bu da bir çox hallarda sistemin yenidən dəyişdirilərək sazlanmasına gətirib çıxarır.

Elektrik təchizatı sistemi və elektrik texnikası avadanlığının etibarlılığının və keyfiyyətinin yüksəldilməsi məsələlərinin müzakirəsi zamanı, Moskva və Sankt-Peterburq metropolitenlərində istismar olunan kabel şəbəkəsi və avadanlığına infraqırmızı nəzarət sisteminin əhəmiyyəti qeyd edilmişdir. Bakı metropolitenində tətbiq edilən $U=380/220$ gərginlik tənzimləyiciləri, kontakt relsindəki 825 V gərginliyə nəzarət məntəqələri, qatarların yükündən asılı olaraq yarımstansiyaların işinin tənzimlənməsinin üstünlüklərini tədbir iştirakçılarının diqqətinə Bakı metropoliteninin elektrik enerjisi təchizatı xidmətinin baş mühəndisi Əlixan Osmanov çatdırdı. Qeyd olundu ki, metropolitenlərdə müasir elektrik avadanlıqlarından və izolyasiya materiallarından istifadə olunması, yağ və elektromaqnit transformatorlarının mayesiz transformatorlarla əvəzlənməsi, adi akkumulyatorların əvəzinə OPzS markalı qapalı tipli akkumulyatorların tətbiqi, Moskva və Peterburq metropolitenlərində oxşəkilli diodların həbvari diodlarla, VAB-28 açarlarının VAB-49 açarları ilə əvəzlənməsi Bakı metropolitenində davam edir.

YENİ KOLLEKTİV MÜQAVİLƏ

Kollektiv müqavilə əmək, sosial-iqtisadi və istehsal fəaliyyəti sahəsində işçilərlə işəgötürən arasında münasibətləri nizamlayan sənəddir. Əmək kollektivi müqavilənin hazırlanmasına, ona lazımi dəyişikliklərin və əlavələrin edilməsinə, tərəflərin qəbul etdiyi öhdəliklərin yerinə yetirilməsinə nəzarətin həyata keçirilməsi həmkarlar təşkilatlarının başlıca vəzifəsidir. Kollektiv müqavilə bütün xidmət, bölmə və istehsalat sahələrinin təklif və rəyləri əsasında 3 il müddətinə bağlanır. Metropoliten kollektivi ilə müəssisə rəhbərliyi arasında 2003-cü ilin sentyabrında bağlanmış mü-

qavilənin bu il vaxtı tamam oldu. Bununla əlaqədar yeni müqavilə layihəsinin tərtib edilməsindən ötrü Metropoliten İşçiləri Həmkarlar İttifaqları Birliyi (MİHİB) qabaqcadan bütün xidmətlərə öz təkliflərini irəli sürməyi hələ bir neçə ay əvvəl tövsiyə etmişdi. Bu təkliflərin müzakirəsi iyul ayının ortalarında metropoliten idarəsində keçirilmiş geniş iclasda başlanmışdı.

Həmin iclasda bəzi mübahisə və şübhə doğuran müddəalara yenidən baxılması, onların dövlət qanunvericiliyi aktlarına və zamanın tələblərinə uyğunluğunun təmin edilməsi təklif olunmuşdu.

Metropoliten İşçiləri Həmkarlar İttifaqı Birliyinin sədri Etibar Mirzəyev bu müddəaları ətraflı sadalamış və onların xidmət kollektivlərində geniş müzakirə olunmasını tövsiyə etmişdi. Bundan sonra xidmət və bölmələrdən 20-dən artıq təklif alınmışdı. Onların daha əhəmiyyətliləri 2006-2009-cu illərin kollektiv müqaviləsinin əsasını təşkil etdi. Yeni müqavilənin müzakirəsinə həsr olunmuş geniş yığıncaq sentyabrın 19-da Rabitə evinin konfrans salonunda keçirildi.

Yığıncağı giriş sözü ilə açan müəssisə rəhbəri Tağı Əhmədov müzakirə olunan sənədin kollektivin həyatında mühüm rol oynadığını qeyd etdi. MİHİB-in sədri E.Mirzəyev ötən üç il ərzində kollektiv müqavilənin yerinə yetirilməsi haqqında danışdı. O, xidmət və bölmə kollektivləri tərəfindən təklif kimi irəli sürülən və kollektiv müqaviləyə daxil olunan bəndlər barədə izahat verdi.

Təkliflər sırasında xidmət rəislərinin vəsatəti üzrə işçilərin 150 nəfərinin hər gün depoda pulsuz naharla təmin edilməsi, ilin yekunlarına görə mükafatlar - 13-cü əməkhaqqı verilməyə, tibb məntəqələrinin tibb işçilərinə 30 manat məbləğində mükafatın verilməsi, hərəkət təhlükəsizliyi ilə bağlı olan metropoliten işçiləri xəstəliyə görə üç ay və daha artıq müddətdə əmək qabiliyyətini itirdikdə, (cərrahiyyə əməliyyatları istisna olmaqla) xidmət rəislərinin qərarı ilə onların daha yüngül işə keçirilməsi, ən çox ehtiyacı olanlara bir il ərzində qaytarmaq şərtilə faizsiz ssuda verilməsi, metropolitenin işçisi vəfat etdikdə, mərhumun 13-cü əməkhaqqının onun ailəsinə verilməsi və digər sosial güzəştlər var idi.

Yığıncaq yekdilliklə yeni kollektiv müqaviləyə səs verdi.

METROPOLİTENÇİLƏR ÜÇÜN PEŞƏ BAYRAMI

Müəssisənin yaranma tarixini hər il böyük təntənə ilə qeyd edən Bakı metropolitençilərinin bayram təntənələrinə hazırlığının sürəti oktyabr ayında bir qədər də artır. Metronun 39-cu ildönümü ərəfəsində dövlət başçısının imzaladığı 28 oktyabr 2006-cı il tarixli sərəncamı bütün kollektivdə bayram əhval-ruhiyyəsini daha da yüksəltdi. Həmin sərəncamla bundan sonra 8 Noyabr təqvimə Bakı metropoliteni işçilərinin peşə bayramı gü-

nü kimi daxil edildi.

Oktyabrın 31-də isə artıq peşə bayramına həsr olunmuş tədbirlər başladı. Həmin gün səhərdən bütün xidmətlərin rəhbərliyi baş idarənin şöbə rəisləri depo ərazisində toplaşdılar. Onlar müəssisənin normal fəaliyyətində mühüm rol oynayacaq yeni sərnişin platformasına ilk qatarın qəbul olunması prosesinin şahidləri oldular.

Yeni sərnişin platformasını yarımstansiya adlandırmaq da olar. Orada hətta köhnə platformadan fərqli olaraq, qatarların qəbulu və yola salınması üzrə növbətçi də var və onun üçün xüsusi otaq da tikilib. Buraya depo ərazisində çalışan işçiləri gətirən qatarlar təsdiq olunmuş qrafik üzrə qəbul olunub yola salınacaqlar.

Açılış mərasimində metropoliten rəisi Tağı Əhmədov iştirak etdi. O, qırmızı lenti kəsdikdən sonra, mərasim iştirakçıları platforma üzərinə qaldılar. "Bakmil" stansiyasından çıxan sərnişin qatarı yeni platformaya yan aldı. Qatardan düşən metropolitençilərlə platforma üzərindəkilər bir-birlərini salamlayıb təbrik etdilər.

Yeni platforma metropolitençilərin peşə bayramı ərəfəsində özlərinin özlərinə hədiyyəsi oldu. Həmin günün bayram ovqatlı başqa bir tədbiri isə Rabitə evində keçirildi. Orada Yeni Azərbaycan Partiyası "H.Cavid 33a" (metropoliten) ərazi ilk partiya təşkilatı özünün hesabat yığıncağına toplaşmışdı. Yığıncağın gündəliyinə 6 məsələ - "YAP sıralarına qəbul, uçota alınma və uçotdan çıxarılma" və digər məsələlər daxil edilmişdi. Yığıncaqda YAP icra katibinin müavini Mübariz Qurbanlı, YAP Yasamal rayon təşkilatının sədri Fikrət İsmayılov, rayon təşkilatının idarə heyətinin üzvü Məhəmməd Məmmədov və təşkilatın uçot və statistika şöbəsinin müdiri Elnarə Mustafayeva iştirak edirdilər.

Yığıncaqda partiya sıralarına yeni üzvlərin qəbulundan sonra YAP Yasamal rayonu "H.Cavid 33A" (metropoliten) ərazi ilk partiya təşkilatının sədri T.Əhmədovun hesabatı dinlənildi. Qeyd olundu ki, "H.Cavid 33A" (metropoliten) ərazi ilk partiya təşkilatının sıralarına daxil olanların sayı əmək kollektivinin ən layiqli üzvləri hesabına gündən-günə artır. Tağı Əhmədov məruzəsində ərazi ilk partiya təşkilatının YAP Yasamal rayon təşkilatı ilə sıx əlaqəsindən, qarşılıqlı əməkdaşlıq və fəaliyyətindən danışdı, qarşıda duran vəzifələri vurğuladı. Təşkilatın sədri bildirdi ki, "Hüseyn Cavid 33A" (metropoliten) ərazi ilk partiya təşkilatının hesabat dövrü ərzində 21 ümumi, heyət üzvlərinin 12 yığıncağı keçirilib. 2001-ci ilin dekabr ayından metropolitendə "Heydər Əliyev məktəbi"nin 38 məşğələsi olub. Hər ay keçirilən bu məşğələlərdə ümummilli lider, görkəmli siyasətçi Heydər Əliyevin həyatı, fəaliyyəti, quruculuq işləri, müxtəlif sahələrdə apardığı islahatlar haqqında geniş mühazirələr dinlənmişdir. 2004-cü ildən isə bütün xidmətlərdə "Heydər Əliyev" məktəbləri yaradılmışdır. Məqsəd partiya sı-

ralarının genişlənməsi və fenomen şəxsiyyət Heydər Əliyev haqqındakı mühazirələrə daha geniş auditoriya toplamaqdır. Cari il ərzində bütün xidmətlərdə hər ay, ümumi metropolitenə isə hər rübdə bir dəfə dərslər keçirilmişdir. Bütün partiyaçılar dərslərdə fəal iştirak edir, ümummilli liderimiz Heydər Əliyev haqqında biliklərini genişləndirirlər.

YAP "Hüseyn Cavid-33A" (metropoliten) ərazi ilk partiya təşkilatı Yasamal rayon YAP-ın tərkib hissəsi kimi, rayon üzrə keçirilən bütün tədbirlərdə fəal iştirak edir, rayon təşkilatı ilə müntəzəm sıx əlaqə saxlayır. Sonra YAP icra katibinin müavini M.Qurbanlı, YAP Yasamal rayon təşkilatının sədri F.İsmayılov, rayon təşkilatının idarə heyətinin üzvü M.Məmmədov çıxış edərək "H.Cavid 33A" (metropoliten) ərazi ilk partiya təşkilatının 2004-2006-cı illər ərzindəki fəaliyyətini təqdir etdiklərini bildirdilər. Onlar partiya təşkilatımızın YAP Yasamal rayon təşkilatının ən fəal tərkib hissələrindən olduğunu qeyd etdilər. Hesabat dövrü ərzində sıralarını 1705 nəfərə çatdıran partiya təşkilatının işinin keyfiyyətə də yüksək olduğunu vurğuladılar. Metropolitençilərin rayon tədbirlərində müntəzəm olaraq fəal iştirak etməsindən danışdılar. Sonra "H.Cavid 33A" (metropoliten) ərazi ilk partiya təşkilatının yeni sədrinin seçilməsi məsələsi müzakirə olundu. Tağı Əhmədovun yenidən ərazi ilk partiya təşkilatının sədri seçilməsi təklif olundu. Təklif səsə qoyuldu və yekdilliklə qəbul olundu. Tağı Əhmədov partiya təşkilatının sədri seçildi.

Bir neçə gündən sonra metropolitençilərin Rabitə evində metronun 39-cu ildönümünü və ilk dəfə rəsmi peşə bayramlarını qeyd etdilər. Təntənəli yığıncağı açan metropoliten rəisi Tağı Əhmədov bununla əlaqədar respublikamızın Prezidenti İlham Əliyev cənablarının Bakı metropoliteninin qarşıdakı 40 illiyi münasibətilə hər il noyabrın 8-də Bakının yeraltı yolları əməkçilərinin peşə bayramının qeyd olunacağı barədə 2006-cı il 28 oktyabr tarixli sərəncamının əhəmiyyətini xüsusi vurğuladı və bundan ötrü dövlətimizin başçısına metropolitençilərin təşəkkürünü bildirdi.

Metropoliten rəisi qeyd etdi ki, ölkəmizin bütün yerlərindən, nazirliklərdən, dövlət komitələrindən, müəssisə və təşkilatlardan, habelə sınavi və təndaşlardan Bakı Metropoliteni kollektivinin ünvanına çoxlu təbriklər gəlməkdədir. Xalqımızın xilaskar oğlu Heydər Əliyevin Bakı Metropoliteninə daim diqqət və qayğı göstərdiyini nəzərə çatdıran T.Əhmədov iftixarla dedi ki, bu doğma münasibəti Prezident İlham Əliyev uğurla davam etdirir.

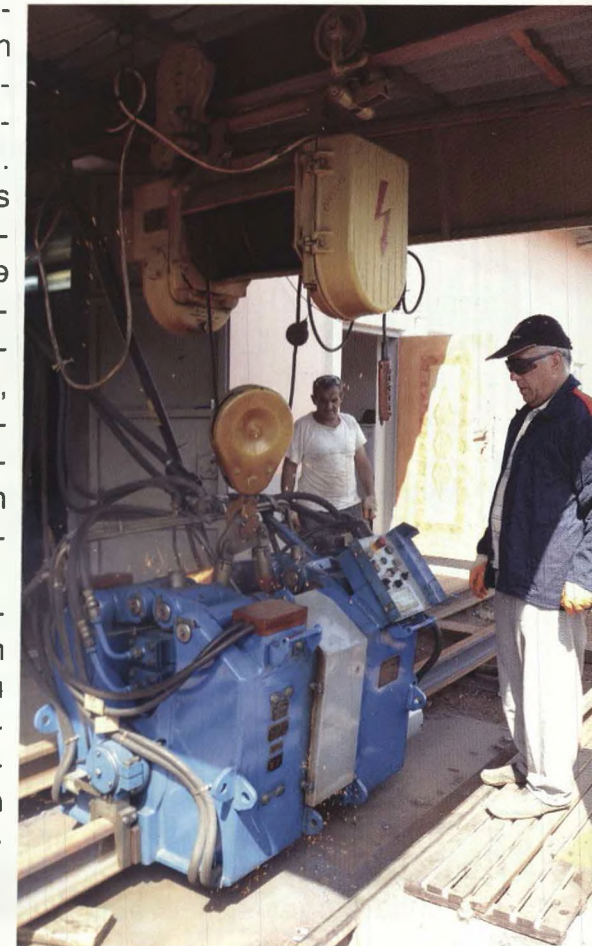
Görüləcək işlərdən və perspektiv vəzifələrdən danışan metropoliten rəisi əminliklə dedi ki, yeni stansiyaların tikintisi sürətlə davam etdiriləcək, təsərrüfatlarda texnika və avadanlıq yeniləşdiriləcək, işçilərin maddi rifahının yaxşılaşdırılması istiqamətində daha ciddi addımlar atılacaqdır. 2007-ci il yanvarın 1-dən metropoliten işçilərinin aylıq məvaciblərinin ən azı 50 faiz artırılması nəzərdə tutulub.

Sonra T.Əhmədov müəssisəmizin 6 əməkçisinə "Fəxri dəmiryolçu" və müxtəlif xidmət və istehsalat bölmələrinin çoxsaylı nümayəndələrinə "Bakı metropoliteninin veteranı" döş nişanlarını tədim etdi, təltif olunanlara yorulmaz əmək fəaliyyəti sahəsində yeni-yeni uğurlar arzuladı.

UZUN ÖLÇÜLÜ RELSLƏRƏ KEÇİD

İlin son ayı Bakı metropoliteninin yol təsərrüfatının təkmilləşdirilməsində müstəsna rol oynayacaq bir yenilik həyata vəsiqə aldı. İyul ayında yol xidməti üçün Kaxovkadakı (Ukrayna) elektrikqaynaq avadanlığı zavodunda R-50 relslərinin təmaslı qaynağından ötrü K 900 A- 1U1 tipli asma maşın alınmışdı. Onun quraşdırılmasından ötrü yol xidmətinin əsaslı təmir distansiyasının yaxınlığında xüsusi yer ayrılmışdı. Rels-qaynaq cihazını istehsalçı-zavodun nümayəndələri sazlayıb işə saldılar. Ukraynalı mütəxəssislər Bakıda olduqları müddətdə cihazda işləyə biləcək yerli kadrları da hazırladılar. Alim Babayev və tənzimləyici Rasim Əliyev, Etibar Hüseynov dəzgahın dilini tezliklə mənimsədilər və çox çəkmədən dəzgahda uzunölçülü pletlərin hazırlanması başladı. İlk dövrlər uzunluğu 50 metr olan relslər hazırlandı. Kiçik bir zaman müddətində iki rels bir-birinə calaq edildikdən sonra tikiş yeri əvvəlcə dəzgahın idarəetmə blokundakı kompyuterdə parametrlərinə görə yoxlanıldı. Əgər qaynağın parametri düz gəlmirsə, keyfiyyəti kafi deyilsə, kompüter bunu dərhal bildirir. Sonra mütəxəssislər qaynaq yerini gözəyari nəzərdən keçirirlər və qaynaq yerinin cilalanması başlanır.

Yolların rahatlığını artıran, istismar xərcini aşağı salan, lokomotivin təkərinə dəyən zərbələrin sayını azaltmaqla vaqon avadanlığının ömrünü uzadan uzunölçülü relslərə keçidə imkan verən bu dəzgah Bakının yeraltı yollarında yeni bir eranın başlanğıcını qoydu.



YENİ İLƏ DAHA İKİ HƏDİYYƏ

Depo ərazisində tikintisi ilin əvvəlindən aparılan daha iki bina 2007-ci ilin gəlişi ərəfəsində isitsmara verildi. İMB qurğularının təmir sahəsi və nəzarət ölçü cihazları laboratoriyası üçün nəzərdə tutulmuş üçmərtəbəli binanın rəsmi açılışında metropoliten rəisi Tağı Əhmədov, baş idarə aparatının şöbə rəisləri, xidmət rəhbərləri iştirak etdilər. Açılış mərasimindən sonra tədbir iştirakçıları binanın daxili ilə, orada işləyəcək insanlar üçün yaradılmış şəraitlə tanış oldu. Metropoliten rəisi inşaatçılara öz təşəkkürünü bildirdi, binanın avadanlıqla təchiz olunması üçün bütün tədbirlərin görülməsi barədə göstəriş verdi.

Həmin günlərdə hərəkətin optimal təşkilində əhəmiyyətli rol oynayacaq "Depo-5" elektrik yarımstansiyasında 2 dartı aqreqatından biri istifadəyə verildi.

Dekabrın 26-da metropoliten rəisi Tağı Əhmədov başda olmaqla bütün xidmət və istehsalat bölmələrinin rəhbərləri yarımstansiyanın sınaq qoşulmasında iştirak etmək üçün oraya toplaşmışdılar. Elektrik təchizatı xidmətinin rəisi Tələt Əlizadə və baş mühəndis Əlixan Osmanov obyekt barədə geniş məlumat verdilər. Yarımstansiya depo yollarının elektrik

enerjisi ilə etibarlı və səmərəli şəkildə təmin olunmasında mühüm rol oynayacaq. Belə ki, həmin sahəni qidalandıran D-2 yarımstansiyasının uzaqlığı kabellərin mühafizəsində böyük problem yaratmaqla yanaşı, enerji itkisinə də səbəb olurdu.

Metropoliten rəisi Tağı Əhmədov özü 6 kV-luq kompleks paylayıcının önünə keçib, açarı işə qoşdu. Lövhe üzərindəki voltmetrin əqrəbi hərəkətə gəlib, 6 kV-u göstərən bölgünün üzərində dayandı. Bundan sonra rəis fazalararası simmetriyanı yoxlamaq üçün gərginlik transformatorunun çeviricisini hər 3 vəziyyətə gətirdi: hər şey qaydasında idi. Tağı müəllim xüsusi səfəyyat transformatorunun yağ açarını qoşdu və transformatorun çıxışında 220 V-luq gərginlik yarandı. Sonra bu əməliyyatların arasında ən əsası sayılan UVKM-2 düzləndiricisi işə qoşulmalı idi. Bunun üçün metropoliten rəisi yağ açarının dəstəyini fırlatdı. Dartı aqreqatı gərginlik altına alındı. Depo yollarını qidalandıran 25-ci fider avtomatı, onun şin və xətt ayırıcıları açıldıktan sonra, yeni sxem yığıldı. Tağı müəllim əməliyyatın son mərhələsini icra etdi: VAB-42 avtomatının dəstəyini fırladaraq, depo yollarına 825 V-luq gərginlik verdi. "Bakmil" stansiyasında bu anı gözləyən qatar hərəkətə gəldi.

Sonra metropoliten rəisi energetikləri, obyektin inşaatçıları olan əsaslı təmir xidmətinin işçilərini, tikintidə əməyi olan bütün xidmətlərin əməkçilərini əlamətdar hadisə münasibətilə təbrik etdi.

YENİ YÜZİLLİYİN DAHA BİR İLİ SONA ÇATDI

Çoxminli Bakı metropoliteni kollektivi yola saldığı ilin hər bir gününün əlamətdar olmasından ötrü var qüvvəsini əsirgəmədi. Metropoliten rəhbərliyi, müəssisənin həmkarlar ittifaqı birliyi əməyinizin faydalı və səmərəli olması üçün bütün lazımi tədbirləri həyata keçirmiş, daim əmək adamının rahat işləməsi, səmərəli istirahəti üçün əllərindən gələni etmişdilər. 2006-cı ildə yeni texnika və mütərəqqi texnologiyanın istehsalata tətbiqi sahəsində çox iş görüldü. Əmək şəraiti yaxşılaşdı, istehsal sahələri daha da abadlaşdı.

Bütün bunlar ümummilli liderimiz, Azərbaycan xalqının böyük oğlu Heydər Əliyevin işinin sədaqətli davamçısı, respublikamızın Prezidenti İlham Əliyevin ölkə təsərrüfatına, eləcə də Bakı metropoliteninə göstərdiyi böyük diqqət sayəsində mümkün olmuşdur.

İlin əlamətdar cəhətlərindən biri də müəssisənin mövcudluğunun bütün tarixi ərzində məhz bu ildə ilk dəfə yeraltı yollarımızın əməkçilərinin peşə bayramı gününün hörmətli Prezidenti İlham Əliyev tərəfindən təsis edilməsidir.



Bakı metropolitençilərini qarşıdakı ildə daha böyük vəzifələr, müəssisənin tarixinə iz salacaq hadisələr gözləyir. 2007-ci ildə metropolitenimizin 40 illiyi qeyd olunacaq. Metropolitençilər 2007-ci ili yubiley ili, yeraltı yollarımızın müasir standartlar səviyyəsinə çatdırılması üçün bir çox yeniliklərin tətbiqi ili, böyük əmək nailiyyətlərinin əldə edilməsi, sıralarımızda çalışan əməkçilərimizin maddi rifahının daha da yüksəlməsi ili kimi qarşılayırdılar.



Daha bir yubiley ilini metro vaqon parkının yeniləşməsi, yeni texnologiyaların tətbiqi, idarəetmənin avtomatlaşdırılması, təmir-tikinti və quruculuq işlərinin davam etdirilməsi üçün dövlət dəstəyinin gücləndirilməsi ilə qarşıladı. Dövlət başçısının göstərişi ilə metronun Şimal sahəsində tikinti kompleksinin başa çatdırılması üçün 37,2 milyon manat vəsait ayrılaraq, tikinti işləri sürətləndirildi.

DOST İTKİSİ İLƏ BAŞLANAN İL

Yeni ilin ilk iş həftəsində hərəkətin təhlükəsizliyi üzrə baş müfəttiş Fuad Ələkbərov "Metro" qəzeti redaksiyasının qapısını açıb, özünəməxsus bir ərkəyanlıqla dedi:

- Yeni ildə qəzetin ilk nömrəsi yanvarın 9-da çıxır. Həmin gün mənim metropolitendə fəaliyyətimin 40 ili tamam olur.

Baş müfəttişin bununla nə demək istədiyini başa düşmək çətin deyildi. Bu söhbətdən sonra qəzetin 2007-ci il 1-ci sayında onunla "Mən Heydər Əliyevin doğum günündə müfəttiş olmuşam" adlı müsahibə

dərc olundu. Bundan 1 ay 2 gün sonra fevralın 11-də adı metropolitenin tarixində uzun illər yaşayacaq, maraqlı, təkrarolunmaz xarakterə malik, qeyri-adi şəxsiyyət, əqidəsini hər şeydən uca tutan, bəzən həddən artıq sərt olan, bəzən də şux zarafatları, məzəli söhbətləri ilə istənilən məclisi ələ almağı bacaran bu insan gözlərini əbədi qapadı.

Fuad Ağamusa oğlu Ələkbərov 1933-cü il sentyabrın 19-da Bakıda doğulmuşdu. Orta məktəbi bitirdikdən sonra Azərbaycan Politexnik İnstitutunun dəmiryol nəqliyyatı fakültəsinə daxil olmuşdu.

Əmək fəaliyyətinə də o zamanlar Bakı boru prokat zavodu adlanan, özü isə Sumqayıtda yerləşən müəssisədə dəmiryol nəqliyyatı sexinin usta köməkçisi kimi başlamışdı. Tezliklə həmin sexin növbə rəisi vəzifəsinə təqdim olunmuşdu. Zavodda bir müddət hərəkət təhlükəsizliyi üzrə müfəttiş, dəmiryol nəqliyyatı sexinin böyük dispetçeri də olmuşdu. Azərbaycan Xalq Təsərrüfatı Şurası Sumqayıt birləşmiş dəmiryol kontorunun texniki şöbəsinin rəisi, təlimatçı-maşinist vəzifələrində də öz səylərini əsirgəməmişdi. 1963-cü ilin iyunundan 1967-ci ilin yanvarına kimi SSRİ Nəqliyyat Tikintisi Nazirliyinin Bakı dəmir-beton şpallar zavodunda istehsalat-texniki şöbənin mühəndisi, bloklar sexinin ustası, texniki-nəzarət şöbəsinin rəisi vəzifələrində işlədikdən sonra, ömür yolu onu nəhayət, Bakı Metropoliteni İdarəsinə gətirmişdi.

1967-ci ilin yanvar-mart aylarında "26 Bakı komissarı" (indiki "Sahil"), mart-aprel aylarında "Bakı soveti" stansiyalarının rəisi olmuşdu. 1968-ci ilin fevralından 1971-ci ilin mayınadək Bakı Metropoliteni Həmkarlar İttifaqı Komitəsinin sədri vəzifəsində çalışmışdı. Sonralar bir müddət metropoliten idarəsində kadrlar şöbəsi rəisinin əvəzi, baş iqtisadçı əvəzi, qatarların hərəkət təhlükəsizliyi üzrə müfəttiş, qazan nəzarəti üzrə böyük müfəttiş vəzifələrində də işləmişdi. 1973-cü il mayın 10-dan Bakı metropoliteni qatarlarının hərəkət təhlükəsizliyi üzrə baş müfəttişi idi və 34 ilə yaxın müddətdə həmin vəzifəni fasiləsiz surətdə yerinə yetirmişdi. İşini, vəzifəsini yüksək məsuliyyətlə yerinə yetirməyi çoxlarından fərqləndirirdi. Müəssisəmizin coşqun əmək həyatının gərgin anlarında istehsalat ehtiyaclarından irəli gələrək müxtəlif rəhbər vəzifələri yüksək məsuliyyətlə və layiqincə yerinə yetirmişdi. Onun həm işi, həm adı metropolitenimizdə dillər əzbəri idi, o gənc və ortayaşlı metropolitençi nəsilləri üçün əsil örnək və həsəd aparmalı nümunə idi. Məhz onun çalışqanlığı, səyi sayəsində 34 ilə yaxın müddətdə qatarların hərəkət təhlükəsizliyi üzrə baş müfəttiş aparatı öz işinin dəqiqliyi, düzgünlüyü və səlisliliyi ilə seçilirdi.

Fuad Ələkbərovun əməyi respublikamızın və müəssisəmizin rəhbərliyi tərəfindən də yüksək qiymətləndirilmişdi. O, "Fəxri dəmiryolçu" idi, "Şərəf nişanı", "Şöhrət" ordenlərinə, "Fədakar əməyinə görə", "Əmək veterani" medallarına layiq görülmüşdü.

Fuad Ələkbərovun vəfatı metropolitençilər üçün əvəzsiz itki oldu.

YAP ÜZVLƏRİNİ METROPOLİTENDƏ BİRLƏŞDİRƏN TƏŞKİLAT

İlin ilk ayında kollektivin ictimai-siyasi həyatında çox önəmli rol oynayan, onun təşkilatlanmasında, qarşısına qoyulan böyük vəzifələrin yerinə yetirilməsi üçün səfərbər olunmasında ona dəstək olan Yeni Azərbaycan Partiyası Yasamal rayon "Hüseyn Cavid 33A" (metropoliten) ərazi ilk təşkilatının ildönümü qeyd olundu. Bu il həmin tədbir daha böyük təntənə ilə keçiriləcəkdi: təşkilatın yaranmasının 10 ili qeyd olunurdu. Onun yaradıcılarından biri və ilk gündən ona sədrlik edən metropoliten rəisi Tağı Əhmədovdur. Tağı müəllim iqtidar partiyasının fəal üzvü, partiya ideyalarının carçısı, onun sıralarının genişləndirilməsinə böyük səy göstərən, eləcə də rəhbərlik etdiyi kollektivi qarşıya qoyulan vəzifələrin yerinə yetirilməsinə səfərbər etməkdə bu ideyalarla silahlanan məfkurə sahibidir. Ən başlıcası, metropolitendə partiya özəyini yaratmağın təşəbbüskarı və bu ideyanı reallaşdıran əsas siyasi fiqurdur.

Dövlət müəssisəsində partiya özəyinin yaradılmasının başlıca çətinliyi onda idi ki, YAP-ın əsasnaməsinə görə, partiyanın özək təşkilatları an-



caq yaşayış yerlərində fəaliyyət göstərə bilərdilər. Bu, dövrün siyasi gerçəkliyinin tələbi idi. Amma hadisələrin sonrakı inkişafı partiyanın təşkilatlanmasında, ideyalarının kütləviləşdirilməsində araya böyük çətinliklər çıxardı. Bu, həm də partiya sıralarının sürətlə genişlənməsinə mane olurdu. Belə ki, əgər 1992-ci ildə partiya yaranarkən onun sıralarında 550 üzv vardısı, sonrakı 2-3-ildə bu rəqəm cəmi 2 dəfə artdı. Həmin illərdə tunel qurğuları xidmətinin rəisi vəzifəsində çalışan T.Əhmədov belə bir qənaətə gəlir ki, təşkilatlanmanın sürət və keyfiyyətini artırmaq, bu prosesə təkan vermək üçün nə isə bir səmərəli mexanizm yaranmalıdır. Bunun isə ən əlverişli yolu idarə və müəssisələrin işə cəlb olunmasıdır. Amma bu, partiya Nizamnaməsini pozmadan həyata keçirilməlidir. İşin çətinliyi də ancaq bunda idi. T.Əhmədov fikrini YAP sədrinin müavini Əli Nağıyevə söylədi, onun məsləhəti ilə partiyanın Yasamal rayon təşkilatının sədri Fikrət İsmayılovun yanına gəlib məramını ona da açdı. Məsələ müzakirə olunub qəbul edildi. Metropolitenin spesifikası, strateji obyekt olması nəzərə alınaraq, burada partiyanın ərazi özək təşkilatının yaradılması barədə qərar qəbul olundu. Bütün xidmətlərdə əsas izahat işini T.Əhmədovun özü aparırdı. Onun fikrinə şərik çıxan 39 nəfərin əksəriyyəti rəhbərlik etdiyi tunel qurğuları xidmətinin işçiləri idi. Maraqlıdır ki, T.Əhmədov hələ o vaxta qədər partiya üzvü deyildi. Bunun səbəbini soruşanda deyirdi ki, yaşadığım ərazi Suraxanı rayonunda, iş yerim isə metropolitendədir. Partiyanın rayon təşkilatı rayon icra hakimiyyətinin

binasında yerləşirdi. "O vaxt Suraxanı Rayon İcra Hakimiyyətinin həradə yerləşdiyini də bilmirdim, - dedi T.Əhmədov: - Üzvləri ilə sıx əlaqəsi olmayan partiya təşkilatı necə işləyə bilər?" Elə bu anlaşılmazlığı aradan qaldırmaq məqsədilə 1997-ci il yanvarın 28-də YAP-ın metropoliten ərazi qurumunun təsis iclası keçirildi. Bu, "Hüseyn Cavid 33 A" (metropoliten) ərazi ilk təşkilatının yaranma tarixi oldu.

Bu 10 ildə metropoliten YAP-çıların sıraları xeyli artdı, 2000-ə yaxın metropolitençi YAP-a üzv oldu. Partiya ideyalarının təntənəsini aşkar gördükdən sonra onun sıralarına əsl axın başladı. 2007-ci ilin əvvəlində metropoliten işçilərinin 50 faizi partiyaçı idi. Qeyd etmək lazımdır ki, ərazi təşkilatı olmaq etibarını ilə metropolitenin YAP təşkilatı özəyinin fəaliyyəti partiyanın Nizamnaməsi ilə heç bir ziddiyyət təşkil etmirdi. Təşkilat təkə metropoliten işçilərini birləşdirmir, burada başqa müəssisələrdə çalışanlar, məsələn, İnşaat Universitetinin müəllimləri də təmsil olunurdular.

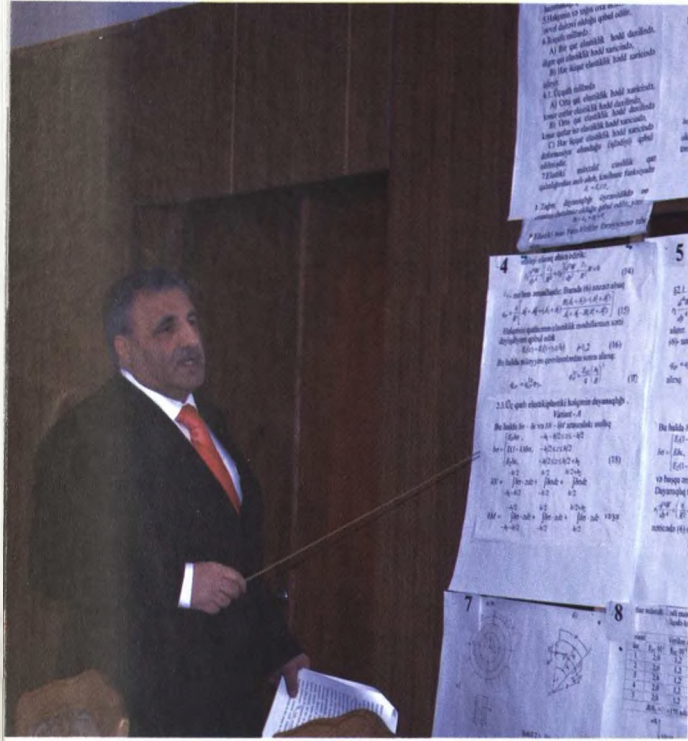
Təşkilatın idarə heyətinin yubileyə həsr olunmuş iclası yanvarın 26-da baş idarənin iclas salonunda keçirildi. Yeni Azərbaycan Partiyası Yasamal rayon "Hüseyn Cavid 33 A" (metropoliten) ərazi ilk təşkilatının sədri Tağı Əhmədov iclası giriş sözü ilə açaraq, əvvəlcə təşkilatın bütün üzvlərini bayram münasibətilə təbrik etdi, onlara uğurlar arzuladı. Sədr dəvət olunmuş qonaqları - YAP Yasamal rayon təşkilatının sədri Fikrət İsmayılovu, idarə heyətinin üzvlərini iclas iştirakçılarına təqdim etdi. Sonra Tağı Əhmədov 50 nəfərin partiya sıralarına qəbul olunması üçün ərizə ilə müraciət etdikləri barədə məlumat verərək ərizə sahiblərini yığıncaq iştirakçılarına təqdim etdi.

Zəmanət verən partiya üzvlərinin rəylərinə əsasən, namizədlərin partiya sıralarına qəbul edilməsi səsə qoyuldu və qəbul edildi.

METROPOLİTENÇİ ALİM

Metropoliten rəisi Tağı Əhmədovun idarəçilik bacarığı, təşkilatçılıq məharəti hamıya məlumdur. Hamıya, yəni təkə metropolitençilərə yox, bütün Bakı şəhərinə, hətta bütün respublikaya. Amma bəlkə də çoxları onun mühəndis fəaliyyətindən, elmi axtarışlarından xəbərsizdir. O, hələ yeraltı yolların tikintisində işlədiyi, sonradan metropolitendə çalışdığı vaxtdan yeraltı inşaat məsələləri ilə maraqlanırdı. Tağı müəllim tunel tikintisi üzrə ali təhsil aldıqdan sonra bu sahənin problemləri ilə maraqlanmaqla yanaşı, Azərbaycan İnşaat Mühəndisləri və Memarlıq Universitetində gənc kadrların hazırlanması prosesində də yaxından iştirak etməyə başladı və bu fəaliyyətini yenə də davam etdirməkdədir.

T.Əhmədovun indiyə kimi nəşr olunmuş 10 elmi məqaləsi metro tunelərinin problemlərinə həsr olunub. Uzun illər üzərində işlədiyi "Elastik-



plastik və elastik qeyri-bircins qatlı dairəli həlqə və tağların dayanıqlığı” adlı namizədlik dissertasiyasının mövzusu da tunel tikintisinə aiddir. Martın 30-da İnşaat Mühəndisləri və Memarlıq Universitetinin elmi şurasında dissertasiyanın müdafiəsi oldu. 18 nəfərdən ibarət şura üzvləri mövzunun əhəmiyyətini, onun aktual və yeraltı tikinti sahəsində son dərəcə gərəkli olduğunu yekdilliklə qeyd etdilər. Şura Tağı Əhmədova texnika elmləri namizədi alimlik dərəcəsi verilməsi barədə Respublika Ali Atestasiya Komissiyasına təqdimat vermək barədə qərar çıxartdı.

T.Əhmədov müəssisəmizdə bu ada layiq görülən ilk metropolitençi oldu.

ƏBƏDİYAŞAR ÖNDƏR

Ənənəvi olaraq may ayının 10-u xalqımızın ümummilli lideri, Azərbaycanın dahi oğlu Heydər Əliyevin doğum günü bütün ölkədə olduğu kimi, metropolitendə də təntənə ilə qeyd edildi. Ulu öndərin anadan olmasının 84-cü ildönümü ilə əlaqədar olaraq, metropoliten idarəsinin akt zalında keçirilən təntənəli yığıncaqda çıxış edən Bakı metropoliteninin rəisi Tağı Əhmədov Heydər Əliyevin fenomenal şəxsiyyəti, müasir Azərbaycan dövlətinin inkişafı sahəsində böyük rolu barədə danışdı, metropolitenin tikintisi və istismarı məsələlərinə onun misilsiz diqqət və qayğısını xüsusi qeyd etdi. Metropolitençilər bunu heç vaxt unutmayacaq. Gənc müstəqil dövlətimiz öz ilk addımlarını atdığı bir zamanda ulu öndər metropolitenimiz üçün 75 yeni vaqonun alınmasına misilsiz kömək göstərdi. Həm də hamımız yaxşı bilir ki, Heydər Əliyevin Rusiyada, o cümlədən Mitişşi vaqonqayırma zavodundakı nüfuzu sayəsində bu vaqonlar Bakıya çox güzəştli qiymətlərlə alındı.

Daha sonra Tağı Əhmədov rəhbərimizin möhtəşəm fəaliyyətindən danışaraq qeyd etdi ki, o, həm müdrik siyasətçi, həm də uzaqgörən dövlət

xadimi idi. Onun sovet dövrünə aid bir çox layihə və işləri hazırda da aktualdır. O vaxtlar Heydər Əliyevin təşəbbüsü ilə tikilmiş Dərin Özüllər Zavodu indi də ölkəmizin Heydər Əliyev tərəfindən işlənib hazırlanaraq neft strategiyasına xidmət edir. Çoxları onun qeyri-adi planlarına inanmırdılar, bunların həyata keçirilməsini mümkünsüz hesab edirdilər. O cümlədən, bunu Bakı-Tbilisi-Ceyhan neft kəmərinə, Bakı-Tbilisi-Ərzurum qaz kəmərinə də bunu aid edirdilər. Zaman keçdi və bu möhtəşəm layihələr həyata keçərək reallığa çevrildi. Heydər Əliyevin uzaqgörənliyinə və müdrikliyinə parlaq sübutdur ki, o layiqli şagirdini, davamçısını hazırlamışdır və onun varisi ulu öndərin başladığı işləri uğurla davam etdirir. Ümumiyyətlə, bu dahi insan bütün gördüyü işlərdə bizim üçün üç ən dəyərli miraslar qoyub getmişdir: müstəqil Azərbaycan, sarsılmaz Yeni Azərbaycan Partiyası və ağıllı rəhbər - İlham Əliyev. Hazırda bütün dünyaya Azərbaycan Prezidenti İlham Əliyevin legitimliyini və müdrikliyini təsdiqləyir. Onun nüfuzu gündən-günə artır. Ən başlıcası budur ki, öz dahi sələfinin ənənələrini davam etdirən İlham Əliyev həmişə öz xalqı ilə birlikdədir və onun başlıca strateji xətti sosial siyasətin yaxşılaşdırılmasından, xalqın rifahının yüksəldilməsindən ibarətdir. Artıq bu sahədə bir çox işlər görülüb və yenə də həyata keçiriləcək, çünki bu yol əbədiyaşar ulu öndər Heydər Əliyevin göstərdiyi yoldur.

Yığıncağın axırında Yeni Azərbaycan Partiyasının sıralarına 36 yeni üzv qəbul olundu. YAP Yasamal rayon təşkilatının "Hüseyn Cavid 33A" ərazi təşkilatının sədri Tağı Əhmədov partiyanın gənc üzvlərini təbrik etdi və Heydər Əliyevin ideyalarının həyata keçirilməsi sahəsində onlara yüksək fəallıq və mübarizlik arzuladı.

Həmin gün Mitişşi "Metrovaqonmaş" ASC-dən alınmış 10 yeni vaqon xəttə buraxıldı. Bu münasibətlə keçirilən mitinqdə metropoliten xidmətlərinin, Yasamal rayon ictimaiyyətinin nümayəndələri və YAP Yasamal rayon təşkilatının sədri Fikrət İsmayılov, Azərbaycan Nazirlər Kabineti



sədrinin müavini Abid Şərifov iştirak edirdilər.

Miting başa çatdıqdan sonra Abid Şərifov və Tağı Əhmədov qırmızı lentləri kəsdilər və qatarları xəttə aparan yollar açıldı. Maşinistlər ucadan siqnal verərək mavi qatarları növbə ilə hərəkətə gətirdilər.

METROPOLİTEN RƏİSİ "QIZIL BUTA" MÜKAFATINA LAYİQ GÖRÜLDÜ

Demokratik Azərbaycanlılar İctimai Mərkəzinin təşkilat komitəsi respublikada "Qızıl buta" müstəqil milli mükafatı uğrunda respondentlər arasında keçirdiyi növbəti rəy sorğusunun nəticələrinə may ayında yekun vurdu. Sorğuda iştirak edən respondentlər sırasında iş adamları, fəhlələr, tələbələr, məmurlar, işsizlər, təqaüdüçülər və müxtəlif peşə sahibləri də var idi. Əvvəllər bu mükafatı Prezident İlham Əliyev, ədliyyə naziri Fikrət Məmmədov, ARDNŞ-in prezidenti Rövnaq Abdullayev almışdı. Bu dəfə isə "Qızıl buta" müstəqil milli mükafatına Bakı metropoliteninin rəisi Tağı Əhmədov metromuzu dünya standartlarına cavab verməsi istiqamətində göstərdiyi xidmətlərə görə layiq görüldü.

tün metropolitenlər üzrə orta əməkhaqqı 40 faiz artıb.

Assosiasianın keçirdiyi müşavirələrdə, seminarlarda təsərrüfatların fəaliyyəti təhlil olunmaqla yanaşı, mühüm əhəmiyyət kəsb edən texniki alətlərin hazırlanması, avadanlıq və qovşaqların konstruktiv təkmilləşdirilməsi məsələləri, sərnişindəşma prosesinin avtomatlaşdırılması və təhlükəsizliyin artırılması üzrə yeni sistemlər geniş yer alıb. Hesabat dövründə hərəkətçilərin, yol, tunel işçilərinin, energetiklərin, sanitariya qurğuları xidmətləri mütəxəssislərinin müşavirələrində bir sıra mühüm məsələlər öz həllini tapıb. Yığıncaqda Assosiasianın növbəti toplantısının noyabrın 6-da Bakıda keçirilməsi barədə qərar qəbul edildi.

Moskva konfransından sonra, mayın 19-da Assosiasianın nümayəndə heyəti Helsinkidə Beynəlxalq İctimai Nəqliyyat İttifaqının (BİNİ) 57-ci konqresində iştirak etmək üçün Finlandiyaya yola düşdü. Nümayəndə heyətinin tərkibində Bakı metropoliteninin rəisi Tağı Əhmədov da var idi.

Mayın 20-də başlayan tədbirdə BİNİ-nin Avrasiya bölməsinin təşkil edilməsi barədə qərar qəbul olundu. Region ölkələrində nəqliyyatın inkişafı, nəqliyyat müəssisələrinin mənafeyi belə bir təşkilatın mövcudluğunu zərurətə çevirmişdi. Mayın 21-də Avrasiya Assambleyasının iclası keçirildi. T.Əhmədovun da iştirak etdiyi iclasda Assambleyanın əsasnaməsi təsdiq olundu. "Mosqortrest" dövlət unitar müəssisəsinin direktoru P.İvanov bölmənin sədri seçildi. Təşkilatın yaxın 2 il üçün büdcəsi və iş planı təsdiq edildi.

Yığıncağın işi başa çatdıqdan sonra, Bakı metropoliteninin rəisi Tağı Əhmədovun BİNİ-nin Metropolitenlər Komitəsinin sədri Albert Buskets və komitənin meneceri Loran Dodi ilə görüşləri oldu. Görüşlər zamanı BİNİ-nin 2008-ci ildə ümummilli liderimiz Heydər Əliyevin anadan olmasının 85-ci ildönümü ilə əlaqədar Bakıda keçiriləcək Metropolitenlər Assambleyasına hazırlıqla bağlı məsələlər müzakirə olundu. Razılaşmaya görə Bakı Assambleyası mayın 12-13-nə təyin edildi. Assambleyanın iş planı, prosedur mahiyyətli məsələlər də danışıqlar prosesində öz həllini tapdı. Tədbirin rus, fransız, ingilis, alman dillərinə sinxron tərcümə olunmaqla Azərbaycan dilində keçirilməsi də razılaşmada öz əksini tapdı.

YUBİLEYƏ HAZIRLIQ

"Nərimanov" elektrik deposu metropolitenin başlıca istehsalat sahəsidir. Deponun əsas vəzifəsi təsdiq olunmuş hərəkət cədvəlini təhlükəsizlik baxımından bütün tələblərə cavab verən lazımi sayda qatarlarla təmin etməkdən, qatarları saz vəziyyətdə saxlamaqdan, onları istismardan çıxartmadan idarə və təmir etməkdən və bu işləri peşəkarcasına yerinə yetirməyə qabil olan kadrlar hazırlamaqdan ibarətdir.

"METRO" ASSOSİASİYASI İKİ İLİN HESABATINI VERDİ

Mayın 18-də Moskvada "Metro" Beynəlxalq Assosiasiyasının ümumi yığıncağında qurumun 2005-2006-cı illərdəki fəaliyyətinə yekun vuruldu. Hesabat məruzəsi ilə çıxış edən Assosiasianın prezidenti E.Dubçenko MDB metropolitenlərində son 2 ildə yeraltı xətlərin inkişafı, onların istismar üsullarının təkmilləşdirilməsi, yeni texnologiyaların tətbiqi, əhaliyə göstərilən nəqliyyat xidməti keyfiyyətinin yüksəldilməsi üçün həyata keçirilən tədbirlər barədə məlumat verdi. Qeyd etdi ki, artıq Kazan metrosu istifadəyə verilib, 15 km yolun tikintisi başa çatdırılıb, 22 yeni eskalator quraşdırılıb, 305 yeni vaqon xəttə buraxılıb. Assosiasiya üzvü olan metropolitenlərdə işçilərin sayı 1300 nəfər artmaqla 76135 nəfərə çatıb. Bü-

Qatarların daim işlək vəziyyətdə olması texniki proses cədvəlinin vaxt-lı-vaxtında yerinə yetirilməsindən, yəni texniki baxış və bütün təmir növlərinin yüksək səviyyədə aparılmasından asılıdır.

Yubiley ilinin 1 -ci yarısında 2215 vaqona texniki baxış keçirilmiş, 120 vaqonda cari, 25-də qaldırma təmiri aparılmışdı.

İstismarda olan rezinçatlı təkər cütlərinin istismar qaydalarına uyğunluğunu təmin etməyin çətinliyini və böyük vəsait tələb etməsini nəzərə alan metropoliten rəhbərliyi onların tədricən bütövtökmə təkər cütləri ilə əvəzlənməsi qərarına gəldi. İlin birinci yarısında Moskvanın "ZREPS" zavodundan 20 belə yeni təkər cütü alındı və 20-si həmin zavoda təmirə göndərildi. Günün başlıca tələblərindən biri də istismar müddəti başa çatmış 144 arabacığın dəyişdirilməsi idi.

Yarım ildə 8 ədəd "YEJ" tipli vaqon, istismar müddəti başa çatdıqdan sonra, inventardan silindi. Bununla yanaşı may ayında ümummilli lider Heydər Əliyevin anadanolma günü münasibətilə Mıtışidəki "Metrovaqonmaş" ASC-dən yüksək istismar səciyyəli və güclü elektrik avadanlıqlarına malik 10 yeni vaqon alındı. Metropolitenimizin 40 illik yubileyi ərəfəsində əlavə 15 vaqonun alınması nəzərdə tutulmuşdu. O cümlədən, inzibati binanın 1-ci mərtəbəsində, təmir sexlərində köhnə pəncərə çərçivələri təzələnib, mexaniki sexdə usta otağı, alətxana, çilingər sahəsi təmir olundu.

Göstərilən müddətdə bir sıra şöbələr kompyuterlə təchiz olunmuş, anbarda və dövriyyədə olan ehtiyat hissələrinin qeydiyyatını aparmaq məqsədilə təchizat şöbəsi, sənədlərin komplektləşdirilməsi üçün plan-iqtisad şöbəsi və lokal şəbəkəyə qoşulmaq üçün maliyyə mühasibat uçotu şöbəsi kompyuterlərlə təchiz olunmuşdu. 2007-ci ildə kadrlar ixtisası artırma üzrə tədbirlərin keçirilməsi planına uyğun olaraq maşinist-köməkçisi, çilingər-mexanik, çilingər elektrik və çilingər-pnevmatik ixtisasları üzrə kurslar açılmışdır.

Vaqonların qaldırma təmiri "Nərimanov" elektrik deposunun fəaliyyətinin mühüm tərkib hissələrindəndir. 2007-ci ilin əvvəlindən depoçular 24 vaqonun 3 saylı cari təmir işlərini yerinə yetirdilər. Yubiley ərəfəsində bu vaqonların hamısı istismarda idi.

Məsuliyyətini dərk edən yol işçiləri metronun 40 illiyini daha yüksək göstəricilərlə, alnıaçıq, üzuağ qarşılamaq üçün var qüvvələrini və bacarıqlarını tam səfərbər etmiş və qarşıya qoyulan vəzifələrin həyata keçirilməsi üçün hələ əvvəlki ilin sentyabr ayında tədbirlər planı hazırlamışdılar.

İlin ilk yarımilliyində əldə edilmiş ürəkaçan göstəricilər, qeyd edilən tədbirlər planının məntiqi nəticəsi idi. Tədbirlər planında nəzərdə tutulduğu kimi, yol təmas relsi və yol qurğuları əla vəziyyətdə saxlanılmışdı. Yolun profildə göstəricisi 5 bala (plan) qarşı 1,9 ball (icra), təmas relsində isə

müvafiq olaraq 3,0-ə qarşı 0,2 olmuşdu. Ürəkaçan bu rəqəmlər hərəkətin tam təhlükəsizliyinə təminat deməkdir.

Park yollarında təmas relsləri örtüklərinin yağlı boya ilə rənglənməsi, "Bakmil" stansiyası ərazisindəki qarla mübarizə məntəqəsinin bütün fəsadlarının zövqə uyğun tamamlama işləri, həmçinin həmin ərazidə ehtiyat yolun üst quruluşu materiallarının yığışdırılıb, ətrafının inşaat tullantılarından təmizlənməsi və abadlaşdırılması, deponun II giriş məntəqəsi ərazisi sahəsində yeni ağac və gül kolları əkilməsi, rels qaynaq edən aqreqatın köməyiylə qovuşuqsuz relslərin sayının artırılması həmin tədbirlər planının tərkib hissələridir.

Yol təsərrüfatında çətin sahələrdən biri də depo yollarıdır. Qanovlardan başlayaraq açıq hava altında portala qədər uzanan yolların tunel yollarından fərqli xüsusiyyətləri və öz çətinlikləri var. Qışda qar-yağış, yayda qızmar günəş altında işləmək lazım gəlir. Qışda yol işçilərinin düşməni qardır. Doğrudur, bizim iqlim şəraitində bu çətinlik özünü həmişə göstər-



mir. Qışımız nə qədər mülayim olsa da, yayımız bir o qədər sərtir. İsti havalarda depo yollarında çalışanların bir qayğısı da otların mübarizəsidir. 2 sayılı yol distansiyasının rəisi Amil Nəsirovun sözləri ilə desək, hər il bu vaxtlar onun işçiləri depo yollarından tonlarla ot çıxarırlar. Bu yay isə yol işçilərinin işi tək ot çalmaqdan ibarət olmayıb. Bu il onlar metropolitenin 40 illik tarixində ilk dəfə yolun qaldırma təmirini həyata keçiriblər. Tunel yollarından fərqli olaraq açıq sahələrdəki yol qırma işləri üzərində salınır. İllər keçdikcə şpallar böyük ağırlığın, vaqon təkərlərinin zərbələrinin təsiri altında yerə çökməklə yolun profilində dəyişiklik yaranır. Bu vaxt yolun qaldırma təmirinə ehtiyac yaranır. Bu hallara artıq depo yollarında da təsadüf olunur və yol işçiləri həmin yolların qaldırılması işləri ilə uğurla məşğul olurlar.

Tikililərinin yaşı 50 ili ötmüş və aqressiv mühit şəraitində istismar olunan Bakı metropoliteninin qurğu və avadanlıqları xüsusi diqqət, əsaslı kapital qoyuluşu tələb edir. Hər ilin sonunda metropoliten rəisinin əmrinə müvafiq olaraq bütün qurğu və avadanlıqlara keçirilən baxışla tunellərdə, şaxtalarda, stansiyalarda və eləcə də yerüstü obyektlərdə əsaslı təmirə ehtiyacı olan obyektlər aşkar olunub, aidiyyəti üzrə xidmətlərin illik planına daxil edilir, layihə-smeta sənədləri hazırlanır.

2007-ci ilin başa çatmaqda olan 1-ci yarısında metropolitenin bir sıra qurğu və avadanlıqları, istehsalat sahələri və xidməti otaqlar, tikili və binalar əsaslı surətdə təmir olunmuş, yenidən qurulmuş, metropolitençilərin əmək və məişət şəraiti xeyli yaxşılaşdırılmışdı.

Bu işlərin böyük bir hissəsi, əlbəttə ki, əsaslı təmir xidmətinin üzərinə düşürdü. Kollektiv ilin əvvəlindən ümumi smeta dəyəri 572677 manat olan iş görmüşdü. Buraya tunel köynəklərinin korroziyadan təmizlənməsi və rənglənməsi, onların arxasına sement məhlulunun vurulması, maşın zalının və rele otaqlarının, D-1 dartı yarımstansiyasının əsaslı təmir işləri daxil idi.

Son vaxtlar xidmətdə təmir işlərinin keyfiyyətinə ciddi fikir verilir. 1 sayılı dartı yarımstansiyasında, "Ulduz" stansiyasının rele otağında, "28 May" maşın zalında, 7 sayılı şaxtada, "Nizami-Elmlər Akademiyası" və "Elmlər Akademiyası-İnşaatçılar" mənzillərinin 2-ci yollarında işlərin keyfiyyəti yüksək qiymətləndirilirdi.

Metropolitenin 40 illik yubileyinə xidmətin əmək töhfələrindən biri də Bilgəhdəki sanatoriya-profilaktoriya və istirahət zonasında gedən əsaslı, cari təmir və yenidənqurma işləri idi. Xidmət işçilərinin fədakar əməyi nəticəsində sanatoriya-profilaktoriya və istirahət zonası əvvəlki simasını dəyişdi. Burada istirahət edən metropolitençilərimizin vaxtlarının daha məzmunlu və mənalı keçirməsi üçün hər cür şərait yaradıldı. Həyətdə mövsümi çayxana tikildi, basketbol və voleybol, eyni zamanda uşaq mey-

dançaları salındı, yeni köşk düzəldildi. Sanatoriya-profilaktoriyanın giriş qapısı və pilləkəni dəyişdirildi, yeməxanasının döşəməsinə mərmər düzüldü, divarları lambirinlə üzlənmiş, damı şüşəli ruberoidlə izlə edilmiş, 1 və 2-ci mərtəbələrə otaqlar əsaslı təmir olunmuş, köhnə qapı və pəncərələr MDF və alüminium qapıları, RVX pəncərələri ilə əvəz edilmişdir. Bütün kottec tipli evlərdə təmir işləri aparılmışdı. 1 sayılı ev yenidən qurulmuşdu. Birmərtəbəli iki otaqlı ev 2 mərtəbəli, hər biri 3 otaqdan ibarət 2 mənzilli bağ evinə çevrilmişdi. Bununla da burada iki ailə istirahət etmək imkanı qazanmışdı. Eyni zamanda 17 sayılı evdə də yenidənqurma işləri aparılırdı. Burada isə 4 ailə istirahət etmək imkanı qazanacaqdı.

Birləşmiş emalatxanaların eskalatorları əsaslı təmir sahəsinin kollektiv ilin ilk 6 ayı ərzində "İnşaatçılar" stansiyasında ET tipli eskalatorun, "20 Yanvar" stansiyasında ET-5 tipli eskalatorun təmirini başa çatdırmış, "Bakı soveti" stansiyasında "LT-3" tipli eskalatorun təmiri üçün hazırlıq işləri görürdü.

Yay mövsümü ərafəsində ventilyasiya təsərrüfatında qayda yaradılması üçün elektromexanika xidməti "Neftçilər-Xalqlar dostluğu" mənzilinin 2-ci yolunda 47 sayılı şaxtadakı ventilyatoru təmir etdi. "28 May" stansiyasındakı 9 sayılı şaxtanın SAQİ tipli 2 ventilyatoru uzunmüddətli istismardan sonra yararsız vəziyyətə düşərək, 1983-cü ildən tamam dayanmışdı. Avqust ayında həmin ventilyatorlar yenisi ilə əvəz edildi.

İşarəvermə və rabitə xidməti kollektivinin 40 illiyə ən böyük hədiyyəsi metropolitenə gediş haqqının təmassız kartlarla ödənişi sistemində keçidlə əlaqədar tədbirlərin yerinə yetirilməsi oldu. Bütün stansiyalarda yeni ANM turniketlər quraşdırılmış, ilin ilk günündən sənişinlərin kart sistemində tədricən alışmasını təmin etmək üçün istifadə olunan jeton-kart sistemli iki funksiyalı ANM-lərdə jeton qəbuletmə funksiyası ləğv edilmiş, tamamilə kart sistemində keçilmişdi.

Mİ-FARE standartlı bank kartlarının metropoliten terminallarında avtorizasiya olunması sisteminin tətbiqi, Beynəlxalq bankla Bakı metropoliteninin mərkəzi server şəbəkəsi arasında əlaqə sisteminin yaradılması, sənişinlərin çip kartlarındakı mümkün problemlərin operativ aradan qaldırılması məqsədilə "28 May" stansiyasının vestibülündə kartların analizinin təşkili sistemin daha da təkmilləşdirilməsini təmin etdi. Bütün bunlar fiberoptik kabel bazasında inteqral şəbəkəyə birləşəcəkdi.

Qatarların hərəkətinin təhlükəsizliyinin yüksəldilməsi məqsədilə xeyli işlər görüldü. İMB qurğularında 3300 ədəd rele, 200 ədəd SAT cihazı, 2000 ədəd qoruyucu, 9 ədəd cemper atqısı, 14 avtostop elektrik intiqalları təmir edildi və dəyişdirildi. Depo ərazisində İMB və rabitə avadanlıqlarının təmiri üçün yeni tikilmiş Texnoloji-təmir sahəsində 4 ədəd yoxlama stendi təkmilləşdirildi.

"Memar Əcəmi" stansiyasının 1-ci və 2-ci dalan yollarında blok-postun növbətçisi tərəfindən maşinistlərə lazımı göstərişlərin verilməsini təmin edən dinamiklər qoyuldu. "Cəfər Cabbarlı-Xətai", "Ulduz-Əzizbəyov" II yol mənzillərində dalğaötürücüdə köhnəlmiş izolə materialı dəyişdirildi. "Bakmil-Portal" sahəsində qatar radiatorabitesi keyfiyyətinin yüksəldilməsi məqsədilə "Bakmil" stansiyasında əlavə 42RTM-A2-ÇM radiostansiyası quraşdırıldı. Depoda yeni istifadəyə verilmiş D-5 dartı yarımstansiyasına rabitə xətləri çəkildi.

Tunel boyu 46 km fiberoptik kabel çəkilmiş, 235 ədəd korroziyaya uğramış metal konstruksiyaları təzələnmiş, 120 ədədi isə bərkidilmişdi. Xidmətdə işçilərin əmək şəraitinin yaxşılaşdırılması baxımından da müəyyən işlər görülmüşdü. "İnşaatçılar" stansiyasının rele otağı və mərkəzi server sahəsinin otaqları əsaslı təmir edilmiş, Rabitə evində arxiv və istehsalat-texniki şöbənin yemək otağı istehsalat estetikasının tələblərinə uyğun vəziyyətə gətirilmişdi.

İlin ikinci yarısı yerinə yetirilən işlərin də həcmi böyük idi. Rabitə evindəki dispetçer mərkəzləşməsindəki kodlu rele sisteminin istismardan çıxarılması, qatarların hərəkətinə dair bütün informasiyanın qatar dispetçerinin kompyuterində toplanması və köhnə tipli avadanlığın əvəzinə müasir yığcam avadanlığın tətbiqi məqsədilə kodlu mərkəzləşdirmə-sisteminin kompyuter texnikası əsasında modernləşdirməsi ən böyük və əhəmiyyətli işlərdən idi. Bundan başqa köhnəlmiş QBAEC qurğularının yeni texnologiya əsasında modernləşdirilməsi, Bakı metropolitenində fiberoptik kabel bazasında inteqral şəbəkəsinin yaradılması, optik kablərin parametrlərinin yoxlanması üçün reflektor SMA 4500A tipli ölçü cihazının tətbiqi də nəzərdə tutulmuşdu.

Elektrik təchizatı xidməti qurğu və avadanlıqlarının fasiləsiz iş rejimini təmin etmək məqsədilə geniş tədbirər planı həyata keçirmişdilər. Daxili imkanlar hesabına D-5 dartı yarımstansiyasının quraşdırma, sazlama işləri başa çatdırılmış və ulu öndərimiz Heydər Əliyevin doğum günü, mayın 10-da yarımstansiya istismara verilmişdi. A-12 və A-13 alçaldıcı yarımstansiyalarında güc avadanlıqlarının ikinci kommutasiya dövrələrini daimi cərəyanla qidalandırmaq və depo ərazisində qəza işıqlandırma sistemini yaratmaq üçün yarımstansiyada müasir tipli akkumulyator bölməsi yaradılmış və Almaniyada istehsal olunan müasir tipli 70 ədəd akkumulyator batareyası quraşdırılmışdı. Stansiyalarda aparılan yenidən quraşdırma nəticəsində işıqlanma gücləndirilmişdi. "Ulduz" stansiyasında LPO 1x40 tipli 350 ədəd, "Neftçilər" stansiyasında LPO 2x40 tipli 170 ədəd, "Əhmədli" stansiyasında LPO 4x40 tipli 78 ədəd lüminiset lampaları quraşdırılmış və bu proses ilin axırına kimi davam etdirilmişdi.

Tunel yol mənzillərində 573 kabel konstruksiyası yeniləndirilmiş, 369 m

yerlə birləşdirmə konturu çəkilmiş, 8 kompensator qutusu, 7 böyük və 10 kiçik mexanizasiya qutusu yenisi ilə əvəz olunmuşdu.

Uzunmüddətli istismar nəticəsində 6-10 kV-luq rayon yarımstansiyalarından gələn giriş xətlərinin əksəriyyətində bərpa işləri aparılmış, 35 ədəd SS-100 tipli birləşdirici muftalardan istifadə olunmuşdur. Bunlarla yanaşı metropolitenin enerji təchizatının normal təşkili məqsədi ilə 2798 m güc və işıqlanma kabeli quraşdırılmışdı.

Yeni istismara verilmiş D-5 yarımstansiyasının teleidarəetmə sisteminin quraşdırma işlərinə hazırlıq görülürdü.

Yubiley təntənəsi yaxınlaşdıqca tunel qurğuları xidmətinin kollektivində də gərginlik müşahidə olunmaqda idi. Qarşıya qoyulan vəzifələr, xüsusən də stansiyalarda və yerüstü sahələrdə həyata keçiriləcək işlər ən gec noyabr ayının əvvəlində başa çatdırılmalı idi. İyul ayının sonuna yaxın "20 Yanvar", "Memar Əcəmi", "İnşaatçılar", "Cəfər Cabbarlı", "Bakı soveti", "Xətai", "Sahil", "Nəriman Nərimanov", "Ulduz", "Məşədi Əzizbəyov" "Qara Qarayev", "Neftçilər" stansiyalarında dövrə təmir işləri tamamlanmışdı. Stansiyaların istismar müddəti ötmüş döşəmə və divar üzlükləri ardıcıl olaraq dəyişdirilirdi. "Neftçilər" və "Nərimanov" stansiyalarında keçidlərinin döşəmələrinin köhnə üzlükləri, "Sahil" stansiyasının I və II yol üzrə sənişin platformalarının aşınmış mərmər üzlükləri sökülərək qranitlə əvəz edilmişdi.

Depo ərazisində inzibati binaların fasadları təmir edilmiş, "Nərimanov" elektrik deposunun və qazanxananın binalarına alüminium pəncərələr salınmışdı. Birləşmiş emalatxanaların sexləri təmir olunmuşdu.

Tunel və şaxtalarda profilaktik işlər aparılmışdı. "Akvatron-8" hidroizolyasiya materialından səmərəli şəkildə istifadə etməklə axıntıların ləğv edilməsində keyfiyyət dəyişikliklərinə nail olunmuş, bəzi yerlərdə tunel geyimlərinin çuqun tübinqlərində keyfiyyətini itirmiş tıxac yerləri betonlanmış,



19 sayılı şaxtanın korroziyaya uğramış daimi ayaqaltılarının demontajı başa çatdırılmış, şaxtanın yaxınlaşma tunelində tunel geyimi korroziyadan təmizlənmişdi.

Yubiley hədiyyələrindən danışarkən "Nizami" stansiyasının I və II yollarının asbosement çetirlərinin alüminium profillərlə əvəz edilməsi xüsusi olaraq qeyd edilməlidir. Mürəkkəbliyinə və cəlb olunan işçi qüvvəsinə görə bu işin əhəmiyyəti daha böyük idi. Kollektiv qısa bir müddətdə hər iki yolun tavan çetirlərini söküb, yeni alüminium çetirinin quraşdırılması işini müvəffəqiyyətlə yubiley ərəfəsində başa çatdırdı. Bu nəhəng işin görülməsində birləşmiş emalatxanaların işçilərinin, şəxsən emalatxanaların rəisi Məmməd Qasimovun əməyi əvəzsiz idi. Alüminium profillərinin səlil və tələb olunan radiusda əyilməsi, bərkitmə elementlərinin hazırlanması onun rəhbərliyi altında emalatxanalarda yerinə yetirilirdi.

MOSKVALI EKSPERTLƏRİN VƏ MÜTƏXƏSSİSLƏRİMİZİN RƏYLƏRİ ÜST-ÜSTƏ DÜŞDÜ

Londonun, Budapeştin və ya Parisin yeraltı yolları ilə müqayisədə Bakı metropoliteni çox cavandır. Amma 40 il hər hansı bir texniki, həm də yeraltı, mürəkkəb profilli müəssisə üçün heç də az müddət deyil. Bu illər ərzində texniki istismar qaydalarına, bütün texnoloji proseslərə nə qədər dəqiq əməl olunsa belə, zaman öz işini görür, onun qarşısında ən möhkəm polad belə davam gətirməyib sınır. Yeni əsrin ilk illərindən Bakı metropoliteninin işinin təkmilləşdirilməsi üzrə saysız-hesabsız tədbirlər həyata keçirilsə də, ciddi texniki yeniləşməyə ehtiyac duyulurdu. Bu məsələ "Bakı metropoliteninin 2008-2011-ci illərdə inkişaf konsepsiyası" nda öz əksini tapmışdı. Metropolitenin yaxın 4 ildə inkişaf planı və onun həyata keçirilməsi üçün tələb olunan investisiya vəsaitinin hesablamaları Nazirlər Kabinetinə təqdim olunduqdan sonra, hökumət təsvir olunan vəziyyətin və qarşıya qoyulan vəzifələrin reallığa nə dərəcədə uyğun gəlməsini müəyyənləşdirmək üçün müstəqil ekspertlər tərəfindən texniki audit keçirməyi qərara almış və bundan ötrü 300 min manat vəsait ayırmışdı. Bu məqsədlə elan olunmuş tenderdə qalib gələn Moskva metropoliteninin mütəxəssisləri auditin keçirilməsi üçün oktyabr ayında Bakıya gəldilər. Tərkibinə yol, eskalator, tunel, hərəkət, elektromexanika, elektrik təchizatı xidmətlərinin rəhbər işçiləri daxil olan 12 nəfərlik qrupa Moskva Metropoliteni İdarəsinin qatarların hərəkət təhlükəsizliyi üzrə baş müfəttişinin birinci müavini İvan Zakovirkin başçılıq edirdi. Moskvalı ekspertlərin 10 gün ərzində apardıqları araşdırmaların nəticələri metropolitenin və xidmət rəhbərlərinin birgə müşavirəsində müzakirə edildi. Komissiyanın rəhbəri metropolitenin texniki istismar qaydalarının və digər normativ

sənədlərin tələbləri əsasında keçirilən əyani baxışlar zamanı əldə olunan nəticələrə görə, "Nərimanov" deposu təyinatı etibarlı istismar deposu olduğundan vaqonların əsaslı təmiri üçün lazımi sex və sahələrə malik deyil. Bunun üçün də depo yenidən qurulmalı və Şimal sahəsində nəzərdə tutulmuş əsas depo tezliklə işə salınmalıdır. 2008-ci ildə Şimal sahəsində yeni stansiyanın işə düşməsi, 30 cütlü hərəkət qrafikinə keçməklə 2 dəqiqəlik intervalın tətbiqi, eləcə də 36 vaqonun istismardan çıxarılması ilə əlaqədar olaraq, vaqon parkına 50 hərəkət vahidi əlavə olunmalı idi. Mövcud istismar parkını işlək vəziyyətdə saxlamaq, istehsal prosesini yeniləşdirmək üçün vaqon təsərrüfatı yeni avadanlıq, detal və qovşaqlarla təchiz edilməli idi. Sürəti avtomatik tənzimləmə (SAT) sisteminin işini yaxşılaşdırmaq, hərəkətin təhlükəsizliyini yüksəltmək üçün yeni avadanlıq bazası lazım idi. Təmir sahələrinin dəzgah parkı yeniləşməli idi.

Avtomotoneqliyyat xidmətində inventar parkının potensialı 60 faiz tükenmişdi. Material ehtiyatının amortizasiya göstəricisi 100 faizdir. Təsərrüfat qatarları parkının yarısının yeniləşməyə ehtiyacı vardı.

İşarəvermə və rabitə xidmətində istifadə olunan avadanlıq və cihazlar müasir tələblərə müvafiq deyildi. Hazırda istismarda olan rels dövrəsi cihazları öz istismar müddətini başa vurmuş, onlardan bir çoxu istehsalatdan çıxarılmışdı və onların əvəzlənməsi çox böyük çətinliklərlə bağlı idi. Avadanlıqları işlək vəziyyətdə saxlamaq üçün qəbul olunmuş normalara zidd olan qeyri-standart avadanlıqdan istifadə olunurdu. Burada əsaslı yeniləşməyə böyük ehtiyac var idi. Bu yeniliklərdən biri də qovuşuqsuz rels dövrlərinin tətbiqi idi. Qovuşuqsuz rels dövrləri böyük zəhmət tələb edən nəhəng avadanlıqlardan imtina etmək imkanı verir, bütün sistemin dayanıqlı işini təmin edir, eləcə də qatarların hərəkətindən törənən səsədən mühafizəni möhkəmləndirir.

SKS-67 tipli dispetçer mərkəzləşməsi artıq köhnəlmiş sistem idi və qatarların hərəkətinin təşkilində real vaxt rejimi haqqında informasiya vermək iqtidarında deyildi. Bir yola iki istiqamətdə qatar qəbul edən stansiyanın ("28 May") mövcudluğu şəraitində yeni müasir dispetçer mərkəzləşməsinə ehtiyac var idi. İnformasiyanın ötürülmə sürətinin, keyfiyyətinin, funksional imkanlarının artırılması, qatarların hərəkətinin təşkilində kompyuterin tətbiqi üçün optik kabellərdən istifadə etməklə bütün kabel şəbəkəsi yeniləşməli idi.

İstismarda olan tunel qurğuları tam işlək vəziyyətdə olmaqla, normal və təhlükəsiz hərəkəti təmin edirdi. Bununla belə, 1967-ci ildə istifadəyə verilmiş dərinözüllü sahələrdə yeraltı axıntıların aqressiv təsiri nəticəsində tunel köynəkləri, birləşdirici boltlar, beton köynəklərinin armaturları korroziyaya məruz qalırdı. Stansiyaların hava dövrənini yaxşılaşdırmaq üçün şaxta və tunel keçidləri əsaslı şəkildə təmir olunmalı idi.

Tunelin əsaslı təmirində yüksək keyfiyyətə nail olmaq məqsədilə tunel köynəyi arxasındakı mühitin kompleks geofiziki tədqiqatı aparılmalı, tamponaj məhlulunun tərkibi təhlil olunmalı, inyeksiya işlərinin layihəsini hazırlamaq üçün xüsusi mütəxəssislər dəvət edilməli idi. Tunellərin və qurğuların vəziyyətinə texniki nəzarəti gücləndirmək üçün xidmətin tərkibində olan korroziya laboratoriyası nəzdində lazımi avadanlıq və cihazlarla təchiz edilmiş qrup yaratmaq tövsiyə olunurdu.

Yolların vəziyyəti moskvalı mütəxəssisləri çox razı salsa da, burada da görüləsi işlər az deyildi. Yoxlama qrupu istismar müddətini başa vurmuş 32.5 km relsin, 28500 şpalın, 24 yolayrıcı qurğunun dəyişdirilməsinə ehtiyacın olduğunu bildirdi.

Elektrik təchizatı xidmətində işlərin ixtisaslı mütəxəssislər tərəfindən aparılmasını təsdiq edən yoxlama üzvləri onu da bildiriblər ki, məhz yüksək peşəkarlıq sayəsində istismar norması bir neçə dəfə başa çatmış avadanlığın etibarlı işi təmin edilib. Metropoliteni bundan sonra da elektrik enerjisi ilə etibarlı surətdə təmin etmək üçün bir sıra tədbirlər həyata keçirilməlidir. "Bakı soveti", "Sahil", "28 May", "Xətai", "Nizami" yarımstansiyalarındakı mənəvi və fiziki cəhətdən köhnəlmiş və ehtiyat hissələri olmayan yağ açarları vakuum açarlarla əvəz edilməli idi. Elektromexanika xidmətinin təsərrüfatı texniki cəhətdən yararlı vəziyyətdə idi. Texnoloji xidmət planı vaxtında yerinə yetirilirdi. Eskalatorların qəzasız işinin təmin olunması üçün əsaslı təmir zamanı istismar qaydaları və təlimatların tələbinə müvafiq olaraq, dartı zəncirləri, pillələr, detal, aqreqat və qovşaqlar dəyişdirilməli idi. Bir neçə stansiyada eskalatorların elektrik lövhələri modernləşdirilməli, 25 ədəd ventilyator təzələnməli, nasos təsərrüfatında yeniləşmə aparılmalı idi.

Birləşmiş emalatxanalar 39 dəzgah və 100 mexanizm amortizasiya müddətini başa vurmuşdu. Eskalatorların dartı zəncirlərinin gərilməsi üzrə dəzgahın istismar müddəti sona çatdığından dəqiqliyi təmin etmirdi.

Moskva mütəxəssislərinin diqqət və marağını daha çox cəlb edən istismar heyətinin öz xidməti vəzifələrindən başqa, böyükhəcmli işləri, əsaslı təmir proseslərini yerinə yetirmələri oldu. Başqa metropolitenlərdə həmin işləri podrat təşkilatlar yerinə yetirir. Komissiya üzvləri stansiyalarda, tunel və yollarda, rele otaqlarında, yarımstansiyalardakı səliqə-sahmanı görüb, heyretlərini gizlətmədilər. Etiraf etdilər ki, MDB metropolitenlərinin heç birində buna rast gəlməyiblər. Tunel qurğuları xidmətinin "Nizami" stansiyasında həm yol tavanında çətin, həm də platforma üzülüyünün dəyişdirilməsi işlərinə təəccüblə yanaşdılar. Onlar "Xətai", "28 May", "Nizami" stansiyalarının eskalator enişlərindəki alüminium konstruksiyalı çətilərə də heyretlə baxdılar.

YUBİLEY TƏDBİRLƏRİ YÜKSƏK SƏVİYYƏDƏ KEÇDİ

Bakı metropoliteninin 40 illiyi münasibətilə yubiley təntənələri noyabrın 6-da depoda başladı. MDB ölkələrindən gəlmiş qonaqlar Mitişsidəki "Metrovaqonmaş" ASC-dən alınmış yeni vaqonlardan ibarət iki qatarın istismara verilməsinə həsr olunmuş mitinqə toplaşmışdılar. Mitinqi Bakı metropoliteninin rəisi Tağı Əhmədov açdı, hamını peşə bayramı münasibətilə təbrik etdi, cansağlığı və işdə nailiyyətlər arzuladı. Sonra sözü Kiyev metropoliteninin baş mühəndisi V.İ.Zeldə verdi. Qonaq bakılı həmkarlarını peşə bayramı və yeni vaqonların xəttə buraxılışı münasibətilə təbrik etdi, onlara kiyevli həmkarlarının salamını, arzularını çatdırdı və əməkdə böyük müvəffəqiyyətlər dilədi.

Mitinqdə manevretmə maşinisti Akif Göyçayev və təlimatçı-maşinisti İsmayıl Mahanov çıxış etdilər.

Mitinq başa çatdıqdan sonra Tağı Əhmədov qırmızı lenti kəsdi və ümummilli liderimiz Heydər Əliyevin və respublikamızın Prezidenti cənab İlham Əliyevin portretləri ilə bəzədilmiş hər iki qatar toplaşanların alqışları altında yola düşdü.

Günortadan sonra metropolitenin Rabitə evində təntənəli yığıncaq keçirildi. Yığıncağı metropoliten rəisi Tağı Əhmədov açaraq hamını, bütün metropoliten əməkçilərini əlamətdar ildönümü münasibətilə təbrik etdi. Azərbaycan Respublikasının dövlət himni səsləndirildikdən sonra 2002-2007-ci il illər ərzində, metropolitenin 35 illiyindən ötən müddət ərzində dünyasını dəyişmiş ümummilli liderimiz Heydər Əlirza oğlu Əliyevin, habelə metropoliten əməkçilərinin parlaq xatirəsi bir dəqiqəlik sükutla yad olundu.

Metropoliten rəisi Bakı metropoliteninin 40 illik yubileyi münasibəti ilə metronun tikintisi və istismarı sahəsində səmərəli fəaliyyətinə görə yeraltı yollarımızın bir qrup əməkçilərinin "Şöhrət" ordeninə və "Tərəqqi" medalına layiq görülməsi, metropolitenin baş mühəndisi Elbrus Ənvər oğlu Muradova Azərbaycan Respublikasının Əməkdar mühəndisi adının və yeraltı yollarımızın tarixində ilk dəfə olaraq metropolitenin rəis müavini Dövrən İbadulla oğlu Muğanlinskiyə Azərbaycan Respublikası Prezidentinin fərdi təqaüdünün verilməsi barədə respublika Prezidenti İlham Əliyevin 2007-ci il 5 noyabr tarixli sərəncamlarını oxudu və dövlət mükafatlarına



layiq görülmələri bütün metropoliten kollektivi adından təbrik etdi.

Daha sonra metropolitenin rəhbəri yubiley münasibətilə yeraltı magistral əməkçilərinin böyük bir qrupuna pul mükafatları verildiyini, 10 nəfərin "Fəxri dəmiryolçu" və 52 nəfərin "Metropolitenin veteranı" döş nişanları ilə təltif edildiyini bildirdi.

Noyabrın 7-də Yubiley tədbirləri çərçivəsində "Metro" Beynəlxalq Assosiasiyası şurasının iclası keçirildi. İdarənin konfrans zalında keçirilən iclasda "Metro" Beynəlxalq Assosiasiyasının baş mühəndisi Y.A.Qrişeqkin, baş texnoloqu S.N.Mizgiryov, "Metrovaqonmaş" QSC-nin baş direktoru A.A.Andreyev, Novosibirsk metropoliteninin rəisi V.M.Koşkin, Xarkov metropoliteni rəisinin birinci müavini M.D.Pilipçuk, Moskva metropoliteni rəisinin müavini N.V.Antipov, MDB ölkələrinin digər metropolitenlərinin baş mühəndisləri və baş müfəttişləri, habelə vaqon təmiri zavodlarından nümayəndələr iştirak edirdilər.

İclasa sədrlik edən Y.A.Qrişeqkin məlumat üçün sözü Bakı metropoliteninin rəisi T.M.Əhmədova verdi. Müəssisəmizin rəhbəri qonaqları hə-

rərətlə salamladı, yubilyar kollektivimizin 40 illik istismar fəaliyyəti barədə iclas iştirakçılarına məlumat verərək, Bakı metrosunun inkişafı tarixindən söz açdı. İclas iştirakçıları "Azərbaycan Respublikasının Əməkdar mühəndisi" adına layiq görülməsi münasibətilə metropolitenimizin baş mühəndisi E.Ə.Muradovu və "Şöhrət" ordeni ilə təltif olunmuş idarə İTŞ-nin rəisi Fuad Tağızadəni və elektromexanika xidmətinin rəisi A.R.Qibleliyevi təbrik etdilər.

Bakı metropoliteninin rəisinə bir sıra suallar verildi. Qonaqlarımızı sərnişin daşınmasının maya dəyəri və metropolitenimizdə gediş haqqı məsələləri maraqlandırdı. Bəziləri elektrik deposundakı texniki kabinete baxmaq, deponun təmir bazası ilə tanış olmaq istədiklərini bildirdilər.

"Metro" BA-nın baş mühəndisi A.A.Qrişeqkin "Metro" Beynəlxalq Assosiasiyasının iclasını keçirdi. İclasda texniki tərəqqinin daha da inkişaf etdirilməsi, qatarların hərəkət təhlükəsizliyinin, sərnişinlərə yüksək mədəni xidmət göstərilməsinin təmin edilməsi məsələləri nəzərdən keçirildi. İclasda mikroiqlimin təmin olunması məsələlərinə də toxunuldu. Qeyd olundu ki, şuranın bundan əvvəlki iclasında həmin istiqamətdə daimi fəaliyyət göstərən komissiyanın yaradılması məsələsi irəli sürülmüşdü.

Yubiley tədbirləri noyabrın 8-də davam etdi. Metropolitençilər və qonaqlar əvvəlcə Fəxri xiyabana gələrək, ümummilli liderimiz Heydər Əliyevin xatirəsinə ehtiramlarını bildirdilər, ulu öndərin məzarı önünə əklil qoydular.

Bakı metrosunun 40 illik yubileyinə dövlət səviyyəsində həsr olunmuş təntənəli yığıncaq Azərbaycan Dövlət Akademik Opera və Balet Teatrında keçirildi. Tədbir Bakı metrosunun tarixini və bu gününü əks etdirən filmin nümayişi ilə başladı. . Sonra Bakı metropoliteninin rəisi Tağı Əhmədov çıxış etdi. Metropoliten rəisi qeyd etdi ki, 8 Noyabr - Bakı metropolitençilərinin peşə bayramı Azərbaycan Prezidenti İlham Əliyevin 2006-cı il oktyabrın 28-də imzaladığı sərəncamla artıq ümumxalq bayramına çevrilmişdir. T. Əhmədov azərbaycanlı həmkarları ilə yubiley sevincini bölüşmək üçün Moskva, Kiyev, Tbilisi, Novosibirsk və digər şəhərlərin metropolitenlərindən Bakıya gələn qonaqları bir daha salamladı.

Sonra T.Əhmədov Bakı metrosunun tarixinə qısa bir nəzər saldı, bu tarixin böyük bir hissəsinin ümummilli lider Heydər Əliyevin adı ilə bağlı olduğunu vurğuladı. Bu gün Bakı metrosunun 20 stansiyasından 15-nin inşasının məhz onun adı ilə bağlı olduğunu söylədi. Ulu öndərimiz şəhər nəqliyyatının bu növünün xüsusi əhəmiyyətə malik olduğunu, ictimai nəq-



liyyat kimi əvəzilməzliyini həmişə qeyd edərdi. Heydər Əliyevin xüsusi diqqəti və qayğısı nəticəsində Bakı metropoliteni dünyanın digər yeraltı nəqliyyat növlərindən heç də geri qalmır və özünəməxsusluğu ilə seçilir.

Ümummilli liderimizin Bakı metrosuna göstərdiyi diqqətin bu gün Prezident İlham Əliyev tərəfindən davam etdirildiyini, ölkənin ümumi inkişaf dinamikasında yeraltı magistralların da xüsusi yer tutduğunu söyləyən metropoliten rəisi dövlət başçısının bir neçə gün bundan əvvəl - noyabrın 5-də imzaladığı sərəncamları Bakı metrosuna diqqət və qayğısının nümunəsi kimi təqdim etdi. Həmin sərəncamlarla Prezidentimiz Bakı metropoliteninin tikintisi və istismarında xidmətləri olan metro işçilərinin böyük bir hissəsi yüksək dövlət mükafatlarına layiq görülmüş, 3 nəfər "Şöhrət" ordeni, 17 nəfər "Tərəqqi" medalı ilə təltif edilmiş, 2 nəfərə

"Azərbaycan Respublikasının Əməkdar mühəndisi" adı verilmiş, 1 nəfər isə Prezidentin fəxri təqaüdünə layiq görülmüşdür. Metropolitenin rəisi əməklərinə verilən yüksək qiymətə görə Prezident İlham Əliyevə metronun 4500 nəfərlik kollektivinin minnətdarlığını çatdırdı.

Bakı metrosunun perspektivlərinə gəlincə isə, 2008-ci ilin sentyabrında "Nəsimi", 2010-cu ildə metropolitenin 3-cü növbəsinin Şimal sahəsinin "Azadlıq", "İnqilab" stansiyalarının istismara verilməsinin planlaşdırıldığını bildirdi.

Metronun vaqon parkının yeniləşməsi, yeni texnika və texnologiyaların tətbiqi, idarəetmənin avtomatlaşdırılması, təmir-tikinti və quruculuq işlərinin ardıcıl surətdə davam etdirilməsi üçün dövlət tərəfindən lazım olan dəstəyin göstərildiyi qeyd olundu. Dövlət başçısının göstərişi ilə metronun 3-cü növbəsinin Şimal sahəsinə aid olan tikinti kompleksinin başa çatdırılması üçün 2007-ci ildə 37,2 milyon manat vəsait ayrıldığı diqqətə çatdırıldı.

Bakı metropoliteninin rəisi onu da əlavə etdi ki, Bakı metropoliteni dünyanın 54 ölkəsindəki 161 şəhərin müvafiq qurumunu birləşdirən Beynəlxalq İctimai Nəqliyyat İttifaqının üzvüdür. Ulu öndər Heydər Əliyevin anadan olmasının 85-ci ildönümü ilə əlaqədar 2008-ci il mayın 11-13-də Beynəlxalq İctimai Nəqliyyat İttifaqı 84-cü Assambleyasının Bakı şəhərində keçirilməsinin planlaşdırıldığını da diqqətə çatdırdı.

T.Əhmədov çıxışının yekununda Azərbaycan dövlətinin başçısını əmin etdi ki, metronun kollektivi bu nəqliyyat növündən Azərbaycan vətəndaşlarının tam təhlükəsiz və rahat istifadə etmələri üçün bundan sonra da əməyini əsirgəməyəcəkdir.

Mərasimdə "Mitişşi vaqonqayıрма" QSC-nin baş direktoru Andrey Andreyev, Bakı Dövlət Universitetinin rektoru, Milli Məclisin deputatı, akademik Abel Məhərrəmov, Moskva metropoliteni rəisinin birinci müavini Nikolay Antipov, Yasamal Rayon İcra Hakimiyyətinin başçısı İbrahim Mehdiyev çıxış edərək, metropoliten işçilərini yubiley münasibətilə təbrik edib, çətin və şərəfli işlərində onlara uğurlar arzuladılar.

Baş nazirin müavini Abid Şərifov çıxışında qeyd etdi ki, müasir tələblərə cavab verən Bakı metropoliteni şəhər sakinlərinin və Azərbaycanın qonaqlarının nəqliyyat təminatını yüksək səviyyədə həyata keçirən vacib ictimai nəqliyyat vasitəsidir. Dinamik inkişaf edən ölkəmizdə metro da sürətlə inkişaf edir, vətəndaşlarımızın xidmətində layiqincə dayanır. Azərbaycan rəhbərliyi nəqliyyat infrastrukturunun, eyni zamanda Bakı



metrosunun inkişafı üçün kifayət qədər vəsait ayırır. 2008-ci ildə nəqliyyat infrastrukturunun inkişafı üçün dövlət büdcəsindən 1 milyard 5 milyon manat vəsait ayrılacağı xüsusi vurğulandı. Bakı metrosu üçün isə 2007-ci ildə 64 milyon manata yaxın vəsait ayrıldığı halda, qarşıdakı ildə bu rəqəmin 100 milyon manatı ötcəyi bildirildi.

A.Şərifov Bakı metropoliteni işçilərinin dövlətimizin başçısı tərəfindən göstərilən diqqət və qayğıya fədakar əməklə cavab verəcəyinə əmin olduğunu söylədi, onları bayram münasibətilə təbrik edərək uğurlar arzuladı.

Mərasim maraqlı konsert proqramı ilə başa çatdı.



“Metro tikintisi bundan sonra Azərbaycanda hər il, həm də uzun illər ərzində aparılacaqdır. Biz elə etməliyik ki, bütün şəhərimizi metro ilə əhatə edək. Çünki metro həm ən ucuz, həm də ən rahat nəqliyyat vasitəsidir.”

*İlham Əliyev,
Azərbaycan Respublikasının
Prezidenti*

İlin yanvarı Bakı yanvarına oxşamadı, güclü qarla gəldi. İlin ilk günlərindən yağan qar, həm də çox sərt şaxtalarla müşayiət olundu. Belə günlərdə Bakı sakinlərinin ən çox etibar etdiyi nəqliyyat vasitəsi metro olur. Belə şəraitdə metropolitençilər gərgin və ağır iş şəraitində işləməli olur, onların əsl fədakarlığı məhz belə çətin günlərdə üzə çıxır.

Hava şəraitinin pisləşdiyi ilk gecədə hərəkət təhlükəsizliyi üzrə baş müfəttiş Ağaismayıl Orucov səhərə kimi deponu tərk etmədi. Bu günlərdə yol işçiləri, tunelçilər, əsaslı təmir xidməti və "Nərimanov" deposu əməkçiləri, hərəkətçilər və digər sahələrin nümayəndələri qatarların hərəkət ahənginin pozulmasına yol verməmək üçün tam səfərbər olundular. Yola yırıcı qurğular, yollar, təmas relslərinin altı qardan təmizləndirdi. Qartemizləmə işləri stansiyalarda da mütəşəkkil şəkildə aparılırdı. Sərnişinlərə xidmətlə bilavasitə bağlı olan hərəkət xidməti işçiləri həmin günlərdə sərnişinlərə daha böyük diqqətlə yanaşırdı. Yeraltı keçidlərin və stansiyaların pilləkənlərində, vestibüllərdə və kassa zallarında fasiləsiz surətdə təmizlik işləri aparılırdı. Metroya gələnlər yenə də özlərini həmişəki kimi rahat hiss edirdilər.

YERALTI ŞƏHƏRİN HARAYINA HAY VERƏN İNSAN

Fevralın 1-də metropoliten rəisi Tağı Əhmədovun 60 yaşı tamam oldu. 60 yaş bir ömrün 60-cı zirvəsi. Bu 60 ilin 40-ı Bakının yeraltı yollarının əvvəlcə inşasına, əksəriyyəti isə istismarına həsr olunub. Bu illərdə tutduğu vəzifənin səviyyəsindən asılı olmayaraq, həmişə öz dəsti-xətti, özünəməxsusluğu ilə fərqlənib, yaradıcı, qurucu əməyi və təşəbbüskarlığı, yenilik ruhu ilə cilalanmış ideyaları, dərin elmi axtarışları, çoxlarına nümunə ola biləcək praktik işi ilə seçilib. Ötən əsrin axırlarından etibarən qaynar fəaliyyətini Bakımızın şəhər nəqliyyatının arteriyası olan metropolitenin hərtərəfli inkişafına, yüksəlişinə və inamlı irəliləyişinə həsr edib. Həmin dövrdə müəssisəmizin bütün xidmət və bölmələrinin ahəngdar işinin təşkili üçün əlindən gələni edib, bütün bilik və bacarıqlarını, cəsaretini əsirgəməyib. Məhz onun dərin zəkası, kamil mühəndislik məharəti sayəsində metropolitenimiz nəinki şəhərimizin, həm də respublikamızın aparıcı müəssisələrindən birinə çevrilərək MDB və dünya metropolitenləri sırasında özünə layiq yer tutdu. Dövlət başçısı bu keyfiyyətlərini, Vətən qarşısında xidmətlərini nəzərə alaraq, 60 yaşının tamam olduğu gün - 2008-ci il fevralın 1-də ona "Azərbaycan Respublikasının Əməkdar mühəndisi" fəxri adının verilməsi haqqında sərəncam imzaladı.

Tağı Əhmədov qayğıkeş bir rəhbər kimi çoxminli əmək kollektivinin hər bir üzvünün işi və problemləri ilə maraqlanır, çətinlikləri aradan qaldır-

maq üçün gecə-gündüz çalışır. Bakı metropoliteni əməkçilərinin mehriban ailəsinin bütün üzvləri bunu həmişə qeyd və təsdiq edir.

Tağı müəllimin nüfuzu təkcə metropoliten dairəsi ilə qapanmır, paytaxt Bakıya da heç sığmır, ölkənin hər tərəfinə yayılıb. Bunu biz Şəkiddə yaşayıb yaradan şair-jurnalist Telman Həmidlinin Tağı Əhmədova həsr etdiyi "Vətən oğlu" şeirindən də aydın görürük:



**Azəri oğlusan vətənin ətri,
Sənin gördüyün işlərdən gəlir!
Bu odlar yurduğun lirik şairi,
Səni alqışlayır, təbrikə gəlir!**

**Mən səndən həvəslə söhbət açiram,
Bilirəm zəhmətkeş insan olusan!
Fərhad tək qayanı çapıb ilhamla,
Bakının altında şəhər salmışan!**

**Kimi daş gətirdi, kimi qum-palçıq,
Sən də tər töküdüün hamıdan artıq!
Üzündə xoşbəxtlik şəfəqi vardı,
Əllərin zəhmətdən qabar-qabardı!**

**Külək olmamışan yanan şamlara!
Yaxşılıq etmişən hər bir insana,**

**Əritdin odunla könlümdə buzu,
Elimin sevimli, parlaq ulduzu!
(Şeir ixtsarla verilir)**

YÜKSƏK QÜRUR HISSİ İLƏ

2008-ci ilin fevralı metropolitençilərə xoş müjdələrlə gəldi. Əvvəlcə metropoliten rəisi Tağı Əhmədova "Azərbaycan Respublikasının Əməkdar mühəndisi" adının verilməsi xəbərini yüksək sevinc və iftixar hissi ilə qarşıladıq. Bu, dövlət başçısı, Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyevin T.Əhmədovun son 10 ildə yeraltı yolların inkişafına, texniki tərəqqisinə, xidmət mədəniyyətinin yüksəldilməsindəki zəhmətinə, Bakı metrosunun dünya səviyyəli həmkar müəssisələr cərgəsində özünə inamla yer alması üçün yorulmaq bilmədən göstərdiyi cəhdlərə, qatlaşdığı əziyyətlərə, sərf etdiyi əməyə verilən yüksək qiymət idi. Bu, bütün metropolitençilərin qəlbində nəhayətsiz sevinc hissi doğurdu. Bu, sərəncamdan sonra dövlət başçısı fevralın 4-də metropolitenlə birbaşa əlaqəsi olan

daha iki sərəncam imzaladı. Onlardan biri metropolitençilərin sosial müdafiəsini gücləndirmək barədə idi. Başqa bir sərəncamla isə respublikanın ictimai-siyasi həyatında göstərdiyi xidmətlərə görə metropoliten işçiləri həmkarlar ittifaqı birliyinin sədri Etibar Mirzəyev "Tərəqqi" medalına layiq görülürdü.

Bu xoş yeniliklər metropoliten rəisinin kollektivlərlə fevralın 19-dan başlayan görüşlərindəki söhbətlərin əsas mövzularından oldu. Hərəkət, iş-rəvərmə və rabitə xidmətlərində, ümumiyyətlə, bütün görüşlərində metropolitençilərin sosial vəziyyətlərinin yaxşılaşdırılması ilə əlaqədar tədbirlərin nəticəsi olaraq Azərbaycan Prezidentinin metropolitençilərin əməkhaqqının artırılması barədə sərəncamı üzərində dayandı. Müəssisə əməkçilərinin rifah halının yaxşılaşdırılması sahəsində metropoliten rəhbərliyinin təşəbbüsünün nəticəsi olan bu sərəncam ilin axırına yaxın elə bir vaxtda hazırlanmışdı ki, büdcə ayırmaları artıq müəyyənləşdirilmiş və metropolitençilərin əməkhaqlarının artırılması üçün vəsaitin hardan götürülməsi məsələsinə baxılmalıydı. Nəhayət ki, fevralın 4-də dövlət başçısı həmin sərəncamı imzaladı.

2008 - BURAXILIŞ İLİ

Artıq iki ilə yaxın idi ki, Şimal sahəsində metronun yeni xətlərinin çəkilişi üzrə işlər bərpa olunmuşdu. Yeni xətlərin tikintisi ilə yanaşı, istismarda olan sahələrin də yenidən qurulması üzrə böyük tədbirlər planı həyata keçirilməkdə idi. İlin ilk günlərindən Tikilən Metropoliten Müdiriyyətinə rəis təyin olunan əsaslı təmir xidmətinin rəisi Arif Rəsulov yeni sahələrin və yenidən qurulan xətlərin avadanlıqla təmin olunması üçün yaxın və uzaq xaricə müxtəlif müəssisələri ilə sıx əlaqə saxlayır, ilin sonuna kimi istifadəyə veriləcək "Nəsimi", tikintisi davam etdirilən "Azadlıq prospekti" stansiyalarının, "Bakı soveti"ndəki yenidənqurma, eləcə də "28 May" metro vağzalının ikinci vestibülünün təchizatı, quraşdırma-sazlama işləri ilə əlaqədar təchizat məsələlərini həll edirdi. Onun mart ayında Moskva və Sankt-Peterburqa ezamiyyətinin əsas səbəblərindən biri də elə yeni obyektlərin təchizat məsələsi idi. Bunun üçün Sankt-Peterburqun Tikinti-İstehsalat Sazlama İdarəsi (SPNU-357) ilə danışıqlar aparılmalıydı. Danışıqların başqa bir mövzusu isə "Azadlıq prospekti" stansiyasından sonrakı dönmə dalanının layihəsində edilən dəyişikliklərlə əlaqədar idi. İlk layihədə həmin kamera bir dalanlı idi. Hərəkətin daha səmərəli təşkili üçün əlavə bir dalana ehtiyac vardı. Bunun üçün Xarkov Layihə İnstitutu və "Bakı soveti" stansiyasının rele otaqlarının tikintisi üzrə tenderdə qalib gəlmiş SPNU-357 idarəsi ilə razılaşma əldə edilmişdi. A.Rəsulov Peterburqda olarkən həmin müəssisə ilə, eləcə də Kotlyakov adına keçmiş es-



kalator istehsalı zavodunun yerində yaradılmış 2 yeni LATRES və ELES müəssisələrinin işi ilə tanış oldu. Bu müəssisələrlə əlaqə "Azadlıq prospekti" stansiyası üçün eskalator məsələsini həll etmək baxımından maraqlı idi. SPNU-357 idarəsində "Bakı soveti"nin rele otağı üçün lazım olan avadanlıqlar alınıb, sazlanıb və müasir texnologiyalara uyğun proqramlaşdırılmalı idi. Bir rele otağı üçün MDB ölkələrinin müxtəlif 10 şəhərdən avadanlıqlar alınmalı, komplektləşdirilməli idi.

Eskalator məsələsi daha mürəkkəb idi. MDB metropolitenlərinin inkişafında çox böyük bir sürət müşahidə olunmaqda idi, Sankt-Peterburqda, Moskva metrosunun özündə güclü tikinti və yenidənqurma işləri gedirdi, hətta ikinci dairəvi xəttin tikintisinə başlamaq istəyirdilər. Çelyabinsk, Krasnoyarsk, Ufa metropolitenləri tikilir. Almatıda metro gələn il işə düşəcəkdə. Buna görə də metropolitenlə bağlı olan müəssisələrin sifarişləri gündən-günə artmaqda idi. Məsələnin belə şəkli alması Sankt-Peterburqdakı məşhur Kirov zavodunu da maraqlandırmışdı. Zavodda eskalator istehsalı üzrə "Universalmaş" QSC yaradılmış, məhsulları sifarişçilərin diqqətini cəlb etmişdi. Onların istehsal etdikləri eskalatorlar ye-

ni konstruksiya üzrə hazırlanırdı. Bu maşınların yığcamlığı eyni eniş tunnelinə 1 əlavə eskalatorun yerləşdirilməsinə imkan verirdi. Bu, yeniliyin əhəmiyyəti çox böyük idi, Moskva metropoliteninin köhnə stansiyaları üçün isə əsl inqilab demək idi. A.Rəsulov eskalator istehsal edən 3 müəssisənin işi ilə tanış olmuşdu, amma Kirov adına zavodun imkanlarını daha yüksək qiymətləndirmişdi.

A.Rəsulov Moskva və Sankt-Peterburqun tikilən metropoliten müdiriyətlərinin rəisləri ilə sıx əlaqə yaratmış, onlarla faydalı görüşləri olmuşdu.

Mart ayında artıq bütün tikinti sahələrində işin qızğın çağы başlamışdı. "Nəsimi" stansiyasının birinci vestibülündə divarlar marmarla üzlənir, döşəməyə qranit düzülür, ventilyasiya üçün hava yolları quraşdırılırdı. Su və kanalizasiya xətti hazır idi. İkinci vestibüldə eskalatorun quraşdırılması davam edirdi. Sol hərəkət tunnelində axıntılar ləğv olunur, tunnel geyimlərinin arxasına yoxlama məhlulvurma davam edirdi.

"Azadlıq prospekti" stansiyasından "Nəsimi" stansiyası istiqamətində sağ hərəkət tunnelində sipərin yığılması işləri, yoxlama məhlulvurma davam etdirilirdi.

"Azadlıq prospekti" stansiyasının 1-ci vestibülündə konstruksiyaların armaturlama və qəlibləmə işləri aparılmışdı. Sağ və sol divarların, sütun və tirlərin konstruksiyalarına monolit dəmir-beton qoyulur, keçid və demontaj zonalarına butobeton qoyulurdu.

"28 May" stansiyasının ikinci çıxışının vestibülündə tökmə dəmir-beton örtük və sütunlar quraşdırılır, armatur və qəlibləmə işləri aparılırdı. Eyni işlər demontaj kamerasında da yerinə yetirilirdi. Vestibül sendviç panelləri ilə örtülürdü.

"Bakı soveti" stansiyasının yenidən qurulması işləri ilə əlaqədar olaraq aprel ayının 7-də stansiya müvəqqəti bağlandı.

ÜMUMMİLLİ LİDER HEYDƏR ƏLİYEV-85

Həmişə hadisələrinin zənginliyi ilə seçilən may 2008-ci ildə metropolitençilər üçün daha böyük təntənələr ayına çevrildi. Burada ilk növbədə ulu öndər Heydər Əliyevin anadan olmasının 85 illik yubileyinə hazırlığı qeyd etmək lazımdır. May ayının digər hadisələri - alman faşizmi üzərində qələbənin 63-cü ildönümü, Beynəlxalq İctimai Nəqliyyat İttifaqının 84-cü Bakı Assambleyası, metropoliten işçiləri həmkarlar ittifaqı birliyinin II konfransı Bakı metropolitenində ictimai-siyasi hadisələr dalğasının böyükliyündən xəbər verir.

Təkrarolunmaz dahi şəxsiyyət, dünya şöhrətli siyasətçi, xalqımızın ümummilli lideri Heydər Əliyevin 85 illik yubileyi münasibətilə ölkədə keçirilən tədbirlərin sayı mayın ilk günlərindən daha da artmışdı. Metro-

litençilərin də bu münasibətilə tədbirlər planı vardı. "Heydər Əliyev-85" adı altında keçirilən metropolitençilərin spartakiadasının yubiley ərəfəsində finalı keçirildi. Xidmətlərdə Heydər Əliyev məşğələləri davam edirdi.

Yeni Azərbaycan Partiyasının Hüseyin Cavid 33a (metropoliten) təşkilatı fəallarının yubiley yığıncağı mayın 2-də Rabitə evində keçirildi. Yığıncaqda YAP Yasamal rayon təşkilatının sədri Fikrət İsmayılov, rayon partiya təşkilatının idarə heyətinin üzvlərindən 19 saylı poliklinikanın baş həkimi Əkbər Axundov, "Aztelekom" istehsalat Birliyinin direktoru Məmməd Məmmədov iştirak edirdilər.

Ekranada Bakı metropoliteninin 35 illiyinə həsr olunmuş təntənəli yığıncağın bir epizodu canlandırıldı: ümummilli liderimiz Heydər Əliyev respublika sarayına toplaşanlar qarşısında çıxış edirdi. Onun ürəklərdən



xəbər verən səsi, metro inşaatçıların və metropolitençilərin ünvanına söylədiyi ən dəyərli və səmimi sözlər, metropolitenə verdiyi yüksək qiymət salona toplaşanları ulu öndərimizin çıxış etdiyi həmin yubiley gecəsinə qaytardı. Sonra YAP Yasamal rayon təşkilatının sədri Fikrət İsmayılov və metropolitenin rəisi Tağı Əhmədov öz çıxışlarında Heydər Əliyevin xilaskarlıq missiyası, dövlət quruculuğu sahəsindəki fəaliyyətlərindən danışdılar.

Yığıncaq ərəfəsində YAP sıralarına üzv olmaq üçün namizədiyi irəli sürülən 70 metropolitençinin partiyaya qəbul məsələsi müsbət həll olundu.

2002-ci ildən başlayaraq hər il mayın 10-da xəttə yeni vaqonların istismara verilməsi ənənəyə çevrilmişdi. Bu dəfə də metropolitençilər ənənəyə sadıq qalaraq, mayın 4-də Mitişsi QSC-nin istehsalı olan 10 yeni vaqonu ulu öndərin 85 illik yubileyi münasibətilə xəttə buraxdılar. Bu münasibətlə keçirilən mitinqdə metropoliten rəisi Tağı Əhmədov, YAP Yasamal rayon təşkilatının sədri Fikrət İsmayılov, yubiley təntənələrinin iştirakçısı Novosibirsk metropoliteninin rəisi Vladimir Koşkin iştirak etdilər. Mitinqi metropolitenin rəisi Tağı Əhmədov açaraq qeyd etdi ki, bütün Azərbaycan xalqı kimi, bu gün metropolitençilər də dahi rəhbərimiz Heydər Əliyevin 85-ci ildönümü qeyd edirlər. Xalqımızın şanlı oğlunun təvəllüd gününü yeni qatarların xəttə buraxılması ilə qeyd etmək gözəl bir ənənəyə çevrilib. Həmin ənənə 2002-ci ildən bəri davam etdirilir. Cari ildə biz bu 10 vaqondan əlavə daha 26 vaqon da alacağıq. 18 vaqon sentyabrda, 10 vaqon metropolitenin 41-ci ildönümü ərəfəsində, 6 vaqon isə dekabrda gətiriləcək. Bütün bunlar bizim Mitişsi vaqonqayıranları ilə məhsuldar əməkdaşlıq və dostluğumuzun, habelə onların ümummilli liderimizin xatirəsinə səmimi münasibətinin nəticəsidir. Bu ənənə qarşıdakı illərdə də davam etdiriləcək.

T.Əhmədov Bakı metropoliteninin perspektiv inkişaf planı barədə danışdı, bu günlərdə respublikamızın paytaxtında böyük beynəlxalq tədbir BİNİ- in Assambleyasının keçiriləcəyi barədə məlumat verdi.

Çıxışlar başa çatdıqdan sonra Bakı metropoliteninin 40 illiyi münasibətilə təltif edilən metropolitençilərə orden və medallar təqdim olundu. Onları YAP rayon təşkilatının sədri F.İsmayılov və metropolitenin rəisi T. Əhmədov təqdim etdilər. Metropolitenin rəisi təltif olunanları təbrik etdi və bildirdi ki, bu, respublika Prezidentinin metropolitençilərə göstərdiyi diqqət və qayğının daha bir təzahürüdür.

Təltif edilənlər adından metropolitenin baş mühəndisi Elbrus Muradov, baş texnoloq-obyektlər üzrə koordinator Dövran Muğanlinski, EMX-nin rəisi Arif Qibləliyev danışdılar. Onlar zəhmətlərinə verilən qiymətə görə respublikamızın Prezidentinə, habelə metropolitenin rəisinə dərin minnətdarlıqlarını bildirdilər.

HƏMKARLAR İTTİFAQI İLK HESABATINI VERDİ

Mayın 2-də Rabitə evində metropoliten işçiləri həmkarlar ittifaqı birliyinin (MİHİB) II konfransı keçirildi. Təşkilatın 2003-2008-ci illər ərzində fəaliyyəti barədə hesabat məruzəsi ilə MİHİB-in sədri Etibar Mirzəyev çıxış etdi. O, öz çıxışının əvvəlini müasir dövrdə həmkarlar ittifaqlarının ictimai-siyasi həyatdakı roluna həsr etdi. Qeyd olundu ki, hazırda həmkarlar ittifaqları çox məsuliyyətli bir dövrünü yaşayır. Dünya iqtisadiyyatı qloballaşma mərhələsində qədəm qoymuşdur və bu, planetimizin vahidləşmə istəyinin gerçəkləşməsi, integrasiyanın sürətlənməsi baxımından çox vacib, dəyərli prosesdir. Dünyanın milyonlarla əmək adamı qloballaşmanın qarşısında duruş gətirməyin yeganə düzgün yolunu həmkarlar ittifaqlarının sıralarında birləşməkdə görür.

Sonra məruzəçi azad Azərbaycan cəmiyyətində həmkarlar ittifaqlarının oynadığı rolunu, təşkilatın yaranmasında və fəaliyyətinin istiqamətləndirilməsində ümummilli liderimiz Heydər Əliyevin əvəzedilməz xidmətlərini qeyd etdi, həmkarlar ittifaqları haqqında qanunun hazırlanmasının da ulu öndərin təşəbbüsünün nəticəsi olduğunu söylədi.

Sonra çıxışçı qeyd etdi ki, ümummilli lider Heydər Əliyev tərəfindən müəyyən olunmuş iqtisadi siyasətin və sosial-iqtisadi islahatlar konsepsiyasının uğurla davam etdirilməsi respublikamızın dinamik inkişafında yeni mərhələnin başlanğıcını qoydu. Prezident İlham Əliyev tərəfindən davam etdirilən düşünülmüş iqtisadi proqramlar makroiqtisadi sahədə pozitiv dəyişikliklərlə müşayiət olunur. Respublikamız dünyada gedən global proseslərdən kənar qalmayıb və bir sıra beynəlxalq müqavilələrin iştirakçısına çevrilib. E.Mirzəyev təşkilatın işi barədə hesabatla keçməzdən əvvəl onun haqqında qısa məlumat verdi. 2003-cü il mayın 8-də Metropoliten Birləşmiş Həmkarlar İttifaqı Komitəsinin əsasında yaranmış hazırkı təşkilat - MİHİB 4150 metropolitençini 13 ilkin təşkilatda birləşdirir. Onun tərkibində 41 sex həmkarlar təşkilatı, 89 qrup təşkilatı fəaliyyət göstərir. Hesabat dövrü ərzində MİHİB metropoliten rəhbərliyi ilə 2 müqavilə imzalamışdır. Oradakı qarşılıqlı öhdəliklərin yerinə yetirilməsinə mütəmadi olaraq nəzarət edilmişdir. Tərəflər arasında bu məsələdə heç bir fikir ayrılığı olmamışdır.

Hesabat dövrü ərzində kollektiv rəhbərlik tərəfindən qarşıya qoyulan vəzifələri vaxtında və keyfiyyətlə yerinə yetirmişdir. Bu illər ərzində istehsalata neçə-neçə yeni texnologiyalar tətbiq edilmiş, əməyin ən mütərəqqi üsullarından, yeni texnikanın nailiyyətlərindən səmərəli şəkildə istifadə olunmuşdur. Bir çox stansiyalarda aparılan əsaslı təmir işləri onların görkəmini tamamilə dəyişdirmiş, deponun maddi-texniki bazası möhkəmləndirilmiş, vaqon parkı zənginləşdirilmiş və yeniləşdirilmişdir. Təkcə hesabat

HEYDƏR-
XALQXALQ-
HEYDƏR

MİHİB-nin II KONFRANSI



dövrü ərzində parka 75 yeni vaqon əlavə edilmişdir. Ümumilikdə isə 2002-2007-ci illərdə alınan yeni vaqonların sayı 100-ə çatmışdır. Hazırda bu proses davam etməkdədir. Bir neçə gün bundan əvvəl Mitişisi "Metrovaqonmaş" QSC-dən alınmış 10 vaqon artıq Azərbaycan sərhədlərinə yaxınlaşmaqdadır. Onlar mayın 10-da ümummilli lider Heydər Əliyevin anadan olmasının 85-ci ildönümü günündə xəttə buraxılacaq. Həyata keçirilən bu tədbirlərin nəticəsində sərnişinlərə göstərilən xidmətin mədəni səviyyəsi nəzərəcarpacaq dərəcədə yüksəlmişdir. Bu da Bakı sakinlərinin yeraltı nəqliyyatın xidmətinə olan marağını artırır. 5 il bundan əvvəlki dövrlə müqayisədə daşınmanın gündəlik orta həcmi 2 dəfə çoxalıb.

Rəhbərlik də öz növbəsində metropolitençilərin əmək və sosial şəraitinin yaxşılaşdırılmasını, əməkhaqqının vaxtılı-vaxtında verilməsini təmin etmişdir. Hesabat dövrü ərzində işçilərin əməkhaqqı 4 dəfə artırılmışdır: 2003-cü ilin martında - 50 faiz, 2004-cü ilin iyun ayında 20 faiz, 2007-ci ilin yanvarında - 50 faiz və bu ilin əvvəlindən 30 faiz. Əgər 2003-cü ildə metropolitençilərin orta əməkhaqqı 108 manat idisə, hazırda 330 manatdır.

Əmək şəraitinin yaxşılaşdırılmasında, əməyin səmərəliliyinin artırılmasında yeni texnika və qabaqcıl texnologiyaların tətbiqinin əhəmiyyəti böyükdür. Ayrı-ayrı illər üzrə təsdiq edilmiş yeni texnikanın tətbiqi planına görə 2003-2007-ci illərdə 213 tədbir həyata keçirilmişdir ki, bunun da iqtisadi səmərəsi 1,1 milyona yaxın olub. Göstərilən müddətdə bütün stan-

siyalarda sərnişin axınına videonəzarət qurğuları quraşdırılmış, gediş haqqının ödənilməsində təmassız kart sistemi tətbiq edilmişdir. "Nərimanov" elektrik deposunda təkər cütlərinin yonulması üçün KZTS tipli yeni dəzgah, yol xidmətində "Avikon-1" markalı defektoskoplar, rels-qaynaq aparatı istehsalata tətbiq edilib. Tunnelçilər axıntılarının və onların əmələ gətirdikləri ləkələrin ləğv edilməsi üçün "Akvatron-8" hidroizolyasiya materialından istifadə ediblər. Elektrik təchizatı xidməti depo ərazisində yeni dartı stansiyasını işə salıb, akkumulyator bazasını yeniləşdirib. İşarəvermə və rabitəçilər yolayırıçılarda kontaktsiz intiqallardan istifadəyə başlayıb, gediş haqqının ödənilməsində kart sisteminin tətbiqi ilə əlaqədar olaraq yeni ANM qurğuları quraşdırıb və sistemin müvafiq proqram üzrə təminatı ilə məşğul olmuşlar.

Elektromexanika xidmətində yeni tipli VOMD-20 və VOMD-16 ventilatorları istifadəyə verilib, su xətlərinin polad boruları polietilən borularla əvəz edilib.

Avtonəqliyyat xidmətində KT-6 tipli yeni kompressor əməyin səmərəsinin artırılmasına böyük kömək göstərilib.

Birləşmiş emalatxanalarda eskalatorların dartı zəncirlərinin sökülüb-yığılması üçün tətbiq edilən yeni qurğu, LT-3 tipli eskalatorlarda istifadə olunan əsas diyircək gövdələrində fenoplast tərkibli materialların tətbiqi mənimşənilib.

E.Mirzəyev çıxışını gənclərlə iş mövzusu üzərinə gətirərək bildirdi ki, dövlətin gənclərlə iş sahəsində siyasətinin tələblərinə uyğun olaraq, 2005-ci il dekabrın 25-də MİHİB-in tərkibində gənclər təşkilatı yaradılıb. Təşkilatın sədri Anar Mustafayev Cenevrədə keçirilən Beynəlxalq Əmək Təşkilatının "Yoxsulluğun aradan qaldırılması" mövzusunda treninqində iştirak edib.

Hesabat dövründə əməyin mühafizəsi və əmək şəraitinin yaxşılaşdırılması barədə məlumat verən E.Mirzəyev bildirib ki, hər il metropoliten rəhbərliyi ilə MİHİB arasında əməyin mühafizəsi və normal əmək şəraitinin təmin edilməsi üzrə saziş imzalanır. Hər il bu məqsədlə 120-130 tədbir həyata keçirilir. 5 il ərzində bu işlərə 164 min 695 manat vəsait xərclənib. 2006-cı ildə əməyin mühafizəsi gününə həsr olunmuş "Layiqli iş yeri - təhlükəsiz əmək" devizi altında keçirilmiş respublika baxış-müسابiqəsində elektrik təchizatı və elektromexanika xidmətlərinin təsərrüfat sahələri AHİK-in diplomlarına layiq görülüb.

Metropolitençilərin istirahətinin təşkili, onların arasında sağlam həyat tərzinin təbliğində həmkarlar ittifaqı təşkilatının gördüyü işə gəldikdə isə, çıxışçı qeyd etdi ki, metropolitençilər hər il respublikanın müxtəlif sanatoriyalarının xidmətindən istifadə edirlər. Hesabat dövrü ərzində bu sanatoriyalarda müalicə alan işçilərin sayı 500-dən artıq olub.

Müəssisə əməkçiləri arasında metropolitenin öz "Bilgəh" sanatoriya və profilaktoriyası və istirahət sahəsində dincəlməyə üstünlük verənlərin sayı ildən-ilə artır. Bu da hər şeydən əvvəl metropoliten rəhbərliyinin həmin sahəyə böyük qayğısının nəticəsidir. Orada hər yay mövsümünə xüsusi hazırlıq görülür, geniş təmir və yenidənqurma işləri aparılır. Metropolitençilərə yollayışlar pulsuz, onların ailə üzvlərinə isə dəyərin 15 faizi ödənilməklə verilir.

Hesabat məruzəsində metropolitəndə idman işlərinin, əməkçilərin asudə vaxtlarının təşkili məsələlərinə də geniş yer ayrılmışdır.

Təşkilatın beynəlxalq əlaqələri barədə məlumat verən çıxışçı diqqəti belə fakta yönəlmişdir ki, MİHİB öz fəaliyyətini genişləndirmək məqsədilə işini beynəlxalq həmkarlar təşkilatları ilə qarşılıqlı əməkdaşlıq şəraitində qurur. Təşkilat Metal İşçiləri Beynəlxalq Avrasiya Həmkarlar İttifaqları Federasiyasının üzvüdür.

Məruzə ətrafında müzakirələrdən sonra keçirilən açıq səsvermə yolu ilə MİHİB-in idarə heyətini və sədrini seçdi. MİHİB-in sədri vəzifəsinə yekdilliklə yenidən Etibar Mirzəyev seçildi.

Konfransın işində Azərbaycan Həmkarlar İttifaqı Konfederasiyası (AHİK) sədrinin birinci müavini İlyas Əliyev, AHİK aparatının rəhbəri - təşkilat şöbəsinin müdiri Həsən Cəfərov iştirak ediblər.

BİNİ-nin BAKI ASSAMBLEYASI

Mayın 12-13-də Bakıda dünya metropolitenlərinin 84-cü Assambleyasının iclasları keçirildi. Tədbirin Bakıda keçirilməsi barədə qərar Beynəlxalq İctimai Nəqliyyat İttifaqının (BİNİ) Lissabondakı 83-cü Assambleyasında qəbul edilmişdi. Bu, ölkəmizə, onun paytaxtına ehtiramın nəticəsi, dünyanın ictimai nəqliyyat sistemində metropolitenimizin tutduğu mövqeyə münasibətin ifadəsi idi. Assambleyanın keçiriləcəyi vaxtın müəyyən edilməsi də təsadüfi deyildi. BİNİ rəsmiləri tədbirin ümummilli liderimiz Heydər Əliyevin anadan olmasının 85-ci ildönümünə həsr etməsi barədə qərarları isə daha önəmli idi. Tədbirin yüksək səviyyədə keçirilməsi üçün bütün lazımi təşkilati işlər görülmüşdü. Qarşılama, qonaqların yerləşdirilməsi yüksək səviyyədə keçdi. Hər iki nümayəndə bir avtomobillə təmin olunmuşdu. Xarici Dillər Universitetinin rektoru Səməd Seyidovun köməkliyi ilə ingilis, fransız, alman, ispan, Koreya və başqa dillər üzrə tərcüməçilərin xidmətlərindən istifadə olunurdu.

Assambleyanın "Hyatt Regency" otelinin "Quba" zalında keçirilən ilk iclasında tədbir iştirakçılarını Azərbaycan Respublikası Baş nazirinin birinci müavini Abid Şərifov salamladı:



- Hörmətli, assambleya iştirakçıları və qonaqlar!

Möhtərəm Prezidentimiz İlham Əliyevin və Azərbaycan hökumətinin adından sizin hamınızı salamlayıram, "Bakıya xoş gəlmisiniz" deyirəm. Dünya metropolitenlərinin 84-cü Assambleyasının Bakıda keçirilməsi barədə qərara görə, xüsusi olaraq, BİNİ-nin prezidenti cənab Roberto Kavalyeriyə təşəkkürümü bildirirəm. Ümüdvaram ki, təşkilatçılar tərəfindən yaradılan şərait assambleyanın işinin məhsuldar keçməsinə imkan yaradacaq.

Bildiyiniz kimi, bu təşkilat 1885-ci ildə sürətlə inkişaf edən tramvay şəbəkələri operatorlarının Avropa Birliyi kimi meydana gəlib. Sonralar bu birliyə ictimai nəqliyyatın digər növləri də daxil olub. Təşkilat ümumdünya Assosiasiyası kimi indiki formada mənzil qəragahı Brüsseldə olmaqla 1946-cı ildə formalaşib. Assosiasiyanın Metropolitenlər Assambleyası metropoliten sistemlərinin planlaşdırılması, inşası, istismarı və idarə olunmasının bütün

məsələləri və münasibətləri üzrə qarşılıqlı əlaqələrin, biliklərin mübadiləsinə xidmət edən bir forumdur. Azərbaycanda XIX əsrin sonlarında xeyriyyəçi Hacı Zeynalabdin Tağıyevin vəsaiti hesabına konkadan başlayan ictimai nəqliyyat tariximiz çətin, amma şərəfli bir yol keçmişdir.

Baş nazirin müavini Bakının ictimai nəqliyyat tarixi barədə məlumat verərək qonaqların nəzərinə çatdırdı ki, keçmiş SSRİ-də ilk elektrik sərnişin qatarı Bakı-Sabunçu xətti ilə hərəkətə başlamışdır. Sonra A.Şərifov Bakının yeraltı yollarının inkişaf tarixi, onun perspektivləri barədə danışdı, BİNİ-nin 84-cü Assambleyasının ümummilli lider Heydər Əliyevin 85-ci ildönümünün qeyd oldunduğu günlərə təsadüf etməsi ilə əlamətdar olacağını vurğuladı. Heydər Əliyevin Bakı metropoliteninin tikintisi və inkişafında rolundan danışan A.Şərifov yeraltı nəqliyyatın inkişafı üzrə perspektiv planların hazırlanmasında ulu öndərin dəyərli göstərişlərinin nəzərə alındığını da söylədi. O, Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyevin tapşırığı ilə Bakı metropoliteninin perspektiv inkişaf planı üzrə işlərin aparıldığını bildirdi və qeyd etdi ki, bu işdə dünya təcrübəsindən faydalanmağın əhəmiyyəti böyükdür. Bu baxımdan BİNİ-nin Bakıda keçirilən assambleyası bizim üçün çox faydalı olacaq.

Sonra Bakı metropoliteninin rəisi Tağı Əhmədov şəhərimizin yeraltı yolları barədə daha ətraflı məlumatla çıxış etdi. O, Bakı metropoliteninin MDB ölkələri metropolitenləri arasında böyük nüfuzə malik olduğunu qeyd edərək, bunu da əlavə etdi ki, Bakı metropoliteninin fəaliyyəti BİNİ tərəfindən də yüksək dəyərləndirilir.

Sonra T.Əhmədov metromuzun tikintisi, onun inkişaf tarixi barədə məclis iştirakçılara qısa məlumat verdi. Təqdimat məruzəsində metropolitenin strukturu, texniki bazası, istehsal-texniki göstəriciləri, perspektivdə görüləcək tədbirlər əksini tapdı. Son texniki təkmilləşmə, hərəkətin idarə olunması və təşkilində tətbiq edilən yeniliklər, sərnişindəşimada indiyə kimi görünməmiş bir yüksəlişə səbəb olub. 2000-ci ildən keçən müddət ərzində Bakının yeraltı nəqliyyatı ilə daşınan sərnişinlərin sayı 2 dəfə artıb. Əgər 2000-ci ildə 88.9 milyon sərnişin daşınmışdısa, 2007-ci ildə bu rəqəm 170 milyona çatıb. Bu nəticəyə nail olmağın əsas səbəblərindən biri də vaqon parkının xeyli yeniləşməsidir. Son 6 ildə Azərbaycan dövlətinin maddi dəstəyi, eləcə də daimi diqqətinin nəticəsi olaraq vaqon parkı əsaslı şəkildə yenilənib. Bu illər ərzində 100 yeni vaqon alınıb. Bir neçə gün bundan əvvəl ulu öndər Heydər Əliyevin anadan olmasının 85 illiyi ilə əlaqədar olaraq daha 10 vaqon istismara buraxılıb. Parkımızın yeniləşmə prosesi bu il davam edəcək. İlin sonuna kimi daha 26 vaqonun alınması nəzərdə tutulub.

Bakı metropoliteninin rəisi depoda vaqon təmiri, yolların əsaslı təmiri, tunellərin saxlanması, rabitə və işarəvermə qurğularında tətbiq edilən yeniliklərdən danışdı.

Tağı Əhmədov stansiyaların görkəminin müasirləşdirilməsi, "Bakı soveti" stansiyasının yenidən qurulması və işlər başa çatdıqdan sonra onun başqa - "İçərişəhər" adı ilə sərnişinlərin istifadəsinə qaytarılması, "28 May" stansiyasının ikinci girişinin tikintisi barədə məlumat verdi, Bakının yeraltı yollarının inkişafından söz açdı.

Son illərdə dünya metropolitenlərində baş verən yeniliklər, ictimai nəqliyyatın gələcək inkişaf perspektivləri və hazırda nəzəriyyəçilərin üzərində işlədikləri problemlər barədə BİNİ baş katibi H.Rat məlumat verdi. Çıxışçı son illər sərnişinlərə mədəni xidmət səviyyəsinin yüksəldilməsi, xüsusən də əlillərin metrodan rahat istifadəsi üçün şəraitin yaradılması məsələlərinin həlli istiqamətində görülən işləri qeyd etdi.

BİNİ-nin metropolitenlər üzrə şöbə rəisi, Barselona metropoliteninin baş direktoru Albert Busket Lissabonda keçirilmiş 83-cü Assambleyanın protokolunun təsdiqi ilə əlaqədar çıxış etdi. O eyni zamanda BİNİ komitələrinin işi barədə məlumat verdi və eyni zamanda Azərbaycan hökumətinin metroya olan diqqət və qayğısına görə BİNİ rəhbərliyinin təşəkkürünü hökumət və dövlət başçılarna çatdırmağı Assambleyanın işində iştirak edən Baş nazirin birinci müavini Abid Şərifovdan xahiş etdi.

İsveçrə regional ictimai nəqliyyatının direktoru Mişel Joye BİNİ-nin növbəti tədbirləri barədə danışdı.

Latın Amerikasını metropolitenlərini birləşdirən qrupun (ALAMYS) fəaliyyəti barədə qrupun sədri Albert Roje məlumat verdi.

Həmin günün ikinci yarısı toplantıda BİNİ-nin metro bölümünün iş planı, tamamlanmış təqdimatların planları müzakirə edildi.

Metro bölməsinin sədri Busket metropolitenlərdə hərəkətin idarə olunmasının avtomatlaşdırılması, qatarları avtomatik idarəetmə sisteminin dünya metropolitenlərində tətbiqi mövzusunda çıxış etdi. Çıxışçı metropolitenlərdə əl əməyinin aradan qaldırılması və gecə işləri vaxtının minimuma endirilməsi üzrə təcrübələr barədə məlumat verdi. Çıxışçı dünya metropolitenlərindəki nailiyyətlərdən danışarkən Madrid metrosunda aparılan yenidənqurma işləri üzərində xüsusilə dayandı.

Seul metropolitenini təmsil edən Saenq Çoi Koreya paytaxtı yeraltı nəqliyyatının dünya standartlarına uyğunluğunu, xidmət mədəniyyətinin yüksək səviyyəsini qeyd etməklə yanaşı, ölkəsində vaqon istehsalı sahəsində də böyük təcrübənin olduğunu söylədi və məhsullarını Assambleya iştirakçısı olan ölkələrə təklif etdi.

Birinci iş gününün sonu keçirilən strateji seminarda metropolitenlərin uzunmüddətli istismarından sonra mənəvi və fiziki aşınmaya məruz qa-

lan stansiyaların, tunel qurğularının, vaqon parkı və onun təmir bazasının, eləcə də yeraltı nəqliyyatın digər mühüm qurğu və avadanlıqlarının bərpası məsələlərinə həsr olundu. Burada bərpa prosesinin planlaşdırılması, maliyyələşmə, yeniləşdirmə işlərinin təşkil edilməsi məsələləri müzakirə olundu, müəyyən tövsiyələr verildi.

Assambleyanın ikinci iş gününün planına görə iştirakçıların Bakı metropoliteni ilə tanışlığı "Nizami" stansiyasından başladı. Orada Bakı metropoliteninin rəisi T.Əhmədov qonaqları "Bakmil" stansiyasına yollanan qatara dəvət etdi, özü isə kabinetə keçərək, maşinist kürsüsünə oturdu. Metropolitenlə tanışlıq depoda davam etdi.

"METRO" ASSOSİASİYASININ NÖVBƏTİ İCLASI

Mayın 13-də BİNİ-nin 84-cü Assambleyası çərçivəsində, "Metro" Beynəlxalq Assosiasiyasının (BA) növbəti iclası oldu.

İclasda "Metro" BA-nın Baş direktorunun müavini Yuri Qrişeqkin, Moskva metropoliteni rəisinin birinci müavini, baş mühəndis Aleksandr Yerşov, Bakı metropoliteninin rəisi Tağı Əhmədov, Sankt-Peterburq metropoliteninin rəisi Vladimir Qoryugin, Kiyev metropoliteninin rəis müavini Vladimir Fedorenko, Xarkov metropoliteninin rəis müavini Mixail Pilipçuk, Minsk metropoliteninin rəis müavini Oleq Kruqlov, Samara metropoliteninin baş mühəndisi Sergey Şamin, Novosibirsk metropoliteninin rəisi Vladimir Koşkin, Kazan şəhəri "Metroelektrotrans" UBM (unitar bələdiyyə müəssisəsinin) baş direktorunun birinci müavini Şamil Qılmanov, Nijni Novqorod metropoliteninin baş mühəndisi Aleksandr Mixaylov, Daşkənd metropoliteninin rəisi Mirkamol Adilov iştirak edirdilər. Moskvanın "Metrovaqonmaş" QSC-ni idarə rəisi Nikolay Pozdnyak, Sankt-Peterburqun "Vaqonmaş" QSC-sini isə baş direktor Andrey Kabanov təmsil edirdi.

İclası Sankt-Peterburq metropoliteninin rəisi Vladimir Qoryugin açdı. O, yığıncaq iştirakçılarını "Metro" BA-nın baş direktoru Yevgeni Dubçenkonun səhhətinə görə tutduğu vəzifədən azad olunması barədə ərizəsi ilə tanış etdi. Baş direktor ərizəsində onunla birlikdə işləyənlərin hamısına dərin təşəkkürünü bildirir və BA-ya gələcək fəaliyyətində böyük yardımlıq uğurları arzulayır. Çıxışçı əsil dəmiryolçu, təcrübəli nəqliyyat mütəxəssisi, uzun illər Moskva metropoliteninin rəisi işləmiş Y.Dubçenkonun böyük xidmətlərini, hazırkı Assosiasiyanın təşkili və təkmilləşdirilməsi, MDB ölkələrinin yeraltı yollarının inkişafı və təkmilləşdirilməsi sahəsindəki misilsiz töhfəsini qeyd etdi.

O, Assosiasiyanın baş direktoru vəzifəsinə "Metro" BA-nın Baş direktor müavini Yuri Aleksandroviç Qrişeqkinin namizədliyini irəli sürdü. Şura üzvləri təklif olunan namizədin lehinə yekdilliklə səs verdilər. Uzun müd-



"İNDİ BAKI SƏHƏRİ
BÖYÜK METROPOLİTENƏ
MALİK OLAN BİR SƏHƏRDİR.
BU, BAKI ÜÇÜN BÖYÜK
BİR NƏMƏTDİR, BÖYÜK
SƏRVƏTDİR."

H.Ə.ƏLİYEV

dət BA-nın baş direktor müavini işləmiş Yuri Aleksandroviç Qrişeqkin ona göstərilən etimada görə təşəkkürünü bildirdi və etimadı doğruldacağına söz verdi. İclasda Y.Q.Dubçenkoya "Metro" BA-nın şurasının fəxri üzvü adının verilməsi qərara alındı. Sonra şura gündəlikdəki məsələlərin müzakirəsinə başladı.

"Metro" BA-nın 2007-ci ildəki işi və maliyyə fəaliyyətinin nəticələri barədə Assosiasiyanın baş direktoru Yuri Qrişeqkin məlumat verdi. İclasda 2008-ci ildə Assosiasiyanın mütəxəssislərinin və rəhbərlərinin konfrans, seminar və müşavirələrinin keçirilməsi planları, habelə cari il üçün maliyyə məsrəflərinin smetası və üzvlük haqlarının bölgüsü təsdiq olundu.

"NƏSİMİ" NİN SON AKKORDLARI

İyul "Nəsimi" stansiyasında tikinti işlərinin qızgın dövrü idi. Həmin günlər metropolitenin bütün xidmətlərinin nümayəndələri ən təcrübəli mütəxəssislərini buraxılış sahəsinə cəlb etmişdilər. Onlar yol, işarəvermə və rabitə, enerji təchizatı, sanitariya texnikası, ventilyasiya qurğuları, eskalatorlarda aparılan işlərin sadəcə olaraq nəzarətçisi deyil, bilavasitə icraçısı idilər. Buraxılış işlərinə sistemli nəzarəti isə metropolitenin baş

mühəndisi Elbrus Muradovun rəhbərlik etdiyi işçi komissiyası həyata keçirirdi. Komissiya həftədə bir dəfə xidmətlərin baş mühəndislərinin tabeliyi altında işləyən aşağı komissiyaların yığıncağını təşkil edir və həftə ərzində görülən işlərə orada yekun vururdu.

Tikintidəki vəziyyətlə tanış olmaq üçün Bakı metropoliteninin rəisi Tağı Əhmədov və "Azərmetrotuneltikinti" SC-nin prezidenti Şaiq Əfəndiyev tez-tez inşaat meydanına baş çəkər, vəziyyətlə yerində tanış olurdular. Ayın sonuna yaxın artıq stansiyada abadlıq işləri başlamışdı. Stansiyada işləyənlərə ilk növbədə etibarlı enerji lazım idi, ona görə də elektrik təchizatı xidmətinin işçiləri buradakı yarımstansiyasının bütün avadanlıqlarını obyektə çatdırmışdılar. 10 kV paylayıcı qurğu artıq işlək vəziyyətə gətirilmiş, mühafizə avadanlığı qurulmuş, kabləllər qoşulmuşdu. "Memar Əcəmi" stansiyasından buraya gərginlik verilməsi üçün müvafiq işlər başa çatmaq üzrə idi. Hərəkətçilər isə xidmətin baş mühəndisi Etibar İsayevin rəhbərliyi altında otaqlarda səliqə-sahman yaradırdılar. Stansiya avadanlıqlarının təmiri və xidməti sahəsinin mütəxəssisləri isə videomüşahidə sisteminin quraşdırılması ilə məşğul idilər. Elektromexanika xidmətinin nümayəndələri suurma qurğularında elektrik işlərinin sürətləndirilməsinə çalışırdılar.

Yeni sahənin bütün işarəvermə qurğularının, hərəkəti tənzimləmə avadanlıqlarının işini idarə edəcək rele otağında qızğın iş gedirdi. Burada quraşdırma işlərini sankt-peterburqlu mütəxəssislər aparırdılar. Avadanlıqlar Belarus, Moskva, Sankt-Peterburq müəssisələrində istehsal olunmuşdu. Sərnişin avtomatı sahəsinin işçiləri ANM-lərin quraşdırılması üçün hazırlıq işləri ilə məşğul idilər. Stansiyanın avqust ayının sonuna kimi hazır olacağı gözlənilirdi.

AZƏRBAYCAN PREZİDENTİ YENİ TİKİLƏN STANSİYALARDA

Avqustun 27-də Azərbaycan Prezidenti İlham Əliyev Bakı metrosunun yeni tikilən "Nəsimi" və "Azadlıq prospekti" stansiyaları ilə tanış olmaq üçün tikinti sahələrinə gəldi.

"Nəsimi" stansiyasının yerləşdiyi ərazidə Bakı metropoliteninin üçüncü növbəsinin şimal sahəsinin sxemi və perspektiv inkişaf sxemləri ilə tanış oldu. Metropoliten rəisi Tağı Əhmədov tikintinin gedişi barədə Prezidentə məlumat verdi. Bildirildi ki, ölkəmiz müstəqillik qazandıqdan sonra tikilən ilk stansiya olan "Nəsimi" stansiyasının inşası bütünlüklə yerli mütəxəssislərə tapşırılmışdır. Son tamamlanma işlərinin aparıldığı "Nəsimi" stansiyası ilə tanışlıq enerji blokundan başladı. Daha sonra Prezident İlham Əliyev stansiyanın platforması ilə tanış oldu.



Bakı metropolitenində ən müasir avadanlıq ilk dəfə məhz bu stansiyada quraşdırılmışdı. Tikintisinə 2006-cı ildə başlanmış stansiyanın ağır hidrogeoloji şəraitdə inşa olunmasına baxmayaraq, işlər vaxtından tez yerinə yetirilmişdi. Stansiyada, ilk dəfə olaraq, qatarların hərəkətinin tənzimlənməsi və texniki nəzarət kompyuterləşdirilmişdi. Stansiya işə düşdükdən sonra burada 251 nəfər işlə təmin olunacaqdı. "Memar Əcəmi" stansiyasından "Nəsimi" stansiyasına qədər xəttin uzunluğu 2660 metr, yeni stansiyada platformanın uzunluğu isə 102, eni 18 metrdir. Dörd çıxışı olan stansiyada eskalatorlar quraşdırılmışdır.

Paytaxtın 6 və 9-cu mikrorayonlarını birləşdirən stansiyanın ətrafı abadlaşdırılmış, yaxınlıqdakı binalarda təmir-bərpa işləri aparılmışdır.

Ərazidə yaşayan sakinlər də insanların rahatlığı üçün yaradılan şəraitə görə dövlətimizin başçısına təşəkkürlərini bildirdilər.

"NƏSİMİ" STANSİYASINA QATAR GƏLDİ

Prezidentin yeni tikilən sahələrə gəlişindən təxminən bir həftə sonra sentyabrın 4-də axşam saat 18 radələrində "Nəsimi" stansiyasının istifadəyə verilməsi üzrə işçi komissiyasının üzvləri "Memar Əcəmi" stansiya-

sının dispetçer mərkəzləşməsi məntəqəsində toplaşmışdılar. Komissiyanın sədri Elbrus Muradov sınaq səfəri üçün qatarın depodan çıxma vaxtını öyrənmək məqsədilə depo növbətçisi ilə əlaqə saxlayıb ondan cavab gözləyirdi. Bu arada energetiklər də start vəziyyətində idilər. Əmr verilən kimi yeni xətti 825 voltluq gərginliklə təmin edən yarımstansiyada paylayıcı qurğudan təmas relsə gərginlik verən 93 saylı fider avtomatı qoşulur və "Memar Əcəmi - Nəsimi" mənzilindəki təmas relsləri gərginlik altına düşür.

Sınaq üçün ayrılmış qatar "Memar Əcəmi" stansiyasına daxil olur. Depo rəisi Vaqif Hüseynov, rəis müavini Vidadi Məmmədov, təlimatçı-maşinist Ənvər Lətifov da qatardadır. İşçi komissiyasının sədri E. Muradovun komandası ilə yeni xəttin ilk sərnişinləri - metro inşaatçıları, layihəçilər və metropolitençilər vaqonlara minirlər. Qatar saatda 25 km sürətlə irəliləyir. "Sərnişinlərin", xüsusən də inşaatçıların həyəcanını başa düşmək olar. Axı bu ilk səfər indiyə kimi özünü bürüzə verməyən, heç ağıla gəlməyən nöqsanları açıb ortaya qoya bilər. Vaqonun kabinəsində isə lokomotivçilər onlara verilmiş profil planı üzrə yolu öyrənir, dartıya sərf olunan elektrik enerjisinin məsrəf hesabının icrası üçün mövcud olan şəraitlə tanış olurdular. Budur, vaqondakıların gurultulu alqışları altında qatar yeni stansiyaya daxil olur. Platforma üzərində gözləyən inşaatçılar, tikilən metropoliten müdiriyyətinin işçiləri işçi komissiyasının üzvlərini sevinclə qarşılayır, hamı bir-birini təbrik edir. İşçi komissiyasının sədri Elbrus Muradov ilk səfərin nəticələrindən razı qaldığını bildirdi.

Stansiyanın rəsmi açılışı isə oktyabrın 9-da oldu. Açılış mərasimində iştirak edən Azərbaycan Prezidenti İlham Əliyev stansiyanın yerləşdiyi ərazini seyr etdi, yaxınlıqdakı binalarda görülən təmir-bərpa işlərinə baxdı. Paytaxtın 6-cı və 9-cu mikrorayonlarını birləşdirən "Nəsimi" stansiyasının akademik Zərifə Əliyeva adına Elmi Tədqiqat Oftalmologiya İnstitutu, 9-cu mikrorayon, Zərifə Əliyeva adına istirahət bağı, 9 nömrəli təcili yardım stansiyası və 6-cı mikrorayon istiqamətlərinə çıxışları vardır. Prezident İlham Əliyev metro stansiyasının giriş və çıxışlarında görülən işlərə baxdı və rəmzi açılışı bildiren lenti kəsdi. Dövlətimizin başçısı stansiyada metropoliten işçiləri və inşaatçılarla görüşdü.

"Azertunelmetrotikinti" Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin sədri Şaiq Əfəndiyev ulu öndər Heydər Əliyevin ölkəmizdə metro tikintisinə verdiyi önəmı xatırladaraq dedi ki, cənab prezident, çox şadıq ki, bu ənənə Sizin tərəfinizdən davam etdirilir.

Prezident İLHAM ƏLİYEV metropoliten işçilərinə və inşaatçılara müraciətlə dedi:

- Bu, çox böyük hadisədir. Sizi yeni stansiyanın açılışı münasibətilə təbrik edirəm. Eyni zamanda, sizə, metro stansiyasının tikintisində iştirak et-

miş bütün insanlara öz təşəkkürümü bildirmək istəyirəm. Bu, doğrudan da, böyük hadisədir, deyə bilərəm ki, bunun tarixi əhəmiyyəti var. Uzun fasilədən sonra Bakı şəhərində yenidən metro stansiyaları tikilmişdir.

Bakıda metro çoxdan fəaliyyət göstərir. Bakı Sovet İttifaqının ilk şəhərlərindən biri, beşinci şəhər idi ki, burada metro stansiyası tikilmişdi. Ancaq Sovet İttifaqı dağılandı və bütün postsovet məkanında yaşanmış böhranlı hadisələrdən sonra, əlbəttə ki, metro tikintisinə də fasilə verildi. Məndə olan məlumata görə, indi keçmiş postsovet məkanında metro stansiyaları Rusiyada, Ukraynada, yəni beş-altı şəhərdə, o cümlədən Bakı şəhərində tikilibdir. Mən buraya avqust ayında gəlmişdim. Növbəti stansiyaların tikintisi də nəzərdə tutulur. Bu, böyük bir proqramdır. Mən hesab edirəm ki, bir neçə il ərzində Bakının nəqliyyat infrastrukturunun təkmilləşməsi üçün bir neçə yeni stansiya tikiləcəkdir. Bu proqram var, maliyyə vəsaiti də ayrılacaq və əminəm ki, siz gələcəkdə yeni stansiyaların tikintisində uğurla iştirak edəcəksiniz.





ABİD ŞƏRİFOV: Cənab Prezident, proqram artıq hazırlanmışdır. Siz buraya gəlib inşaat işlərinin gedişi ilə tanış olanda göstəriş verdiniz ki, hansı istiqamətlərdə metro xətlərinin çəkilməsini gələn ilin investisiya proqramına salmalıyıq. Bu barədə Sizə məruzə olunmuşdu və həmin proqram Sizə təqdim ediləcəkdir.

İLHAM ƏLİYEV: Hər il Bakı şəhərində metro tikintisi aparılacaqdır. İndi deyə bilmərəm ki, siz hər il bir stansiyanı təhvil verə biləcəksiniz, yoxsa yox. Bu, daha çox sizin işinizdən asılı olacaqdır. O ki qaldı maliyyə məsələlərinə, burada heç bir çətinlik olmayacaqdır.

ABİD ŞƏRİFOV: Cənab Prezident, inşallah Sizin rəhbərliyiniz altında bütün işlər görülməcəkdir.

İLHAM ƏLİYEV: Amma əsas odur ki, metro tikintisi bundan sonra Azərbaycanda hər il, həm də uzun illər ərzində aparılacaqdır. Biz elə etməliyik ki, bütün şəhərimizi metro ilə əhatə edək. Çünki metro həm ən ucuz, həm də ən rahat nəqliyyat vasitəsidir. İndi hamı yaxşı bilir ki, metro tarifləri dəyişməz olaraq qalır. Yəqin ki, dünyada ən ucuz tariflər Azərbaycandadır. Mən onu da demək istəyirəm, dəfələrlə müraciətlər olunmuşdu ki, biz tarifləri qaldıraq, bu, rentabelli deyil, yeni metro zərər-lə işləyir. Mən demişəm ki, eybi yoxdur, qoy Azərbaycan dövləti metropolitenə dotasiya ayırsın. Amma biz qiymətə baxmayacağıq və nə qədər

mümkündür, bu qiymətlər dəyişməyəcəkdir. Çünki bir daha demək istəyirəm ki, bu, ən kütləvi nəqliyyat vasitəsidir. Növbəti illərdə yeni stansiyaların tikintisi hesabına biz bütün şəhərimizin infrastrukturunu müasirləşdirəcəyik və insanların rahatlığı üçün çox böyük işlər görülməcəkdir.

Bakı metropoliteninin rəisi TAĞI ƏHMƏDOV: Cənab Prezident, ən yaxşı hal budur ki, bu, müstəqilliyimiz dövründə öz gücümüze tikilən stansiya-dır.

İLHAM ƏLİYEV: Bəli, düzdür.

TAĞI ƏHMƏDOV: Ulu öndərimizin rəhbərliyi dövründə 14 stansiya tikilib istifadəyə verilmişdir. "Nəsimi" sayca 21-ci stansiya-dır.

Sonra dövlətimizin başçısı qatarla "Nəsimi" stansiyasından "Elmlər Akademiyası" stansiyasına yola düşdü.

Prezident İlham Əliyevə 1967-ci ildən istismarda olan Bakı metropoliteninin yeni inkişaf proqramı barədə ətraflı məlumat verildi. Bildirildi ki, hazırda metronun üçüncü növbəsinin Şimal sahəsində "Azadlıq prospekti" stansiyasının inşası davam edir. Ən yüksək səviyyədə yenidən qurulan "İçərişəhər" stansiyası da tezliklə açılacaqdır. "28 May" stansiyasının ikinci çıxışının tikintisi də başa çatır. Yeni avtovağzalın ərazisində metro stansiyasının tikintisi məqsədəuyğun sayılmışdır. 2025-ci ilə qədər met-



ro stansiyalarının sayını 62-yə çatdırmaq nəzərdə tutulur.

Yeni stansiyanın açılışından bir ay sonra noyabrın 10-da Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyev Bakı metropoliteninin perspektiv inkişafı ilə bağlı bəzi tədbirlər haqqında sərəncam imzaladı.

Bakının sürətli inkişafı, onun artıq meqapolislərə məxsus parametrlərə malik olması şəhər həyatının bir çox sahələrində olduğu kimi, nəqliyyatın işində, əhalinin şəhər dairəsində rahat hərəkət etmək imkanlarında ciddi çətinliklər yaradıb. Avtomobil nəqliyyatı vahidlərinin sürətli artımı, sənişindəşımaya sistemində vahid və dəqiq mexanizmin olmaması, hərəkətin qeyri-rasional təşkili bir vaxtlar yüksək buraxıcılıq qabiliyyətli sayılan küçələrdə belə, tıxacların yaranmasına səbəb olur, şəhər iflic vəziyyətinə düşür. Təkcə körpü və yolayırıcılarının tikintisi ilə vəziyyəti normal hala salmaq mümkün deyil. Böyük şəhərlərin təcrübəsi sübut edir ki, belə hallarda yeraltı nəqliyyatın köməyinə müraciət etməkdən başqa çarə yoxdur.

Prezident İlham Əliyevin noyabrın 10-da imzaladığı Bakı metropoliteninin perspektiv inkişafı ilə bağlı sərəncamı da bugünümüzün tələblərindən doğan zərurətdir. Sərəncamda dövlət başçısı metromuzun 20 illik inkişafının Dövlət Proqramını hazırlamağı tapşırıb. Sərəncama əsasən Dövlət Proqramı Bakı şəhərinin baş planına, əhalinin məskunlaşma və əsas sənişin axınının xüsusiyyətlərinə müvafiq olaraq hazırlanmalı və metropoliten xətlərinin yeni baş sxemi tərtib edilməlidir.

Qarşıya qoyulan vəzifənin həyata keçirilməsi üçün münbit zəmin yaratmaq məqsədilə ilk növbədə hansı işlər görülməli idi?

Tikilən Metropoliten Müdiriyyətinin rəisi Arif Rəsulov burada görülməli işlərin bir neçə mərhələyə bölündüyünü söyləyir. Birinci mərhələyə ictimai nəqliyyata olan tələblərin, onun, xüsusən də metropolitenin xidmətlərindən istifadə edən sənişin kütləsinin həcminin proqnozlaşdırılması və bunu reallaşdırma variantları və üsulları, sürətli sənişin daşıma sistemini yenidən qurulması daxildir. Sonrakı mərhələlərdə mühəndis-geoloji, geodeziya axtarışları aparılmalı, iqlim və seysmik məlumatlar toplanmalı, sistemin ümumi tələbləri və s. müəyyənləşdirilməlidir. Məhz bundan sonra metropoliten xətlərinin baş sxeminin və tikinti layihəsinin hazırlanmasına başlamaq olar.

Proqram hazırda istismarda olan metro xətlərinin təkmilləşdirilməsini, müasir tələblərə müvafiq olaraq yenidən qurulmasını, zəruri texniki təchizatı, maddi-texniki bazanın möhkəmləndirilməsini, vaqon parkının gücləndirilməsini, hərəkətin təşkilinin ən müasir üsullarının təşkilini də nəzərə almalıdır.

Proqramın hazırlanması üzrə başlıca vəzifələrin həyata keçirilməsi üçün Rusiyanın, Fransanın və digər ölkələrin layihə institutları cəlb edilməklə tender elan olunmuşdur. Texniki-iqtisadi əsaslandırma işləri onla-



rın məsləhət və iştirakı ilə keçiriləcəkdir. Bu işlər iki istiqamətdə aparılacaq. Birinci istiqamət yeni stansiyaların tikintisini, ikinci isə mövcud sahələrin yenidən qurulmasını əhatə edir. Yeni baş sxem hazırlanıb, Nazirlər Kabineti tərəfindən təsdiq olunduqdan sonra işçi layihələr üzərində işlər başlanacaq.

Planın həyata keçirilməsi mexanizmi də sadə deyil. Bunun üçün perspektiv xətlərin tikintisinə və mövcud xətlərin yenidən qurulmasına sabit kapital qoyuluşunun mexanizmi hazırlanmalı, normativ sənədlər təkmilləşdirilməli, yeni tikinti normaları və qaydaları tədqiq edilməli, hazır layihə-smeta sənədləri müasir norma və standartlara uyğunlaşdırılmalı, tikinti və istismar prosesində qənaətcil texnika və mütərəqqi texnologiyaların tətbiqi mexanizmi hazırlanmalı, tikinti müddətinin azaldılması və digər zəruri məsələlər öz həllini tapmalıdır.

Məlum olduğu kimi, "Bakı metropoliteni xətlərinin perspektiv inkişaf sxemi" hələ ötən il bir neçə variantda hazırlanmışdır. Onun təxmin edilən texniki-iqtisadi əsaslandırma istinadən işlənilməsinə baxmayaraq, mütəxəssislərin fikrincə, sxem real vəziyyəti kifayət qədər əks etdirmək durumunda idi. Şərti sxemin tərtibi zamanı Bakının nəqliyyat sistemindəki problemlər, sənişin axınının əsas istiqamətləri, stansiyaların ən gərgin nəqliyyat nöqtələrində yerləşdirilməsi, yaxın gələcəkdə mövcud

xətlərin müstəqil səciyyə daşması, şəhərdə yaxın perspektivdə aparılacaq tikinti işləri və bu kimi digər mühüm məqamlar nəzərə alınmışdır. Həmin sxem bir müstəqil dairəvi və üç radial xətdən ("Badamdar - Həzi Aslanov", "Xırdalan - Babək" və "Şıx-Binəqədi) ibarətdir.

Sxem Yeni Əhmədli, Əhmədli, Günəşli, Qaraçuxur, Bakıxanov qəsəbələrinin, mikrorayonların yeraltı nəqliyyat konveyerinə qoşulacağını təxmin edir. Perspektivdə paytaxtın Şimal və Cənub giriş qapılarında metro stansiyalarının tikintisi nəzərdə tutulur. Bir qədər də irəli gedərək deyək ki, yeraltı qatarların Xırdalan və Sumqayıt şəhərlərinə də gedib çıxacağına istisna edilmədiyi söylenebilir.

Metronun inkişaf planı mövcud xətlərin və stansiyaların yenidən qurulması sahəsində bir sıra mühüm işlərin görülməsini nəzərdə tutur. Bu, uzun sürən prosesdir. Dərin özüllü 7 stansiyada ikinci girişlər tikilməli, eskalatorlar dəyişdirilməlidir. "28 May" stansiyasının ikinci çıxışı yaxın vaxtlarda istifadəyə veriləcək. "İçərişəhər", "Elmlər Akademiyası" stansiyalarının layihələri artıq hazırdır. "Nizami" stansiyasını Füzuli meydanı, "Sahil" stansiyasını, Nizami və Səməd Vurğun küçələri ilə birləşdirəcək çıxışların layihələri hazırlanmaqdadır.

METROPOLİTENÇİLƏR ÜÇÜN SAĞLAMLIQ KOMPLEKSİ

İyulun 25-də metropolitençilər üçün tikilmiş sağlamlıq kompleksinin açılış mərasimi keçirildi. Kompleks "Nərimanov" elektrik deposunda maşinistlərin istirahət otağı və texniki kabinetinin yerləşdiyi binanın aşağı mərtəbəsində yaradıldı. Mərkəz trenajor otağından, saunadan, hovuzdan ibarətdir. Burada metropolitençilər həkim nəzarəti altında öz sağlamlıqlarını möhkəmlətmək və bərpa etmək imkanlarına malik olacaqdır. Maraqlıdır ki, buranın fəaliyyəti üçün enerji mənbəyi kimi günəş enerjisi götürülüb. Binanın damında quraşdırılan günəş batareyaları həm buranı, həm də yeməxananı isti su ilə təmin edəcək.



Kompleksin açılış mərasimində metropoliten rəhbərliyi, xidmət rəisləri iştirak etdilər. Qırmızı lenti kəsən metropoliten rəisi Tağı Əhmədov kompleksdə görülən işlərdən razı qaldığını bildirdi. Həqiqətən də əsaslı təmir xidmətinin işçiləri burada müasir tələblərə cavab verən sağlamlıq obyektini yarada bilmişdilər. Metropoliten rəisi sonra mərkəzdən istifadə qaydalarının hazırlanması üzrə də tapşırıqlar verdi. Mərkəz avqustun 1-dən ilk müştərilərini qəbul etməyə başladı.

TUNEL QURĞULARI XİDMƏTİ - 20 İL

Oktyabrın 1-də tunel qurğuları xidmətinin 20 yaşı tamam oldu. Bu münasibətlə oktyabrın 2-də Rabitə evinin akt zalında keçirilən təntənəli yığıncaqda metropolitenin rəisi Tağı Əhmədov, idarə aparatının, habelə xidmətlərin rəhbər işçiləri iştirak edirdilər. Xidmətin rəisi Rizvan Bayramov yığıncağı açaraq, xidmətin yaranma tarixi, onun inkişaf mərhələləri, ağır günləri, əmək nailiyyətləri barədə müxtəsər danışdı, sonra isə əmək həyatının böyük bir hissəsi həmin xidmətdə keçmiş metropoliten rəisi Tağı Əhmədova söz verdi. T.Əhmədov metropolitenin bu vacib strukturu-



nun yaradılması və təşəkkül tapmasında böyük rolu olmuş xidmətin ilk reisi Cəfər Yusifovdan söz açdı. O, ötən illərin işlərini, xidmətin inkişafında, bütövlükdə metropolitenin fəaliyyətində misilsiz zəhməti olmuş veteranların adlarını dilə gətirdi.

Axırda T.Əhmədov yığıncaq iştirakçılarını əlamətdar ildönümü münasibətilə təbrik etdi, onlara möhkəm cansağlığı, firavanlıq və yeni-yeni əmək nailiyyətləri arzuladı. Sonra 3 sayılı distansiyanın reisi Əli Cəfəriyə və süni qurğuların təmirçisi Sabir Bəkirova "Fəxri dəmiryolçu" nişanının verilməsi barədə əmr oxundu. MİHİB-in xidmət kollektivinə ünvanlanmış təbrik məktubunu təşkilatın sədri Etibar Mirzəyev səsləndirdi.

Yığıncaqda çıxış edən Tikilən Bakı Metropoliteni Müdiriyyətinin reisi Arif Rəsulov bu səmimi və mətin kollektivə dərin ehtiramını bildirdi, metro tikintisinin və metropolitenin veteranı, baş texnoloq Dövrən Muğanlinski hamıya səadət və firavanlıq arzuladı. Xidmətin veteranı, 2 sayılı distansiyanın reisi Natiq Mustafayev xidmət əməkçilərinə göstərilən bö-

yük diqqət və qayğıya görə təşəkkürünü bildirdi.

Yığıncaq xidmət reisi Rizvan Bayramovun tunelçilərin bayramında iştirak etdiyinə, sadə əmək adamlarına göstərilən diqqət və qayğıya görə metropolitenin reisi Tağı Əhmədova, metropolitenin bütün rəhbər işçilərinə öz dərin minnətdarlığını bildirməsilə başa çatdı.

İLİN GƏRGİN 2 AYI

"Nəsimi" stansiyasının istifadəyə verilməsindən sonrakı 2 ay metropolitenin əmək həyatında gərgin anların artması ilə əlamətdar oldu. Oktyabrın 16-dan 30 cüt qatarlıq hərəkət qrafiki tətbiq olunmağa başladı. Müəssisəmizdə bu yeniliyin həyata keçirilməsinə hərtərəfli hazırlıq aparılmış, onun müvəffəqiyyətlə icrası üçün metropolitenin müxtəlif xidmət və bölmələrinin ən təcrübəli mütəxəssisləri cəlb edilmiş, nəzarəti isə metropolitenin idarəsi yerinə yetirmişdi.

Yeni qrafik elə ilk günlərdən öz təsirini göstərdi, onun tətbiqi ilə yeraltı nəqliyyatın işində müsbət dəyişikliklər nəzərə çarpmağa başladı. Qatarlar arasındakı fasilənin azalması, vaqonların yüklənmə dərəcəsinin aşağı düşməsi, sənişinlərin platforma üzərinə axını tənzimləndi.

30 cüt qatarlıq qrafik sənişin axınının səhər "pik" vaxtlarında - saat 7 ilə 9 arasında tətbiq edildi. Bundan sonra bir saat ərzində qatar cütlərinin sayı 26-ya çatdırıldı. Əlbəttə, gərgin iş maşinistlərdən, hərəkət xidmətinin dispetçerlərindən, hərəkətin təşkili ilə bağlılığı olan hər bir kəsdən böyük səy tələb edirdi.

Həmin günlər metropolitençilər, eləcə də bütün şəhər sakinləri tamamilə yenidən qurulan "İçərişəhər" stansiyası ilə görüşü böyük səbirsizliklə gözləyirdilər. Stansiyada isə tikinti işlərinin qızğın çağы idi. Sütunların, divarların, tavanların əksər hissəsi artıq mərmər və qranitə, alüminium profillərə bürünmüşdü. Köhnə mərmərin sökülməsi zamanı yaranmış imkandan istifadə edən tunel qurğuları və əsaslı təmir xidmətlərinin briqadaları üstü açılmış tübinqlərdə antikorroziya tədbirlərini yerinə yetirdilər. Stansiyayı yeni layihə üzrə quran "PBC" inşaat firmasının mütəxəssisləri stansiyasının yeni tərtibatını yerləşdiyi məkana müvafiq işləyib hazırlamışdılar. Stansiyada 3 növbəli iş təşkil edilmişdi. Əsas proseslər gecə, qatarların hərəkəti dayandırıldıqdan sonra başlayırdı. İnşaatçılar stansiyada tikinti işlərinin ilin sonunda başa çatacağını bildirirdilər.

Noyabrın 26-da Rabitə evində metropoliten reisinin iştirakı ilə İsrail is-



tehsalı olan "Tadran telekom" avtomatlaşdırılmış telefon stansiyası tən-tənəli şəkildə işə salındı. Yeni telefon stansiyasını "Adventik" firması quraşdırdı. Yeni stansiyanın əvvəlki "Netaş" stansiyasından fərqi ilk növbədə əvvəlki stansiyanın artıq köhnəlməsi, tutumunun azlığı, rabitə keyfiyyətinin aşağı olması idi. Yeni ATS müasir rabitənin imkanlarından maksimum istifadə demək idi. Onun xidmətlərindən 1200 abunəçi istifadə edə bilər, bundan başqa, "Nəsimi" stansiyasında qurulmuş ATS-dən də istifadə edənlərin sayını 144-ə çatdırmaq olardı. Bütövlükdə yeni ATS-in 300-ə qədər müxtəlif funksiyaları var idi. Bunların çoxusu metro şəraitində çox aktualdır. Belə ki, lazımi hallarda metro rəhbərliyi, dispetçerlər, yaxud növbətçilər məşğul olan xəttin işinə müdaxilə edərək danışan şəxslərin sözünü kəsib, onlara təcili informasiyanı verə bilər.

Həmin gün metropoliten idarəsinin konfrans salonunda metropoliten metroloqlarının təşəbbüsü ilə defektoskopiyada tətbiq olunan qeyri-dağdııcı nəzarət metodlarının və cihazlarının (QNMC) təqdimat seminarı keçirildi.

Burada Kiyevin Elmi-İstehsalat "Prompribor" Şirkəti tərəfindən buraxılan cihaz və avadanlıqların nümunələri nümayiş etdirilirdi. Baş direktorun müavini T.M.Lutsenkonun rəhbərliyi ilə təqdimatdan ötrü Kiyevdən mütəxəssislər qrupu gəlmişdi.

Seminara Azərbaycan Dəmir Yolunun, "Azərneftyağ" firmasının, neftayırma zavodlarının, Neft Akademiyasının, "Azərenerjistikinti" İdarəsinin, respublika Dövlət Standartları Agentliyinin nümayəndələri, metropolitenin bütün xidmətlərinin rəhbərləri və nümayəndələri dəvət olunmuşdu. Seminar əsasən defektoskopiya sahəsində yeni avadanlıq nümunələri ilə tanışlıq, habelə bu sahədəki iş təcrübəsi ilə mübadilə məqsədi güdürdü.

Metropoliten idarəsinin istehsalat-texniki şöbəsinin rəisi Fuad Tağızadə tədbiri giriş sözü ilə açdı. Sonra Tatyana Lutsenko toplaşanlara "Prompribor" EİF-in fəaliyyətinin yeni istiqamətləri, onların beynəlxalq əlaqələri barədə danışdı, tədbirin mükəmməl təşkil edilməsinə və hərərətə qarşılanmalarına görə metronun rəhbərliyinə, tədbirin təşkilatçısı, metropolitenin baş metroloqu Ebazer Arslanbəyova minnətdarlığını bildirdi. Elmi-istehsalat firmasının (EİF) aparıcı mütəxəssisləri toplaşanları yeni cihazlarla tanış etdilər və onların işi, texniki imkanları və istifadə sahələri barədə söz açdılar.

Seminar iştirakçılarında sonradan qoşulan Bakı metropoliteninin rəisi Tağı Əhmədov keçirilən tədbirin vacibliyini qeyd etdi, tədbirin təşkilatçılarna və Kiyev EİF-nin nümayəndələrinə təşəkkürünü bildirdi və onların

işinə uğurlar arzuladı.

Sonra çıxış edən baş metroloq E.Arslanbəyov metroda qüsurların diaqnostikasının yaxşılaşdırılması və müəssisənin öz qüvvəsi ilə bu sahə ilə məşğul olan yeni mütəxəssislərin hazırlanması barədə danışdı.

Ertəsi gün noyabrın 27-də "Nərimanov" deposunda daha 5 yeni qatar xəttə buraxıldı. Bu münasibəllə keçirilən mitinq metropolitenin rəisi Tağı Əhmədov açaraq bildirdi ki, bu vaqonların alınması və xəttə buraxılması respublika rəhbərliyinin metropolitenin ehtiyaclarına göstərdiyi diqqət və qayğının daha bir sübutdur.

KÖHNƏ "BAKİ SOVETİ" - YENİ "İÇƏRİŞƏHƏR"

Qala divarlarının bir neçə addımlığında yerləşən Bakı metrosunun ilk stansiyası "Bakı soveti"nin adı ömrünün 41-ci ilində şəhərin yeraltı yollarının xəritəsindən silindi. Stansiyanın özündən, yerüstü vestibülündən də əsər-əlamət qalmadı. Ötən əsrin 60-cı illər Azərbaycan memarlığı ənənələrini yaşatmaq haqqına layiq görülməyən bu yeraltı sarayın yerində tam bir başqası, yenisi yaradıldı, adı da məkanına uyğunlaşdırıldı - "İçərişəhər". Burada iyul ayından başlamış yenidənqurma işləri ilin son günlərində başa çatdı.

Dekabrın 29-da "İçərişəhər" qapılarını sənişinlərin üzünə açdı. Tən-tənəli açılış mərasimində Azərbaycan Prezidenti İlham Əliyev və xanımı Mehriban Əliyeva da iştirak etdilər.

Stansiyanın yeniləşməsinə 15 milyon manat vəsait ayrılmışdı. Onun 10 milyon manatı yuxarı vestibül, qalanı isə stansiyanın yenidən qurulmasına sərf olunmuşdu. Tamamilə yeni görkəm alan üst vestibül paytaxtda müasir memarlığın gözəl təmsilçisinə çevrildi. Konstruksiyası metal və şəffaf şüşədən quraşdırılmış piramidaşəkilli vestibül





üçüzlü olmaqla vizual tanışlığa geniş imkan açır: içəridən bayır tərəfi, bayırdan isə içərini aydın görmək mümkündür.

Bakı metropoliteninin rəisi Tağı Əhmədov Prezident İlham Əliyevə və xanımı Mehriban Əliyevaya yenidənqurma işləri barədə geniş məlumat verdi. Layihə uğurla reallaşdırılmaqla, burada qədimliklə müasirlik üzvi şəkildə uzlaşdırılmışdır. Üst vestibülün sahəsi 2500 kvadratmetr, xaricdən hündürlüyü isə İçərişəhərin qala divarlarının hündürlüyü qədər - 14 metrdir. Burada sənişinlərin rahat gediş- gəlişi üçün hər tərəfli şərait yaradılıb. Yenidənqurma zamanı Amerika Birləşmiş Ştatları, Türkiyə, Yaponiya, Almaniya və digər ölkələrdən gətirilmiş tikinti materiallarından istifadə olunub. Müasir işıqlandırma sistemi stansiyaya əlavə yaraşlıq verir.

Açılışın rəmzi qırmızı lenti kəsdikdən sonra Prezident İlham Əliyev eskalatorla stansiyaya endi. Stansiyanın 1200 kvadratmetrlik sahəsinin yenidən qurulmasına 3000 kvadratmetr duralüminium lövhə, 2300 kvadratmetr mərmər, 1700 kvadratmetr kaşı istifadə olunub.

Yol divarlarını köhnə Bakının mənzərələri bəzəyir. Aşağı vestibüldə İçərişəhərin Qala divarının bir fraqmenti də qurulmuşdur.

Prezident İlham Əliyev stansiyanın perronlarına da baxdı.

Dövlətimizin başçısına məlumat verildi ki, Bakı metropoliteninin 20 illik inkişaf planına uyğun olaraq, hər il bir stansiyanın istifadəyə verilməsi nəzərdə tutulur. Hazırda metropolitenin 21 stansiyası fəaliyyət göstərir, qatarların hərəkət intervalı 2 dəqiqə, "İçərişəhər" stansiyasında isə interval 4-5 dəqiqə təşkil edir.

Stansiyada yenidənqurma işlərini İsrailin "İsa Hourı" firması həyata keçirib. Bu işlərdə yerli mütəxəssislərlə yanaşı, Türkiyə, Almaniya və digər ölkələrin mütəxəssisləri də yaxından iştirak ediblər.

Stansiyada hərəkətin təşkili sahəsində də çox maraqlı yeniliklər tətbiq edilmişdi. Bu, hərəkətin təşkilində mərkəzləşmə məntəqəsi növbətçisinin işini xeyli asanlaşdırdı. Belə ki, stansiyada baş verən bütün prosesləri vizual nəzarət altında saxlamaq imkanı yarandı. Növbətçi sənişin axını barədə daha geniş və daha dəqiq məlumat ala bildi. Sənişinin, avtomat-nəzarət məntəqəsindən (ANM) başlayaraq, vaqona daxil olana qədər bütün hərəkəti növbətçinin nəzarəti altına alındı. Yeni avadanlığın quraşdırılması üçün hazırlıq işləri xidmətin öz mütəxəssisləri tərəfindən görüldü. Belə ki, videomüşahidə qurğularının kabelləri stansiyanın təmir işləri zamanı çəkilib, lazımı nöqtələrə veb-kameralar qoyulub. Yeni ava-





danlığın qoyuluşu üçün kabellər mərkəzləşmə məntəqəsinə çıxarılıb. Növbətçi nəinki sənişin axınına nəzarət edir, hətta stansiya yolayırıcısının bütün görüntüləri geniş planda qarşısındakı monitorun ekranına gətirilir. Hərəkətin təşkilinin əvvəlki üsulu yolun və yolayırıcıların vəziyyəti ilə bağlı yanlış məlumatlar verirdi. Məsələn, yol boş olduğu halda lövhə orada qatarın olduğunu ("yanlış tutulma") göstərir və ya bundan da daha təhlükəli olan əks vəziyyət barədə də qeyri-dəqiq məlumat verirdi. Yəni, yolda qatar vardı, amma informasiya bunun tam əksini deyirdi. Yeni qurğu isə yolayırıcının vəziyyəti, oradakı nasazlığı tam aydınlığı ilə əks etdirmək qabiliyyətinə malikdir.

Beləliklə, metropolitençilər yeni əsrin daha bir ilini başa vurdular. İlin nailiyyətləri az deyildi. Burada hər şeydən əvvəl müstəqillik dövrünün ilk metro stansiyası "Nəsimi"nin hörmətli Prezidentimiz İlham Əliyevin iştirakı ilə istifadəyə verilməsi oldu. İl ərzində yeraltı nəqliyyat konveyerinin, aramsız, sabit və təhlükəsiz işi təmin edilmiş, hərəkətin optimal təşkil olunması üçün yeni vaqonlar istismara buraxılmışdı. İl ərzində alınması nəzərdə tutulmuş 36 vaqondan 25-i artıq daşıma prosesinə qoşulmuşdu, istismara verilmişdi. Yeraltı yolların rahatlığı üçün 25 metrlik relslərin

əvəzinə 150, 175 metrlik relslər düzölmüş, elektrik yarımstansiyalarının işi təkmilləşdirilmiş və avadanlıqlarla təchiz olunmuş, yeni obyektlər, o cümlədən idman-sağlamlıq kompleksi istismara verilmişdi. Çoxlu yeni avadanlıqlar, inventar və lazımi alətlər əldə edilmişdi.

İşçilərin sosial vəziyyəti də nəzərə çarpacaq dərəcədə yaxşılaşdırılmışdı. Bu il respublika Prezidentinin 4 fevral və 28 avqust sərəncamları ilə metropolitençilərin maaşı 30 və 25 faiz artmış, əmək və məişət şəraiti yaxşılaşmışdı. Bilgəhdəki istirahət zonası və sanatoriya-profilaktoriya ildən-ilə yaxşılaşır və inkişaf edir. Başqa sözlə, bütün ölkədə olduğu kimi, metropolitəndə də dinamik inkişaf prosesi, tikinti və yenidənqurma işləri davam etmişdir. Stansiyalar və yeraltı qurğular sözdün əsil mənasında yaxşılaşmış və cavanlaşmışdı.

İl ərzində daşınması nəzərdə tutulan 172 milyon sənişin əvəzinə faktiki olaraq 195.5 milyon daşınmışdı. Metropolitəndə mövcud hərəkət cədvəlini təmin edən 254 vaqonluq parka malik "Nərimanov" elektrik deposunda il ərzində vaqonların texniki cəhətdən saz saxlanması üçün təmir cədvəlinə riayət olunmuşdu. İl ərzində 320 vaqonda 1 iə 2 saylı cari təmir, 45 vaqonda isə 3 saylı cari təmir aparılmışdı. Təmir bazasının möhkəmləndirilməsində Rusiya istehsalı olan KZTS təkərronma dəzgahının



böyük rolu oldu.

Yolun üst quruluşunun möhkəmləndirilməsi üzrə görülən işlərin də əhəmiyyətini qeyd etmək lazımdır. İl ərzində 1084 şpal, 156 yoldəyişdirici tir və 558 gödək şpal dəyişdirildi.

Birləşmiş emalatxanalar 2008-ci ildə "Xalqlar dostluğu", "Cəfər Cabbarlı", "Nizami" stansiyalarında ümumilikdə 4 eskalatoru əsaslı təmir etdilər.

Elektromexanika xidməti stansiyalarda və yol mənzillərində mikroiklim şəraitinin yaxşılaşdırılması üçün 1967-ci ildən istismarda olan köhnə ventilyatorları SAQİ və BOMD-24 tipli yeni ventilyatorlarla əvəz etdilər.



"Bakı Metropoliteninin perspektiv inkişafı ilə bağlı bəzi tədbirlər haqqında" Sərəncamdan irəli gələn tədbirlər bu il uğurla yerinə yetirildi. Sxemin təklif olunan 10 variantından 4-ü seçildi. İqtisadi baxımdan sərfəli, həm də şəhərin nəqliyyat problemini maksimum həll edə biləcək 2-ci variant məqbul hesab olundu. Burada mövcud 2 xəttə 3 yeni xətt əlavə olunur.

YENİ İLDƏ YENİ VAQONLAR



2009-cu ilin yanvarını metropolitençilər istismar parkına artımla əlamətləndirdilər. Ötən il Mitişşi "Metrovaqonmaş" Açıq Səhmdar Cəmiyyətindən alınan 36 yeni vaqondan tərtib olunmuş sonuncu iki qatar istismara verildi. Yanvarın 13-də "Nərimanov" elektrik deposu qarşısında keçirilən təntənəli mitinqi metropoliten rəisi Tağı Əhmədov açdı. Yeni qatarların xəttə burxılması münasibətilə metropolitençiləri təbrik edən rəis qeyd etdi ki, son illərdə metropolitenimizdə gözəçarpacaq yeniliklər, yenedənqurma işləri, yeni xətlərin inkişafı, ötən il yeni "Nəsimi" stansiyaların istismara verilməsi dövlətimizin, xüsusən, Prezidentimiz İlham Əliyevin metroya olan qayğısının nəticəsidir. Vaqon parkının inkişaf dinamikasına nəzər saldıqda,

bu, daha aydın görünür: müstəqilliyimizin ilk illərində - 2002-ci ilə qədər cəmi 10 vaqon alınmışdısa, həmin vaxtdan bu günə qədər parka 136 vaqon əlavə olunub. Bu da parkın 70 faizini təşkil edir. 2008-ci ildə xəttə 36 vaqonun buraxılması planlaşdırılmışdı. Onlardan 10-u mayın 4-də, ulu öndərimiz Heydər Əliyevin 85 illik yubileyi münasibətilə xəttə buraxıldı. Sentyabrın 26-da daha 10 vaqon, noyabrın 27-də 5-i yola düşüb, bu gün isə sonuncu iki qatar xəttə çıxır.

Metropoliten rəisi mitinqdə ötən ilin iqtisadi sosial yekunları barədə məlumat verib. Dövlət başçımızın metropolitençilərə göstərdiyi qayğı onların sosial həyat şəraitində öz əksini tapıb. Keçən il yanvar ayında işçilərin əməkhaqqının 25 faiz, avqust ayında isə daha 30 faiz artırılması bu qayğının parlaq ifadəsidir.

Metropoliten rəisi Bakının yeraltı yollarının 20 illik inkişaf planı barədə Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 10 noyabr 2008-ci il tarixli sərən-

camının metropolitençilər üzərimizə daha böyük məsuliyyət qoyduğunu qeyd etdi. Hər il ən azı bir yeni stansiyanın istifadəyə verilməsi, eləcə də sərnişinlərə mədəni xidmətin keyfiyyətinin yüksəldilməsi üzrə səmərəli tədbirlərin həyata keçirilməsi metropolitençilərdən daha böyük əzmkarlıq, ən ağır tapşırıqların yerinə yetirilməsinə səfərbərlənmək bacarığı tələb edir.

Mitinq başa çatdıqdan sonra metropoliten rəisi qatarlara yol açan qırmızı lenti kəsdi. Maşinistlər Füzuli Quliyev və Xəqani Fətəliyevin idarə etdiyi qatarlar fit verib metropolitençilərin alqış sədaları altında yola düşdülər.

BİRGİRİŞLİ STANSİYALAR
PROBLEMİNİN HƏLLİNDƏ İLK ADDIM

Bakı metropoliteninin normal fəaliyyətinə mane olan layihə qüsurlarından biri də dərinözlü stansiyalarda bir girişin nəzərdə tutulmasıdır. 10-15 il əvvəl bu vəziyyətin daşıma prosesinə elə bir təsiri olmasa da, son zamanlar bəzi stansiyalarda, xüsusən də "Elmlər Akademiyası"nda, sərnişin axınının gurlaşması onun sürətini xeyli aşağı salıb ki, bu da xidmət mədəniyyətinin səviyyəsində öz əksini tapmaqla, metrodan istifadə edənlərin narahatlığına səbəb olub.

İkinci çıxışlar məsələsinin həlli "28 May" stansiyasından başlandı. Ona görə yox ki, problem burada özünü daha kəskin şəkildə hiss etdirirdi. Əksinə, burada vəziyyət, "Cəfər Cabbarlı" stansiyası hesabına nisbətən dözümlü idi. Amma metropolitendən asılı olmayan səbəblər üzündən bu problemin daha kəskin şəkildə özünü göstərdiyi "Elmlər Akademiyası" stansiyasında ikinci girişin tikintisini əvvəlcə salmaq mümkün olmadı. Buna görə də "28 May" ikinci girişi sonradan tikilən ilk stansiyamız oldu.

Mirəli Qaşqay və Azadlıq prospektinin kəsişdiyi nöqtədə yerləşən giriş böyük tikinti kompleksinin - metropolitenin mühəndis-texniki və inzibati binasının bir hissəsidir. O, geniş və işıqlı vestibüldən ibarətdir. Bütün yerüstü vestibüllərdə olduğu kimi, orada kassa xidməti, avtomat-nəzarət qurğuları (turniketlər), birləşdirici tunelə enmək üçün eskalator xətti var. Fevral ayında vestibüldə üzlük işləri tamamlama üzrə idi. Tavanın və onun işıq sisteminin qurulması artıq başa çatmışdı. İkinci mərtəbədəki xidməti otaqlarda rəngsazlar son kosmetik işləri yerinə yetirdilər.

Eskalator maşın zalının bütün avadanlığı tam hazır vəziyyətdə idi: düyməni basıb pillələri hərəkətə gətirmək olardı. Elektrik yarımstansiyasında da işi ləngidə biləcək heç bir problem qalmamışdı. Bütün avadanlıq işə hazır idi. "Azertunelmetrotikinti"nin Xüsusi Tamamlama İşləri İdarəsi də son akkordları başa vururdu.

KORROZIYAYA QƏTİ HÜCUM

Yaddaşımızın qara səhifəsinə çökmüş və həmişə kədərlə xatırlanacaq doxsanıncı illərin iqtisadi çətinliklərindən böyük əziyyətlərlə çıxmış Bakı metropoliteni zahirən problemsiz görünürdü: qatarlar qrafik üzrə işləyir, sərnişinlərin rahatlığı təmin edilir, şikayət üçün elə bir ciddi əsas görünmürdü. Bu, metropolitenimizin zahiri idi, batinindən isə sərnişinin, əlbəttə, xəbəri yox idi. Amma yeraltı yolların çətinlikləri də az deyildi. Onları sərnişin gözü görə bilməzdi.

Belə çətinliklərdən biri də tunellərlə, onların fiziki vəziyyəti ilə bağlı idi. Maliyyə çatışmazlığı, ənənəvi iqtisadi əlaqələrin pozulması, ümumilikdə, metropoliten qurğularına, avadanlıqlara göstərilən xidmətin keyfiyyətini nəzərə cəpacaq dərəcədə aşağı saldığından, həm fiziki, həm də elektrik korroziyası tunelləri hər tərəfdən gəlməyə başlamışdı. Təcili tədbirlər görülməsəydi, yeraltı yollarda hərəkətin mövcudluğu böyük təhlükə ilə üzləşəcəkdi.

Doxsanıncı illərin sonu, 2000-ci illərin əvvəllərində korroziya əleyhinə mübarizə üçün maddi bazanın yaradılmasına başlandı. Əvvəllər tətbiq edilən mastika əvəzinə idarə aparatı istehsalat-texniki şöbəsinin rəisi F.Tağızadənin təklifi ilə Zaqorskdan (Moskva vilayəti) astarlayıcı məhlul

alındı. Yeni boya astar işləri üçün nəzərdə tutulmuşdu və epoksid tərkibli idi. Korroziya laboratoriyasının yoxlamaları müsbət nəticə verdi. Artıq korroziyaya qarşı əməliyyat planı da hazır idi. Bu planın əsasında o vaxtlar metropolitenin baş mühəndisinin müavini Feyzulla Orucovun təklifi dururdu. F.Orucov mübarizənin daha böyük sürət və keyfiyyətlə aparılması üçün tunel köynəklərini yarım dairə şəklində, yəni oturmaq hissədən təmizləməyi təklif edirdi. Həqiqətən də korroziya bu hissədə, yuxarı yarım dairəyə nisbətən, daha böyük sürətlə gedir. Təklif ilk növbədə vəziyyəti daha təhlükəli olan sahələri tez bir zaman kəsiyində xilas etmək imkanı verirdi. İşlər ilk növbədə rütübətlik dərəcəsi böyük olan "Nizami-28 May", "Elmlər Akademiyası-Nizami", "28 May-Sahil", "Sahil-İçərişəhər" sahələrinin tunellərində aparıldı. Göstərilən yol mənzillərindən bəzilərinə şaxtaların olmaması tuneldə daha aqressiv mühit yaratmışdı.

İşin müvəqqəyiyyəti onun düzgün təşkilindən, texnoloji proseslərin ardıcıl və dəqiq yerinə yetirilməsindən asılı idi. Məhz bunun nəticəsində korroziya geri çəkilməyə başladı.

Korroziya laboratoriyasının təhlilləri də F.Orucov planının müvəffəqiyyətini təsdiq etdi. Planda nəzərdə tutulan sahələrdə iş başa çatdıqdan sonra əməliyyat adı qaydada, yeni texniki xidmət prosesi cədvəlinə müvafiq olaraq, dairəni tam rəngləməklə aparıla bilərdi. Bu isə o deməkdir ki, artıq korroziyanın cilovu ələ alınıb və onun qarşısını almaq mümkündür.

2008-ci ildə artıq tunellərin vəziyyət ümumilikdə "yaxşı" qiymətləndirildi. Amma korroziyanın sağalmaz yara vurduğu 25 sayılı şaxta hələ də ciddi narahatlığa səbəb olurdu. Orada sadə təmizləmə işi ilə vəziyyəti düzəltmək mümkün olmayacaqdı. Bəzi yerlərdə tübinqin qalınlığı 4-5 mm-ə çatmışdı. Hətta tam üzülmüş, korroziyanın deşib-dağıdığı tübinqlər də var. Şaxta lüləsində sonuncu təmir işləri 1997-ci ildə aparılmışdı. Lülə tam təmizlənilib, ayağaltılar dəyişdirilmişdi. O vaxt Zaqorsk boyası olmadığından mastika tətbiq edilmişdi. Şaxtaların əsaslı təmiri, eləcə də, korroziyaya qarşı mübarizədə indiki vasitələr yox idi. Onu da qeyd edək ki, başqa metropolitenlərdə bu işləri kənardan dəvət olunmuş mütəxəssislər yerinə yetirir. Bizim tunelçilər isə artıq bu sahədə ixtisaslaşmışdılar. Son 10 -12 ildə qazanılan təcrübənin 25-ci şaxtada yaranmış çox mürəkkəb vəziyyətdən çıxmaqda böyük köməyi oldu. Korroziya şaxtaya çox dərin yaralar vurub. Onları ancaq betonlama yolu ilə sağaltmaq mümkün idi. Bu barədə qərar metropoliten rəisi yanında keçirilən müşavirədə qəbul olundu. Onun yerinə yetirilməsi asan olmayacaq: lülə aşağıdan-yuxarı armaturlanıb betonlanmalıdır. Məsələnin əsaslı həlli bundadır. Bu vəzifənin öhdəsindən gəlmək üçün tunelçilərin hər bir imkanı, kifayət qədər təcrübələri var idi.



METROPOLİTENDƏ ALMAN ESKALATORLARI

Bakı metropoliteninin inkişafı üzrə perspektiv planın həyata keçirilməsi üzrə görülən işlər baxımından mart-aprel ayları əhəmiyyətli hadisələrlə zəngin oldu. Yeni sahələrin tikintisi və inkişaf perspektivləri ilə bağlı məsələlərlə əlaqədar gərgin fəaliyyət dövrünün başlanğıcı da elə o vaxt qoyuldu. Tikilməkdə olan metropoliten müdirliyyətinin rəisi Arif Rəsulov da elə o vaxtdan hər gün qoltuğunda bir neçə qovluq harasa tələsir, idarə dəhlizinin bu başından vurub, o başından çıxır, pilləkənləri sürətlə enir. Tələsməsinə baxmayaraq, macal tapıb salamladığı ərki çatan adamlara məzəli atmaca, hətta atüstü lətifə (çox vaxt da özünün uydurduqlarını) söyləməyə macal tapır. Onunla heç kabinetində də rahat söhbət etmək mümkün deyildi: sayı bilinməyən telefonlar (üstə gəl elə bir o qədər də mobil rabitə vasitəsi) sözün həqiqi mənasında susmaq bilmirdi.

Həmin dövrdə müxtəlif istiqamətlərdə intensiv işlər aparıldı. İlk növbədə Dünya bankı ilə əlaqə yaradıldı. Aprelin 14-16-da bankın Bakıda "Şəhər nəqliyyatının planlaşdırılması və islahatları" mövzusunda keçirdiyi seminarla metropolitendən A.Rəsulov, metropolitenin baş mühəndisi Elbrus Muradov və istehsalat-texniki şöbənin rəisi Fuad Tağızadə iştirak etdilər. Onların üçü də sərnişin nəqliyyatının təkmilləşdirilməsi üzrə dövlət komissiyasının üzvləridirlər. Dünya bankının nümayəndələri ilə görüşdə metro nəqliyyatının inkişafı ilə bağlı xeyli məsələlərə toxunuldu. E.Muradovun seminardakı çıxışı iştirakçıların gurultulu alqışları ilə qarşılandı. Dünya bankının ölkəmiz üzrə meneceri Qreqori Yedjeçayk Elbrus müəllimə müraciətlə dedi ki, baş mühəndisi siz olan metropolitenə malik ölkənin vətəndaşı olmaqla fəxr edərdim.

Bakının yeraltı yollarının perspektiv planının hazırlanması üzrə tendərin nəticəsi kimi yaranmış konsorsiumla müqavilə imzalandı. Konsorsiuma Fransanın "Systra", İngiltərənin "Mott MakDonald və Koreyanın "Saman" firmaları daxil oldu. Bağlanılan müqavilələr çərçivəsində A.Rəsulov elektromexanika xidmətinin baş mühəndisi Səadətədin Yusifov və qazanxana nəzarəti üzrə böyük müfəttiş Turman Əliyevlə birlikdə Almaniyaya ezamiyyətə yollandılar. Şamburqda eskalator istehsalı müəssisəsində "Azadlıq prospekti" və "İçərişəhər" stansiyaları üçün yeni maşınların alınması məsələsini həll etdilər. Metropolitenimizin nümayəndə heyətilə Hamburg firmasının eskalatorları Bakıya eyni vaxtda gəlib çatdı.

Almaniya səfəri zamanı Bakı metropolitençiləri Bad Hersfeld şəhərində də oldular. Bu şəhərin səfər proqramına daxil edilməsinin əsas səbəbi orada istehsal olunan tunel ventilyatorları idi. Texniki göstəricilərinə görə indiyə kimi aldığımız Rusiya istehsalı olan ventilyatorlardan fərqlənən onların sərnişinləri daha səmərəli və əlverişlidir. Gələcəkdə bizim ye-

raltı yolları hava ilə məhz bu alman şirkətinin ventilyatorlarının təchiz etməsi daha məqsədəuyğun hesab edildi.

MUSİQİDƏN QANAD ALAN SƏTİRLƏR

Tağı Əhmədovu yaxından tanıyanlar onun poeziyaya olan məhəbbətindən xəbərdardırlar. Bu məhəbbətin gücü ilə o, hələ gənclik illərindən əlinə qələm alıb, qəlbini alovlandıran sözləri kağız üzərinə töküüb. Yazdığı şeirlər respublika mətbuatında, müəssisə qəzetində dərc olunub. Sonrakı illərdə də Sadiq imzası ilə yazdıqlarını üzə çıxarmasa da, musiqiçilərin təşəbbüsü ilə mahnıya çevrilərək ölkənin hər yerinə yayılmağa başladı. T.Sadiqin şeirlərində musiqiyə yatımlığı, harmoniyanı ilk gören Xalq artisti, məşhur tarzen Zamiq Əliyev oldu. O, həvəskar şairin "İlham alıram" və "YAP partiyamız" şeirlərinə musiqi bəstələdi.

Bu mahnıların təqdimat mərasimi mayın son günlərində Yeni Azərbaycan Partiyasının təşkilatçılığı ilə Bakı Dövlət Universitetində keçirildi. Mərasimdə Milli Məclisin üzvləri, nazirliklərin və digər dövlət təşkilatlarının nümayəndələri, tanınmış incəsənət və elm xadimləri iştirak edirdilər. Mahnılar Xalq artisti Mələkxanım Əyyubovanın ifasında təqdim olundu.

Mərasimi giriş sözü ilə açan Bakı Dövlət Universitetinin rektoru, akademik, millət vəkili Abel Məhərrəmov təqdim olunan kliplərdə ulu öndər Heydər Əliyev tərəfindən yaradılan Yeni Azərbaycan Partiyasına, Prezident İlham Əliyevə dərin məhəbbətin ifadə olduğunu vurğuladı. Prezident İlham Əliyevə indiyədək xeyli sayda sənət əsərinin həsr olduğunu xatırladan A.Məhərrəmov "İlham alıram" klipinin də onların sırasında öz yeri olduğunu bildirdi.

A.Məhərrəmov Prezident İlham Əliyevin rəhbərliyi ilə Azərbaycanın hərtərəfli inkişaf etdiyini bildirərək dedi ki, qarşıdakı illərdə inkişaf daha böyük vüsət alacaq. YAP-ın sədr müavini - icra katibi, millət vəkili Əli Əhmədov bu mahnıların ərsəyə gəlməsində zəhməti olanları təbrik etdi. YAP haqqında mahnılar insanların qəlbinə yol tapacaq, onları partiya sıralarına səsəyə çağırış olacaq. Bu mahnılar həm də partiyanın güclü təbliğat silahıdır. Əli Əhmədov sənət adamlarının Azərbaycanın uğurlarını yeni-yeni əsərlərlə ictimaiyyətə çatdırılmasını arzu etdi.

YAP Siyasi Şurasının üzvü, Milli Məclisin komitə sədri Eldar İbrahimov çıxış edərək ölkəmizin inkişafının hər bir vətəndaşın həyatında hiss olduğunu bildirib. Səbəkarları təbrik edən E.İbrahimov əmin olduğunu bildirib ki, güclü ölkəmizi vəsf edən əsərlər bundan sonra da yaranacaq.

Xalq şairi Nəriman Həsənzadə çıxışında bildirdi ki, Prezident İlham Əliyev hər bir azərbaycanlının Prezidenti olduğunu fəaliyyəti ilə sübut edib: "Həqiqətən də, xalqla Prezidentimizin birliyi sarsılmazdır".

Milli Məclisin deputatı Fəttah Heydərov isə qeyd edib ki, son illər ölkəmizdə böyük inkişaf müşahidə olunmaqdadır. Şəhərlərimiz, rayonlarımız, kəndlərimiz inkişaf etməkdədir. Ölkənin bütün guşələrində yollar, yaşıllıqlar, parklar və xiyabanlar salınır, yeni zavodlar, fabriklər və binalar tikilir. Bu, ondan xəbər verir ki, Azərbaycan çiçəklənir. Manhının sözlərində bu məqamlar qeyd olunub.

Prezident İlham Əliyevin Azərbaycanı inkişafa apardığını deyən Milli Məclisin komitə sədri Rəbiyyə Aslanova bildirdi ki, ötən 5 il ərzində ölkəmiz sürətli inkişaf yolu keçərək böyük nailiyyətlər qazanıb. "Bu nailiyyətlərin qazanılmasında dahi lider öz həyatını bu yolda qurban verərək xalqın rifahı naminə çətin yoldan çəkinmədi. Bu gün artıq təmelli bir Azərbaycan var və bunun banisi Heydər Əliyevdir.

YAP idarə heyətinin üzvü, professor Şahlar Əsgərov qeyd edib ki, YAP öz fəaliyyəti ilə insanların ürəklərinə yol tapıb. Məhz bunun nəticəsidir ki, bu gün dövlətimizin və partiyamızın şərəfinə sənət əsərləri yaradılır. Bəstəkarlar İttifaqının katibi Ramiz Zöhrabov mahnıların insanın ruhunu oxşadığını dedi.

YAP Yasamal rayon təşkilatının sədri, partiyanın Siyasi Şurasının üzvü Fikrət İsmayılov bildirib ki, bu mahnının ərsəyə gəlməsində YAP-ın cəmiyyətdə rolu öz təsirini göstərib: "Mahnının sözlərini yazmış Tağı Əhmədov öz fəaliyyəti ilə ulu öndər Heydər Əliyev ideyalarına, Prezident İlham Əliyevə daim sədaqətli olduğunu nümayiş etdirib. Mahnıların sözlərinin müəllifi Tağı Sadiq deyilən bütün xoş sözlərə görə, mərasim iştirakçılarına təşəkkürünü bildirdi.

YAP MƏRKƏZİ QƏRARGAHINDA MEDIA İŞÇİLƏRİ İLƏ GÖRÜŞ

İyulun 3-də keçirilmiş görüşdə metropoliten rəisi Tağı Əhmədov mətbuat nümayəndələri ilə səmimi söhbət apardı. Əvvəlcə ölkə prezidentinin ötən ilin noyabrında Bakı metropoliteninin 20 illik dövrü əhatə edən inkişaf planının hazırlanması barədə sərəncamının yerinə yetirilməsi sahəsində görülən işlər barədə məlumat verdi. Burada ilk növbədə diqqəti çəkən məsələ layihənin hazırlanması üzrə tenderin elan olunması idi. Yeni xətlərin layihələşdirilməsi üzrə tenderin nəticəsi kimi, yaranmış konsorsiumla müqavilə imzalanmışdı. Bura Fransanın "Systra", İngiltərənin "Mott MacDonald" və Koreyanın "Saman" firmaları daxil idi. Fransa firması yeni xətlərin layihələşdirilməsi üçün Bakıda sərnişin axınının vəziyyətini öyrənir. Alınan nəticələr gələcək yeraltı yolların planlaşdırılması üçün çox gərəkli olan arqumentlər verməlidir. Yaxın 20 ildə tikiləcək stansiyaların texniki-iqtisadi şərtləri hazırlanır. Eyni zamanda xətlərin keçəcəyi

ərazilərdə geoloji və hidrogeoloji təhlillər aparılmalıdır.

Metropoliten rəisi yeraltı yollarda hərəkətin təşkili, sərnişinlərə xidmət mədəniyyətinin yüksəldilməsi sahəsində həyata keçirilən yeniliklər barədə məlumat verdi. Gediş haqqının ödənilməsi sahəsində tətbiq edilən kart sistemini dünyada ən mütərəqqi ödəniş üsulu olduğunu qeyd etdi.

T.Əhmədov metropolitenlə Dünya Bankı (DB) arasındakı əlaqələrə toxunaraq, qeyd etdi ki, metromuzun dərinözlü stansiyalarında ikinci çıxışların tikilməsi üçün bankın vəsait ayırması məsələsində hələ tam aydınlıq yoxdur. Onun sözlərinə görə, DB bizə öz şərtlərini diqqət etmək niyyətindədir. Yeni, niyə vaqonları Avropa ölkələrindən deyil, Moskvadan alırsınız? T.Əhmədov Avropa vaqonlarının Moskva istehsalı olan vaqonlardan qat-qat baha olduğunu və onların istismarı prosesində ortaya çıxacaq çətinlikləri barədə jurnalistlərə məlumat verdi: "Biz həmin vaqonları idarə edəcək maşinistlərin hazırlanmasına da xeyli vəsait sərf etməli olacağıq".

T.Əhmədov hazırda tikintisi davam edən "Azadlıq prospekti" stansiyasında işlərin gedişi barədə qısa məlumat verdi və bildirdi ki, stansiya ilin axırında istifadəyə veriləcək. Stansiyanın memarlıq xüsusiyyətlərinə toxunan rəis bildirdi ki, orada Azərbaycan incəsənətinin 22 nümunəsi əks olunacaq. Yəni "Azadlıq prospekti" stansiyası bir növ Azərbaycanın tarixi memarlıq abidələrinin qalereyasına çevriləcək.

Tağı müəllim çıxışını başa vurduqdan sonra jurnalistləri maraqlandıran suallara cavab verməyə hazır olduğunu bildirdi. Media nümayəndələrini daha çox maraqlandıran suallar metroya gediş haqqının dəyişmə ehtimalı, "Avtovağzal" stansiyasının tikintisinin konkret başlanma vaxtı, "İçərişəhər" stansiyasında eskalatorların təmiri ilə bağlı stansiyanın bağlanıb-bağlanmayacağı barədə idi.

"Avtovağzal" stansiyasının tikintisi ilə bağlı bildirildi ki, "Bakıtunelmetrotikinti" QSC yaxın vaxtlarda çox məhsuldar qazma şiti alacaq. Onun imkanları inşaatçılara tikintidəki qazma işlərini maksimum 3 aya başa çatdırmaq imkanı verəcək.



"İçərişəhər" stansiyası barədə isə deyildi ki, orada eskalatorların təmiri artıq başlayıb və bir eskalator demontaj olunub. Ən uzağı iyulun 11-12-də yeni eskalatorun quraşdırılmasına başlanacaq. Yeni maşınlar Almaniyanın "Tiyssen Krup" firmasının istehsalıdır.

Metroda təhlükəsizlik tədbirləri baxımından videomüşahidə sistemlərinin rolu barədə sualları cavablandıran metropoliten rəisi bildirdi ki, MDB məkanında bu sistem ilk dəfə Bakı metropolitenidə tətbiq edilib. Onun əhəmiyyətinə gəldikdə, aprelin 30-da Dövlət Neft Akademiyasında baş verən terror hadisəsinin araşdırılması zamanı istintaq qrupu metronun videomüşahidə sisteminin köməyindən faydalanıb. Bu sistemin vəqonda quraşdırılmasına da başlanılacaq. Kameralardakı görüntülər arxivləşib saxlanılır. Bu baxımdan daha bir yenilik metropolitenə iyulun 1-dən təhlükəsizliyə nəzarət üzrə yeni qrupun yaradılmasıdır.

Stansiyalarda iqlim şəraitinin normal parametrlərə uyğun olması barədə bildirildi ki, bu gün ventilyator sisteminin işində heç bir problem yoxdur, sadəcə, ventilyatorların iş rejiminə düzgün riayət olunmaması üzündən sənişinlərdə narahatlığın yaranması mümkündür.

Metro stansiyalarında ticarət obyektlərinin işi barədə jurnalistlərə verilən açıqlama belə oldu ki, dünyanın hər yerində metro stansiyalarında ticarət obyektləri var və bizdə də olacaq. Lakin bunun daha mədəni təşkilinə çalışmaq lazımdır.

Metropolitenin iş rejimi ilə, yeni onun gün ərzində işləmə müddətinin uzadılmasının mümkünlüyü barədə suala cavab verən metropoliten rəisi hazırkı rejiminin daşıma prosesinin iqtisadi baxımdan daha optimal olması ilə izah etdi: "Günün müəyyən vaxtlarında stansiyalarda sənişinlərin həddən artıq seyrəlməsi səmərəsiz elektrik enerjisi, əmək sərfinə gətirib çıxarır. Metropoliten ayda 500 min manat elektrik enerjisi haqqı ödəyir. Əgər günün son saatlarında daşınan cəmi 80 sənişin üçün işləməli olsaq, onda bu rəqəm bir qədər də artacaq".

Xəttə buraxılan qatarlardakı vəqonların sayının artırılması barədə məsələyə isə aydınlıq gətirilərək bildirildi ki, hazırkı iki xətt 5 vəqonlu qatarlar üçün nəzərdə tutulub, burada artıq heç bir vəqon artımından söhbət gedə bilməz. Amma yeni xətlər layihələşdirilərkən orada plotformalar 7 vəqonlu qatarları qəbul olunmasına hesablanacaq.

Ötən ilin son günləri əsaslı yenidən qurmadan sonra tamam başqa bir görkəmlə öz sənişinlərini qarşılayan "İçərişəhər" stansiyasında onun "Bakı soveti" dövründən qalan yeganə nişanəsi eskalatorlar idi. Dekabrın 29-da stansiyanın açılışı mərasimində iştirak edən dövlət başçısı onların da yeni, daha müasir eskalatorlarla əvəzlənməsi barədə göstəriş vermişdi. May ayından stansiyada köhnə eskalatorların demontaj işləri başlandı. İşlər qrafikdə nəzərdə tutulduğundan daha sürətlə gedirdi. İyul

ayının ilk günləri kiçik işlər və ən əsası, əməliyyatın ən məsuliyyətli hissəsinə tədarük görüldü. Ən çətin işlər isə böyük valın, dardı ulduzcuqların sökülüb çıxarılması idi. Bunun üçün eniş xəttinin aşağı səviyyəsində müvafiq qurğu və avadanlıqların yerləşdirilməsi üçün lazımi şərait təmin edilməliydi. Bundan savayı, tunelçilər buradakı daş üzlükləri sökməlidirlər ki, eskalatorun həm ağır hissələrinin estakada üsulu ilə xüsusi qurğularla vestibülə qaldırılması, həm də yeni maşın hissələrinin yerləşdirilməsi üçün meydan yaransın.

Baş val, reduktor, eləcə də digər ağır və uzun ölçülü hissələrin qaldırılması üçün, çox güman ki, stansiyanın fəaliyyətini müvəqqəti dayandırmaq lazım gələcəkdi. Burada təhlükəsizlik məsələləri başda olmaqla, işin normal axarla cərəyan etməsi və vaxtında təhvil verilməsi məsələsi də nəzərə alınır. "İçərişəhər" in bağlanması vacib edən amillər sırasında ağır hissələrin qaldırma və daşınması zamanı avtomat-nəzarət məntəqələrinin (ANM-lərin) fəaliyyətinin də dayandırılmasıdır. Nəhayət, daha bir səbəb - stansiyanın giriş-çıxış zolağının eyni vestibüldə birləşməsidir. Hətta xüsusi təhlükəsizlik briqadası yaradılsa və əlavə tədbirlər görülsə belə, bu işi lazımcına təmin etmək mümkün olmayacaqdı.

Yeni eskalatorun quraşdırılması üçün görülən hazırlıq tədbirləri sırasına təhlükəsizliyin gücləndirilməsi, müvəqqəti işıqlandırma sisteminin qoşulması da daxildir. Prosesin get-gedə dərinləşməsinə baxmayaraq, hər iki eskalatorla demontajın fasiləsizliyi təmin olunurdu. Ümumiyyətlə, eskalatorçular maşınların sökülüb çıxarılmasına 4 ay vaxt tələ olduğunu söyləyirdilər: hər maşın üçün 40 gün.

Metropoliten rəhbərliyinin istəyinə rəğmən stansiyanı bağlamamaq mümkün olmadı. İyun ayının 8-də "İçərişəhər" yenidən qapılarını sənişinlərin üzünə bağladı. Demontaj prosesinin ən mürəkəb hissəsi - baş valın çıxarılması idi. Əməliyyat avqustun 12-də başladı. Bakı metropolitenində ilk və son belə proses 1997-ci ildə "Sahil" stansiyasında yerinə yetirilmişdi. Texniki şüaranın qərarı ilə hər hər birinin çəkisi 10 ton olan 3 val stansiyanın yeni vestibülünün şüşə-metal konstruksiyasında uyğun gələn gözlərin sökülməsi yolu ilə çıxarıldı. Əvvəlcə özülün beton yastıqdan açılaraq əlavə detallardan azad edilən eskalator hissəsinə perpendikulyar gözləri birləşdirən arakəsmələr açıldı. Sonra avadanlıq iki tərəfdən xüsusi qaytanla sarındı. Dardı burazı bərkidildikdən, etibarlılığı yoxlandıqdan sonra, dörd bir yandan xüsusi kəndirlərlə tarazlığı təmin olunan val, kranla vestibüldən xaric olundu.

Eyni qayda ilə digər iki val da çıxarıldı. Uzun müzakirələrə səbəb olmuş bu əməliyyat beləcə, qısa müddətə - cəmi 3,5 saata heç bir problem yaşanmadan başa çatdırıldı. Bundan bir neçə gün sonra yeni avadanlığın quraşdırma işlərinə başlandı. Almaniyanın "Tüyssen Krupp" şirkətinin

istehsalı olan yeni eskalatorlar sələfilə müqayisədə olduqca sadə konstruksiyaya malikdi. Əvvəlki, sovet istehsalı olan eskalatorlardan fərqi olaraq, alman maşınları xüsusi özül üzərinə bərkidilməsinin özəllikləri var. O, beton yastıq üzərinə nə bolt, nə də qaynaqla bərkidilir. Bunun üçün xüsusi sıxaclardan istifadə olunur. Bu da quraşdırmanı asanlaşdırmaqla yanaşı, iş prosesinin sürətinə və məhsuldarlığına kömək edir. Əvvəllər eskalatorun özülü yalnız quraşdırılarkən bir dəfə rənglənirdisə, indi bu işi mütəmadi görməyə də şərait olacaq və bu, eskalatorun istismar müddətinin artırılması da daxil olmaqla bir sıra digər üstünlüklərin meydana gəlməsinə səbəb olacaq.

Əvvəlkilərlə müqayisədə bu maşınların yaratdığı səs-küy 80 desibel-dən aşağıdır. Maşın zalında hərərət 25-28 dərəcədən yuxarı qalxmır, havanın axın sürəti və digər mikroiklim parametrlər normalara müvafiq olur.

ŞƏHƏR NƏQLİYYATININ BEYNƏLXALQ PROBLEMLƏRİ

İyunun 7-dən 11-ə kimi Avstriyanın paytaxtı Vyanada Beynəlxalq İctimai Nəqliyyat İttifaqının (BİNİ) 58-ci Ümumdünya konqresi, eləcə də "Mobillik və ictimai şəhər nəqliyyatı-2009" beynəlxalq sərgisi keçirildi.

Təbirdə Bakı metropoliteni rəisi Tağı Əhmədov iştirak etdi. İctimai nəqliyyatın problemləri bütün kəskinliklərlə şəhərimizin də qarşısında durur. O vaxt Bakıda sənişin nəqliyyatının təkmilləşdirilməsi məsələləri üzrə müxtəlif tədbirlər həyata keçirilirdi. Sənişin nəqliyyatının intellektual idarə olunması sisteminin tətbiqi üzrə işlər başlamışdı.

Bəs dünyanın böyük ölkələrini bu sahədə narahat edən hansı məsələlər idi?

İctimai nəqliyyatın təşkilində hansı ölkələrin təcrübəsi diqqətəlayiqdir, dünya nəqliyyatçılarını heyratə salan layihələrin özəllikləri nədə idi?

Bu sahənin maliyyələşdirilməsi, hərəkətin təhlükəsizliyi, ekologiya, texniki inkişaf və informasiya texnologiyalarının inkişafındakı tendensiyalar və neçə-neçə bu kimi məsələlər BİNİ-in konqreslərində vaxtaşırı müzakirə olunur. Məsələn, bundan əvvəlki London (2001-ci il), Madrid (2003-cü il), Roma (2005-ci il), Helsinki (2007-ci il) konqreslərində rahat sənişin növlərinə diqqətin artırılması, ictimai sənişin nəqliyyatının etibarlı işini təmin edən hərəkət vahidləri, maşın və avadanlığın, mexanizmlərin, avtomatika və rabitə vasitələrinin nümayişinə, nəqliyyat müəssisələri arasında təcrübə mübadiləsinin genişlənməsinə və qarşılıqlı layihələrin işlənilib həyata keçirilməsinə həsr olunmuşdu.

Vyana konqresinin sessiyalarında dünyanın müxtəlif ölkələrindən 100-ə yaxın nəqliyyat müəssisəsinin, sənaye şirkətlərinin və tənzimləyici orqanların yüksək rütbəli nümayəndələri məruzə ilə çıxış etmişlər. Sərgi üçün

ayrılmış 872 kv. m sahədə "Kiçik Avropa" şəhərciyi yaradılmışdı. Burada cərəyan naqili olmayan tramvaydan tutmuş, maşinistsiz metro vaqonuna kimi müxtəlif texnika nümayiş etdirilirdi. Naqilsiz və ya PRIMOVE texnologiyalı tramvayı Kanadanın "Bombardier Transportation" təqdim etmişdi. Tramvayın adət etdiyimiz hava kontakt şəbəkəsi yoxdur. PRIMOVE texnologiyası qədim şəhərlərin tarixi əhəmiyyətli küçələrində tramvaylardan istifadə üçün geniş imkanlar açır. Belə yerüstü rels nəqliyyatından müxtəlif infrastrukturlu şəhərlərdə, eləcə də yer altında istifadə etmək mümkündür.

Burada hərəkətverici enerji kontaktsiz olaraq ötürülür. Enerji təchizatının bütün elementləri tramvay və relsin altında yerləşir ki, bu da ondan ən müxtəlif şəraitdə istifadə imkanı verir. Konqres iştirakçılarının şirkət rəhbərləri ilə söhbətlərindən belə məlum olub ki, dünyanı bürüyən iqtisadi və maliyyə böhranı şəraitində belə bahalı tramvayı alacaq müştərini tapmaq asan olmayacaq. Elə bu səbəbdəndir ki, şirkət hələ heç bir yerdən sifariş almayıb.

Moskva metropoliteninə məxsus olan stenddə metropoliten ərazisində baş verən bütün fəvqəladə hallar barədə daxil olan siqnalların təhlili aparılır. Mərkəzin operatorları böyük stansiyalarda quraşdırılmış cihazlardan təcili çağırışları, videogörüntüləri qəbul edir. Belə kameralar dairəvi və Sokol xətlərində işləyən vaqonlarda qoyulub. Qeyd edək ki, belə videomüşahidə sistemi bizim stansiyalarda da yaradılmaqda idi.

Bakı metropoliteninin rəisi Tağı Əhmədov sərgiyə MDB metropolitenlərində ilk dəfə bizdə tətbiq edilən rels-qaynaq dəzgahı, 75-100 m və uzunluğu daha böyük relslərin tuneldənkənar qaynaq edilib daşınması, örtüksüz kontakt relsləri və yol mənzillərində kiçik ölçülü şpallardan istifadə haqqında informasiya büllütənləri təqdim edib. T.Əhmədov konqres iştirakçılarına belə bir faktı da çatdırıb ki, Bakı metropoliteni sənişin axınının sıxlığına görə dünyada birincidir.

Konqresin ilk günü iştirakçılar qarşısında ətraf mühütün mühafizəsi üzrə BMT proqramının icraçı direktoru, BMT-nin baş katibinin müavini A.S-tayner çıxış etdi. Həmin gün təşkilatın baş assambleyası 2000-ci ildən Brüssel İctimai Nəqliyyat Şirkətinin rəhbəri Alen Floşonu BİNİ-yə yeni prezident seçildi. Bunadək o, BİNİ-də şəhər nəqliyyatı və metro divizionu qurumlarının üzvü idi.

"İÇƏRİŞƏHƏR"DƏ HƏRƏKƏTİN TƏŞKİLİNİN YENİ SİSTEMİ

İyunun 18-i Bakı metropoliteninin tarixində xüsusi olaraq xatarlanmağa layiq günlərdən biri kimi yaşayacaq. Həmin gün yeraltı yollarımızda hərəkətin təşkilində müasir texnikanın son nailiyyətlərindən biri həyata vəsiqə aldı. Bir neçə ay idi ki, xarkovlu mütəxəssislər "İçərişəhər" stan-

siyasının rele otağında yeni avadanlıqlar quraşdırırdılar. Elə otaq da əvvəlki deyildi. Əvvəllər rele otağı platforma altı sahədə yerləşirdi. Oradakı yüksək rütubət avadanlığın işinə mənfi təsir göstərirdiyindən rele otağı üçün vestibüldə, piramidanın altında yer ayrıldı.

Xarkovun "LOT" şirkətinin mütəxəssisləri orada yeni texnoloji sistemin quraşdırılmasına başladılar. Sistem dispetçer mərkəzləşməsinə kompyuter proqramı üzrə həyata keçirir. Yəni, indi mərkəzləşmə məntəqəsindəki mənəvi cəhətdən köhnəlmiş, fiziki cəhətdən yöndəmsiz və narahat lövhənin yerini kompyuter monitoru tuturdu. Blok-post növbəçisinin "İçərişəhər -Sahil" mənzilində qatarların hərəkətinə, yolayırıcıların, svetoforların işinə, eləcə də tuneldə hərəkətlə bağlı bütün proseslərə nəzərət etmək imkanı daha da genişləndi. Onu da əlavə edək ki, bu mənzildə rels dövrləri də qovuşuqsuz relslərdən ibarətdir. Qovuşuqlar hərəkətin təşkilində, geri qayıdan cərəyan axının hərəkətində problemlər yaradır. Uzun ölçülü relslərin tətbiqi bu qovuşuqların sayını azaltmaqla problemin yaranma ehtimalını aşağı salır.

İyunun 17-dən 18-nə keçən gecə. "İçərişəhər" blok postu yeni rele otağına birləşdirildi. Bu məsul əməliyyata metropolitenin baş mühəndisi Elbrus Muradov rəhbərlik edirdi. İndiyə qədər keçirilən sınaq əməliyyatları sistemin işə tam hazır olduğunu göstərmişdi. Elə buna görə də baş mühəndis işin sürətini artırmaq üçün risk etməkdən də çəkinmədi. Belə ki, təzə avadanlıq işə qoşulmamış, blok postun köhnə lövhəsi çıxarıldı. "O, bizə çox mane olurdu, otaqda hərəkət etmək mümkün deyildi" - baş mühəndis vəziyyəti belə izah etdi.

İşlər nəzərdə tutulduğu ahənglə getdi. Əvvəlcə yolayırıcılarda və giriş-çixış svetoforunda qoşulma aparıldı. Bu isə o demək idi ki, hərəkətin təşkilati üçün minimum şərait var. Sonradan qoşulma planlaşdırılmış ardıcılıqla aparıldı.

İşlər başa çatdıqdan sonra sahədə təsərrüfat qatarlarının köməyi ilə yoxlama aparıldı. Avadanlığın işində heç bir nöqsan görünmədi.

E.Muradov işarə vermə distansiyası 1 sayılı sahənin böyük elektromexaniki gənc mütəxəssis Cəlal Seyidovun biliyinə, təşkilatçılığına, vəziyyətdən

ağılla çıxmaq bacarığına valeh olduğunu bildirib, metroda belə gəncləri tapıntı adlandırır.

40 İL ƏVVƏL YARANAN ƏSASLI DÖNÜŞ

İyulun 10-da Bakı metropoliteninin iclas zalında ulu öndər Heydər Əliyevin hakimiyyətə gəlişinin 40-illiyi münasibəti ilə YAP "H.Cavid-33A" (metropoliten) ərazi təşkilatı fəallarının yığınağı keçirildi.

Məclisi giriş sözü ilə metropoliten rəisi Tağı Əhmədov açdı. Yığınaq iştirakçıları ulu öndərin xatirəsini bir dəqiqəlik sükutla yad etdilər. Metropoliten rəisi çıxışının əvvəlində qeyd etdi ki, dörd gündən sonra ulu öndərimizin hakimiyyətə gəlişinin 40-illiyini qeyd edəcəyik. Bu 40 ildə H.Əliyev öz iş bacarığından və dünyadakı nüfuzundan istifadə edərək, Azərbaycanın rifahı, gələcəyi üçün ölçüyə gəlməz işlər görmüşdür. Təkcə bir faktı yada salmaq istərdim. İşlədiyi ilk dövrdə Azərbaycan ən geridə qalmış respublika olmasına baxmayaraq, sonradan respublika sənayesinin və kənd təsərrüfatının inkişafındakı nailiyyətlərinə görə Sov.İKP-nin Mərkəzi Komitəsinin, SSRİ Nazirlər Sovetinin, Ümumittifaq Kommunist Gənclər İttifaqının və Ümumittifaq Həmkarlar İttifaqı Təşkilatı Mərkəzi Şurasının Qırmızı bayraqları ilə təltif olunmuşdu. Bu, əlbəttə, respublikada gedən yeni islahat, yeni dövr, yeni tələblərə müvafiq tədbirlərin uğurla həyata keçirilməsinin nəticəsi idi.

Həmin dövrdə H.Əliyev gənclərin potensialından istifadə etməyin əhəmiyyətinə böyük önəm verərək gənc nəslin tərbiyəsində neqativ hallara qarşı kəskin mübarizə başladı. Heydər Əliyev uzaqgörənliyinin nəticəsi idi, Azərbaycanın gələcəyi enerji dolu gəncliyə tapşırıldı.

T.Əhmədov öz nitqində ümummilli liderin siyasi fəaliyyətinə qısa xronoloji səyahət edərək, iştirakçıların bu sahədəki yaddaşını bir daha təzələdi.

Hələ 1941-ci ildə Naxçıvan Muxtar Sovet Sosialist Respublikası (Naxçıvan MSSR) Xalq Daxili İşlər Komissarlığında və Naxçıvan MSSR Xalq Kommissarları Sovetində şöbə müdiri vəzifəsində işləmiş gənc Heydər Əliyev artıq ilk siyasi addımlarını atmağa başlamışdı. 1944-cü ilin may ayında Naxçıvan Vilayət Partiya Komitəsi tərəfindən dövlət təhlükəsizliyi orqanlarına işə göndərilmiş, Leninqradda (indiki Sankt-Peterburqda) xüsusi ali təhsil almış, leytenantlıqdan general rütbəsinədək yüksəlmişdi. 1957-ci ildə Azərbaycan Dövlət Universitetinin tarix fakültəsini bitirdikdən sonra, 1964-cü ildə Azərbaycan Sovet Sosialist Respublikası Nazirlər Soveti yanında Dövlət Təhlükəsizliyi Komitəsi sədrinin müavini, 1967-ci ildə isə sədr vəzifəsinə təyin olunub. Azərbaycan Kommunist Partiyası Mərkəzi Komitəsinin (AKP MK) 1969-cü il iyul plenumunda Heydər Əliyev Azərbaycan KP MK-nın birinci katibi seçilmişdi. 1976-cı ilin martında So-



canın taleyi ilə yaşamış, doğma respublikamızın inkişafı naminə əlindən gələni əsirgəməmişdir.

İclasda çıxış edən Fikrət İsmayılov da dünya şöhrətli siyasətçi Heydər Əliyevlə bağlı xatirələrini danışdı.

"AZADLIQ PROSPEKTİ" İLK SƏRNIŞINLƏRİN QƏBULUNA HAZIRLAŞIR

İlin sonunda istismara verilməsi gözlənilən "Azadlıq prospekti" stansiyasında işlər həlledici fazasına qədəm qoydu. Metropolitenin müxtəlif xidmətləri, habelə sifariş əsasında çalışan şirkətlər planlaşdırılmış qrafik üzrə işlərini davam etdirirlər. İyulun 1-dən isə idarə rəisi Tağı Əhmədovun əmri ilə stansiyanın rəisi də fəaliyyətə başlamışdı. Bu vəzifəyə hərəkət xidmətinin 1 saylı distansiyasının mühəndisi Yusif Kərimov təyin olundu. Hərəkət xidmətinin rəisi Hidayət Məmmədovun tapşırığı ilə baş mühəndis Etibar İsayev xüsusi proqram əsasında kadrların hazırlanması prosesinə başçılıq edirdi. Burada çalışacaq işçilər, hazırlıqlarına görə, digər həmkarlarından fərqlənməlidirlər. Çünki stansiyanın fəaliyyəti tam yeni, texnoloji cəhətdən fərqli özüllər üzərində qurulacaq. Nəzarətdə, idarəetmədə, qisası hər bir sahədə bütün işlər tam kompüterləşdiriləcək. İşin təşkilinə görə "Azadlıq prospekti"ne uyğun olan "İçərişəhər"də çalışa-

vet İttifaqı Kommunist Partiyası Mərkəzi Komitəsinin Siyasi Bürosu üzvlüyünə namizəd, 1982-ci ilin noyabrında isə Siyasi Büro üzvləri sırasına daxil olur. Eyni zamanda Sovet Sosialist Respublikaları İttifaqı Nazirlər Soveti sədrinin birinci müavini təyin edilir. Pillə-pillə siyasi arenada yüksələn Heydər Əliyev Azərbaycanın iqtisadi inkişafının gedişini də nəzarət altında saxlayırdı.

Azərbaycan ədəbiyyatının, dilimizin təəssübkeşi, xalqa böyük məhəbbəti ilə seçilən H.Əliyevi bu cəhətdən səciyyələndirən T.Əhmədov qeyd etdi ki, SSRİ Konstitusiyası Komissiyasının üzvü olan Heydər Əliyev yeni konsititusiyasının hazırlanmasında fəal iştirak etmiş və SSRİ Ali Sovetinin 1977-ci il iyul sessiyasında çıxış edərək, Azərbaycan dilinin SSRİ-in dövlət dili olması haqqında maddənin respublika konstitusiyasına daxil edilməsinə nail olmuşdu. Bununla da o, Azərbaycan tarixində Şah İsmayıl Xətəidən sonra ikinci böyük şəxsiyyət idi ki, dilimizə dövlət səviyyəsində bu qədər əhəmiyyət və qiymət verirdi.

Heç təsadüfi deyil ki, H.Əliyev Azərbaycana rəhbərliyinin birinci dövründə artıq xalqın psixologiyasında müstəqilliyə doğru dönüş yaratmışdı. Bu illərdə o, elm, təhsil, mədəniyyət və səhiyyənin inkişafına böyük qayğı göstərmişdi. O, siyasi fəaliyyətinin Moskva dövründə yalnız Azərbay-



caq hərəkət təşkilatçıları da burada təlim keçirdilər. İmtahan əsasında kollektivin formalaşdırılmasına başlanılacaq. Xidməti otaqlar sentyabrədək hazır vəziyyətə gətirilməli idi. O vaxt isə otaqlarda rəngsazlıq işləri yerinə yetirilir, onların avadanlıq və digər lazımı şəraitlə təmin edilməsinə hazırlıq görülürdü. Ventilyasiya sisteminin qoşulması ilə hazırlığın son mərhələsi gedirdi. Yoxlama və sınaq işləri ən gec noyabrda aparımalıydı. Həmin vaxtədək öz sahəsinə uyğun quraşdırma ilə məşğul olan xidmətlər işlərini yekunlaşdırmalı və stansiyanı testlərə hazır vəziyyətə gətirməliyidilər.

Stansiyada görülən tamamlama işlərinə Y.Kərimov nəzarət edirdi. Stansiyanın memarlıq özəliklərinə gəldikdə isə qeyd olunmalıdır ki, "Azadlıq prospekti" Bakıda ilk tağvari stansiya idi. Metro stansiyaları tiplərinə görə əsasən sütun, pilon (qüllə) və tağvari olur. "Azadlıq prospekti" 3-cü tipin təməlini qoydu. Bu da stansiyanın modern tərtibatla fərqlənməsinə şərait yaradır, adına uyğun milli ornamentlərlə bəzənməklə, yerli memarlıq üslubu ilə də seçilməliydi. "Azadlıq prospekti" həm də yolayırıcı stansiya kimi diqqət mərkəzində olacaq. Burada qatarların bir yoldan digərinə keçirilərək, əks istiqamətdə hərəkəti təşkil ediləcəkdir. İyul, avqust aylarında işlər artıq tamamlanma üzrə idi.

"İÇƏRİŞƏHƏR" STANSİYASININ İKİNCİ AÇILIŞI

Yeni tədris ilinin başlanması ilə metroda sənişin axının həcmi təqribən 2 dəfə artır. Yay məzuniyyətləri dövrünə uyğun hərəkət qrafiki (yay qrafiki) daha intensiv hərəkət üçün işlənmiş qrafiklə əvəzlənir.

2009-cu ilin tədris ilinin başlanmasına metropolitençilər xüsusi hazırlıqla gəlmişdilər. Qış qrafikinə keçid dərslərinin ilk günü sentyabrın 15-dən başladı. Metropoliten həmin günə iki hədiyyə hazırlamışdı. Onlardan biri iki aydan artıq təmirə saxlanılmış "İçərişəhər" stansiya-sının açılışı oldu.

Təyin olunmuş vaxtda "İçərişəhər" in giriş qapılarına çəkilmiş qırmızı lenti kəsən metropoliten rəisi Tağı Əhmədov sənişinləri stansiyaya dəvət etdi. Rəis özü də onlara

qoşularaq yeni eskalatorun sənişin ayağı görməmiş döşənəklərinə qədəm qoydu. Açılışda iştirak edən metropolitençilər sonra depoya yollandılar. Dediymiz ikinci hədiyyə depoda idi.

YENİ VAQONLARIN XƏTTƏ BURAXILMASI

"İçərişəhər" in açılış mərasiminin iştirakçılarını depoya gətirən qatarın metropolitençi sənişinləri daha 10 yeni vaqonun xəttə buraxılması münasibətilə keçiriləcək mitinqin iştirakçılarına qoşulduqdan sonra, metropoliten rəisi Tağı Əhmədov toplaşanlara müraciət edərək, onları günün əlamətdar hadisələri yeni dərslərinin başlanması, "İçərişəhər" stansiya-sının açılışı və nəhayət, yeni vaqonların xəttə buraxılması münasibətilə təbrik etdi. O, vaqon parkının ildən-ildə yeni hərəkət vahidləri hesabına yeniləşməsinə ölkəmizdə iqtisadi-sosial inkişafın nəticəsi olduğunu söylədi. Rəis qeyd etdi ki, ölkədə əhalinin rifah halının yüksəlməsinin, regionların inkişafı üzrə proqramların həyata keçirilməsinin nəticəsidir ki, şəhərdən kəndə miqrasiya müqabilində bunun əksi olan proses də gedir, yəni az da olsa, yenidən üzünü kəndə tutanlar var. Bununla belə Bakının meqapolisə çevrilməsi prosesi davam etməkdədir. Bu da şəhər nəqliyyatının, xüsusən onun ən qabaqcıl sahəsi olan metropolitenin daha da inkişaf etdirilməsinə, yeni xətlərin çəkilməsinə, mövcud yeraltı yollarda hərəkətin təşkilinin təkmilləşdirilməsinə tələb edir. Məsələyə dövlətin xüsusi diqqətlə yanaşdığını vurğulayan metropoliten rəisi metropolitenin perspektiv inkişaf planı, onun reallaşdırılması sahəsində görülən işlər barədə danışdı. Sonra Moskva vilayətinin Mitişşi zavodunda istehsal olunan vaqonları qəbul edib, Bakıya çatdıran təlimatçı-maşinistlər İsmayıl Mahanov və Akif Göyçayev çıxış edib, yeni vaqonların istismar keyfiyyətləri, tədarükçü müəssisə kollektivi ilə aralarındakı ünsiyyət barədə məlumat verdilər.

Mitinqdən sonra T.Əhmədov yeni qatarların yolu üstünə bağlanmış qırmızı lentləri kəsdi. Metropoliten rəisi qatarların idarəetmə açarını tənənəli surətdə maşinistlər Zakir Səlimov və Rövşən Nəməliyevə təqdim etdi. Hər iki qatar tədbir iştirakçıların alqış sədaları altında "Bakmil" stansiya-sına doğru hərəkət etdi.



PERSPEKTİV İNKİŞAF SXEMİNİN TƏQDİMATI

Azərbaycan Prezidenti İlham Əliyevin müvafiq sərəncamına əsasən Bakının yeraltı yollarının inkişafı üzrə perspektiv planın hazırlanması üçün tenderin nəticəsi kimi yaranmış konsorsiumla daxil olan Fransanın "Systra" firması konsorsiumdakı iş bölgüsünə görə şəhərin nəqliyyat modelini tədqiq etmək əsasında yeni xətlərin perspektiv sxemi üzərində işi oktyabrın son günlərində başa çatdırıb, sifarişçi təşkilata-Bakı metropoliteninə təqdim etdi. Bakı Metropoliteni İdarəsində metropoliten rəisi Tağı Əhmədovun iştirakı ilə keçirilən təqdimat mərasimində ortaya sxemin 4 variantı qoyuldu onu da qeyd edək ki, bu 4 variantın özü də bir neçə gün əvvəl təqdim olunan 10 variantın içərisindən seçilmişdi.

Müzakirəyə çıxarılan sxemlərdən birincisi iqtisadi cəhətdən səmərəli olsa da, Bakı əhalisinə xidmət baxımından bir o qədər də yararlı deyildi. Həm iqtisadi baxımdan sərfəli, həm də şəhərin nəqliyyat problemini maksimum dərəcədə həll edə biləcək 2-ci variant məqbul hesab olundu. Burada hazırkı mövcud 2 xəttə (sxemdə göstərilən rənglərə görə Yaşıl və Qırmızı xətlər) 3 yeni xətt əlavə olunur. Sxemi hazırlayanlar köhnə xətlərin hesabına dairə yaratmaq ideyasını səmərəsiz sayırlar və bunun əvəzinə mərkəzdən keçməklə şəhərin qərbindən-şərqi uzaq 2 xətt təklif edirlər. Söhbət "Yasamal-Sabunçu" və "Xırdalan-Suraxanı" xətlərindən

gedirdi. Müəlliflərin fikrinə görə bu xətlər mövcud iki xəttin sərnişin yükünü xeyli azaldacaq.

Sxemlərin müzakirəsi zamanı mübahisə doğuran məsələlərdən biri 3-cü yeni "Binəqədi-Səbail xəttinin məqsədəuyğunluğu oldu. Tikilən metropoliten müdiriyyətinin rəisi Arif Rəsulov ümumilikdə 2-ci variantın əlverişli, iqtisadi cəhətdən daha səmərəli və perspektiv inkişafı nəzərə almaq baxımından məqsədəuyğun olduğunu tərəfdarı idi. Onu da qeyd edək ki, bu variant Arif müəllimin hərəkət xidmətinin baş mühəndisi Etibar İsayevlə hazırlayıb ictimaiyyətə təqdim etdikləri sxemə yaxın idi. Metropoliten rəisi Tağı Əhmədov isə köhnə xətlərin dairə yaratmaq ideyasının səmərəsiz olması barədə fikirlə razı olmadığını və mövcud sxemin Köhnə Günəşli, Yeni Günəşli, Bakıxanov, Qaraçuxur qəsəbələrini istənilən kimi əhatə edə bilmədiyini söylədi. Rəisi narazı salan başqa bir məsələ "Əzizbəyov" stansiyasının kəsişmə nöqtəsi kimi götürülməsi idi. Onun fikrincə bu, "Neftçilər" üçün daha məqbuldur. Metropoliten rəisi Binəqədi-Səbail" xəttinin əhəmiyyətinə şübhə ilə yanaşsa da, son nəticədə bu xəttin bu gün üçün deyil, gələcək üçün prioritet olduğu fikri ilə razılaşdı. Amma ilkin prioritet şəhərin böyük yaşayış massivləri - Yeni Günəşli, Köhnə Günəşli, Bakıxanov, Qaraçuxur qəsəbələrindədir. Sifarişçi təşkilat bu rayonlara yeraltı xətlərin "Xətai" stansiyasından gəlməsinə daha çox üstünlük verdi. Müzakirə zamanı məhz ikinci variant bəzi düzəlişlər edilməklə məqbul sayıldı. Qeyd olundu ki, sxem tikintinin başlanğıcı üçün əsas istiqamət göstəricisidir. Xətlərin layihələndirilməsi mərhələsində ona müəyyən dəyişikliklərin edilməsi istisna olunmur. Təqdimat zamanı sxemin prioritet mərhələləri müəyyən edildi.

Beləliklə, metropoliten sifarişçi təşkilat kimi seçimini etdi. Amma bu, hələ sxemin qəbulu demək deyildi. Təqdim olunan bütün variantlar Nazirlər Kabinetinə, Bakı Şəhərsalma və Memarlıq İdarəsinə, Nəqliyyat Nazirliyinə, şəhər meriyasına, Bakının baş planının hazırlanması ilə əlaqədar bütün qurumlara müzakirəyə verilməli və son mərhələdə dövlət səviyyəsində təsdiq edilməli idi.

BAKİ METROPOLİTENİ-42

Bu dəfə də metropolitenin ildönümü, yeraltı nəqliyyat əməkçilərinin peşə bayramı xəttə yeni vaqonların buraxılması ilə qeyd edildi. Noyabrın 6-da bu il alınmış vaqonlardan tərtib olunmuş sonuncu qatar yeraltı sərnişin konveyerinə qoşuldu. Bu münasibətlə keçirilmiş tənətcənəli mitinqdə metropoliten rəisi Tağı Əhmədov çıxış etdi. Rəis son illərdə Bakı metropolitenində iqtisadi-texniki və sosial sahədə əldə edilən nailiyyətlərdən, yeraltı yolların gələcək inkişaf planından, texnoloji yeniliklərlə zənginləşmə perspektivlə-



rindən söhbət açdı. Sonra T.Əhmədov yeni qatarın qarşısına çəkilmiş qırmızı lenti kəsdi, idarəetmə açarını maşinist Azər Əliyevə təqdim etdi.

Qatar mitinq iştirakçılarının alqışları altında depo yollarına daxil oldu. Kiçik sürətlə portala tərəf hərəkət edib, gözəndən itdi.

8 noyabr metropoliten işçilərinin peşə bayramı günü kollektivin üzvlərindən ibarət böyük bir qrupu Fəxri xiyabana gələrək ümummilli lider, müasir müstəqil Azərbaycan dövlətinin memarı Heydər Əliyevin xatirəsini ehtiramla anıb, məzarı önünə əklil qoyublar. Görkəmli oftalmoloq alim, akademik Zərifə xanım Əliyevanın da məzarı üzərinə tər çiçək dəstələri düzüldü. Sonra metropoliten işçiləri Şəhidlər xiyabanında Azərbaycanın müstəqilliyi və ərazi bütövlüyü uğrunda canlarından keçmiş qəhrəman Vətən övladlarının xatirəsi anıldı, "Əbədi məşəl" abidəsinin önünə əklil qoyuldu.

NÖVBƏTİ STANSİYA - "AZADLIQ PROSPEKTİ"

Ötən il olduğu kimi, bu il də metropolitençilərin yeni ili yeni stansiya ilə qarşılayacaqları gözlənilirdi. Belə olduqda Bakı metropoliteni tarixində ilk dəfə ardıcıl olaraq iki il buraxılış ilinə çevriləcəkdi. Yeni stansiyanın buraxılışa hazırlığı barədə dekabrın 1-də metropoliten rəisinin xidmət rəhbərləri ilə keçirdiyi müşavirədə açılışa hazırlıq məsələləri müzakirə olundu. Bu barədə ilk məlumatla hərəkət xidmətinin rəisi Hidayət Məmmədov çıxış etdi. Bildirildi ki, hazırda stansiya istismara tam hazır vəziyyətdədir. Hərəkətin təşkili və sərnişinlərin qəbulu ilə bağlı işçilər öz yerlərini tutublar. Polis məntəqələrində növbətçilik təşkil olunub. Xidmət rəisinin yeganə narahatçılığı qataraların hərəkət istiqaməti göstəricilərinin hələ hazır olmaması ilə bağlı idi. H.Məmmədovun sözlərinə görə, göstəricilər yaxın günlərdə çətdirilsə, bu məsələ də həll oluna bilər.

İşarəvermə və rabitə xidmətinin rəisi Fərrux Cəfərov siqnal və rabitə sistemində hər şeyin qaydasında olduğunu, sərnişin avtomatikasının quraşdırılması üzrə işlərin problemsiz davam etdiyini bildirdi. Svetoforlar, stansiya saatları işləyir. Rele otağında kompyuterin sazlanması prosesi gedir.

Elektrik təchizatı xidmətinin baş mühəndisi Əlixan Osmanov stansiyanı qidalandıran yardımçı elektrik stansiyasının tam işlək vəziyyətə gətirilməsi, tunelə 825 Vt cərəyanının verilməsinə hazırlığın olması və dekabrın 11-də təmas relsinə gərginliyin verilməsinə barədə məlumatla çıxış etdi. Ə.Osmanovun sözlərinə görə, işıqlanma sisteminin qızması ilə bağlı yaranmış problem üzərində iş gedir. Sistemin sazlanması işlərini xidmət öz üzərinə götürüb. Stansiya çil-çıraqlarının iş xüsusiyyətinə toxunan Ə.Os-



manov qeyd etdi ki, onlar iş prinsipinə görə gərginlik atmaları və ya ani, kəsilmələr zamanı sönüb, 10 dəqiqədən sonra yanırırlar. Buna görə də çil-çıraqlara qəza lampaları qoyulub.

Elektromexanika xidmətinin rəisi Arif Qibləliyev xidmətin fəaliyyət sahəsinə daxil olan bütün qurğu və aqreqlərin işində heç bir problemin olmadığını bildirdi. Xidmətin bütün işçi heyəti yerlərindədir.

"Nərimanov" deposunun rəisi Vaqif Hüseynov yeni stansiyanın istifadəyə verilməsindən sonra tətbiq olunacaq hərəkət qrafikinə təmin olunması üçün depoda bütün hazırlıqların görüldüyünü bildirdi. İstismar və təmir sexləri kadrlarla komplektləşdirilmiş, boş iş yerlərinə yeni işçilər qəbul olunmuşdu.

Tunel qurğuları xidmətinin rəisi Rizvan Bayramov yeni sahədən ilk əndazə çərçivəsinin keçirilməsindən və onun nəticələrindən danışdı. Tunelin problemlə sahəsində möhkəmləndirilmə işlərinin yüksək keyfiyyətlə icra olduğunu vurğuladı.



Müşavirəni yekunlaşdıran T.Əhmədov hərəkətin təşkili üzrə baş müfəttiş Ağaismayıl Orucova tapşırırdı ki, aidiyyəti olan xidmət rəhbərləri ilə birlikdə bir daha yeni sahənin obyektlərinə baxış həyata keçirsin. Maşinistlərin istirahət otağının təşkili və avadanlıqla təchiz edilməsi ilə tikilən metropoliten müdiriyyətinin rəisi Arif Rəsulov məşğul idi.

Dekabrın 3-də "Azərmetrotuneltikinti" ASC-lə keçirilən birgə yığıncaqda eyni məsələlər daha geniş heyətdə müzakirə olundu. Əvvəlcə "Azərmetrotuneltikinti"nin prezidenti Şaiq Əfəndiyev müzakirə obyektini kimi yeni sahələrin qəbulu üzrə işçi komissiyasının noyabrın 23-də keçirdiyi baxış aktını əsas götürməyi və ilk olaraq işçi komissiyasının sədri, metropolitenin baş mühəndisi Elbrus Muradovun dinlənilməsinə təklif etdi. E.Muradovun fikrincə isə işçi komissiyası bugünə nəzərdə tutulmuş əndazə çərçivəsinin gedişi, kontakt relsi dövrəsinə baxış və oraya gərginliyin verilməsindən sonra öz sözünü deyə bilər. Tuneldəki ümumi vəziyyətə gəldikdə isə baş mühəndis heç bir iradı olmadığını bildirdi.

Müzakirələr başa çatdıqdan sonra müşavirə iştirakçıları buraxılış sahəsinə yollandılar. "Nəsimi" stansiyasına toplaşan idarələrin rəhbərliyi və məsul şəxslər təsərrüfat qatarına qoşulmuş əndazə çərçivəsi qoşqusunun vasitəsi ilə "Azadlıq prospekti"ne qədər olan hər iki yolu şərti qatar

hərəkəti sınağından çıxardılar. Çərçivə boyunca 20 ölçü nöqtəsindən siq-nallar alan pult təmas sahələrini müəyyənləşdirirdi. Yoxlamanın məqsədi isə şərti ölçü avadanlığının əndazələri çərçivəsinə platforma və təmas relsini çıxmaq şərti ilə digər kənar müdaxilələri üzə çıxarmaq idi. Noyabrın 26-da keçirilən əvvəlki yoxlama zamanı 26 nöqsan qeydə alınmışdı. Bu dəfə aradan qaldırılması heç bir çətinlik tələb etməyən cəmi 2 nöqsan aşkar edildi. Tuneldə əndazə ölçülərinin yoxlanışından sonra metropolitenin rəisi Tağı Əhmədov "Azadlıq prospekti"nin platforma və vestibülündə görülən son tamamlama və hazırlıq işləri ilə tanış oldu, müvafiq göstərişlər verdi.

Stansiya dekabrın 30-da Azərbaycan Prezidenti İlham Əliyevin iştirakı ilə açıldı. Bakı metropoliteninin rəisi Tağı Əhmədov dövlət başçısına məlumat verərək bildirdi ki, Bakı Metropoliteninin III növbəsinin Şimal sahəsinə aid olan "Azadlıq prospekti" stansiyasının tikintisinə 2006-cı ilin sonunda başlanmışdır. Tikintinin layihəsi "Bakımetrolayihə" İnstitutu tərəfindən hazırlanmışdır. Paytaxtın 7-ci və 8-ci mikrorayonlarının, Rəsulzadə, Binəqədi qəsəbələrinin, bu istiqamətdə yerləşən Bakıtrafi qəsəbələrin əhalisi yeni stansiyanın xidmətindən istifadə edəcək.

Prezident İlham Əliyev stansiyanın açılışı münasibətilə metro işçilərini və inşaatçıları təbrik etdi, onlara uğurlar arzuladı.





Sonra dövlətimizin başçısı rəmzi açılışı bildiren lenti kəsdi, yeni stansiya ilə tanış oldu.

Prezident İlham Əliyevə məlumat verildi ki, 14 metr dərinlikdə yerləşən bu stansiyada Bakıda ilk dəfə olaraq sütunsuz tağvari tavan quraşdırılmışdır. Tikintidə istifadə olunan material və avadanlığın bir hissəsi müxtəlif xarici ölkələrdən gətirilmişdir.

Stansiyanın ətrafında aparılmış abadlıq işləri ilə tanış olan dövlətimizin başçısı burada Binəqədi rayon ictimaiyyətinin nümayəndələri ilə görüşdü, yeni stansiyanın açılışı münasibətilə onları təbrik etdi.

İKİÇIXIŞLI İLK DƏRİN ÖZÜLLÜ STANSİYA

Dekabrın 30-da Azərbaycan Prezidenti İlham Əliyevin iştirakı ilə metropolitenə daha bir açılış mərasimi oldu. Prezidentin avtomobil karvanı Azadlıq prospekti ilə Salatın Əsgərova küçəsinin kəsişməsinə doğru yol-

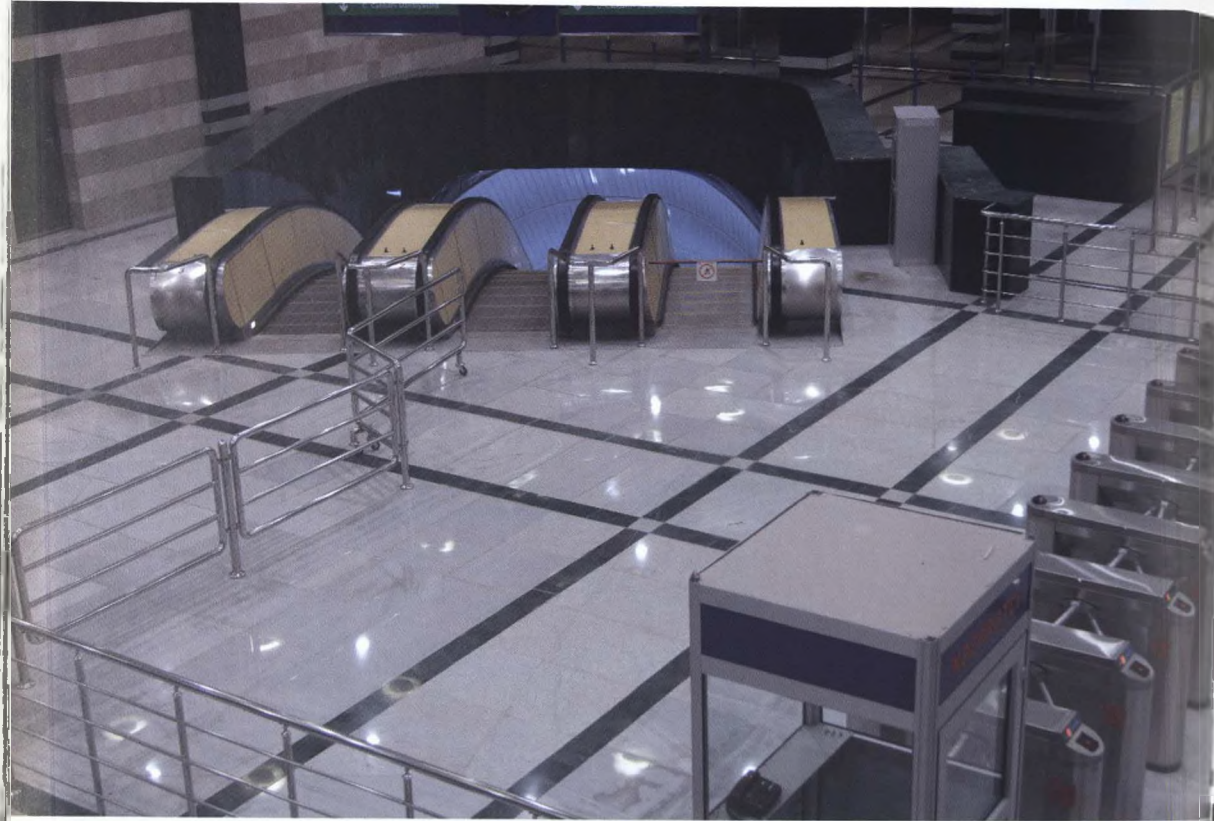
landı. Dövlət başçısı Burada "28 May" stansiyasının ikinci çıxışının açılışında iştirak etdi, rəmzi açılışı bildiren qırmızı lenti kəsdi. Ona məlumat verildi ki, "28 May" stansiyasının ikinci çıxışı kompleksinə müasir memarlıq üslubunda inşa olunmuş vestibül və yeraltı keçid daxildir. Layihənin əsas məqsədi "Xətai-Azadlıq prospekti" xəttini "İçərişəhər-Həzi Aslanov" xəttindən ayırmaqla hər iki marşrutun sərbəst istismarını təşkil etməkdir.

Prezident İlham Əliyev eskalatorla yeni keçidə endi.

Dövlətimizin başçısına məlumat verildi ki, keçid 40 metr dərinlikdə yerləşir, "28 May" stansiyasına qədər piyada tunelinin uzunluğu isə 167 metrdir. Sərnişinləri yerüstü vestibüldən piyada tunelinə və əksinə daşıyan üç eskalator quraşdırılmışdır.

Keçidin çıxışında Bakı metropolitenində ilk dəfə olaraq sərnişinləri saayan və buradan girişin qarşısını alan xüsusi turniketlər quraşdırılmışdır.





Bu, metropolitəndə ikinci giriş-çığışı istismara verilən ilk dərin özüllü stansiya oldu. Yeni keçidi gəzən dövlətimizin başçısı görülən işləri yüksək qiymətləndirdi, müvafiq tövsiyə və tapşırıqlarını verdi.

ƏSRİN 9-cu İLİ TARİXƏ QOVUŞDU

2009-cu il metropolitençilərin həyatında ürəkaçan hadisələrlə əlamətdar olub. Sərnişinlərin hərəkət təhlükəsizliyi təmin olunmaqla il ərzində planda nəzərdə tutulan 195 milyon əvəzinə 201,3 milyon sərnişin daşınıb. Polad maqistrallarımızın uzunluğu "Azadlıq prospekti" stansiyasının istismara verilməsilə 1,4 kilometr artaraq, 32,9 kilometrə çatıb. "28 May" stansiyasının ikinci girişi açılışı da metropolitençilər üçün tarixi hadisədir.

2009-cu ildə yeraltı təsərrüfatın bütün sahələrində dövrün ən müasir avadanlıqları, qabaqcıl texnologiyalar tətbiq edilib, hərəkətin təşkilinin daha təkmilləşdirilmiş variantları istehsalata tətbiq olunub. Vaqon parkının ötən il alınmış 15 yeni vaqon hesabına daha da gücləndirilməsilə sərnişinlər göstərilən mədəni xidmətin səviyyəsi xeyli yüksəlib.

"Nərimanov" elektrik deposu ili 269 vaqonluq inventar parkı ilə başa

vurdu. İl ərzində depo təmirçiləri 1 və 2-ci cari təmir (CT-1, CT-2) həcmində 335, CT-3 həcmində isə 40 vaqon təmir etmişdilər.

Yolun üst quruluşunun möhkəmləndirilməsi məqsədilə il ərzində 1860 şpal, 230 yoldəyişdirici tiri, 624 ədəd gödək şpal dəyişdirilib. Yolun diaqnostikasını sahəsində yeni "Avikon" cihazlarından istifadə olunub. 2 stansiyada - "Xalqlar dostluğu" və "Cabbar Cabbarlı"nın hərəsində 1 eskalator əsaslı şəkildə təmir olunub, "Elmlər Akademiyası", "20 Yanvar" və "Memar Əcəmi" stansiyalarında eskalator mühərrikləri modernləşdirilib. "İçərişəhər" stansiyasındakı eskalatorlar Almaniyada istehsal olunan eskalatorlarla əvəz olunub. Birləşmiş emalatxanaların dəzgah bazası möhkəmləndirilib, 2 ədəd güclü tunel ventilyatoru yenisilə əvəz edilib.

Tunel qurğuları xidmətində axıntılarla daha səmərəli şəkildə mübarizə aparmaq üçün yeni "Akvatron" hidroizolyasiya materialından istifadə olunub, betonun dağıdılmasından ötrü istifadə edilən "Air-Kompressor" və "HP-65" elektrik qazma çəkici əməyin məhsuldarlığını xeyli artırıb.

İl ərzində metropolitenin fəaliyyətinə 97,2 milyon kV-saat, o cümlədən qatarların dartısına 71.2 milyon kV-saat elektrik enerjisi sərf olunub. Elektrik enerjisindən səmərəli istifadə olunması üçün tədbirlər görülüb, yeni avadanlıqlar tətbiq olunub.





İl ərzində metropolitendə sosial yönümlü xeyli tədbir həyata keçirildi, əməkçilərin rifahı daha da yaxşılaşdı. Metropolitençilərin əmək, istirahət və məişət şəraitinin müasir tələblərə cavab verməsindən ötrü çoxlu tədbirlər həyata keçirildi.

Bütün bunlar gündən-günə inkişaf edən Azərbaycanımızın, onun rəhbərliyinin, şəxsən hörmətli Prezidentimiz İlham Əliyev cənablarının yeraltı yollar əməkçilərinin gündəlik güzəranına göstərdiyi misilsiz qayğısı nəticəsində əldə edilmişdir. Prezident İlham Əliyevin "Bakı metropoliteninin perspektiv inkişafı ilə bağlı bezi tədbirlər haqqında" sərəncamından irəli gələn vəzifələr 2009-cu ildə uğurla yerinə yetirildi.



Konsorsium yeraltı nəqliyyat şəbəkəsinin beynəlxalq standartlara uyğun ictimai nəqliyyat sistemi səviyyəsində inkişaf etdirilməsi məqsədilə metropoliten xətlərinin perspektiv sxemini hazırladı.

YENİ STANSİYANIN YENİLİKLƏRİ

Ötən ilin son günlərində istifadəyə verilən yeni "Azadlıq prospekti" stansiyanın istifadəyə verilməsi hərəkatın təşkilində bir sıra yeniliklərlə müşahidə olundu. Sərnişinlərin də hiss etdiyi ən böyük yenilik "Nəsimi" stansiyasının ümumi hərəkat dövrəsinə qoşulması idi. Paytaxtın ilk sütunsuz yeraltı sarayı olan "Azadlıq prospekti" açılanadək, "Memar Əcəmi-Nəsimi" mənzilində hərəkat "məkik" (çelnok) üsulu ilə təşkil edilirdi. Bundan əlavə, yeni stansiya paytaxtın ən gur yaşayış sahələrindən bir neçəsini - 6-cı, 8-ci, 9-cu mikrorayonların ərazisində nəqliyyat probleminin həllinə köklü təsir edərək, şəhərin şimal-qərb istiqamətində yerləşən Bakı kəndlərinin şəhərə axınında yeniliklər etməklə yanaşı, onların yolunu xeyli qısaltdı. Eyni zamanda şəhər nəqliyyatında, xüsusən də "Gənclik" stansiyası və Qələbə meydanı ətrafında yerüstü ictimai nəqliyyatın işini yüngülləşdirərək əsas yükü öz üzərinə götürdü. Yeni ilin ilk uğurları metropolitenin şəhər sərnişin nəqliyyatındakı rolunu bir daha təsdiq etdi və onun inkişafının zəruriliyini əyani şəkildə göstərmiş oldu.

Bundan başqa 2009-cu ilin dövlət büdcəsində nəzərdə tutulmuş investisiya xərclərindən ayrılmış 57 milyon 250 min manat vəsait hesabına "Azadlıq prospekti" stansiyası müasir avadanlıq və qurğuları ilə tam fərqli dünyaya qapı açdı.

20 YANVARIN 20-ci İLİ

1990-cı ilin 20 yanvarında baş vermiş faciənin, Azərbaycanın azadlığına aparan yolun ən yaxın şahidi olmuş Bakı metropolitenində bu hadisə hər il xüsusi qeyd olunur. Bu dəfə o qanlı günlərin 20 illiyi idi. Metropolitenə tədbirlər yanvarın 15-də Rabitə evində keçirilən yığıncaqla başladı. Xidmət və istehsalat sahələrinin yığıncağa toplaşan nümayəndələri qarşısında metropoliten rəisi Tağı Əhmədov çıxış etdi. O, qeyd etdi ki, zalda yanvar hadisələrinin şahidləri, insanları ölüm meydanından çıxaran, yaralıları daşımaq üçün təcili yardıma çevrilən metronun səhərə kimi işləməsində xidmətləri olanlar var. 20 Yanvar Azərbaycan xalqının tarixinə qara hərflərlə yazılsa da, bu tarix müstəqilliyimiz, azadlığımız yolunda yandırılan ilk yaşıl işıqlardan biri idi və xalqımız o günü tək mətəm kimi deyil, həm də milli oyanış, milli qürur günü kimi qeyd edir. Yığıncaqda 20 Yanvar hadisələrinin canlı şahidlərindən olan rabitə baş elektrik mexaniki Zakir Əliyev çıxış etdi. O, həmin gün oğlu ilə şəhərin müxtəlif yerlərində, Salyan qazarmaları yaxınlığında, Tbilisi prospektində gördüklərindən danışdı. Tunel qurğuları xidmətinin rəisi Rizvan Bayramov Bakı hadisələrindən bir gün əvvəl, yanvarın 18-dən 19-na keçən



gecə ermənilərin Səderəyə hücumu keçməsinə xatırladı. Qeyd etdi ki, Bakı hadisələrinə hazırlıqdan ermənilərin xəbəri vardı və onlar paytaxtdakı qarışıqlıqdan istifadə etməklə Səderəyi ələ keçirmək istəyirdilər. Amma sədəreklilər buna imkan vermədilər. O vaxt Səderəyin müdafiəsinin təşkilində Afıyyəddin Cəlilovun böyük rolu oldu.

Faciənin ildönümü ilə bağlı tədbirlərin davamı mətəm günü "20 Yanvar" stansiyasında ənənəvi tədbirlə davam etdi, sonra metropolitençilər Şəhidlər xiyabanını ziyarət etdilər.

METROPOLİTEN İSTƏNİLƏN HAVA ŞƏRAİTİNDƏ NÜMUNƏDİR

Bu ilin qışı da özünəməxsus problemləri ilə yadda qaldı. Güclü qar və şaxtalı hava şəraiti paytaxtda, eləcə də ölkənin digər ərazilərində böhranlı anlar yaşatsa da, Bakı metropoliteninin fəaliyyətində elə də ciddi fəsadlar törətmədi. Lakin bu soyuqlar əvvəlkilərdən bir qədər fərqli idi. Fevralın 9-da görünməmiş hadisə baş verdi: saat 11.58-də metropolitenin bütün eskalatorları qəfil dayandı. Stansiyalar qəza işıqlarının qalaraq,

alatoran vəziyyətə düşdü. Amma çıxış svetoforlarında işıq vardı. İkinci təkandan sonra svetoforlar da gözlərini yumdular. Həmin vaxt tunel və stansiyalarda dayanan qatarların sayı eyni idi - 12. Ən çətin insanları tunnəldən təxliyyə etməkdə. Lakin metropolitençilərin fədakarlığı, rəhbərliyin vaxtında doğru qərarı sayəsində görülən tədbirlər problemləri aradan qaldırdı. Təcili olaraq bütün sahə boyu qısaqapayıcılar qoyuldu, stansiya işçiləri bütün xidmətlərdən olan həmkarlarının köməyi ilə təxliyyə əməliyyatına başladılar. Qəza işıqları altında tunnəldən 12 minə yaxın sənişin xətasız-belasız çıxarıldı. Özünü pis hiss edənlərə, səhhətində problemlər yarananlara tibbi yardım göstərildi. İki saat ərzində metropolitenin fəaliyyəti dayandırıldı. Hadisədən keçən 2 saat ərzində bütün tunnəldən sənişinlər kənarlaşdırıldı, stansiyalar boşaldı. Hadisələrin araşdırılması bir daha göstərdi ki, metropolitençilər vəzifələrinin öhdəsindən gələ bildilər. "Azərenerji"-nin fəaliyyətində yaranmış problem nəticəsində avtostop 25 qatarı qəfil dayandırmaqla, təkərlərin nallanmasına səbəb oldu. "Nərimanov" elektrik deposunda aparılan yoxlama nəticəsində 14 heyətdə aşkar olunmuş nasazlığın aradan qaldırılması məcburiyyəti yarandı.

SAT SİSTEMLƏRİ TAM FƏALİYYƏTDƏDİR

Martın 1-dən metropolitenə hərəkətin tam olaraq SAT (sürətin avtomatik tənzimlənməsi) sistemi ilə təmin olunmasına keçildi. 250-yə yaxın avtostop demontaj olundu, 400-ə yaxın svetofor söndürüldü. Lakin yeni sistemin fəaliyyətinin ilkin dövründə onların sökülməməsi ehtiyat tədbiri idi. Çünki svetoforlar gecə növbələrində istifadə olunur, təsərrüfat qatarları və digər nəqliyyat vasitələrinin hərəkəti zamanı təhlükəsizliyin təmin edilməsində onlara ehtiyac var idi. Qatarlarda SAT qurğularının fəaliyyətində yeniliklərin tətbiqi ilə bağlı Xarkovun LOT şirkətindən gəlmiş mütəxəssislər də xətlərdə hər hansı bir problemin olmadığını təsdiqlədilər.

VAQONLARDA KONSTRUKSIYA DƏYİŞİKLİKLƏRİ

Hərəkət sürətinin avtomatik tənzimlənməsi ilə avtomatik lokomotiv idarəetmə (SAT-ALİ) sistemə keçidi dövründə qatarların tam nizamlı və qüsursuz olması da vacib idi. SAT (sürətin avtomatik tənzimlənməsi) sistemə daxil olan əsas təhlükəsizlik qurğusu olan "Dartı qüvvəsini kəsən rele" ilə (Rele otklyuçeniya tyaqi - "ROT-1" və "ROT-2" adlı sistemlər) bağlı məsələ hələ 2008-ci ilin dekabrından araşdırılırdı. Rele dartı qüvvəsinin açılması baxımından vacibdir. O, daim qoşulu vəziyyətdə olmalıdır. İş prinsipinə görə, sistemdə hər hansı bir sapma və ya nasazlıq olarsa, rele dartı qüvvəsini kəsir. Bu zaman elektrik qidalanması itir və

maqnitləşmə aradan qalxdıqdan sonra əlaqə açılır.

Bakı metrosunun əsas qatar təchizatçısı olan Mitişşi "Metrovaqonmaş" QSC-dən alınmış yeni qatarların bir qisminə ehtiyat idarəetmənin avtomatik tənzimlənməsi sistemində aşkar olunmuş nasazlığın aradan qaldırılması üzərində gərgin iş xeyli vaxt apardı. Vaqonlar zəmanətli olduğundan təhqiqat nəticəsində üzə çıxmış problemlərin aradan qaldırılması üçün razılığı istehsalçı müəssisə verməli, ya da özü mütəxəssislərini göndərərək, məsələni yerində həll etməli idi.

SAT qurğuları əyləc yolundakı təhlükəsizliyi, qatarlar arasındakı məsafəni, onların bir-birindən uzaqlaşması imkanlarından asılı olaraq, avtomatik tənzimləməni həyata keçirir. Yolun hər hansı bir kəsiyində pozulma halı yaranarsa, dərhal qatarlara əyləc komandası verilir, sürəti lazımi həddə salınır. Qatarlarda ehtiyat idarəetmə sistemə konstruktiv dəyişikliklərin edilməsi zərurəti bundan irəli gəlir. MP (mikroprosessor) sistemli qatarların ehtiyat idarəetmə sistemindəki problemlərlə "Metrovaqonmaş"-ın konstruktör və mühəndisləri tanış olduğdan sonra Bakı metropoliteninin mütəxəssislərinin gəldiyi qənaəti təsdiqlədilər və verilən təklifləri qəbul etməklə yanaşı, problemin həlli yolunu tapdıqları üçün yerli mütəxəssislərə təşəkkürlərini bildirdilər. Konstruksiya dəyişikliklərinin həyata keçirilməsi nəticəsində 54 baş vaqonda problem aradan qaldırıldı.

XİDMƏTLƏRƏ SÜRƏTLİ İNTERNET VƏ TELEKÖRPÜ

Metropolitenin bütün xidmətləri 2010-cu ildə internet şəbəkəsindən sərbəst istifadə etməyə başladılar. İşarəvermə və rabitə xidməti "Nərimanov" elektrik deposu ərazisində yerləşən xidmət və sahələrin hamısının internetə çıxışının təmin etdi. Şəbəkə təkçə rəislərə deyil, bir neçə vacib və aparıcı şöbələrə də verildi. Hər bir sahə öz sahəsinə aid avadanlıq və digər texniki vasitələri daha asanlıqla axtarmaq, ən yaxşısını və ən sərfəlisini seçmək, beynəlxalq əlaqələri qurmaq, dünya metropoliteni sistemində baş verən hadisələri yaxından izləmək imkanı əldə etdi. Eyni zamanda qarşıya çıxan məsələləri operativ həll etmək, lazımi müşavirələrin gedişini canlı təşkil etmək məqsədilə xidmət rəisləri arasında internet vasitəsilə telekərpü də quruldu. Bu da işin daha səmərəli təşkili-nə yol açdı.

DEPODA VƏ TUNELLƏRDƏ ETİBARLI RADİORABİTƏ

Hərəkətin təhlükəsizliyi, etibarlı və səmərəli xidmətin səviyyəsinin artırılması məqsədilə "Nərimanov" elektrik deposunda qatarların manevretməsi zamanı radorabitədə yaranan boşluqların aradan qaldırılması üzrə

tədbirlər həyata keçirildi. Bununla da manevretmə zamanı stansiya növbətçisinin işində yaranan nöqsanlar və maneələr götürüldü. Başlıcası bu idi ki, qatar dispetçerinin maşinistlərlə radorabitəsi təmin edildi. Bu əlaqə enerji təminatından asılı olduğundan, onun verilişi kəsilərkən itirdi. Rabitənin keyfiyyətinin yaxşılaşdırılması, ən vacibi, bu rabitənin fasiləsiz təmin edilməsi üçün yeni layihə üzərində işlər başladı. Rabitənin sabit cərəyanla təmin edən avadanlıqlar, xüsusən də yeni tipli və güclü 16 UPS alındı. Tunellərdə dalğaötürücülərinin dəyişdirilməsi prosesi davam edirdi.

YENİ TIPLİ VAQONYUYAN

Metronun vaqon parkının genişlənməsi, texnoloji yeniliklərin tətbiqi ilə yanaşı, qatarlara göstərilən texniki xidmət, sanitariya və profilaktik tədbirlər də dövrün tələbinə çevrilmişdi. Vaqonların görkəmi sərnişinlərə xidmətin ayrılmaz tərkib hissəsidir. Təmizliyin təmin edilməsi məqsədilə yeni tipli vaqonyuyan qurğunun "Nərimanov" elektrik deposunda quraşdırılması əlamətdar hadisə oldu. Finlandiyanın 40 illik biznes fəaliyyəti olan "Tammermatik" şirkəti bu sahədə Avropada öncül şirkətlərdəndir. İstənilən

coğrafi mühit, hava və sanitariya şəraitində belə qurğunun fəaliyyəti nəticəsində vaqonlarda hətta zərər qədər də ləkə qalmır, onların səthinə hansısa aşılama zərər vurmur. Yuyulma zamanı dəfələrlə sınaqdan çıxarılmış xüsusi kimyəvi maddələrdən, şampunlardan istifadə olunur. Avadanlıq vaqonların qardan təmizlənməsi, ilkin olaraq, temperaturunun aşağı salınması, yuma və hava kütləsi ilə qurutma, mühərrikləri idarə blokundan və təmizləyici vasitələrin çəkilməsi üçün



mərkəzləşdirilmiş qurğudan ibarətdir. Bura suyun dövriyyəsinə təmin edən cihaz da əlavə edilir. Modulun xarici təbəqəsi poladdan hazırlanıb və ona epoksid əsaslı rəng vurulub. Ötürücülər və yuyucular, suyun dövriyyəsinə təmin edən çoxqatlı süzgeç sistemi paslanmayan poladdandır.

Qatar saatda 1,5-2,4 km sürətlə məntəqə tağını keçərkən ona kimyəvi məhlullar, o cümlədən şampun vurulur və yuyucu vasitələrin hopması üçün bir neçə dəqiqə belə qaldıqdan sonra vaqon irəli hərəkətə başlayıb 10 m məsafə qət edir. Yuma 6 kranla altdan, üstədən isə 2 fırça vasitəsilə yerinə yetirilir. Sonra proses təkrarlanır. Axırncı mərhələdə xüsusi havavuran fenlər işə düşür. 6 mühərrikli fen quruducu deyil, suqovucu kimi fəaliyyət göstərir.

Qurğuda ekoloji məsələlərə xüsusi diqqət yetirilib. Avadanlıq bərpa olunan bioloji sistemlə təchiz edilib, qənaətcildir. Biojet sistem sayəsində istifadə olunan suyun 90 faizi bərpa olunaraq, təkrar istismara verilir. İstifadə olunmuş kimyəvi tərkibli, qumlu, çirkli su bir neçə mərhələdən keçməklə təmizlənir.

RELS-QAYNAQ SEXİNƏ TƏZƏ YOL

Rels-qaynaq sexinin fəaliyyətə başlaması ilə ona tələbatın yüksək olması üzə çıxdı. Sahənin iş həcminin artması depo yollarında təsərrüfat qatlarının manevr işinin təşkilinə yenidən baxılması tələbini araya gətirdi. Manevr edən qatarlar rels qaynaqçıların işinə mane olurdu, işin qızgın vaxtında onları əl saxlamağa məcbur edirdi. Bu da yolun əsaslı təmir işlərinin sürətinə mənfi təsir göstərirdi. Buna görə də "Bakmil" stansiyasının qarşısından (36-cı dalan yolu) avtomotonaqliyyat xidmətinin avtomobil parkına kimi uzunluğu 350 metrə yaxın olan yeni yol çəkilməsi qərara alındı.

YAP YASAMAL TƏŞKİLATININ İLDÖNÜMÜ

Yasamal Rayon İcra Hakimiyyəti binasının akt zalında Yeni Azərbaycan Partiyasının Yasamal rayon təşkilatının 17 illiyinə həsr olunmuş tədbir keçirildi. Tədbirə təşkilatın sədri Fikrət İsmayılov, idarə heyətinin üzvləri, Yasamal Rayon İcra Hakimiyyətinin başçısı İbrahim Mehdiyev, Bakı metropoliteninin rəisi Tağı Əhmədov və rayon müəssisələrinin, ali məktəblərinin nümayəndələri qatılmışdılar.

İclası açan təşkilatın sədri F.İsmayılov Azərbaycan xalqının milli maraqlarının, dövlətçilik ənənələrinin qorunmasına xidmət edən ümummilliy lider Heydər Əliyevin adı ilə bağlı olan Yeni Azərbaycan Partiyasının ölkənin həyatında əvəzsiz rol oynadığını qeyd edərək, partiyanın yaranma tarixindən danışdı. Tədbirdə YAP-ın sıralarına yeni üzvlər qəbul edildi.

Çıxış edən Tağı Əhmədov tədbir iştirakçılarında metropoliədə YAP özəyinin yaranma tarixindən məlumat verərək bildirdi ki, bu təşkilat 1997-ci il yanvarın 28-də yaranıb və elə ilk günlərdən ulu öndər Heydər Əliyevin ideyalarının həyata keçirilməsi istiqamətində fəaliyyət aparıb, hazırda isə onun müəyyən etdiyi siyasi-iqtisadi kursu davam etdirən dövlət başçısı İlham Əliyevin daxili və xarici siyasətini dəstəkləyir.

JURNALİSTLƏRLƏ NÖVBƏTİ GÖRÜŞ

Yeni Azərbaycan Partiyasının mərkəzi inzibati binasında keçirilən mətbuat konfransında jurnalistlər öz sorğuları üçün daha çox metropoliten rəisini hədəf etməyi xoşlayırlar. Ona görə ki, metropoliten bütün əhalinin həyatına, məişətinə daha çox nüfuz edən bir sahədir və bu gün onun işi həyatımızın ritmini təmin edir. Həm də Tağı müəllimin özü də kifayət qədər ünsiyyət sevən adamdır və ağıllı suallar verməyə qadir, məntiqi düşünməyi bacaran qələm sahibləri ilə saatlarla yorulmaq bilmədən söhbət edə bilər. Amma səviyyəsi verdiyi sualdan bəlli olan jurnalistlərlə dialoqlardan qaçan metropoliten rəisi bəzən emosiyalarını da çətinliklə cilovlayır.

YAP mərkəzi qarargahında növbəti mətbuat konfransında jurnalistlər qarşısına çıxan metropoliten rəisi girişsiz, müqəddiməsiz suallara keçməyi təklif etdi: *"Hamınızın metropoliten barədə kifayət qədər olan bilgilərinizə nə isə əlavə edə biləcəyimi güman etmirəm"*.

İlk sual həmin ərəfədə Moskva metrosundakı partlayış hadisələri ilə əlaqədar olaraq təhlükəsizlik məsələləri barədə idi. Məsələ ilə əlaqədar bildirildi ki, metropoliten müharibə şəraitində olan bir ölkənin ərazisində yerləşən strateji obyekt olduğu üçün, orada təhlükəsizlik məsələləri daim diqqət mərkəzində saxlanılır. Moskvada baş verən sonuncu hadisə Bakı metropolitençilərini də əlavə təhlükəsizlik tədbirləri görməyə məcbur edib. Polis yoxlamalarının səmərəsini artırmaq üçün daşıma həcmi böyük olan stansiyalara sərnişin axını bir qapıdan qəbul olunur. Bu, polislərə detektor cihazı ilə daha rahat işləmək imkanı verir. Doğrudur, burada 100 faizlik səmərədən söhbət gedə bilməz. Gün ərzində metrodan istifadə edən 650 min sərnişinin hamısını yoxlamaq mümkün deyil. Təəsüf ki, başqa çıxış yolu yoxdur.

Jurnalistlər dərinözüllü stansiyalarda ikinci keçidlərin tikilməsi məsələsinə də toxundular. Bildirildi ki, bu məsələ perspektiv planda var, cari ildə nəzərdə tutulmasa da gələcəkdə "İçərişəhər" "Sahil", "Nizami", "Elmlər Akademiyası" stansiyaları ikinci girişlərlə təmin olunmalıdır. Onların layihələri də hazırdır.

Metropolitenin perspektiv inkişafı barədə suala T.Əhmədov müxtəlif variantlı planların müzakirə edildiyi və hələlik konkret bir variant üzərində

dayanılmadığından bu barədə danışmağın mənasız olduğunu bildirdi. Hazırda 3 stansiyada tikinti işləri aparılır. Onlar şərti olaraq "Əcəmi -2", "Avtovağzal" və "Azadlıq prospekti" stansiyasından sonrakı "Müşfiq" (indiki - "Dərnəgül") stansiyalarıdır. "Əcəmi-2" stansiyasından başlanğıc götürən yeni xətt mövcud xətlərdən tunellərinin diametrinin böyüklüyünə görə fərqlənir. Stansiyalar isə 7 vaqonlu qatarların qəbuluna görə planlaşdırılacaq.

Metropoliten rəisi "Əzizbəyov" (indiki - "Koroğlu") stansiyasının yerüstü vestibülünün yenidən qurulması, dövlət investisiya vəsaitinin təyinatı üzrə sərf olunması, qatarların hərəkəti zamanı səs-küyün və vibrasiyanın azaldılması üçün uzun ölçülü relslərin tətbiqi, tunnel tikintisində istifadə olunacaq yeni texnikanın səmərəli işi barədə jurnalistləri maraqlandıran suallara cavab verdi.

Gediş haqqının qaldırılması məsələsinə gəldikdə isə bu dəfə də T.Əhmədov dəfələrlə dediklərini təkrar etməli oldu: "Biz sərnişindəşimanın mayaya dəyəri barədə məlumatı hər rübdə Tarif Şurasına təqdim edirik, qiymətin dəyişdirilməsi isə həmin şuranın səlahiyyətindədir."

METROPOLİTENÇİ İLK DÖVLƏT MÜKAFATÇILARI SIRASINDA

Bu il ölkədə ilk dəfə inşaatçılar günü qeyd olundu. 2009-cu il dekabrın 16-da Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyevin imzaladığı sərəncamla hər il aprelin 10-u "İnşaatçılar günü" - peşə bayramı kimi təsdiq olunub. Bayram ərəfəsində ölkə başçısı bu ağır və məsuliyyətli peşənin öncüllərindən bir neçəsini mükafatlandırdı. Dövlət rəhbərinin 2010-cu il aprelin 9-da imzaladığı sərəncamla mükafatlandırılanlar arasında bir metropolitençi də var idi. Ölkə başçısı Tikilən Bakı Metropoliteni Müdiriyyətinin rəisi Arif Rəsulov "Tərəqqi" medalına layiq gördü.



MDB-də BƏNZƏRİ OLMAYAN LAYİHƏ: OPTİMAL TƏHLÜKƏSİZLİK ŞƏBƏKƏSİ

Moskva metrosunda törədilmiş qanlı terror hadisəsi bütün dünyada əks-səda doğurdu. Dünyanın yeraltı yollarında və Bakı metrosunda təhlükəsizliyin təmin olunması yenidən gündəmə gəldi. Bakı metropolitenində 22 stansiyaya sənişinlər ümumilikdə 37 girişdən daxil olurdu. Stansiyalardakı mühəndis- texniki qurğuların (eskalatorların, yolayırıcı qurğuların və s.) işinə, qatarların hərəkətinə fasiləsiz nəzarət etmək, qatarların hərəkətini və sənişin axınıni tənzimləmək, təhlükəsizliyini təmin etmək, baş verə biləcək hər hansı hadisənin operativ surətdə qarşısını almaq, stansiyaların vacib obyektlərinin mühafizəsini təmin etmək üçün metropolitendə hələ 2000-ci ildə videomüşahidə sistemi tətbiq edilirdi. 2009-cu ilin əvvəlində bu sistemdə əsaslı yenidənqurma işləri aparılmışdı, yeni rəqəmli videokameralar tətbiq olunmuşdu, "Mərkəzləşdirilmiş videomüşahidə şəbəkəsi" yaradılmışdı. 2010-cu ildə Bakı metropolitenində 310 ədəd Koreya istehsalı olan videokamera var idi.

10 kanallı transmitterlər vasitəsilə hər stansiyadan 10 ədəd videokameranın videogörüntüsü "Mərkəzləşdirilmiş videomüşahidə şəbəkəsi"yə ötürülür ki, bu da istənilən vaxt metropoliten, hərəkət xidməti rəhbərliyinə və Bakı metropoliteninin mühafizəsi üzrə polis şöbəsi rəisinə görüntüləri canlı izləmək imkanı yaradır. Bununla belə ölkə başçısının tapşırığına əsasən, metropolitendə təhlükəsizlik sisteminin daha da təkmilləşdirilməsinə və ən yeni texnologiyaların tətbiqinə məhz 2010-cu ildən başlandı. Müqavilə üzrə bu iş Türkiyənin "Ekin" şirkətinə tapşırıldı. Girişdən çıxışa qədər stansiyaların hər bir sahəsinin görüntü dairəsinə düşməsi, nəzarətə alınması, ötürücülərin görüntü keyfiyyətinin yaxşılaşdırılması qarşıya məqsəd kimi qoyuldu.

Rabitə evində yaradılacaq "fövqəladə hallar mərkəzi"yə gələn görün-



tülərə operatorlar nəzarət etməli idi. Operatorlara istənilən vaxta nəzarətlə yanaşı, videokamera görüntüsünü böyütmək, yaxınlaşdırmaq və bunu canlı müşahidə etmək imkanı yaradılmalı idi.

VAQONLARDA VİDEOMÜŞAHİDƏ

2010-cu ildə vaqonlarda videomüşahidə sistemi quraşdırılmasına başlandı. Hər vaqona 4, qatara isə 20 videomüşahidə qurğusu yerləşdirilmək nəzərdə tutulurdu. Videokameraların quraşdırılmasından savayı, onların şəbəkəyə qoşulması, vaqonlarda rəqəmli videokameraların tətbiqi, canlı görüntülərin müşahidə olunması, görüntülərin 30 gün ərzində arxivləşdirilməsi və bu məqsədlə şəbəkə və mərkəzi serverin qurulması, stansiyaların giriş və çıxışlarının tam əhatə dairəsinə salınması nəzərdə tutulurdu. İşin ən mürəkkəb məqamı 80 km/saat sürətlə hərəkət edən qatardan görüntünün alınması və ötürülməsidir. Həmçinin metropoliten yol-





larının mürəkkəbliyini, eniş-yoxuşluğunu, döngələrin say çoxluğunu, tunellərdə müxtəlif avadanlıqların yerləşdiyini, yüksək gərginlikli kablərin mövcudluğu tuneldə uzaq məsafədən görüntünün ötürülməsini həddindən artıq çətinləşdirirdi. Görüntünün ötürüləcəyi məsafələrdə quraşdırılan xüsusi qəbuledicilər dünyada ən müasir avadanlıqlar hesab olunur.

20 İLDƏN SONRA 5 XƏTT VƏ 76 STANSIYA

Ölkə başçısının 2008-ci ildə imzaladağı sərəncama əsasən, Bakı metropoliteninin inkişafı üzrə perspektiv planın hazırlanması sadəcə olaraq yeraltı yollar şəbəkəsinin inkişafına yönəlməyib, bu plan ictimai nəqliyyatdakı köklü problemlərin aradan qaldırılmasına təkan verməli idi. Şəhərin baş planının, nəqliyyat infrastrukturunun digər qanadları ilə bağlı konkret layihələrin, ələlxüsus da kompleks şəkildə küçə-yol şəbəkəsinin olmaması işi daha dərin təməllərdən qurmağa məcbur edirdi. Elan olunmuş tenderin nəticəsində fəaliyyətə başlamış konsorsiuma daxil olan Fransanın "SYSTRA" şirkətinin öhdəliyinə xətlərin perspektiv sxemi üzərində iş düşmüşdü. Şirkət 2030-cu ilə qədər metropoliten şəbəkəsinin genişləndirilməsi - yeni xətlərin əlavə olunması və mövcud xətlərin genişləndirilməsi planını təqdim etməli idi. Layihə iki fazadan ibarət idi. Başa çatmış birinci mərhələdə sosial-iqtisadi tədqiqat aparılıb, məlumatlar toplanaraq araşdırılıb, əsas hərəkət tələbləri müəyyənləşdirilərək, ehtimallar işlənib. İkinci hissəyə artıq metronun perspektiv planının təhlili daxil edilib. Bunun üçün də yenə müvafiq məlumatlar toplanıb, əhalinin məskunlaşma istiqamətləri, demoqrafik inkişaf, coğrafi, iqlim, seysmologiya, topo-geo-imkanlar öyrənilib, texniki tədqiqatlar və araşdırma işləri görüldü, daha bir neçə istiqamətdə işlər davam etdirilirdi.

Bu şirkətin ilkin hesabatı əsasında artıq bir dəfə Bakı Metropoliteni İdarəsinin rəisi Tağı Əhmədovun sədrliyi ilə 14 variant arasından seçilmiş 4 ssenarinin təqdimat mərasimi 2009-cu ilin sonlarında Parisdə olmuşdu. Həmin işgüzar mübadilənin nəticəsində edilən dəyişikliklərlə 2-ci ssenari daha məqbul sayılaraq, ölkənin və şəhərin müvafiq qurum rəhbərliyinin təmsilçiləri və mütəxəssislərinin iştirakı ilə Bakı Metropoliteni İdarəsində

yekun müzakirəyə təqdim edilmişdi. Tədbirdə metropolitenin rəisi Tağı Əhmədov, rəisin müavini, tikilən metropoliten müdiriyyətinin rəisi Arif Rəsulov və baş mühəndis Elbrus Muradovla yanaşı, nəqliyyat nazirinin müavini Musa Pənahov və şəhərin baş memarı, eləcə də Nazirlər Kabinetinin nəqliyyat və tikinti ilə əlaqədar şöbələrinin, İqtisadi İnkişaf Nazirliyinin aparıcı mütəxəssisləri, "Azertunelmetrotikinti", Dövlət Şəhərsalma və Arxitektura Komitəsinin, "Bakıdövlətlayihə" İnstitutunun rəsmiləri, habelə konsorsiuma daxil olan Fransanın "Systra", Çexiyanın "Mott MacDonald" və Koreyanın "Saman" şirkətlərinin texniki işlər üzrə layihə meneceri Livi Şoava və layihə hesabatını təqdim edən əlaqələndirici və məsləhətçi GGİ şirkətinin rəhbəri Boris Qureviç iştirak edirdi.

Müzakirələr gərgin və maraqlı keçdi. Bəzən yerində olan təkliflər də səsləndi. Layihədə hər kəsi maraqlandıran əsas məsələ paytaxtın inkişaf istiqamətlərinin nəzərə alınması idi. B.Qureviç ona təqdim olunmuş sxemlər ətrafında izahat verdikdən sonra, Bakının 20 ildən sonrakı mənzərəsinin necə qurulacağını anladı:

- Vəziyyəti təhlil edərkən paytaxtın inkişaf istiqamətlərini əsas götürmüşük. 20 il ərzində şəhər mərkəzində olan istehsal müəssisələri, zavodlar kənarə köçürüləcək və yerində yaşayış sahələri salınacaq. Nəqliyyat modeli də artıq tərtib olunub. Təklif olunan iki başlanğıc yeni xəttin əsas mənzillərini heç bir nəqliyyat vasitəsi birləşdirmir. Eyni zamanda Statistika Komitəsinin təqdim etdiyi məlumat və ümumi qaydalara görə, ona əlavə olaraq, burada bəzi xətlər də ola bilər və bu, 15 faizlə götürülüb. Ümumiyyətlə, layihə üzərində çalışarkən biz 30 ölkənin təcrübəsini öyrənmişik. Məsələn, burada Tokioda buraxılan səhvləri təkrar etməməliyik. Orada metro 5 səviyyəlidir, amma bununla belə, bəzi stansiyalarda yüklənmə aradan qaldırılmayıb. Yeri gəlmişkən, işin əvvəlində, metronun hətta 5 qatlı layihəsi gündəmdə idi. İndi isə 2 səviyyəlidir - bu, daha səmərəli, həm də qənaətcil layihədir.

Layihədə dünya praktikasına əsaslanan və 6 meyar və 20-dək meyar ünsürü süzgəcindən keçirilən qiymətləndirmə aparılıb. Hərəkət vaxtı sərnişinlərin rahatlığı ən vacib məsələdir. Bu mənada şəhərin əhatə dairəsi və onun əlverişliyi, effektivliyi ümumi qiymətləndirmənin 40 faizini təşkil edir. Tikintinin və metronun qiymətinə əsaslanan ehtimal qiymətləndirmə 20 faizlə təqdim olunub. Layihənin şəhərsalma işlərinə xeyri və inteqrasiya məsələlərinə təsiri 15 faizlə götürülüb. Texnoloji imkanlar və avadanlıqlarla təchizatı - istismar və inşaat riskləri 10, nəhayət, paytaxtın əsas hərəkət qovşaqları və digər yaşayış məntəqələri ilə əlaqəsi 5 faizlə nəzərə alınır. Hər yeni xətdə bir depo planlaşdırılıb. Digər ölkələrin təcrübəsi ilə bağlı sualları cavablandıran B.Qureviç qeyd etdi ki, bəzi ölkə-



lərdə hər xəttin başlanğıc və son mənzillərində depolar olur. Məsələn, Seul metrosunda olduğu kimi. Lakin bu, həm bahalı layihədir, həm də xətlərin uzunluğundan asılıdır. Təqdim olunan xətlər 20-25 km olduğundan bir depo kifayət edir.

Boris Qureviç 2-ci ssenarinin seçilməsinin ən doğru qərar olduğunu sxemlərlə göstərdi. O, əvvəlcə görülən işlər barədə məlumat verdi. Konsorsium fəaliyyətinin ilk dövrdən başlayaraq, mövcud vəziyyətdə nəqliyyat modelini işləyib. Bütün mümkün məlumatlar toplanılıb. Bura metropoliten, avtobus və özəl sektor nəqliyyatı barədə məlumatlar daxil edilib. Bundan savayı, metrodan və avtobuslardan istifadə edən sərnişinlərdən ən çeşidli bilgiler alınıb. 2 həftə ərzində 20 mindən artıq respondentin fikirlərini öyrənilib. Bakının müxtəlif ərazilərində yaşayan sakinlər və mənzil-istismar idarələrinə qədər bütün aidiyyəti müəssisə və idarələrdən informasiyalar, texniki məlumatlar alınıb. Günün mənzərəsi isə belədir: "Neftçilər - 28 May" mənzili metronun ən çox yüklənmiş hissəsidir. Artıq bu gün burada vəziyyət olduqca gərgindir. Tədbir görülməsə, 2016-cı ilə vəziyyət ən kritik həddə çatacaq.

Avropa standartlarına görə, əsas stansiyalarda gur saatın yüklənmə normativi 37900 sərnişindir və 2016-cı ildə 48 mini keçəcək. 2030-cu ildə isə bu hədd 80 mini də adlayacaq. Bu səbəbdən metronun inkişaf

perspektivlərində ilk növbədə məhz bu mənzilin ifrat yüklənməsinin qarşısının alınması vacibdir.

Əhalinin artımı ilə bağlı fikirlər şəhər rəsmilərini qane etmədi. Onlar əksinə, əhalinin sayının bir qədər reallığa uyğun olmadığını, həmçinin artıq əvvəlki illərdən fərqli sabitləşmə dövrünün başladığını, gələcək perspektivdə isə artımın göstərilən həddə olmayacağını iddia etdilər. Konsorsiumun nümayəndələri hesablamaların ümumi qəbul edilmiş əsaslara söykəndiyini və cüzi xətlərlə sərnişin axınına təsir edəcək amillərə söykəndiyini göstərdilər. Burada həm də şəhərin digər ictimai və fərdi nəqliyyat vasitələrinin yaxın gələcəkdəki mənzərəsi də hesablanıb. Şirkət təmsilçiləri bundan əlavə əsrin əvvəlində paytaxtda əhali və sərnişin daşıma ilə bağlı dövlət sifarişi əsasında Yaponiyanın "JICA" firmasının apardığı tədqiqatları da dərinlən öyrəndiklərini bildirdilər.

Layihədə göstərilir ki, təhlükəsizlik və rahat gediş nöqtəyi-nəzərindən normativ bir kv.m-ə 6 sərnişindir. Bir nümunəni gətirmək lap yerinə düşər: "Azadlıq prospekti"nin istismara verilməsi "Gənclik" stansiyasının yükünü 10 min sərnişinə qədər azaldıb. Bununla belə vəziyyəti hələ tam normal saymaq olmaz.

Konsorsium mövcud 2 xəttin genişləndirilməsi ilə yanaşı, 3 yeni xəttin də layihəsini təqdim edib. Son versiyada 15 stansiyalıq yeni Bənövşəyi xətt Suraxanıdan başlayaraq "Xalqlar dostluğu"ndan keçməklə Keşlədə Mavi, "Xətai"də isə mövcud xətlərdən biri ilə kəsişib Bakı limanına, oradan Heydər Əliyev Sarayı, Füzuli meydanı, İdman-Konsert Kompleksi və 3-cü mikrorayon dairəsinə doğru yol alıb, "Memar Əcəmi"də mövcud xətlə kəsişdikdən sonra avtovağzal, Biləcəri və Xırdalan istiqamətində hərəkət edəcək.

Keşlədə Bənövşəyi xətlə kəsişən 13 stansiyadan ibarət Mavi xətt isə "Mehdiyev" və "Bəşir Bünyadov"dən başlayır. "Qara Qarayev"dən Yeni Yasamala doğru hərəkət edən bu zolaq Keşlədən sonra "Gənclik" və Teymur Əliyev küçəsinə yönələcək, Bənövşəyi xətlə, sonra "İnşaatçılar"-da mövcud xətlə kəsişdikdən sonra son stansiyaya istiqamət alacaq. Konsorsium tikintiyə məhz "Avtovağzal-Memar Əcəmi-2" istiqamətindən başlamağı təklif etdi. Qeyd edilən istiqamətlərdə başlanan iş 5 il ərzində "Neftçilər-28 May" mənzilinin sərnişin yükünü azaltmalıdır. Keşlədə kəsişənə qədər Bənövşəyi və Mavi xətlər bir xətt kimi inkişaf edərək sonrakı 5-10 il ərzində isə bir-birindən ayrılmalıdırlar. Layihədə "28 May" və "Cəfər Cabbarlı" stansiyaları metronun dayaq nöqtəsi kimi götürülüb. 3 xətt burada kəsişməlidir.

Yeni xətlərdən Mavi və bir də layihənin sonbeşiyi olan Sarı xətlər bu məntəqədən keçməyərək və şəhərin şimal-cənub hissələrini birləşdirməlidir. Yeri gəlmişkən, Sarı xətt Səbaildən başlayaraq Binəqədiyə qədər

uzanmalıdır. 11 stansiyalıq mənzildə Yenişəhər, Bayılı keçib, "İçərişəhər" və "Nizami" stansiyalarında mövcud, Heydər Əliyev adına İdman Konsert Kompleksində Bənövşəyi və Teymur Əliyevdə Mavi, "Azadlıq prospekti"ndə yenə indiki xətlərlə kəsişəcək, sonra Rəsulzadə və Binəqədiyə istiqamətlənəcəkdir.

Bu layihəyə görə, 20 il ərzində tikiləcək şəbəkə 53 stansiyanı əhatə edəcək və uzunluğu 84,3 km olmalıdır. 42 faizi mərkəzi əraziləri əhatə etməklə hər xəttin digər 4 xətlə kəsişməsi planlaşdırılırdı.

Metropoliten rəisi Tağı Əhmədov qeyd etdi ki, yeni xətlərdə dünya standartlarına uyğun 7 vaqonlu qatarlar hərəkət edəcək, tunelin 5,80 m diametri, stansiyalar isə əsasən yeraltı olacaq.

Müzakirələr vaxtı ilk növbədə bütün xətlərin əsasən şəhər mərkəzindən keçməsi araşdırıldı. Şəhərin bütün istiqamətlərində metropolitenin sərfəli olması baxımından vacibdir. Xüsusən dəniz vağzalı ilə bağlı kiçik mübadilədə məlum oldu ki, bu da vacib nəqliyyat sektorlarının hamısının əhatə olunması, həmçinin şəhərin gələcək inkişaf strukturunda dənizkarı istirahət mərkəzinin əhəmiyyəti ilə bağlıdır.

Ən maraqlı cəhətlərdən biri də yeni xətlər də daxil olmaqla layihənin Bakının bütün iri prospekt, küçə və magistral yollarını, həm də qovşaqlarını nəzərə almasıdır.

Yeni xətlərlə bağlı "Azərtunelmetrotikinti" SC-nin də təklifləri var idi. Qurum "Memar Əcəmi" stansiyası yaxınlığındakı keçid stansiyasının "Gənclik"lə birləşdirilməsini və xəttin Babək prospekti-"Xalqlar dostluğu" stansiyası istiqamətində inkişaf etdirilməsini təklif etdi.

Əlbəttə, mövcud xətlərin inkişafını da unutmamaq olmaz. Bu baxımdan "Xətai" stansiyasının Nobel prospekti istiqamətindən "Həzi Aslanov"a, oradan köhnə və təzə Günəşliyə uzanması da qızğın müzakirəyə çevrildi. Bir qrup mütəxəssis məhz bu istiqamətdəki 5 stansiyanın inşasının mövcud "Həzi Aslanov-İçərişəhər" xəttinin yükünü azaltmaq iqtidarında olduğunu iddia etdi. Həqiqətən də bu məsələ ətrafında da düşünməyə dəyər. Təbii ki, inşası birinci növbədə planlaşdırılan iki yeni xətlə bu zolağın da tikintisinə başlanması problemlərin həllinə doğru real addım idi. Texniki-iqtisadi əsaslandırma (TİƏ) və ağır hidrogeoloji şəraitə əsas gətirib, "Xətai-Həzi Aslanov" xəttinin tamamlanması üçün 11 il vaxt sərf olunacaq" ifadəsini işlədənlərə metropoliten rəisi "bu, sovet normativləri idi, indi standartlar başqadır" cavabını versə, layihənin optimal olduğunu vurğuladı.

Tağı Əhmədov əvvəllər səsləndirdiyi bir təklifi yenidən dilə gətirdi. O, Yeni Günəşlidə tamamlanması nəzərdə tutulan xəttin hazırda inşaat işləri davam etdirilən "Müşfiq" və layihələndirilən "Ziya Bünyadov - Böyük Şor-Əzizbəyov" qolu ilə birləşdirilməsini və bununla da dairəvi xətt üzrə hərəkətin yaradılmasını vacib saydı. T.Əhmədov Moskvanı da nümunə

çəkərək, həm də sənişin axını və rahatlığı baxımından bunun əksinə, daha səmərəli olduğunu əsaslandırdı. Eyni zamanda, bu, sənişinə də hərəkət sərbəstliyi verir, o, öz optimal yolunu seçmək imkanı qazanır. Həqiqətən də böyük və kütləvi yaşayış sahəsini əhatə edən bu istiqamətdə deyək ki, "Əzizbəyov" istiqamətində olan kənd və qəsəbələrlə, şimal istiqamətindəki ərazilərlə əlaqə bu minvalla daha da yaxşılaşdırılır.

Suraxanıda nəzərdə tutulmuş stansiyanın layihədən çıxarılması təklifi də səsləndi və qeyd etdiyimiz TİƏ və işçi layihələrinin keçmiş normativləri ilə belə əsaslandırıldı ki, bu, ərazinin coğrafi, geoloji xüsusiyyətlərinə uyğun gəlmir. Bu fikir ətrafında gələcəkdə - iş prosesi start götürdüyü zaman yekun qərar verilməsi uyğun sayıldı.

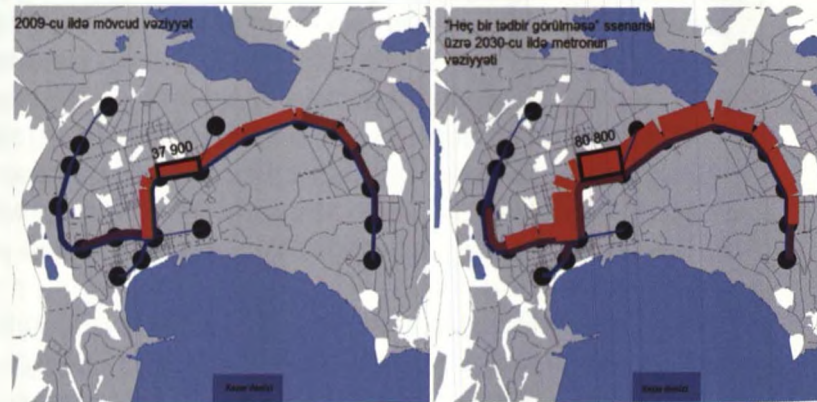
Müzakirə olunan məsələlər içərisində stansiyaların və yeraltı yolların inşası zamanı kommunikasiya xətləri, vacib obyektlərin, tikililərin nəzərə alınması məsələsi də gündəliyə çıxarıldı. Layihəçilər də bu məsələdə optimal qərarlar veriblər. Hələlik təklif olunan ərazilərdə problem görünmür və ərazilər ya metropolitenin əvvəlki perspektiv layihəsində olanlar, ya boş sahələr, ya da ətraf tikililərə maneə törətməyənlərdir.

Stansiyaların yerləşməsi də ayrıca müzakirə olundu. Həm metropoliten, həm də konsorsium rəsmiləri qeyd etdilər ki, stansiyaların yerində bəzi dəyişikliklər və düzəlişlər edilə bilər. Bu mənada nəqliyyat nazirinin müavini Musa Pənahovun yeni xətdəki Mərkəzi bankın yaxınlığına düşən stansiyanın Təzə bazar istiqamətində yerdəyişməsi təklifi maraqlı doğurdu və bunun mümkünlüyü müzakirə zamanı üzə çıxdı. Çünki Mərkəzi bankın yaxınlığında "28 May" və "Cəfər Cabbarlı" keçid stansiyaları var.

Arif Rəsulov qeyd etdi ki, stansiyaların yerləşmə məntəqələri şərti göstərilib və mütləq deyil. TİƏ və işçi layihələr işlənəndə, qarşıya çıxan məsələlər operativ qaydada həllini tapacaq və bura stansiyaların yerləşəcəyi ərazilərin, qismən də olsa, dəyişdirilməsinin mümkünlüyü də daxildir. Ən vacibi, layihənin əsas istiqamətlərinin təsdiq olunması və konkret işə başlanmasıdır. Elə bütün iclas iştirakçıları da bu fikirdə idilər. Çünki metro-



"Heç bir tədbir görülməse" ssenarisi üzrə 2009-2032-ci illərdə şəhərin plk saatlarında metropolitəndə sənişindəşmanın vəziyyəti



politenin inkişafı paytaxtımızın nəqliyyat problemlərini daha operativ və səmərəli şəkildə həll olunmasına kömək edər, həmçinin şəhər əhalisinin rahatlığına xidmət göstərə bilər. Bundan savayı, bu günlər daha çox gündəmə gətirilən bir məsələni də unutmamaq olmaz. Bu da təhlükəsizliklə bağlıdır. Stansiyaların ifrat yüklənməsinin aradan qaldırılması ilə nəzarətin optimallaşdırılması, problemlərin azaldılması, mümkün yeni texnologiyaların tətbiqi baxımından da vacibdir. Eyni zamanda, sənişin axınının sabitləşib normativlərə uyğunlaşdırılması həm də metropolitenin inkişafı, daha da modernləşdirilməsi, stansiyalara çəkilən əlavə xərclərin azalması, ən əsası, xidmət mədəniyyətinin yüksəldilməsinə yaranan şərait üçün əhəmiyyətlidir.

Şəhər rəsmiləri paytaxtın müşkül məsələyə çevrilmiş yeni baş planı təqdim edəcəklərini və onun da öyrənilməsinə vacib saydılar.

Şəhərdə əhalinin axın və yerdəyişmə istiqamətləri çox şeyi həll edir. Bu mənada maraqlı məqamlardan biri Abşeron yarımadasının "amfiteatr" adlandırılan sıx məskunlaşma zolağı və bunun layihədə əksini tapıb-tapmaması da müzakirə olundu. Belə məlum oldu ki, bu məsələ də maksimum nəzərə alınıb. Çünki xətlər əsasən horizontal istiqamətlidir və bu da şəhərin bir kütləvi sıxlıq məkanı ilə digərini yetərinəcə əlaqələndirir. Tam fərqli Sarı xətt isə bu birləşmənin şərq-qərb ayırıcı, həm də şimal-cənub birləşdirici zolağı kimi bütün layihəni tamamlayır. "Azərtunelmetrotikinti" bu xətt üzərindəki "Nizami" keçid stansiyası əvəzinə "Beşmərtəbə" ərazisində yeni stansiyanın tikintisini təklif etdi.

İclasda layihəçilərə yeni kompleks nəqliyyat modeli, küçə-yol şəbəkəsini öyrənmək təklifi səsləndi ki, bu da artıq edilmişdi. Metropoliten rəhbərinin ictimai nəqliyyat sektorunun təmsilçilərinə iradı yerində səsləndi:

- *Avtobusların marşrutları tənzimləyərkən "Ulduz", "Həzi Aslanov", "Xətai" stansiyalarının müvafiq ərazilərə yaxınlıq və səmərəlilik potensialı nəzərə alınmayıb. Təkcə bunlara diqqət edilsə, bir çox nəqliyyat problemi aradan qalxar.*

Paytaxt metrosunun inkişaf perspektivlərində toxunulacaq son məsələ "İçərişəhər" stansiyasından sonrakı mənzilin inşasıdır. Layihədə bu istiqamət Mətbuat prospekti-Nəbatat bağı-Badamdər-Şıx istiqamətində aparılıb. Yeri gəlmişkən, "İçərişəhər" in vaxtilə çox mürəkkəb hidrogeoloji şəraitdə tikilməsini vurğulayan "Azərtunelmetrotikinti" SC rəhbərliyi bu stansiyada Şıxa qədər olan 4 stansiyanın inşasını məqsəduyğun saymadı.

Mövcud 2 və 3 yeni xətti də nəzərə alsaq, layihədə yaxın 20 ildə şəhərin, demək olar ki, əsas inkişaf templəri nəzərə alınıb. Qazıntı işlərinin bir neçə istiqamətdə aparılması isə metro sisteminin sürətli inkişafına səbəb ola bilər. Belədə bir ilə bir neçə stansiyanın istismara verilməsi ehtimalı da artır.

YENİ METRO - YENİ SİMA

Perspektiv planın müzakirəsinin ikinci hissəsi daha konkret məsələlər ətrafında getdi. Yekun nəticə də bəllidir: 5 xətt üzrə 119,1 km-i əhatə edən stansiyalararası orta məsafə 1,57 km olacaq. Xətlər üzrə ümumi uzunluq və stansiyalararası orta məsafə belədir: **Qırmızı** - 29,8 km və 19 stansiya üzrə 1,57 km; **Yaşıl** - 32,2 km və 19 stansiya üzrə 1,69 km; **Bənövşəyi** - 24,7 km və 15 stansiya üzrə 1,65 km; **Mavi** - 17,6 km və 12 stansiya üzrə 1,47 km; **Sarı** - 14,8 km və 11 stansiya üzrə 1,34 km.

Beləcə, layihənin 4 variantından ikinci ssenari daha məqbul sayıldı.

Qurum 2030-cu ilə qədər metropoliten şəbəkəsinin genişləndirilməsi - yeni xətlərin əlavə olunması və mövcud xətlərin genişləndirilməsi planını təqdim etdi. Texniki-iqtisadi əsaslandırma mərhələsi yekunlaşdı. Layihələndirmə sovet dövrü ilə müqayisədə əsaslı şəkildə fərqləndi. O vaxtlar bu işlər 3 mərhələdə aparılırdı: texniki-iqtisadi əsaslandırma, layihə fazası və xüsusi ekspertiza. Avropa standartları ilə bütün iş iki hissədən ibarət olur: ilkin və işçi layihələndirmə bir mərhələdə həyata keçirilir.



Növbəti mərhələ konkret sxem üzrə əsas təsərrüfatlar üzrə meyarları müəyyənləşdirilməliydi. Bu mənada yol, işarəvermə və rabitə, tunel qurğuları, elektrik təchizatı, depo və hərəkət xidmətlərinin fəallığı diqqət mərkəzinə düşür.

Avropa standartları və Bakı metrosunun üstün cəhətləri, digər özəllikləri nəzərə alınmaqla, optimal məxrəcə gəlinməsinə tələb edirdi. Çünki sovet sistemləri ilə yeniləri arasında fərq çoxdur.

İkinci mərhələnin müzakirələrində layihə ətrafında təqdimat tunellərlə başladı. İlk dəfə tətbiq olunacaq müasir qazma maşınlarından "Herrek-next" qurğusunun daxili ölçüləri 5,4 m diametrli qazınıtı işləri dünya təcrübəsi ilə üst-üstə düşür, həm sovet, həm də Avropa standartlarına uyğun gəlir. Layihəçilər tunellərin birləşməsində Amerika standartlarının tətbiq olunmasını daha səmərəli hesab etdilər. Tikinti zamanı ən aşağı maillik həddi 0,5 faizdir. Sənişinləri təxliyyə planına uyğun olaraq eni 610 mm, hündürlüyü 2025 mm olan keçidlər nəzərdə tutulur. Keçid məntəqələri hər 244 m-dən, şaxtalar hər 762 m-dən bir təklif edildi. Təxliyyə üçün dərinlik 25 m-ə qədər olanda pilləkən, artıq dərinlikdə qaldırıcı qurğuların qoyulması nəzərdə tutulub.

Tunellərdə dəmir-beton konstruksiyalar təklif edildi və ona 100 illik zəmanət təminatı da verildi. Bakının yeraltı xüsusiyyətləri və mürəkkəb hidrogeoloji şəraiti, torpağın, yeraltı aqressiv suların kimyəvi xüsusiyyətləri ilə əlaqədar verilən suala da cavab belə oldu: bütün tikinti işlərinin yerin daxili quruluşu, korroziyaya səbəb olan xüsusiyyətlər dərinlikdən öyrənildikdən sonra konstruksiyanın beton hissəsinin tərkibi, növü və çeşidi müəyyənləşdirilməlidir. Dünya təcrübəsindən söz düşərkən onlar Fransada La Manş altından çəkilən yolu, Paris və Seul metrolarında görülən işləri nümunə çəkildilər. Növ çeşid fərqi. Eyni şey La Manş altında da olub. Analiz aparılacaq və hər torpaq sahəsi üçün müvafiq seçim də ediləcək. Daha bir təklif həmin beton nümunələrinin əyani göstərilməsi və həmin sınaqların əvvəlcə təcrübədən keçirilməsi və sonra tətbiq edilməsi ilə bağlı oldu.

Enerji təchizatı məsələləri də geniş müzakirəyə səbəb oldu. Avropa standartlarını misal çəkərək, Bakının yeraltı yollarında sənişindəşmanın sıxlığını nəzərə alaraq, daha sabit sistem və iş şəraitinə yol açan 1500 V enerjinin tətbiq olunmasını təklif olundu. Bu həm də avadanlıqdan səmərəli istifadə üçün vacibdir. Bununla belə layihəçilər seçimdən asılı olaraq 750 V-u da tətbiq edə biləcəklərini söylədilər. Enerji təminatında onlar özlərinin ixtira etdikləri vasitələrlə qənaət və təhlükəsizlik məsələlərinə xüsusi diqqət yetiriləcəyini qeyd etdilər. Fərqli nümunə kimi onlar Parisdə şəhərdaxili hissədə 750, şəhərətrafında isə 1500 V enerjiden istifadə olunduğunu qeyd etdilər. Bu xüsusda onlar müxtəlif xətlərdə müxtəlif

enerji vahidlərinin tətbiqinin mümkünlüyünü də söylədilər. Bu isə xətlərin bir-birindən fərqli və sərbəst fəaliyyəti zamanı mümkündür. Keçid zolaqlarında isə bir vahiddən digərinə keçid mexanizmləri tətbiq olunur.

Onlar bu sahədə də bütün sistemin kompyuterləşdirilmiş qaydada, onların tətbiq edəcəyi xüsusi proqramlaşma ilə həyata keçiriləcəyini və bunun da əlavə enerji qənaətinə səbəb olacağını, itkilərin qarşısının alınacağını dedilər.

İşarəvermə vasitələrinin də tam avtomatlaşdırılmış variantı təklif olundu. Təhlükəsizlik ən vacib məsələ olaraq qalır. Layihəçilər praktikada hərəkəti tənzimləyən birincisi "sıfır" səviyyə adlanmaqla 5 sistemin olduğunu qeyd edərək 3 və 4-cü səviyyələrin tətbiq olunmasını daha məqbul saydılar. İş burasındadır ki, paytaxtımızda yeni SAT-ALİ sistemlərinə keçiddən sonra hazırda 2-ci səviyyə tətbiq olunur. Hər iki səviyyədə eyni hərəkət sistemlərinin tətbiq olunduğunu deyən konsorsium təmsilçisi ilk əvvəl 3-cü səviyyədən başlamağı və get-gedə 4-cü səviyyəyə keçməyi məsləhət görür. Bununla bağlı, 3-cü səviyyə "aparıcısız qatar əməliyyatı" adlanır, lakin maşinistə ehtiyac olur. 4-cüdə isə tam müşayiətsiz (nəzarətsiz) sistemdir. Onlar bu sistemlərdə qatarların əmri aldıqdan sonra 30 sm yanlışıqla dayanmasını nümunə çəkərək, bunun qapalı stansiyalarda üstünlük təşkil etdiyini vurğuladılar. Adi maşinistə idarəetmədə bu qədər dəqiqliyi əldə etmək çətinidir. Bu isə platforma ekran qapıları (PSD) və digər bənzər sistemlərin tətbiqi zamanı həlledici rol oynayır. Lakin 3-cü və 4-cü səviyyə üçün avadanlıqlar çox bahalı, hərçənd həm də ən etibarlı və kefiyyətliyəldir.

İşarəvermə sahəsində ən müşkül iş cari xətlərin və qatarların yeni sistemə keçidinin tam təmin olunması ilə bağlıdır. Layihəçilər buna da hazır idilər. Onlar mərhələ-mərhələ həyata keçirməklə problemi tam həll etməyə qadir olduqlarını və bunun üçün imkanlarının olduğunu söylədilər.

Dispetçer mərkəzləşməsindən söz düşərkən, buradakı əməliyyat sistemi əsasən artıq tətbiq olunur. Əsas fərqlər avadanlıqlarda, bəzi elementlərdə və məlumatın ötürülməsindədir. Bu sahə ilə bağlı, onlar bütün sistemin 30 il zəmanətlə çalışacağını qeyd etdilər. Kompyuter əsaslı bir iş üçün bu, əlbəttə, kifayət qədər uzun müddət sayılır. Onlar hər bir sahə üzrə təklif olunacaq dəyişikliklərin əsasən metropolitenin sifarişindən asılı olduğunu qeyd edərək, burada etibarlılıq və təhlükəsizliyi əsas götürdüklərini dedilər. Təklifdə ehtiyat sistemin olması da var. Birində baş verən nasazlıq aradan qaldırılana qədər digəri işə düşəcək. Hərəkətin və ümumən bütün sistemin idarə olunmasının müxtəlif variantlarını da seçmək olar. Hərəkət prinsipləri üçün hər bir xəttin, həmçinin stansiyalarda da idarəetmə prinsipləri müəyyənləşdiriləcək. Hər xəttin öz baş dispetçeri-

nin olmasını konsorsium daha məqsədəuyğun sayır. Enerji təchizatı sistemi də dispetçer mərkəzləşməsinə daha yaxın olmalıdır. Təcrübənin də göstərdiyi kimi, dispetçer məntəqəsi ilə enerji təminatçılarının birbaşa əlaqəsinin olması çox vacibdir. Əsas məsələlərdən biri də dispetçer məntəqəsində müxtəlif təhlilləri aparmaq və müxtəlif peşəkar işləri yönəltmək üçün xüsusi məşvərət və iclas məntəqəsinin olmasını da təklif edirlər. İş şəraiti ilə bağlı daha bir təklif dispetçer mərkəzinin xüsusi şəffaf təbəqəli şüşə ilə ayrılmasıdır. Belədə, dispetçer ətrafdakıları görmür və onlar onun işinə mane olmurlar. Bütün bu sayaq incəliklər işin səmərəli təşkili və təhlükəsizlik baxımından həlledicidir.

Bakı metrosu dərinözüllü olduğundan giriş-çıxışda əsas sərnişin yükünü qaldırıcı qurğular, o cümlədən liftlər üzərinə götürməlidir. Hər yeni stansiya üçün sərnişinlərin sayı təxmin edilməlidir. Hətta liftlərdə və stansiyalarda skamyaların quraşdırılması da gündəmə gələ bilər. Bu dərinlikdən asılı olan məsələlərdir. 7 stansiya bir çıxışıdır. Bu da təhlükəsizlik baxımından əhəmiyyətli məsələ kimi yenidən nəzərdən keçirilməlidir. Stansiyalarda heç olmasa digər qaldırıcı vasitələrdən istifadə edilməsi müzakirə olunmalıdır. Yeni stansiyalarda isə ən azı 2 çıxış olmalı və onlar 4 eskalator cərgəsi ilə təmin edilməlidir. Hündürlük 20 sm, en 1 m, pillə boyu 40 sm, maillik 30 dərəcə, başlanğıcda və sonda ən azı 3 giriş (düz) pillə olmalıdır. Orta sürət 0,6 m/saniyə olmalıdır. Effektivlik baxımından daha dərin stansiyalarda isə sürət bir qədər artırıla bilər. Bu sürət sürətilərə də aiddir. Bundan savayı, layihəçilər eskalatorun müxtəlif hissələrinə (cəmi 12 hissə) zəmanət müddətini də təklifdə göstərirlər. Məsələn, mühərrikə 30, pillələrə, yürüklərə 15 il zəmanət verilir. Lift və eskalatorlarda əsas təhlükəsizlik meyarı ay ərzində 2 dayanma və 3 saatlıq təmir işləridir. Ümumi təhlükəsizlik həddi 3-cü səviyyə ilə götürülür.

Ventilyasiya və lazımdırsa, kondisionerləşdirmə üçün Amerika standartları təklif edildi. Hər bir stansiyanın ventilyasiya sistemi ayrı-ayrılıqda işləməli və stansiyanın tipi və yerli xüsusiyyətlər nəzərə alınmalıdır. Məsələn, platformaların tipindən də asılı olaraq, bu sistemin tətbiqində dəyişikliklər həddi və həcmi müəyyənləşdi. Ventilyasiya sürəti, görülən işin həcmi, ölçülər, səs-küyün səviyyəsi əsas diqqət ediləcək prinsiplər sırasındadır. Bütün variantlar hesabatda təqdim olundu və seçim də bunun əsasında aparılmalıdır. Ümumi məsələlərə gəldikdə, ictimai zonalarda, platformalarda əsas məsələ sürətin 3 m/saniyədən artıq olmamasıdır. Yalnız metal və beton sahələrdə ventilyasiya sürəti 8-12 m/saniyəyə qədər artırıla bilər. Bu sürət ictimai ərazilərdə və tunneldə təxliyyə zamanı da tətbiq oluna bilər. İqlim müəyyənləşdiriciləri - sirkulyasiya, hərərət, çirklilik səviyyəsi, hava filtrasiyası və s. göstəricilər də hesabatda göstərilir.

Layihəçilər fərqləri göstərmək üçün Paris metrosunu nümunə çəkildilər.

Metro tikilərkən ventilyasiya nəzərə alınmamışdı, yalnız 70 ildən sonra bunun üzərində iş başlandı və müvafiq şaxtalar tikildi, otaqlar ayrıldı. Bununla belə metropoliten təhlükəsizlik, yanğın və ventilyasiya tələblərinə cavab vermir. Lakin bu çatışmazlıq stansiyaların bir-birinə çox yaxın olması ilə (orta hesabla 450 m) kompensasiya olunur. Orada ventilyasiyanın sürət göstəriciləri 1,5 m/saniyədir.

Müzakirə zamanı Moskvadakı istilərlə əlaqədar bulki vəziyyət, metropolitenin məhkəməyə verilməsi nümunə göstərildi və hərərət 40 dərəcədən artıq olduğu halda bəzi hazırkı ventilyasiya sistemlərinin özünü doğrultmadığını və bununla bağlı xüsusi relizlərin dərc olunduğunu qeyd edərək, çıxış yolu ilə bağlı hansısa təklifin olub-olmaması fikri səsləndi. Layihəçilər stansiyalarda hərərəti tənzimləmək üçün kondisionerləşdirməni vacib sayırlar. Lakin effektiv təsir göstərsə də, bu sistem çox bahalıdır. Tunellərdə bu işi görmək daha asandır və suyun çilənməsi yolu ilə hərərətin aşağı salınması təklif olunur. Layihəçilər Qahirədəki təcrübələrini nümunə çəkildilər. Orada 5 stansiyanı əhatə edən 6 km-lik tunnel iki xətti birləşdirirdi. Su ilə sərinləşdirmə məhz çıxış yolu kimi tətbiq olundu. Başqa bir prinsip stansiyaların aşağı hissələrinin sərinləşdirilməsidir. Lakin bu sistem də çox bahalıdır. Dubay da nümunə çəkildi. Burada 6 km-lik Qırmızı xəttin 5 stansiyası tam qapalı olduğundan stansiyalar sərinləşdirilir, tunellər isə yox. Lakin əvəzində qatarlar kondisionerləşdirilib.

İsti hava şəraitində tunellərin genişlənməyə məruz qalıb deformasiyaya uğraması ilə bağlı suala cavab olaraq dəmir-beton konstruksiyalı tunnelərin problemsiz olmasını misal çəkildi. Belədə yeganə problem qışda - qatarlar hərəkət etmədiyi zaman divarların donması ola bilər. Bakının hava şəraiti nəzərə alınarsa, bu elə də təhlükəli məsələ deyil. Ventilyasiya sistemi üçün 6 aylıq fasiləsiz iş rejimi müəyyən olunur. Orta təmir müddəti isə 2 saatdır.

Qapalı stansiyalarda qapı platformalarının 3 qapı tipi var: döşəmədən tavana; hündür tavanlı stansiyalarda yarı səviyyəyə; vaqon qapıları hündürlüyü qədər örtülmə. Bu qapıların vacibliyi müxtəlif səbəblərdəndir: təhlükəsizliyi təmin etmək, sərnişinləri sui-qəsdlərdən və digər bənzər hallardan qorumaq, ventilyasiya və kondisionerləşdirməni həyata keçirmək, yolların çirkləndirilməməsi, qatarların gətirdiyi hava kütləsinin təsirinin qarşısının alınması, effektiv xarici görünüş və s. Qapılar quraşdırılarkən qatarda fərqlər nəzərə alınır, açılma sürəti də qatar qapılarının açılması ilə tənzimlənir.

Yolla bağlı əsas iki məsələ müzakirə olundu. Ağac, yoxsa dəmir-beton şpallar məsələsində konsorsium nümayəndəsi hələlik hər hansı layihələndirmə aparılmadığını və bu xüsusda təqdimat mərasimindən sonra yerli mütəxəssislərlə müzakirələr aparılacağını və onların rəyinin əsas



götürüləcəyini söylədi. Bununla belə bir sıra məsələlər müzakirə olundu. Yol xidmətinin rəisi Akif Zeynalov Bakıda yeraltı axınların, ağır atmosferin təsirindən güclü korroziyanın olması səbəbindən taxta şpalların üstünlüyündən söz açdı və bir neçə texniki əsası misal çəkdi. O, taxta şpalların amortizasiya və

həmçinin bir neçə texniki təsir imkanlarının üstün olduğunu qeyd etdi. Şirkət nümayəndəsi adi üsulla qazmadan fərqli olaraq tunel qazan maşının gördüyü işdən sonra yeraltı axınların qarşısının alındığını qeyd etdi. Bundan başqa, beton şpallara korroziya əleyhinə müvafiq əlavələr də edilir. Səs-küyün, vibrasiyanın, relsin tez sıradan çıxmasının qarşısının alınması üçün, konsorsium nümayəndəsinin sözüünə görə, beton şpala xüsusi amortizasiyaedici materiallar da əlavə olunur və onlar daha səmərəlidir. Layihəçilər betona təsir göstərə biləcək suyun kimyəvi təhlilinin aparılmasının da vacibliyini qeyd edərək, bunun əsasında xüsusi rəy verilməli olduğunu vurğuladılar. Bundan savayı, onlara elektrik-kimyəvi təsirlərin olması faktı da çatdırıldı. O da qeyd olundu ki, hər gün 80 işçi antikorroziya işi ilə məşğuldur. Bununla belə layihəçilər taxta və beton şpalların bu və digər keyfiyyətlərini müqayisə edən cədvəli də təqdim etdilər. Burada onların qiymət fərqləri də əksini tapıb. Taxta şpal orta hesabla betondan 100 avro bahadır. Yekun rəyə əsasən, bu və digər təkliflər sonrakı müzakirələrin obyektinə olacaq.

Yolla bağlı, xüsusən maillik, təmas relsləri və s. ilə bağlı bəzi normativlər müzakirə edildikdən sonra depo və vaqonlar ətrafında fikir mübadiləsi aparıldı. Əsas məsələ vaqonların təkər cütləri, arabacıq və relslərarası məsafələr oldu.

Konsorsiumun fikrincə, yeni qatarlar həm də cari xətlərdə hərəkət etməlidir. Sistem fərqlərindən müxtəlif çıxış yolları var. Məsələn, təkər cütlərinin dəyişdirilməsi mümkündür. Əsas tələblərə də əməl olunacaq. Yeni

stansiyalarda platformanın uzunluğu 140 m (cari xətlərdə 102 m-dir) və 7 vaqonlu qatarlar nəzərdə tutulub. Vaqonun uzunluğu isə 17,5-19,5 m nəzərdə tutulur (cari sistemdə 19 m-dir). Qatarın eni 2675 mm (+25/-50 mm) olacaq. Relsdən platforma həddinə qədər məsafə isə 1135 mm, qatarın daxili hündürlüyü 210 sm-dir. Onlar bu mənada 17,5 m-lik vaqonlara üstünlük verilməsini təklif edir. Belədə vaqonların sayı 8 olacaq və bu daha səmərəli, həm də sənişinlərə görə rahatdır. Yeni xətlərdə qatarın maksimal hündürlüyü 3,85 m (cari xətlərdə 3,7 m) olacaq. Prinsipial məqam isə relslərarası məsafədir. Yeni xətlərə 435 mm təklif olunur. Hazırda isə bu rəqəm 1520-yə bərabərdir. Hələlik bu məsələ müzakirə obyektidir. Qatarın mümkün sürəti 90 km/saat, maksimal həddi isə 80 km/saatdır. Hər 1 kv.m-ə 10 sənişin hesabı ilə vaqonun ağırlığı 10 tona bərabərdir. İdarəetmədə 4 hərəkət sistemi (avtomatik tənzimləmə ilə, mexaniki, tam mexaniki və revers, yəni qəza vəziyyətində qatarın geri hərəkətinin təmin edilməsi) tətbiq olunur. Bunların arasında maşinistə nəzarət monitoru da var.

Vaqonların hazırlanacağı materiala gəlincə, polad, alüminium və xəli-tələrin seçilməsi mümkündür. Bu barədə yekun qərarı da metropoliten verəcək. Qatarın səs-küyü 69 db-dən başlayaraq hesablanır və həm daxilə, həm də platformada 75 db-yə çatır.

Sxemə əsasən, hər xəttə bir depo nəzərdə tutulur. Layihəçilər hər xətin tam təmin edilmiş depo ilə təchiz oluna biləcəyini qeyd etməklə, daha yaxşı variant kimi, 3 xəttə bir əsas və iki yardımçı deponun inşasını təklif etdilər. Bu, iqtisadi cəhətdən daha səmərəlidir. Layihədə yeni xətlərdə qatarların sayı belə bölünüb: Mavi - 32, Sarı - 20, Bənövşəyi - 43. Bu səbəbdən əsas deponun Bənövşəyi xətdə olması təklif edildi. Yardımçı depolar qatarların gecələməsi və ilkin texniki xidmət üçündür. Bundan əlavə əsaslı təmir və texniki diaqnostika üçün mərkəzləşdirilmiş sex də nəzərdə tutulur.

Sonuncu məsələ təhlükəsizlik və sənişin rahatlığı oldu. Stansiyalarda giriş-çıxış standartları sənişin axınının sayına əsasən müəyyən olunmalıdır. Platformalarda və digər ictimai yerlərdə informasiya vasitələrindən maksimum istifadə edilməlidir.

RESPUBLİKA SPARTAKİADASINDA

Bakı İdman Sarayında Sahə Həmkarlar İttifaqları Təşkilatlarının 4-cü respublika spartakiadasının startı verildi. İdman bayramında metropolitençilər də iştirak etdilər. Spartakiadanın proqramına 9 idman növü - mini-futbol, dama, stolüstü tennis, şahmat, voleybol, atletika-kross, habelə, nörd, kəndirdartma, daşqaldırma daxil idi. Yarışda 21 sahə həmkarlar it-



tifaqları təşkilatlarından 900 idmansevər iştirak edirdi. Metropoliten 9 idman növündən 7-də iştirak etdi. Spartakiadanın nəticələrinə görə, metropoliten ümumi hesabda 10-cu yeri tutdu. Elektromexanika xidmətindən Emin Əliyev, Asəf və Fərhad Məmmədov qardaşları və "Nərimanov" deposundan Yekaterina Nağdəliyevadan ibarət olan tennis komandası 4-cü yeri tutdu. Kross qaçışında "Nərimanov" deposundan Turan Mirzəyev və avtomotoneqliyyat xidmətindən Ceyhun Əsgərov 6-cı nəticə göstərdilər. Daşqaldırmada da Ceyhun Əsgərov enerji təchizatı xidmətindən Ruslan Qulamov və Murad Əliyevlə birlikdə 5-ci yeri tutdular.

MÜTƏXƏSSİSLƏRİMİZ HƏMKARLARINI TƏƏCCÜBLƏNDİRDİ

Aprelin 14-16-da "Metro" Beynəlxalq Assosiasiyasının xəttillə Sankt-Peterburqda "Metropoliten qurğularında istifadə olunan hidroizolyasiya materialları və tunellərin su keçməzliyinin təmin edilməsi, tunel qurğularına xidmətdə aşkar olunan nöqsanlar və onları aradan qaldırma metodları" mövzusunda seminar keçirildi. Tunel qurğuları xidmətinin rəisi Rizvan Bayramovun başçılığı ilə nümayəndə heyəti tikinti və hidroizolyasiya sahəsində tətbiq edilən yeni materiallar və məhsullarla tanış olaraq, bir ne-

çə şirkətlə danışıqlar da apardılar. Seminarda son illərdə istismara qəbul olunan tunellərin və stansiyaların inşaat keyfiyyətinin çox aşağı olması müzakirə olundu. Hətta elə metropolitenlər var ki, onların istismara qəbul olunan sahələrində sonradan hərəkət dayandırılaraq təmir-bərpa işləri aparılıb. Səbəb tikintiyə ciddi nəzarətin olmamasıdır. Bakıda vəziyyət başqadır: metropoliten rəisi Tağı Əhmədovun göstərişi ilə yeni sahələrdə işlərin icra keyfiyyətinə istismarçıların özləri nəzarət edirlər. Rizvan Bayramovun çıxışında yeni sahələrin inşası prosesinin metropolitenin tunel istismarçılarının nəzarəti altında aparılması təcrübəsini seminar iştirakçıları böyük maraqla qarşıladılar. Məsələ ilə bağlı ona kifayət qədər sual verildi.

RÜTUBƏTƏ VƏ AXINTILARA QARŞI MADDƏ

Yeraltı yollar şəbəkəsində ən problemli və daha çox diqqət tələb edən sahələrdən biri də dəmir və beton qarışıqlı konstruksiyalardır. Rütubətin, qrunt sularının, kimyəvi tərkiblərin və bir çox başqa mənfi təsirlərin yaratdığı problemlərin aradan qaldırılması bu sahənin ən aktual problemi olub. Xüsusən Bakının coğrafi və geoloji xüsusiyyətləri metropolitenə bu sahəyə xüsusi diqqət ayrılmasını tələb edir. Adi tikinti işləri zamanı bitum, ruberoid, polimer örtüklər və s. kimi vasitələr vaxtilə yenilik kimi qəbul olunsa da, problemi köklü həll etmədi. Son illər "Akvatron" hidroizolyasiya materialının progressiv imkanları daha çox müzakirə olunur və onun imkanlarının artırılması istiqamətində elmi tədqiqat işləri aparılır. "Akvatron"un 6, 8 və 12-lik markaları müxtəlif texnoloji proseslərdə istifadə olunur.

2010-cu ildə "Akvatron-8" maddəsinin sınaqları uğurla başa çatdırıldı. O, sızılma, süzülmə və axıntıların pərçimlənməsi; panel, blok, həmçinin kanalizasiya, təsərrüfat və içməli su borularının qıfaoxşar hissələrinin hidroizolyasiyası; beton və dəmir-beton konstruksiyalarda fundament boltlarının bağlanıb hürülməsində istifadə olunur. Amma köhnə konstruksiyaların təmir edilməsi və sudan müdafiəsi üçün də eyni effekti verir. Bura nasos stansiyaları və şaxtalar, su anbarları, kanalizasiya kollektorları, kanallar, təmizləyici qurğular, bənd və hovuzlar daxildir. Tez bərkimə, genişlənmə xüsusiyyətinə malik olan bu maddə 0,5-1,5 dəqiqə ərzində bərkirir.

ÜZVLƏRİN SAYI İŞÇİLƏRİN YARISI QƏDƏRDİR

Hər il mayın ilk ongünlüyündə ölkəmizin ictimai - siyasi həyatındakı bütün hadisələrə ulu öndər Heydər Əliyevin həyatı və fəaliyyəti prizmasından yanaşılır. May onun doğum ayıdır. Azərbaycan böyük oğlunun

doğum gününü xüsusi təntənə ilə qarşılayır. Ümummilli liderin anadan olmasının 87-ci ildönümü münasibətilə tədbir mayın 4-də Bakı metropolitenində də keçirildi. Rabitə evinin akt zalına müəssisənin rəhbərləri, YAP fəalları və bütün xidmətlərin nümayəndələri toplaşdı. Bir ənənə olaraq, hər il belə günlərdə Yeni Azərbaycan Partiyası sıralarına daxil olmaq arzusunda olanlar arasında bir fəallıq nəzərə çarpır. Bu il ulu öndərin ad günü ərəfəsində YAP sıralarına qəbul üçün 175 ərizə daxil olmuşdu. Ərizə ilə müraciət edənlərin hamısına etimad göstərilərək, onlar partiya sıralarına qəbul olundular. Bununla metropolitençilər sırasında YAP üzvlərinin sayı 2450-yə çatdı.

YAP Yasamal rayon təşkilatının sədri Fikrət İsmayılov və metropolitenin rəisi Tağı Əhmədov çıxışlarında metropolitençilərin siyasi fəallıqlarını yüksək qiymətləndirdilər, Heydər Əliyevin həyat yolu, Azərbaycan naminə fəaliyyətindən söz açdılar.

"BİLGƏH"İN DAHA BİR PROBLEMİNİN HƏLLİ

"Bilgəh" istirahət zonası və sanatoriya-profilaktoriyası yeni mövsümə köhnə evciyin yenidən qurularaq ikimərtəbəli, dördmənzilli bina şəklində istismara verilməsi ilə qədəm qoydu. İstirahət zonasının içməli su ilə təchiz olunması üçün sututara ehtiyacı var idi. Bu məqsədlə 2 ədəd 5 tonluq su çəni hazırlandı. Birləşmiş emalatxanalar idarə rəisinin tapşırığı ilə yeni evin həyəti üçün oturacaqlar hazırlandı. Elektrik enerjisi təminatını yaxşılaşdırmaq məqsədilə yarımstansiyanın naqilləri kabele əvəz edildi.

Ən böyük yenilik "Prosante Sevre texnologiyaları Endüstri sənaye və ticarət LTD" şirkətinin təklif etdiyi "Biosante S-300" markalı təmizləyici qurğu sisteminin quraşdırılması idi. Qurğu əsas iki böyük hissədən - çirkab sularının yığıldığı çökmə çənindən, suyun süzgəc vasitəsi ilə süzülüb töküldüyü ikinci təmiz su çənindən ibarətdir. Çirkab suları kanalizasiya xətti ilə xüsusi inşa olunmuş hovuzda tökülür və burada təkrar emala ötürülür. Sanatoriyaya-profilaktoriyaya yollayışın qiyməti 164 man. 62 qəpik idi, metropolitençilərə yollayışlar artıq iki il idi ki, pulsuz verilirdi. Onların ailə üzvləri isə bu məbləğin bir hissəsini - 24 manat 69 qəpik ödəyirdilər. Hər mövsümdə burada 650 nəfər istirahət edib və müalicə alacaqlar.

İstirahətin mənalı, dincələnlərin vaxtlarını səmərəli keçirməsi üçün tədbirlər proqramı hazırlandı. Bilgəh-

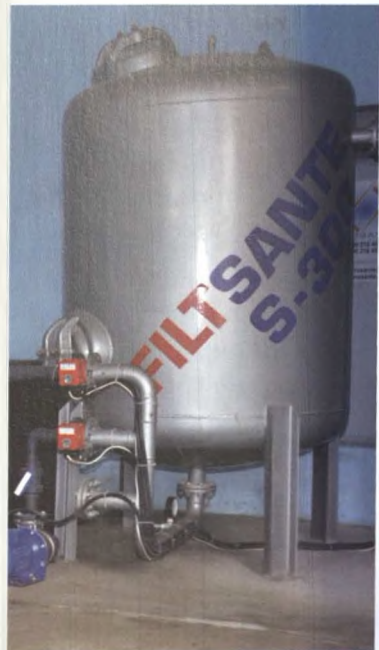
dəki istirahət zonasında tikinti, təmir və abadlaşmaya diqqətin artırılması, işlərin mütəmadi xarakter alması ilə burada çalışanların da iş şəraitinin yaxşılaşdırılmasını zəruri etmişdi. Əsaslı təmir xidməti işçilərin soyunub-geyinmə, istirahət, hamam otaqları, alət və avadanlıqların, materialların saxlanması üçün anbar inşa etməklə istirahət zonasında daha səmərəli fəaliyyət göstərmək üçün öz şəraitini xeyli yaxşılaşdırdı.

VİRTUAL METRO: MAŞİNİST TRENAJORU

2009-cu il oktyabrın 20-də Bakı metropoliteni ilə Minsk dövlət əhəmiyyətli kompleks inteqrasiya stasionar və mobil avtomatlaşmış müdafiə sistemləri, o cümlədən rabitə, informasiya və hesablama texnikası, radiolokasiya və ölçü-nəzarət cihazlarının hazırlanması sahəsində ixtisaslaşmış "Aqat" elmi-tədqiqat unitar müəssisəsi ilə metropoliten maşinistinin trenajorunun hazırlanması, quraşdırılması və proqramlaşdırılması ilə bağlı müqavilə imzalanmışdı. Bura texnoloji proqram kompleksinin layihələndirilməsi, hazırlanması, təchizatı və istismara verilməsi daxil idi. Üstündən düz bir il keçmiş "Nərimanov" elektrik deposunun texniki kabinetində belaruslu mütəxəssislər sistemin əyani nümayişini təşkil etdilər. Qurğunun əsas iş prinsipləri əyani nümayiş etdirildi, onun mahiyyəti açıqlandı. Maşinistlərin, eləcə də təlimatçıların hazırlığı, yoxlanılması, təcrübəsinin, bilik və bacarığının artırılmasında, bununla da təhlükəsizlik məsələlərin optimal həddə çatdırılmasında metropoliten tarixində ən əhəmiyyətli addım atılmış oldu. Kökündə xüsusi proqramlaşdırılmış müfəssəl detallarına qədər işlənib tərtib edilmiş sistem maşinistlər üçün tərtib edilmiş təlimatların hamısını əks etdirir, metronun bütün yollarının xəritəsi alqoritmlərdə əksini tapır və konkret vəzifələr üzrə yenidən proqramlaşma aparılır. Bir sözlə, kompyuter oyunundakı kimi, realıq əsasında paytaxt metrosunun virtual dünyası yaradılıb və maşinistlə təlimatçı arasında körpü olmaqdan savayı və ən vacibi, əyani təlim-tədris vəsaitidir.

Layihə müəllifləri qeyd etdilər ki, belə bir sistem Kiyev və Minsk metrolarında da tətbiq olunub. Lakin onların heç biri Bakıdakı qədər perspektivli, realıq əks etdirən, səmərəli və kamil deyil. Bu trenajor, faktiki olaraq, gələcəkdə təminatın köhnəlib-təzələnməyindən asılı olmayaraq, daim yararlı və işlək olacaq.

Şərti qatar, özünəməxsus bütün səs və vizual effektlərlə tam olaraq Bakı metropoliteninin yollarına uyğun çəkilmiş və onun hər bir detalını, incəliyini əks etdirən virtual yolu "Azadlıq prospekti" stansiyası istiqamətində qət edir. Yol boyu qatarı idarə edən maşinist, şərti dispetçer rolunda çıxış edən texniki kabinetin rəhbəri Abbas Zeynalovdan qəza-bərpa oyunu tapşırıqlarını alır. Situasiyaya uyğun hərəkət edən maşinist təlimat



əsasında vəziyyətdən çıxış yolları axtara-axtara, mənzil başına çatır. Bu məqamda sistemin fəaliyyətindəki bir məqamı qeyd etmək yerinə düşər. Maşinistin bütün hərəkətləri bu məqsədlə ayrılmış kompyuterdə xüsusi proqramlaşma sistemində qeyd olunur və qiymətləndirilir, səhvləri qeydə alınır. Trenajor qatar maşinistin ilkin və sonrakı bütün tədrisini həyata keçirir, hazırlığını və biliklərini yoxlayır, qəza vəziyyətində və ştatdankənar hallarda reaksiyasını və verdiyi qərarın doğruluğunu qiymətləndirir. Bütün şərait də məhz maşinistin real iş rejiminə uyğunlaşdırılıb: rəqəmli sürətölçənlə təchiz olunmuş idarətmə pultu, maşinist kranı, yumruqucuqlu kontroller (nəzarətçi KV-70), səs və təhlükəsizlik pedalı, tumbler - bir sözlə, kabinədəki hər bir əhəmiyyətli detal öz yerindədir. Burada virtual olan işə qatarın hərəkət etdiyi obyektlər - stansiyalar, tunellər, döngələr, deponun özü, bir sözlə, bütün metropolitendir.

"Avtomatlaşdırılmış iş yeri" funksional təyinatı olan proqramın yerinə yetirdiyi əməliyyata əsasən mərkəzləşdirilmiş idarətmə bütün sistemə nəzarəti yerinə yetirir, lazım olan iş prinsiplərini, nəticələri yoxlayır və bu, maşinistin hazırlıq səviyyəsini qiymətləndirməyə imkan verir. Proqram hərəkət parametrlərini, cari zaman rejimini, stansiyadakı tablonun göstərdiyi vaxtı, qatarlar arasındakı intervalı göstərir. Amma onun ən vacib keyfiyyəti qəza vəziyyətlərini müəyyənləşdirib, maşinistin hərəkətlərini qiymətləndirməsi, təhlükənin əyani görüntülərini yaratmaqla həyəcan siq-

nalını verməsidir. Məsələn, platformada sərnəşinin rels üzərinə yıxılması, stansiya və ya tunneldə yanğın, tüstüləmə, subasma, qatarın qismən məşğul yola keçirilməsi, ehtiyat yola qəbul edilməsi, stansiyada dayanmadan hərəkəti, əks istiqamətdə yola salınması və s. nümunə göstərmək olar. Maşinist verilən qəza tapşırığına təlimata uyğun reaksiya verməlidir. Proqram onun verdiyi qərarın doğru olub-olmadığını, maşinistin hadisəyə reaksiyasının sürətini, vəziyyətdən çıxış yolu tapmaq bacarığını müəyyənləşdirir və qiymətləndirir. Bir sözlə, maşinistin hərəkətinə subyektiv qiymət verilməsinin qarşısı alınır və ya başqa sözlə, imtahanda insan faktoru aradan qaldırılır.

Trenajor həm də psixoloji hazırlıq testidir. Verdiyi qərarlar əsasında maşinistin psixoloji portreti və yekunda onunla işin istiqamətləri müəyyənləşə bilər.

Bir sözlə, tədris, qiymətləndirmə və nəzarət proqramı kimi, trenajor maşinistin fəaliyyətini tənzimləyən bütün təlimatlar əsasında proqramlaşdırıldığından, ən böyük vəzifələrindən biri sürücünü qəza hadisələrinə və qeyri-standart vəziyyətlərə hazırlamaqdır. Bu mənada o, tək təlimatçı deyil, həm də müfəttiş üçün daha vacib qiymətləndirmə alətinə çevrilir. Bu sayaq mütəmadi oyunlar əsasında hər bir maşinistin "məlumat bazası"nı yaratmaq mümkündür. Müşahidələr nəticəsində əldə edilən mütəmadi qeydlər onun hazırlıq səviyyəsini nəzarətdə saxlamağa və nəticə çıxarmağa kömək edir. Bu məlumatlar maşinisti və onun təlimatçısını öz üzərində işləməyə sövq edir, istiqamətləndirir, həm də inkişafına kömək göstərir.

ESKALATORUN MƏRKƏZƏ QOŞULMASI PROBLEMLƏRİ HƏLL EDİR

Metropolitəndə ən çox diqqəti çəkən yeniliklərdən biri də Almaniyanın "Tüysen Krupp" şirkətinin istehsalı olan eskalatorların quraşdırılması idi. Dərinözüllü stansiyalar üçün nəzərdə tutulmuş eskalatorun bir tipi "İçərişəhər" stansiyasında quraşdırılıb. Quraşdırma başa çatdıqdan sonra onun mərkəzi dispetçer məntəqəsinə qoşulması məsələsi gündəmə gəldi. Təchizatçı şirkət Avropa standartlarına görə, bu tip eskalatorlarda mərkəzləşmiş idarətmənin nəzərdə tutulmadığını əsas gətirərdi. Metropolitəndə son illərdə bir çox sahələrdə nəzarətin, idarətmənin mərkəzləmiş forması tətbiq edildiyindən, problemin həlli yerli mütəxəssislərin öhdəsinə düşdü. Bu sahədə əsas yük təbii ki, elektromexanika xidmətinin avtomatika qrupunun üzərinə düşdü. Bu iş Sumqayıtın "Kimyaavtomat" firması ilə birgə yerinə yetirildi. Avadanlığı quraşdırırlar və yaxud təchizatçılar telemexanika sahəsinə aid heç bir proqram təminatı və ya təlimat vermədiklərindən bütün prosesi lap təmələndən öyrənmək



lazım gəldi. Telesiqnalları əldə etmək üçün, ilk növbədə, çıxışlar aşkarlandı, sxemdə cüzi dəyişikliklər edildi. Dəyişikliklər avadanlığın işçi funksiyalarına heç bir təsir etmədi. Mərkəzləşmənin tətbiqi təxminən iki aya yaxın sürdü.

Yenilik yalnız ondan səmərəli istifadə etdikdə özünü doğruldur. Bu mənada yeni eskalatorların quraşdırılması sərnişinlərə xidməti yeni səviyyəyə qaldırırsa, avadanlığa xidmət göstərənlərin iş prinsipləri tam dəyişir. Metropolitenə işçinin fəaliyyəti təlimatlarla tənzimlənir. Avropada bu anlayış olmadığından metropolitençilər istehsalçı müəssisə ilə bu məsələni də tənzimləməli oldular. Tələb və təkliflərdən 30-a yaxın bənddən ibarət müzakirə mövzusu işlənilib hazırlandı. Almaniyalı mütəxəssislər bəzi təklifləri istehsal prosesində istifadə üçün onların karına gələcəyini bildirdilər. İstehlakçının tələblərinə uyğun olaraq, qoşulma düymələri bir deyil, iki yerdə quraşdırıldı, displey həm də maşın zalında qoyuldu. Eskalatorların pillələrinin sökülməsi, eskalatorların kənarları boyunca təcili dayanma üçün işlədilən "stop-tros"un qoyulması, avadanlığın işləmə mexanizmləri, funksiyaları, detalları, təmir üçün şərait, vahid sxemin tətbiqi, teleidarəetmə, avtomatika ilə bağlı, həm də istehsal prosesinə təsir edən təkliflər oldu.

SU TƏCHİZATI SİSTEMİ MƏRKƏZLƏŞDİRİLDİ

Metropolitenin fəaliyyətini təmin edən əsas sahələrin mərkəzləşdirilmiş qaydada idarə edilməsi prioritet vəzifələrdən biri idi. Elektromexanika xidmətinin avtomatika qrupu başda olmaqla, eskalator, santexnika, ventilyasiya v s. bir sıra sahələrdə qurğuların fəaliyyətinə nəzarət mərkəzi dispetçer aparatından yerinə yetirilirdi. Avtomatika qrupu

ilk dəfə su təchizatı sisteminin də avtomatlaşdırılması işinin öhdəsindən uğurla gəldi. İlk sınaqlar "Azadlıq prospekti" stansiyasında aparıldı. Mərkəzi dispetçer aparatı stansiyanın istənilən yerində istifadə olunan suya nəzarət edir. Mərkəzdə suyun olub-olmaması, israfı, təzyiqi və s. əlaqədar hər bir şey nəzarətdədir. Teleme-xanika sisteminin tətbiqi bu sahədə həm də qənə-

tə yol açır. Hər şeydən əvvəl yenilik su verilişi şəbəkəsinə nəzarət olunması, ilk növbədə, problemlərin diaqnostikası, su təchizatının yönləndirilməsinə baxımından əhəmiyyətli idi. Məsələn, haradasa axıntı varsa, bu hadisə aşkarlanana, müvafiq sahənin işçiləri qəza haqqında məlumatlandırılana və onlar işə müdaxilə edənə qədər kifayət qədər vaxt keçəcək və qəzanın fəsadları da özünü büruzə verəcək. Dispetçer istənilən vaxt su siyirtmələrini açıb bağlamaqla suyun istiqamətini başqa səmtə yönəldə və ya onu qapaya bilir. Yaxud xətlərdən hər hansı birində su verilişi bu və başqa səbəbdən dayandırılırsa, dispetçer digər kanalları açmaqla həmin istiqamətdə problemi aradan qaldırır.

STANSIYA TİKİNTİSİNDƏ YENİLİK

Bakı beynəlxalq avtovağzalını və "Memar Əcəmi-2" stansiyaları arasında layihələndirmə işləri 2010-cu ildə son tamamlama mərhələsinə qədəm qoydu. Tikintiyə hazırlıq işlərinin əsas mərhələsi bu il başa çatdırıldı. İri kommunikasiya xətlərinin, kommunal-sanitariya qovşaqlarının, müxtəlif obyektlərin köçürülməsinə başlandı. Eyni zamanda, "Bakımetrolayihə" İnstitutunun layihəsi əsasında, qazma avdanlığı üçün start meydançasının quraşdırılması da başa çatdırıldı. "Avtovağzal"ın tikintisində əhəmiyyətli yenilik edildi. İnşaat dirəkləri tam hazır vəziyyətə gətirilən ərazidə çalaqazma işlərinə start verildi və ən ağır işlərdən birinin - start kamerasının yerinin qazılmasına başlandı. Dirəklərin vurulması ilə yanaşı, ilk dəfə anker (dəmir bəndləmə) üsulu ilə çala özülünün bərkidilməsinə başlandı. Bu axıntılarla mübarizə baxımından əhəmiyyətli qərarıdır. Yenilik torpaq süxurunun möhkəmləndirilməsi baxımından vacibdir.

SƏSBOĞUCULAR GÜCLƏNDİRİLDİ

"Nəsimi-Azadlıq prospekti" sahəsindəki ventilyatorlar Almaniya istehsalıdır. Həcmcə kiçik olmasına baxmayaraq, TA 19\8 tipli bu ventilyatorlar analoqlarından qat-qat güclü və uğultuludur. Elə bu səbəbdən də "Azadlıq prospekti" stansiyasındakı 10 sayılı şaxtada səsboğucuların gücləndirilməsinə ehtiyac yarandı. Kərpic hörgülərin üzərinə üst-üstə presslənmiş texniki pambıq, odadavamlı material, dəmir tor və nəhayət, üzünə sinkli metal təbəqə vurulmaqla məsələ həll olundu.

QATARLARDA YENİ İNFORMATORLAR

Qatarın xəttə hazırlığı təkəcə onun bütün mexaniki, elektrik, pnevmatik, avtomatika avadanlıqlarının tam sazlığı ilə məhdudlaşmır. Buraya qatarın yuyulması, salonların təmizlənməsi, şüşələrin silinməsi də daxildir.



Sərnişin rabitə sistemi işləməyən, salonda "sərnişin-maşinist" əlaqəsi nazaz olan qatarın xəttə hazırlığı yoxdur. Radioinformatorlardakı məlumatları dəyişmək və ya onlara əlavələr etmək prosesi çox sadələşdirildi. Bu işdə daha müasir texnologiya tətbiq olundu. Buna qədər mikrosxemlərə yazılan informasiya dəyişilərkən, gərək həmin mikrosxem çıxarılaydı, lazımi informasiyanın yazılması üçün emalatxanaya aparılmalıydı. Bundan sonra "MP-3" yazı sisteminin tətbiqi sexin hər bir işçisinə imkan verir ki, cibindəki fləş-kartdakı informasiyanı 1 dəqiqə ərzində maşinist kabinetindəki radioinformatorun yaddaşına köçürsün. Bununla istismarda olan qatarların informasiya bazası dəyişdirildi.

ƏYANI VƏSAİT

"Nərimanov" elektrik deposunda daha bir texniki yenilikdən istifadə olunmasına başlandı. Maşinistlərin sınaq-imtahan, test-təlim mərkəzinə çevrilmiş texniki kabinetdə bundan sonra qatarlara baxış üzərində qurulmuş yoxlama prosesini əks etdirən dərslər əyani vəsaitin yeni növünə çevrilmiş xüsusi monitorlarla aparıldı. Buna qədər proses nəzəri vasitələr və kasetlərlə təqdim olunurdu. Nədi isə köhnə tipli kasetlər deyil, kompyuter avadanlıqlarının köməyi ilə yeni texnoloji formatlardan istifadə olunur. Bu, müvafiq əyani vəsaitləri daha tez, məsələn, internet vasitəsi ilə əldə etməyə imkan verir. Bundan sonra tədris və baxış materiallarını daha asan arxivləşdirmək mümkün oldu.

YENİ QAZANXANA MÜASİRLƏŞMƏNİN TƏMƏLİNİ QOYDU

2010-cu ildə "Nərimanov" elektrik deposunda istehsalat sahələrini istilik və buxarla təmin edən qazanxana müasir əsaslar üzərində yenidən quruldu. Burada yeni avadanlıq üçün bünövrəsindən damına qədər köhnə qazanxana mərkəzi əsaslı şəkildə yenidən yaradıldı. Binada qalınlığı 39 sm olan 363 kv.m. divar hörüldü. Damının üstünə ikitavrlı tir düzüldü və üzərinə sendviç panellər qoyuldu, 261 kv.m. metal lövhə döşəndi. İçəridə 215 kv. m-lik metlax düzülüb, asma tavan laminatla örtüldü, darvaza, qapı və pəncərələr yeniləndi. Qazanxanadan çıxan magistral xətt də yeniləndi.

İtaliyadan gətirilmiş "Ellpreks" hermetik suqızdırıcı və qazanxana istiliklə təchizatdakı problemləri həll etdi. O, həm isitmə, həm də isti su üçün nəzərdə tutulub. Avadanlığın təchizatçısı olan "Neyoterm" şirkəti 4 kub.metrlik iki qazanı magistral xəttə qoşdu. Qazanlar 4 dərəcə şaxtada belə problemsiz fəaliyyət göstərir. Texniki davamiyyət göstəricilərindən qar örtüyü 50 kq/kv.m, küləyin təziyi isə 60kq/kv.m olsa belə, qazanxananın fəaliyyəti normal rejimdə davam edir. Bütün bunlar yerli orta meteoroloji duruma uyğundur. Tikinti meydançası isə 9 ballıq seysmiklik

tələblərinə cavab verir. Avtomatik idarəetmə və elektron nəzarət sistemi qazanxananın ilk və ən böyük texnoloji yeniliyidir. Bu, həm də onun iqtisadi səmərəlilik və istismar qənaətcilliyinin əsasıdır. Onun işinin nizamlanması və idarə olunmasında, böyük işçi qüvvəsinə ehtiyac yoxdur. İstilik təminatçılarının qaççaqaçda, gərginlik həddini aşan iş rejimində çalışması artıq tarixdə qaldı. Təkcə qazanxana və nasosun, boruların, digər qurğuların, sistem təminatının fəaliyyətini tənzimləmək üçün gözlər eyni zamanda bir neçə cihazı izləməli və mütəmadi gərgin əmək sayəsində onun fəaliyyətini normalara uyğun saxlanmalı idilər.

Su təchizatı ilə bağlı böyük layihə də gerçəkləşdirildi. Deponun istehsalat sahələrinə 3 km-ə yaxın yeni plastik və metal boru xətlər çəkildi. Səmərələşdirici yeniliyə əsasən, isti su təminatı avtomatlaşdırıldı. Həm yüksək səmərəyə, qənaətə nail olundu, həm də işçilərin rahatlığı təmin edildi. Atmosfer təsirlərindən qorunma üçün yeni, daha səmərəli və etibarlı üsulla izolyasiya da başa çatdırıldı.

"Ellpreks" hermetik qazanının faydalı iş əmsalı 91,4-dən 91,7 faizədəkdir. Dəm qazlarının zəif əkstəziyi sayəsində kifayət qədər səssiz çalışır. Spiralvari əleyhkondensasiya turbulizatorları var. Örtüdən istiliyin itkisi də minimaldır. Bu, 80 mm qalınlığı olan mineral pambıqlı möhkəm haşiyələr sayəsində örtünün ən yüksək həddə izolə edilməsi ilə əlaqədardır. Qapılar sağa və sola açılma imkanı ilə tənzimlənir. Qazanın örtüsündə termosatik idarəetmə və nəzarət lövhəsi var. Elektron lövhə isə sifarişçidən asılı



olaraq qoyulur. İdarəetmə lövhəsi suyun hərərətini, odluğun işini, termostatlar vasitəsilə nasosun fəaliyyətinin tənzimlənməsini yerinə yetirir.

Borular karbonlu poladdan hazırlanır və göstərici lövhəsi ikiqat gilizlə təmin edilir. Qapının hermetikliyinin ən yüksək həddə təmin olunması dəm qazı sızmasının qarşısını alır. Amma bu hermetiklik ilk növbədə qapının uzunömürlü olması üçün lazımdır. Odluğun dibi istiliyin ötürülməsində paylayıcı effekt verməklə yanaşı, həm də onun mexaniki ömrünü uzadır. Zərbəyədavamlı termomexaniki qalama ocağı silindr formalı olmaqla elastiki deformasiyaya meyillidir. Onu istismar edərkən bir, iki və üç pilləli, modullaşmış odluqlardan istifadə etmək mümkündür.

Bu tip qazanların ömrü 20-25 ildir.

MOBİL TELEFON ALTERNATİV ÖDƏMƏ VASİTƏSİDİR

Son illər ödəmə vasitələrinin yeni növləri nəğd hesablaşmanı ikinci plana keçirməkdədir. Onların rahatlığı və vaxt itkisinə yol verməməsi xidmət səviyyəsini artırmağa da kömək edir. Rabitə vasitəsilə ödəmə də bu qəbildəndir. "Mobiskay" şirkəti ilə müvafiq müqavilə imzalandıqdan sonra "Azersell"-in müştəriləri üçün bu xidmət növü təklif olundu. Təhlükəsizlik, həm də problemlərin vaxtında aradan qaldırılması məqsədilə həm "Mobiskay"-ın ofisində, həm də metropolitenə serverlər quraşdırıldı. Mobil operator müştərilərin xidmətinə 9901, 9903, 9905 nömrələrini ayırdı. Nömrənin son iki rəqəmi gedişin miqdarını göstərir. Sərnişin qeyd olunan nömrəyə boş mesaj göndərərək, ştrix-kod almaqla, müvafiq sayda, keçid hüququ əldə edir. Bundan sonra sərnişin mobil telefonunu keçid turniketində quraşdırılmış xüsusi bloka yaxınlaşdırır. Ödəmə yerinə yetirildikdən sonra keçid mümkündür. Sərnişinlərə göstəriləcək xidmətin qaydalarını, xüsusən də ödəmə haqqını şirkət özü müəyyənləşdirir. Metropolitenə hər keçid üçün yalnız və yalnız mövcud gediş haqqı ödənilir.

DİSPETÇER MƏNTƏQƏSİNDƏ MÜASİR SİSTEMLƏR

Elə sahələr var ki, onların işində köklü dəyişikliklər edilməyə, metropolitenə hansısa əsaslı yeniləşmə və müasirləşmədən danışmaq olmaz. Bu mənada hərəkətin təşkili və idarə edilməsi həlledicidir. Metropolitenin dispetçer məntəqəsində başlayan yeniləşmə işi Hollivudda çəkilmiş "123-cü qatarın təhlükəli sərnişinləri" filminin ekranlara çıxması ilə eyni vaxta təsadüf etdi. Baş rollarını Con Travolta və Denzel Uoşinqtonun ifa etdiyi filmə dispetçer pultu arxasında yüzlərlə stansiyası olan xətlərdə hərəkətin idarə edilməsi əyani nümayiş etdirilir. Burada diqqəti daha çox hər bir qatarın da əks olunduğu ekran-lövhə çəkir. Bu texnoloji

innovasiyanın Bakı metropolitenində tətbiqi də 2010-cu ildə əsas məsələlərdən birinə çevrildi. Xarkovun LOT şirkəti təməl işlərini tamamladıqdan sonra idarəetmə lövhəsi canlandırıldı: onun üzərində qatarların hərəkətini görmək və izləmək olur. Xətdə olan əksər işarəvermə qurğuları, verilən komandalar, rabitə imkanları da burada tam əks olunur. Yeni dispetçer mərkəzləşməsində mikronüvə əməliyyat sistemi tətbiq olunur. Onun digər sistemlərdən fərqi məhz "real zaman" anlayışına söykənməsidir. Mikronüvə istifadəçilərə lazım olmayan istənilən hissəni dayandıрмаğa imkan verir. Dəyişiklik təkəcə formada deyil, məzmun və mahiyyətdə əksini tapır. Məsələn, hər hansı bir qatarın qrafik və cədvəl tələblərindən kənara çıxması dərhal müəyyənləşir və vəziyyətdən çıxış yolları da daha tez müəyyən olunur. Burada məlumat gecikməsi mümkün deyil, hər ötən saniyə sistemdə əyani görünür. "Rusiya Dəmir Yolları"-nın Rostova qədər 1200 km-ə yaxın məsafəsində 180-ə yaxın stansiyasında yolun diaqnostikası və nəzarət bu sistemlə həyata keçirilir. Ümumən yeni əməliyyat sistemi hərəkətin təşkili və idarə olunması ilə yanaşı, təhlükəsizliyin də təminatında vacib addım oldu. Onun quraşdırılması dövründə əvvəlcə yeni və köhnə sistem arasında əlaqə quruldu. SKV-67 bloku impuls signalı rəqəmsal elektron işarələrə çevirib, kompyuterdə qeydiyyata alır, dispetçer məntəqəsinə ötürür. Daha bir server-məlumat bazası və arxivləşdirmə funksiyasını yerinə yetirir. Bu, sığortalı iş üçün vacibdir. Əgər əsas blokda nasazlıq olarsa, əməliyyat dərhal digərinə keçir. Kompyuter inzibatçısı mərkəzi bütün stansiyalardakı vəziyyətə nəzarət edir, gündəlik



yoxlamalar aparır. Sistem yığcam proqramlaşmaya əsaslandığından mərkəzləşmə məntəqəsində elektrik-rele dolablarının qarışıq mənzərəsinin də izi-tozu yoxdur.

Yeni sistem mərkəzləşmiş iş yerinə çevrilib. Hər hansı stansiyada siq-nalların ötürülməsində problem yaranarsa, sahəyə yollanmazdan əvvəl nasazlığın səbəbi və digər maneələr yerində müəyyənləşir və mexaniklər həmin sahəyə artıq vəziyyətdən agah olaraq yollanırlar.

AKKUMULYATORLAR ÜÇÜN YENİ YÜKLƏYİCİLƏR

Akkumulyatorlar böyük və davamlı proseslərin daimi həyatverici qüvvə mənbəyi olmasa da, heç bir avadanlığı, mexanizm və qurğunu onlarsız işə salmaq mümkünsüz deyil. Metropoliten xətlərini və bütünlükdə təsərrüfatı qidalandıran dartı və azaldıcı yarımstansiya avadanlıqları sabit cərəyanı akkumulyatorlardan alınan ilkin impulsiv gərginliklə işə salınır. Akkumulyatorların işi bununla bitmir, onlar həm də avadanlığın mühafizəsində iştirak edir, qəza hallarında stansiya və tunelləri işıqlandırır. Metropolitenə əzəldən tətbiq olunan SK-16 akkumulyatorlarının Almaniyaya istehsalı olan 70 PZS-490, son iki yeni stansiyada isə daha da təkmilləşdirilmiş 60 PZV-600 markalı heliumlu akkumulyatorlarla əvəzlənməsinə başlandı. Alman istehsalı olan akkumulyatorlar əvvəllər tətbiq edilənlərdən onunla fərqlənirlər ki, heç bir qulluğa, texniki xidmətə ehtiyacı yoxdur. 70 PZS-lərə əgər yarım ildə bir dəfə su əlavə etmək lazım gəlirsə, 60 PZV-lərə bu da lazım deyil. Köhnə tipli akkumulyatorlar primitiv, amma etibarlı motor-generatorlar vasitəsilə də doldurulurdu. ZPU düzləndiriciləri gərginliyin tənzimləyə bilsələr də, bu gün onlar da dövrünü başa vurub. Köhnə düzləndiricilər yerini müasir və daha güclü, həm də həcmcə düz iki dəfə kiçik və çəkiddə də bir o qədər yüngül VAZP düzləndiricilərinə verməyə başladı. Layihə üzrə tətbiqi nəzərdə tutulan "Nəsimi" və "Azadlıq prospekti" stansiyaları nəzərə alınmasa, ilk dəyişikliklər məhz 2010-cu ildə "D-5" yarımstansiyasında baş verdi. Onun içerisi irihəcmli detallar əvəzinə kiçik mikrosxemlərdən ibarətdir.

ƏN AĞIR ESKALATORUN AĞRILARI

Bakı metropolitenində bir çox sahələrdə işə yanaşma tərzini, prinsiplər və metodlar Avropa ölkələrindən fərqlidir. Bu işə kadrların daha peşəkar, ixtisasında dərin biliklərə yiyələnməsində əksini tapır, işə müsbət təsirini göstərir. "İnşaatçılar", "20 Yanvar" və "Memar Əcəmi" stansiyalarında eskalatorların modernləşdirilməsi bu potensialın əyani göstəricilərindəndir. 2010-cu ildə "Xətai" stansiyasında yerləşən ən ağır - LT-2 tipli eska-

latorlardan birinin təmiri metropolitenə yüksək təcrübəli mütəxəssislərin olduğunu təsdiq etdi. Stansiyanın eskalatorlarından biri əsaslı təmir edildi. Demontaj olunan avadanlıq hissələrin bir qismi dəyişdirilərək daha mükəmməlləri ilə əvəzləndi, yararlı olanları isə sazlandı. Val istisna olmaqla, demək olar ki, bütün detallar yeniləndi. Gediş yolu, kiçik intiqal, val qapaqları, rebordalar, dartı sahəsinə aid bəzi detallar "Nərimanov" elektrik deposu ərazisindəki təmir sexində tam yoxlamadan çıxarıldı. Stansiyanın yerləşdiyi ərazinin geologiyasına uyğun olaraq, bəzi əlavə tədiblər də görüldü. Nəmişliyin, rütubətin daha çox olmasına görə korroziyanın qarşısını almaq üçün müvafiq rəngləmə aparıldı, möhkəmləndirmə işləri görüldü.

YENİ DÖVRÜN TƏLƏBLƏRİ

Oktyabrın 1-də "Nərimanov" elektrik deposunun texniki kabinetdə metropoliten rəisi Tağı Əhmədov təlimatçı maşinistlərin yeni tədris kursunun ilk məşğələsinin gedişi ilə tanış oldu. Kursun əhəmiyyətindən danışan T.Əhmədov tədris proqramının da getdikcə təkmilləşdirilməsinin vacibliyini nəzərə çatdırdı. O qeyd etdi ki, zaman irəlilədikcə, tələbat da dəyişir, elm və texnikanın inkişafı, yeni texnologiyaların tətbiqi indi daha sürətlə həyata keçirilir. Bu, kursların aparılmasında, proqram tərtibatından tutmuş, əyani və digər vəsaitlərdən istifadə olunmasında, tədrisin məzmunu və mahiyyəti, onun predmetində də əksini tapmalıdır. Yeni texnoloji imkanlar, kompyuterləşmə tələbləri artıracaq. Buna hazır olmaq üçün maşinistlər indidən dövrün tələblərinə uyğun hazırlıq keçməlidir. Çünki yeni xətlərdən başlayaraq, metropolitenə tam fərqli texnologiyalar tətbiq olunacaq. Bu sahədə ali təhsillilərin sayının artırılması, xarici təcrübənin mənimsənilməsi vacibdir. İdarə rəisi maşinistlərin işə münasibətdə məsuliyyətinə nəzarət olunmasını önə çəkdi. Qrafikin tələblərinə əməl olunmasını və buna nəzarətin ciddiləşməsini o, maşinistin məsuliyyətinin artmasında həlledici sayaraq, təlimatçıların cavabdehlik daşdığı insanların səhhətindən tutmuş məişətinə qədər bütün durumu ilə maraqlanmalı olduqlarını dedi.

İdarə rəisi tədris prosesinə digər sahələrə aid mütəxəssisləri, əsasən də qatar elektronikasına sahəsinə mühazirəçilərin cəlb olunmasının vacibliyini xüsusi qeyd edərək tapşırıqlarını verdi.

YENİ İDMAN MEYDANÇASI İSTİFADƏYƏ VERİLDİ

Metropoliten idman əmələri ilə məşhur olan müəssisədir. Hələ fəaliyyətinin ilk illərində metropoliten basketbolçuları SSRİ dəmir yolları-

nın spartakiadasında Azərbaycan dəmiryolçularının şərəfini layiqincə qoruyublar. Mini-futbolçular, voleybolçular SSRİ metropolitenlərinin, dəmir yollarının spartakiadalarından mükafatlarla qayıdıblar. Belə nailiyyətlər sahibi olan kollektivin özünün idman meydançası yox idi. Vaxtilə Azərbaycan çempionu, ölkə kubokunun sahibi olan kişilərdən ibarət voleybol komandası icarəyə götürülmüş meydanlarda məşq etmək məcburiyyətində idi. Hər il metropolitençi günü, Heydər Əliyevin doğum günü münasibətilə keçirilən spartakiadalarının proqramına daxil olan mini-futbol, voleybol yarışları heç bir normativ göstəricilərə cavab verməyən asfalt meydança üzərində keçirilirdi.

Metropoliten rəhbərliyi və metropoliten işçiləri həmkarlar ittifaqı birliyinin birgə səyi ilə müasir standartlara cavab verən, süni örtüklü mini-futbol meydançası, voleybol-tennis meydança-kortu istifadəyə verildi. Açıliş mərasimi oktyabrın 1-də keçirildi. Mərasim mini-futbol görüşü ilə başladı. Yeni meydanda ilk oyun metropoliten yığması ilə "Nərimanov" depusunun komandaları arasında keçirildi. Oyun depo futbolçularının 2:1 hesablı qələbəsilə başa çatdı.

Görüş başa çatdıqdan sonra açıliş mərasiminin rəsmi hissəsi başlandı. Metropoliten rəisi Tağı Əhmədov idmançıları və mərasimdə iştirak edən bütün metropolitençiləri idman meydançasının istifadəyə verilməsi,

eləcə də Moskvada MDB metropolitenləri spartakiadasının iştirakçılıqlarına, sotloüstü tenisin yarışlarında fərqlənən Tahir və Emin Əliyevlərə (ata-oğul) və bouling komandasını təbrik etdi onlara kuboklar təqdim olundu.

Metropoliten işçiləri həmkarlar ittifaqı birliyinin sədri Etibar Mirzəyev çıxışında bu idman qurğusunun metropolitenin sosial inkişafı sahəsində mühüm addım olduğunu bildirdi. Qeyd etdi ki, ən müasir tələblərə cavab verən bu qurğu qoruyub saxlanmalı, ondan lazımı qaydada istifadə olunmalıdır. İnanırıq ki, bu meydanlarda nəinki metropolitenin, həm də ölkə idmanının şərəfini qoruya biləcək idmançılar yetişəcək.

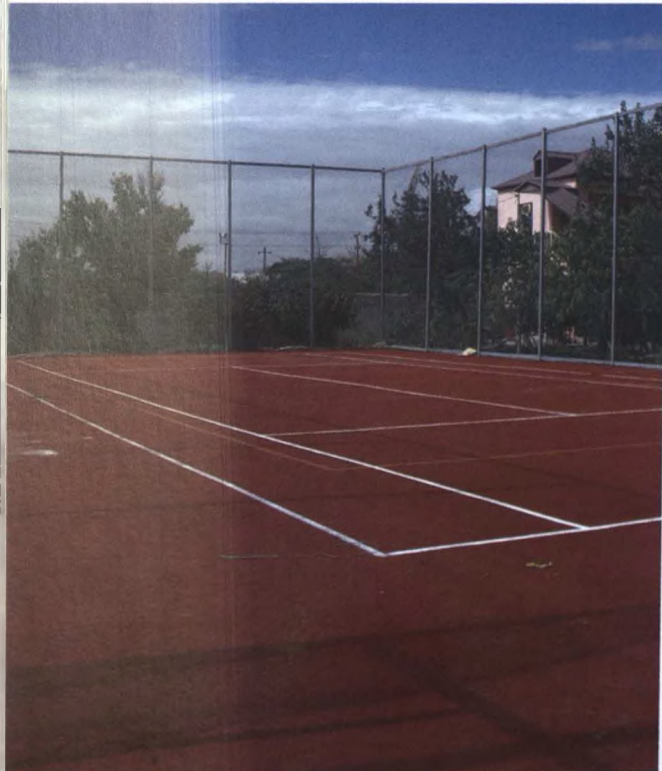


Sonra E.Mirzəyev idman meydançasının tikintisində çalışan xidmətlərin işçilərinə təşəkkürünü bildirdi.

Sonda metropolitenin idman təlimatçısı Dövran Aslanov metropolitenin və həmkarlar ittifaqı təşkilatının rəhbərlərinə belə böyük hədiyyəyə görə bütün idmançılar adından minnətdarlığını bildirdi.

YENİ VƏSAİT

Moskvanın "Метро и тоннели" Açıq Səhmdar Cəmiyyəti Nəşriyyatında işiq üzü görmüş "Тоннели метropolitenов" tədris-sorğu vəsaitinin müştərək müəlliflərindən biri də idarə rəisinin müavini, Tikilən Bakı Metropoliteni Müdiriyyətinin rəisi Arif Rəsulovdur. Belə bir nəşr ilk dəfə 60 il bundan əvvəl buraxılmışdı və yalnız Moskva metropoliteninin tikiləri və onların saxlanması praktikasına əsaslanırdı. Halbuki o zamandan ötən müddət ərzində keçmiş SSRİ-nin ərazisində 14 metropoliten istismara verilmiş, bir neçə metropolitenin inşası aparılır və bir neçəsinin layihələşdirilmə imkanları isə yoxlanılır. Y.Suşkeviç, N.Babuşkin, V.Ivanov, Y.Kozin və A.Rəsulovun müəllifləri olduğu nəşrdə metropoliten tunnelərinin quruluşu, istismarı və təmiri məsələləri nəzərdən keçirilir. Kitab Kiyev, Peterburq, Bakı və Moskva metropolitenlərinin iş təcrübəsi əsasında yazılmışdır. Onun araya-ərsəyə gəlməsinə müəlliflər 5 ildən artıq bir vaxt sərf ediblər. Kitaba mövzularla bağlı şəkillər, ən vacib terminlə-



rin lüğəti, cədvəl və əlavələr də daxil edilib. Yeni nəşr həm metropolitenimizin yeraltı qurğularına xidmət göstərən mühəndis-texnik işçiləri üçün, həm də həmin sahə üzrə respublikanın ali və orta ixtisas təhsili müəssisələrində hazırlanan gələcək mütəxəssislər üçün maraqlı vəsaitdir.

İSTİFADƏ QAYDALARI VƏ NİZAMNAMƏ YENİLƏNDİ

2010-cu ildə Nazirlər Kabineti metropolitenin fəaliyyətini tənzimləyən iki vacib sənədini yenilədi. Oktyabrın 19-da "Bakı Metropolitenindən istifadə Qaydaları" təsdiqləndi. Sənəddə ümumi müddəalarla yanaşı, sərnişinlərin hüquq və vəzifələri, eskalatorlardan istifadə qaydaları, metropolitendə qadağalar tam təfəssilatı ilə verilir.

Oktyabrın 28-də Bakı metropoliteninin strukturunu təkmilləşdirmək məqsədilə "Bakı metropoliteninin Nizamnaməsinin təsdiqi haqqında" Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin 1995-ci il 4 sentyabr tarixli 197 nömrəli qərarına dəyişikliklər və əlavələr edildi. Sənəddə metropolitenin vəzifələri və hüquqları, fəaliyyət istiqamətləri, struktur vahidləri və onların fəaliyyət prinsipləri müəyyən edilir.

FACİƏNİN 15 İLİ: QƏHRƏMANLAR ÖLMÜR

1995-ci ilin oktyabrın 28-də "Ulduz" stansiyasında baş vermiş yanğın hadisəsi təxminən 300 nəfərə yaxın adamın dünyasını dəyişməsinə səbəb oldu. Ekspertlərin rəyinə görə, baş vermiş faciə dünya metropolitenləri tarixinə ən dəhşətli hadisə kimi düşüb. Hadisə zamanı insanları ölümün pəncəsindən almaq üçün həyatını təhlükə altına atan, amma özü bu təhlükənin qurbanlarından birinə çevrilən Çingiz Babayevə ölümündən sonra Milli Qəhrəman adı verildi. Hər il metropolitençilər, oktyabrın 28-ni həmin faciə qurbanlarının və Çingiz Babayevin xatirə günü kimi qeyd edirlər. 2010-cu ildə hadisənin 15-ci ildönümü münasibətilə qəhrəmanın "Ulduz" stansiyasındakı büstünün qarşısında anma mərasimi keçirildi. Çingiz Babayevin qısa həyat yolu, qəhrəmanlığı, şücaəti, vətən sevgisi böyüməkdə olan nəsillər üçün əsl nümunə, nümunədir.

O, 1964-cü ildə Bakıda ziyalı ailəsində doğulmuşdu. Yasamal rayonundakı 20 nömrəli məktəbi, 1986-cı ildə Azərbaycan Texniki Universitetini bitirdikdən sonra, əmək fəaliyyətini yarımçıq qoyub, könüllü olaraq torpaqlarımızın müdafiəsi üçün cəbhəyə yollanmışdı. 1994-cü ildə Azərbaycan Respublikasının Müdafiə Nazirliyinin sərəncamı ilə Cəmşid Naxçıvanski adına hərbi liseyə göndərilən Çingiz əvvəlcə taqım komandiri, bilik və bacarığı nəzərə alınaraq sonra bölük komandirinin siyasi işlər üzrə müavini olmuşdu.

Həmin şənbə günü Çingiz Babayev bir neçə kursantla istirahət gününü ailəsi ilə keçirmək üçün evə gedirdi. Onların mindiyi metro qatarı "Ulduz" stansiyasından yenicə aralanmışdı ki, birdən silkələnib dayandı. Vaqonlarda işıq söndü, bir anda hər tərəf qara tüstüyə büründü. Vahiməyə düşən insanlar qışqırır, köməyə çağırır, nəyin hesabına olursa, olsun vaqondan çıxıb, qaranlıq tünelə düşməyə çalışırdılar. Çingiz dərhal vəziyyəti qiymətləndirib, əvvəlcə kursantlarla vaqonların şüşələrini sındırırdı, sonra onlar adamları düşürmək üçün döşəmələri sökməyə başladılar. Bir neçə kursant "Nərimanov", bir neçəsi isə "Ulduz" stansiyaları istiqamətində adamları tüneldən çıxarmağa çalışırdılar. Artıq neçə-neçə qadın, uşaq xilas edilmişdi. Qüvvəsi tükənsə də Çingiz yenidən od-alov içində olan qatara qayıdıb adamların köməyinə can atırdı. Çətin olsa da, bir də döndü, tüstülənən vaqonda huşunu itirib yıxıldı. Kursantlar komandirlərini xilas etməyə atıldılar, amma, bu, onlara nəsisib olmadı, komandirlə birlikdə üç kursant həlak oldu.

Hadisə ilə əlaqədar xalqa müraciətində ölkə başçısı, ümummilli lider Heydər Əliyev bu fədakar insanlar barədə dedi: *"Bu, onların böyük vətənpərvər olduğunu nümayiş etdirir. Onlar insanları xilas etmək üçün özləri həlak olub, özlərini qurban veriblər. Güman edirəm ki, onların xatirəsi xüsusi qeyd olunacaqdır".*



Ulu öndərin 3 noyabr 1995-ci il fərmanı ilə Çingiz Adil oğlu Babayev Azərbaycanın Milli Qəhrəmanı adına, onun kursant yoldaşları "İgidliyə görə" medalına layiq görüldülər. Çingiz Babayevin "Ulduz" stansiyasında və xidmət etdiyi hərbi məktəbdə büstü qoyuldu.

UŞAQLARIN METROSU

Cəmiyyətin inkişaf templəri hər bir sahədə fərqli münasibət tələb edir. Rabitə və informasiya texnologiyalarının ildırım sürətli ilə tərəqqisi dünyanı ovuc boyda edib. Söz yox ki, bu uşaq təkəkküründə, daha doğrusu, onun təxəyyülündə əksini tapır. Belə olduqda, təbii ki, təlim-tərbiyə, pedaqoji təsir vasitələrində də dəyişikliklər etmək məcburiyyəti yaranır. Ən ümdə vəzifələrdən biri isə uşaqların cəmiyyətə inteqrasiyasının sürətlənməsidir. Bu məqsədlə müxtəlif əyani vəsaitlərlə yanaşı, geniş spektrli müasir üsullardan da istifadə olunmalıdır. Məsələn, uşaqların şəhər ictimai nəqliyyatından düzgün istifadə qaydalarını öyrənməsi, ona xüsusi diqqətlə yanaşması məqsədi ilə bir sıra canlı metodlara əl atmaq olar. Bu, həm də onların gələcəkdə peşə seçiminə marağın artmasına səbəb olur. Nəticədə, ən azı insanlarda obyektiv, real münasibətin formalaşmasına, bu sahədə çalışanların əməyinə qiymət verilməsinə də təsirini göstərir.

Bakının 23 sayılı orta məktəbinin 4-cü sinfində paytaxt metropoliteninə dair dərslər keçirildi. Uşaqlar metro haqqında hansı anlayışlara malik olduqlarını, onu necə görmək istədiklərini söylədilər. Şagirdlər bilik və bacarıqlarını əyani vasitələrlə nümayiş etdirdilər. Ləman və Vidadi 2020-ci ilin metrosunu necə görmək istədiklərini maket vasitəsilə göstərdilər. Burada maşınlar üçün dayanacaq, restoran, xüsusi ticarət obyektləri yerləşdirilib. Leyla Əliyeva yerüstü yüngül-hava metrosu, Maqsud Həsənovun "28 May" stansiyası və modern vaqon maketləri diqqəti cəlb edir. Sona İsgəndərovanın metropolitenin tarixi və metro barədə fikirləri də çox maraqlı idi.

43-cü İLİN BİR-BİRİNƏ CALANAN TƏNTƏNƏLƏRİ

Noyabrın 8-i Bakı metropoliteni işçilərinin peşə bayramı günüdür. Yeraltı yollarda paytaxt əhalisinə və şəhərimizin qonaqlarına ən sərfəli, səmərəli və rahat ictimai nəqliyyat növünün dayanmadan xidmətini təmin edən metropolitençilər, hər il olduğu kimi, bu dəfə də bu əlamətdar gündə Fəxri və Şəhidlər xiyabanları ziyarət edərək, ənənələrə sədaqət və ehtiramlarını nümayiş etdirdilər. Müəssisənin kollektivi Bakı metrosunun böyüyüb ən münasib nəqliyyata çevrilməsində əvəzsiz rol oynamış, istər sovetlər dövründə, istərsə müstəqillik illərində bu sahəyə daim diqqət və qayğısını əsirgəməmiş Heydər Əliyevin məzarını ziyarət edərək, abidəsi

önünə əklil qoyub, gül çələngi düzdülər. Görkəmli oftalmoloq, alim, həkim Zərifə Əliyevanın da məzarı önünə gül dəstələri qoyuldu. Ardınca Vətən uğrunda canından keçmiş 20 Yanvar və Qarabağın işğaldan azad olunması naminə həyatını fəda etmiş, Azərbaycan qəhrəmanlıq dastanlarına layiq ərənlilik nümunələri göstərmiş şəhidlərin məzarlarını ziyarət etdilər. Bayram tədbirləri əslində xeyli əvvəl başlamışdı. Artıq ənənəyə çevrilmiş qərarla 20 ildən artıq metropolitençi stajı olanlara mükafatlar ayrılmışdı. Belələrinin sayı isə 617 idi. 43 yaşını qeyd edən yeraltı yollar dünyasının son bir ildəki dövrü noyabr ayının 3-də Rabitə evinin konfrans salonunda keçirilən təntənəli yığıncaqda təhlil olundu. Tədbirə müəssisənin müxtəlif xidmət və sahələrinin nümayəndələri toplaşmışdı. Onların sıralarında ömrünün böyük hissəsini metropolitenə bağlayan, yeraltı magistralın inkişafına bilik və qüvvəsini sərf edən, ona ən ağır günlərdə dayaq olub sədaqət nümayiş etdirən, kollektivə qəlbən və ruhən bağlı olanlar da az deyildi. Mərasimdə çıxışına bu insanlar haqqında ən xoş sözlərlə başlayan və onların fədakar və nümunəvi əməyi sayəsində metropolitenin bu gün də inkişafda olan bir müəssisə kimi qaldığını deyən idarə rəisi Tağı Əhmədov ömür yolunu şərəflə başa vurmuş və Tanrı dərğahına qovuşmuş insanların da daim hörmət və ehtiramla anılacağını söylədi. Haqq dünyasına qovuşmuş müəssisə işçilərinin xatirəsi bir dəqiqəlik sükutla yad edildi.

Çıxışını əsasən son bir ildəki uğurlar üzərində quran T.Əhmədov tarixə də qısa səyahət etdi. 5 il öncə ölkə başçısının sərəncamı ilə qeyd olunmağa başlayan bu tarix ilin son ayı ərəfəsinə düşdüyündən həm də bir növ ötən dövr üçün hesabat məqamıdır. Daim məsuliyyət hiss edən, bir an belə sayğını əldən verməməyi tələb edən bu peşənin sahibləri üçün bu, həm də öz işinə cavabdehliyin meyarıdır. Çünki hər kəs bilir ki, həmin gün - noyabrın 8-i hesabat günüdür və hər bir kəs ilk növbədə bu hesabatı özü-özünə verməlidir.

Metronun tarixinə nəzər salan idarə rəisi bildirdi ki, hər bir sahədə olduğu kimi, yeraltı səltənətdə də dinamik inkişaf prosesi, tikinti, yenidənqurma işləri davam edir. Ötən illər ərzində yeraltı nəqliyyat konveyerinin aramsız sabit və təhlükəsiz işinin təmin olunması, sərnişinlərin rahatlığı üçün çox iş görülüb. Köhnəlmiş avadanlıqların təzələnməsi və yenilərinin alınması, yeni stansiyaların tikilməsi, stansiyalarda təmir işlərinin aparılması və eskalatorların, ventilyatorların dəyişdirilməsi və təmiri, yeni qatarların alınması, jeton sistemindən kart sistemə keçilməsi, bankomatların qoyulması kimi işlər buna nümunə göstərilə bilər. Bir sözlə, metropoliten tədricən yeni dövrün tələblərinə uyğunlaşmaqdadır. T.Əhmədov ulu öndər Heydər Əliyevi metropolitenin bu gün inkişafa qədəm qoymasının əsas səbəbkarı adlandıraraq, ilk hakimiyyəti və ikinci dəfə ölkəyə

başçılıq etdiyi dövrlərdə onun yeraltı nəqliyyat aləminə töhfələrini nümunə çəkdi. O, bu gün də ənənələrin layiqincə davam etdiyini və buna misal olaraq, son bir neçə ildə "İçərişəhər" stansiyasının həm daxili, həm də xarici görkəminin dəyişməsinə, Azərbaycanın metro tikintisi tarixində dalbadal iki il yeni stansiyaların - "Nəsimi" və "Azadlıq prospekti"nin, "28 May" stansiyasında 2-ci giriş-çığışın istifadəyə verilməsini, yeni tipli eskalatorların, ventilyatorların alınmasını qeyd etdi. O, 2002-2004-cü illərdə 50, sonrakı müddətdə isə 116 vaqonun alınması ilə vaqon parkının əsaslı surətdə yenilənməsini bugünkü təhlükəsiz sərnışındaşımının təməli adlandırdı. Təhlükəsizlik məsələsində stansiyaların videomüşahidə qurğuları ilə təchiz olunmasının da rolu böyükdür. O, yeniləşən metroda maşinist və təlimatçıların ixtiyarına MDB-də analoqu olmayan yeni trenajorun istifadəyə verilməsini metroda təməli qoyulmuş novatorluğun ən bariz nümunəsi kimi qeyd etdi. Hələ də dünyada ən ucuz gediş haqqı olan metropolitenlərdən olmasına baxmayaraq, təkəcə yenidənqurma işlərinin deyil, həm də quruculuq və tikinti sahəsində dövlətin əməli qərarlərinin metronun gələcəyinə inamı artırdığını söylədi. T.Əhmədov işçilərin sosial-maddi vəziyyətinin yaxşılaşdırılmasından ötrü də çox işlər görüldüyünü qeyd etdi. İyunda daxili imkanlar hesabına, sentyabrda isə dövlət rəhbərinin sərəncamı ilə əməkhaqqı artırılıb.

Tədbirdə metropoliten işçilərinin həmkarlar ittifaqı birliyinin sədri Etibar Mirzəyev də həmkarlarını təbrik etdi. O, işçiləri metropolitenin get-gedə rahat və gözəl məkana çevrilən "Bilgəh" sanatoriya-plafaktoriyasında dincəlməyə dəvət etdi. Bu xüsusda o, idarə rəhbərliyinin son illərdə burada yenidənqurma işlərinə xüsusi diqqətlə yanaşmasını təqdirəlayiq hal saydı. Köhnə evciklərin müasir görkəm almasını, istirahət edənlərə xidmət səviyyəsinin artmasını burada dincələn hər bir kəs qeyd edir.

Metropolitençilərin yüksək ovqata kökləndiyi bir vaxtda ölkə başçısının yanında metropolitenin inkişafına dair Dövlət Proqramının müzakirəsinə həsr olunmuş müşavirə təkəcə yeraltı nəqliyyat işçilərinə deyil, həm də şəhərimizin sakinlərinə ən böyük töhfə oldu. Metro tarixində ən böyük qərar da orada verildi, ən yüksək ifadələr də orada işləndi. 20 ildən sonra şəhərimizin 119 km-lik yeraltı xətdə birləşən 76 metro stansiyası, 5 deposu olacaq. Bu da öz növbəsində paytaxtın ictimai nəqliyyatının simasını dəyişməklə bərabər, daha geniş ərazini əhatə etməklə onu ən rahat və səmərəli sərnışındaşıma vasitəsinə çevirəcək.

Noyabrın 3-də növbəti spartakiadanın tənənəli bağlanış mərasimi keçirildi. O gün əsl futbol havası var idi. Mini-futbol üzrə final oyunununun tamaşaçılarını bir sual düşündürürdü: "Nərimanov" elektrik deposunun komandasına qalib gələn tapılacaqdımı? Depo komandasının bu dəfə də elektromexanika xidmətinin futbolçularına qalib gələcəyini gözləyən-



lərin yanılması yarışın ən böyük sürprizi oldu. Mükafatlandırma mərasimini özünəxas zarafatla keçirən T.Əhmədov tədbirə toplaşanların ovqatını yüksəltdi. O, futbolun finalında fərqlənənlərə şəxsi mükafatını verdi. Sonra spartakiadanın qalib və mükafatçılarına, fərqlənənlərə də diplom və hədiyyələr təqdim olundu, xatirə şəkilləri çəkdirildi.

YENİ SERVERLƏR DÖVRÜN TƏLƏBİ İDİ

İctimai nəqliyyatın bir növü kimi Bakı metropoliteninin də əsas vəzifəsi sərnışinlərə xidmətin səviyyəsini daim yüksəltmək və ən müasir standartlara cavab verməsini təmin etməkdir. Bu mənada sərnışin serverlərinin yenilənməsi də ilin sanballı hadisələri cərgəsində oldu. Hərəkət xidmətində qoyulmuş iki server metropolitenə sərnışinlərə xidmətin səviyyəsini keyfiyyətcə yeni mərhələyə yüksəltdi. Bu avadanlıqda əməliyyat sistemi yeni texnologiyalara söykənən tam fərqli, funksional baxımdan zəngin və operativdir, iş prinsipinə və yaddaş tezliyinə görə, sürəti 2-3 dəfə artıqdır. Məlumatın hesablanması imkanları da dəfələrlə artıb. Müasirləşmə sayəsində stansiyalardan ötürülən məlumatlar tez bir zamanda toplanaraq təhlil olunur. Əvvəlki server 2003-cü ilin əməliyyat bazasına

söykənirdi və artıq bu sistem istismardan çıxarılır. Quraşdırılmış avadanlıq isə 2008-ci ilin "DB-2" ("Data base-2") məlumat bazası əsasında 9-cu versiyaya söykənir. Serverin məlumat bazasında hər bir sərnişinin istifadə etdiyi kartın tam tarixçəsi yaradılır. Onun keçid tarixi, saniyəsinə qədər dəqiq vaxtı, hətta ANM məntəqəsindəki turniketın sayı, kartı verən şəxs, yüklənmə vaxtı və s. burada əksini tapır. Mobil ödəmənin gündəmdə olması serverin yenilənməsini günün qaçılmaz tələbi etmişdi.

MODERNLƏŞƏN VENTİLYATORLAR

Metropolitəndə istismar olunan VOM-24 tipli ventilyatorların yenilənməsinə ehtiyac çoxdan yaranmışdı. Çünki bu avadanlığın ömrü 14-17- dən artıq deyil. Müvafiq araşdırmalar nəticəsində konstruktiv dəyişikliklərlə avadanlığın istismar müddətinin uzadılması qərara alındı. Əsas şərtlərdən biri artıq ömrünü başa vurmuş hissələrin dəyişdirilməsi idi. Son nəticədə rotorun dəyişdirilməsi ilə bəzi yeniliklərin aparılması ən optimal variant kimi təsdiqini tapdı. "20 Yanvar" stansiyasında, 21 sayılı şaxtada ventilyatorlar tam yeniləşdirildi, estafet 19 sayılı şaxtaya verildi. VOM-24 ventilyator modernləşdirildikdən sonra VOM-24P-yə çevrildi. Yeni rotorun quruluş tələblərinə əsasən

ventilyatorun gövdəsi, qapağı texniki tələblərə cavab verməlidir. Mühərrik və rama gövdəyə, oturacağa bərkidilirdi. Bolt-qayka birləşməsi sayəsində vibrasiyanın qarşısı alındı, avadanlığın etibarlılığı artdı. Ümumiyyətlə, əvvəlki ilə müqayisədə onun yığılması və ümumi sistemi daha da asanlaşdı. 12 tonluq ventilyatorun çəkisinin 5 tona endi. Qulluq da müasir tələblərə uyğun olmaqla işçi əməyinin həddən artıq istismarına da yol verilmir. Bu isə öz növbəsində işçi qüvvəsindən daha faydalı istifadə etməyə yol açır. Mühərriklə baraban bir ox üzərində yerləşir və 8 pəri var. Ən vacib daha bir yeniliyi və sistemi tam fərqli edən başa bir cəhəti də qeyd etmək olar: əvvəlki ventilyatorlarda qayıq ötürməsindən istifadə olunurdu. İndi isə qoşulma birbaşa yerinə yetirilir.

PERSPEKTİV İNKİŞAF PLANININ ÖLKƏ BAŞÇISININ YANINDA MÜZAKİRƏSİ

Noyabrın 4-də Azərbaycan Prezidenti İlham Əliyevin sədrliyi ilə Bakı Metropoliteninin perspektiv inkişaf planının müzakirəsinə həsr olunmuş iclas keçirildi.

Dövlətimizin başçısı iclası giriş nitqi ilə açdı:

- Ölkəmizin nəqliyyat infrastrukturunun yaradılması və genişləndirilməsi ilə bağlı çox işlər görülür. Son illərdə qoyulan investisiyalar hesabına Azərbaycanın nəqliyyat sektoru çox sürətlə və uğurla inkişaf etmişdir. Həm Bakıda, həm ölkəmizin müxtəlif bölgələrində yeni müasir nəqliyyat obyektləri tikilir. Dünən Bakıda yeni dəniz ticarət limanının təməl daşı qoyulmuşdur. Liman tikildikdən sonra ölkəmizin nəqliyyat imkanları böyük dərəcədə artacaq, Azərbaycan tranzit imkanlarından daha da böyük səmərə ilə istifadə edəcəkdir. Nəqliyyat sektorunun inkişafı hər bir ölkənin uğurlar qazanması üçün mühüm rol oynayır. Azərbaycanda bu məsələlər həmişə diqqət mərkəzində olmuşdur.

Bugünkü iclas şəhər nəqliyyatının inkişafı ilə bağlı olacaqdır. Xüsusilə, bu gün biz Bakı Metropoliteninin inkişaf proqramını müzakirə edəcəyik. Şəhər nəqliyyatının inkişafı üçün son illər ərzində çox böyük işlər görülmüşdür. Bakıda 170 kilometr yeni yollar salınmış və təmir olunmuşdur, 15 yol ötürücüsü, 30 piyada keçidi tikilmişdir, bəzilərdə hələ tikinti davam edir. Bakıda ən müasir standartlara cavab verən nəqliyyatın intellektual idarə edilməsi mərkəzi yaradılır. Mərkəz işə düşəndən sonra əminəm ki, nəqliyyatın tənzimlənməsi prosesi daha da uğurla gedəcəkdir.

Şəhər nəqliyyatının inkişafı və müasir standartlara cavab verməsi üçün ölkəmizə 2300-dən çox sərnişin avtobusu gətirilmişdir. Bu, həm insanlara daha yaxşı şərait yaradır, həm də ki, tıxac probleminin həlli üçün çox mühüm bir vasitədir. Əgər biz bir neçə il bundan əvvəl Bakıda yeni körpüləri, yol qovşaqlarını, yol ötürücülərini, piyada keçidlərini tikməsəydik, demək olar ki, bu gün Bakıda nəqliyyat tam dayana bilərdi. Çünki şəhərin tarixi mərkəzində yolların o qədər də geniş olmaması problemlər yaradırdı, digər tərəfdən, şəhərə giriş-çıxışlarda dairələr mövcud idi. İndi bu dairələrin, demək olar ki, əksəriyyəti aradan qaldırılıb. O yerlərdə ki, dairələr var idi, bu gün orada ən müasir körpülər, yol ötürücüləri tikilmişdir. Bakıdan Heydər Əliyev Beynəlxalq Aeroportuna gedən yol vaxtilə həm çox bərhad vəziyyətdə idi, həm də ki, hər bir dairədə böyük tıxaclar yaranırdı. Pik saatlarda metronun "Əzizbəyov" stansiyasının qarşısındakı dairədə maşınlar yarım saat, qırx, əlli dəqiqə tıxacda dayanırdı. Ondan sonra Sabunçu, daha sonra başqa dairələr gəlirdi. Hər bir dairədə tıxaclar yaranırdı və demək olar ki, şəhər nəqliyyatı iflic vəziyyətinə düşürdü.



Biz bütün lazımi tədbirləri çox vaxtında gördük, çox ciddi maliyyə resursları ayırdıq. Nəqliyyat Nazirliyi bütün bu işləri yüksək peşəkarlıqla, zövqlə icra edir. Körpülərimiz, yol ötürücülərimiz təkə nəqliyyat infrastrukturu deyil, eyni zamanda, şəhər memarlığı nümunələridir. Onlar xarici görünüşü, dizaynı, gözəlliyi və müasirliyi ilə fərqlənir. Bu gün Bakının mərkəzindən aeroporta və başqa istiqamətlərə getmək üçün artıq dairələrdə gözləmək lazım deyildir. Biz qarşıya məqsəd qoymuşuq ki, ümumiyyətlə, şəhər nəqliyyatının tənzimlənməsi prosesi dünya standartlarına cavab versin. Bu gün yolda işıqforlar da azalır və beləliklə, rahat nəqliyyatın təşkili üçün bütün şərait vardır.

Biz aeroport yolunu iki dəfə genişləndirdik. İndi artıq bəziləri bu işləri unudur. Bu da təbiidir, insanlar yaxşı şəraitə tez öyrəşirlər. Bizim də vəzifəmiz ondan ibarətdir ki, Azərbaycanda və Bakıda ən yüksək standartları tətbiq edək ki, vətəndaşlarımız ən qabaqcıl texnologiyalar əsasında yaradılmış şəraitdən istifadə etsinlər. Bu gün aeroport yolu 8 və 12 zolaqlıdır. Digər tərəfdən, yeni aeroport yolu tikilmişdir - Zığ-Heydər Əliyev Beynəlxalq Aeroportu yolu. O altızolaqlı beton yol ümumiyyətlə yox idi.

Yəni, bütün bu işlər, bir daha demək istəyirəm ki, şəhər nəqliyyatının tənzimlənməsi üçün çox mühüm addımlardır.

Bu gün Bakıda müxtəlif yerlərdə yollar həm təmir olunur, həm də ki, yeniləri tikilir, yeni istiqamətlər açılır. Bakı-Heydər Əliyev Beynəlxalq Aeroportu, Mərdəkan-Bilgəh-Kürdəxanı-Pirşağı-Sumqayıt yolu tikilməkdədir. Bu da yeni arteriyanın, istiqamətin açılması deməkdir. Həm o bölgədə yerləşən kəndlər bir-biri ilə, həm şəhərlə, həm Sumqayıtla daha da rahat əlaqə saxlayacaqlar, həm də oradan gələcəkdə açılacaq dairəvi yola birbaşa çıxış olacaqdır. Dairəvi yol demək olar ki, hazırdır. Yəqin ki, biz bir neçə gündən sonra dairəvi yolun açılışını da qeyd edəcəyik. Bu da çox nadir və şəhər üçün əvəzolunmaz bir qovşaqdır. Artıq şimal, cənub, qərb istiqamətlərindən hərəkət edən avtomaşınlar şəhərə girmədən o dairəvi yoldan istifadə edəcəkdir. Bu yol da başqa yollar kimi ən yüksək standartlara cavab verir.

Yəni, şəhər nəqliyyatı hər bir böyük, inkişaf edən şəhər üçün prioritet məsələlərdən biridir. Biz bilirik ki, bəzi böyük şəhərlərdə tıxac problemləri artıq çox ciddi fəsadlara gətirib çıxarıbdır. Böyük şəhərlərdə insanlar saatlarla tıxaclarda qalırlar. Bəzi hallarda başqa şəhərə təyyarə ilə uçmaq daha az vaxt tələb edir, nəinki şəhər mərkəzindən aeroporta getmək. Yəni, biz də bu problemlərlə nə vaxtsa üzləşə bilərdik, əgər vaxtında çox ciddi addımlar atmasaydıq. Düzdür, bu məsələlərin həlli üçün çox böyük vəsait lazımdır. Deyə bilərəm ki, magistral yollardan, yəni bölgələrə aparan yollardan fərqli olaraq, şəhər yollarının genişləndirilməsi və yeni yolların yaradılması o qədər də ciddi iqtisadi sərəmərə vermir. Əlbəttə ki, magistral yollar, hər bir yerə yeni yol çəkilən kimi orada canlanma gedir, iş yerləri açılır, o rayonların imkanları genişlənir. Amma şəhərin içində bu yolların tikintisi sırf sosial xarakter daşıyır ki, Azərbaycan vətəndaşları rahat yollardan istifadə etsinlər. Azərbaycanda və xüsusilə Bakıda yolların keyfiyyəti də ildən-ilə artır, ən yeni texnologiyalar tətbiq olunur. Biz bu işlərlə ən xırda məsələlərə qədər ciddi məşğuluq.

Bakı yollarının əsas problemlərindən biri həm keyfiyyətsizlik idi - vaxtilə bu yollar keyfiyyətsiz tikilmişdi, təmirsiz qalmışdı - həm də çox sayda lyukların mövcudluğu problem yaradırdı. Lyuklar elə qoyulmuşdu ki, maşının təkəri oraya bir neçə dəfə düşəndə demək olar ki, sıradan çıxırdı. Ancaq müasir texnologiya və avadanlıq gətiriləndən sonra indi maşın lyukun üstündən keçəndə bəzi küçələrdə heç hiss olunmur. Biz elə etməliyik ki, şəhərimizin əksər küçələrində gözəl texnologiyalar tətbiq olunsun, bu təcrübə vardır. Əlbəttə ki, bu, böyük vəsait tələb edir. Ancaq biz bunu etməliyik. Çünki bu, şəhərimizin inkişafına xidmət edir, insanların daha da rahat hərəkəti üçün şərait yaradır. Yəni, demək istəyirəm ki, biz bu məqsədlərə böyük vəsait ayırmışıq. Hər il döv-

lət büdcəsində böyük məbləğdə vəsait ayrılır. Biz bunu gələcəkdə də davam edəcəyik.

Digər tərəfdən, Azərbaycan çox uğurla inkişaf edir, maliyyə resurslarımız böyüyür, iqtisadi imkanlarımız genişlənir. Biz elə etməliyik ki, ölkəmiz ən inkişaf etmiş ölkələrin sırasına daxil edilsin. Bunu etmək üçün əlbəttə ki, şəhər infrastrukturunun yüksək standartlara cavab verməsi ən vacib şərtlərdən biridir.

Bugünkü iclas Bakı Metropoliteninin inkişaf planının müzakirəsinə həsr olunubdur. Bu məsələlər diqqət mərkəzindədir. Bakı Metropoliteninin çox böyük tarixi vardır. Sovet İttifaqında Bakı birinci şəhərlərdən idi ki, metro stansiyaları açılmışdı. İlk stansiyalar Bakıda 1967-ci ildə istismara verilmişdir. Ondan sonrakı dövrdə bu proses sürətlə getmişdir. 1970-ci illərdə ulu öndər Heydər Əliyevin rəhbərliyi altında Bakıda metro stansiyalarının tikintisi çox sürətlə gedirdi. Ancaq Sovet İttifaqı dağılandıqdan sonra, əlbəttə ki, bu proseslər dayandı və uzun illər Bakıda metro tikintisi aparılmırdı. Bəzi hallarda əvvəlki dövrdə başlanmış layihələr yavaş-yavaş icra edilirdi. Ancaq əsaslı şəkildə bu məsələ bir qədər diqqətdən kənar qalmışdı. Bunun da təbii səbəbləri var idi. Çünki müstəqilliyimizin ilk illərində ölkə qarşısında o qədər ciddi problemlər dayanmışdı ki, onların həlli bütün səylərin səfərbər olunmasını tələb edirdi. İşsizlik, yoxsulluq, işğaldan əziyyət çəkən soydaşlarımızın məişət problemləri, iqtisadi tənəzzül, sənaye müəssisələrinin dayanması. Yeni iqtisadiyyatın demək olar ki, iflic vəziyyətə düşməsi problemləri qarşımızda dayanırdı. Ona görə biz məhdud maliyyə resurslarından ən vacib məsələlərin həllində istifadə etməyə çalışırırdıq. Təbii ki, metronun inkişafına vəsait çatmırdı. İndi vəziyyət başqadır. Bir daha demək istəyirəm ki, indi maliyyə imkanlarımız kifayət qədərdir, biz özümüzü çox rahat, əmin hiss edirik. Belə olan halda, əlbəttə ki, şəhər nəqliyyatının ən ucuz növü olan metro tikintisinə daha da böyük diqqət göstərilir.

Son illər ərzində biz bu işlərin gözəl nəticələrini görürük. 2008-ci ildə metronun "Nəsimi", 2009-cu ildə "Azadlıq prospekti" stansiyaları, "28 May" stansiyasının yeni keçidi istismara verilmişdir. Bu gün bu işlər davam etdirilir, hər il dövlət büdcəsində kifayət qədər vəsait nəzərdə tutulur. İki il bundan əvvəl Bakı Metropoliteninin inkişaf planının hazırlanması üçün mənim tərəfimdən xüsusi Sərəncam imzalanmışdır, vəsait ayrılmışdır və bu gün biz o planın ilkin konturlarını müzakirə edəcəyik.

Metro şəhər nəqliyyatının 30 faizini təşkil edir. Bakı metrosunda gediş haqqı həm digər nəqliyyat vasitələrindən, eyni zamanda, bütün MDB məkanında olan ölkələrdən ucuzdur. O ki qaldı Avropa şəhərlərinə, fərq bəlkə 10-15 dəfə səviyyəsindədir. Yəni biz metro haqlarının aşağı səviyyədə saxlanması ilə bir növ sosial məsələlərin həllinə də öz töhfəmizi vermiş

oluruq. Bu gün Azərbaycan iqtisadiyyatı bazar iqtisadiyyatı prinsipləri əsasında fəaliyyət göstərir. Nəqliyyat sektorunda xidmət göstərən özəl şirkətlər də gəlirlə işləyirlər. Bu təbiidir, çünki bazar iqtisadiyyatı prinsipləri bunu tələb edir. Bizim demək olar ki, bütün başqa dövlət qurumlarımız, dövlət şirkətlərimiz gəlirlə işləyirlər. Əlbəttə, dövlət lazım olan hallarda büdcədən dövlət şirkətlərinin fəaliyyətinin gücləndirilməsi üçün vəsait ayırır. Ancaq gündəlik fəaliyyətdə enerji sektorunda dövlət şirkətlərimiz demək olar ki, bazar iqtisadiyyatı prinsipləri əsasında işləyirlər.

Nəqliyyat sektorunda da, misal üçün, hava nəqliyyatı - dövlət tərəfindən vəsait ayrılır, təyyarələr alınır, yeni aeroportlar tikilir, lazım olan hallarda birdəfəlik qaydada subsidiyalar verilir. Amma bütövlükdə hava nəqliyyatı gəlirlə işləyən bir sahədir. Dəniz nəqliyyatı da həmçinin. Bizim böyük tanker donanmamız vardır. Son illər ərzində dövlət büdcəsi hesabına 12 tanker və quru yük gəmiləri alınmış və Xəzər Dövlət Gəmiçiliyinin tabeliyinə verilmişdir. Bu olmasaydı, əlbəttə ki, gəmiçilik səmərə ilə işləyə bilməzdi. Ancaq bu, birdəfəlik aksiyadır, ondan sonra o tankərlərin istismarı nəticəsində gəmiçilik gəlir əldə edir.

Metro ilə bağlı məsələ bir qədər fərqlidir. Burada həm dövlət tərəfindən ayrılmış vəsait hesabına yeni stansiyalar tikilir. Bu da çox böyük vəsait tələb edən məsələdir. Təkcə bu il metronun inkişafı üçün 200 milyon manata qədər vəsait xərclənibdir və xərclənəcəkdir. Digər tərəfdən, vaqonların alınması dövlət hesabına həll olunur. Son illər ərzində 150-dən çox vaqon alınmışdır və metrodan istifadə edən vətəndaşlar bunu görürlər. Amma bununla bərabər, metronun istismarı da dövlət subsidiyaları əsasında həll olunur. Bizdə metroda gediş haqqı 15 qəpikdir. Mənə dünən verilən arayışa görə, hər bir sərnişinə xərclənən və-



sait 49 qəpikdir, yəni 3 dəfə çoxdur. Yəni bu, birbaşa dövlət tərəfindən ayrılan subsidiyalardır. Mən, sadəcə olaraq, qeyd etmək istəyirəm ki, metro o sahə deyil ki, ora investisiya qoyasan və oradan gəlir gözləyəsən. Metroya qoyulan investisiyalar qayıtmayacaq, bunu biz bilirik. Amma buna baxmayaraq, insanların rahatlığı və şəhər nəqliyyatının tənzimlənməsi üçün biz bunu edirik.

Ölkə qarşısında duran məsələlər hələ çoxdur və elə sahələr var ki, mütləq oraya investisiyalar qoyulmalıdır və qoyulur. Biz əlbəttə ki, bütün maliyyə imkanlarımızdan çox böyük qənaətlə istifadə etməliyik və elə də istifadə edirik. Maksimum çalışırıq ki, bu işlərdə qənaət tətbiq olunsun. Ancaq digər tərəfdən, biz çox yaxşı başa düşürük ki, metronun inkişafı həm insanlara rahatlıq verəcək, həm də ki, şəhər nəqliyyatının tənzimlənməsi üçün mühüm rol oynayacaqdır.

Biz bu gün bu məsələlərlə bağlı danışacağıq.

* * *

"Azərtunelmetrotikinti" SC-nin sədri Şaiq Əfəndiyevin çıxışı

- Möhtərəm cənab Prezident!

Hörmətli iclas iştirakçıları!

Böyük şəhərlərdə avtomobillərin yaratdıqları tıxacların fonunda əhəlinin rahat və sürətlə daşınmasında mühüm yer tutan və ekoloji cəhətdən sərfəli olan metropoliten hazırda yüksək tempə inkişaf edən və əhali tərəfindən daha çox istifadə olunan əsas ictimai nəqliyyat vasitəsidir. Bu baxımdan kütləvi sərnişin daşınmasında metropolitenin alternativ yoxdur.

Bakı Metropoliteni ilk dəfə 1967-ci il noyabrın 6-da Yaxın Şərqin ilk metropoliteni kimi öz qapılarını şəhər sakinlərinin üzünə açdı. İlk olaraq "İçərişəhər", "Sahil", "28 May", "Gənclik" və "Nəriman Nərimanov" stansiyaları, daha sonra isə "Xətai" stansiyası sərnişinlərin istifadəsinə verildi.

Ulu öndər Heydər Əliyevin respublika rəhbərliyinə gəlməsi ilə metropoliten tikintisində daha böyük canlanma başlandı. Belə ki, 1970-ci ildə ulu öndərin birbaşa iştirakı ilə "Ulduz" stansiyası, 1972-ci ildə 120 min əhalisi olan 8-ci kilometr yaşayış sahəsini şəhərin mərkəzi ilə birləşdirən "Məşədi Əzizbəyov", "Qara Qarayev" və "Neftçilər" stansiyaları istismara verildi.

1976-ci ildə isə bənzərsiz tərtibatı ilə göz oxşayan "Nizami" stansiyası ilk sərnişinlərini qəbul etdi. Daha sonrakı dövrlərdə "Bakmil", "Elmlər Akademiyası", "İnşaatçılar", "20 Yanvar", "Memar Əcəmi", 1989-cu ildə isə "Xalqlar dostluğu", "Əhmədli" stansiyaları istifadəyə verildi.

Eyni zamanda, tikintisi yarımçıq qalmış "Həzi Aslanov" stansiyasında

inşaat işlərinin başa çatdırılması üçün 2001-ci ildə ulu öndər Heydər Əliyevin təşəbbüsü və nüfuzu sayəsində Avropa İttifaqı tərəfindən ölkəmizə təmənnasız qrant vəsaiti ayrılmış və bu stansiya 2002-ci ildə tikilib başa çatdırılaraq istismara verilmişdir.

Tikinti-quraşdırma işləri dayandırılmış Bakı Metropoliteni 2000-ci illərin ilk onilliyinin ortalarından başlayaraq, ulu öndər Heydər Əliyev siyasətini uğurla davam etdirən möhtərəm Prezidentimiz İlham Əliyevin rəhbərliyi altında ikinci həyatına qədəm qoymuşdur.

Tikintisi yarımçıq qalmış obyektlərdə işlər məhz cənab İlham Əliyevin şəxsi təşəbbüsü və göstərişi əsasında uzun fasilədən sonra bərpa olunmuş yeni metro stansiyalarının tikintisinə, mövcud stansiyalarda yenidənqurma işlərinə, tunelqazan müasir texnikaların alınması və ölkəmizə gətirilməsinə start verilmişdir.

Təkcə onu qeyd etmək kifayətdir ki, 2006-cı ildən başlayaraq, yeni metro stansiyalarının tikintisinə dövlət investisiyalarının ayrılmasına başlanılmış və bu sahəyə qoyulan sərmayənin həcmi sürətlə artaraq 15,5 milyon manatdan 2010-cu ildə 150 milyon manata çatdırılmışdır.

Eyni zamanda, cənab Prezident, məhz Sizin göstərişiniz ilə bu ilin axırına qədər dünya miqyasında tanınmış Almaniya şirkəti tərəfindən istehsal olunmuş mexanikləşdirilmiş tunelqazma kompleksi alınacaqdır. Bu kompleksin səmərəli istifadəsi məqsədi ilə "Azərtunelmetrotikinti" SC-nin nəzdində olan dəmir-beton konstruksiyaları zavodunun sahəsində yeni, müasir tələblərə cavab verən dəmir-beton tübinq istehsal edən sex inşa olunur və avadanlığın quraşdırılması prosesi gedir.

Dəmir-beton tübinqlərin respublikamızda istehsalı və həmin kompleksin işə salınması faktik olaraq, xaricdən asılılığımızı əhəmiyyətli dərəcədə aradan qaldıracaqdır.

Sexin istehsal gücü gündə 15 metr tunel seqmentinin istehsalına imkan verəcəkdir. Müqayisə üçün məlumat vermək istərdim ki, indiyə qədər keçmiş SSRİ tunelqazma avadanlığından istifadə edərkən layihə sürəti əsasında ayda 60-65 metr tunel inşa etmək olurdu. Yeni komplekslə isə gündə bir istiqamətdə 10-15 metr və ya ayda 250-300 metr tunel inşa etmək mümkün olacaqdır.

Respublikamızın müstəqillik dövründə tikilən "Nəsimi" stansiyası artıq 2008-ci ildə şəhər sakinlərinin xidmətinə verilmişdir. Bakı Metropoliteninin üçüncü növbəsinin şimal sahəsinə daxil olan bu stansiya ən çətin geoloji və hidrogeoloji şəraitdə və ən tez tikilən stansiyadır, cəmi 18 aya inşa edilmişdir.

2009-cu ildə isə Bakıda metro tikintisi təcrübəsində daha bir yenilik olan ilk sütünsüz stansiya - "Azadlıq prospekti" stansiyası paytaxt sakinlərinin istifadəsinə verilmişdir və hazırda bu xətt üzrə növbəti, 6-cı stan-

siyanın tikintisi başa çatmaq üzrədir. Eyni zamanda, "Dərnəgül" elektrik deposunun tikintisi davam etdirilir. Yeni layihələrdən "Memar Əcəmi-2" keçid və "Avtovağzal" stansiyalarında hazırlıq işləri davam edir.

Keçən il, həmçinin "28 May" stansiyasının yenidən qurulması obyektinin tərkib hissəsi olan 2-ci çıxışın vestibülü də istismara verilmişdir. Bu obyektlərin açılışını bildiren lentlərin Sizin tərəfinizdən kəsilməsi və inşaatçılara ünvanladığınız xoş sözlər və tövsiyələr qəlbimizdə unudulmaz izlər buraxmışdır.

Möhtərəm Prezident, Azərbaycanın nəhəng layihələrin gerçəkləşdiyi məkana çevrilməsi Sizin düşünülmüş strategiyanız nəticəsində mümkün olmuşdur. Burada qeyd etmək vacibdir ki, metropoliten və tunellərin tikintisi adi tikintilərdən fərqlənir və işin texnologiyası bu işlərin uzunmüddətli perspektiv layihələr əsasında ardıcılıqla həyata keçirilməsini tələb edir.

Bu amil ölkənin nəqliyyat infrastrukturunun inkişafına Sizin xüsusi diqqət və qayğınız, nəqliyyat infrastrukturunun əsas qollarından biri kimi Bakı Metropoliteninin müasir tələblərə uyğun inkişafına və yeni xətlərin inşasına da böyük təkan vermişdir.

Yuxarıda göstərilənlərə əsaslanaraq Azərbaycan Respublikası Prezidenti "Bakı Metropoliteninin perspektiv inkişafı ilə bağlı bəzi tədbirlər haqqında" 2008-ci il 10 noyabr tarixli Sərəncamı ilə sərnişin nəqliyyatı sistemini təkmilləşdirmək və şəhər nəqliyyatında hərəkətin gərginliyini azaltmaq məqsədi ilə "Bakı Metropoliteninin 20 illik inkişafının dövlət proqramı"nı təsdiq etmişdir.

Tarixi əhəmiyyət daşıyan bu Sərəncamın icrası ilə əlaqədar Bakı Metropoliteninin perspektiv inkişaf sxeminin hazırlanması üçün böyük təcrübəyə malik xarici şirkətlərdən ibarət Beynəlxalq Konsorsium tərəfindən dünyanın böyük şəhərlərində fəaliyyət göstərən oxşar sistemlərə və təcrübəyə istinad edilməklə, yeni metro xətlərinin inkişafı üzrə 4 variant hazırlanmışdır və paytaxtımızın infrastrukturunu, əhəlinin məskunlaşması və hərəkət intensivliyi nəzərə alınmaqla, bal hesablamaları əsasında ən məqbul ssenari seçilmişdir.

"Bakı metropoliteninin 20 illik inkişafının Dövlət Proqramı"nın icrası çərçivəsində qarşıya qoyulan əsas məqsəd şəhərin landşaftını və inkişaf istiqamətlərini, habelə əhəlinin məskunlaşmasını nəzərə almaqla əhəlinin şəhər daxilində hərəkətində maksimum rahatlığı təmin etməklə yanaşı, paytaxtın ətrafından mərkəzə doğru avtonəqliyyat axınının azaldılması vasitəsilə nəqliyyat tıxaclarının aradan qaldırılmasıdır. Belə ki, yeni metro xətlərinin tikintisi və yerləşdirilməsi şəhərin mərkəzində nəqliyyat vasitələrinin hərəkətinin və sayının əhəmiyyətli dərəcədə azaldılmasına gətirib çıxaracaqdır.

Cənab Prezident!

Bakı Metropoliteninin Beynəlxalq Konsorsium tərəfindən hazırlanmış ümumi inkişaf sxeminə əsaslanaraq, yaxın 5-6 il ərzində bir neçə istiqamətdə metro tikintisinin paralel aparılmasını daha məqsəduyğun və aktual hesab edirik.

Bu məqsədlə prioritet layihələr hazırlanıb və Sizin qəbul edəcəyiniz qərara müvafiq olaraq icraya başlamağa hazırıq.

Sonda metropolitenin inkişafında qazanılan bütün uğurların ilk növbədə, ümummilli lider Heydər Əliyevin əsasını qoyduğunu və bu gün Sizin tərəfinizdən çox uğurla davam etdirilən məqsədyönlü siyasətin nəticəsində və bilavasitə Sizin ali diqqətinizin sayəsində mümkün olduğunu bir daha vurğulayır və əmin etmək istəyirəm ki, "Azərtunelmetrotikinti" Səhmdar Cəmiyyətinin kollektivi Bakı Metropoliteninin perspektiv inkişafı ilə bağlı Sizin 2008-ci il 10 noyabr tarixli Sərəncamınızdan irəli gələn vəzifələrin həllində, habelə metropolitenin inkişaf etdirilməsi və təkmilləşdirilməsi sahəsində qarşıya qoyulan bütün tapşırıqların icrasında bundan sonra da əzmlə çalışacaqdır.

Mənə verilən fürsətdən istifadə edərək, metro tikintisi idarəsinin yaradılmasının 60 illik yubileyi ilə əlaqədar olaraq metro inşaatçılarının bir qrupunu yüksək dövlət mükafatları və fəxri adlarla təltif etdiyiniz üçün Sizə bir daha kollektivimiz adından dərin minnətdarlığımızı bildirirəm.

Diqqətinizə görə təşəkkür edirəm.

* * *

Bakı Metropoliteninin rəisi Tağı Əhmədovun çıxışı

- Möhtərəm Prezident!

İcazə verin, vaxt ayıraraq bizi qəbul etdiyinizə görə metropolitenin kollektivi adından Sizə dərin minnətdarlığımı bildirim.

Cənab Prezident,

Hörmətli iclas iştirakçıları.

Bakı Metropoliteni fəaliyyət göstərdiyi 43 il ərzində böyük inkişaf yolu keçərək 22 stansiya və 32,9 kilometr yeraltı polad yolları əhatə edən şəbəkəyə çevrilmişdir. Qürur hissi ilə qeyd etməliyəm ki, Bakı şəhərinin ictimai nəqliyyat sahəsində ekoloji cəhətdən təmiz nəqliyyat növü sayılan Bakı Metropoliteni şəbəkəsinin inkişafı məhz ümummilli lider Heydər Əliyevin Azərbaycan Respublikasına rəhbərlik etdiyi illərə təsadüf edir.

Ulu öndər Heydər Əliyevin Azərbaycan Respublikasına ilk dəfə rəhbərlik etdiyi dövrə qədər Bakı Metropolitenində cəmi 6 stansiya və 8,8 kilometr metro xətti var idi. 1969-cu ildən sonra isə metropolitenin 14 stansiyası və 21,1 kilometr metro xətti inşa edilərək istismara verilmişdir.

2001-ci ildə ulu öndər Heydər Əliyevin böyük nüfuzu sayəsində Avropa İttifaqı tərəfindən ayrılmış grant hesabına 2002-ci ildə metronun "Hə-



zi Aslanov" stansiyasının inşası başa çatdırılmışdır.

Metropolitəndə istismar olunan vaqon parkının yeniləşməsinə məhz ulu öndərin göstərişi ilə başlanmışdır. 2002-2003-cü illərdə 50 ədəd, 2004-2010-cu illərdə isə məhz Sizin dövrünüzdə cənab Prezident 116 vaqon alınmışdır. Bu da öz növbəsində, metropolitəndə qatarların hərəkət intervalını 120 saniyəyə qədər azaltmağa imkan yaratmışdır. Son illərdə illik sərnişindəşimə 175 milyon nəfərə çatmışdır. Bakı Metropoliteni dünya metropolitenləri arasında ən ucuz gedişhaqqı olan nəqliyyat vasitəsidir.

Sizin göstərişiniz, qayğı və diqqətiniz nəticəsində son illərdə metro tikintisinə ayrılmış 600 milyon manata yaxın vəsait hesabına metropoliten xətləri inkişaf etdirilmiş, "Nəsimi", "Azadlıq prospekti" stansiyaları və "28 May" stansiyasının ikinci çıxışı istismara verilmişdir.

Metropolitenin tikintisi ilə yanaşı, istismarda olan metro şəbəkəsinin maddi-texniki bazasının gücləndirilməsi, yenidənqurma və bərpa işlərinin aparılması, təhlükəsizliyin artırılması istiqamətində də tədbirlər davam etdirilir. Belə ki, 2008-ci ildə "İçərişəhər" stansiyası tam yenidən qurulmuş, orada müasir tipli 3 eskalator quraşdırılmışdır. Dünyanın aparıcı ölkələrinin metropolitenlərində quraşdırılmış sistemlərə uyğun, müasir texnologiyalar nəzərə alınmaqla Bakı Metropoliteni obyektlərində təhlükəsizlik və videomüşahidə şəbəkəsinin yaradılmasına başlanmışdır.

Həmin işlər bu ilin sonunadək yekunlaşacaqdır.

Məhz Sizin göstərişinizlə cari ildə metropolitenin "Məşədi Əzizbəyov" stansiyasında yenidənqurma işlərinə başlanılmışdır.

Hazırda metropolitenin şimal sahəsinə daxil olan 6-cı stansiyada və "Dərnəgül" deposunda inşaat işləri aparılır. Yaşıl xəttin davamı olaraq, həmin stansiyanın istismara verilməsi 2011-ci ildə nəzərdə tutulmuşdur.

Sizin "Azadlıq prospekti" stansiyasının açılışı zamanı verdiyiniz tapşırığa əsasən "Avtovağzal" və "Memar Əcəmi-2" stansiyalarında da inşaat işlərinə başlanmışdır və hazırda sürətlə davam etdirilir. Bu stansiyalar arasında hərəkət təşkil etməklə sərnişinlərin "Memar Əcəmi-2" stansiyasından mövcud xətlərə keçmələri təmin olunacaqdır.

Siz Bakı şəhərində nəqliyyat sisteminin təkmilləşdirilməsi və müasir nəqliyyat sisteminin yaradılması istiqamətində bir neçə Sərəncam imzalamısınız. Bu sərəncamların əsas məqsədi paytaxt əhalisinin və şəhərimizin qonaqlarının hərəkətində və sərnişindəşimada maksimum rahatlığın və təhlükəsizliyin təmin edilməsindən ibarətdir.

İctimai sərnişindəşimada müstəsna rolu olan Bakı Metropoliteninin davamlı inkişafı baxımından Sizə xas olan uzaqgörənliyin və bu sahəyə göstərdiyiniz qayğı və diqqətin bariz nümunəsi kimi "Bakı Metropoliteninin perspektiv inkişafı ilə bağlı bəzi tədbirlər haqqında" 2008-ci il 10 noyabr tarixli Sərəncamınızla təsdiq edilmiş "Bakı Metropoliteninin 20 illik inkişafının Dövlət Proqramı"nın və yeni perspektiv sxeminin hazırlanmasını qeyd etmək istərdim.

Perspektiv inkişaf sxeminin texniki-iqtisadi əsaslandırma işlərini yerinə yetirmək üçün tender keçirilmiş, nəticədə metro tikintisi sahəsində böyük təcrübəyə malik, beynəlxalq miqyasda tanınmış Fransanın "SYSTRA", İngiltərənin "Mott MacDonald" və Koreya Respublikasının "Saman" şirkətlərinin iştirakı ilə Beynəlxalq Konsorsium yaradılmışdır.

Konsorsium tərəfindən Bakı şəhərinin yeraltı nəqliyyat şəbəkəsinin beynəlxalq standartlara uyğun ictimai nəqliyyat sistemi səviyyəsində inkişaf etdirilməsi məqsədilə metropoliten xətlərinin perspektiv sxemi hazırlanmışdır. Bu işlərin icrası zamanı həmin xətlərin genişləndirilmiş şəbəkəsinin və ən münasib perspektiv sxemin tətbiq olunması üçün müfəssəl sosial-iqtisadi təhlillər aparılmış, ictimai nəqliyyat üzrə sərnişinlər arasında sorğu keçirilmişdir. Sorğu nəticəsində sərnişinlərin ictimai nəqliyyata tələbatı, eləcə də gediş-gəlişin orta məsafəsi, səbəbi və tezliyi müəyyən edilmişdir. Sosial araşdırmalar üzrə hesabatlarda ehtiyat nəzərə alınmaqla, Bakı əhalisinin illik artım tempi 2,5 faiz götürülmüşdür. Təhlillər zamanı aşağıdakı meyarlar nəzərə alınmışdır:

- ictimai nəqliyyat üzrə əvvəlki təhlillər;
- şəhərsalma planları;

- şəhərin iqtisadi inkişaf istiqamətləri;
- torpaq sahələrindən istifadə etmə amilləri;
- hərəkət intensivliyini yaradan mərkəzlərin (təhsil, səhiyyə, mədəniyyət ocaqları, nəqliyyat qovşaqları, stadionlar və s.) əsas rolu.

Araşdırmaların əsas meyarlarından biri də Bakı şəhərində sürətli ictimai nəqliyyata olan tələbatın dəqiq müəyyən edilməsidir.

Bu isə nəqliyyatın qarşısına qoyulan tələblərin iki mühüm amilini əhatə edir:

- sərnişin axınının mənbələri və təyinatı;
- Bakı şəhərində sərnişindəşımaya sahəsində fəaliyyət göstərən nəqliyyat növlərinin hazırkı ifrat yüklənmiş vəziyyəti.

Perspektiv inkişaf sxeminin texniki-iqtisadi əsaslandırma işləri zamanı göstərişinizə uyğun olaraq stansiyaların uzunluğu 7 vaqon üçün 140 metr, gələcəkdə tunellərin uzunmüddətli istismarını təmin etmək məqsədilə xarici diametr 6 metr götürülmüşdür.

Hazırda metropolitenə günün gur saatlarında bir istiqamətdə 1 saatda 38 min nəfər sərnişin daşınır. Beynəlxalq Konsorsium tərəfindən aparılmış araşdırmalara əsasən müvafiq tədbirlər görülmədiyi təqdirdə, bu rəqəm 2016-cı ildə 48 minə, 2030-cu ildə isə 80 min nəfərə çata bilər. Təhlükəsizlik və rahatlıq baxımından bu göstərici Avropa standartlarına görə 30 min nəfər təşkil edir, yəni vaqonun 1 kvadratmetrində 6 nəfər sərnişin daşınmalıdır. İndi Bakı Metropoliteni vaqonlarında günün gur saatlarında 1 kvadratmetrdə 8-10 nəfər sərnişin daşınır ki, bu da təhlükəsizlik tələblərinə cavab vermir.

Aparılmış təhlillərə əsasən Beynəlxalq Konsorsium tərəfindən perspektiv sxem üzrə hazırlanmış 14 potensial variantdan 4 variant seçilmiş və Sizin müzakirənizə təqdim olunur.

Möhtərəm Prezident,

Təqdim olunmuş uzunmüddətli perspektiv inkişaf sxeminə uyğun olaraq gələcəkdə Bakı Metropoliteninin ümumi şəbəkəsi 2 mövcud və 3 əlavə yeni xətt olmaqla 5 xətdən, 76 stansiyadan və 119 kilometr metro xəttindən ibarət olacaqdır. Yəni 53 yeni stansiyanın və 84,3 kilometr metro xətlərinin inşası nəzərdə tutulur. Həmçinin təqdim olunmuş variantda yeni stansiyaların tikintisi və yerlərinin seçilməsində sərnişin nəqliyyatının digər növləri, multifunksional nəqliyyat kompleksi ilə inteqrasiya və uzlaşdırma məsələləri də nəzərə alınmışdır.

Metro tikintisinin spesifikliyini və irihəcmli kapital qoyuluşu tələb etməsini nəzərə alaraq, qısamüddətli planların həyata keçirilməsi məqsədilə şəhərin mərkəzini və əhalinin sıx məskunlaşdığı əraziləri əhatə etmək üçün prioritet istiqamətlər müəyyən etmək, yeni xətlərin inşasını buraxılış komplekslərinə bölmək üçün Sizin rəy və tövsiyələriniz bizim üçün çox

vacibdir.

İlk növbədə bənövşəyi xəttin qərb, mavi xəttin isə şərq hissəsinin inşası, qırmızı və yaşıl xətlərin genişləndirilməsi nəzərdə tutulur.

Metronun perspektiv inkişafı üçün aşağıdakı prioritet istiqamətlər nəzərdə tutulmuşdur.

Birinci prioritet istiqamət: Buraxılış kompleksi ("Avtovağzal"- "Memar Əcəmi-2"-B3-B4-B5) 5 stansiya, 6,8 kilometr metro xəttindən ibarətdir. Bu istiqamət Yeni Avtovağzal kompleksini, 3-cü, 4-cü mikrorayonları, Tbilisi prospektini və Füzuli küçəsini əhatə edir. Hörmətli Prezident, burada qatarları yeddi vaqondan götürmüşük, ancaq birinci növbədə bunu 5 vaqonluq da etmək olar. 18 qatar heyəti olacaqdır. Sonra sərnişinlər artdıqca qatarlara əlavə vaqonlar qoşmaq nəzərdə tutulur. Hərəkətin intensivliyi 45 qatar/saat nəzərdə tutulur. Hazırda bizdə bu intensivlik 30 qatar/saatdır. Bu istiqamətdə 6,8 kilometr metro xəttinin tikintisi və vaqon parkının yenilənməsi üçün 550 milyon manat vəsaitin lazım olacağı ehtimal edilir.

İkinci prioritet istiqamət: Bu buraxılış kompleksi (VI stansiya-Y-3-Böyükşor-M.Əzizbəyov-2-Sabunçu-Bakıxanov-Y-22-Qaraçuxur-Yeni Günəşli - bunlar yaşayış məntəqələrinin adlarıdır) 8 stansiyadan və 12,5 kilometr metro xəttindən ibarət olacaqdır. Bu istiqamətdə hərəsi 5 vaqondan 33 qatar heyəti işləyर्सə, 165 vaqon lazım gələcəkdir. Hərəkət intensivliyi isə yenə də 45 qatar/saat olacaqdır.

Üçüncü prioritet istiqamət (H.Aslanov-Ziğ şosesi-Hərbi Akademiya) 2 stansiyadan, 3,7 kilometr metro xəttindən ibarət olacaqdır. Vaqon parkı 11 qatar heyəti olmaqla 55 vaqon, hərəkət intensivliyi yenə də 45 qatar/saat, ehtimal olunan vəsait xərcləri isə 296 milyon manat nəzərdə tutulur. Əlbəttə, bu rəqəm işlərin gedişi zamanı qarşıya çıxacaq bəzi məsələlərlə bağlı dəyişə də bilər.

Cənab Prezident, Siz ulu öndərimizin kursunu bu gün uğurla davam və inkişaf etdirirsiniz. Belə ki, respublikada genişmiqyaslı quruculuq və yenidənqurma işləri aparılır. Göründüyü kimi, ölkədə həyata keçirilən islahatların dinamik sürətdə artması nəqliyyat sistemindən də yan keçməmişdir.

Möhtərəm Prezident,

Metropolitenə və metropoliten işçilərinə diqqət və qayğı ulu öndərin dövründə olduğu kimi, Sizin dövrünüzdə də davam etdirilir. Çoxminli metropoliten kollektivi adından Sizi əmin edirəm ki, verdiyiniz göstəriş və tapşırıqları vaxtında yerinə yetirəcək, sabit işimizlə şəhərimizin sakinlərinə və qonaqlarına yüksək səviyyədə xidmət göstərəcəyik!

İcazə verin, bir daha Sizə öz minnətdarlığımı bildirim. Diqqətinizə görə çox sağ olun!

* * *

Sonra Bakı şəhərində metropoliten şəbəkəsinin gələcək prioritet istiqamətləri və bu sahədə həyata keçiriləcək işlərlə bağlı konkret məsələlər ətrafında müzakirələr aparıldı. Dövlətimizin başçısına Bakı Metropoliteninin inkişaf planının sxemləri və təklif olunan metro xətlərinin çəkilməsi istiqamətləri barədə məlumat verildi.

Prezident İlham Əliyevin yekun nitqi

- Mən bu planın hazırlanması işində iştirak etmiş bütün qurumların fəaliyyətini qiymətləndirirəm. Bu işə həm yerli qurumlar, həm də ki, xarici şirkətlər cəlb olunub və çox əsaslı, geniş proqram hazırlanıbdır. Bu proqram növbəti 20 ili əhatə edəcəkdir. Bu proqramın icrası böyük vəsait tələb edəcəkdir. Bu gün bu barədə rəqəmlər səsləndi. Amma əgər biz burada göstərilən bütün işləri icra etsək, bir neçə milyard manat investisiya nəzərdə tutulur.

Əlbəttə ki, bu, çox böyük məbləğdir. Biz bu investisiya layihələrini maliyyə imkanlarımızla da bağlamalıyıq. Hər il Dövlət Investisiya Proqramında metro tikintisi üçün vəsait nəzərə alınmalıdır. Biz bu böyük, uzunmüddətli proqramı mərhələlərə bölməliyik. Bu barədə təkliflər səsləndi. Birinci mərhələ 2011-2015-ci illəri əhatə etməlidir. Əlbəttə ki, əgər maddi imkanlarımız imkan versə, biz növbəti beşillik proqrama daha böyük işləri sala bilərik. Biz buna da hazır olmalıyıq. Hər halda, bu baş plan bizə belə imkanları verir. Yəni, biz artıq bilir ki, son mərhələmiz nədən ibarət olacaqdır. Metro inkişafının bütün proqramı müfəssəl hazırlanıbdır. Sadəcə olaraq, mərhələlərə bölüb, prioritetləri müəyyən edib və biz həmin işləri maliyyə imkanlarımızla uzlaşdırmaq yolu ilə görəcəyik.

Bizim niyyətimiz çox açıqdır, aydındır, birmənalıdır ki, Bakıda metro tikintisini sürətlə irəliyə aparacaq. Beləliklə, həm şəhər nəqliyyatına böyük dəstək olacaq, həm də insanlar üçün rahat və çox təhlükəsiz nəqliyyat növü imkanlarını genişləndirəcəkdir. Ümumiyyətlə, ümumi inkişafımız üçün bu, çox vacib məsələdir.

Biz bütün bu işləri gərək beynəlxalq təcrübəyə əsaslanaraq edək. Bakıda metro tikintisinin böyük tarixi vardır. Bu barədə mən artıq söylədim. Ancaq 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. Burada qeyd olundu ki, yeni avadanlıq, maşınlar alınır. Elə etməliyik ki, bu, ən son texnologiyaya uyğun maşınlar olsun. Həm tunelqazma işləri, həm bütün başqa texniki məsələlər yüksək səviyyədə həll olunmalıdır.

Mən şübhə etmirəm ki, bu plan hazırlananda inkişaf etmiş ölkələrin təcrübəsi nəzərə alınıb. Çünki bu planın hazırlanmasında inkişaf etmiş ölkələrin şirkətləri iştirak ediblər. Bakıda da ən qabaqcıl təcrübə təhlil edilməlidir və tətbiq olunmalıdır.

Bununla bərabər, dizayn işlərinə xüsusi diqqət göstərilməlidir. Çünki metro yarandığı gündən, - hər halda sovet məkanında, - eyni zamanda, memarlıq növü, memarlıq nümunəsi idi. Bakıda metro stansiyalarının dizaynına çox böyük əhəmiyyət verilir. Bu gün biz də bu məsələləri unutmamalıyıq. Biz də çalışırıq ki, yeni stansiyalar gözəl dizaynla fərqlənsin, həm sənişinlər üçün rahat, həm də gözəl olsun.

Eyni zamanda, əvvəlki illərdə tikilmiş stansiyalarda da yenidənqurma işləri aparırıq. Xüsusilə, "İçərişəhər" stansiyasının həm xarici görünüşü, həm də daxili dizaynı tamamilə yeniləşib və şəhərə əlavə gözəllik verir. İndi "Əzizbəyov" stansiyasında işlər gedir. Orada da çox gözəl memarlıq kompleksi nəzərdə tutulur, eyni zamanda, daxildə də təmir-bərpa işləri aparılır. Biz yeni stansiyaların tikintisində əlbəttə ki, bu məsələləri həmişə nəzərdə saxlayacağıq. Ancaq eyni zamanda, tədricən köhnə stansiyaların təmiri, bərpası, xarici görünüşünün yeniləşməsi məsələləri ilə də məşğul olmalıyıq. Yəqin ki, bu məsələ də İnkişaf Planının bir hissəsi olmalıdır. Yəni, əlavə olunmalıdır ki, həm yeni eskalatorlar, həm təmir-bərpa işləri,



lazım gələndə metro stansiyalarının üst konstruksiyalarının dəyişdirilməsi, gözəlləşdirilməsi üçün əlavə vəsait nəzərə alınmalıdır. Çünki bu stansiyalar şəhər memarlığının bir hissəsidir. Şəhərin çox gözəl memarlığı var, həm qədim, həm müasir. Biz bu iki amili nəzərə almalıyıq.

Burada qeyd olundu ki, təhlükəsizlik məsələlərinə diqqət göstərilir. Bu məsələ artıq ilin sonuna qədər yekunlaşmalıdır. Göstəriş verdim ki, nəinki metro stansiyalarında, bütövlükdə şəhərdə videokameralar quraşdırılsın. Şəhərin müxtəlif yerlərində indi bu videokameralar fəaliyyət göstərir. Həm təhlükəsizlik məsələlərinin həlli üçün bunun böyük əhəmiyyəti vardır, eyni zamanda, bu kameralar vasitəsilə bir neçə cinayətin üstü açılıb-dır. Bununla bərabər, yol hərəkətini pozan avtomaşınlar da o kameralar vasitəsilə aşkar olunur.

Biz sözlə, bir daha demək istəyirəm ki, biz böyük işlərin görülməsi üçün bütün gücümüzü səfərbər etmişik. Bir daha demək istəyirəm ki, bu, böyük, uzunmüddətli proqramdır, ən azı 20 ili əhatə edəcəkdir. Çalışmalıyıq ki, 20 il ərzində bax bu gün göstərilən bütün vəzifələr icra olunsun, bu stansiyalar tikilsin. Çox böyük, peşəkarlıq, maliyyə imkanları tələb edən işdir. Əminəm ki, biz bütün bu işləri vaxtında və böyük keyfiyyətlə görəcəyik və şəhər sakinləri üçün yeni, gözəl imkanlar yaradacağıq.



Prezidentin imzaladığı sərəncam metronun inkişafı barədə dövlət proqramının əsas məqsəd və vəzifələrinə aydınlıq gətirdi. Proqrama görə, metronun digər ictimai nəqliyyat vasitələri ilə uzlaşdırılması və inteqrasiyası təmin ediləcək. Bu, metropoliten şəbəkəsinin təkmilləşdirilməsi nəticəsində baş verəcək.

SÜBHƏ QƏDƏR ŞƏHƏRİN XİDMƏTİNDƏ

Hər il olduğu kimi, 2011-ci il də metropoliten üçün əbədi tarixi hadisənin, Azərbaycanın azadlıq rəmzi olan 20 Yanvar tarixinin ildönümünü qeyd etməklə başladı. Bu hadisə hər dəfə bənzər ssenari ilə keçsə də, hər il də öz fərqli özəllikləri ilə seçilir. "20 Yanvar" stansiyasının tərtibatından tutmuş, metropolitençilərin hər dəfə bu hadisəyə doğma bir tarix kimi yanaşmasının da öz səbəbləri var. Çünki həmin gün - 1990-cı ilin 20 yanvar günü şəhərdə baş verənlərin nəbzi metro ilə döyünürdü. Metro və metropolitençilər həmin gün, sadəcə, şahid olmadılar - həmin günün ən böyük iştirakçısı, insanların pənah gətirdiyi ocaq kimi sübhə-dək şəhərin xidmətində dayandılar. Sovet Ordusunun amansız cəza batalyonunun hökm oxuduğu, qırğın, talan törətdiyi o günləri Şəhidlər xiyabanından sonra xatırladan ikinci məkan Bakı metrosu oldu. Səhər tezdən stansiyalarda səslənən həzin musiqi, divar və döşəmələrə düzülmüş qərənfillər elə girişdən o günü görməyənləri də 21 il əvvəl in ovqatına köklədi. O hadisələr saat 12:00-da metropolitəndə bir dəqiqəlik sükutla qeyd olundu, yalnız qatarların fit səsi eşidildi. Axşam saatlarında metropolitençilər hər hansısa xüsusi dəvət və təşkilatçılıq olmadan, böyük bir orduya çevrilib, şəhidlərin əbədiyyət məkanını - xiyabanı ziyarət etdilər.

NASOSLAR ETİBARLI MÜHAFİZƏ ALTINDA

Metropolitəndə qatarların hərəkətinin normal təşkili prosesi təkcə texniki amillərlə müəyyən olunmur. Tunel atmosferdən təcrid edilmiş bir mühit olsa da, təbii amillərin təsirindən kənar qalmır. Orada hərəkətə ən çox mane olan isə yeraltı sulardır. Bəzi yerlərdə gur dağ çayı kimi axan suları tuneldən kənarlaşdıran qurğular sistemi metromuzun dörd onillikdən artıq olan fəaliyyəti dövründə böyük təkamül yolu keçib. İndi metropolitenin bütün sanitariya qurğuları kimi suların tuneldən xaric edilməsi sistemi də yeni texnoloji proseslər əsasında işləyir. Bütün yerli və əsas suvurma qurğularının işi kompyuterləşdirilib. Tuneldəki hər bir nasosun işini sanitariya dispetçerinin masası üstündəki kompyuterin monitorunda izləmək mümkündür. Amma bu da qurğuların fəaliyyəti ilə bağlı bütün problemlərin tam həlli deyildi və təklif olunan yeniliklər sayəsində suvuran qurğuların fəaliyyətində optimal dəyişikliklər edildi.

Qoşma zamanı cərəyan şiddətinin kəskin artması təkcə mühərrikin deyil, həm də elektrik dövrəsinin digər elementlərini də təhlükə altına qoyurdu. Vəziyyətdən çıxış yolu nasosun qoşulma və açılma prosesində təciliyyə nail olmaq idi. Elektromexanika xidmətinin baş mühəndisi Sadəddin Yusi-

fovun təşəbbüsü və avtomatika qrupunun fəaliyyəti sayəsində hazırlanan qurğu problemi aradan qaldırdı. Tədricən qoşma ilə yanaşı, bir qidalanma kabelindən digərinə avtomatik keçid də təmin olundu. Xətlərdən birində nasazlıq əmələ gələrkən, sistem özü digər xətti qoşur.

Qoşulma zamanı 380 V gərginliyin verilməsi ilə nasosların birdən-birə böyük təzyiqlə işə düşməsi 3 saniyə ərzində cərəyan şiddətinin 7-8-qat artan yüksəlməsi asinxron mühərrikin etibarlılığını azaldır, onun tez sıradan çıxmasına səbəb olurdu. Nasoslar dayananda da eyni proses baş verir və tədricən dayanma nəticəsində əlavə təsirlərin qarşısı alınır.

Eyni sistem istismara hazırlanan "Dərnəgül"də əvvəlcədən quruldu. Onu mərkəzi sanitariya dispetçer məntəqəsinin idarə etməsinə qoşdular. Yeniliyin effektivliyi onun eskalator və ventilyasiya qurğularında tətbiqinə yol açdı.

BAKİ METROSU DÜNYA BANKLARININ MARAQ DAİRƏSİNDƏ

Dünyanı iqtisadi böhran bürüsə də, Azərbaycan çox nadir ölkələrdəndir ki, belə bir dövrdə inkişaf edir və bu, iqtisadi göstəricilərdə, müxtəlif sahələrə qoyulan investisiyalarda öz əksini tapır. Məhz kapital qoyuluşu və onun həcmi hər bir ölkənin inkişaf tempini müəyyən edir. Dövlət sərmayəni təkcə gəlir gətirən sahələrə deyil, eyni zamanda əhalinin sosial həyatını, həm də iqtisadiyyatın təməl prinsiplərinin möhkəmliyini qoruyan layihələrə də yönəltməklə tarazlığı qoruyur. Belə sahələrdən biri də metrodur. Bir sərnişinin daşınması təxminən 50 qəpiyə başa gəldiyi halda, ona cəmi 15 qəpiyə xidmət göstərməsi sözsüz ki, bu əlverişli şəhər nəqliyyatının dövlətin ayırdığı əlavə maliyyə hesabına mövcudluğunu təmin edir. Amma buna baxmayaraq, metronun inkişaf etdirilməsinə nəqliyyat infrastrukturunun inkişafında daha böyük diqqət ayrılır. Ölkə başçısının 2010-cu il noyabrın 4-də keçirdiyi iclasda vurğuladığı kimi, metronun inki-





şafı dövlətin prioritet vəzifələrindəndir. Belə olduqda, metropoliten müxtəlif investorların və maliyyə qurumlarının da diqqətini özünə çəkəcək.

Fevralın 9-da Asiya İnkişaf Bankının şəhərlərin inkişafı üzrə nəqliyyat sektorunun mütəxəssisləri, bankın Mərkəzi və Qərbi Asiya üzrə departamentinin təmsilçiləri Bertran Qoalu və Arno Dofin, eləcə də bankın Azərbaycanda daimi nümayəndəliyinin layihələrin icrası üzrə əməkdaşı Fərəc Hüseynbəyov Bakı metropoliteni idarəsində oldular. Onları ehtiramla qəbul edən idarə rəisinin müavini və tikilən metropoliten müdiriyətinin rəisi Arif Rəsulov idarənin istehsalat-texniki şöbəsinin rəisi Fuad Tağızadənin də iştirak etdiyi görüşdə qonaqlara metropoliten haqqında ümumi məlumatları verməklə, əsasən perspektiv layihələrdən söz açdı. O, bu məsələnin dövlətin birbaşa diqqət mərkəzində, hökumətin nəzarəti altında olduğunu qeyd edərək, əsas vəzifə və məqsədlərdən danışdı. Arif Rəsulov Asiya İnkişaf Bankının Bakı metropoliteninə maraq göstərməsini təqdirəlayiq hal sayaraq, əməkdaşlıq perspektivləri ilə bağlı nümayəndə heyətinə bir neçə konkret təklif səsləndirdi. Kreditlərin verilməsinin uzun, orta və qısamüddətli olmasını deyən idarə rəisinin müavini onun hər formasına uyğun əməkdaşlıq imkanlarından danışdı. Yeni inşa olunan obyektlərə dövlətin kifayət qədər sərmayə yatırdığını deyən A.Rəsulov Asiya İnkişaf Bankının stansiyaların modernləşdirilməsi, ikinci çıxışların inşası, eskalatorların dəyişdirilməsi, yanğın əleyhinə sistemlərin tətbiqi və digər təhlükəsizlik tədbirləri, həmçinin daha bir neçə spesi-

fik sahələrdə öz sözünü deyə biləcəyini qeyd etdi. Müxtəlif istiqamətlərdə təkliflərinin olduğunu deyən bank təmsilçiləri bu məsələləri daha dərinə öyrənərək ən qısa zamanda konkret təkliflər verəcəklərini söylədilər.

YENİ KAMERALAR CİNAYƏTKARI TAPIR, SƏRNİŞİNİ SAYIR

2011-ci ilin qədəmləri Bakı metrosunda texniki təchizat baxımından ən müasir standartları nəzərə alan layihənin həyata keçirilməsi ilə əlamətdar oldu. Bir neçə aydan bəri stansiyaların girişindən platformasına qədər hər bir sahəsində quraşdırılan kameralar metropolitenə tam fərqli dövrün başlanğıcı oldu. Onun təqdimat mərasimi "Azadlıq prospekti" stansiyasında idarə rəisi Tağı Əhmədov və hərəkət xidmətinin rəisi Hidayət Məmmədovun iştirakı ilə stansiyanın dispetçer mərkəzləşmə məntəqəsində keçirildi. Bütün stansiyalarda, o cümlədən "Nərimanov" elektrik deposu ərazisində 914 yeni tipli kamera quraşdırılmış, qatarlarda da videomüşahidə sisteminin tətbiqinə başlanmışdı. Kamera-izləmə funksiyası 600 antenna vasitəsilə ötürülən radiodalğalar vasitəsilə həyata keçirilir.



İngiltərə, Almaniya kimi ölkələrdə də bu təcrübədən istifadə olunsada, bütün yeraltı yolların belə bir şəbəkə ilə əhatələnməsi birinci dəfə məhz Bakıda tətbiq olundu.

Saatda 80 km sürətlə şütüyən qatardan görüntü əldə etmək o qədər də asan məsələ deyil. Hələ üstəlik, nəzərə alaq ki, paytaxtın yeraltı yollar şəbəkəsi mürəkkəb, eniş-yoxuşlu, çoxsaylı döngələrdən ibarət olan, tunellərdə müxtəlif avadanlıqların, o cümlədən yüksək gərginlikli kablərin yerləşdiyi ərazidir. Kameralar təkçə görüntü funksiyasını yerinə yetirmir. Xüsusi monitor sənişinin ANM məntəqəsindən, sadəcə, keçməsi faktını qeydə almır, həm də onun neçənci sənişin olduğunu arxivləşdirir.

Sistemin ən vacib üstünlükləri heç bunlar da deyil. Videoinformasiya metropolitenin müxtəlif xidmət və sahələri ilə yanaşı, paytaxtın və ölkənin əsas güc strukturlarının hamısına - Daxili İşlər, Milli Təhlükəsizlik, Fövqəladə Hallar nazirlikləri, Sərhəd Qoşunları Xidməti və digər qurumlarda yaradılmış serverlərə ötürülür. Serverlərdə xüsusi fotolaboratoriya sistemi proqramlaşdırılıb. Bazada güc strukturlarının və təhlükəsizlik xidmətlərinin təqdimatı əsasında xüsusi təhlükəli və axtarışda olan, müxtəlif cinayətdə şübhəli bilinən şəxslərin fotosəkilləri yerləşdirilir. Sənişin stansiyaya daxil olduğu andan onun şəxsiyyəti xüsusi tanıma proqramı vasitəsilə yoxlanılır. Əgər sifət cizgilərində hər hansı uyğunluq aşkar edilərsə, bu, monitor da dərhal əksini tapır, şübhəli şəxsin adı şəklın altında qeyd olunur. Layihə Türkiyənin "Ekin Texnoloji Sənaye və Ticarət" şirkəti ilə birgə yerinə yetirilib.

DAHA 134 NƏFƏR

Yeni Azərbaycan Partiyasının Yasamal rayon "Hüseyn Cavid 33 a" yerli təşkilatı 14 -cü ildönümünü sıralarını genişləndirməklə qeyd etdi. Rəbitə evinin iclas zalında keçirilən toplantıya rayon təşkilatının sədri Fikrət İsmayılov və idarə heyətinin üzvləri də qatıldılar. İlk partiya təşkilatı sədri Tağı Əhmədov YAP-ın yaradılmasının ildönümü münasibəti ilə siyasi həmfikirləri təbrik etdi. Onlara səmimi arzularını çatdıran sədr partiyanın 18, başçılıq etdiyi qurumun isə 14 illik fəaliyyəti barədə geniş məlumat verdi və təşkilatda 2670 metropolitençinin olduğunu qürurla bildirdi. İclasda partiya yeni üzvlərin siyahısı təqdim olundu, adları sadalandı. F.İsmayılov çıxışında xarici siyasət məsələlərinə də toxundu. Ölkənin erməni təcavüzü ilə üz-üzə qaldığı bir dövrdə partiya üzvlərinin bir yumruq kimi birləşməsinin dövlətçiliyimizin iqtisadi və siyasi dayaqlarının möhkəmləndirilməsində böyük rolunu qeyd etdi. YAP-a daxil olanların namizədliyi səsə qoyuldu və onların iclasda iştirak edən 134 nəfəri yekdilliklə partiya sıralarına qəbul olundu. Tədbirin sonunda çıxış

edən Tağı Əhmədov YAP-a yeni üzvlərləri təbrik etdi və onlara öz tövsiyələrini verdi. Rayon təşkilatı gənclər birliyinin sədri Bəxtiyar Nəbiyev qeyd etdi ki, birlikdə təmsil olunanların sayı müxtəlif idarə və müəssisələri əhatə etməklə 10605 nəfərə çatıb.

"HƏRƏKƏTİN TƏHLÜKƏSİZLİYİNƏ GÖRƏ" DÖŞ NİŞANI

Qatarların hərəkət təhlükəsizliyinin təmin edilməsinə nəzarət edən ictimai müfəttişlər şurasının 2010-cu ildə görülən işlərlə bağlı yekun iclasında baş müfəttiş Ağaismayıl Orucov idarə rəhbərliyinin ictimai müfəttişlərin fəaliyyətinə xüsusi önəm verdiyini, bu sahədə işin daha da gücləndirilməsinin metropoliten təhlükəsizliyini, nizam-intizamın möhkəmlənməsinə xidmət etdiyini vurğulayaraq, metropoliten rəisinin təklifi ilə "Hərəkətin təhlükəsizliyinə görə" yeni döş nişanının hazırlandığını bildirdi. Fərqlənmə nişanının əsas özəlliklərindən biri də onun təqdim olunduğu işçinin məvacibinin 10 faiz artırılmasıdır.

QATARLAR AVTOMAT REJİMDƏ QƏBUL EDİLİR

"Cəfər Cabbarlı" keçid stansiyasının işə düşməsilə yeraltı magistratın passiv qolu üzərindəki tək "Xətai" stansiyası ümumi hərəkət axınına məkik hərəkəti vasitəsilə birləşir. Əvvəllər qatarlar "Xətai"yə ancaq bir yolla gəlir, bir platformaya qəbul olunur, oradan yola salınırdı. Marşrutu stansiya növbətçisi hazırlayırdı. "Cəfər Cabbarlı" stansiyasının ikinci platforması işə salındıqda, hər iki yolun işləməsi barədə qərar qəbul olundu. Bu, tunellərin, tunel qurğularının və avadanlıqların gözdən kənarında, qayğıdan uzaq qalmaması üçün idi. Qatara marşrutun avtomatik verilməsi məqsədilə avtodönmə sistemi quruldu və bu, hərəkət rejiminin təhlükəsizliyi baxımından vacib idi.

BƏDİİ TƏRTİBATLI 15 YENİ VAQON

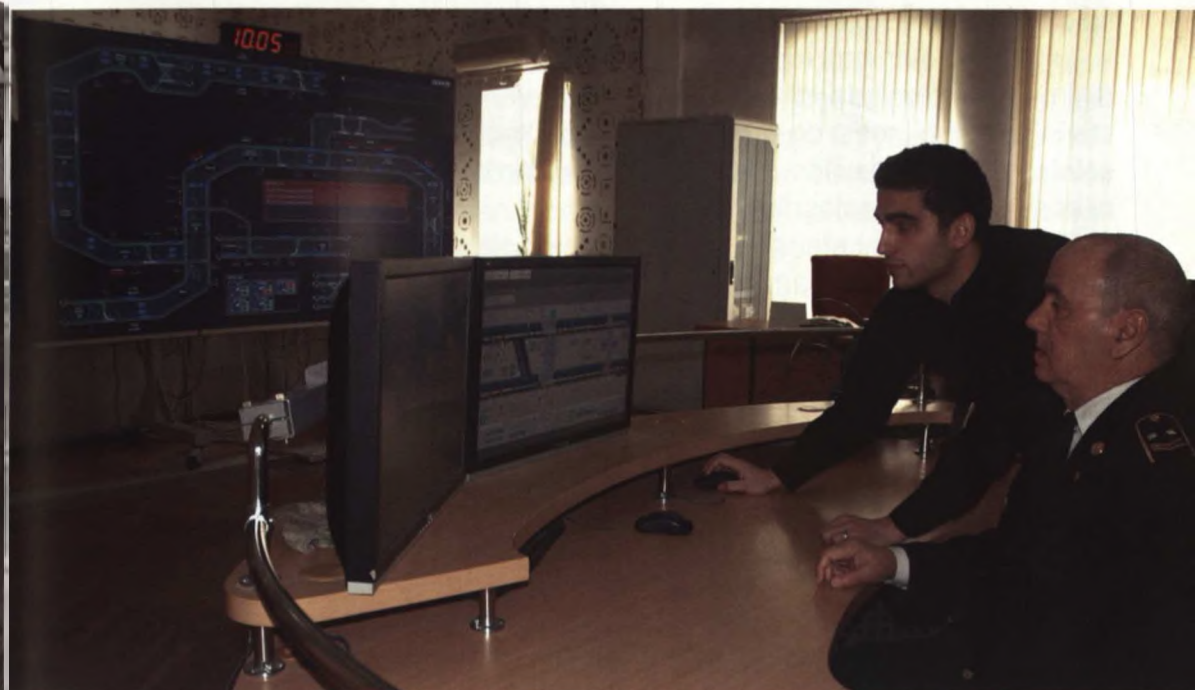
2010-cu il oktyabrın 4-də imzalanmış müqaviləyə əsasən, Bakı metropoliteninin ənənəvi vaqon təminatçısı - "Transmaşholding" in bir qolu olan "Metrovaqonmaş" Açıq Səhmdar Cəmiyyəti 81-717.5B/81-714.5B modelli 10 yeni vaqonu fevralda Bakıya çatdırdı. Digər 5 vaqon martın əvvəlində yola salınacaqdı. Sifarişçinin istəyinə uyğun olaraq, vaqonlara yeni bədii tərtibat verilmiş, rənglənmə zamanı daha uzun ömürlü poliuretən boyadan istifadə edilmişdi. Buna görə də yaxın 6-8 ildə heç bir əlavə rənglənməyə ehtiyac olmayacaq. Salonun avtomatik açılıb-bağlanan qapılarının ötürücü mexanizmlərinin konstruksiyasında İtaliya istehsalı olan



pnevmatik silindrdən istifadə edilib. 19210 mm uzunluğu, 2712 mm eni və 3650 mm hündürlüyü olan bu vaqonların bütün oxları aparıcıdır. Maksimal yüklənmə qabiliyyəti 15 ton olan vaqonun gövdəsi bütöv qaynaqlı aparıcı poladdandır. Üz örtüsü istiliyə davamlı və yüksək səsboğuculuğu olan büzmə polad lövhələrdən hazırlanıb. Təbii üfürücü-sovurucu və məcburi mexaniki ventilyasiya sistemi ilə təchiz olunub. Vaqonlara 31 illik istismar müddəti qoyulub.

DİSPETÇER MƏRKƏZLƏŞMƏSİ METRONU TAM ƏHATƏLƏYİR

Dispetçer məntəqəsində 2010-cu ildə başlanmış yeniləşmə kefiyyətcə daha bir mərhələyə qədəm qoydu. Buna qədər qatarlar və avadanlıqlar yalnız müəyyən sahələrdə aydın görünür və nəzarətdə olurdu. Tam yenilənmiş SKAT proqramının tətbiq olunması sayəsində mənzərəni dəyişmək mümkün oldu. Real-fleksdən fərqli olaraq, o, həm yeni, həm də vahid proqramdan ibarətdir. Stansiyalara ayrı-ayrılıqda və zonalar üzrə nəzarət etmək mümkündür. Bu sistem üçün ayrıca kompyuter qoymağa da ehtiyac yoxdur. Proqramda işarəvermə sahəsi xüsusi ayrılıb və bütün işarələr məhz sahənin tələblərinə uyğun təsvir olunur. Kod signalı relelərin işinə nəzarət edir və bu kimi yeniliklər sistemin müasirliyinin göstəricisi olmaqla yanaşı, həm də iş prinsiplərində texniki innovasiya sayəsində



daha səmərəli, aktual və operativ reaksiyanı təmin edir. Yeniliyin daha bir vacib üstünlüyü arxivləşmədir. İstənilən zaman kəsiyində baş verənləri yenidən canlı izləmək mümkündür.

METRONUN İNKİŞAF PLANINA YAŞIL İŞİQ

2011-ci ilin Novruz bayramı paytaxt sakinləri üçün xoş müjdələrlə zəngin oldu. Bayram ərəfəsi martın 18-də ölkə başçısı metropolitenin ötən il müzakirəyə çıxarılmış inkişaf planının həyata keçirilməsi barədə sərəncam imzaladı. Prezidentin imzaladığı sərəncam metronun inkişafı barədə dövlət proqramının əsas məqsəd və vəzifələrinə aydınlıq gətirdi. Proqrama görə metronun digər ictimai nəqliyyat vasitələri ilə uzlaşdırılması və inteqrasiyası təmin ediləcək. Bu işə əsasən, metropoliten şəbəkəsinin təkmilləşdirilməsi nəticəsində baş verəcək.

Əsas diqqət yaxın illərdə istifadəyə veriləcək stansiyalara yönəlib. Bu mənada proqramın vəzifələr hissəsində qeyd olunur ki, tezliklə 3-cü xətt üzrə 5 yeni stansiya, həmçinin daha bir elektrik deposu inşa olunacaq. Təbii ki, mövcud xətlərin uzadılması da diqqətdən kənar qalmayacaq. Artıq bir elektrik deposunun və 3 yeni stansiyanın tikilməsi də plana daxildir. Bunlardan əlavə mövcud birçığışlı stansiyalarda ikinci çıxışların inşası ilə əlaqədar məsələlərin həlli də yaxın illərdə nəzərdə tutulub.

Metromuzda ikixətli sistem fəaliyyətə başlayan gündən ən ağırlı mə-

sələlərdən biri də bu xətlərin bir-birindən ayrılmasıdır. Problem qarşıdakı illərdə həll olunmalı idi və artıq bu istiqamətdə bir neçə təklif dəyərləndirilmə mərhələsində idi. Amma bu xətləri yeni xətlərlə birləşdirən keçid stansiyalarının inşası da proqramın həyata keçiriləcəyi birinci dövrün məsələləri sırasına daxildir. Ən vacib məsələlərdən biri vaqon parkının yenilənməsi və müasirləşdirilməsidir.

Söz yox ki, yeni stansiya və xüsusən də xətlərin inşası sənişindəşmanın keyfiyyətini də artıracaq. Yeni xətlər sənişindəşımada əsas yükün paylanmasına təsir edəcək, stansiya platformalarının uzunluğunun artırılması və bunun hesabına vaqonların sayının isə 5-dən 7-yə çatdırılması da bu məsələdə əhəmiyyətli rol oynayacaq.

Proqramda göstərilən vəzifə və tələblərin yerinə yetirilməsi üçün əsas maliyyə mənbəyi dövlət büdcəsi olacaq və burada əsaslı vəsait qoyuluşu önəmli yer tutacaq. Amma sərəncamda kredit vəsaitləri, texniki yardımlar və qrantlardan, eləcə də qanunvericiliyə zidd olmayan digər mənbələrdən istifadə olunması da qadağan edilmir.

QARŞIDAKI 5 İLİN METROSU HARALARDAN KEÇƏCƏK

Uzunmüddətli konseptual inkişaf sxemi, şəhərin artıq hesablanmış və əsaslandırılmış inkişaf istiqamətləri də nəzərə alınmaqla, əhalinin sıx məskunlaşdığı əraziləri əhatə edəcək. Prioritet hesab edilən yeni stansiyaların 2015-ci ilədək tikilib əhalinin istifadəsinə verilməsi ən ümdə vəzifələrdən biridir. 2015-ci ilə qədər olan tədbirlər planı 5 böyük hissədən ibarətdir. Bu hissələri nəzərdən keçirdikdə, həmin müddət ərzində metromuzun simasının necə dəyişəcəyini aydın təsəvvür etmək olur. Gələcəkdə metro, sadəcə, böyüməyəcək, o dövrün, zamanın tələbləri ilə ayaqlaşacaq, ən yeni texnologiyaların tətbiqi ilə şəhər nəqliyyatının onurğa sütününə çevriləcək. Xətlərin konseptual inkişaf sxeminin layihə-smeta işlərinin hazırlıq mərhələsini və təbii ki, tikinti-quraşdırma, eləcə də yeni sistemlərin tətbiqini əyani göstərir.

Köhnə xətlərdə işlər iki istiqamətdə aparılır. "Dərnəgül" stansiyası istismara verildikdən sonra "Dərnəgül" deposunun tezliklə fəaliyyətə başlaması üçün əməli addımlar atılmaqdadır. Stansiya inşası isə Şimal sahəsindən əks tərəfə yönəldilib və Yaşıl xəttin Köhnə və Yeni Günəşli yaşayış sahələri istiqamətində aparılır.

Yeni xətlər isə tam fərqli olacaq. Stansiyaların uzunluğundan tutmuş xidmət imkanlarına, vaqonların sayından tutmuş onların tipinə və salon tərtibatına qədər hər bir detal tam yeni əsaslarla işlənir.

"Avtovağzal"dan başlayan yeni Bənövşəyi xəttin üzərində 2015-ci ilə qədər 5 stansiyası təhvil verilməlidir. Burada "Memar Əcəmi-2" Yaşıl xəttin

"Memar Əcəmi" stansiyası ilə keçid təşkil edəcək. Bu iki xətt Heydər Əliyev Sarayının yaxınlığında, "Xətai" stansiyasında və ən nəhayət, son dayanacağında - Qaraçuxur qəsəbəsində də birləşəcək. 2015-ci ilə qədər "Avtovağzal" və "Memar Əcəmi-2" ilə yanaşı, Ceyhun Səlimov küçəsində hərbi hospitalın yaxınlığında, Cəlil Məmmədquluzadə küçəsində Heydər Əliyev adına İdman Konsert Kompleksi və Xarici İşlər Nazirliyinin arxasında çoxmərtəbəli avtoparkinqin yaxınlığında daha 3 stansiya da inşa olunacaq. Xəttin bu mərhələdə inşa olunacaq hissəsinin ümumi uzunluğu 12,65 km-dir.

18 km-dən ARTIQ TUNEL ÇƏKİLƏCƏK

Mavi xətt - Yeni Yasamal Bakıxanov qəsəbəsi ilə 11 stansiya birləşdirəcək. 2015-ci ilə qədər daha bir istiqamət üzrə planlar işçi layihə-smeta sənədlərində əksini tapmalıdır. İlk növbədə, burada da elektrik deposundan savayı, 5 stansiyanın skeleti tam məlum olmalıdır. Yeni Yasamaldan başlayacaq xətt "İnşaatçılar" stansiyasında Yaşıl, Ceyhun Səlimov küçəsində Bənövşəyi, sonra "Gənclik" stansiyasında Qırmızı xətlə qovuşacaq. "Gənclik-2" stansiyasından əvvəl xəttin daha bir stansiyası Teymur Əliyev küçəsində olacaq və sonrakı tədbirlər planına görə, artıq Binəqədidən Bibiheybətə qədər uzanacaq Sarı xətlə keçid stansiyasında birləşəcək.



Ölkə başçısının sərəncamına əsasən, yaxın beşillik üçün planlaşdırılmış tədbirlər planının ikinci hissəsi mövcud stansiyaların yenidən qurulmasını nəzərdə tutur. Bu məsələ yeni stansiya və xətlərin inşasından heç də az əhəmiyyətli deyil. Çünki Bakı metropoliteninin işə salınmasından keçən illər həm də dövrün tələblərini və elmi-texniki tərəqqinin şərtlərini dəyişib. "İçərişəhər"də aparılan yenidənqurma işlərindən sonra stansiyanın funksional fəaliyyəti əvvəllər mümkün olmayan tam yeni əsaslar üzərində qurulub. Ölkə başçısının sərəncamında nəzərdə tutulmuş yenidənqurma işləri isə metronun tam yeni formasıya qədəm qoymasına səbəb olacaq. Bu mənada yaxın beşillik üçün planlaşdırılmış əməliyyatları nəzərdən keçirəndə, görülməli işlərin həcmi böyük və əhəmiyyəti isə az qala həyati məsələdir.

Sərəncamda qeyd olunan tələblərin yerinə yetirilməsi üçün dövlət proqramının tədbirlər planına "Elmlər Akademiyası"nın daha bir çıxışının inşa olunması daxil edilib. Ümumiyyətlə, paytaxtımızın dərinözüllü stansiyalarının heç birində ikinci çıxış olmayıb. "28 May" stansiyasının ikinci giriş-çixışının istifadəyə verilməsi bu çatışmazlığın da aradan qaldırılmasının ilk mərhələsi oldu. "Elmlər Akademiyası" isə bu mərhələnin davamıdır. Layihə işlərində ən mükəmməl planlardan biri tərtib olunub. Bir neçə istiqamətdə çıxış olacaq. İlk növbədə, bu ətrafda olan ali məktəblər, idarə və təşkilatlar da nəzərə alınıb. Yaxın iki il ərzində "Nizami", "Sahil", "İçərişəhər" və "Xətai" stansiyalarının da ikinci çıxışlarının layihə-smeta sənədləri hazırlanacaq.

Metronun xidmət sahələrinin müasirləşdirilməsi və təkmilləşdirilməsi ilə yanaşı, gündən-günə böyüyən metropolitəndə fəaliyyət sahələri, xidmət imkanları və tələblər artıb genişləndikcə, iş şəraitinin də həmin dövrün şərtlərinə uyğunlaşdırılması vacibdir. "28 May" stansiyasının ikinci çıxışı yaxınlığında inşa olunan yeni texnoloji korpusun da əhəmiyyəti artmaqdadır. Burada müxtəlif xidmətlərin operativ qərargahları, hərəkətin tənzimlənməsi və nizamlanması üzrə ən vacib sahələr yerləşdiriləcək. Metropolitəndə stansiyaların fəaliyyətini, eləcə də hərəkətin təşkilini tənzimləyən bir çox sahələrdə də yeniliklər olmalıdır. Yaxın 5 il ərzində işarəvermə, rabitə, teleidarəetmə, eskalator, ventilyator və s. bu kimi sahələr müasir avadanlıqlarla təchiz olunmalıdır. Bu isə öz növbəsində bir neçə aspektdən işin daha səmərəli, keyfiyyətli aparılmasına, peşəkarlığın artmasına, yeri gəldikdə, qənaətə də səbəb olacaq.

DUBAY KONQRESİNİN YENİLİKLƏRİ VƏ VƏDLƏRİ

Aprelin 10-dan 14-nə kimi Birləşmiş Ərəb Əmirliklərinin Dubay şəhərində Beynəlxalq İctimai Nəqliyyat Assosiasiyasının (BİNİ) 59-cu

dünya kongresi, "Mobillik və şəhər nəqliyyatı" sərgisi keçirilib. Planetin 92 ölkəsindən 3400-dək üzvü özündə cəmləyən 125 illik tarixə malik təşkilatın bu mötəbər toplantısında Azərbaycanı Bakı metropoliteni təmsil edib. Metropoliten rəisi Tağı Əhmədovun iştirak etdiyi "İctimai nəqliyyatı inkişaf etdirək!" devizi altında keçirilən budəfəki tədbir 80 ölkənin nümayəndələrinin diqqətini cəlb etmişdi. Əsas məsələ 2025-ci ilə qədər şəhər nəqliyyatı infrastrukturunun tam modernləşdirilməsi və texniki cəhətdən yenilənməsi idi.

Açılış mərasimində çıxış edən BİNİ prezidenti Alen Floş 2008-ci ildən sonrakı iki il ərzində böyüyən şəhərlərdə ictimai nəqliyyatın çəkisinin 8 faizə çatdığını, 2020-ci ilə qədər bu göstəricinin 30 faizə qədər yüksəlməsini təmin etməyin zəruriliyini qeyd etdi. O, Dubayı nümunə göstərərək xüsusi vurğuladı ki, bu şəhərdə 1995-ci ildə ictimai nəqliyyatın bütün növləri ilə 193 milyon sərnişin daşınmışdısa, 2010-cu ildə rəqəmlər 309 milyonu aşdı. 2005-ci ildə əhalisi 1,2 milyon olan, gündən-günə müasirləşən bu şəhərdə 2025-ci ildə 5,15 milyon sakin olacaq. Burada ümumən 20 milyard dollara 318 km uzunluğunda metro xətti, 270 km-lik tramvay xətti, 2500 km yenilənmiş avtobus xidməti və yolları, taksi və digər xidmətlər şəbəkəsi yaradılacaq.

4 gün ərzində keçirilən 4 plenar və 21 paralel sessiyada qurumun beynəlxalq iqtisadi, xüsusən də texnologiya və energetika sahələri üzrə aparıcı təşkilatlarla əməkdaşlığının gücləndirilməsi kimi fikirlər də səsləndi. Qeyd olundu ki, 2025-ci ildə dünya əhalisinin 65 faizdən çoxu şəhərlərdə yaşayacaq. Hazırkı inkişaf tempi ilə avtobus nəqliyyatı həmin müddətdə eyni tərəqqi yolunu keçəcək.

"Yaşıl nəqliyyat"ın yüksəliş dövrünə qədəm qoyması bu müddətdə enerjiyə 25 faiz qənaət olunmasına, eyni zamanda, ətraf mühitin çirkləndirilməsinin də qarşısının alınmasına elə bir o qədər töhfə verəcək. Konkret rəqəmlə bunu belə ifadə etmək olar. Bu, bir il ərzində bütün nəqliyyat sahəsində görülən işlərdə 890 milyon ton neftə qənaət olunması deməkdir. 20 il ərzində atmosferi 600 milyon ton karbon qazından qorumaq deməkdir. Bakı metrosunun rəhbəri T.Əhmədov keçirilən silsilə tədbirlərin ölkəmiz və paytaxtımız üçün çox vacib olduğunu qeyd edərək, müzakirəyə çıxarılan məsələlərin, sadəcə, metropoliteni deyil, bütün şəhər ictimai nəqliyyat infrastrukturunu əhatə etdiyindən, onların daha geniş prizmadan öyrənilməsini inkişaf edən paytaxtımız üçün də vacib sayaraq bununla bağlı təkliflərə qayıdıb. O, orada fikir mübadiləsi, danışıqlar apararaq, Bakı metropoliteninin inkişaf perspektivləri ilə bağlı Azərbaycan dövlətinin, xüsusən də prezident İlham Əliyevin iradəsi və qətiyyətini dünya ictimaiyyətinin diqqətinə çatdırdı. O, bu sahəyə maraq göstərənləri qarşılıqlı fikir mübadiləsi və əməkdaşlıq danışıqlarına dəvət etdi.

Konqres zamanı keçirilən sərgidə 37-dək ölkənin 252 sərgi iştirakçısının məhsulları nümayiş etdirildi. Metropoliten rəisi burada sərgilənən məhsullar, sistem və avadanlıqlarla tanış olmaqla yanaşı, onların Bakı metrosunda tətbiqi imkanlarını da araşdırdı.

TƏKƏR CÜTÜNÜN ƏSASLI TƏMİRİNDƏ İNQILAB

Bakı metropoliteni daha bir əlahiddə yeniliyi 2011-ci ildə etdi. Hələ fevral ayında metropoliten rəisi Tağı Əhmədovun təklifi və dəstəyi ilə metropolitenin aparıcı mütəxəssisləri baş metroloq Ebazer Arslanbekov, baş konstruktor Fəxrəddin Qurbanov, "Nərimanov" elektrik deposunun baş mühəndisi Bağır Bağırov, təkər cütləri sahəsinin digər mütəxəssislərinin iştirakı ilə birləşmiş emalatxanalarda metropoliten tarixinin ən böyük istehsalat yeniliyinin - təkər cütlərinin yenidən tərtib olunmasının həyata keçirilməsinə cəhd göstərildi və cəmi bir aydan sonra uğurlu nəticələr əldə olundu. İlk sınaqlardan sonra birləşmiş emalatxanaların rəisi Məmməd Qasimovun da birbaşa iştirakı ilə "metronun kiçik zavodu"nda mərhələ-mərhələ dəzgah və avadanlıqlar bu prosesin dərinləşməsi istiqamətində yeniləndi. Proses tam olaraq metropolitenin baş mühəndisi

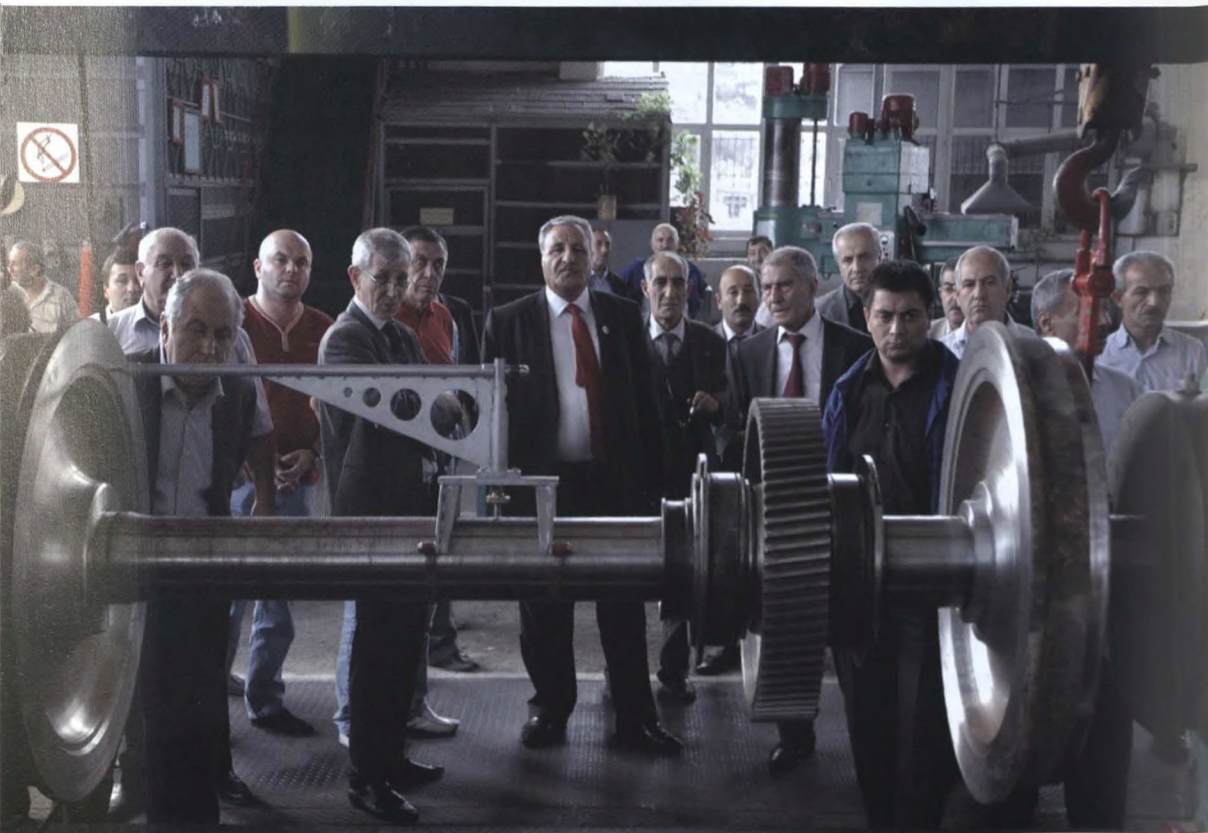
Elbrus Muradovun nəzarəti altında keçirildi. Bir neçə dəfə metropoliten rəisi Tağı Əhmədov da görülən işlərlə əyani tanış olaraq onun nəticələrindən razı qaldığını bildirdi. May ayında idarə rəisinin tapşırığı ilə bir qrup mütəxəssis prosesin daha geniş şəkildə mənimsənilməsi üçün Kiyev metropoliteninə ezam olundu. Kiyev səfərindən kifayət qədər böyük və çox səmərəli təkliflərlə qayıdan həmin mütəxəssislərin fikrincə, təkər cütlərinin tərtibatı üzrə texnoloji prosesin təşkilində Bakı metropoliteninin daxili imkanları və maddi-texniki bazası daha genişdir. Sonrakı mərhələdə hazır məhsullardan, əməli olaraq, yeni təkər hazırlanması prosesinin rəsmi və hüquqi aspektləri işlənib hazırlandı. Bu prosesin tam qanuna və texnoloji prosesə, həm də müvafiq standartlara uyğun olmasını Standartlaşdırma, Metrologiya və Patent Komitəsinin mütəxəssisləri də təsdiqlədilər, işin icrasına icazə verdilər. Təkər cütlərinin tərtibatı prosesinin sınaqları və yoxlamaları sentyabrın 27-ə qədər davam etdi. Bundan sonra idarə rəisinin keçirdiyi geniş baxışdan sonra təkər cütlərinin tərtibatına rəvac verildi.

Bir neçə ay davam edən zəhmətin nəticəsində "Nərimanov" elektrik deposunun təkər cütlərinin təmir sahəsində yenidənqurma işlərinə başlanıldı. Hazırlanmış bir neçə stend həm təkər cütlərinin təmir prosesini sürətləndirdi, həm də böyük qənaət əldə olunmasına, eyni zamanda, işin keyfiyyətinin artmasına, əmək şəraitinin yenilənməsinə gətirib çıxardı. Ümumən bu proses, birləşmiş emalatxanalar və depoda 80-dən artıq yeniliyin həyata keçirilməsi ilə nəticələndi.

İşlər əvvəlcə ayrı-ayrı təkər cütlərinin vaqonlarda sınaqması ilə davam etdirildi. Sınaq əvvəlcə depo yollarında, sonra xətdə aparıldı. Dekabr ayında proses yerli əmək şəraitində hazırlanmış təkər cütlərindən ibarət vaqonun xətdə sınaqması və sonra istehsala verilməsi ilə tamamlandı. Beləcə, metropoliten tarixində bir neçə dəfə cəhd edilmiş, lakin obyektiv və subyektiv səbəblərdən həyata keçirilməsi mümkün olmamış bir texnoloji proses böyük çətinliklərlə olsa da, metropoliten rəisinin iradəsi və qətiyyəti sayəsində metropoliten tarixinin ən uğurlu layihələrindən birinə çevrildi.

DAHA 141 METROPOLİTENÇİ YAP ÜZVÜDÜR

May ayı dünya şöhrətli siyasətçi, ümummilli lider Heydər Əliyevin doğum ayıdır. Hər il olduğu kimi, bu dəfə də qədirbilən Azərbaycan xalqı böyük oğlunun doğum gününü xüsusi bir təntənə ilə qarşıladı. Ümummilli liderin anadan olmasının 87-ci ildönümü münasibətilə Bakı metropolitenində təntənəli tədbir keçirildi. Rabitə evinin akt zalına müəssisənin rəhbərləri, YAP fəalları və bütün xidmətlərin nümayəndələri topladı. Yığıncaqda YAP Yasamal rayon təşkilatının sədri Fikrət İsmayılov və di-



gər fəallar iştirak etdilər. Ulu öndərin ad günü ərəfəsində YAP sıralarına qəbul üçün metropolitendən 141 ərizə daxil olmuşdu. Yığıncaq ilk növbədə onların partiyaya qəbulu məsələsini həll etdi. Ərizə ilə müraciət edənlərin hamısına etimad göstərilərək, onlar partiya sıralarına qəbul olundular. YAP Yasamal rayon təşkilatının sədri Fikrət İsmayılov və metropolitenin rəisi Tağı Əhmədov öz çıxışlarında metropolitençilərin siyasi fəallıqlarını yüksək qiymətləndirdilər. Sonra çıxışlar oldu, yeni üzvlərə tövsiyələr səsləndi. Tədbirlər Yasamal rayon İcra Hakimiyyəti və Yeni Azərbaycan Partiyası Yasamal rayon təşkilatının təşkilatçılığı ilə keçirilən mərasimlə davam etdi. YAP Yasamal rayon təşkilatının sədr müavini, Bakı metropoliteninin rəisi Tağı Əhmədov paytaxtda nəqliyyat infrastrukturunun yaradılması, genişləndirilməsi istiqamətində ulu öndərin xidmətlərini tarixi faktlarla əsaslandırdı. Ulu öndərin siyasi fəaliyyətini təhlükəsizlik orqanları, Azərbaycana rəhbərlik, Kreml və müstəqilliyimizin möhkəmlənməsi illərini əhatə etməklə 4 mərhələyə bölən T.Əhmədov bildirdi ki, bu zaman kəsiyinin bütün illərində ulu öndərin Azərbaycan üçün gördüyü işlər bugünkü inkişaf üçün təməldir. Bakı Metropolitenini ümummilli lider Heydər Əliyevin Azərbaycan xalqına töhfəsi adlandırılan T.Əhmədov vurğuladı ki, ölkədə nəqliyyat sisteminin inkişafında da bu müdrik insanın rolu böyük olub.

Yeni Azərbaycan Partiyası Yasamal rayon təşkilatı ümummilli lider Heydər Əliyevin anadan olmasının 88-ci ildönümü münasibətilə Bakı Biznes Universitetində tədbir keçirdi. Bildirildi ki, Yasamal rayon təşkilatının 26 min nəfər üzvünün 12 minini gənclər təşkil edir. Sonda Yasamal rayon gəncləri adından respublika gənclərinə müraciət qəbul olundu. Tədbir iştirakçıları Xalq artisti Mələkxanım Əyyubovanın çıxışını alqışlarla qarşıladılar.

"BİLGƏH" MÖVSÜMÜ FƏRQLİ SİMA İLƏ QARŞILAYIR

Hər il olduğu kimi bu yay mövsümünü də metropolitenin Bilgəh qəsəbəsindəki sanatoriya-profilaktoriyası və istirahət mərkəzi bir sıra yeniliklərlə qarşıladı. Yenidənqurma işləri hələ 2010-cu il oktyabrın 10-dan başlamışdı. Görülən tədbirlərin nəticəsində iki evcik ikimərtəbəli, hər cür şəraitlə təmin edilmiş istirahət məkanına çevrildi. Sanatoriya-profilaktoriyanın əsas binasında da bir sıra təmir-bərpa işləri icra olundu. Müalicə otaqları, kitabxana, yeməxana və dəhliz mövsümü tam fərqli sima ilə qarşıladı. İstirahət zonasının su təminatında da yenilik edildi. Ehtiyat su çəninin tutumu, oraya verilən suyun təzyiqi artırıldı. Təmizləyici "Biosante" qurğusunun qarşısındakı sahədə xüsusi maillik yaradılaraq, onun da iş prinsiplərinə əməli təsir göstərildi, ətrafda sanitar təmizlik təmin edildi.



"Metro" Assosiasiyası: BAKİ METROPOLİTENİNİN TƏCRÜBƏSİ TƏQDİR EDİLDİ

Mayın 18-19-da Belarusun paytaxtı Minskə "Metro" Beynəlxalq Assosiasiyasının üzvləri olan metropolitenlərin yol və tunel qurğuları xidmətləri rəhbərlərinin müşavirə-seminarı keçirildi. Bakı metropolitenindən seminarda yol və tunel qurğuları xidmətlərinin rəisləri Akif Zeynalov və Rizvan Bayramov iştirak etdilər. Tədbirdə yolun üst quruluşu elementlərinin modernləşdirilməsi və tunel qurğularının axıntılardan və korroziyadan qorunması, tunellərə qulluq göstərilməsi üzrə təlimatlara dəyişikliklərin edilməsi və digər məsələlər müzakirə edildi.

Müşavirədə yol mütəxəssislərinə kompozit materiallardan hazırlanmış şpalların istehsalata tətbiq edilməsinin mümkünlüyünün müzakirəsi də təklif edildi. Polimer qarışıqlı materiallardan hazırlanmış şpallar "Konreyl" dəmir yollarının (ABŞ-ın şimalında dəmiryol korporasiya birləşmələri) baş və stansiya yollarında qismən istifadə edilib. Bundan başqa "Konreyl" mütəxəssislərinin, Rutgerz universiteti və Amerika hərbi qüvvələrinin mü-

həndis heyəti üzvlərinin iştirakı ilə Nəqliyyat Texnologiyaları Mərkəzinin 350 m radiusu olan əyrinin bir yoluna 25 belə şpal qoyublar və onlar 18 milyon ton təzyiqlə davam gətirib. Amma həmin rəqəm yekun nəticə üçün kifayət deyil, bunun üçün həmin relslərin üzərindən 100 milyon ton yük keçməlidir.

Yol xidmətinin rəisi Akif Zeynalovun da belə şpalların üstün və mənfi cəhətlərinə münasibəti birmənalı olmadı. Onun fikrincə, kompozit şpalın özünün dielektrik material olması, onu yol betonu ilə tunel köynəkləri arasında izolyasiya materialına çevirməklə tunelin keçid müqavimətini artırmış olur. Belə şpallara altlıqlar yay və boltlarla bərkidildiyindən cari təmir prosesində çətinliklər yaranacaq, iş həcmi artacaq.

Minsk müşavirəsində metropolitenlərin yol təsərrüfatlarında iş keyfiyyətinin yaxşılaşdırılması üzrə tədbirlər planına baxıldı və təsdiq olundu. Yolun saxlanması, diaqnostikası və texniki xidmət sahəsində Bakı metropoliteninin iş təcrübəsi, ümumiyyətlə, burada yolun istismarı sahəsində həyata keçirilən yeniliklər təqdirəlayiq sayıldı. Beynəlxalq rels komissiyası özünün növbəti toplantısını cari ilin oktyabr ayında Bakıda keçirməyi qərara aldı.

Son vaxtlar terror aktları, texnogen qəzaları ilə əlaqədar olaraq metropolitenin obyekt və qurğularına qarşı yönəlmiş təhlükəli halların sayının artması ilə bağlı olaraq qurğuların mühafizəsi üzrə əlavə tədbirlərə ehtiyac yaranıb. Bu məqsədlə tikinti normaları və qaydalarına, metropolitenin istismar qaydalarına müvafiq əlavə dəyişikliklərin edilməsi zərurəti əmələ gəlib. Orada müvafiq sənədlərə təklif olunan dəyişiklikləri bizim tunelçilər öz normativ sənədlərində artıq təsdiq etmişdilər. Tunel qurğuları xidmətinin rəisi Rizvan Bayramov məsələyə belə münasibət bildirib:

- Biz hazırda müxtəlif müstəqil dövlətlərin nümayəndələriyik. Bu seminar da müzakirə edilən məsələlər üzrə qəbul olunan qərarlar məcburi deyil, tövsiyə xarakteri daşıyır. Onlar, məsələn, bu və ya digər ölkənin qanunvericilik aktları ilə ziddiyyət də təşkil edə bilər.

R.Bayramov çıxışında Bakı metropoliteni tunelçilərinin problemlərindən, qeyri-standart vəziyyətlər zamanı həyata keçirilən tədbirlərdən danışdı. Bu problemlərdən biri də bütün metropolitenlər üçün əsas başağrısı olan tunellərin deformasiyasıdır. Təcrübə göstərir ki, tunellərin bu probleminin kökü tikintinin aparıldığı dövrlərə gedib çıxır. Bütün metropolitenlərdə vəziyyət eynilə belədir və bunu seminar da çıxış edən bütün tunel mütəxəssisləri təsdiq etdilər.

R.Bayramov "Nizami-28 May" mənzilində deformasiyanın yaranma səbəbləri və onun aradan qaldırılması yollarından, danışaraq qeyd etdi ki, həmin sahə kesson üsulu ilə tikilib. Tikinti vaxtı təxminən 300 m uzunluqda sahəyə adi normal tübinq əvəzinə qıfılı olmayan dəmir-beton nov

tübinq qoyulub. Qıfılı isə orada çuqun təbəqələr əvəz edib. Bununla da normal tübinqlə dəmir- beton sərt özül arasında əlaqə lazımi möhkəmlilikdə olmayıb. Bir neçə aylıq istismar müddətindən sonra həmin sahənin birinci yolunda drenaj arxından su qalxıb və tuneldə deformasiya başlayıb. "Nizami - 28 May" mənzilində qatarların hərəkətini dayandırmaq məcburiyyəti yaranıb. Tunel köynəkləri arxasına vurulan 400 ton sement məhlulu isə deformasiyanı dayandıra bilməyib, ancaq onun sürətini azaldıb.

1979-cu ilin əvvəlində tuneldə çökmənin dərinliyi 50-70 mm-ə çatıb, tunelin ellipsliyi pozulub. Bir qədər sonra isə yol betonu dağılmağa başlayıb. Nəhayət avadanlığın yaxınlaşma əndazəsi pozulub. Real təhlükənin yaranması nəzərə alınaraq SSRİ Yollar Nazirliyinin 14 aprel 1979-cu il tarixli qərarı ilə təhlükəli sahədə hərəkət dayandırılıb. "Bakımetrolayihə" İnstitutunun xüsusi layihəsi üzrə mənzildə hər birinin eni 1 m olan 102 sütun (hər tərəfdə 51 sütun) tikilib. Gücləndirmə başa çatdırıldıqdan sonra 1980-ci il aprelin 28-də mənzildə qatarların hərəkəti başlanıb. Amma təhlükəli sahədə sürətə saatda 25 km-lik məhdudiyət qoyulub. R.Bayramov 1999-cu il aprelin 7-də "Gənclik-Nərimanov" mənzilinin 2-ci yolunda baş verən deformasiya və onun aradan qaldırılma üsulları barədə də məlumat verib. Bu hadisənin də səbəbi tikintinin aparıldığı dövrə gedib çıxır.

İLK DƏFƏ "ROAD AND TRAFFIC" SƏRGİSİNDƏ

İyunun 16-dan 18-nə kimi "Bakı Ekspo" sərgi mərkəzində Azərbaycanda ilk dəfə olaraq bütün regionun yol tikinti sənayesinin geniş mənzərəsini əks etdirən unikal və ixtisaslaşdırılmış "Road and Traffic" (yol və nəqliyyat) 1-ci Xəzər Beynəlxalq yol infrastrukturunu və ictimai nəqliyyat sərgisi keçirildi.

Bakı metropoliteni sərgidə yeraltı yollarımızın 20 illik inkişafı planını əks etdirən layihələr və sxem, sərnişinlərə xidmət sahəsində istifadə olunan sərnişin informasiya seçki köşkü, ekstremal vəziyyətlərdə sərnişinlərə yardım etmək üçün SOS təhlükəsizlik sistemi, yeni xətlərin tikintisində istifadə ediləcək Almaniyalı istehsalçı olan "Herrenknext" və ABŞ istehsalçı olan "Robins" qazma qurğularının maketi və iş prinsiplərini əks etdirən videogörüntüləri nümayiş etdirirdi. Heç bir mübaligəyə yol vermədən cəsarətlə deyə bilərik ki, metropolitenin eksponatları tamaşaçıların böyük marağına səbəb oldu. Bunu metropolitenin pavilyonu qarşısında yaranmış qələbəlik də sübut edirdi.

Bakı metropoliteninin rəisi Tağı Əhmədovun da daxil olduğu fəxri qonaqlar və ziyarətçilər sərginin eksponatları ilə tanış oldular. Onlar təqdim olunan xidmət və texnologiyalar haqqında tam təsəvvür əldə etdilər. Qo-



naqlar metropolitenimizin pavilyonuna yaxınlaşanda yeraltı yollarımızın hazırki iqtisadi- texniki inkişaf səviyyəsi və perspektiv layihələr barədə metropolitenin rəisi Tağı Əhmədov məlumat verdi və sərnəşin informasiya sorğu köşkü (navigator), tezliklə tətbiqinə start veriləcək SOS həyəcan köşklərinin, qatarların hərəkətinin təşkili qrafiki cədvəlinin üstünlükləri və əsas yenilikləri barədə söz açdı.

"DƏRNƏGÜL" DƏ İLK QATAR VƏ YOLÖLÇƏN VAQON

İyunun 4-də "Azadlıq prospekti-Dərnəgül" mənzili boyunca ilk qatar yola düşdü. Səhər saatlarında stansiya rəisinin otağında işçi komissiyasının sədri, metropolitenin baş mühəndisi Elbrus Muradovun rəhbərliyi və qatarların hərəkət təhlükəsizliyi üzrə baş müfəttiş Ağaismayıl Orucovun iştirakı ilə ilk məsləhətləşmə və iş planının müzakirəsi aparıldı.

Enerji təchizatı xidmətinin baş mühəndisi və eyni zamanda yarımkomissiyanın sədri Əlixan Osmanov qısa müzakirədən sonra "Dərnəgül" stansiyası üzərində inşa olunmuş 16 saylı dartı-azaldıcı yarımstansiya-yə yollandı. İşarəvermə və rabitə xidmətinin rəisi Sərdar Məmmədov yollarda qatarların hərəkətini tənzimləyən avadanlıqlardan danışdı. Yeni depo açıldıqdan sonra bu mənzildən daha bir yol da haçalanaraq, qatar-

ları həmin istiqamətdə də aparmağa başlayacaq.

Saat 11-də qatar dispetçeri Qayevaya idarə rəisinin 31 may 2011-ci il tarixli 141 sayılı əmrinə əsasən, "Azadlıq prospekti-Dərnəgül" mənzilində ilk qatar sınağının keçirilməsi, hər iki mənzildə və stansiya yollarında işçilərin tunellərdən çıxarılması, yol və təmas relslərinə yüksək gərginlikli enerjinin verilməsi və sınaq qatarının hərəkətinin təmin edilməsi ilə bağlı göstəriş verdi. 11:30-da "Dərnəgül" stansiyasının rəisi Taleh Məmmədovun xəttin gərginlik altında olması barədə verdiyi məlumat komissiya üzvlərinin, inşaatçılar və metropolitençilərin toplaşdığı stansiya növbətçisinin otağında gurultulu alqışlarla qarşılandı.

Elbrus Muradov "Nərimanov" elektrik deposundan sınaq qatarının xəttə çıxarılması ilə bağlı əmr verdi. Depo rəisi Vaqif Hüseynov və müavini Akif Əhmədovdan ibarət qatar heyəti "Dərnəgül"ə yol aldı. Yeni stansiya sınaq qatarını sürəkli alqışlarla qarşıladı.

Metropoliten rəisi Tağı Əhmədovla yanaşı, baş nazirin müavini Abid Şərifov, eləcə də "Metrotuneltikinti" səhmdar cəmiyyətinin sədri Şaiq Əfəndiyev və Binəqədi Rayon İcra Hakimiyyətinin başçısı Alı Qocayev də qatarı qarşılayanlar arasında idilər. Baş nazirin müavini bütün metropolitençiləri və eləcə də metro tikintisində çalışanları təbrik edərək onlara təşəkkürünü bildirdi.





"DƏRNƏGÜL" - BAKI METROSUNUN 23-cü STANSİYASI

İyunun 29-da Bakının Binəqədi rayonunda 7-ci mikrorayon ərazisində Bakı metropoliteninin növbəti - "Dərnəgül" stansiyasının açılışı oldu. Prezident İlham Əliyev və xanımı Mehriban Əliyeva mərasimdə iştirak etdilər. Prezident İlham Əliyev stansiyanın rəmzi açılışını bildiren lenti kəsdi. Baş nazirin müavini Abid Şərifov, Bakı metropoliteninin rəisi Tağı Əhmədov və "Azərtunelmetrotikinti" Açıq Səhmdar Cəmiyyəti idarə heyətinin sədri Şaiq Əfəndiyev dövlətimizin başçısına məlumat verdilər ki, Bakı metropoliteni fəaliyyət göstərdiyi 44 il ərzində böyük inkişaf yolu keçərək, 22 stansiya və 32,9 kilometr yeraltı polad yolları əhatə edən geniş şəbəkəyə çevrilib. 3-cü növbənin Şimal sahəsinin 3-cü stansiyası - "Dərnəgül" paytaxt metrosunun sayca 23-cü stansiyasıdır. Metronun "Dərnəgül" də daxil olmaqla üç stansiya və bir depodan ibarət olan üçüncü növbəsinin şimal sahəsinin tikintisinə 1989-cu ildən başlanıb. Tikinti işləri 1990-cı illərin əvvəlində dayandırılıb, 2006-cı ilin noyabrında bərpa olunub. Artıq Bakı metropoliteninin şimal sahəsində "Nəsimi", "Azadlıq prospekti" stansiyaları istismara verilib. "Azadlıq prospekti" stansiyasının davamı olaraq Binəqədi rayonunun Süleyman Sani Axundov küçəsində inşa edilən "Dər-

nəgül" 7-ci mikrorayon yaşayış massivini əhatə edir. Konstruksiyasına görə, stansiya "Azadlıq prospekti" ilə eynilik təşkil edir.

"Azadlıq prospekti"ndən sonra Bakıda daha bir yeni tipli - tağvari sütunsuz stansiya inşa olunub. Stansiyanın yerüstü sahəsini əhatə edən 10,2 hektarlıq ərazidə yeni park salınıb, abadlıq və yaşıllaşdırma işləri görüldü, sel suları üçün kanalizasiya sistemi tikilib, su kəməri çəkilib, suvarma sistemi yaradılıb. Sakinlərin istirahəti üçün 34 oturmaq, xarici işıqlandırma sistemi üçün 120 işıq dirəyi quraşdırılıb, asfalt örtüyü salınıb.

Prezident İlham Əliyev mərasim iştirakçılarını yeni stansiyanın açılışı münasibətilə təbrik edərək çıxış edib:

- Təbrik edirəm sizi! "Dərnəgül" stansiyasının açılışı çox gözəl hadisədir. Bakıda yeni növbəti metro stansiyası istismara verilir. Bu hadisə münasibətilə sizi ürəkdən təbrik edirəm. Çox gözəl, yaraşığı, rahat stansiyadır. Burada ən qabaqcıl texnologiyalar tətbiq olunub. Təhlükəsizlik məsələləri tam şəkildə həllini tapıb. Stansiyanın dizaynı da gözəldir. Stansiya qısa müddət ərzində tikilib istifadəyə verilib. Beləliklə, Bakıda metro stansiyalarının sayı 23-ə çatıb.

Son illər ərzində şəhərimizdə metro tikintisi çox sürətlə gedir. Demək olar ki, hər il yeni stansiya açılır. İki il bun-







dan əvvəl biz metronun "Azadlıq prospekti" stansiyasının açılışını qeyd etmişik. "Dərnəgül" stansiyası artıq görülən o işlərin məntiqi davamıdır. 2008-ci ildə "Nəsimi" stansiyası tikilibdir. Növbəti illər ərzində yeni stansiyaların tikintisi də nəzərdə tutulur. Bütövlükdə qəbul edilmiş proqrama uyğun olaraq, 2015-ci ilə qədər Bakıda əlavə 6 metro stansiyası tikilməlidir. Çox böyük proqramdır. Qısa müddət ərzində əlavə 6 stansiyanın tikilməsi, əlbəttə ki, böyük peşəkarlıq, maliyyə vəsaiti tələb edir. Hesab edirəm ki, yeni alınmış avadanlıqdan istifadə olunması nəticəsində biz bu proqramı icra edəcəyik.

2015-ci ildən sonra proqramımızın ikinci mərhələsi, yeni stansiyaların tikintisi başlanacaqdır. Sadəcə olaraq, bu proqramı biz hissələrə böldük ki, daha da real, konkret və qısamüddətli olsun. Ancaq metro tikintisi üzrə böyük proqram, əlavə, bəlkə onlarla stansiyanın tikintisini nəzərdə tu-

tur. Bu proqram 2030-cu ilə qədər icra edilməlidir və şəhərimizin hər bir yerində gözəl metro stansiyaları tikilməlidir. Bunun böyük əhəmiyyəti vardır. Çünki metro ən rahat və ən ucuz nəqliyyat növüdür. Yeni yanaşma ilə, yeni gözəl dizaynın tətbiq edilməsi nəticəsində metro stansiyaları, eyni zamanda, memarlıq baxımından da şəhərimizə yaraşır verir.

Metro tikintisi çox çətin məsələdir, çox böyük texniki imkanlar, peşəkarlıq və maliyyə vəsaiti tələb edir. Biz isə bu işi görməklə şəhər sakinlərinin rahatlığını təmin etmək istəyirik. Yəqin, Bakı sakinləri onu da yaxşı bilirlər ki, metro tikintisi elə sahədir ki, oraya qoyulan vəsait, demək olar, geri qayıtmır. Birincisi, ona görə ki, metro tarifləri, yeni gediş haqları çox aşağıdır. Dünyada ən ucuz tariflər bizdədir. Digər tərəfdən, ona görə ki, metro tikintisi, demək olar, həmişə daha çox sosial xarakter daşıyır. Ona görə ki, buraya qoyulan vəsait və növbəti illərdə yeni stansiyaların tikilməsinə qoyulacaq vəsait insanların rahatlığı üçündür.

Azərbaycanda sosial məsələlər uğurla həll edilir. O cümlədən şəhər nəqliyyatı məsələləri həll olunur. Yeni gözəl yollar tikilir, avtobuslar alınır. İndi gözəl və çox rahat taksi maşınları alınmışdır. Dünyanın ən inkişaf etmiş şəhərlərində belə taksi maşınlarına rast gəlmək olar. İstəyirəm ki, tezliklə onların sayı artsın ki, şəhər sakinləri keyfiyyətli nəqliyyat vasitələri ilə təmin edilsinlər.

Bizim gördüyümüz işlər bundan ibarətdir. Bu, realıqdır, real işdir. Bir müddət bundan əvvəl mənim rəhbərliyimlə keçirilmiş müşavirədə səslənən fikirlər bu gün reallaşır. Müşavirədən sonra qəbul edilmiş proqram icra edilir. Bizim bütün proqramlarımız konkret xarakter daşıyır. Hər bir proqram konkret iş cədvəli əsasında qurulub. Hər bir proqramın arxasında maliyyə resursları və texniki imkanlar vardır.

Bu gün burada nümayiş etdirilən, metro tikintisi üçün nəzərdə tutulan yeni avadanlıq dünyada ən birinci, ən yüksək keyfiyyətə malik olan avadanlıqlardır. Bu avadanlıqdan istifadə imkan verəcəkdir ki, biz tunel işlərini daha da sürətlə, yüksək keyfiyyətlə və zövqlə aparaq. Ona görə, mən hesab edirəm ki, bugünkü açılış onu göstərir ki, son bir neçə il ərzində tikilmiş stansiyalar və görülmüş işlər, artıq sistemli xarakter daşıyır.

Növbəti stansiyaların açılışı 2013-cü ildə nəzərdə tutulur. 2013-cü ildə - bir ildə iki stansiya istismara veriləcəkdir və ondan sonra hər il biz yeni stansiyaların tikintisinə də nail olacağıq. Dövlət büdcəsində kifayət qədər vəsait nəzərdə tutulub. Peşəkarlıq vardır. Mən çox şadam ki, metro tikintisini Azərbaycan inşaatçıları aparırlar. Bu da yaxşı göstəricidir. Bu, çox çətin məsələdir. Metro tikmək, - burada metro inşaatçıları bunu təsdiq edə bilərlər, - bəlkə də ən çətin məsələdir.

Mən çox şadam ki, bizdə olan məktəb və peşəkar kadrlar, bu kadrların yenidən hazırlanması, onların peşə qabiliyyətinin təkmilləşdirilməsi prosesi də uğurla gedir. Biz gərək addımlarımızı dünyada gedən proseslərə həmişə uyğun şəkildə ataq. O cümlədən dünyanın ən qabaqcıl texnologiyalarını Azərbaycana gətirməliyik və getiririk. Sizi bu hadisə münasibətilə təbrik edirəm. Bu stansiyanın tikintisində iştirak etmiş bütün vətəndaşlara minnətdarlığımı bildirmək istəyirəm. Bu ərazidə yaşayan sakinləri də təbrik edirəm ki, artıq onlar üçün yaxşı, gözəl şərait yaradılıb. Bilin ki, bundan sonra da işlər davam edəcəkdir.

Daha sonra rayon sakinləri ölkə başçısına ürək sözlərini çatdıraraq, onunla söhbət ediblər. Prezident İlham Əliyev sonda qeyd edib:

- Qabaqda hələ işlər çoxdur. Amma bütün sahələrdə çox sürətli inkişaf vardır. İndi siz hərbi parad haqqında söhbət açdınız. Doğrudan da, bizim ordumuz, nəinki bu bölgədə, nəinki Cənubi Qafqazda, dünya miqyasında güclü orduların sırasındadır. Həm peşəkarlıq baxımından, həm döyüş qabiliyyəti, döyüş potensialı, texnika baxımından dünya miqyasında güclü orduların sırasındayıq. Biz bunu qısa müddət ərzində təşkil edə bilmişik.

İndi bəzi hallarda məsələ ilə yaxından tanış olmayan xarici dairələr bizi günahlandırır ki, Azərbaycan silahlanma siyasəti aparır, orduya böyük diqqət göstərir. Bütün ölkələr orduya diqqət göstərməlidir. Bu yaxınlarda Avropa qitəsində baş verən hadisələrlə əlaqədar belə fikirlər səsləndi ki, Avropa ölkələri hərbi büdcələrini daha da çox inkişaf etdirməlidir. Biz də bunu edirik. Bu, bizim suveren hüququmuzdur. Əgər biz sadəcə olaraq ordu quruculuğuna vəsait qoysaydıq, sual yarana bilərdi ki, nə üçün? Amma Azərbaycanın dövlət büdcəsi 16-20 dəfə artan zaman əlbəttə ki, ordu quruculuğuna da, metro tikin-

tisinə də, mədəniyyət obyektlərinin tikintisinə də vəsait ayırırıq. Bu, onu göstərir ki, ölkəmiz inkişaf edir və maliyyə imkanları artır.

Mən bu imkanın yaranmasında Azərbaycan xalqının zəhmətini, istedadını qeyd etmək istəyirəm. Bütün ölkəmizdə yaradılan və yaranmaqda olan gözəl yenilikləri Azərbaycan xalqı edibdir. İyirmi ildir ki, biz müstəqil xalq kimi yaşayırıq. Özümü və dünyaya sübut edə bilmişik ki, biz müstəqil xalq kimi yaşaya bilərik, yaxşı yaşaya bilərik. Dünyanın ən sürətli inkişaf templərinə nail ola bilərik və dünyanın ən müasir texnologiyalarını gətirə bilərik.

Baxın, bizdə nəqliyyat sahəsində ən qabaqcıl təcrübə tətbiq olunur. Görün, necə gözəl yollar çəkilir. Şəhər nəqliyyatı, metro tikintisi. İndi metro tikintisi, eyni zamanda, onu göstərir ki, ölkə sürətlə inkişaf edir. İnkişaf etməyən ölkədə metroya pul qoyulmur. Metroya ancaq o ölkələrdə pul qoyulur ki, orada sürətli inkişaf vardır. Çünki biz



də, misal üçün, müstəqilliyimizin ilk illərində daha çox iqtisadi məsələlərə fikir verirdik. Gəlir gətirən sahələrə vəsait qoyulurdu. Amma indi bizdə imkan və iradə var ki, bütün sahələr inkişaf etdirilsin, o cümlədən sosial məsələlər də.

Problemlər çoxdur. Hələ həllini gözləyən məsələlər vardır. Amma ən önəmlisi ondadır ki, hər bir istiqamət üzrə bizdə konkret proqramlar vardır. İstər ordu quruculuğu olsun, istər mədəniyyət sahəsi, metro tikintisi, nəqliyyat, sosial məsələlər, sahibkarlıq, iqtisadi inkişaf, yoxsulluğun azaldılması - hər bir istiqamətdə nəticələr vardır. Bu, reallıqdır. Bu, söz deyil, niyyət deyil, kağızda olan proqram deyildir. Bu, reallıqdır. Bu reallıqları biz yaratmışıq, siz yaradırsınız. Hələ görüləsi işlər çoxdur.

Sonda ictimaiyyətin nümayəndələri, Bakı metropoliteninin əməkdaşları Prezident İlham Əliyev və xanımı Mehriban Əliyeva ilə xatirə şəkli çəkdi-riblər.

YENİ "AVİKON"LAR İŞ BAŞINDADIR



Yeraltı yollarımızda polad xətlərin sazlığını yoxlamaq, təhlükəsizliyi təmin etmək məqsədilə yol xidmətinin yolun vəziyyətinə və diaqnostikasına nəzarət hissəsinin ixtiyarına qoşatelli iki "Avikon-11" ultrasəs diaqnostika aparatı verildi. Bu avadanlığın əvvəlkilərdən əsas fərqi kartla işləməsidir. Avadanlıq daha müasirdir, həm də istismar üçün asanlaşdırılıb. "Avikon-11" bir qədər fərqli sistemdir. Eyni zamanda, yolda defektoskopun qeydlərini komyuterin hard-diskinə köçürmək olur. Həm də operator bunu istədiyi ardıcılıqla yerinə yetirə bilər. Bütün bunlarla

yanaşı, aparatın özünün də yaddaş kartı var. O yolda aparılan yoxlamaların nəticələrini yaddaşına yazır və istənilən vaxt onu kompyutərə köçürmək olur.

Gətirilmiş avadanlıqlar xətdə artıq öz işini görür. Bunun üçün avadanlığın xüsusi yaddaş kartı proqramlaşdırılıb. Metropolitenin yolları, piket vahidləri, stansiyalar, bir sözlə, xətlərdə defektoskopiyaya yoxlamasından çıxarılaçaq bütün proses proqramlaşdırıldıqdan sonra avadanlıq sınaqdan çıxarılıb. Aparatın üstün cəhətlərindən biri də defektogramın şifrinin açılmasının asanlaşmasıdır və bu, qoşatelli defektoskopla yerinə yetirilir. Çatışmazlıqlar və kəskin fərqli relslərin fraqmentlərlə təbii baxışını keçirmək, məlumat bazasını daha rahat və mənimsənilməsi asan informasiya təqdimatı formasına salmaq olur.

XƏTLƏRİN AYRILMASI ÜÇÜN 3 LAYİHƏ

Bakı metropoliteninin inkişafı barədə ölkə başçısının imzaladığı sərəncama uyğun olaraq, iki mövcud xəttin bir-birindən ayrılması da gündəliyə salınan məsələlərdəndir. 2011-ci ildə təklif edilən 3 layihədən birinin "Bakımetrolayihə" İnstitutu, digərini metronun inkişaf perspektivi üzərində çalışan konsorsium, üçüncüsünü isə Almaniyanın MRK şirkəti təqdim etdi. Layihələr bir-birindən tam fərqlənir. Yeri layihəçilərin variantı məsələnin ənənəvi həllinə əsaslanır. Bu, 200 metrlik tunelin çəkilməsini nəzərdə tutur. Bu təklif həyata keçirilsə, "28 May-Nizami" mənzili 6-10 ay müddətinə bağlanmalı olacaq. Lakin məqsəd stansiyanın bağlanma müddətini minimuma endirməkdir. MRK-nın təklif etdiyi layihə nisbətən bahalıdır, həm də xüsusi araşdırmaya ehtiyacı olan məqamları var. Layihə Heydər Əliyev sarayının qarşısında müvəqqəti tikinti meydançasının qurulmasını da tələb edir. Bu isə həmin istiqamətdə yol hərəkətinin bir qədər də mürəkkəbləşməsinə apara bilər.

"ELMLƏR AKADEMİYA" SININ İKİNCİ ÇIXIŞI

2011-ci ildə ikinci çıxış üçün inşaat meydançasının hazırlanmasına, dağ-mədən kompleksinin inşasına, qruntun möhkəmləndirilməsi və qazma işlərinə start verildi. Çıxışlar əvvəllər də qeyd etdiyimiz kimi, milli kitabxana, ətraf ərazilərdəki ali təhsil müəssisələri də nəzərə alınmaqla aparılır. İl ərzində burada kommunikasiya xətləri və tikinti meydançasına düşən obyektlərin köçürülməsi ilə bağlı gərgin və ağır işlər aparıldı. Metronun tarixini və paytaxtın bu hissəsindəki metro tikintisinin özəlliyini bilənlər və o dövrü xatırlayanlar, hazırda "Nizami-20 Yanvar" mənzili boyunca tunele qulluq edənlər bunun nə demək olduğunu aydın təsəvvür edirlər. Sovet dövründə bu mənzilin inşasında əsl qəhrəmanlıq nümunələri göstərilib. Həmin

MÜASİR QAZMA MAŞINLARI

Ölkə başçısının martda imzaladığı sərəncamla metro tikintisində daha bir texnoloji yeniliyə start verildi. Almaniyə istehsalı olan "Herrenknecht" müasir tunelqazma kompleksindən sonra, ABŞ tunelqazma maşını "Robbins" tikintiyə cəlb edildi. Bu avadanlıqlar Bakı metropoliteninin inşaat tarixində tamamilə yeni, müasirlik və texnoloji üstünlük səhifəsini açdı. Tunelqazma avadanlıqları dayanıqsızdan tutmuş sərt qayaya kimi, bütün növ torpaq qatlarında istifadə üçün yararlıdır. Həmçinin, onların geniş diapazonlu qəliz hidrogeoloji şəraitlərdə istifadəsi də mümkün olan səyyar qurğulardır. Avadanlıqlar dağ silsiləsi, yaşayış məntəqələri və digər yerlərdə ətraf mühitə zərər vurmadaq tunelləri qısa müddət ərzində inşa etməyə imkan yaradır. Tunelqazma komplekslərinin qazıcı başlığı dönərkən, kəsmə alətləri ilə qazılan torpaq qatı arasında təmas yaranır və sıxışdırılan qat hissələrə parçalanır. Bu işə bütün proses zamanı torpağın sıxlığını təmin edərək, uçmaların qarşısını alır. Kompleksin başlıq diskləri çox dözümlüdür və müxtəlif qaya növlərində sınaqdan keçərək, maksimal dayanıqlığını sübut edib. Adi mexaniki sipərlə ay ərzində 60-65 m tunel qazılaraq, qəliz bərkitmə və inşa işləri aparılırdısa, tunelqazma qurğuları vasitəsilə bunu ay ərzində orta hesabla 350-400 m-ə

günlərin səs-sorağı bu gün də metropolitençilərin dilindən düşmür. Buna görə də tikinti xüsusi diqqət mərkəzindədir. Ən əvvəl sınıanmış azotla dondurulma metodu müzakirə edilsə də, "maili inyeksiya" adlandırılan üsula üstünlük verildi. Bu üsul dünyanın bir çox ölkələrində əsasən tarixi abidələrin qorunması məqsədilə tətbiq olunur. Yeraltı tikililərin sayının artması, xüsusən də metro xətlərinin genişlənməsi nəticəsində son dövrlərdə Stokholm, Helsinki və Sankt-Peterburqda bir çox tarixi binaların özülündə qəza vəziyyəti yaranıb. Son illərdə ağır mühəndis-geoloji şəraitdə təməl və özüllərin qoyulması məqsədilə maili inyeksiyadan İngiltərə, Almaniyə, İtaliyada da geniş istifadə olunmağa başlayıb.

Stansiyanın ikinci çıxışı 4 istiqamətə yönələcək və Bəxtiyar Vahabzadə küçəsinə (keçmiş Firudin Ağayev küçəsi) 3 istiqamətdə çıxış olacaq. Biri Bakı Dövlət Universitetinin arxasında olmaqla Mətbuat prospektindən istifadə edən sərnişinlərin metroya yolunu asanlaşdıracaq. Bu küçədə birinci keçidə paralel daha 2 keçid yerləşəcək. Cari planda çıxışlardan daha biri Bakı Dövlət Universitetinin əsas giriş qapısı ilə üzbuüz yerləşən Zahid Xəlilov küçəsinə - Milli Elmlər Akademiyasının Radiasiya Problemləri İnstitutunun yaxınlığına düşür. Stansiyada eskalatorlardan sonra 30 metr yanaşma tuneli olacaq. Platforma hissəsinə aparacaq eskalatorlar da son dövrlərin ənənəsinə uyğun sürətdə, Avropa standartları ilə müəyyən ediləcək. Giriş 2014-cü ildə sərnişinlərin istifadəsinə veriləcək.



çatdırmaq mümkündür. Eyni zamanda, tunelin qazılması ilə yanaşı, qazıntı məhsulunun çıxarılması, tunel geyiminin quraşdırılması və tunel geyiminin arxasına məhlulun vurulması işləri paralel şəkildə həyata keçirilir.

Qazma funksiyasını yerinə yetirən başlıqdan sonra yerləşən siper qrunun çökməsinin qarşısını alır. Qazma prosesi getdikcə ayrı-ayrı dəmir-beton seqmentlərdən ibarət halqa yığılır. Sonra kompleksin yüksək təzyiqli çoxsaylı silindrləri sonuncu quraşdırılan halqaya sıxılaraq, onun irəli hərəkətini təmin edir. Qazılan qrunun növ və sıxlığının dəyişməsinə baxmayaraq, yeni texnologiyalar əlavə tədbir görmədən qazma işlərinin davam etdirməyə imkan yaradır. Qazılan qrun çıxarıldıqdan sonra, "Herrenknext" kompleksində lentvari konveyerlə, "Robbins"də isə arabacıqlarla tunneldən kənarlaşdırılır. Xarici diametri 6, daxili diametri isə 5,4 m-dir. Konveyerin dönmə radiusu 600 metr, statik təzyiqli 3 atmosferdir. Avqust ayında "Herrenknext" ilk metrini qazdı. Bundan bir ay sonra digər maşın işə düşdü.

ŞƏRQ SAHƏSİNDƏ TUNEL QAZINTISI BAŞLANDI

İnşası hələ sovet dövründə nəzərdə tutulmuş daha bir istiqamətdə metro tikintisi 2011-ci ildə canlandı. Ölkə başçısının sərəncamına uyğun olaraq, yaxın beşillikdə Şərqi sahəsinin daha bir növbəsi - Yaşıl xəttin 3 stansiyası paytaxt sakinlərinin ixtiyarına verilməlidir. "Həzi Aslanov-2" (Y-17) adlandırılan sahədə, Məhəmməd Hadi küçəsində tunel qazıntısının hazırlıq işləri başladı. Bu küçənin başlanğıcından Xudu Məmmədov küçəsi ilə kəsişməsində yeni keçid stansiyasının təməli qoyuldu. Tunelin inşası Əhmədli qəsəbəsi-Köhnə və Yeni Günəşlilər istiqamətində aparılır. 30 metr dərinlikdə şaquli kamera qazılması 2011-ci ildə tamamlandı.

DİAFRAQMA 4 AYA DƏYİŞDİRİLDİ

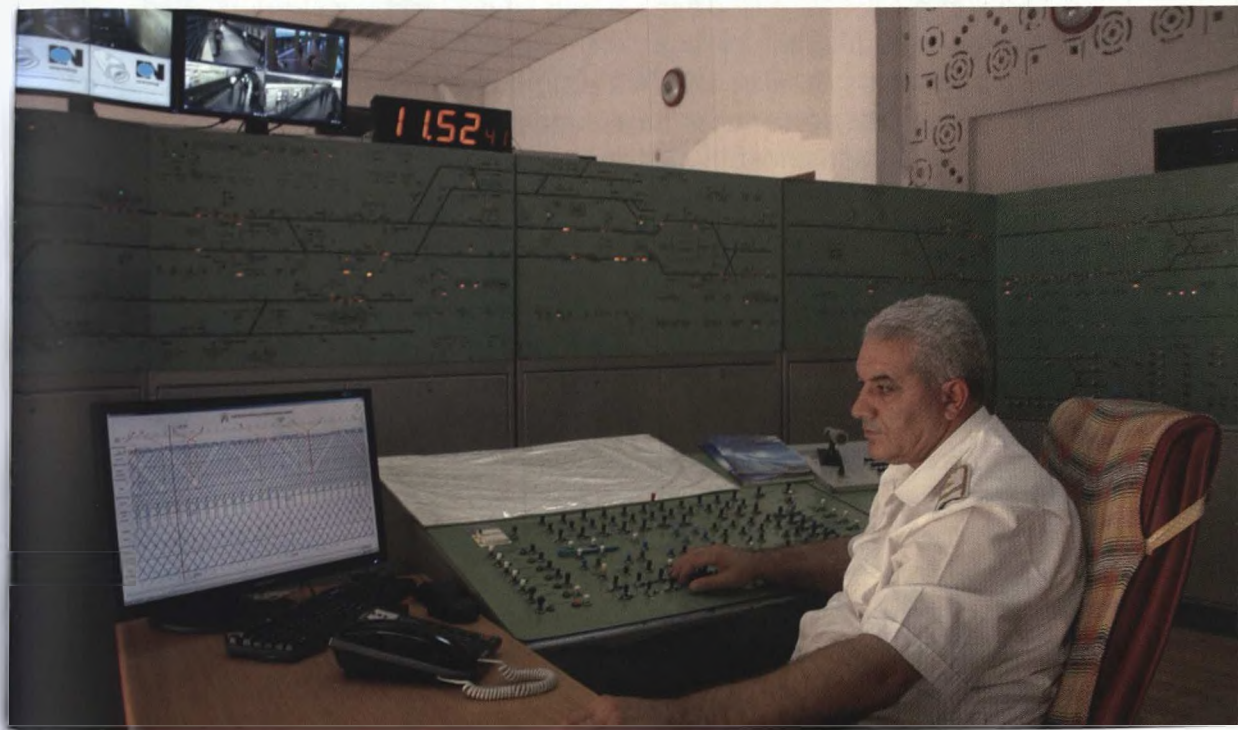
Metropolitəndə ən ağır sahələrdən biri tunel qurğuları xidmətidir. Çünki coğrafi-geoloji, relyef xüsusiyyətlərinə görə Azərbaycan paytaxtı çox mürekkəb quruluşa malikdir. Tunellərə mütəmadi qulluq göstərilməsi ilə yanaşı, korroziya, yeraltı sular və digər təsir qüvvələri ilə daimi və səmərəli mübarizə üsulları da axtarılmalıdır. Ən çətin işlərdən biri diafraqmanın dəyişdirilməsidir. "Xətai-Cəfər Cabbarlı" mənzilinin birinci yolunda 228,55 piketindəki yolayırıcıda müxtəlif diametrlərin qovuşuq yerində qoyulan diafraqmanın dəyişdirilməsi ağır şəraitdə aparıldı. Bu məqsədlə çuqun tübinqlərin iç hissəsi təmizləndikdən və axıntılar ləğv olunduqdan sonra diafraqmanın birləşmə yeri dəmir-betonla izole edildi, layihə smeta qrupunun tərtib etdiyi çertyoj əsasında armatur karkas quruldu, sonra

həmin armatur karkasın əhatəsi bağlanaraq betonla dolduruldu. Buraya ümumən 21,15 kub/metr beton tökülüb. Bu sahədə 3,21 ton həcmində diafraqma karkası qurulub.

HƏRƏKƏTİN AVTOMATLAŞMIŞ QRAFİKİ

Hərəkət qrafiki metropolitəndə bütün iş sistemini müəyyənləşdirən sənəddir. Onun tam yeni əsaslar üzərində avtomatik tərtib edilməsinə 2011-ci ildən başlandı. Qrafikin tətbiqi zamanı ən aktual məsələlərdən biri idi. Çünki cəmi iki-üç ildən sonra metronun üçüncü xətti fəaliyyətə başlayacaq, bundan əlavə mövcud xətlər bir-birindən ayrılacaq, yaxın 5 il ərzində ən azı 8 stansiya istismara verilecək. Qarşıdakı 10 il ərzində isə metropolitəndə 4-5 xətt üzrə bütün şəhəri əhatə edən yeraltı nəqliyyat şəbəkəsi olacaq. Bütün bunları və üstəlik, texnoloji imkanların genişləndiyi bir dövrdə yaşadığımızı nəzərə alsaq, bu gün hərəkətin mexaniki və kустar üsulla təşkili prinsiplərinin dəyişməsi tarixi zərurət idi.

Qrafikin təşkili, ilk baxışda görüldüyü qədər də asan məsələ deyil. Bunun üçün, ilk növbədə, sərnişin axını, onun istiqamətləri, intensivliyi, sıxlığı və s. bu kimi araşdırmalar aparılmalıdır. İstər istirahət, istər bayram, istərsə də iş vaxtı ilə bağlı günlərin bölünməsi, günün müəyyən saatları, mövsümlər, aylar və s. baxımdan təhlillərdən sonra yay və qış mövsümləri üçün qrafiklərin tərtibatı aparılır. Mövsümi tələblər fərqli olduğundan



qrafikin optimal tərtibatı həm də metropolitenin səmərəli fəaliyyətini təmin edir. Dövriyyə xüsusiyyətləri - qatarların xətlərdə fasiləsiz hərəkət müddəti, cari baxış və təmir və s. texniki tələblər də nəzərə alınmalıdır. Bütün sadalananlarla qrafikin tərtibatının elə də asan məsələ olmadığı aydınlaşır. Hər mövsümə 3 ay qalmış qrafikin tərtibi üzərində iş başlayır və buna 20 işçi cəlb edilirdi. Qrafikin texniki icrası və sənədləşməsi üçün 7-10 min manata qədər vəsait tələb olunurdu. Hələ bura qrafikin tərtib olunmasına cəlb edilmiş işçilərə artıq saat və yükə görə verilən mükafat və ödəmələri də nəzərə alsaq, xərclərin miqyası bir qədər də artar. Vaxt itkisini, böyük qatar dispetçeri, dispetçerlər, 23 stansiyada növbətçilər və mərkəzləşmə məntəqəsi növbətçiləri üçün ayrı-ayrılıqda cızılmalı olan sənədləri, xətti məntəqələr, yol davamiyyəti olmayan stansiyalara qrafikdən çıxarışları, eyni zamanda hər qatara bütün məntəqələrdə gəliş-gediş vaxtlarının da cədvəl şəklində verilməsini və marşrutlar üzrə ayrı-ayrılıqda tərtibat işini də əlavə edəndə, işin təkə həcmi dəhşətli mənzərə yaradır. Avtomatlaşdırılmış qrafiklə bu iş dispetçer məntəqəsinin cəmi iki-üç işçisinin əməyi ilə 10 gün ərzində yerinə yetirilir. Üstəlik hər dəyişikliyə də əlavə qüvvə sərf olunmur. Hər şeyi kompyuterin proqramına daxil etməklə asanlıqla icra etmək mümkündür. Bu üsul 1998-ci ildə Rusiyada Sankt-Peterburq metropolitenində, sonra Kazanda, həmçinin Ukraynada Xarkov metropolitenində tətbiq olunur. Lakin onlarla müqayisədə Bakıda ən optimal variantın tətbiqi məsələsi təmin olunub. Metropolitenin rəhbər və mütəxəssislərinin iştirakı ilə bu işi yerli "IT Solutions" şirkəti yerinə yetirib.

Avtomatlaşdırılmış qrafikin özəyi və proqram təminatını yerinə yetirən avadanlıqlar mərkəzi server aparatında yerləşir. Əsas idarəetmə isə qatar dispetçeri məntəqəsindədir. Qrafikin seçilməsi, müvafiq dəyişikliklər və redaktə edilməsi, onun icra olunması baş qatar dispetçerinin, hərəkət xidməti rəisi və ya baş mühəndisinin səlahiyyəti çərçivəsində olur. Digər istifadəçilərin belə hüququ yoxdur. Bir sözlə, proqramlaşma elə qurulub ki, sistemə kənardan müdaxilə mümkün deyil. Çaşqınlıq və qarışıqlıq yaranmasın deyə iş rejimi və prinsiplər vahid idarəetmə sistemi ilə yerinə yetirilir. Böyük qatar dispetçeri özü gündəlik qrafiki müəyyənləşdirir və sistemi bütün şəbəkəyə daxil edir. Artıq bütün yerlərdə yalnız həmin qrafik görünür və hamı işini onun əsasında qurur. Edilən dəyişikliklər də bütün stansiya və məntəqələrə ötürülür.

Proqram elə qurulub ki, ona istənilən forma və məzmun dəyişikliyi vermək, redaktə etmək mümkündür. Bundan əlavə, həmin əsaslar üzərində yeni qrafiki də tərtib etmək olar. Bu isə gələcəkdə, hər hansı bir yeni fəaliyyət proqramı cızmadan təzə qrafikin tərtib olunması üçün şəraitin təmin edilməsi deməkdir.

Postsovet məkanının qeyd etdiyimiz digər yeraltı yollar şəbəkəsində DOS proqramlaşma rejimindən istifadə olunduğu halda Bakıda tam fərqli proqramlaşma ilə tətbiq olunan bu sistemin daha bir üstün cəhəti maşinist kabinələrində yeni texnoloji variantdan istifadə edilməsidir. Əvvəllər onlar üçün xüsusi olaraq tərtib edilən hərəkət cədvəlləri kağızda cızılır, marşrutundan asılı olaraq xəttə hər səhər çıxan maşinistə təhvil verilir və axşam geri alınır. İndi bunu kabinədə quraşdırılmış xüsusi sensorlu ekranı olan planşetlər əvəz edir. Kabinədəki hərəkət qrafikinə uyğun cədvəl də çox sadə və anlaşıqlıdır. Maşinist yalnız iş və ya istirahət gününü və bir də iki sırada düzülüş rəqəmlərdən marşrut nömrəsini seçir. Sensorlu ekranda isə hərəkət cədvəli əks olunur. Maşinist əl toxunuşu ilə qrafiki istədiyi vaxt ekranda böyüdü-biçildə bilir. Bu da maşinistin istəyindən asılı olaraq, onun iş şəraitinin daha mükəmməl olması baxımından optimal qərardır.

VAQON TƏMİRÇİLƏRİ İLƏ GÖRÜŞ

Metropoliten rəisi Tağı Əhmədovun "Nərimanov" elektrik deposunun təmir sexi kollektivi ilə görüşməsində əsas məqsəd texnoloji yeniliklərin tətbiqinə hazırlıq, həmçinin yeni elektrik deposu istismara verildikdən sonra qarşıya qoyulacaq tələblərlə bağlı idi. Qatarların xətdə ahəngdar işləməsi bilavasitə onlara göstərilən xidmət və təmir işlərinin keyfiyyəti bağlıdır. Metropoliten rəisi bu məsələyə dəfələrlə toxunduğunu, təmir üzrə rəis vəzifəsinə güclü kadrın təyin olunmasının zəruriliyini qeyd etdiyini söylədi. Bildirdi ki, bu məsələyə qətiyyətlə ambisiya baxımından yanaşmaq olmaz, dostluq, qohumluq, yerliçilikdən uzaq, ancaq peşə, qabiliyyət keyfiyyətlərinə əsaslanan prinsipləri meyar götürmək lazımdır. T.Əhmədov çıxışında deponun təmir bazasının yeniləşdirilməsi, yeni texnoloji proseslərin mənimsənilməsi barədə danışaraq, artıq təkər cütlərinin tam formalaşdırılması üzrə yarım ilə yaxın aparılan təcrübə-axtarış prosesinin başa çatdığını söylədi. Bu işin metropolitenin iqtisadi həyatındakı əhəmiyyətini açıqladı.

2013-cü ilə kimi daha iki deponun istifadəyə verilməsi müəssisənin işçi qüvvəsinə, eləcə də vaqon təmiri sahəsində ixtisaslı mütəxəssislərə böyük ehtiyac yaradacağını qeyd edən T.Əhmədov dedi ki, 2-ci depoda vaqonların əsaslı təmiri daha yüksək peşəkarlıq potensialı tələb edəcək. Buna görə də həmin kadrların hazırlığına indidən başlamaq lazımdır. İlk növbədə depoda çilingərlik kursları açılmalıdır. Bütün təmir heyəti, xüsusən də gənc mütəxəssislər burada öz peşə səviyyələrini yüksəltməlidirlər. Metropoliten rəisi kursların iş vaxtı təşkil olunmasını daha məqbul saydı. Kursları təmir üzrə ustalar, mühəndis-texniki heyətin üzvləri, elə-

cə də dəmir yolu liseyindən dəvət olunmuş müəllimlər apara bilərlər. Bütün hazırlıq işləri, məşğələlərin keçirilməsi ilə əlaqədar təşkilati tədbirlər tez bir zamanda həllini tapmalıdır.

DÖVLƏT MÜSTƏQİLLİYİNİN 20-Cİ İLDÖNÜMÜ

Oktyabrın 7-də Rabitə evinin konfrans zalında dövlət müstəqilliyinin 20-ci ildönümü münasibətilə iclas keçirildi. Ölkə başçısının sərəncamı ilə bu il ölkənin hər bir yanında, idarə və müəssisələrdə təntənə ilə qeyd olunan bu tarixi hadisə ilə əlaqədar Bakı metropolitenində keçirilən tədbirdə Yeni Azərbaycan partiyasının Yasamal rayon təşkilatının sədri Fikrət İsmayılov və partiyanın liderlərindən biri Rasim Nəbiyev də iştirak edirdilər. Metropoliten rəisi Tağı Əhmədov ilk əvvəl dövlət müstəqilliyinin qorunub möhkəmləndirilməsi, inkişaf etdirilməsində böyük rolu olan, Azərbaycanın dünya dövlətləri sırasında layiqli yerini tutmasında, bugünkü rifahın təməlini qoymuş ümummilli lider Heydər Əliyevin xatirəsinin bir dəqiqəlik sükutla yad edilməsini təklif etdi. Tədbiri açıq elan edən idarə rəisi ölkədə müstəqilliyin 20 illik təntənələrindən söz açaraq, bununla bağlı ölkə başçısının sərəncamından irəli gələn vəzifələrdən danışdı. O, Azərbaycanın bir əsr ərzində iki dəfə müstəqillik əldə etməsini, lakin "birinci dəfə cəmi 23 ay davam edən Xalq Cümhuriyyəti sarsılmaz bir irs" qoyduğunu deyən T.Əhmədov həmin illərdən fərqli olaraq, bu dəfə əldə olunan azadlığın əbədi olacağına inamını bildirdi.

Təntənəli yığıncağın birinci hissəsində artıq böyük inkişaf yoluna qədəm qoymuş və ölkədə gedən nəhəng quruculuq işlərinin ayrılmaz hissəsi kimi Bakı metropolitenində görülən işlərə həsr olunmuş videoxülasəyə baxıldı. "Metro tikintisində yeni era" adlanan filmə ölkənin nəqliyyat sahəsində görülən işlərə nəzər salınır. Yeni-yeni yolların salınması, körpü, keçid və yolayırıcılarının inşa olunmasından, nəhəng nəqliyyat layihələrinin həyata keçirilməsindən söz açılır və bu prosesin ayrılmaz tərkib hissəsi kimi metropolitenə görülən işlərə nəzər salınır. Bu mənada ötən ilin sonunda ölkə başçısının iştirakı ilə Bakı metrosunun inkişaf perspektivlərinə həsr olunmuş iclas və bu ilin martında prezident İlham Əliyevin sərəncamı ilə başlayan yeni quruculuq erası, 20 illik inkişaf planının həyata keçirilməsi xüsusi yer tutur. Metro tikintisində ən yeni avadanlıqlar olan "Herrenknext" və "Robbins" tunnelqazma qurğularının fəaliyyətinə də filmə geniş yer ayrılır.

Filmə baxış başa çatdıqdan sonra Tağı Əhmədov geniş məruzə ilə çıxış etdi. Onun çıxışı zaldə əyləşənləri ötən 20 ilin bütün həlledici tarixi məqamlarına, yaşanmış ağır-acılı, sevincli-şirinli anlarına tarixi səyahətə çıxardı.

İdarə rəisi azadlığın milli-mənəvi aspektlərinə toxunaraq, onun hürriyyətinin təməlinə dayandığını qeyd edərək, bu şirin nemətin heç də asanlıqla verilmədiyini və onu göz bəbəyimiz kimi qorumalı olduğumuzu söylədi. O, milli-azadlıq hərəkatının qarşısının alınması üçün Qarabağda hələ bu gün də həllini tapmayan savaşa başlamasını, işğal olunmuş torpaqlarımızın azadlığı uğrunda mübarizəmizin müstəqillik qədər vacib olduğunu dilə gətirdi. T.Əhmədov həmin illərdə ümummilli lider Heydər Əliyevin çağırışı ilə 90 metropolitençinin də Qarabağa yollanmasını, bu ulu savaşda şəhidlik zirvəsinə ucalanlar, yaralanıb xəsarət alanlar, fiziki sağlamlığını itirənlər arasında metropolitençilərin də olduğunu, ümumiyyətlə, o illərdə metropolitenin də ölkənin ictimai-siyasi həyatında fəallığını, əldə olunan dövlətçiliyin qorunmasında özünəməxsus rol oynadığını qeyd etdi. Çünki məhz yeraltı yolların həmin illərdə gərgin əmək fəaliyyəti şəraitində öz iş ritmini qoruması cəmiyyətdə öz rolunu oynadı. Azərbaycan dövlətçiliyi təhlükədə ikən Heydər Əliyevin çağırışı ilə minlərlə insan izdihamının seçdiyi liderin ətrafına toplandığı, müstəqillik tarixində ən böyük mitinqin təşkil olunmasında metropolitenin rolunu qeyd edən Tağı Əhmədov həmin gecə səhərədək metronun fasiləsiz çalışmasını misal çəkərək, o illərdə xalqın doğru seçimi və dövlət müstəqilliyinin qorunmasında və sonrakı inkişafında Heydər Əliyev faktorundan söz açdı. "Azadlığı əldə etmək nə qədər ağırdır, onu qorumaq bir o qədər çətin-dir" məsələsinin nümunəsində o, ölkədə siyasi hərəc-mərclik illərinin yaratdığı təhlükə, iqtisadiyyatın tənəzzülü və bunun nəticəsində metropoliten rəhbəri 2003-cü ildə xalqa müraciət edən Heydər Əliyevin Azərbaycana son xidmətini məhz İlham Əliyevi özünün layiqli davamçısı kimi yetişdirməsi olduğunu dedi.

İdarə rəhbəri məruzəsində bu 20 il ərzində metropolitenin fəaliyyəti və inkişafı mövzusunda da geniş yer ayırdı. İclasın əvvəlində nümayiş etdirilən videoçarxdakı görüntüləri şərh etməklə növbəti mövzuya keçid alan T.Əhmədov ən müasir texnologiyalara söykənən qazma qurğularının iş prinsipindən danışdı. Yer in geoloji xüsusiyyətlərindən asılı olaraq, gün ərzində 10-12 metr qazıntı aparan maşınların 20-30 metr həddinə qədər çata biləcəyini dedi. Bu xüsusda o, artıq "Dərnəgül" stansiyasının işə düşdüyünü, qarşıdakı 5 illik plana əsasən, daha 5 stansiyanın da təhvil verilecəyini bildirdi.

KOMMUTATORLAR VƏ GÜCLƏNDİRİCİLƏR YENİLƏNİR

Bakı metrosunda yeniliklər rabitənin yeni növlərinin tətbiqini də nəzərdə tutur. Rabitə sahəsində son 20-30 ildə görülməyən bir çox işlər 2011-ci ildə həyata keçirildi. Buna ən sadə nümunə gücləndiricilər və

kommutatorların dəyişdirilməsidir. Eskalator, santexnika dispetçerləri, məntəqə növbətçilərinin otaqlarında dəyişdirilən avadanlıqlar və onların imkanları rabitə təminatında əməli yeniliklərə yol açdı. Böyük məntəqələrdə proqramlaşmış bloklar da qoyuldu. Dispetçer məntəqələrində quraşdırılan avadanlıqların isə gələcəkdə imkanlarını artırmaq üçün də hər bir əsas yaradıldı. Məsələn, santexnika dispetçeri 120 abunəçiyə xidmət göstərir. Amma bu sayı 2 dəfəyə yaxın artırmaq mümkündür. Bunun üçün SODS mərkəzi modul prosessoru da quraşdırılıb. Bu işlərdə yalnız xidmətin mütəxəssislərinin imkanlarından istifadə olunub.

"RELS KOMİSSİYASI" BAKIDA

Rels məhsullarının istismar keyfiyyətinin təkmilləşdirilməsi üzrə "Rels komissiyası" da adlandırılan komissiyasının 11-ci iclası oktyabrın 25-27-də Bakıda keçirildi. Rusiyanın özündə bütün dəmir yollarını əhatə edən belə bir komissiya artıq 130 ildən artıqdır fəaliyyət göstərir. İlk baxışda onun toplantıları elə də cəlbedici görünmür. Lakin bu illər ərzində müzakirə olunan məsələlərin uğurlu həlli, məhsulların get-gedə daha çox praktiki səmərə verməsi, ələlxüsüs da bunun elmin, əlaqələrin inkişafına təsir göstərməsi danılmaz faktdır. Hər il keçirilən toplantıların məqsəd və əhəmiyyəti, təsir imkanları genişdir. Rels-təkər cütü teması nəticəsində əmələ gələn temas yorğunluğu, qarşılıqlı təsir səbəbindən yaranan çatışmazlıqlar, zədələr və digər problemlərin həlli ilə bağlı məsələlərdə komissiya əhəmiyyətli rol oynayır. Çünki bununla praktik fəaliyyət və məhsul istehsalçıları arasında birbaşa əlaqə yaranır və məhsulun keyfiyyətinin daim artmasına, həm də bu sahənin bir elm kimi inkişaf etməsinə birbaşa təsir göstərir.



Tədbirə "Metro" Assosiasiyası müdiriyyətinin baş texnoloqu Vyaçeslav İvanov, Moskva və Sankt-Peterburq metropolitenlərinin yol xidmətlərinin rəisləri Sergey Popov və Gennadi Pavlov, Kiyev, Minsk və Yekaterinbruq metropoliteni yol və tunel qurğuları xidmətinin rəsmi nümayəndələri Vladimir Sidorenko, Anatoli Sırovkaj və Andrey Panaiotidi, Novosibirsk metropoliteninin baş mühəndisi Sergey Zayko, "Pskovelektrosvar" QSC-nin, Dnepropetrovsk və Muromsk yoldəyişdirici zavodlarının, Kryukovsk vaqonqayırma zavodunun, "Enerqodiyagnostika" elmi-istehsalat birliyinin, "Yevraz" Qərbi Sibir Birləşmiş Metallurgiya Kombinatının və "Ural Metallar İnstitutunun rəsmi şəxsləri təşrif buyurmuşdular.

Komisiya işə başlamazdan əvvəl tədbir iştirakçıları Fəxri xiyabanda ümummilli lider Heydər Əliyevin məzarını ziyarət edərək, məzarın və görkəmli oftalmoloq Zərifə Əliyevanın qəbirüstü abidəsinin önünə gül dəstələri qoydular. Sonra Şəhidlər xiyabanında 20 Yanvar qurbanlarının və Vətən uğrunda canını fəda etmiş qəhrəmanların xatirəsi yad edildi, burada qonaqlara Bakı metropolitenində çalışmış 20 Yanvar şəhidi İlqar Qarayev haqqında məlumat verildi. Komissiya üzvləri dağüstü parkdan şəhəri seyr etdilər, xatirə şəkli çəkildilər.

Metropoliten idarəsinə qayıtdıqdan sonra komissiya iştirakçıları dəyirmi masa arxasına dəvət olundular. Qonaqlara müzakirə ediləcək məsələlərin gündəliyi, hədiyyələr təqdim olundu. Komissiya işinə gündəliyin müzakirəsi ilə başladı və iştirakçılar bir-birinə təqdim edildilər.

Bakı metropoliteninin rəisi Tağı Əhmədov məclis iştirakçılarını salamlayaraq, əvvəlcə ölkəmizin müstəqillik qazandığı müddətdə keçdiyi yoldan söz açaraq, ulu öndər Heydər Əliyevin bu yöndə atdığı addımlardan danışdı. O, ulu öndərin başçılığı ilə Bakı metropoliteninin keçdiyi yola da nəzər salaraq, daha sonra onun işini inamla davam etdirən İlham Əliyevin uğurlu iqtisadi siyasəti sayəsində metropolitenin sürətli inkişaf mərhələsinə qədəm qoyduğunu qeyd etdi və Bakı metropoliteninin 20 illik inkişaf planı barədə də məlumat verdi.

Metropolitendə yollara qulluq və xidmət sahəsində əldə olunan nailiyyətlərə də qısa nəzər salan idarə rəisi, toplantının izsiz ötürməyəcəyinə əmin olduğunu bildirərək, komissiyaya işində uğurlar arzuladı.

Sonra toplantı iştirakçılarının gündəliyə əsasən çıxışları başladı. Sankt-Peterburq metropoliteninin yol xidmətinin rəhbəri Gennadi Pavlov bir neçə ildir Nijni Tagildə istehsal olunan relslərdən imtina edərək, Novokuznetsk kombinatı ilə əməkdaşlıq etdiklərini və bunun da bəhrəsini gördüklərini söylədi. Bununla belə, o, hələ də köklü problemlərin olduğunu və bu məsələlərin həlli üçün istehsalçıların istismarçılarla birgə işləməli olduqlarını xüsusi vurğuladı.

Bu xüsusda digər metropolitenlərin müvafiq sahə rəhbərlərinin də fi-

kirləri öyrənilirdi. Bakı metropoliteni yol xidmətinin rəisi A.Zeynalov yoldəyişdiricilərlə bağlı məsələyə xüsusi toxundu, yolları əhatə edən bir çox sahələrdə Bakı metropoliteninin gördüyü işləri, əldə etdiyi təcrübə və həyata keçirdiyi əsas yenilikləri də nümunə göstərdi.

Sonra söz istehsalçı və sifarişləri yerinə yetirən təşkilatlara verildi. Günorta iclasına qədər "Yevraz" Qərbi Sibir Birləşmiş Metallurjiya Kombinatının sertifikatlaşdırma şöbəsinin rəisi Vladimir Qavrilov, "Pskovelektrosvar"ın xarici iqtisadi əlaqələr direktoru Andrey Sokolov təklif etdikləri məhsulun üstünlüklərindən söz açdılar, tam olaraq xrom qarışıqlı mürəkkəb relslərə keçilməsi təkliflə çıxış etdilər. Bununla bağlı, həm də məhsulların sertifikatlaşdırılması barədə suallar səsləndi.

İkinci günün səhər iclasında "Metro" Beynəlxalq Assosiasiyasının baş texnoloqu Vyacheslav İvanov yolların etibarlılığının təmin edilməsi problemlərinə həsr olunmuş məruzə ilə çıxış edərək, relslərin istehsalı və istismarı zamanı bəzi üsullarının təsnifatını verdi. Təhlükəsizliyi əsas məsələ kimi qabardan İvanov 90-cı illərdə qatarların hərəkət intensivliyinin artması səbəbilə relslərdə bir sıra xarakterik qüsurlar və çatışmazlıqların yüksəlməsini xüsusi vurğulayaraq, termik təsirlərdən R-50 və R-65 relsləri arasında əhəmiyyətli fərqin olmamasını qeyd edib. Hazırda yol mütəxəssislərinin relslərin termomöhkəmliyini artırmaq üzərində baş sındırdıqlarını deyən çıxışçı Moskva metropoliteni defektoskopçularının işləyib hazırladıqları təsnifatı nümunə göstərdi. Relsə təsirlərdən danışan "Metro" Assosiasiyasının rəsmisi zərbə dalğalarını da qeyd edib. Bu zaman o, "təkər cütləri-rels" teması məsələsini qabartdı. Bu işə tək cə relslərin deyil, həm də təkər cütlərinin sıradan çıxmasına təsir edən amildir. O, relsin kimyəvi tərkibindən tutmuş son məhsula qədər aparılan əməliyyatların öyrənilməsi sayəsində texniki göstəricilərin yaxşılaşdırıla biləcəyini və nəhayət, metro üçün özünəxas relsin hazırlanması üsulunun tapılacağını qeyd etdi.

Onun çıxışından sonra fikir mübadiləsi aparıldı və müşavirədə təmsil olunan müəssisələr təklif etdikləri məhsul, avadanlıq, cihazlar, üsul və yollar barədə təkliflər səsləndirdilər.

Metropoliten təmsilçiləri öz təcrübələrinə söykənərək aşkarladıkları çatışmazlıqlardan, rels istehsalçıları, relsə qulluq və xidmət sahəsində mövcud müəssisələrlə əlaqələrə və münasibətlərə toxundular. Bu məqamda onlar əməkdaşlıq etdikləri şirkətlərə iradlarını bildirdilər. Metroloji ölçü üsulları və cihazlarla bağlı təkliflər səslənən zaman metropolitençiləri daha çox relslərdə sınıq, çat, qüsurlar, zədə və çatışmazlıqların müəyyən olunmasının dəqiqliyi daha çox maraqlandırdığından öz müəssisələrinin mənafeələrini qorunmalı olanlarla istismarçılar arasında bəzən anlaşılmazlıqların yaşanması mövcud problemlərin əsl səbəblərini üzə çıxardı.



Müşavirənin ikinci günündə müzakirələr Bakı metropoliteninin yol xidmətinin rəisi Akif Zeynalovun çıxışı ilə əsas hədəfinə doğru istiqamət aldı. Əslində bu görüşün Bakıya təyin olunması da məhz onun qaldırdığı məsələ - rels-təkər cütü temasından törəyən xüsusiyyətlərin qabardılması və uzun illərdən bəri diqqətdən kənar qalan bu məsələnin də aktuallığı vurğulandı. "Metropolitəndə qatarların hərəkət təhlükəsizliyi əsasən rels və yoldəyişdiricinin vəziyyətindən asılıdır" deyə sözüne başlayan Akif Zeynalov ilk əvvəl son iki ildə relslərin cilalanması və korroziya əleyhinə görülən işlərin məcmusunu təqdim edərək, bu müddət ərzində, bir sıra xarakterik zədələrin aradan qaldırıldığını söylədi. Daha sonra o, uzun illər Bakı metropoliteninin yol təsərrüfatı mütəxəssislərinin apardıqları müşahidə və araşdırmalarının məhsulu əsasında hasil olunan qənaətdən söz açdı. Təmas-yorğunluq zədələri, bir qayda olaraq, iki sahədə - rels başlıqlarının sürüşmə səthində və daxilində yaranır. Sürüşmə səthinə dair zədələnmələr əsasən yol ayrılarında olur.

Akif Zeynalov xüsusi vurğuladı ki, ən böyük təəssüf doğuran məsələ "təkər cütü-rels" temasına nə elmi yanaşma tərzini formalaşdırıb, nə də bunu öyrənmək istəyən bir qurum yoxdur. Hərçənd məhz bu istiqamətdə görüləcək tədbirlər həm lokomotiv, həm də yol sahələrini əhatə edən böyük qənaətlə və səmərəyə gətirib çıxara bilər. Bu xüsusda o, "təkər cütü-rels" temasının xüsusən yol ayrılarında tədqiq edilib öyrənilməsini vacib sayır.

Yol xidməti rəisinin toxunduğu məsələlər sırasında ikisi müşavirə işti-

rakçılarının xüsusi marağına səbəb oldu. Birincisi, təkər cütünün rels başlığı üzərində hərəkətdən törəyən səbəblərdir. Yaranan yüksək hərərət nəticəsində əmələ gələn yanma nəticəsində relsin metal strukturunda deformatsiya müşahidə olunur, ovulma və qopma kimi hallara rast gəlinir. Sürtünmə qüvvəsini azaltmaq üçün o, təkər cütünün relsə ikinöqtəli toxunmasının qarşısının alınması ilə bağlı tədbirlərin görülməsini vacib sayır. Mövzu ətrafında müzakirələr yol xidmətinin rels-qaynaq sexində davam etdirildi. Qonaqlara Bakı metropoliteninin yol və vaqon təsərrüfatının bəzi təcrübələri göstərildi. İstehsalçılar isə təklif etdikləri məhsulların bəzilərini nümayiş etdirdilər.

Rels qaynaq sahəsində qonaqların diqqətini çəkən kronşteyni şpal üzərində möhkəmləndirən altlıqlar oldu. Bu altlıqlar hər dəfə kronşteynlərin yerini dəyişərkən onların şpala bağlılığının sökülməsinə ehtiyacı aradan qaldırır. Sadəcə olaraq altlıq üzərindəki boltlar açılmaqla şpal və kronşteynə heç bir xələl gətirilmədən istənilən əməliyyatı aparmaq olur.

"AZADLIQ PROSPEKTİ" MDB-nin "ƏN UĞURLU TİKİLİ" SİDİR

Noyabrın ilk günlərində metropolitençilər peşə bayramlarını qeyd etməyə hazırlaşdıqları bir vaxtda Belarusun paytaxtında "Minsk-2011" beynəlxalq memarlıq festivalı keçirilirdi. 1999-cu ildən bu yana təşkil olunan və hər iki ildən bir keçirilən bu ənənəvi tədbir artıq beynəlxalq nüfuz toplamışdır. Təkcə onu demək kifayətdir ki, ikinci dəfə idi ki, Beynəlxalq Memarlar Birliyinin Festivalının geniş və zəngin proqramı çərçivəsində 5 müsabiqə təşkil edilirdi. Açılış mərasimində Belarusun memarlıq və inşaat nazirinin müavini Dmitri Semenkeviç "Minsk-2011" festivalını tək inşaat sahəsinin deyil, bütün cəmiyyətin vacib hadisəsi adlandırdı.

Bu, 2010-11-ci illərdə MDB məkanı ölkələrinin 19-cu "ən yaxşı layihə" və "ən yaxşı tikili" baxış-müsabiqəsi idi. Tədbir təşkilatçılarının məlumatına görə, müsabiqəyə 12 ölkənin 100 layihəsi təqdim olunmuşdu. Bununla bağlı, Azərbaycan Memarlar İttifaqının baş katibi, eləcə də "El-&En" memarlıq və dizayn şirkətinin prezidenti Elbəy Qasımzadənin metropoliten rəisi Tağı Əhmədova ünvanladığı məktubda deyilir ki, MDB məkanı ilə yanaşı, tədbirdə Baltikyanı ölkələrin, eləcə də Almaniya, Polşa, Bolqarıstan, Serbiya və Monteneqrodan olan memarların da əsərləri təqdim olunmuşdu. Münsiflər heyətinə Beynəlxalq Memarlar Birliyinin baş katibi Mişel Bərməki (Livan), həmin qurumun pas-prezidenti Qaetan Siu (Mavriki) və regional pas-prezidenti Slola (Yunanıstan) rəhbərlik ediblər.

Azərbaycan Memarlar İttifaqının qərarına əsasən, ölkəmiz "Ən uğurlu tikili" nominasiyasında "Azadlıq prospekti" stansiyası ilə təmsil olunaraq



qalib gəlib. Qeyd edək ki, 2009-cu il dekabrın 30-da istismara verilmiş stansiya Bakının ilk qübbəsiz metro stansiyasıdır. Stansiyanın memarları Elbəy Qasımzadə, Maqsud Məmmədov və Zaur Qurbanəliyevdir.

METRO İNŞASINDA DAHA BİR ÜSUL: "DİAFRAQMADA DİVAR"

Beşillik planda inşası nəzərdə tutulan 5 stansiyadan biri "Memar Əcəmi-2"nin layihə üzrə inşaat prinsipləri bu ildə müəyyən olundu. İlk dəfə Bakıda "Diafraqma divarı" və ya "qrunt da divar" adlanan üsulun tətbiq olunması qərara alındı. Qazıntının məhdud məkanda aparılacağını nəzərə alaraq, dərin təməlli dirəklərin quraşdırılması işin təhlükəsizliyi və etibarlılığı təmin olunacaq. Qabaqcıl geotexnoloji yanaşma sayılaraq mühəndis düşüncə tərzinin ən yaxşı tapıntılarından hesab olunan bu üsul stansiyanın yerində betonlanma ilə divarın qurulmasına əsaslanır. O, məhdud ərazilərdə ətraf mühitin təhlükəsizliyini və vəhdətini pozmadan qazıntı işlərinin aparılmasına ideal şərait yaradır. "Qrunt da divar", adətən, sənəqər və dirək divarlar prinsipində geotexniki rekonstruksiya işlərində tətbiq olunur: işlərin 3/4 hissəsi mövcud sənaye obyektinin yeraltı hissəsində aparılaraq; ağır təzyiqli avadanlıqların dərinözüllü obyektlərin aşağı qatının 3/4 hissəsini əhatə edəndə, mövcud tikililər arasında dərinözüllü obyektlər inşa olunanda; metropoliten inşa olunarkən tunelqazan maşınlar

çalışdığı sahələrdə ayırıcı konstruksiyalar tikiləndə; yüksək təzyiqli yeraltı axınlar təhlükəsi olarkən, inşa olunan obyekt su altında qalmaqdan qorumaq üçün səngər və dirək işlərini görəndə. Ümumən bu üsul ağır hid-rogeoloji şərait üçün ən ideal variantlardan biridir. Onu adətən dərinliyi 20 metrədən aşağı olan sahələrdə tətbiq edirlər.

İşin aparılma qaydası da maraqlıdır. Divarlar, yerli şəraitdən asılı olaraq, hər birinin uzunluğu 3-7 metr olan ayrı-ayrı bölmələrdən ibarət olmaqla hürülür. İşlər eyni zamanda 3 sahədə aparılır: qrunt işləmələri; metal çərçivələrin qoyularaq, betonlanmaya hazırlanması; divar bölmələrinin betonlanması. Qurulan divarın qalınlığı 600-1200 mm arasında olur.

Ölçmələr nəticəsində məlum olub ki, tikintidən ətrafa yayılan səs hətta avtomobillərin yolda hərəkəti nəticəsində yaranan səsdən də azdır. Tikinti zamanı inşaat meydançası heç bir titrəməyə səbəb olmur və ətrafdakı binaların, kanalların, kəmərlərin çökməsi mümkünsüzdür. "Diafraqmada divar"ın hazırlanması üsulu qruntun tərkibinin qum, gil, çınqıl və s. olmasından asılı deyil və o, istənilən şərait üçün yararlıdır. Həmçinin onun möhkəmləndirildiyi torpaq təbəqəni daim açıb-örtmək də olar və divarın armaturu və sarğı dərinliyi yerli şəraitə istənilən vaxt uyğunlaşdırıla bilər. Maraqlıdır ki, inşaat zamanı bütün xarici divarların hürülməsi üçün də bu yararlıdır və aşağıdakı mərtəbənin tavanı birbaşa divarla birləşdiyindən onlardan mərtəbə bölgüsündə də istifadə etmək olar. Daha bir diqqətçəkən məqam isə odur ki, "divar" artıq inşa olunmuş binaların lap yaxınlığında da qurula bilər. Əgər binanın xarici divarları "diafraqma"-dan əvvəl inşa olunubsa, yeni tikilini qonşu binaların brandmauerlərinə də birləşdirmək olar. Qrunt sularının aşağı qatları doldurması tam istisnadır. Onun qarşısını beton təbəqələr alır. "Divar" qeyri-hermetik ərazilərdə inşa olunursa, inyeksiya üsulu ilə daha da etibarlı edilir.

Bütün bu prosesin daha bir vacib məqamı isə onun tikintinin smeta dəyərini 25 faizə qədər azaltmasıdır. Dayaq divarlar və qoruyucu konstruksiyalara çəkilən xərci 50, süzülmə örtüyündə isə 65 faizə qədər aşağı salmaq mümkündür.

BAYRAM BAYRAMLARA QOVUŞDU

Metropolitençilərin budəfəki peşə bayramı bayramlara qovuşdu. Noyabrın 6-7-də Qurban bayramı, ayın 9-da isə Dövlət bayrağı günü qeyd olundu. Qurban bayramının bir günü istirahət gününə təsadüf etdiyindən Nazirlər Kabinetinin qərarı ilə noyabrın 8-i də istirahət günü idi.

İstirahət günü olmasına baxmayaraq, noyabrın 8-də müəssisənin kollektivi Fəxri xiyabanda ümummilli lider Heydər Əliyevin məzarını ziyarət etdi, məzarüstü abidəsi önünə əklil, gül dəstələri qoyulmaqla ulu öndər yad olundu. Görkəmli oftalmoloq Zərifə Əliyevanın da məzarı önünə gül-

çiçək dəstələri qoyuldu. Şəhidlər xiyabanında 20 Yanvar qurbanlarının və Vətən uğrunda döyüşlərdə həlak olmuş qəhrəmanların məzarları ziyarət olundu, əbədi məşəl önünə əklil qoyuldu.

Artıq 5-ci ildir ki, metropolitençilər peşə bayramı gününü xüsusi ovqatla qarşılayırlar. Müxtəlif tədbirlər keçirilir, fərqlənənlər xüsusi qeyd olunur, veteranların da əməyi unudulmur və onlar xüsusi hörmət əlaməti olaraq mükafatlandırılırlar. Bu məsələlər idarə rəisinin yanında keçirilən son iki müşavirənin də əsas müzakirə mövzusu oldu. Bu dəfə də iclasda mükafatların verilməsi və keçirilən tədbirlərdə metropolitençilərin iştirakı ilə bağlı məsələlər müzakirə edildi.

Noyabrın 4-də bayram tədbirləri "Rabitə evi"ndə davam etdi. Təntənəli mərasimə idarənin veteranları toplaşmışdılar. Əvvəlcə, metronun tarixinə həsr olunmuş 25 dəqiqəlik videoçarx nümayiş etdirildi. Filmdə şəhər nəqliyyatının keçdiyi yol və metropolitenin bu sırada yeri, onun mərhələ-mərhələ inkişafı, ümummilli lider Heydər Əliyev və ölkə başçısı İlham Əliyevin bu istiqamətdə yorulmaz fəaliyyətləri geniş əksini tapıb.

Nümayişin ardınca ümummilli lider Heydər Əliyevin və dünyasını dəyişmiş metropolitençilərin ruhu bir dəqiqəlik sükutla yad edildi.

İdarə rəisi Tağı Əhmədov metropolitenin xüsusi inkişaf və genişlənmə dövrünə qədəm qoymasını isə ölkə iqtisadiyyatının sürətli inkişafının məhsulu hesab etdi. T.Əhmədov ölkə başçısının sərəncamı ilə metronun 20



illik inkişaf planının və perspektiv planın təsdiqlənməsini ən böyük hadisə adlandırdı. Bu sənədin tarixi yükündən danışan rəis qarşıdakı illərdə stansiyaların sayının 76-ya, xətlərin sayının 5-ə çatdırılacağını qeyd edərək, eyni zamanda, metropolitenin texnoloji innovasiyalar əsasında tam yenidən qurulacağını, avadanlıqların da dəyişdiriləcəyini qeyd etdi. O, videomüşahidə qurğularının yeni nəslinin quraşdırılması və geniş şəbəkə şəklində həyata keçirilməsini, 3 mindən artıq kameranın quraşdırılmasını, vaqonlarda bu sistemlə mütəmadi müşahidənin həyata keçirilməsini təhlükəsizliklə bağlı postsovet məkanında ilk böyük layihə adlandıraraq, ölkə başçısının bu kimi məsələlərə xüsusi önəm verməsini söylədi. Bu sistem ölkənin aparıcı güc və təhlükəsizlik strukturları ilə birgə reallaşdırılan ölkə və dünya miqyaslı layihə olacaq.

T.Əhmədov rels-qaynaq sahəsindəki işləri nümunə çəkərək, metronun iqtisadi səmərəliliyinin təmin edilməsində innovativ təklif və səmərələşdiricilik tədbirlərinin mahiyyətini də qeyd etdi. 253 min manata başa gələn avadanlığın alınması nəticəsində metropolitenin 10 dəfədən də artıq səmərə əldə etməsini xüsusi vurğuladı. Bununla relslərin uzunluğunun artırılması, korroziya ilə mübarizədə əldə olunan nəticələr və yekun qənaət tək səmərə deyil, həm də sənişinlərin rahatlığı və təhlükəsizliyi, eyni zamanda, işçi əməyinə münasibətin dəyişməsi baxımından əhəmiyyəti faktlarla əsaslandırıldı.

Son illərdə 166 vaqonun alınmasını dövlətin bu sahəyə ayırdığı diqqətin daha bir bariz nümunəsi hesab edən Tağı Əhmədov lokomotiv parkının yenilənməsini Moskva və MDB məkanının digər iri şəhərləri ilə müqayisəli təhlilini apardı. Yeni təhlükəsizlik, informasiya sistemləri və avadanlıqlarının digər növləri, enerji təminatı və təchizatı ilə bağlı görülən işlərdən nümunələr göstərən müəssisə rəhbəri bu mənada Bakı metrosunun Avropada ən sürətlə tərəqqi edən yeraltı nəqliyyat növü olmasını söylədi. Çuxışının metropolitenə həsr olunmuş hissəsində o, işçilərin əmək şəraitinə xüsusi yer ayırdı. Məvaciblərin ilbəl artım tendensiyası, səmərə verən layihələr sayəsində müəssisədaxili imkanlar hesabına görülən işlərdən danışan T.Əhmədov yanvar ayına qədər işçilərin maaşlarının 25-30 faiz artırılmasını bunun nümunəsi kimi göstərdi.

O, işçi əməyinin qiymətləndirilməsi və mühafizəsi istiqamətində atılan addımların hələ qarşıdakı illərdə daha çox olacağını qeyd edərək, metronun fəaliyyətində veteranların rolunu xüsusi qeyd etdi. Bu mənada metropolitençi günü ərəfəsində o, ənənəvi mükafatlarla bağlı məsələlərə də aydınlıq gətirdi. Bu dəfə 20 ildən artıq iş stajı olan 643 nəfər (onlardan 93-ü 40, 94 nəfəri isə 35 ildən artıq metropolitençi stajı olanlardır) mükafatlandırıldığını nəzərə çatdırdı.

Çıxışının ikinci hissəsində o, həm sovet dövründə, həm də müstəqillik



illərində ölkənin keçdiyi yol, ümummilli lider Heydər Əliyevin əvəzsiz fəaliyyətindən, ölkə başçısının Azərbaycan iqtisadiyyatının yeni relslərə düşməsi həyata keçirdiyi kursdan ətraflı danışdı. O, ölkənin mövcudluğu üçün dönüş anları olan bəzi hadisələr üzərində xüsusi dayandı.

Əmək fəaliyyətində qüsursuz əməyi ilə fərqlənmiş və uzun illər metropolitenə sədaqət nümayiş etirmiş bir neçə işçi, o cümlədən "Nərimanov" elektrik deposundan tədbirdə iştirak edən Tavad Qasimov, Barat Balacayev, Malik Ələsgərov və İsmayıl Qarayevə, elektrik təchizatı xidmətindən Şəfiqə Abbasovaya, Faiq Səfərov, Nazim Məmmədov və Ziyafət Sadiqova əmək veteranı kitabçası təqdim olundu.

Bayram tədbirləri isə xeyli əvvəl idman meydanında mübarizə ilə başlandı. Hər il olduğu kimi, bu dəfə də metropolitençi gününə həsr olunmuş spartakiada keçirildi.

ELMİ ARAŞDIRMALARA YOL GÖSTƏRƏN VƏSAİT

Korroziya və onunla mübarizə tarixin ən mürəkkəb və qarşısızalınmaz problemlərindəndir. İlk növbədə, ona görə ki, bu sahə ilə məşğul olmaq üçün elmin son nailiyyətlərindən, xüsusən də təbiət elmlərindən agah ol-

maq lazımdır. Belə olduqda xüsusi izahlı lüğətlər mütəxəssislərin karına gələ bilər. İdarə rəisi Tağı Əhmədovun və istehsalat-texniki şöbənin aparıcı mühəndisi Qivami Abbasovun işləyib hazırladıqları "Korroziya ilə bağlı işlənən terminlərin izahlı lüğəti" nə kənar təşkilatlardan da müsbət rəy verildi.

Korroziya bir çox elmlərlə əlaqədardır. Burada kimya, fizika, metalşünaslıq, termodinamika, biologiya, qrunşünaslıq və bir sıra digər elmləri sadalaya bilərik. Hər birinin öz inkişaf yolu olan bu elmlər korroziya ilə bağlı məsələlərdə sıx əlaqədə öyrənilməlidir. Lakin istər nəzəri, istərsə də praktiki sahələrdə əcnəbi terminlər kortəbii işlənir. Bu çatışmazlıq mütəxəssislərin eyni terminləri müxtəlif cür anlaması ilə nəticələnib və bu da elmdə qarışıqlığın yaranması üçün şərait yaradıb. Belə olan halda anlaşılacaq lüğətə hava-su kimi ehtiyac yaranır. Lüğətlə əlaqədar araşdırılan çap materialları arasında nə rus, nə də Azərbaycan dilində korroziya ilə bağlı terminoloji lüğətə rast gəlinmir. Ərsəyə gəlmiş 200 səhifəlik izahlı lüğət 1-ci nəşr hesab olunduğundan onun üzərində iş davam edir.

GEDİŞ HAQQI 20 QƏPIYƏ QALDIRILDI

Noyabrın son günlərində Tarif (qiymət) Şurasının növbəti iclasında Bakı metropolitenində sərnişindəşmə xidməti tarifinə baxılaraq, gediş haqqı 15 qəpikdən 20 qəpiyə qaldırıldı. Qərarda deyilir: *"Bakı şəhərində sərnişindəşmə sisteminin təkmilləşdirilməsi və nəqliyyatın hərəkət gərginliyinin azaldılması məqsədilə Bakı Metropoliteninin Perspektiv İnkişaf Planı hazırlanmışdır. Planda 2030-cu ilədək metro stansiyalarının sayının və xətlərin uzunluğunun artırılması nəzərdə tutulur. Bu çərçivədə son illərdə metropolitenin vaqon parkının yenilənməsi, yeni stansiyaların istismara verilməsi, xidmətin keyfiyyətinin yaxşılaşdırılması istiqamətində bir sıra işlər görülmüşdür. Bununla əlaqədar olaraq, metro ilə sərnişindəşmə xərclərinin artmasına və 1 sərnişinin birdəfəlik gediş xərcinin mövcud tarifdən bir neçə dəfə yüksək olmasına baxmayaraq, sosial məqsədlərə uyğun ucuz tarif siyasəti prioritet hesab edilərək, metroda gediş haqqının 20 qəpik səviyyəsində müəyyənəşdirilməsi qərara alınmışdır. Yeni tariflər bir sıra MDB ölkələri və qonşu dövlətlərin uyğun tarifləri ilə müqayisədə xeyli aşağıdır. Metro ilə sərnişindəşmə tarifi Moskvada 71 qəpik, Sankt-Peterburqda 63 qəpik, Kazanda 38 qəpik, İstanbulda 74 qəpik, Kiyev və Tbilisidə 20 qəpik və s. təşkil edir".*

Yeni tariflər 2011-ci il dekabrın 1-dən qüvvəyə mindi.

SİMASINI DƏYİŞƏN KEÇİD

25 ildən artıq fəaliyyətdə olan "İnşaatçılar" stansiyasının vestibüllərində istismar müddəti başa çatmış təbii üzlüklərin dəyişdirilməsi ilə stansiyanın giriş-çixışının görkəmi yeniləşdi. Nəzərdə tutulan işləri yüksək keyfiyyətlə və vaxtında başa çatdırmış tunel qurğularının kollektivi işin icrası zamanı sərnişinlərin rahatlığını maksimum təmin etmək üçün hər bir tədbir gördü. Stansiyaya rahat girişi təmin etmək məqsədilə keçidin çıxışları növbəli şəkildə birtərəfli bağlandı. Ümumilikdə döşəməyə 520 kv. m. qranit qoyuldu. Hər iki girişin önündə ayaqaltı şəbəkələrin metal daşları dəyişdirildi, keçiddə olan bağlı drenaj quyularının qapaqları yenisi ilə əvəz edildi. Bununla yanaşı keçiddə dövrü təmir işləri tam həcmdə başa çatdırıldı. Həmin keçiddə 8 ədəd istismara yararsız "M" tipli metalşüşə qapıların və onların daban mexanizmlərinin dəyişdirilməsi üçün lazımi hazırlıq işləri həyata keçirildi, sonra qapılar da dəyişdirildi.

YARIM ƏSRLİK ÖMRÜN ZİRVƏSİNDƏ

Dekabrın 24-də Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyevin 50 yaşı tamam oldu. Bu münasibətlə metropoliten rəisi Tağı Əhmədov müəssisə kollektivi adından ölkə başçısına təbrik ünvanladı:

AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASININ PREZİDENTİ İLHAM ƏLİYEV CƏNABLARINA

Hörmətli İlham Heydər oğlu!

Bu günlər Azərbaycan xalqının ümummilli lideri Heydər Əliyevin müqəddəs ideallarının həyata keçirilməsi işinin böyük və sədaqətli davamçısı olan Sizi anadan olmağınızın yarıməsrlük yubileyinin qeyd edildiyi bir vaxtda Bakı metropoliteninin beşminlik kollektivi adından hərərətlə təbrik etməkdən sonsuz məmnunluq duyuruq.

Narahat dünyamızın bütün ölkələrində Sizin həm xalqımızın, həm də beynəlxalq aləmin global məsələlərinin həllinə yönəldilmiş coşğun fəaliyyətiniz hamının diqqət mərkəzindədir. Bu qədər gərgin işinizə baxmayaraq, Siz həm də bizim yeraltı yollarımızın problemlərinə, onun gələcək inkişaf perspektivlərinin müəyyənəşdirilməsinə və həllinə də vaxt ayırır, metropolitenin hərtərəfli gündəlik

həyatı istiqamətlərini nəzərdən qaçırmırsınız. Elə məhz bunun sayəsində əməkçilərimiz mühüm şəhər nəqliyyatı olan metropolitenin müasir tələblər səviyyəsinə yüksəlməsi üçün var qüvvələrini əsirgəmirlər.

Sizi, 50 yaşınızın tamam olduğu bir gündə böyük əməkçilər ordumuz adından bir daha ən dərin səmimiyyət və məhəbbətlə təbrik edir, Sizə uzun ömür, möhkəm cansağlığı, həm ölkəmizin sosial iqtisadi inkişafının və torpaqlarımızın bütövlüyünün təmin edilməsi, həm də dünya miqyasında nüfuzumuzun daha da artması ilə bağlı geniş miqyaslı fəaliyyətiniz sahəsində yeni-yeni uğurlar arzulayırıq.

**Bakı metropoliteninin kollektivi adından,
Tağı Əhmədov,
Bakı metropoliteninin rəisi**



"ƏZİZBƏYOV" STANSİYASI YENİDƏNQURMADAN SONRA "KOROĞLU" ADI İLƏ İSTİFADƏYƏ VERİLDİ



Dekabrın 30-da Bakı metropoliteninin "Əzizbəyov" stansiyası yenidənqurmada sonrakı adı sərnişinlərin istifadəsinə verildi. Xalq qəhrəmanı Koroğlunun adını daşıyan stansiyanın açılış mərasimində Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyev və xanımı Mehriban Əliyeva da iştirak etdi. Ölkə başçısını stansiyanın qarşısında qarşılayan metropolitenin rəisi Tağı Əhmədov burada aparılan yenidənqurma işləri barədə dövlət rəhbərinə məlumat verdi. Azərbaycan Prezidenti açılışı bildirən lenti kəsdikdən sonra stansiya pavilyonunda xalq qəhrəmanı Koroğluya qoyulacaq abidənin postamentinə və eskiz layihələrinə baxdı. Bunun ardınca dövlət rəhbəri yenidənqurma işləri ilə tanış oldu.

"Koroğlu" "İçərişəhər" stansiyasından sonra paytaxtın son illərdə yenidən qurularaq sakinlərin və qonaqların pişvazına çıxan ikinci stansiya oldu. Stansiyanın yerüstü vestibülü şüşə-metal konstruksiya ilə əvəzləndi. Burada Almaniyanın istehsalı olan "Viktoriya" tipli eskalatorlar quraş-



dırıldı. Stansiyanın 1972-ci ildə istismara verilməsini nəzərə alaraq, buradakı köhnə avadanlıqlar da dəyişdirilib.

2010-cu ilin iyul ayından Nazirlər Kabinetinin 28 yanvar tarixli sərəncamına uyğun olaraq, stansiyanın yenidən qurulması işləri başlandı. Layihə işlərini Avstriyanın "Europroyekt" şirkəti, tikinti-quraşdırma işlərini Amerika Birləşmiş Ştatların "Foral Qrup" LLC şirkəti yerinə yetirib. "Koroğlu" stansiyasının da üzərində 1-ci vestibüldəki pavilyonun əvəzinə 20 metrlik şüşə-metal konstruksiya ucaldılıb. Ərazidə yaşıllaşdırma işləri aparılıb, sənişinlərin istirahət guşəsi yaradılıb.

Prezidentə məlumat verildi ki, Azərbaycanda ilk dəfə kompyuter texnologiyalarından istifadə etməklə şüşə-metal konstruksiya vestibülünün çoxrəngli müasir, enerjiyə qənaət edən LED tipli işıqlandırma sistemi tətbiq edilib. Səth sahəsi 1800 kv. m olan konstruksiyadan yeni vestibül inşa edilib, aşağı mərtəbədə xüsusi ayrılmış sahədə ticarət obyektləri inşa olunub. Giriş-çıxışların, vestibüllərin, yol divarlarının üzlükləri dəyişdirilib, Hindistan və Banqladeş mərmərləri, qranitlə əvəz olunub. Sənişin platformasının 32 sütununun hamısı yarıya qədər mərmər, digər hissəsi isə paslanmayan metalla üzlənib.

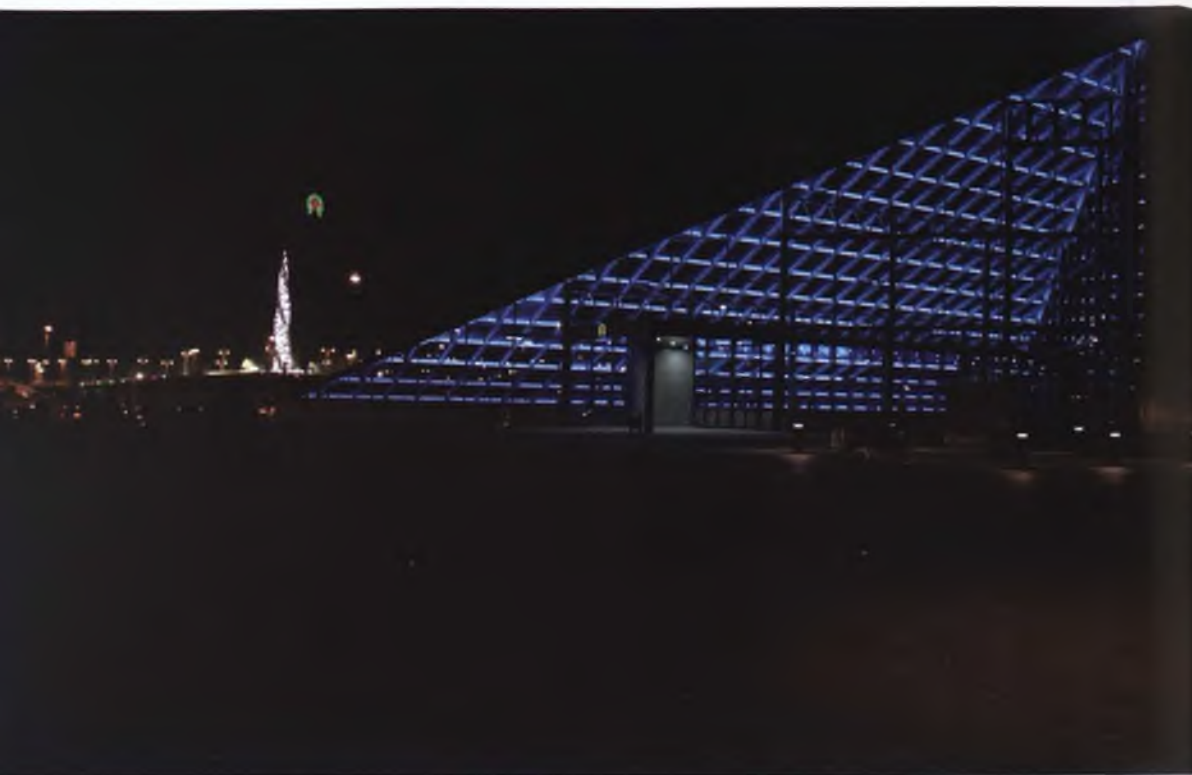


Bu stansiyada Azərbaycanda ilk dəfə tətbiq olunan daha bir yenilik vestibüldə quraşdırılmış şaquli yaşıl bağlardır.

Sənişinlərin rahatlığı və təhlükəsizliyi məsələlərinə də xüsusi diqqət yetirilib. Yerüstü nəqliyyat vasitələrinin hərəkətinin ən intensiv küçələrindən olan Mikayıl Əliyev küçəsində metronun girişinə tərəf "Azəryolservis" ASC 112 m uzunluğunda yeraltı keçid inşa edib. Ölkə başçısı stansiyada görülən işləri yüksək qiymətləndirdi, tapşırıq və tövsiyələrini verdi.

HADİSƏLƏRLƏ ZƏNGİN İLİN YEKUNUNDA

Bakı metropoliteninin tarixində həlledici dövrlərdən biri olan 2011-ci il beləcə sona yetdi. İl ərzində yeraltı yollarla planda nəzərdə tutulan 175,3 milyon əvəzinə 177 milyon 487 min sənişin daşındı. Şəhər sənişin nəqliyyatının digər növləri ilə müqayisədə xidmətin səviyyəsi, rahatlığı, sürəti, təhlükəsizliyi və ekoloji baxımdan alternativ olmayan metropolitenin bütün sahələrində inkişafın görünməmiş sürətinə nail olundu. Bu, özünü yeni texnika və qabaqcıl texnologiyaların tətbiqində daha çox büruzə verirdi. Elmi-texniki tərəqqinin strateji hədəfləri və ən vacib vəzifəsi hərəkə-



tin təhlükəsizliyini təmin olması idi. Sərnişinlərin yeraltı nəqliyyata artan tələbatının tam ödənilməsi və onlara mədəni xidmətin səviyyəsinin yüksəldilməsi, metropolitenin dünya standartlarına uyğunlaşdırılması, ekoloji tarazlığın qorunması və s. görülən işlərin əsas xarakterini müəyyən edir.

2011-ci il üçün yeni texnika və qabaqcıl texnologiya işlərinin tədbirlər planına uyğun olaraq 36 təbirdən 31-i, o cümlədən texniki şura ilə qabaqcıdan razılaşdırılmış, texniki və iqtisadi cəhətdən səmərəli hesab edilən 7 əlavə tədbir həyata keçirildi. Yeniliklərin tətbiqi üçün müxtəlif maliyyələşdirilmə mənbələri (investisiya, istismar, əsaslı təmir, təlabat fondu) hesabına 13 milyon manatdan artıq vəsait nəzərdə tutulmuşdu. Bunun əsas hissəsini dövlət investisiyası təşkil edib. Nazirlər Kabinetinin ötən il yanvarın 25-də və iyunun 16-da verilmiş sərəncamlarına uyğun olaraq, 2011-ci ildə metropolitenə ayrılmış 5 milyon manat investisiya hesabına kotirovka və tender yolu ilə alınmış əsas vəsaitlərin əksəriyyəti yeni texnika və qabaqcıl texnologiya predmeti olmaqla plana uyğun sürətdə həyata keçirildi.

İlin irihəcmli elmi-texniki tərəqqi tədbirləri sırasında sərnişin vaqonlarında mərkəzləşdirilmiş videomüşahidə şəbəkəsinin yaradılmasını, ekstremal vəziyyətdə istənilən sərnişin və ya işçi heyətinin metropolitenin "Fövqəladə hallar mərkəzi"nə məlumat verməsi məqsədilə "Mərkəzləşdirilmiş həyəcan məlumatlandırma şəbəkəsinin (SOS) tətbiqini, vaqonyuyan qurğuda qurudulma sistemini, metropolitenin xarici ölkələrdən texniki asılılığını minimum səviyyəyə endirmək və milli valyutanın respublikada qalmasına nail olmaq məqsədilə təkər cütlərinin depo şəraitində təmirini, "Avikon-2" və "Avikon-11" markalı defektoskopları, "Bilgəh" istirahət zonasında çirkab sularının bioloji təmizlənməsini təmin etmək üçün Türkiyənin "Prosante çevre teknolojileri endustri san" firmasının istehsalı olan, aktiv lil əsasında fəaliyyət göstərən "Biosante S" qurğusunu, tunel çuqun tubinqlərinin korroziyadan mühafizəsi üçün "GP-0199p" astarlayıcısının və "Emal XB-785" üzlük boyasından istifadə olunmasını, tunellərdə axıntıların və axıntı ləkələrinin ləğv olunması üçün "Akvatron-8" hidroizolyasiya materialının tətbiqini, dartı-azaldıcı elektrik yarımstansiyalarında uzun illər fasiləsiz istismar nəticəsində yarırsız hala düşmüş akkumulyator batareyalarının 70pZV-490 tipli batareyalarla əvəz olunmasını, VOMD-24 tipli 7 ventilyatorun avtomatik idarəedici sistemi şkaflarını (VAİSS), operativ danışıqların çoxkanallı qeydiyyat sisteminin yenilənməsini və s. yenilikləri göstərmək olar. 2011-ci ildə yeni texnika və qabaqcıl texnologiyaların işlənib hazırlanmasından və tətbiqindən 1 milyon 165 min manat iqtisadi səmərə əldə edildi.



Metropolitəndə yeni formasiyanın başlanğıcı olan Bənövşəyi xəttin ilk 5 stansiyasının təşkilatı məsələləri həll edildi, ilk iki stansiyanın və tunellərin inşası sürətləndirildi. Şərq sahəsində Köhnə və Yeni Günəşli istiqamətində tunel qazıntısına başlandı, dövlət proqramına uyğun, işlərin bir qismi başa çatdırıldı.

İNKİŞAF PLANI KADRLAR TƏLƏB EDİR

Yeni il Bakı metrosunun perspektiv inkişaf planının yerinə yetirilməsi üzrə tədbirlərin həyata keçirilməsində həlledici dövrün başlanğıc ili oldu. Yeraltı yolların perspektiv inkişafı üzrə təxirəsalınmaz məsələlərdən biri də metronun yeni yaradılacaq istismar sahələrinin ixtisaslı kadrlarla təmin olunması idi. Yanvarın 10-da metropoliten rəisinin "Nərimanov" deposunda çalışan ali təhsilli mütəxəssislərlə görüşü də bu məsələ ilə əlaqədar idi. Görüş ilk növbədə deponun işçi kontingentindəki ali təhsillilərin ixtisas yönümünü müəyyənləşdirmək, onların arasından uyğun profilliləri seçmək və onlardan daha səmərəli istifadə etməyin yollarını aydınlaşdırmaq məqsədini güdüdü. Metropoliten rəisi Tağı Əhmədov deponun akt zalına toplaşanlar qarşısında çıxışında əsas fikri bu məcraya yönəltdi ki, metropolitenin gələcəyi kollektivin, xüsusən də onun aparıcı hissəsi olan lokomotiv təsərrüfatında çalışanların üzərinə düşən vəzifələrin yerinə yetirilməsi daha çox kadr potensialının imkanlarından asılı olacaq. Ona görə də sabahın mütəxəssislər korpusunun yaradılması prosesinə təsadüfi adamlar cəlb oluna bilməzlər. "Dərnəgül" deposunda görülməli işlərin həcmi, indiyə kimi depoda yerinə yetirilməyən vaqonların əsaslı təmir işlərinin təşkil olunacağını nəzərə alsaq, məsələnin əhəmiyyəti aydın olar. Metropoliten rəisi bildirdi ki, bu işi moskvalı həmkarlarımızın köməyi olmadan başlamaq çətin olacaq. İşin təməlinin düzgün qoyulması üçün yerli mütəxəssislərdən bir qrupunun Moskva metropolitenində təcrübə keçməsi zəruridir.

Zalda olan ali təhsillilərlə metropoliten rəisi bir-bir tanış oldu. Onların arasında ixtisası müəssisənin profilinə uyğun olanlar üstünlük təşkil etsə də, özlərinə metroda iş tapmaqda çətinlik çəkəcək idman, incəsənət üzrə mütəxəssislər də var idi. Tağı müəllimin onlarla dialoqundan belə nəticəyə gəlmək olardı ki, yeri gələndə onlara da metroda iş tapıla bilər. Amma indi rəhbərliyi metronun ən yaxın perspektivdəki fəaliyyəti daha çox narahat edir. Bu gün metronun inkişafı üzrə perspektiv plan sürətlə həyata keçirilməkdədir. Tikinti işləri görünməmiş bir sürətlə gedir. Bu, dünyada ən müasir qazma texnologiyalarının tətbiqi nəticəsində mümkün olub. Əgər bir vaxtlar 60 nəfərdən ibarət qazmaçılar qrupu 24 saat ərzində 4 növbəli iş sistemi ilə cəmi 1 metr tunel tikə bilirdilərsə, indiki texniki imkanlarla bu vaxt ərzində 18-25 m tunel tikilir və bu işi cəmi 4 nəfər yerinə yetirir.

T.Əhmədov yeni xətlərin tikintisindən danışarkən başqa yeniliklər barədə də məlumat verdi. Bildirildi ki, yeni sahələrin tikintisi dövlət başçısının xüsusi nəzarəti altındadır. O, işlərin gedişi ilə mütəmadi olaraq tanış

olur, lazımi göstərişlərini verir. Diametri 6 m olan tunellərin tikilməsinə daha böyük üstünlük verilməsi, yeni stansiyaların 7 vaqon qəbul edə biləcək platformalarla tikilməsi barədə prezidentin tövsiyələrini mütəxəssislər çox yüksək dəyərləndirirlər. Rəis qeyd etdi ki, yeni xətlərdə işləyəcək maşinistlərin hazırlığına indidən başlamaq lazımdır. İstismar sexinin tam şəkildə və problemsiz fəaliyyəti üçün artıq müvafiq tədbirlər görülməlidir. Rəis bildirdi ki, gələcəkdə qatarların avtomatik idarə olunmasına keçid maşinist kabinəsini tamam boşaltmaq demək deyil. Bu sistemin tətbiq olunacağı xətlərdə qatarın idarə olunması bütünlüklə avtomatikaya həvalə olunsa da, hələ uzun müddət sistemin işinə insan nəzarətinin saxlanılmasını zəruri bilir. Buna görə də deponun istismar sexində maşinistlərin sayının artırılması həmişə gündəmdə olmalıdır. Depoya gərəkli olan mütəxəssislərin hazırlığı prosesinin Texniki Universitetin nəqliyyat fakültəsi ilə əməkdaşlıq şəraitində aparılması məqsəduyğun sayıldı. Gələcəkdə metropoliten rəisi T.Əhmədovun tövsiyə etdiyi kimi, fakültə tələbələrinin metropolitendə təcrübə məşğələləri də təşkil ediləcək.

Görüşdə metropoliten işçilərinin sosial problemləri, onların rifahının yaxşılaşdırılması, əməkhaqqının artırılması tədbirlərindən danışıldı. T.Əhmədov qeyd etdi ki, metropoliten təsərrüfat hesablı müəssisədir. Burada əməkhaqqı işin son nəticəsindən, sərnişindəşmadan əldə olunan gəlirdən asılıdır. Bununla belə dövlət hər dəfə büdcədən maliyyələşdirilən müəssisə işçilərinin əməkhaqqını artırarkən bizi də həmin sıraya daxil edir. Prezident İlham Əliyevin bu barədə sonuncu sərəncamında da belə oldu.

ŞƏHİDLİK, UCALIQ, QƏHRƏMANLIQ TARİXİ

Həmin tarix, həmin saat, həmin yer - 20 yanvar, saat 12:00, metronun "20 Yanvar" stansiyası. 1990-cı ilin o qanlı gecəsinin - qəhrəmanlıq və şücaət, hüzn və dözm gecəsinin - xalqın azadlıq mücadiləsinin rəmzi olan tarixin daha bir ildönümü qeyd olundu: bütün ölkə ərazisində olduğu kimi, metropolitenin stansiyalarında qatarlardan birdəqiqəlik fit sədası ətrafa yayıldı. Bu dəqiqəni idarə rəhbərliyi və xidmətlərin təmsilçiləri "20 Yanvar" stansiyasına toplaşan insanlarla birgə qeyd etdi. 20 Yanvar dairəsi və metronun "20 Yanvar" stansiyasından başlayan yolun xatirələri eyniadlı dairə yaxınlığında ucaldılmış abidə önündən başlayır.

"20 Yanvar" stansiyasında qanlı hadisələrin 22-ci ildönümünə hazırlıq yanvarın 19-dan 20-nə keçən gecə başlandı. Hərəkət dayandıqdan sonra platformada təmizlik işləri aparıldı, hərəkət xidmətinin baş mühəndisi Etibar İsayevin dekorator məharətilə verdiyi tərtibat əsasında və özünün başçılığı altında 20 min qərənildən hazırlanan kompozisiya üzərində iş

başladı. Kompozisiyanın əsas elementləri arasında Bakı metropoliteninin yeni loqotipi, ay-ulduz, buta üstünlük təşkil edirdi.

Milli hüzn gününə həsr olunmuş tədbirə metropolitençilər yanvarın 18-də Rabitə evində toplaşdılar. Həmin anlar o günlərin şahidlərinin ifadələrində yenə dilə gəldi. Tədbirdə qanlı yanvar gecəsini xatırlayanlar o vaxt qatarların sübhədək işlədiyini qeyd etdilər, o ərəfədə metropolitenə edilən təzyiqlərdən də söz açdılar. Çünki həmin vaxt, elə indi də hər kəs bilir ki, metropolitenin fəaliyyəti şəhər üçün həyat, su qədər vacibdir. O ağır günlərdə nəqliyyatın da iflic olduğu bir məqamda yeraltı yollarımız insanların sadəcə olaraq, mənzil başına çatdırın vasitə deyildi, yeraltı yollar həm də ümid yolu idi.

İclasda geniş nitqlə çıxış edən müəssisə rəhbəri həmin günləri xatırlayarkən metropolitençilərin fədakarlığını xüsusilə qeyd etdi. Tarixi məqamları xatırlayan T.Əhmədov 1990-cı ilin 20 yanvar gecəsində SSRİ rəhbərliyinin öz xalqına dərs keçmək istəyinin, onu mütiləşdirmək niyyətinin elə o gecə də məhv olduğunu və bütün müttəfiq respublikalarda cürcərə azadlıq hərəkatına geniş təkan verməsi qənaətində olduğunu dedi və fikirlərini əsaslandırdı.



İNŞAAT İŞLƏRİ VƏ BİNALARIN TƏHLÜKƏSİZLİYİ

Yaşıl xəttin "Həzi Aslanov-2-Yeni Günəşli" sahəsinin 3 stansiyadan birincisi olan "Həzi Aslanov-2"-nin yerləşəcəyi ərazi yaşayış binaları ilə əhatə olunub. Buna görə də inşaat işləri başlanarkən burada operativ qaydada həmin binaların təməlləri bir daha möhkəmləndirildi. Armatur təbəqələri hazırlandıqdan sonra onlar torpağa pərçimlənilir və içəri beton məhlulu ilə doldurulurdu. Xüsusi layihə əsasında həyata keçirilən bu tədbirlərdən sonra burada başlayan inşaat işləri zamanı da binaların vəziyyəti nəzarətə götürüldü. Svayvurma işlərini yerinə yetirən "Körpü-Bina-Tikinti" şirkətinin müasir avtomat elektron taxometr ölçmə cihazları ilə təchiz olunmuş laboratoriyası da fəaliyyət göstərir. Tikintiye yaxın binalarda dəmir çixıntılardan ibarət monitoring nöqtələri müəyyən olundu. Hər məlumat əsasında binalarda deformasiyaların olub-olmadığı müəyyənləşir. Gündəlik akt tərtib olunur, sifarişçiyə və digər təşkilatlara təqdim edilir. Gün ərzində 3 dəfə ölçmə aparılır və əsas məlumatlar bunun üzərində qurulur.

Sahədə daha bir cihaz svaylar üzrə aparılan ölçmələr haqqında məlumat toplayır. 32 metr dərinliyə qədər vurulan dəmirlərin içərisində betonlamadan əvvəl inklinometrlər yerləşdirilir. Qazıntı işlərinə başlanarkən cihaza ötürülən siqnallar hər yarım metrden bir hesabat əldə etməyə imkan verir.

QOVUŞUQLARIN AZALDILMASI SƏMƏRƏLİ TƏKLİFDİR

2012-ci ildə metropolitenin texniki şurasının ilk iclasında 3 vacib məsələ müzakirəyə çıxarıldı və 4 qərar qəbul edildi. Yol xidmətinin rəisi Akif Zeynalov yanvarın 12-də idarə rəisi T.Əhmədova məktubla müraciət edərək "Elmlər Akademiyası-Nizami" mənzilinin 1-ci yolunda izolə qovuşuqlarının sayının azaldılması məsələsinə baxılması üçün müvafiq göstəriş verilməsini xahiş etdi. Metropolitenin rəhbəri rəy bildirilməsi üçün məktubu idarə-



nin baş müfəttişliyinə, həmçinin işarəvermə və rabitə xidmətinə ünvanladı. Məsələnin ciddiliyini nəzərə alaraq, işarəvermə və rabitə xidmətinin rəis müavini Lətif Qasimov təklifə texniki şurada baxılmasını lazım bildi.

Texniki şuranın iclasında metropolitenin baş mühəndisi Elbrus Muradov təklifin təhlükəsizlik baxımından ciddiliyini şura üzvlərinin diqqətinə bir daha çatdırdı. "Elmlər Akademiyası-Nizami" mənzili 60 faiz mailliyə və radiusu 500 m olan əyriyə malik olduğu üçün bu sahədə yerləşən və çox yerdə aralarındakı məsafə 50-75 m təşkil edən 17 izolə qovuşuğunun texniki normaların tələbləri səviyyəsində saxlanılmasında ciddi çətinliklər yaranıb. Orada ağac şpalların dəyişdirilməsi artıq başa çatmaq üzrədir. Cari ildə relslərin uzun ölçülü pletlərlə əvəz olunması planlaşdırılıb. Lakin izolə qovuşuqları arasındakı qısa məsafələr uzun ölçülü relslərin qoyulmasını mümkün deyil.

Baş mühəndis fikrini bildirərək qeyd etdi ki, yolun profili və mailliyi nəzərə alınaraq, hərəkət təhlükəsizliyini təmin etmək üçün bu sahədə eyni zamanda iki qatarın hərəkət etməsinə icazə verilmir. Buna görə də həmin yolda işarələrin azaldılması qatarların hərəkətində məhdudiyət yaratmayacaq. Əksinə, dartı cərəyanının buraxılış qabiliyyəti artacaq. İzolə qovuşuqlarının azalması ilə yol təsərrüfatının elementləri, azalacaq, onun istismarı asanlaşacaq.

İşarəvermə və rabitə xidmətinin baş mühəndisi Fəxrəddin Əmirov şura üzvlərinə məlumat verdi ki, metropoliten rəisinin ən optimal yol seçmək tapşırığının icrası məqsədilə xidmətin texniki şurasında geniş müzakirələr aparılıb. Yol xidmətinin qaldırdığı məsələnin məqsədəuyğunluğu və onun həllinin mümkünlüyü təsdiqini tapıb. Şura yol xidmətinin təklifi barədə müsbət qərar qəbul edib.

ALÜMINIUM QURĞUSUNU ƏVƏZ EDİR

Tunellərin korroziyadan təmizlənməsi, onlara mütəmadi nəzarət Bakı metropoliteninin istismarında ən çətin proseslərdəndir. Məsələnin aktuallığı əsaslı təmir və tunel qurğuları xidmətlərini daim qayğılar içərisində saxlayır. Onlar bu sahədə baş verən prosesləri daim izləməli, optimal çıxış yollarını aramaladırlar. Üstəlik, illər keçdikcə, tunel qurğuları yaşlandıqca problemlər artan tempdə davam edir.

Tübinq tikişlərində su axıntısının qarşısının alınması məqsədilə aparılan pərçimləmə işlərində istifadə olunan qurğusunun alüminiumla əvəzlənməsi barədə əsaslı təmir xidmətinin rəisi Möhsün Rəcəbovun yanvarın 27-də idarə rəisinə məktubunda bu məsələnin texniki şuranın müzakirəsinə çıxarılması xahiş olunurdu.

Çuqun geyimli tunel tikişlərində su axıntısının ləğvi zamanı alüminium



məftilin tətbiqi texniki şura tərəfindən təsdiqləndi. Axıntıların ləğvi zamanı texnoloji prosesə uyğun istifadə edilən qurğusunun məftil ölkədə istehsal olunmur və onun əldə edilməsi çətinləşmişdi. Vəziyyətdən çıxmaq məqsədilə qurğusunun bir neçə materialla, o cümlədən alüminium məftillə əvəz edildi. Müşahidələr göstərdi ki, alüminium qurğusunu əvəz edə bilər və istifadəsi məqsədəuyğundur.

GÜNÜN TƏLƏBLƏRİNDƏN YARANAN TƏŞKİLAT

Gündən-günə inkişaf edən ölkəmizdə vətəndaş institutlarının formalaşması və inkişafı, cəmiyyətin inteqrasiyası müqabilində qarşıya qoyulan məqsədlərə nail olunması göstərirdi ki, Azərbaycan demokratik müstəvidə özünün layiq olduğu yeri çoxdan tutub. Bunun üçün malik olduğumuz tarixi köklər və zəngin mənəvi dəyərlər üzərində inkişafın mümkün olması ölkədə demokratikləşmə prosesinin sürətindən xəbər verirdi. Bu prosesin tərkib hissəsi olan vətəndaş cəmiyyətinin qurulmasında YAP-ın aparıcı, istiqamətverici rolu inkar olunmazdır.



Metropolitəndə "Yeni Azərbaycan"çılarının sayı durmadan artır. Lap əvvəldən partiyanın ən fəal üzvlərindən biri, onun ideyalarının ən alovlu təbliğatçısı Tağı Əhmədov partiya sıralarına metropolitençilərin cəlb edilməsində böyük səy göstərirdi. Təşkilatlanmanın ərazi prinsipi partiya ideyalarına tərəfdar olan yüzlərlə insanın YAP sıralarına qatılmağını çətinləşdirmişdi. O vaxt tunel qurğuları xidmətinin rəisi olan Tağı müəllim həmin dövrü belə xatırlayır:

- O vaxt mən Suraxanı rayonunda yaşayırdım. YAP rayon təşkilatının qərar tutduğu Suraxanı İcra Hakimiyyətinin harada yerləşdiyini də əməlli-başlı bilmirdim. Mənim kimilər az deyildi. Üzvlərlə təşkilat arasındakı əlaqələrin zəif olmasının kökü də elə bunda idi. Bu, həm də partiya sıralarına qoşulmaq istəyənlər qarşısında çətinliklər yaradırdı.

YAP ideyaları ilə silahlanan insanların partiya sıralarına daha tez bir zamanda qatılması, təşkilat üzvləri arasında əlaqə sıxlığının təmin edilməsi üçün metropolitenin özündə bir qurumun yaradılmasına ehtiyac günün tələbləri ilə dikte edilən bir gerçəklik idi. Amma partiyanın əsasnaməsinə görə, özək təşkilatları ancaq yaşayış yerlərində yaradılmalı idi. Amma hadisələrin sonrakı inkişafı partiyanın təşkilatlanmasın-

da, ideyalarının kütləviləşdirilməsində böyük çətinliklər əmələ gətirdi. Bu həm də partiya sıralarının istənilən sürətlə artmasına mane olurdu. Belə ki, əgər 1992-ci ildə partiya yaranarkən onun sıralarında 550 üzv varsa, sonrakı 2-3-ildə bu rəqəm 2 dəfə artdı.

Tağı müəllim təşkilatlanmanın sürət və keyfiyyətinin artırılması üçün təkan verəcək mexanizmin yaranmasına ehtiyacın olduğunu başa düşmüşdü. Bunun isə ən əlverişli yolu idarə və müəssisələrdə partiya özəklərinin yaradılmasında idi. Lakin bunu partiya nizamnaməsini pozmadan həyata keçirmək lazım idi. Tağı müəllim bu fikirlərini YAP sədrinin müavini Əli Nağıyevlə bölüşdü. Əli müəllim məsələ ilə əlaqədar Yasamal rayon təşkilatının sədri Fikrət İsmayılova müraciət etməyi məsləhət bildi. Rayon təşkilatında aparılan geniş və hərtərəfli müzakirələrdən isə elə bir qənaət hasil oldu ki, metropolitenin spesifikası, strateji obyekt olması nəzərə alınaraq, burada partiyanın ərazi özək təşkilatının yaradılması məqbul sayıla bilər.

Rayon təşkilatının dəstəyini aldıqdan sonra T.Əhmədov bu sahədə geniş fəaliyyətə başladı. İlk olaraq xidmətlərdə izahat işləri aparıldı. Tağı müəllimin çağırışına səs verən ilk 39 metropolitençinin əksəriyyəti tunel qurğuları xidmətinin işçiləri idi.

Beləliklə, Tağı Əhmədovun təşəbbüsü və bilavasitə iştirakı ilə 1997-ci il yanvarın 28-də YAP-ın metropoliten ərazi təşkilatının təsis iclası keçirildi.



O vaxtdan ötən 15 ildə metropoliten "YAP"çılarının sıraları xeyli artıb. İndi metropoliten işçilərinin 50 faizindən çoxu partiyanın üzvüdür. Burada bir məqamı da xüsusilə vurğulamaq lazımdır ki, təşkilatın fəaliyyəti ərazi prinsiplərinə əsaslandığından partiya nizamnaməsinə tam uyğundur. Təşkilat tək cə metropoliten işçilərini birləşdirmir, burada başqa müəssisələrdə çalışanlar, məsələn, İnşaat Universitetinin müəllimləri də təmsil olunublar. Bu, özünü təşkilatın adında da əks etdirir: Yeni Azərbaycan Partiyası Yasamal rayon "Hüseyn Cavid 33 A" (metropoliten) ərazi ilk təşkilatı. Bu, heç də YAP-ın nizamnaməsinə zidd olan metropoliten təşkilatı deyildir.

Bu gün belə təşkilatlanma çox yerlərdə gedir. Tağı Əhmədovun rayon partiya təşkilatının sədr müavini olduğu Yasamal rayonunda 26 min partiya üzvü belə təşkilatlarda birləşib. Bunların arasında metropolitendeki ərazi təşkilatı həm sayca, həm fəallığına görə seçilir. Təşkilatın üzvləri bunu prezident, parlament, həm də bələdiyyə seçkilərinə hazırlıq prosesində sübut ediblər.

- Partiya üzvü olmaq ilk növbədə insanın siyasi əqidə göstəricisidir, - deyir təşkilatın sədri, Bakı metropoliteninin rəisi Tağı Əhmədov. - Təşkilat bu baxımdan bütün metropoliten kollektivinin siyasi fəallığına təkan verir.

Partiya üzvləri istehsalatda da nümunədirlər. Bu gün böyük iqtisadi-texniki sıçrayışlar dövrünü yaşayan müəssisə qarşısına qoyulan qlobal proqramların, metropoliten xətlərinin perspektiv inkişaf planının yerinə yetirilməsində aparıcı qüvvə rolunu YAP üzvləri oynayırlar. Əhaliyə nümunəvi nəqliyyat xidməti göstərmək kimi başlıca vəzifənin keyfiyyətlə yerinə yetirilməsi sahəsində kollektiv qarşısında duran vəzifələrin icrası zamanı ən böyük məsuliyyəti öz üzərlərinə götürənlər Yeni Azərbaycan Partiyasının sadıq üzvləridirlər.

YAP Yasamal rayon "Hüseyn Cavid 33 a" (metropoliten) ərazi təşkilatının yaranması günü hər il təntənə ilə qeyd olunur. Bu il 15 yaşı tamam olan təşkilatın yubiley toplanışında həmişə olduğu kimi, rayon partiya təşkilatının sədri Fikrət İsmayılov, təşkilatın büro üzvləri Nizami Rayon Sosial Müdafiə Fondunun sədri Əli Əliyev, Yeni Azərbaycan Partiyasının Naxçıvanda keçirilən təsis konfransının iştirakçısı, tibb elmləri namizədi Əkbər Axundov, İctimai-Siyasi Elmlər Universitetinin rektoru Rasim Nəbiyev, Respublika Xalq Təbabəti Mərkəzinin direktoru Vaqif Cəfərov iştirak etdilər.

Yığıncağı giriş sözü ilə açın YAP Yasamal rayon "Hüseyn Cavid 33 a" (metropoliten) ərazi təşkilatının sədri, rayon partiya təşkilatının sədr müavini, metropoliten rəisi Tağı Əhmədov ilk ərazi təşkilatının yaranma tarixindən, onun inkişaf yollarından danışaraq qeyd etdi ki, təşkilatın

yarandığı vaxt onun sıralarına qəbul olunmaq üçün 39 metropolitençi ərizə vermişdisə, bu gün müəssisədə çalışan 4500 nəfərdən 3040 nəfəri YAP sıralarında olmaqla fəxr edir. Buraya həmin iclasda partiya qəbul olunan 132 metropolitençi də daxil idi. Onların qəbulu məsələsinə keçən T.Əhmədov namizədləri bir-bir təqdim etdi. Yasamal rayon təşkilatının sədri Fikrət İsmayılov partiyanın yeni üzvlərinə, xüsusən gənclərə ünvanlanmış çıxışında Azərbaycanın ictimai-siyasi həyatında YAP-ın oynadığı roldan, onun fəaliyyətinin siyasi mahiyyətindən, ölkənin iqtisadi baxımdan çiçəklənməsində, xarici siyasətinin formalaşmasında və həyata keçirilməsindəki yerindən söhbət açdı. YAP sahə ilk özək təşkilatının sədri çıxışını hazırda dünya ictimaiyyətinin müzakirə mövzusunda çevrilmiş Fransa Senatının qəbul etdiyi qondarma erməni soyqırımını tanımamağa görə məsuliyyət haqqında beynəlxalq hüquqi müddəalara zidd olan qanunun qəbul olunmasına münasibət bildirməklə yekunlaşdırdı. Qeyd olundu ki, Avropanın mərkəzində özünü demokratiyanın dayağı sayan bir dövlətin belə qeyri-demokratik qanun qəbul etməsi prezident Sarkozinin qarşısındakı seçkilərdə 500 minlik Fransa ermənisinin səsini qazanmaq avantürasıdır. Eyni zamanda bu qanunun başqa bir zərbə hədəfi türk dünyasıdır, onun ən güclü dövləti olan Türkiyənin dünya iqtisadiyyatına inteqrasiyasının qarşısının alınması üçün növbəti addımdır.

ŞAXTADA KORROZIYA İLƏ İKİ İL MÜBARİZƏ

2010-cu ilin may ayının 1-dən 25 sayılı şaxtada gövdənin korroziyadan təmizlənməsi və sağlamlaşdırma işlərinin yerinə yetirilməsi üçün tunnel qurğuları xidmətinin 3 sayılı distansiyası tərəfindən ciddi işlər aparılırdı. Görülən işləri sözlə ifadə etmək çox çətindir. Çünki, elə ağır, təhlükəli şəraitdə çalışan insanların fədakar əməyini adi sözlərlə təsvir etmək mümkün deyil. Onu da qeyd etmək lazımdır ki, şaxta gövdəsinin əsaslı təmiri, yeni tunnel köynəklərinin beton örtüyə bürünməsi ilk dəfə bizim metropolitendə yerinə yetirilən mürəkkəb bir prosesdir.

Şaxtanın gövdəsindəki çuqun tübinqlərdəki korroziyanın səviyyəsini dəqiqləşdirmək üçün korroziyadan mühafizə laboratoriyasının işçiləri tərəfindən Ut-2002 qalınlıqölçən cihaz vasitəsilə ölçmə işləri aparıldı. Ölçmə zamanı aşkar olundu ki, şaxtanın gövdəsində tübinq elementlərinin qalınlığı və kürək hissəsinin qalınlığı 4.4 mm-ə qədər azalıb. Halqanın tübinq elementlərini birləşdirən bolt dəstlərinin təqribən 40 faizi tamamilə korroziyaya uğrayaraq funksiyasını itirib.

Azərbaycan Dövlət Tikinti və Arxitektura Komitəsinin İnşaat və Memarlıq Elmi Tədqiqat İnstitutunun korroziya bölməsi də vəziyyətə öz münasibətini bildirdi və gövdənin tezliklə gücləndirilməsinin zəruriliyini təsdiq etdi.



3 sayılı tunel qurğuları distansiyası tərəfindən aparılan təmizlənmə işi zamanı şaxta gövdəsinin tünbinq elementlərinin vəziyyəti, qabırğa və kürək hissələrdəki dəşiklərin sayının çoxluğu dəmir-beton üsulunun vacibliyini təsdiq etdi. Antikorroziya işlərindən metal karkas yığıldı. Daimi ayaqaltılar çürüdüyündən onlara yaxınlaşmaq, istifadə

etmək mümkün olmadığından kəsilib çıxarıldı, daimi ayaqaltılarının bərpasına başlandı. Qələbin yığılması zamanı bir halqaya 6-6,5 kub metr beton işlənirdi. Beton boru vasitəsilə aşağıya yönəldilirdi.

Bütün işlərin yekunlarında şaxta korroziya əleyhinə boyaq maddəsi ilə rəngləndi. 2012-ci il sentyabrın 22-də 2 ildən artıq davam edən iş tamamilə yekunlaşdı. Ümumiyyətlə, belə işlər bir qayda olaraq, peşəkar şirkətlərə sifariş olunur. Lakin metropolitenin öz qüvvəsi hesabına belə bir məsuliyyətli işdən üzuağ çıxması onun tunellərə qulluq üzrə kadr potensialının tam peşəkarlıq üzərində qurulduğunu göstərdi.

ÖLKƏ METROLOGİYASININ XİDMƏTİNDƏ

Bakı metropoliteninin ölkənin metroloji təminat tələb edən tam fərqli və müxtəlif istehsalat və fəaliyyət sahələrinə kadr hazırlığında kömək etməsi son illərdə xüsusi temple inkişaf edir. Bunun səbəbi isə aydındır - bu sahədə ən bacarıqlı və savadlı kadrlar yalnız metropolitendədir. İnformasiya texnologiyalarının inkişafı ildən-ilə metrologiyayı yeni zirvələrə aparır, eyni zamanda, ona olan tələbləri də artırır. Sovetlər dövründə ümumi etalon normaların işlənilib hazırlanması bu sahənin respublikadakı inkişafına mənfi təsirini göstərmişdir. Bunun ağrı-acılarını isə müstəqillik dövründə çəkirik. Üstəlik, bu istiqamətdə əməli işlərin görülməsinə hələ indi-indi başlanılır. Amma zamanın və inkişaf sürətinin tələbləri gözləmir: Azərbaycan qabaqcıl dünyanın, ələlxüsus da inteqrasiya olunmaq istədiyi və əlaqələri möhkəmləndirdiyi Avropanın tələblərinə cavab verən standartları tətbiq etməlidir. Elə bu avadanlıqları istisamar edənlər də, onların tət-

biq etdiyi üsullardan faydalanmalıdırlar. Buna görə də metroloji təminat üzrə əvəzolunmaz təcrübəyə malik olan metropoliten bir çox iqtisadi və sənaye müəssisələrinin köməyinə gəlir. Burada, sözsüz ki, idarə rəhbərliyinin daha çox vətənpərvərlik hisslərindən irəli gələn missiyanı da qeyd etmək lazımdır.

Bu mənada hərbi müdafiə, neft sənayeləri, dəmir yolları, Xəzər dəniz gəmiçiliyi, cihazqayırma müəssisələrinin kadr hazırlığında metropoliten xüsusi rol oynayır. Qeyd edilən sahələrin kadrlarının ixtisasartırma kursları 2012-ci ildə Azərbaycan Dəmir Yollarının Salyan rels-qaynaq qatarının defektoskopçuları yeni texniki avadanlığı mənimsəmək üçün Standartlaşdırma, Metrologiya və Patent Komitəsinin xətti ilə metropolitendə baş metroloq Ebazer Arslanbekovun rəhbərlik etdiyi xüsusi kursa cəlb olunması ilə başladı. Dəmir yollar idarəsi UD 3-71 tipli iki ultrasəs müayinəsi aparatını tətbiq etməyə başlayır və bu zaman kadrların da onu mənimsəməsi və düzgün istifadə etməsi tələb olunurdu. Tezliklə 800-1000 metrlik relslərin də qaynaq edilməsinə başlanılacaqdı.



STANSİYALARIN YERİ DƏQİQLƏŞDİ

2015-ci ilin sonuna qədər metropolitenin 3-cü xəttinin 5 stansiyası təhvil verilməlidir. Artıq iki stansiyada tikinti tam sürətlə aparılır və layihələrə əsasən "Avtovağzal"da konstruksiya işləri görülür. Birinci beşillikdə Bənövşəyi xəttin nəzərdə tutulmuş 5 stansiyasından daha üçünün də yeri ilin əvvəllərində məlum oldu. 3-cü stansiya 3-cü mikrorayon dairəsindən sonra hərbi hospitalın yaxınlığında olacaq. 4-cü stansiya Cəlil Məmməd-quluzadə küçəsində Heydər Əliyev adına İdman Konsert-Kompleksinin yerləşdiyi ərazini metropoliten xətlərinə bağlayacaq. Nəhayət, bu istiqamətdə nəzərdə tutulan dövrün son stansiyası Heydər Əliyev Sarayının arxasında inşa olunan Qış bulvarına və Xarici İşlər Nazirliyinə yaxın ərazidə olacaq.

Beşilliyin daha 3 stansiyası Yaşıl (dairəvi) xətt üzərində inşa olunur. Şerti adı "Həzi Aslanov-2" olan daha sonra Köhnə və Yeni Günəşli yaşayış sahələrində inşa olunacaq stansiyaların da pasportu alınıb. Stansiyalardan biri hər iki yaşayış massivlərinin arasındakı dərədə, digəri isə Yeni Günəşli qəsəbəsindəki stansiya "V" massivində inşası davam edən Fatiməyi-Zəhra məscidinin arxasında inşa olunacaq. Bundan əlavə, Xocasəndəki Bənövşəyi xəttin əsaslı təmir üçün nəzərdə tutulmuş elektrik deposunun da ərazisi tam bilinərək, burada çəpərləmə işlərinə başlanıldı.

MÜASİR STANDARTLI RABİTƏ VASİTƏLƏRİ

Metropolitenin fəaliyyəti keyfiyyətli və davamlı rabitə sistemi olmadan təsəvvürə gəlmir. Yeraltı yolların bütün xətlərində rabitənin müxtəlif növləri tətbiq olunur. Buraya qatar dispetçer rabitəsi, qatar radio rabitəsi, tunnel rabitəsi, elektrik dispetçeri, elektromexanika dispetçeri, eskalator dispetçeri, dispetçerlərin qəza-bərpa dəstələri ilə rabitə əlaqəsi, yolayırıcı rabitəsi, metropoliten üzrə müşavirələr rabitəsi, polis rabitəsi, dispetçer məntəqələri ilə İMB, avtomatika, telemexanika obyektləri ilə xidməti rabitə, inzibati-təsərrüfat və məlumat rabitəsi daxildir. Park yollarında qatar maşinistləri ilə manevr rabitəsi tətbiq olunmalıdır. Təlimata görə dispetçer rabitə vasitələri ilə aparılan danışıqlar lentə alınmalıdır. Stansiyalarda, qatarların dönmə və əyləmə yollarında olan işçilərə, eləcə də stansiyadakı sənişinlərə lazımi məlumatı çatdırmaq üçün ucadandanışan qurğular sistemi tətbiq olunur. Son illərin ən tutarlı yeniliklərindən olan videomüşahidə sistemi isə metropolitendə elmi-texniki inqilabın yeni bir dövrünün başlanğıcı oldu.

Stansiya və xidməti otaqlar elektrik və ya elektron saatlarla təchiz edilir. Vaxtı saniyə ilə göstərən belə saatlar stansiyalarda qatarların hərəkət istiqamətində quraşdırılır. Bütün bunlar və metropolitenin rabitə sistemi barədə tam da olmasa müəyyən təsəvvür yaratmaq imkanı verir. Rabitə texnologiyalarının işıq sürətli inkişaf ahəngini nəzərə aldıqda, indiki dövrdə bizim rabitəçilərin bu sürətlə necə ayaqlaşdıqları maraqsız deyil. Rabitə təsərrüfatının yeniləşdirilməsi uzun müddət və böyük vəsait tələb edən prosesdir və metropolitendə artıq bir neçə ildir ki, başlayıb. Start mərhələsinə aid olan işlər sırasında biz daha tutumlu və müasir standartlara cavab verən ATS-i, stansiyalardakı interval saatlarını, elektrik dispetçer rabitəsində dispetçer paylayıcı tonal stansiya (DPTS) dayaqlarının tətbiqini, stansiyaların "Kaskad" tipli kommutatorlarla təchiz edilməsini, dispetçer rabitə xətlərində yeni gücləndiricilərin qurulmasını, dispetçerlərin (qatar, elektrik, sanitariya texnikası və eskalator) selektorlarının yeniləşməsini göstərmək olar. DPTS çağırışların tonal siqnallarını xəttə ötürür.

Bunun üçün 7 tezlikdən istifadə olunur. Hər bir abonentə fərdi və qrup çağırışları üçün kombinasiya verilir. Dispetçerlərin bütün abonentlərlə rabitəsi bu stansiyaya oturdulur.

Metropolitendə rabitənin keyfiyyətinin yüksəldilməsində UD-3 tipli gücləndiricilərin də xüsusi rolu var. Estetik baxımdan daha müasir, texniki cəhətdən yüksək keyfiyyətli bu gücləndiricilər bütün dispetçer mərkəzləşmə məntəqələrində quraşdırılıb.

Gücləndiricilər uzaq məsafələrə ötürülən siqnallar üçün də nəzərdə tutulub, elektrik təchizatı xidmətinin rabitə qurğuları aralıq məsafələrə ötürülən xüsusi siqnalların gücləndiriciləri ilə təmin olunublar. Bəzi hallarda uzaq məsafələrə ünvanlanan siqnallar son məntəqəyə çatana kimi zəifləyir. Həmin yenilik də məhz bunun qarşısını almaq məqsədini daşıyır.

Yeraltı nəqliyyatda dispetçer və qatar heyəti arasında radio rabitəsinin əhəmiyyətinin əlavə izaha ehtiyacı yoxdur. Bu rabitənin keyfiyyəti hərəkətin təşkilinə birbaşa təsir edən amillərdən biridir. Metropolitendə uzun illərdə tətbiq edilən RS tipli radio stansiyalar artıq öz funksiyalarını lazımi səviyyədə yerinə yetirə bilmirdi. Onların yeni stansiyalarla əvəzlənməsi təxirəsalınmaz zərurət idi. Köhnə qurğular artıq texniki baxımından tam tükənmiş, saysız-hesabsız təmir işləri səmərəsini itirmişdi. Bu gün tətbiq edilən "Orion" tipli radiostansiyalar öz texniki göstəricilərinə və iş prinsiplərinə görə əvvəlkilərdən üstündür. Onlar daha davamlı, daha keyfiyyətli, efir maneələrinə qarşı yüksək müqavimətli rabitəni təmin edirlər. Hazırda təzə radiostansiyalar köhnələrlə paralel qoyulur. Köhnələr hər ehtimala qarşı müəyyən vaxta qədər saxlanılacaq. "Orion"lar "Həzi Aslanov", "Memar Əcəmi", "İçərişəhər", "20 Yanvar" stansiyalarında quraşdırılıb. Hər radiostansiyanın özünün xidmət diapazonu var.

"AVTOVAĞZAL"DA İNŞAATIN SON MƏRHƏLƏSİ

Yeni Bənövşəyi xəttin başlanğıc nöqtəsi olan "Avtovağzal" stansiyası təxminən 15 metr dərinlikdə yerləşdiyindən inşaat dayazözüllü stansiyalar üçün bir qayda sayılan açıq üsulla aparılır. Ölkə başçısının tapşırığına əsasən, bundan sonra inşa olunacaq bütün xətlərdə platformalar 7 qatı qəbul etmək üçün layihələndirilməlidir. Bu isə, ilk növbədə, sənişinlərin rahatlığı naminə atılmış addımdır. Bu səbəbdən stansiyanın platformasının uzunluğu 144 metr olacaq. Eni isə 10 metrdir. Sentyabr ayına qədər platformanın inşası ilə bağlı məsələlər əksərən həllini tapdı. Ümumən metro tikintisi ilə bağlı ilkin hazırlıq dövründə yerin geoloji şəraiti əsas götürülür. Biləcəri qəsəbəsinin bu sahəsində torpaq təbəqəsi əsasən gilidir. "Dərnəgül"lə müqayisədə bu ərazi geoloji cəhətdən daha mürəkkəbdir. Elə buna görə də tikinti müvafiq ilkin hazırlıq işləri aparıldıqdan sonra,

GÜNƏŞLİYƏ DOĞRU

Fevralın son günlərində Bakı metropolitenində hələ sovetlər dövründən gözlənilən əhəmiyyətli hadisələrdən biri baş verdi. Metropolitenin coğrafiyasına əlavə olunacağı göstərilən yaşayış sahələrindən daha biri



istiqlamətində ilk qazıntı işlərinə başlandı. Perspektiv sxemlərə görə yeni əsrin ilk illərində yaraltı yollar şəbəkəsi Köhnə və Təzə Günəşli yaşayış massivlərinə kimi uzadıl-

layihə səviyyəsinə gətirilib. Sonra çınqıl və betondan hazırlıq qatı, ardınca sement-qum qarışıqlı məhlul tökülüb. Su axıntısının qarşısının alınması məqsədilə qoruyucu təbəqə yaradılıb. "Dərnəgül" stansiyasının inşası da göstərdi ki, yeni material daha etibarlıdır. Şüşə ruberoydu əvəzləyən materialın adı geomembrandır. Bu vasitə bitumdan fərqli olaraq daha davamlı, dartılma qabiliyyətli və elastikdir. 2 mm qalınlığındadır və 10 dəfədən artıq dartılmaya davamlıdır. Alt təbəqəyə vurulan ikiqat keçə-geotekstil material təbəqədən sonra geomembran çəkilib. Sonda yenə ikiqat keçə qat yaradılıb. Növbəti sement-qum qatı ilə təchiz olunan sahədə armatur-beton yığılmasına başlanılıb. Burada B35 markalı betondan istifadə olunur. O, sıxılma və möhkəmliyinə görə seçilir və buna görə metro tikintisində geniş tətbiq olunur. Eyni zamanda 2-ci vestibüldə və bu istiqamətdə uzunluğu 38 metrə yaxın olan ventilyasiya kamerasında da inşaat işləri son tamamlama mərhələsinə qədəm qoyub.

Vestibüldə işlər mərtəbə prinsipi ilə görülüb. Bu mənada burada cəmi 4 mərtəbə və bir də zirzəmi olacaq. Zirzəmidən sonra 3,2 metrlik səviyyə gəlir. Buna başqa adla platforma səviyyəsi də demək olar. Sonrakı mərtəbələr 6.40, 9.40 və 12,70 metrlik səviyyələrdən ibarətdir. Sərnişinlər eskalatorlarla platformadan vestibülün 9.40 metrlik səviyyəsinə qalxacaqlar. 12.70 metrlik səviyyədə çıxış dəhlizi yerləşəcək və buradan pilləkənlər yerin səthinə aparacaq.

malı idi. Lakin həmin istiqamət yalnız əsrin ikinci onilliyinin ilk ilində təsdiq olunmuş beşillik planın prioritetləri sırasında yer aldı. Bu sahədə 3 stansiya və 4,6 km-lik yol təhvil verilməlidir. İlin əvvəlində Məhəmməd Hadi və Xudu Məmmədov küçələrinin kəsişməsində



yerləşəcək stansiya ərazisində əməli işlərə başlamaq üçün hazırlıq mərhələsinin əsası qoyuldu. Kommunikasiya xətləri stansiya ərazisindən çıxarıldı.

Martın 1-də stansiya ərazisindən ilk tunnelin inşasına başlandı. Əvvəlcə, 30 metr dərinlikdə şaxta lüləsi qazıldı. Lülə metal konstruksiya ilə möhkəmləndirildi. O, yalnız avadanlıq və materialların aşağı endirilməsi və torpaq təbəqəsinin daşınıb çıxarılması üçün istifadə olunur. Həmin lülədən lift üsulu ilə insanların daşınmasına icazə verilmir və onlar 30 metr dərinliyə pilləkənlərlə enib-qalxırlar. Sonra elə bir o qədər uzunluqda yanaşma tuneli də inşa olundu. Qazıntı 156 tonluq ŞN-1S tunnelqazma qurğu ilə aparılır. Tunnel mexaniki maşınla əhatələnsə də, burada köhnə texnologiyalar tətbiq olunur.



ELMƏ XİDMƏTƏ GÖRƏ MÜKAFAT

Yeni Azərbaycan Partiyası (YAP) Yasamal rayon təşkilatında azərbaycanlıların müqəddəs bayramı olan Novruz bayramı ərəfəsində YAP Yasamal rayon təşkilatının sədr müavini, Bakı metropoliteninin rəisi Tağı Əhmədova "Bilik" Maarifçilik, Mədəniyyət və İnformasiya Mərkəzinin təsis etdiyi, elm və maarifçilik sahəsində göstərdiyi xidmətlərə görə təqdim edilən akademik Yusif Məmmədəliyev adına medalın təqdim olunması mərasimi keçirildi. Tədbiri giriş nitqi ilə açan rayon təşkilatının sədri Fikrət İsmayılov əvvəlcə qonaqlara akademik Y.Məmmədəliyev haqqında ətraflı məlumat verdi. O, Bakı neftlərinin benzin fraksiyasının katalitik aro-

matikləşdirilməsi, yuyucu maddələr və silisium-üzvi birləşmələr alınması, piroliz məhsullarından plastik kütlə istehsalı və Naftalan neftinin təsir mexanizminin öyrənilməsi sahələrində də mühüm işlər görüb. Yüksək ixtisaslı elmi kadrlar hazırlanmasında da onun böyük xidməti olub.

Azərbaycan Dövlət Film Fondunun direktoru, rejissor Cəmil Quliyev və Fikrət İsmayılov Tağı Əhmədova akademik Yusif Məmmədəliyev adına medalı təqdim etdilər. Laureat özünə göstərilən diqqətə görə hər kəsə dərin minnetdalığını bildirdi. O dedi ki, 50 yaşında ikən ümummilli lider Heydər Əliyevin "Şöhrət" ordenini ona təqdim etməsi və onun işinin uğurlu davamçısı Prezident İlham Əliyevin onu Əməkdar mühəndis adına layiq görməsini özü üçün böyük şərəf sayır. O, şəxsi həyatında bu medalın da xüsusi yer tutacağını deyərək, bundan sonra da Yusif Məmmədəliyev adına daşıyan bu medala layiq olmaq üçün bilik və bacarığını əsirgəməyəcəyinə söz verdi. Qeyd edək ki, bu mükafat elmi nailiyyətlərinə görə Elmlər Akademiyasının prezidenti Mahmud Kərimova, eləcə də Arif Mehdiyevə, Fikrət İsmayılova, Afət Qurbanova, Abel Məhərrəmovə, Teymur Əhmədova, Müşfiq Atakişiyevə, Akif Aşırılıya, Azərbaycan musiqisinin təbliğinə görə sənətçi Əlixan Səmədova, Köln Konservatoriyasının professoru Elnarə İsmayılovaya və başqa elm, mədəniyyət xadimlərinə təqdim olunub.

İŞARƏVERMƏDƏ YENİ ERA - RADIOKANAL İDARƏETMƏSİ

Müasir dünyamızı əvvəlki illərdən əsaslı şəkildə fərqləndirən elm və texnikanın, xüsusən də informasiya-kommunikasiya texnologiyalarının sürətli inkişafıdır. Bunun bariz nümunəsini elə Bakı metropoliteninin dəyişməkdə olan simasında da görmək olar. Qatarların hərəkətinin təşkilində ən vacib sahələrdən biri olan işarəvermə vasitələrində də inqilabi dəyişikliklər yer alıb. Metropoliten bir müddətdir onunla əməkdaşlığa can atan Fransanın "Tales" ("Thales") şirkəti ilə razılaşmanın konturlarını cizməyə başladı. Martın ilk ionicnlüyündə işarəvermə və rabitə xidmətinin rəisi Sərdar Məmmədov, baş mühəndisi Fəxrəddin Əmirov və tikilən metropoliten müdiriyyətinin təchizat və avadanlıqlar şöbəsinin mütəxəssisi Şahsuvar Abbasov Parisdə ezamiyyətdə oldular. Səfərin əsas məqsədi metropolitenin yeni xətlərində tam fərqli texniki imkanlardan istifadə olunması ilə əlaqədar olaraq Fransa şirkətinin təklif etdiyi müasir sistem və avadanlıqlarla yaxından tanış olmaq idi. Qonaqlara şirkətin Paris metrosunda geniş tətbiq olunan sistemləri nümayiş etdirildi. Bakı metropoliteninin nümayəndələri şirkətin Si-Bi-Ti-Si (CBTC - Communications-based train control - kommunikasiya əsaslı qatar idarəetməsi) və mikroproses-





sor sistemləri ilə maraqlandılar. Məsələn, Paris metrosunda avtomatik lokomotiv idarəetmə hər 300 metrden bir yerləşdirilmiş radiokanallar vasitəsilə həyata keçirilir. CBTC sistemlərini yeni xətlərlə yanaşı, istismar olunan sahələrdə də tətbiq etmək mümkündür. Mövcud xətlərdə hər iki sistem yanaşı fəaliyyət göstərə bilər. Bu sistem 90-cı illərdən böyük inqilab kimi dünyanın bir sıra yeraltı yollarında tətbiq olunur. Daim aparılan təhlil və araşdırma nəticəsində bu gün ən optimal qərarlar verilir. Bunun nəticəsində rels dövrəsi anlayışı da aradan qalxmış olur. Qatarların harada olması interval dalğaötürücü vasitəsilə müəyyən olunur. Qatarların tam qrafik üzrə hərəkəti təmin edilir. Ən vacibi, bu sistem sərnişindəşmanın maya dəyərinin aşağı salınmasında əhəmiyyətli rol oynaya bilər. Bununla qatar dartısına sərf olunan enerji sərfinin aşağı düş-



məsinə və işçi qüvvəsinin effektivliyini artırmağa imkan yaranar. Stansiyalarının sayı yüzlərlə ölçülən Paris metrosunda işarəvermə üzrə cəmi 80 mütəxəssis çalışır. Eləcə də avadanlıqlar daha uzunömürlüdür, relaxanalarda növbətçiliyə ehtiyac qalmır. Hər usta öz sahəsində avadanlığın parametrlərini ölçür və əsasən, bununla iş bitir. Yeni sistemdə tunel avadanlığının sayı da azalacaq. Fasiləsiz sabit gərginlik təminatı avadanlıqların fəaliyyətində nasazlıqların əsas səbəblərini aradan qaldırır. Yenilik tətbiq olunarsa, layihələr yerli şəraitə uyğunlaşdırılacaq.

Daha bir məsələyə müasir metropolitenlərdə depoların bir qayda olaraq, sonuncu stansiyadan sonra gəlməsi ilə bağlıdır. Qatarları depodan stansiya özü qəbul edir və yola salır. Orada qatarların bir yol üzrə hər iki istiqamətə hərəkəti təşkil oluna bilər. Sistem mərkəzi ox sayğacına söykənir. Relsə kənarlardan iki ötürücü bağlanır. Qatarın hərəkət istiqamətindən asılı olaraq, istiqamət verilir. Məsələn, Parisdə depo yollarında da rels dövrəsi yoxdur. Yalnız bu halda qatarların bir yolda irəli və geri hərəkəti təmin olunmaqla ən yüksək məhsuldarlığa nail olmaq mümkündür. Bu da bir çox funksional üstünlükləri tətbiq etməyə, faydalılığa və effektivliyə nail olmağa kömək edir. Eyni zamanda, hərəkət sadələşməklə tənzimləne bilər. Qatarın maşinistsiz idarə edilməsi də gündəmdədir. Parisdə qatarın yola düşməsi və dayanması və s. kimi texniki tapşırıqları təmin edən relslərarası əlavə xətt olur. Ona yeni funksiyalarla təmin edilmiş təmas relsi də demək olar.

MÜHƏNDİS-TEXNİKİ BİNANIN TİKİNTİSİNDƏ

"28 May" stansiyasının ikinci giriş-çıxışı üzərində inşa olunan texnoloji korpusun tikintisi 2012-ci ildə sürətləndi. Burada əsas işləri "Azərtunelmetrotikinti" görür. 9 mərtəbəli 3 korpusdan ibarət tikilidə işlər son mərhələsinə hələ mart ayından qədər qoymağa hazır idi. Burada hər biri 100 nəfərə qulluq edəcək iki yeməxana olacaq. 3-7-ci mərtəbələrdə xid-



mətlərin mərkəzi aparatı yerləşəcək. Binada sanitar sahələrlə yanaşı, yanğın təhlükəsizliyi sisteminin quraşdırılması, su çənlərinin qoyulması, enerji təchizatı sistemi və qidalandırıcı yarımstansiyanın fəaliyyətinin təmin olunması, rabitə və videomüşahidə sistemlərinin quraşdırılması ilə bağlı işlər ilkin mərhələlərdə həllini tapmışdı. 3-cü mərtəbədə akt zalı da hələ mart ayında konstruksiya formasını tam almışdı. Ən vacib sahə, 2-4-cü mərtəbələrdir. Burada dispetçer məntəqələri yerləşəcək. Müasir idarəetmə sistemlərinin tətbiqini nəzərə alaraq, layihələrdə bəzi dəyişikliklər aparılıb. Əsas təchizatçı şirkət də artıq burada sistemlərini quraşdırmağa başlayıb. Aprelin ilk on günlüyündən Çexiya istehsalı olan ekoloji təmiz sintetik "Texnistoun" materialdan istifadə olunub. Binanın fasadında əsasən 4 rəngdən ibarət olan və bir-birini harmonik şəkildə tamamlayan qəhvəyidən boza qədər rənglərdən istifadə olunur.

FİDERLƏRDƏ YENİ AVTOMATLAR

Metropolitenimizdə qatarları qidalandıran təmas relsi dövrəsinə cərəyan verən, onu mühafizə edən fider avtomatları öz dövrünü çoxdan başa vurub. VAB-28 tipli avtomatlar 30-40-ci illərin, VAB-42-lər isə bir qədər sonrakı - 60-cı illərin istehsalıdır. Hazırda bu qəbildən olan yeni avtomatlar öz sələflərinə görə daha sərfəli, istismar və texniki xidmət baxımından daha əlverişlidir. Təklif olunan yeni VAB-206 avtomatları indiki tələblərə tam cavab verir. Onlar formaca daha yığcam, daha etibarlı sayılır. Yeniliyin başqa bir xüsusiyyəti aşağı gərginlikli elektrik qövsünü söndürmək imkanının olmasıdır. Köhnə avtomatlarda bu funksiya yox idi. Yeni avtomatlar artıq D-1 yarımstansiyasında sınaqdan çıxarılıb və yararlığı təsdiq olunub. Yeniliyin ilk növbədə elə həmin yarımstansiyada tətbiqi barədə qərar da D-1-in yeraltı xətlərin daha mürəkkəb sahəsini təmin etməsi ilə əlaqədardır.

BUKSLAR TƏFTİŞ OLUNDU

Sərnişinlərə xidmətin təhlükəsizliyi məsələsində metropolitençilərin bir nömrəli vəzifəsi vaqon və avdanlıqların daim saz vəziyyətdə saxlanmasıdır. Bu mənada daim baxışların, yoxlamaların keçirilməsi də vacibdir. 2012-ci ildə idarə rəisinin əmrinə əsasən vaqon buksları təftiş olundu. Təftişin əsas məqsədi təkər cütələrinin oxuna bərkidilən halqa və yastıqların vəziyyətinin yoxlanması idi. Bu prosesə qaldırma sexi, kompleks briqada və təkər cütü sexinin işçiləri cəlb olunmuşdu. Birinci mərhələdə daha çox şübhə doğuran və uzun müddət istismarda olan qatarlarda yoxlamalar aparıldı. İlk baxışda adi proses kimi görünərsə də, bir vaqonun yoxlan-

ması - onun qaldırılması və təkər cütələrinin hissələrinin çıxarılması və təftiş üçün sexə aparılması bir iş günü hesabına başa gəlir. Elə buna görə də tam yoxlama üçün vaxt tələb olundu. Uzun müddət istismarda olan vaqon təsərrüfatında, ilk növbədə, qaçış dövrü limitini başa vurmuş və əsaslı yoxlamasının vaxtı çatmış qatar tərkiblərində bu hal müşahidə oluna bilər. Bununla belə nasazlıqları törədən əsas səbəblər arasında yanğıın keyfiyyəti, zavod xətası, hərəkət zamanı törəyən səbəblər və onların aradan qaldırılması üçün şəraitin olmamasını və s. göstərmək olar.

Təkər cütü sexində baş verən dəyişikliklər nəticəsində artıq yoxlamaları da zavod şəraitində keçirmək olur. Bu səbəbdən qarşıdakı illərdə yoxlamaların intensivliyini və dəqiqliyini də artırmaq mümkün olacaq.

DÜNYA ŞİRKƏTLƏRİNİN DİQQƏTİNDƏ

2011-ci il martın 18-də ölkə başçısının sərəncamı ilə Bakı metropolitenində yeni tikinti erasının başlanması geniş rezonans doğurdu. Yeni xəttin inşasının başlanması və burada yeni texnologiyaların tətbiqi, həmçinin cari xətlərdə tikinti və yenidənqurma işlərinin sürətlənməsi və genişlənməsi bu prosesin uğuruna inamı xeyli artırdı. Burada hələ 2008-ci ildə metropolitenin perspektiv inkişaf planının hazırlanması ilə bağlı araşdırma işlərinin başlanması və beynəlxalq konsorsiumun yaradılmasının da öz rolu vardı. Bundan əlavə, inşaat işlərinin həcminin böyük olmasının da öz təsirini görmək olardı. Əvvəllər metro tikintisini cəmi bir şirkət - "Azərtunelmetrotikinti" yerinə yetirirdisə, indi bu prosesə yeni-yeni şirkətlər də qoşulmaq istəyirdi.

Metropolitenlə əməkdaşlıq etməkdə marağı olan əcnəbi şirkətlərdən biri ilə keçirilən görüşün maraqlı tarixçəsi oldu. Ölkə başçısı İlham Əliyevə məktub ünvanlayan türkiyəli həmkarı Abdulla Gül "bir millət - iki dövlət" arasında qədimlərdən bu yana davam edən və qırılmaz tellərlə bağlı olan əlaqələrin yeni dövrdə ortaq layihələrdə əks olunmasını arzu etdiyini bildirdi və bu xüsusda Türkiyənin "Ultra Texnoloji Sənaye və Ticarət A.Ş." şirkətinin də imkanları barədə məlumat verdi. 35 ildir Türkiyədə avtomobil və dəmir yolları, eləcə də metro xətlərinin işarəvermə, elektrikləşdirmə və rabitə sistemlərinin təchizatında əməli payı olan şirkətin böyük uğurları var. Abdulla Gül belə hesab edir ki, Azərbaycan dəmiryolçularının dəvəti ilə Bakı-Tiflis-Qars dəmir yolunda və bir sıra yollarda təhlükəsizlik, həmçinin SKADA sistemləri ilə işarəvermə sahəsində təkliflər vermiş "Ultra" yeni inkişaf dövrünə qədəm qoyan Bakı metropoliteninin perspektiv inkişaf layihəsinə də böyük töhfə verə bilər. Bakı metropolitenində şirkətin rəhbər nümayəndələri ilə idarə rəisinin müavini və tikilən metropoliten müdiriyyətinin rəisi Arif Rəsulovun rəhbərlik etdiyi heyətin görüşü keçirildi. A.Rəsu-

lov qonaqlara Bakı metrosunun tarixindən məlumat verərək, əsas diqqəti ölkə başçısı İlham Əliyevin xüsusi təşəbbüsü ilə yaxın 20 ildə həyata keçiriləcək perspektiv inkişaf planına yönəltdi. Metromuzun keçmişi ilə bağlı bir sıra məqamlardan söz açan idarə rəisinin müavini bildirdi ki, dövlət rəhbəri metropolitenin bundan sonra inşaat işlərində, xüsusən də yeni xətlərdə tam yeni texnologiyaların tətbiqini əsas vəzifə kim qarşıya məqsəd qoyub və bu istiqamətdə artıq böyük işlər görülür. Daha sonra əməkdaşlıq perspektivləri müzakirə olundu və qərara alındı.

Bakı metrosu haqqında tam təəssürat yaratmaq məqsədilə türkiyəli mütəxəssislər bir neçə stansiyada və dispetçer mərkəzində olublar. Onlara metropolitenə ventilyasiya sistemi barədə xüsusi geniş məlumat verilib. Bundan sonra "Xətai-Həzi Aslanov-2" sahəsinin inşası ilə bağlı Ukraynanın "İnterbudmontaj" şirkəti də fəal danışıqlar prosesinə qoşuldu. Şirkət Ukraynada - Kiyev, Xarkov və Donetsk, Rusiyada Moskva və Sankt-Peterburq metrolarının inşası prosesində bir neçə layihədə iştirak edib.

Bakı metropolitenində daha iki şirkətlə görüş yeni xətlər üzrə keçirildi. Bunlardan biri Fransanın 60 illik iş təcrübəsi olan, maliyyə dövrüyyəsini 31 milyard avroya çatdırmış "Buiq" ("Bouygues") səhmdar cəmiyyətidir. Firma 4 istiqamət - tikinti, daşınmaz əmlak, teleyayım və telekommunikasiya üzrə ixtisaslaşmış. Hazırda şirkətin tikinti qanadının metropolitene



marağı var. Qurum yerli inşaat şirkətlərindən biri ilə əməkdaşlıq edərək, Azərbaycanda fəaliyyətini genişləndirmək istəyir. Bu mənada, metro tikintisi "Buiq"ə daha cəlbedici görünür. Əlbəttə, əməkdaşlıq perspektivlərindən danışmaq hələlik tezdir. Lakin bu perspektiv yerli inşaat şirkətlərinin də metro və tunel tikintisi sahəsində ixtisaslaşmasına, təcrübəsinin artmasına kömək edə bilər. Bənövşəyi xətdə "Azərkörpü"nin təmsalında bunu əyani görmək olur. Bu layihələr həm də gələcəkdə metro tikintisi sahəsində sağlam rəqabətin yaranmasına da gətirib çıxara bilər.

"Buiq", konkret olaraq, Mavi xəttin inşasına marağ göstərir və tenderlərə qoşulmaq niyyətindədir. Lakin keçirilən görüş zamanı metropolitenin rəisi Tağı Əhmədov qonaqlara yaxın 5 il ərzində həyata keçiriləcək layihələrdən söz açaraq, şirkətin təmsilçilərinin diqqətini bu gün üçün daha vacib və real olan sahələrə yönəltdi. Bu xüsusda günün əsas məsələsi "28 May" stansiyasının rekonstruksiyasının tərkib hissəsi kimi mövcud xətlərin bir-birindən ayrılmasını göstərmək olar. İdarə rəisi ən qısa müddətə stansiyanı bağlamaqla şirkətin təklif verməsi ehtimalını soruşdu. Məsələnin ümumi məğzindən söz açan T.Əhmədov həm də bu işin icra vaxtını diqqətə çatdırdı. Optimal vaxt isə ali məktəblərdə təhsil dövrünün olmadığı yay aylarıdır. Bu sahədə təcrübələri olduğunu deyən şirkət təmsilçiləri ən qısa vaxtda bu məsələ ilə bağlı mütəxəssislərinin fikrini təqdim edəcəklərini, layihəçilərini işə cəlb edəcəklərini söylədilər. "Buiq" şirkəti ilə bağlı onu qeyd etmək yerinə düşər ki, o, La Manş altından keçən tunelin inşasında iştirak edib. Maraqlıdır ki, məşhur TF-1 telekanalı ilə yanaşı, TPS teleproqramlar paketinin, LCI və "Eurosport" tematik telekanalları ilə yanaşı, "Buiq" məşhur "Alstom" maşınqayırma şirkətinin də əsas səhmdarlarından biridir.

Digər görüş dünyada məşhur olan 140 illik iş təcrübəsinə malik Avstriyanın PORR AG şirkəti ilə oldu. Eyni ssenari üzrə söhbət onlarla da aparıldı. Bu şirkət də "28 May"ın rekonstruksiyası ilə bağlı layihəyə marağ göstərdi və bənzər layihələrdə təcrübəsinin olduğunu bildirdi. Hələ ötən əsrin əvvəllərində dəmir yolu inşasında fərqlənməyə başlamış PORR 1969-cu ildə Vyana metrosunun birinci növbəsinin tikintisinə də fəal qoşulub və onun əsas layihəçilərindən olub.

XARİCİ MƏNBƏLƏR BAKI METROSU HAQQINDA: TUNELİN SONUNDA İŞİQ

Bakı metropoliteninin inkişaf perspektivləri və ümumən, tətbiq olunan yeniliklər, müasir standartlar dünya mətbuatında da geniş əks-səda tapır. Bu mənada www.designlines.de saytında dərc olunmuş məqalə diqqəti çəkir:

"Azərbaycan Respublikasında yeganə metro yalnız paytaxt Bakıda mövcuddur. O, Bakı şəhərinin həyat təminatının əsas nəqliyyat sistemidir. Həmin sistem yüksək sərnişindəşmə qabiliyyətinə malik olan sürətli elektriklişdirilmiş yeraltı dəmir yolu xətlərindən ibarət şəbəkədir.

Şəhər nəqliyyatının bu mötəbər növü fasiləsiz işləməklə günün pik saatlarında bir istiqamətdə 60 min nəfərədək sərnişin daşınmasını təmin edir. Kütləvi sərnişin daşınmasında metropolitenin alternativini yoxdur.

Metropoliten - mürəkkəb yeraltı mühəndis-texniki qurğular kompleksidir. O, unikal avadanlıqlara malik, uzunmüddətli sistemə malik maliyyələşdirmə tələb edən çoxşaxəli və kapital tutumlu təsərrüfatdır.

Ötən illər ərzində Bakı metropoliteni təkə texniki cəhətdən deyil, həm də bədii tərtibat cəhətdən ən yeni görkəm almışdır.

"Möhtəşəm küləklər şəhəri": Bu Bakının tərcümə olunmuş adıdır. Azərbaycanın paytaxtı Xəzər dənizinin sahilində yerləşir və 2 milyon əhalisi ilə Qafqazın ən iri şəhəri hesab olunur. İçərişəhər, öz əsrarəngiz binaları ilə, 2000-ci ildən UNESCO-nun dünya mədəniyyət irsinə aiddir. Buna baxmayaraq, Bakı öz inkişafına görə küləyə deyil, yer qatlarında yerləşən tükənməz sərvətə - neftə minnətdar olmalıdır.

Neftin gücü

XIX əsrdə Bakı neft hasilində məşhurlaşmışdır - əsrin sonunda, regionun çiçəklənməsinə səbəb olmuş, əsl neft bumu yaşanmışdır. Neft kralları Qərbi Avropa memarlarının sayəsində yeni qotik və modern üslublarda saraylar ucaltmağa başlamışlar. 1917-ci ilin inqilabından sonra, bolşeviklər neft baronlarına qarşı həmlələr etmiş, onların mövcudluğunu başqa səmtə yönəldərək həmin sarayların əksəriyyətini muzeylərə çevirmişdir.

Bakının tuneli

Yer səthinin altında təkə neft deyil, Bakı metrosu da yerləşir. Onun müvafiq tikinti planları hələ 1930-cu illərdə həyata keçirilməli idi. Lakin II Dünya müharibəsi buna imkan verməmişdi. Nəhayət, 1967-ci il noyabrın 6-da keçmiş Sovetlər İttifaqının beşinci, Yaxın Şərqi isə ilk metropoliteni olan Bakı metropoliteni öz qapılarını paytaxt sakinlərinin üzünə açdı.

Hazırda istismarda olan metropoliten ümumi uzunluğu 34,56 km olan iki xətdən və 23 stansiyadan ibarətdir.

"Dərnəgül" stansiyası

"Dərnəgül" metro stansiyasının tikintisi 1990-cı ildə məlum səbəblərdən, maliyyə çatışmazlığı ucbatından dayandırılmış və yalnız 2006-cı ildə bərpa olunmuşdur.



29.06.2011-ci il tarixində "Dərnəgül" stansiyası istismara verilmişdir. Bu stansiya Bakı metropoliteninin digər stansiyalarından həm texniki informasiya təchizatı, həm də dekor tərtibatı cəhətdən seçilir.

Stansiyada yüksək keyfiyyətli reklam və məlumat xarakteri daşıyan, qrafika və videoməlumatları təsvir edən mərkəzləşdirilmiş sistem tətbiq olunmuşdur.

Kartların avtomat yükləmə aparatları və avtomatik nəzarət məntəqəsi optik-lifli kəbellərlə mərkəzi serverə qoşulmuşdur. Platformada yeni tipli işıqdiodlu elektron-interval saatları quraşdırılmışdır.

"Dərnəgül" stansiyasının memarlıq tərtibatı digər stansiyalardan fərqlənir. Platforma döşəməsinin və yol divarlarının ornamentlərinin həllində Azərbaycanın milli memarlıq irsi əsas götürülmüş, "Buta" ornamentləri ilə döşəmə və divarların marmar və qranitlə üzlənməsi zamanı tam koloritin alınması üçün müxtəlif rəng və çalarlardan istifadə olunmuşdur. Üzləmə işlərində Ukrayna, Türkiyə, Hindistan yataqlarından gətirilən təbii marmar və qranitdən istifadə olunmuşdur. Platformada yerləşən texnoloji lyuklar xüsusi eskizlə bürüncdən hazırlanmışdır.

Yeraltı işıqlandırma

Yeni stansiyaya ümumi gözəllik vermək üçün, Almaniyanın "Durlum" şirkətinin yüksək estetik görünüşə malik olan yığma lövhəli asma tavan tipli işıqlandırma sistemi (Alouette) tətbiq edilmişdir. Ves-

tibülün tavanı üçün nəzərdə tutulmuş çilçiraqların işıq effekti stansiyanın interyer həllinə uyğundur.

Stansiyanın sənişin platformasında təhlükəsiz işıq zolağı (Lumeo, Punteo-J80), sənişinlərin rahatlığının təminatı üçün platformada xüsusi paslanmayan metaldan və qiymətli ağac materialından istifadə olunaraq interyer həllinə uyğunlaşdırılmış ikitərəfli oturacaqlar quraşdırılmışdır.

Gələcəyə gedən qatar

Bakıdakı bəzi stansiyaların təmtəraqlı tərtibatı "böyük bacı"nı - Moskva şəhərini xatırladır. Ümumiyyətlə, "Dərnəgül" stansiyası öz formasına görə barokko üslubuna meyillidir, qiymətli materialların və stilistik sitatların harmoniya yaratmasına görə, başqa stansiyalarla müqayisədə, daha sadə, daha təmtəraqlıdır. Stansiyayı mükəmməl qövs işıqlandırma sistemi əhatə edir və ayrı-ayrı işıq elementləri göz oxşayır.

2012-ci ildə Almaniyanın "Durlum" şirkəti daha iki stansiyanın inşasında da iştirak etmək niyyətindədir."

(www.designlines.de/Praxis/lich-am-Ende-des-Tunnels)

"AVROVİZİYA" MÜSABİQƏSİ DÖVRÜNDƏ FASILƏSİZ İŞ REJİMİ

Bakı metropolitenində "Eurovision 2012" mahnı müsabiqəsinə əvvəldən xüsusi hazırlıq görüldü. Bütün stansiyalara baxış keçirildi, təmir-bərpa işləri görüldü. Çünki metropoliten təkə ictimai nəqliyyat növü kimi deyil, həm də tariximizin bir parçası, memarlıq nümunəsi kimi qonaqların diqqətini cəlb edəcəkdi.

Eyni zamanda istiqamət göstəriciləri ilə bağlı yeniliklər edildi. Bir qrup işçi ingilis dili kurslarına cəlb edilərək, qonaqlara xidmət dövründə stansiyaların giriş və çıxışlarında növbətçilik sistemi təşkil olundu. Bu dövrdə təmizlik işləri ilə əlaqədar xüsusi göstərişlər verildi. Yarış günlərində hərəkət xidməti və lokomotiv briqadaları xüsusi iş rejiminə keçirildi. Çünki yarış günlərində fasiləsiz çalışmaq qərarı verildi. Yarımfinalın keçiriləcəyi mayın 22-dən 23-nə və 24-dən 25-nə, həmçinin final müsabiqəsinin təşkil olunacağı mayın 26-dan 27-nə keçən gecə metropolitendə qatarların hərəkəti adi qaydada təmin olundu: metropoliten bütün sutka ərzində fəaliyyətini dayandırmadı. Bu məqsədlə 18 qatar xəttə çıxarıldı və onlardan 12-si xətdə oldu. Yarışın davam etdiyi digər günlərdə sənişindəşimə müddətinin uzadılması mümkün idi. Bu qərarı stansiyalar üzrə növbətçinin məlumatına əsasən, növbətçi qatar dispetçeri verməli idi.

ULU ÖNDƏRİN AD GÜNÜ MÜNASİBƏTİLƏ

Mayın 1-də Bakı metropoliteninin Rabitə evindəki akt zalında ulu öndər Heydər Əliyevin anadan olmasının 89-cu ildönümü münasibətilə YAP fəallarının yığıncağı keçirildi. Yığıncaqda YAP Yasamal rayon təşkilatının sədri Fikrət İsmayılov, rayon təşkilatı idarə heyətinin üzvləri Vaqif İbrahimov, Əli Əliyev, Əkbər Axundov iştirak edirdilər. Ulu öndərin ad günü ərəfəsində YAP sıralarına qəbul üçün metropolitendən 88 ərizə daxil olmuşdu. Yığıncaq ilk növbədə onların partiya qəbulu məsələsini həll etdi. Ərizə ilə müraciət edənlərin hamısına etimad göstərilərək, onlar partiya sıralarına qəbul olundular. Daha sonra YAP sıralarına qəbul olunmuş 5 nəfərə üzvlük vəsiqələri təqdim edildi. YAP Yasamal rayon təşkilatının sədri Fikrət İsmayılov və metropolitenin rəisi Tağı Əhmədov öz çıxışlarında metropolitençilərin siyasi fəallıqlarını yüksək qiymətləndirdilər. Heydər Əliyev dühasının işığı, onun siyasi fəaliyyətinin, dövlətçilik təcrübəsinin xalqımızın həyatındakı əhəmiyyətindən danışan F.İsmayılov öz çıxışında partiya qəbul edilənləri təbrik etdi.

ELEKTRİK TƏCHİZATI XİDMƏTİ-35 İL

Elektrik təchizatı xidməti - qatarların hərəkəti, metropolitenin bütün qurğu və avadanlıqlarının normal işləməsi üçün elektrik enerjisinin verilməsini təmin edir. Belə ki, metronun sabit işi elektrik təchizatının etibarlı olmasından asılıdır. Bu xidmət 1966-cı ilin avqust ayında metropoliten idarəsi yarananda idarənin 6 struktur vahidlərindən biri kimi elektromexanika adı altında yaradılıb. Bakı Metropoliteni İdarəsi İnqilab küçəsi, 17 ünvanında yerləşəndə elektromexanika, elektrik təchizatı və eskalator təsərrüfatını özündə birləşdirən bu xidmət Rabitə evində yer alıb.

Metropolitenin ilk rəisi Lütfəli Nuriyev tərəfindən Azərbaycan Dəmir Yolumdan 29 yaşlı Rasim Qazıyev bu xidmətin baş mühəndisi vəzifəsinə dəvət olunub. Üç aydan sonra o, xidmət rəisi təyin edilib. Xidmət aşağıdakı istehsalat sahələrindən ibarət olub: elektrik təchizatı, avtomatika və tele-mexanika, eskalator, kabel şəbəkəsi və işıqlandırma distansiyaları və birləşmiş emalatxanalar. 1969-cu ilin yanvar ayından sanitariya texnikası eskalator distansiyası ilə birlikdə müstəqil elektromexanika xidmətinə çevrilir. Elektrik təchizatı distansiyasının bazasında yenidən formalaşdırılan xidmət 1977-ci ilin 15 mayından elektrik yarımstansiyaları və şəbəkələri (EYŞ) xidməti adı altında fəaliyyətini davam etdirir. 1986-cı ilin əvvəlində EYŞ xidməti indiki elektrik təchizatı xidməti adını alır.

Metropolitenə xas olan iş ahəngdarlığı bu xidmətdə də özünü göstərir. Elektrik təchizatının keyfiyyətinin bəzi hallarda aşağı olması isə, çox za-



man kənar qidalandırıcılardan asılı olur. Xidmətin əsas vəzifəsi - metropolitenin fasiləsiz və ritmik işini saxlamaq üçün bütün elektrik enerjisi tələbatçılarını aramsız və etibarlı surətdə elektrik enerjisi ilə təmin etmək, bütün avadanlıqları və qurğuları saz vəziyyətdə saxlamaq, tələb olunan hərəkət ölçülərində qatarların müəyyən edilmiş sürət və fasilə ilə müntəzəm hərəkətini, metropolitenin bütün sahələrinin elektrik enerjisinə olan tələbatını ödəməkdir. Elektrik təchizatı xidmətində 311 nəfər çalışır. Bunun 251 nəfəri kişi, 60 nəfəri isə qadındır. İşçilərin 58 nəfəri (18,6%) 30 yaşa qədər olan gənclərdir. Xidmətin 4 işçisi "Fəxri dəmiryolçu" nişanına layiq görülüb (T.Əlizadə, Ə.Osmanov, Y.Yakimov, E.Arslanbekov). "Qatarların hərəkət təhlükəsizliyinə görə" nişanı ilə təltif olunmuş 6 nəfərdən 2-i (elektrik mexanikləri Vaqif Həmidov və Tofiq Mustafayev) hazırda əmək fəaliyyətlərini davam etdirirlər. Ölkə prezidentinin fərmanı ilə 3 nəfər "Tərəqqi" medalı ilə mükafatlandırılıb: Zemfira Ağazadə, Adil Seyidov, Ramiz Qurbanov. Xidmətdə 3 nəfər Əfqanıstan, 16 nəfər Qarabağ müharibəsi iştirakçısı var. Təmir-təsərrüfat sahəsinin ustası Mansur İsa oğlu Qocayev 20 Yanvar, EMA distansiyasının rəis müavini Babarza Alayar oğlu Qulamov Çernobil əlilləridir.

"2012-Cİ İL TEXNOLOGİYALARI" BAKİ METROSUNDA ÜÇ İLDİR TƏTBİQ OLUNUR

May ayında Moskvada keçirilən "Nəqliyyat təhlükəsizliyi və 2012-ci il texnologiyaları" mövzusunda konfrans- sərgidə metropolitenin iki vacib sahəsinin - hərəkət xidməti və "Nərimanov" elektrik deposunun nümayəndələri - hərəkət xidmətinin baş mühəndisi Etibar İsayev, onun müavini Sabit Mansurov və depo rəisinin istismar üzrə müavini Akif Əhmədov iştirak etdilər.

Tədbir 2012-ci il texnologiyalarının nümayişinə və onların tətbiqi ilə bağlı müzakirələrə həsr olunmuşdu. Nümayəndə heyətinin sözlərinə görə, sərgidə nümayiş etdirilən 2012-ci ilin texnologiyaları adlandırılan yeniliklərin hamısı Bakı metropolitenində 2008-2009-cu illərdən tətbiq olunur. Təqdim olunan yeniliklər arasında elələri vardı ki, onlar Rusiya və Moskvada ya pilot, ya da hələ layihə səviyyəsindədir.

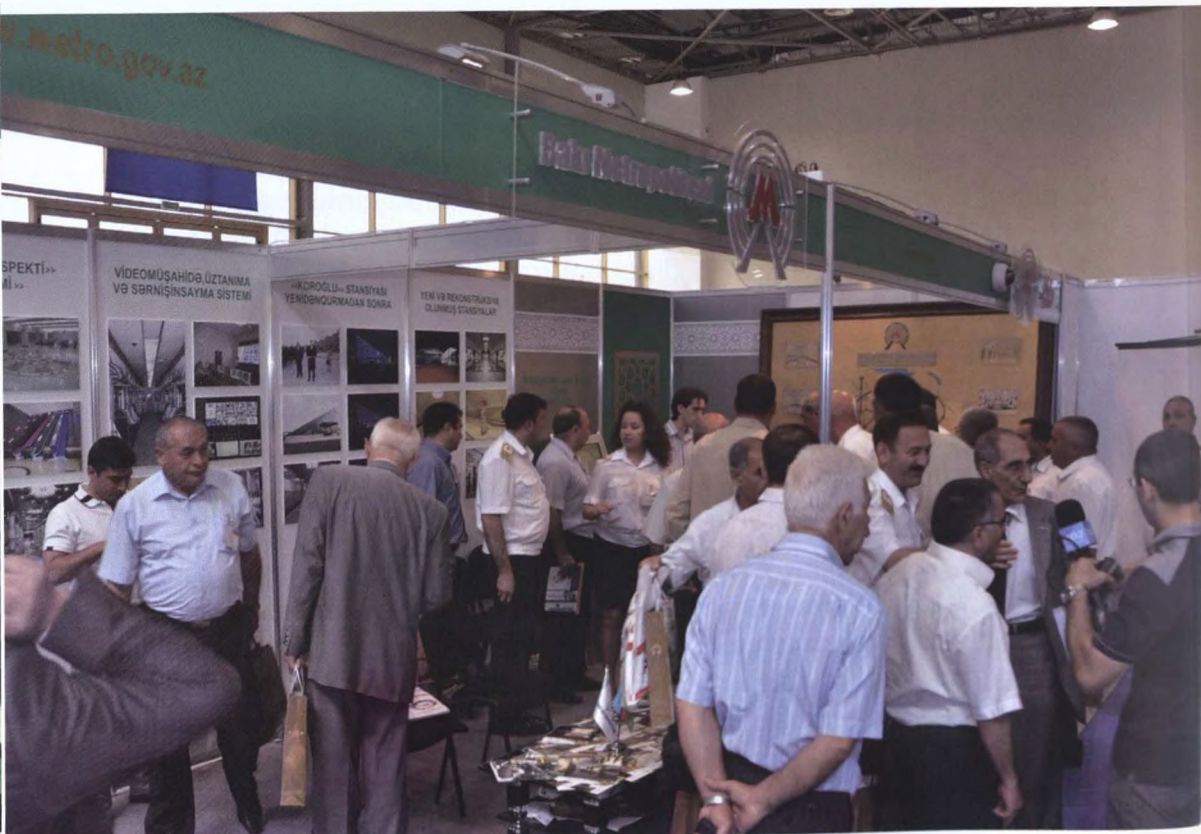
Bir çox dövlətlərdə elektromaqnit qıfılları, işarəvermə təhlükəsizliyi, videomüşahidə qurğuları və s. kimi bir çox sahələrə uyğun gələn və əsasən, Koreya ilə Çin istehsalı olan hərəkətin təşkili və sərnişindəşımaya üzrə texnologiyalar nümayiş etdirilib. Türkiyənin "Ekin" şirkəti Bakı metropolitenində qat-qat üstün olan Almaniya texnologiyaları əsasında videomüşahidə sistemi quraşdırıb. Həm də təklif olunan sistemlərdə arxivləşmə 72 saatdır, Bakıda isə görüntü 10 dəfə artıq - 770 saat saxlanılır. Bakı metropolitenində ən az kamera quraşdırılmış stansiyada 40 kamera varsa, onlarda bu rəqəm qat-qat aşağıdır. Bakıda hər vaxonda 4 kamera quraşdırıldığı halda, onlarda yalnız ən yeni vaqonlarda, üstəlik hərəsində cəmi 2 kamera qoyulub. Sərgi iştirakçısı ölkələrində, sadəcə, görüntü ötürülürsə, Bakıda artıq HD formatında videoayrıntılar əldə olunur. Onlar naqilsiz ötürməni, pilot layihə kimi həyata keçirmək istəyirlər. Sərgidə nümayəndə heyətimizin diqqətini cəmi bir guşədə təqdim olunan yanğın təhlükəsizliyi üzrə siqnal sistemi cəlb edib. Onun ötürücüləri naqilsiz ötürülmə vasitəsilə həyata keçirilir. Naqillli ötürmə daha yaxşı və etibarlıdır. Stansiyaların yenidən qurulması zamanı ən yeni texnologiyaları tətbiq etmək üçün bəzən şərait olmur. Belədə naqilsiz ötürmədən istifadə etmək optimal çıxış yoludur. Nümayəndələr lazım olan materialları da əldə edərək təhlil üçün yerli mütəxəssislərə təqdim edib.

"BAKİ METROPOLİTENİ-45" ƏN YAXŞILARDAN OLDU

İyunun 13-dən 15-dək "Bakı Ekspo" sərgi mərkəzində 2-ci Azərbaycan beynəlxalq "Yol infrastrukturunu və ictimai nəqliyyat" sərgisində dünyanın 12 ölkəsindən 50 şirkətlə yanaşı, Bakı metropoliteninin də öz guşəsi var idi. Orada təqdim olunan eksponatlar yeraltı yollarımızda son illər tətbiq

edilən yeniliklərin əyani əksi idi. Ötənlik sərği ilə müqayisədə yeraltı yollarımız daha bir stansiya - "Dərnəgül"lə zənginləşmişdi, "Koroğlu" stansiyası tam yeni görkəmlə sərşinlərin xidmətində idi. Artıq bir deyil, iki müasir tunelqazma qurğusu fəaliyyətə başlamışdı. Sərşinin metropolitenin 45 illiyi ərəfəsinə təsadüf etməsi onun əhəmiyyətini birə-beş artırmış oldu. Elə metropoliten rəhbərliyi də builki sərşini "Bakı metropoliteni-45" devizi altında keçirərək, noyabrda qeyd olunacaq yubiley tədbirlərinin təməlini qoymuş oldu.

Metropolitençilərin ekspozisiyasında yeraltı yollarımızda son illərin ən böyük nailiyyətləri sayılan yenilikləri əks etdirən foto və videogörüntülər yerləşdirilmişdi. Onlar tamaşaçılara təhlükəsizlik videomüşahidə sistemi, təkmilləşmiş rels-qaynaq sexinin fəaliyyəti, elektrik qatari maşinistinin trenajoru, tunelqazma qurğuları və s. yeniliklər barədə söhbət açırdı. Guşədə sərşinlərin məlumat-sorğu köşkü (naviqator) də quraşdırılmışdı. Bundan əlavə, SOS-həyəcan signalı barədə də məlumat təqdim edilirdi. Təbii ki, metro tikintisi mövzusunda yan keçmək mümkün deyildi. İştirakçılara yeni xətlərin tikintisində görülən işlərlə tanış olmaq, tətbiq edilən yeni texnologiyalar, yeni üsullar və s. ilə bağlı ən geniş məlumatı əldə etmək, istədikləri suallara cavab tapmaq imkanı verildi.



OT-ALAQLA MÜBARİZƏDƏ YENİ ÜSUL EFFEKT VERDİ

Depo yollarının hər mövsümdə öz problemi var. Qışın qar, şaxtası, yazın, yayın isə otu, alağı ilə mübarizə heç vaxt səngimir. 2012-ci ildə depo yollarında alağ otları ilə mübarizədə yeni üsul tətbiq olunmağa başlandı. Sınaq dövründə "Valsaqlif" adlanan dərman vasitəsinin sınağı da müsbət nəticə verdi. Dərman arabaya yerləşdirilmiş xüsusi nasos və şlanq vasitəsilə yollara səpilir. 50 litr tutumu olan qutularda yerləşdirilən dərman preparatı su ilə qarışdırılır.

BAKİ VƏ QƏSƏBƏLƏRİNİN İNKİŞAFINDA METRO ƏSAS ROLDADIR

İyunun 20-də Azərbaycan Prezidenti İlham Əliyevin sədriyi ilə "2011-2013-cü illərdə Bakı şəhərinin və onun qəsəbələrini sosial-iqtisadi inkişafına dair Dövlət Proqramı"nın icrasının birinci ilinin yekunlarına həsr olunmuş konfrans keçirilib. Dövlət başçısı konfransda şəhər nəqliyyatı və paytaxt metrosu ilə bağlı fikirlərini də açıqlayıb:

- Artıq 9 milyon 200 min əhalimiz vardır və son illər ərzində statistika onu göstərir ki, doğuşlar daha da çoxalır. Bu, məni çox sevindirir və əvvəlki dövrlə müqayisədə dünyaya daha da çox körpə gəlir. Nəqliyyata gəldikdə, bu sahədə də müsbət meyillər müşahidə olunur. Nəqliyyatı İntellektual İdarəetmə Mərkəzi yaradılıbdır. Bu da dünya miqyasında nadir, bir sistemdir. Yeni avtobuslar, yeni taksilər gətirilir. Bütün bunlar insanların rahatlığı üçün edilir.

Metro tikintisi sürətlə gedir, daha da sürətlə getməlidir. Çünki biz Metronun Uzunmüddətli İnkişaf Planını qəbul etdik və qarşıya vəzifə qoyuldu ki, 2030-cu ilə qədər Bakıda metro stansiyalarının sayı 70-ə çatsın. Nəzərə alsaq ki, bizim indi 23 stansiyamız var, onlardan üçü son illər ərzində tikilmişdir. Beləliklə, ildə Bakıda bir neçə stansiya tikilməlidir. Mən hesab edirəm ki, bu sahəyə daha da böyük diqqət göstərilməlidir. Əlbəttə ki, özümüzün texniki imkanlarımız, şirkətlər vardır. Amma iş həcminin böyük olduğunu nəzərə alaraq hesab edirəm, biz bu layihəyə xarici şirkətləri də cəlb edə bilərik ki, işlər daha da sürətlə getsin. Yəni, 2030-cu ilə qədər təqribən 50-yə yaxın yeni stansiyanın tikintisini təmin etmək üçün orta hesabla ildə bir neçə stansiya təhvil verilməlidir.

Bu da çox böyük layihədir. Ancaq bu da gələcəyə yönəlmiş bir baxışdır. Çünki əgər biz bu layihəni icra etməsək, nə qədər yol qov-

şağı tixsək də, Bakının tıxac problemlərindən canımızı qurtara bilməyəcəyik. Böyük şəhərlərdə elə yerlər vardır ki, orada 4-5-6 mərtəbəli yollar tikilir. Elə yollar var ki, o, binaların 6-cı, 7-ci mərtəbəsinin səviyyəsindədir. Yəni, nədən belə bir vəziyyət yaranıb? Çünki yolları artıq genişləndirməyə imkan yoxdur. Ona görə də biz də öz işimizi elə aparmalıyıq, elə hesablamalıyıq ki, gələcəkdə problem olmasın. İndi biz bu günün problemlərini həll edəcəyik.

BEYNƏLXALQ KONFRANSDA BAKİ METROPOLİTENİ NÜMUNƏ SAYILDI

Mayın 29-30-da Rusiyanın Sankt-Peterburq şəhərində "Metro" Beynəlxalq Assosiasiyasının təşkilatçılığı ilə "Hidroizolyasiya, örtük və istilik izolyasiya materialları" mövzusunda 7-ci beynəlxalq elmi-texniki konfrans keçirildi. Konfransın işində, eləcə də sonradan keçirilən görüşlərdən belə məlum oldu ki, Bakı metropolitenində vəziyyət digər ölkələrin metropolitenlərindən kifayət qədər yaxşıdır. Bu, özünü həm də yeni sahələrin tikintisində büruzə verdi. Bakı metropoliteni mütəxəssislərinin tikilən obyektlərə nəzarət imkanları var və bu nəzarət mütəmadi olaraq həyata keçirilir. Nəzarət xidmətlərin öz nümayəndələri tərəfindən də aparılır. Onlar tikinti vaxtı, xüsusən də buraxılış ərafəsində obyektlərdə olur, oradakı vəziyyət barədə rəhbərliyə operativ məlumat çatdırırlar. Lazım gəldikdə xidmət özü işlərin gedişinə müdaxilə edir. Bunun nəticəsidir ki, son illər təhvil verilən yeni sahələrdə ciddi problemlər görünür. Tədbirdə Bakı metropoliteninin 20 illik konseptual inkişaf planı haqqında məlumat verildi. MDB metropolitenlərinin tunel qurğuları xidmətləri rəhbərlərinin görüşü zamanı "Metropolitenin süni qurğularının cari saxlanması üzrə təlimat"a əlavə və dəyişikliklər olunması məsələsi də müzakirə edildi və qərara alındı ki, metropolitenlərin mövcud durumuna (təbəçilik, maliyyə imkanları, fərqli qanunvericilik və s.) müvafiq olaraq hər bir metropoliten yerli xüsusiyyətlər nəzərə almaqla bu təlimatı yenidən işləyib, "Metro" Beynəlxalq Assosiasiyası ilə razılaşırsın.

YENİ KOMİSSİYANIN METRO TİKİNTİSİNDƏ ROLU

Ölkə başçısının sərəncamı ilə magistral boru kəmərlərinin, yüksək gərginlikli elektrik şəbəkələrinin, nəqliyyat infrastrukturu obyektlərinin və suların mühafizə zonalarında, neft və qaz yataqlarının işlənməsi üçün təsərrüfat subyektlərinin istifadəsində olan torpaq sahələrində inşa edilmiş yaşayış evləri və digər tikililərlə bağlı məsələlərin tənzimlənməsi məqsədilə komissiya yaradıldı. Quruma Prezidentin Administrasiyası-

nın rəhbəri Ramiz Mehdiyev başçılıq edəcək. Son illər metropolitendə başlamış inkişaf dövrünün ən böyük problemləri də əsasən, məhz bu istiqamətdə yaranır. Bu mənada sərəncam tam zamanında verilib. Çünki artıq yeraltı ictimai nəqliyyat tezliklə böyük infrastruktura çevrilərək, şəhərdaxili sərnişin xidməti sahəsində şəriksiz liderə çevriləcək. Ölkə başçısının 2011-ci il martın 18-də imzaladığı sərəncamla metropolitenin 20 illik inkişaf planı, konseptual sxemi təsdiqlənib. Bu müddətdə daha 53 stansiya inşa olunmalıdır. Layihələrin əhatə dairəsinə, coğrafiyasına nəzər salsaq, bu gün komissiyanın yaradılması metropolitenin də böyüyüb inkişaf etməsində həlledici faktorlardan birinə çevriləcək. Son 4 ildə inşa olunmuş stansiyalarla bağlı idarə rəhbərliyinin qarşılaşdığı və həll etməli olduğu məsələlər sırasında ən ağırlısı məhz tikinti obyektlərində məskunlaşmış fərdi mülkiyyətçilərlə və ailələrlə olub. Ən vacibi, bu məsələ ilə bağlı artıq hüquqi bazanın yaranması mümkünləşəcək.

"BİLGƏH" DAİMİ SU XƏTTİ İLƏ TƏMİN OLUNDU

Metropolitenin həm də profilaktik müalicə sanatoriyası olan Bilgəhdəki istirahət mərkəzinin normal fəaliyyətinin təmin olunmasında əhəmiyyətli rol oynayan ən vacib sosial məsələ su və qaz yanacağı ilə təminatdır. Hələ 2011-ci ildən Tağı Əhmədov bu məsələni gündəmə gətirib, aiddiy-



yatı olan şəxslər qarşısında konkret vəzifələr qoymuşdu. Çox keçmədi "Azərsu" Səhmdar Cəmiyyəti ilə danışıqlar da müsbət nəticə verdi. İlk əvvəl su mənbəyinin 3 km-ə qədər aralıda yerləşən ana xətdən çəkilməsi düşünülmürdü və layihələndirmə hazırlığı da görülmüşdü. Lakin sonradan optimal variant aşkar edildi, daha yaxın mənbənin olduğu məlum oldu və xəttin çəkilməsi üçün layihə işlərinə başladı. Boru xətti istirahət zonasına gətirildikdən sonra daxili xəttə qoşuldu.

İSTİFADƏ QAYDALARINI POZANLAR CƏRİMƏLƏNƏCƏK



Azərbaycan Respublikasının Milli Məclisinin rəsmi saytının (meclis.gov.az) məlumatına əsasən, iyunun 29-da Milli Məclisin növbədənəkar sessiyasının son iclasında İnzibati Xətlər Məcəlləsinə dair üç qanun layihəsinə baxıldı. Məcəllənin on ikinci fəslinə dəyişiklik edilərək nəqliyyatın hava, dəniz, çay, avtomobil və dəmir yolu sahələrində olduğu kimi, metropolitenə də mövcud qaydalar əleyhinə törədilən inzibati xətalara görə cərimələr tətbiq edilməsi vacib sayıldı.

"Azərbaycan Respublikasının İnzibati Xətlər Məcəlləsində dəyişikliklər edilməsi haqqında Azərbaycan Respublikasının Qanunu"nu ölkə başçısı da təsdiqləyib "Azərbaycan Respublikasının İnzibati Xətlər Məcəlləsində dəyişikliklər edilməsi haqqında" Azərbaycan Respublikasının 2012-ci il 29 iyun tarixli 404-IVQD nömrəli Qanununun tətbiqi barədə" Sərəncam imzalayaraq, onun işləmə mexanizmləri Nazirlər Kabinetinə məsələsini 3 ay ərzində həll etməyi tapşırırdı.

Qərara görə cərimələr belə təsnifatlandırılıb:

- *stansiyaların vestibüllərini, keçidlərini və platformalarını, habelə eskalatoru və vaqonların salonunu zibilləməyə və ya həmin obyektlərin üzərində hər hansı yazılar yazmağa, məhdudiyyət çəpərləri və giriş qadağan edən nişanlar quraşdırılmış yerlərdən stansiyaya daxil olmağa, zərurət olmadan "sərnişin-maşinist" rabitəsindən istifadə et-*

məyə görə - on manat;

- *eskalatorda sürəhinin üstünə əşya qoymağa, sürəhini çıxarmağa, zərurət olmadan "Stop" açarından istifadə etməyə görə - on beş manat;*

- *dəmir yoluna hər hansı əşya atmağa görə - otuz manat;*

- *stansiyaların vestibüllərində, keçidlərində və platformalarında, vaqonlarda siqaret çəkməyə, qatarın hərəkəti zamanı vaqonun qapılarını açmağa, stansiyalarda qapıların açılıb-bağlanmasına mane olmağa, qatarın yola düşməsinə ləngitməyə, özbaşına dəmir yoluna düşməyə, qatarın idarəetmə kabinəsinə, xidmət-texniki otaqlara, ventilyasiya şaxtası köşklərinə, tunellərə və metropolitenin işçiləri üçün nəzərdə tutulan çəpərlənmiş ərazilərə daxil olmağa, açıq oddan, pirotexniki qurğulardan (fişəng, partlayıcı və s.) istifadə etməyə görə - əlli manat;*

- *müvafiq icazə olmadan metropolitenin elektrik şəbəkəsinə elektrik işlədiciyə qoşulmağa görə - yetmiş manat;*

- *metropolitenin ventilyasiya şaxtası köşklərinə 25 metr-dən yaxın məsafədə hər hansı əşya yandırmağa görə - yüz manat məbləğində cərimə edilir.*

DİAQNOSTİKA SAHƏSİNDƏ YENİLİK

Təhlükəsizlik tədbirləri və sərnişinlərə xidmət səviyyəsinin yüksəldilməsi metropolitenin ən böyük vəzifələridir. Bu istiqamətdə həyata keçirilmiş irimiqyaslı layihələrdən biri artıq neçə illərdir fəaliyyət göstərən rels qaynaq sahəsidir. Bu səxdə hazırlanan uzun relslərin texniki-iqtisadi üstünlüklərini, xidmət mədəniyyətinin yüksəldilməsi sahəsindəki nailiyyətləri,



belə relslərin tətbiq olunduğu sahələrdə səs-küyün xeyli azalmasını sərnişinlər də hiss edirlər.

Rels-qaynaq sexində yeniliklərin son miqyası, nümunə diaqnostika sahəsində yeni mərhələ "Avikon-02" portativ aparatının tətbiqi ilə başlayıb. Rels-qaynaq sexi işə düşənə qədər yeraltı yollardakı relslərdə 2000-ə qədər qaynaq yeri var idi. Cari ilin birinci yarısında onların sayı 1500-ə düşüb və onlar hələ də nəzarət tələb edir. Mövcud təlimatlara görə, qaynaq yerləri 3 ildən bir yoxlanılmalıdır. Buna qədər istifadə olunan "Avikon-01 mp" və 11 avadanlıqlarının imkanları geniş deyildi. Həmin aparatlar yalnız rels yoxlaması üçün nəzərdə tutulub. Əksər hissələr, xüsusən vacib sahələr mexaniki qaydada əllə yoxlanılırdı. Yeni alınmış "Avikon-02" aparatı qaynaq olunmuş relsin qüsurunun yaranma vaxtı və səbəblərini araşdırmağa imkan verdi. Araşdırmalar nəticəsində xüsusi təlimat da əldə olundu və bu, həm qaynaq sahəsi, həm də yollarda yoxlamaların aparılmasına dair məsələlərin həll edilməsində əhəmiyyətli vasitəyə çevrildi. Mümkün qüsurların hər birinin təfsiri işin mahiyyətinə yaxınlaşmağa kömək etdi. Qarışıq vəziyyəti aydınlatmaq üçün "Avikon-02" portativ aparatında yenilik edilib. İndi "Avikon-02" avadanlığı vasitəsilə həm qaynaq sahəsində, həm də istismarda olan yollarda relslər yoxlanılaraq akt tərtib olunur. Bu məqsədlə xüsusi proqramdan istifadə olunur. Artıq metropolitenə bütün qaynaq qovşaqları bu metod və formadan istifadə olunmaqla yoxlanılır. Proqramlaşmaya insan müdaxiləsi qeyri-mümkündür. Müvafiq parametrlər proqrama daxil edilir. Burada metodun adından tutmuş, kökləmə, dərəcələr, vasitə və etalonlar, bir sözlə, 12 göstərici və yoxlama normativləri var. Operator seçdiyi üsul və proqrama daxil etdiyi yoxlama tələblərinə görə məsuliyyət daşıyır. O, lazım olan parametrləri daxil etdikdən sonra aparat qüsurlarını çıxarır və sənədi xidmətin 4 cavabdeh sahə rəhbəri imzalayır.

XƏTLƏRİ AYIRMAQ İSTƏYƏN DAHA BİR ŞİRKƏT

İki cari xətdə ən vacib məsələ onların bir-birindən ayrılmasıdır. Əvvəlki 3 layihəyə Fransanın "Buiq" şirkətinin təklifi də əlavə olundu. Təklifə əsasən işlər tunelqazma avadanlığı ilə aparılacaq. Bənzər layihəni şirkət Honqkonqda reallaşdırır. Honqkonqla Quanqdonq arasında dəmir yolunun 9 km-lik hissəsi hər birinin uzunluğu 3,5 km olan iki paralel bixətli dəmir yolu tunelindən ibarətdir. Ümumən Şanxay və Pekinə qədər uzanacaq bu yolun ən çətin məqamı onun müxtəlif dərinözlü obyektlər, o cümlədən metro xətləri ilə kəsişməsidir. Onlar burada 9 metr diametr üçün nəzərdə tutulmuş tunelqazma maşını quraşdıracaqlar. Şirkət avadanlıqlarının ekoloji cəhətdən təmiz və ətraf mühitlə təzad təşkil etmədiyini qeyd edir.



Maşınlardan biri ilə qazıntı işlərini aparacaq şirkətin Honqkonqda tətbiq olunan maşın üçün pres-revizində onun ətraf mühitə, üst tikililərə mane olmadığını, yerə təzyiq balansını üzərində qurulduğunu və daha az miqdarda tullantı çıxardığını qeyd edir. Yaşıl və Qırmızı xətlərin ayrılması üçün layihə təqdim etmiş "Buiq" "28 May" stansiyasının fəaliyyətinin cəmi 1 aya dayandırılacağını əsaslandırmağa çalışıb. Əsas prinsip tunelgenişləndirmə üsuludur. İşlər iki stansiya arasındakı keçiddə görülməli.

İLK DƏFƏ STANSİYA ALTINDAN TUNEL ÇƏKİLDİ

Bakı metrosunda ilk dəfə eyni müstəvidə kəsişməyən xətlər üçün tunel qazıldı. Bənövşəyi xəttin ilk iki stansiyasından - "Avtovağzal" və "Memar Əcəmi-2" stansiyalarından sonra tunellər Yaşıl xəttin altından keçməli idi. Buna görə də "Avtovağzal"dan "Memar Əcəmi-2" stansiyasına qədər olan 2 min metrlik tunelləri qazıb başa çatdırdığından "Herrenknext" və "Robbins" tunelqazma kompleksləri növbə ilə bu ərazini dəf etdilər. Dünyaya təcrübəsinə əsasən, bu hallarda təhlükəsizlik məsələlərini nəzərə alaraq, həmin sahədə qatarların hərəkəti dayandırılır. Avqustun 9-u axşam saat 10-dan 13-ü səhər saat 6-ya, daha sonra sentyabrın 6-da axşam saat 10-dan ayın 10-u səhər saat 6-ya qədər "20 Yanvar-Dərnəgül" sa-

həsinin fəaliyyəti dayandırıldı. Beləliklə, ölkə başçısının 2011-ci il martın 18-də imzaladığı "Bakı Metropoliteni Xətlərinin Konseptual İnkişaf Sxemi" və "Bakı Metropoliteninin 2011-2015-ci illərdə inkişafına dair Dövlət Proqramı"na uyğun olaraq, inşa olunan Bənövşəyi xəttin "Avtovağzal" və "Memar Əcəmi-2" stansiyaları arasındakı tunelləri artıq tam hazır vəziyyətə gətirildi.

"MEMAR ƏCƏMİ-2" - TAM FƏRQLİ ÜSLUB, İNŞAAT, DİZAYN VƏ SİSTEMLƏR STANSİYASI

Bakı metropolitenində tam yeni formasiyanın başlanğıcı olacaq Bənövşəyi xəttin ilk 5 stansiyası Azərbaycan Prezidenti İlham Əliyevin ötən ilki sərəncamına əsasən, yaxın 5 il ərzində istismara verilməlidir. Ölkə başçısı yeni xətlərdə tam fərqli standartların, müasir sistemlərin tətbiqi ilə bağlı göstəriş verib. Həmin yeniliklərin məğzi xəttin ikinci - "B-2" və ya "Memar Əcəmi-2" adı ilə tanınan stansiyasının təqdimat mərasimində də bir daha nümayiş etdirildi.

İki gün davam edən iclasa sədrlik edən idarə rəisinin müavini, Tikilən Bakı Metropoliteni Müdiriyyətinin rəisi Arif Rəsulov iclası açarkən, onun



səmərəli keçməsinə təmin etmək üçün hər bir sahənin mütəxəssislərinə müzakirələrdə fəal olmağı tövsiyə etdi. Metropolitenin perspektiv inkişaf konsepsiyasını hazırlamış konsorsiuma daxil olan "Systra" və "Saman" şirkətlərinin nümayəndələri təqdimata stansiyanın tikintisi ilə başladılar.

Burada "Diafraqma divarı" və ya "Qruntda divar" adlanan inşaat üsulu tətbiq olunacaq. Məsələnin əsas məqamı ərazinin mürəkkəb geoloji şəraiti ilə bağlıdır və bu da tikintiyə fərdi yanaşma tələb edir. Torpaq təbəqəsi qum, gil, əhəngdaşı və lilli gildən ibarətdir. Onu mürəkkəbləşdirən məqamlardan biri də ətrafda çoxsaylı yaşayış, sosial, iaşə və mədəniyyət obyektlərinin olmasıdır. Buna görə də layihəçilər burada "qruntda divar" və ya "diafraqma divarını" daha məqsədəuyğun sayır. Layihəçilər qazıntının xəndək üsulu ilə aparılmasındakı üstünlüklərdən söz açaraq qeyd edirlər ki, açıq üsulun tətbiqi ilə stansiyanın inşası üçün daxili genişlik yaradılır. Bu genişlik həm də stansiyanın görkəmində, habelə tavan quruluşunda, otaqlarda əksini tapacaq. Stansiyanın üzərində açıq şüşə panellər qoyulacaq və bununla da elektrik enerjisinə qənaət etməklə təbii işıqlandırmadan istifadə etməyə də şərait yaradacaq.

"Diafraqma divarı"nın açıq svay üsulundan daha iki fərqi də qeyd etmək olar. Birincisi, stansiyanın dərin özüldə yerləşməsidir. Dərinlik 59 metrə çatacaq, ümumən işlər 60-65 metr dərinlikdə aparılacaq. Bu üsul-

da istinad divarından əlavə köməkçi divar da olacaq. Platforma səviyyəsi və texniki otaqlardan savayı qalan bütün hissələrdə ondan istifadə olunacaq. Bunun da əsas səbəbi platformada PSD-nin (platforma arakəsmə qapıları - stansiya yolu ilə ayıran qoruyucu şüşə təbəqə) tətbiq olunmasıdır. Köməkçi divarların heç bir yükötürmə funksiyası olmayacaq. O, sadəcə, arakəsmədir və bəzi üstünlükləri var. Məsələn, divarlardakı bəzi su sızması elə istinad divarı hissəsində qalacaq. Həmin sızmalar xüsusi xətlər vasitəsilə kənarlaşdırılacaq. İkinci divarda qoyulacaq bacalardan istifadə etməklə divarlar arasında su axınıni tənzimləmək, qulluq göstərmək imkanı da olacaq. Burada drenaj sistemi də xüsusi kanallar vasitəsilə təbii şəkildə təmin olunacaq. Bütün stansiya sahəsində müəyyən edilmiş yüksəklikdə borularla suya axın istiqaməti veriləcək və platforma səviyyəsində cəmlənəcək. Axıntılar istiqamətləndiriləcək və xüsusi çəndə toplanaraq, stansiyadan kənarlaşdırılacaq.

Platfamanın eni 11 metrdən artıq olmayacaq. Ümumən yuxarıdan-aşağı prisipi ilə qazıntının üstünlükləri sırasında gil təbəqəyə görə ankerlərdən istifadə olunmaması, sıxlıq dərəcəsi, bir paneldən sonra digərinə keçilməsi, giriş-çıxışların müəyyən edilməsi, ən nəhayət və ən vacibi, işin konkret müəyyən olunmuş stansiya səviyyələri üzrə aparılmasıdır. "B-2" stansiyasında platformaaltı nəzərə alınmasa, cəmi 4 səviyyə olacaq.

Layihəçilər belə hesab edir ki, seçilmiş yer və iş şəraiti, təhlükəsizlik və sənişin rahatlığı yaratmaq, həmçinin stansiyanın işçilərinə kömək məqsədilə optimal həll yolları seçmək üçün kafi sayıla bilər. Burada eskalatorlar və əlillər, fiziki qüsurlular və ehtiyacı olanlar üçün liftlərin qoyulması da mümkündür. Stansiyanın 3 giriş-çıxış zolağı olacaq. Onlardan ikisi müstəqil, yəni yalnız stansiyanın özünündür. Digəri isə Yaşıl xəttin "Memar Əcəmi" stansiyasına keçid funksiyasını yerinə yetirəcək.

Platfamanın uzunluğu 145 metr olacaq. Ölkə başçısının tapşırığına uyğun olaraq, burada sənişinlərin maksimal rahatlığını təmin etmək üçün yeni xətlər 7 vaqonlu qatarlar üçün nəzərdə tutulacaq. İlk əvvəl yalnız 5 vaqondan istifadə olunacaq. Tələbatdan asılı olaraq, stansiyaların sayı və sənişin axını artdıqca, vaqonların sayı da 7-yə çatdırılacaq.

Memarlıq işləri platformaaltı və yerin üst təbəqəsinə apan keçid hissələr də nəzərə alınmaqla 6 səviyyə üçün tərtib olunub. Stansiya ərazisində 4 lift və 14 eskalator fəaliyyət göstərəcək.

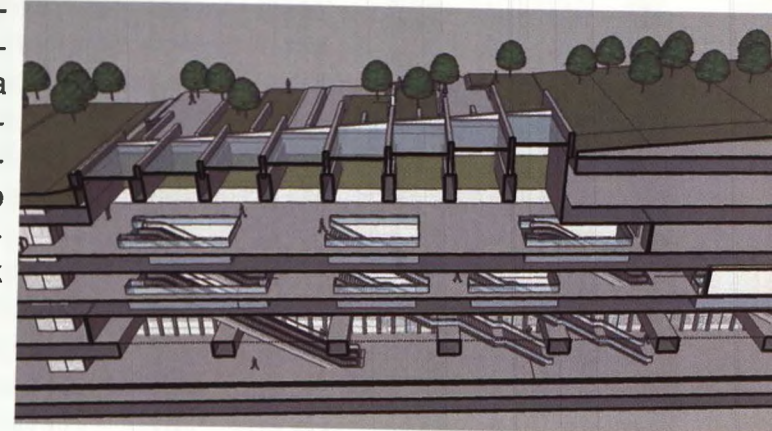
Dərinözlü olsa da, eskalatorlar adət etdiyimiz qaydada, birbaşa platforma səviyyəsinə enməyəcəklər. Sənişinlər iki mərhələdə eskalatorlardan istifadə edəcəklər.

İlk fərqli memarlıq üslubu stansiyanın üstəndən görünüşü ilə bağlı olacaq. Yuxarı hissənin tavanı şüşədən ibarət olacaq və gün işığı platforma

səviyyəsinə qədər düşəcək. Gündüzlər o təbii işıqlanma funksiyasını yerinə yetirməklə, gecə işıqlanma sistemi həm də ətraf ərazinin görünüşünə xüsusi estetik görkəm verəcək. Kassa zalının 3 əsas zonası olacaq. Sənişin sahəsi, turniket və kassa zalı və eskalator zonaları, bundan əlavə, vestibül səviyyəsində əsas texniki sahələrin - növbətçi, stansiya rəisinin, rabitə, elektrik, ventilyasiya, mühafizə otaqları yerləşəcək. Əvvəlki ənənələrdən fərqli, vestibüldə ictimai sanitariya qovşağı da olacaq.

Yuxarı qatdan gələn işıq şüalarını və yay mövsümündə istinin təsirini minimuma endirmək məqsədilə tavadan xüsusi jalüz örtük quraşdırılacaq.

Sonrakı səviyyə keçid tuneline apan dəhlizdir. Bu səviyyə də iclasda qısa müzakirəyə səbəb oldu. Əsas məsələ sənişinin bir stansiyadan digərinə keçidi ilə bağlı idi. Layihəçilər sənişinin hər hansısa gediş



haqqı ödəmədən keçidini təmin etmək məqsədilə bu səviyyədə hər hansısa turniket və kassa zalının olmayacağını qeyd etdilər. Daha bir səviyyə mezonin adlandırdığı 8 metr eni olacaq xüsusi dəhliz də yerləşdiriləcək. Onun təyinatı platforma səviyyəsinə eskalatorlardan gediş-gəlişi tənzimləmək və sənişinlərin pilləkənlərdən rahat istifadəsinə şərait yaratmaqdır. Bununla sənişinlər özlərini daha geniş məkanda hiss edəcəklər.

Platformanın üst hissəsinin stansiyaya giriş-çığışa qədər olan hissəsinin açıq olması genişlik effektini artıracaq. Platforma səviyyəsinə enişdə 2 eskalator, elə bir o qədər də lift və pilləkən qoyulacaq. Qeyd edək ki, hər səviyyədə olduğu kimi, burada da qəza pilləkənləri nəzərdə tutulub.

Platformaaltı səviyyədə kollektor, axar və çirkab sular üçün çən yerləşəcək.

Təklif olunan drenaj sistemi metropoliten rəhbərliyini tam razı salır. Hərəsində iki nasos olan 3 qurğu daim ən çətin vəziyyətlərdən də çıxış yolu tapmağa kömək edəcək. Qurğulardan biri ümumən ehtiyat avadanlığı sayıla bilər. Amma digər iki qurğunun da nasoslarından biri ehtiyat funksiyasını yerinə yetirəcək. Nasoslar suyun səviyyəsinə avtomatik reaksiya verəcək və çalışmağa başlayacaq. Digər nasosların işçi vəziyyətini də məhz suyun səviyyəsi özü müəyyən edəcək.

Bütün sistem mərkəzləşmiş SKADA sisteminə tabe olacaq. Lakin yerli idarəetmə də mümkündür.

Platformada nəzərdə tutulan PSD qapılarının əsas vəzifəsi sənişin təhlükəsizliyini təmin etmək, stansiya yoluna yıxılma hallarının qarşısını almaqdır. Digər yandan, bu lövhədən müxtəlif informasiyaları yayımlamaq, ondan reklam məqsədilə istifadə etmək də olar. Yol divarlarına əlavə xüsusi estetik görkəm vermək və sonradan ona qulluq etməyə də ehtiyac olmayacaq.

Burada həmçinin əlavə qəza qapıları da qoyulur. Əlahiddə hallarda ondan da istifadə olunur. Platformanın hər iki başında işçilərin istifadəsi üçün tunele eniş qapıları da qoyulur. PSD qatara maksimum yaxın olmalıdır. Qapıların açılmasını maşinin idarə etməsi üçün kabinə yaxınlığında PSD-yə xüsusi açar da qoyulur. Amma qapılar əsasən işarəvermə avadanlıqları vasitəsilə avtomatik idarə olunur. Bununla belə onu növbətçi otağından da idarə etmək mümkündür. Bir sözlə, qapılarla bağlı bir neçə mərhələli iş prinsipi hazırlanır. Qapılar 3-3,5 saniyə ərzində açılıb-bağlanır. Onlar açılmaq və ya bağlanmaq haqqında əmr aldıqdan 300 mikrosaniyə sonra işə düşür.

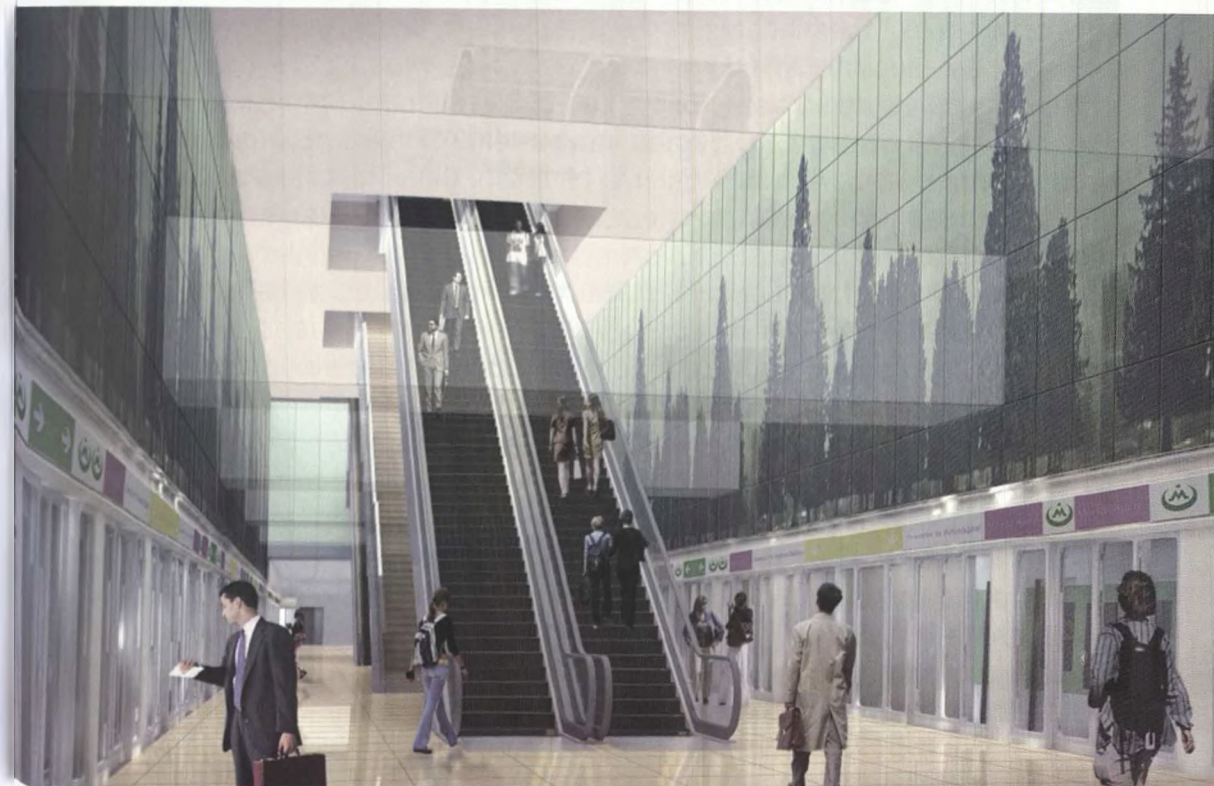
Ölkə başçısının tapşırığına əsasən, yeni xətlərimizin daha bir özəlliyi vaqonların kondisioner sistemi ilə təchiz edilməsi olacaq. Havalandırma məqsədilə 7 "Sirokko" ventilyatorunun və bir o qədər də kondisioner sis-

teminin quraşdırılması təklif olunur. Stansiya qapalı tipli olduğundan burada hər iki sistemin tətbiqi mümkündür.

Artıq havalandırma sistemi üçün lazım olan miqyaslar da hesablanıb və təqdim edilib. Yardımçı adlanan ən yuxarı hissədə 2 ventilyator və kondisioner avadanlığı təklif olunur. Bu iki avadanlığın hərəsindən biri kassa zalına, elə bir o qədər də stansiyalararası keçid tunellərinə və mezonin səviyyəsinə yerləşdiriləcək.

Yeni xətlərdə SKADA (dispetçer idarəetməsi və məlumat toplanması) sistemi tətbiq olunacaq. Bu sistem özlüyündə proqram paketidir. O, real zamana söykənən fəaliyyətin təmin və təchiz olunmasından ibarətdir. Burada məlumatın toplanması, ötürülməsi, təhlil edilməsi, arxivləşdirilməsi, müxtəlif səviyyələrdə əks olunması, idarəetmə və monitoring daxildir. Nəqliyyat sistemində onun əsas vəzifəsi dispetçer idarəetməsinin maksimal həddinin təşkilidir. O, şəbəkə və lokal şəkildə iş sistemini təmin edə bilir.

Layihəçilərin fikrinə görə, stansiyada yanğın təhlükəsizliyi optimal həllini tapıb. Layihəçilər yanğın əleyhinə sistemləri əsasən hər səviyyədə zona prinsipi ilə düzəcəklər. Zonaları bir-birindən yanğın pərdəsi prinsipi ilə ayıracaqlar. Kassa zalı şərti olaraq, 4 zonaya bölünüb. Birinci yanğın pərdəsinin bir-birindən ayırdığı iki zonadan birində, məsələn, "A" bölmə-



sində yanğın baş verərsə, buraya hava "B" zonasından veriləcək. Eyni proses pərdənin o biri hissəsində də cərəyan edəcək, yəni "B"-də yanğın zamanı hava "A"-dan ötürüləcək. Stansiyalararası keçid tunelində iki zona və onların arasında 1 yanğın örtüyü olacaq. Platforma səviyyəsinə xüsusi yanaşılır. Burada hər zonanı bir-birindən yanğın pərdəsi ayıracaq.

Hər zonada istifadə olunmuş və ötürüləcək havanın miqdarı da hesablanıb və sistemlər buna uyğun quraşdırılacaq. Qeyd edək ki, yanğın zamanı tüstüdən müdafiə zonası hər min kv.m., təxliyyə məsafəsi hər 60 metr üçün müəyyən edilir.

Yanğını söndürmək üçün tələb olunan su ümumi şəhər xəttinə qoşulmuş suötürücülərlə və stansiyadan kənar qoyulmuş hidrantla veriləcək. Həm ötürücü, həm də daxili hidrantların həcmi, ölçüləri, eyni zamanda suötürücü sistemlərin hər biri alternativ ehtiyat sistemi ilə də təchiz olunub. Təzyiq əldə etmək üçün iki əsas və bir ehtiyat nasosdan istifadə olunacaq.

Stansiyada iki cür detektor tətbiq ediləcək. Biri yanğın (istilik) əleyhinə differensial, digəri isə tüstüyə reaksiya verən fotoelektron indikatorudur. Hər hansı bir indikator işə düşərkən məlumat dərhal idarəetmə mərkəzi və nəzarət bölməsinə ötürüləcək. Hər səviyyə üçün sahənin funksionallığı da nəzərə alınmaqla detektorların sayı müəyyən olunur. Bütün səviyyələrdə hər iki tip detektor elə yerləşdirilir ki, hər tərəfi tam əhatə etsin. Ən üst səviyyədə 92, vestibül hissə, keçid tuneli və platformanın hərəsinə 345 sprinkler (suçiləyicilər) qoyulacaq.

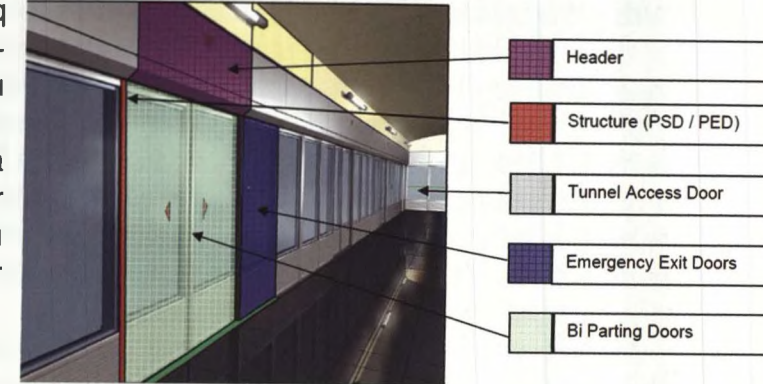
Stansiyada quraşdırılacaq 4 liftin heç birinin, ümumi prinsiplərə əsasən, maşın zalı olmayacaq. Burada yanğın təhlükəsizliyi, havalandırma, qəza işıqlanması, daxili rabitə sistemi, bir sözlə, müasir lift sisteminin bütün elementləri nəzərə alınır. Onun idarə olunması və yanğın halında fəaliyyətinin dayandırılması SKADA sistemi ilə yerinə yetiriləcək. Dəqiqəyə 60 metr məsafə qət edəcək qurğu 1000 kq və ya 15 nəfər üçün nəzərdə tutulub.

20 illik plana uyğun olaraq, Bənövşəyi xətdə 12 qapalı tipli stansiya olacaq. Onların hər biri giriş və çıxış turniketləri, avtomat gediş kartı satan, kartdolduran, informasiya terminalları, kassa aparatları ilə təmin ediləcək. Bilet satışı ilə əlaqədar bank sistemləri ilə birbaşa əlaqə yaradılacaq. Bu işə plastik kartlardan da istifadə olunmasına şərait yaradacaq. Turniketlərdən girişdə 1 dəqiqəyə 25, çıxışda isə həmin müddət ərzində 40 sərnəşin keçə bilər. Stansiyalarda turniketlər əvvəlcədən hesablanmış sərnəşin sıxlığına uyğun olaraq qoyulacaq. Sifariş üzrə çalışanlar artıq orta sərnəşin sıxlığını və hər stansiyada turniketlərin sayını da müəyyənləşdiriblər. Gur saatlar üçün ən sıx stansiyalardan olacaq "Avtovağzal"da 17, Heydər Əliyev İdman-Konsert Kompleksinin yaxınlı-

ğında inşa olunacaq "B-4"də 16 giriş turniketinin qoyulması planlaşdırılır.

Elektrik təchizatında da prinsiplial yeniliklər təklif olunur. Artıq bu məqsədlə müvafiq yer də əldə olunub. Konsorsiumun nümayəndələri xətdə 35 kV-luq

yarımstansiyadan istifadə olunmasını təklif edirlər. Elektrik təchizatı mərkəzləri, əsasən, 3 hissəyə bölünür: paylayıcı, dartı və qidalanma-ışıqlanma (azaldıcı). Şəhər elektrik şəbəkəsindən gələn xətlərin ümumi mərkəzi üçün "B-3" (Ceyhun Səlimov küçəsi) yaxınlığında xəttin bu hissəsi üçün ötürücü-paylayıcı yarımstansiya inşa olunacaq. Buradan dartı və azaldıcı mərkəzlərə enerji paylanacaq. Bütün sistemlər sığorta məqsədli qidalanma mənbəyi ilə təmin olunub. Xəttin biri sıradan çıxarsa, digəri dərhal işə düşəcək. Azaldıcı yarımstansiya 4 vəzifəni yerinə yetirir: işıqlanma sistemi, nəzarət, təchizat və yerləbirləşdirmə. Sistem -5 və +40 dərəcə hərərət şəraitində çalışmaq iqtidarındadır. Rütubət 95 faizə qədər çata bilər. Ümumi şəbəkədən enerji kəsildiyi halda yarımstansiya 1 saat ərzində stansiyanı elektriklə təchiz edə biləcək.



BAKININ ƏSAS İNFRASTRUKTUR LAYİHƏLƏRİNDƏN BİRİ

Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyev sentyabrın 19-da Fransaya işgüzar səfəri çərçivəsində Parisdə Fransa Sahibkarlar Təşkilatına - MEDEF-ə üzv olan iş adamları ilə görüşüb. Dövlətimizin başçısını "MEDEF International"ın rəhbəri Jan Bürel qarşılayıb. Dövlətimizin başçısı görüşdə çıxış etdikdən sonra suallara cavablandırılıb. "MEDEF International"ın Kristian MONS sual-cavab sessiyasını aparıb. Azərbaycan Prezidenti bir neçə aydır Bakı Metropoliteni ilə maraqlanan, mövcud xətlərin bir-birindən ayrılması ilə bağlı layihə təqdim etmiş "Buiq" şirkətinin təmsilçisinin sualını cavablandırılıb.

Kristian MONS: "Bouygues Travaux Publics" şirkətindən cənab Kristian Qazen.

Kristian QAZEN: Cənab Prezident, mən "Bouygues Travaux Publics" şirkətinin tikinti bölməsini təmsil edirəm. Biz müxtəlif növ binaların, eləcə də infrastruktur, dəmir yolu və mülki obyektlərin tikintisi ilə məşğul

oluruq. Biz xüsusilə Bakı metrosunun inkişafı ilə maraqlanıyıq. Yerli şirkət olan "Akkord" ilə əməkdaşlıq edirik. Hazırda metronun mavi xətti üzərində çalışırıq. Həmçinin demək istərdim ki, Fransada bizim daha iri tərəfdaşımız və hərdən rəqibimiz olan şirkət vardır. Biz Azərbaycanda həmin bu şirkətlə, yerli şirkətlərin də daxil olacağı fransız qrupu yaratmağı qərara almışıq. Xatırladım ki, bizim şirkətin Misirin paytaxtı Qahirədə metro tikintisində 30 illik bir uğuru var və hazırda bir sıra digər layihələrdə də iştirak edirik. Sualım belədir: Bakı metrosunun, xüsusilə mavi xətin gələcəyi haqqında nə deyə bilərsiniz?

Prezident İlham ƏLİYEV: Təşəkkür edirəm. Bizim Bakı metrosu üçün böyük inkişaf planımız vardır. Bir müddət öncə mənim sədrliyim ilə məsələ ilə bağlı böyük konfrans keçirdik və Bakı metrosunun inkişafı üzrə Dövlət Proqramı qəbul edildi. Hələlik bizim, daha dəqiq desək, hazırda 23 metro stansiyamız vardır. Onların əksəriyyəti sovet dövründə tikilib. Amma son bir neçə ildə biz hər il bir yeni metro stansiyası açırıq. Amma planlar daha genişdir.

Metronun böyük inkişaf planı 2030-cu ilə qədər əlavə 50 stansiyanın tikintisini nəzərdə tutur. Bu, o deməkdir ki, biz çox işləməli olacağıq və bizə yaxşı tərəfdaşlar lazım olacaqdır. Yeri gəlmişkən, Fransanın "SYSTRA" şirkəti Bakı metrosunun böyük inkişaf planı üzərində işləyir. Bu layihə bütövlüklə dövlət tərəfindən, dövlət büdcəsi hesabına maliyyələşdiriləcəkdir. Hər il biz bu məqsədlə əsaslı maliyyə vəsaiti ayırırıq. Yəgənə məsələ onunla bağlıdır ki, bizə yaxşı podratçılar lazımdır. Bizim öz şirkətimiz var ki, hələlik Azərbaycan üçün metro tikir və onlar işi yüngülləşdirən yeni qazma qurğusu alıblar. Amma işin miqyasını, sürətini və 2030-cu ilə qədər çatmalı olduğumuz məqsədi nəzərə alaraq, bizim beynəlxalq podratçı şirkətlərə ehtiyacımız olacaqdır. Mən şadam ki, siz yerli şirkətlərlə birgə işləməyi planlaşdırırsınız, bu da bizim üçün çox vacibdir. Çünki biz, eyni zamanda, iqtisadi transformasiya prosesində xarici şirkətlərlə işləyirik və yerli şirkətlərimizin də beynəlxalq şirkətlərə çevrilməsini istəyirik. "Bouygues Travaux Publics" kimi şirkətlə işləmək yerli şirkətlər üçün yaxşı təcrübə və peşəkar fəaliyyətlərində yaxşı tarixçə olacaqdır. Əgər bir gün onlar Azərbaycandan kənarında işləmək qərarına gəlsələr, onlar "Bouygues Travaux Publics"lə birgə layihə həyata keçirdiklərini tarixçələrində göstərə bilərlər. Mən bu yanaşmanı bütövlüklə dəstəkləyirəm və sizə uğurlar arzulayıram. Metroda görülməli işlər çox olacaqdır. Bu, Bakıda yaxın illərdə həyata keçiriləcək ən əsas infrastruktur layihələrindən biri olacaqdır. Təşəkkürlər.

Kristian MONS: Cavabınız üçün təşəkkür edirik, cənab Prezident. "Vinci Construction" şirkətindən olan cənab Bonno Sizin şərhinizə bəzi şeylər əlavə etmək istəyir.

"Vinci Construction" şirkətinin sədri və icraçı direktoru Alen BONNO: Sabahınız xeyir, cənab Prezident. Mən metro layihəsi haqda indicə eşitdim. Mən Dünya Tunel Konqresində iştirak etmək üçün Bakıya gəlmişdim. Metro sahəsində çalışan bir çox insanlarla, xüsusilə Bakı Metropoliteninin rəisi ilə görüşdüm. Mən cənab Qazenin dediklərini təsdiqləmək istərdim. Yəni, əgər Siz razısınızsızsa, yaxşı bir fransız tikinti qrupu yeni metro xətlərinin tikintisində maraqlı ola bilərdi və biz bu barədə çox danışımışıq. Bizim üçün vacib olan məsələ yaxşı razılıq əldə etməkdir və düşünürəm ki, biz yerli şirkətlərlə, yaxşı təcrübəsi olan Azərbaycan şirkətləri ilə birgə işləməliyik. Qeyd etdiyiniz kimi, Azərbaycanda uzun metro xətləri artıq var və biz onların müasirləşdirilməsində və digər layihələrdə Sizə kömək etməyə hazırıq. Təşəkkür edirəm.

YENİ RADİOSTANSİYALAR

Hərəketin təşkili və təhlükəsizliyinin artırılmasında qatar heyəti ilə dispetçer rabitəsinin keyfiyyəti az əhəmiyyətli amil deyil. Nəqliyyat tarixində keyfiyyətsiz rabitə səbəbindən dəqiq informasiya ötürmək imkanının olmamasına görə xoşagəlməz hallar çoxdur. Buna görə də artıq 45 ildir işləyən köhnə qatar rabitəsinə yeniləşdirmək, daha müasir radio stansiyalardan istifadə etmək bir zərurətə çevrildi və yeni "Arion RS-6" radiostansiyaları alınaraq quraşdırıldı. Bununla da qatar sürücülərimiz artıq bütün yol sahələrində keyfiyyətli və operativ rabitə ilə təmin olundu.

ƏNDAZƏYƏ NƏZARƏT QURĞUSU SVETOFORA QOŞULUR

Əndazəyə nəzarət qurğusu qatarın alt əndazəsinin pozulmasına nəzarət edir. Bunu belə başa düşmək lazımdır ki, vaqonun altından açılan hər hansı bir hissə vaqonla yol arasındakı məsafədə yad cismə çevrilir. Belə qatarın hərəketinin qarşısı alınmazsa, yolda bir sıra xətəlar törənə bilər. Onu da qeyd etmək lazımdır ki, alt əndazə ölçülərinin pozulması halları dəmir yolunda o qədər də nadir hadisə sayılmır. Buna görə də qabaqalıcı tədbir kimi metropoliten rəhbərliyi bu tədbirlərə əl atdı. Onun iş prinsipinə görə xəttin mərkəzləşmə məntəqəsinin növbətçisinin lövhəsinə müvafiq siqnal daxil olur və növbətçi "Nərimanov" stansiyasının çıxış svetoforunu bağlamaqla, qatarın xəttə buraxılmasına icazə verməyərək onu geri qaytarır. İndi belə bir hadisə baş verərsə, stansiyadan çıxış svetoforu avtomatik olaraq bağlanaraq, nasaz qatarın sonrakı hərəketinin qarşısını alacaq.

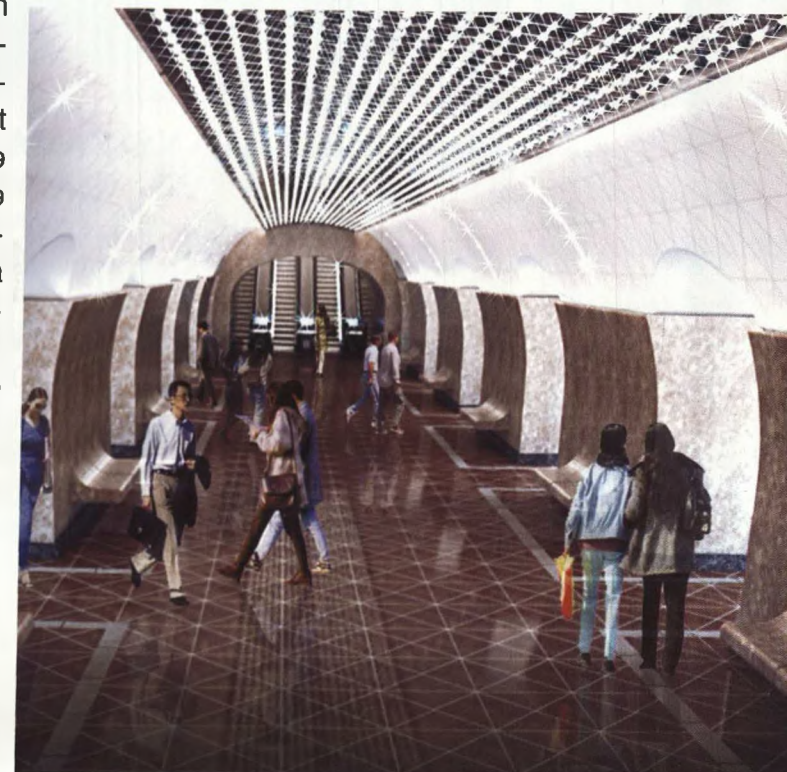
METROPOLİTEN İDMANÇILARI MDB-DƏ ÜÇÜNCÜDÜR

Sentyabrın 12-dən 15-nə qədər Rusiyanın Sankt-Peterburq şəhərində Müstəqil Dövlətlər Birliyi metropolitenlərinin ənənəvi 6-cı spartakiadasında Bakı metropoliteninin 21 nəfərdən ibarət komandası da iştirak etdi. Komandanın formalaşması hələ may ayında ümummilli lider Heydər Əliyevin ad günü münasibətilə keçirilən spartakiadadan başlamışdı. Həmin vaxt heyətə 40-a qədər metropolitençi cəlb edilmişdi. Ən yaxşılar bu heyətdən seçildi və iyul ayının axırlarından birbaşa hazırlıq başladı. Kollektiv ümumi hesabda Moskva və Sankt-Peterburq kollektivlərindən sonra 3-cü yerə çıxdı. Komanda növlərində daha çox oyun şərtlərinə dəyişikliklərin edilməsi idmançıların optimal nəticə göstərməsinə əsas maneə oldu. Bu səbəbdən kollektiv voleybol və mini-futbol yarışlarında 5-ci yerlə kifayətləndi. Əvəzində həvəskar idmançılar dama və şahmat yarışlarında fərqlənərək, 1-ci yerləri tutdular. 5 idman növündə təmsil olunan metropolitençilərdən stolüstü tennisçilər də 5-ci yerə çıxdılar.



"28 MAY" STANSİYANIN YENİDƏNQURMA LAYİHƏSİ

2012-ci ildə Bakı metropoliteninin simasını dəyişəcək daha bir stansiyanın layihəsi təsdiq olundu. "28 May" stansiyası üzrə 10-a yaxın layihə arasında optimal variant seçilib. Layihə müəllifi olan Bakı Dövlət Layihə İnstitutu ilə müvafiq müqavilə də imzalanıb. Sonra yenidənqurma işləri üçün ən optimal vaxt seçiləcək. Bu məqsədlə 2012-ci il ərzində iş qrafiki tərtib olunacaq. Bu zaman stansiyanın fəaliyyətinin dayandırılması ilə bağlı məsələyə də aydınlıq getiriləcək.





DAHA BİR STANSİYADA YENİ ESKALATORLAR

"28 May" stansiyasının eskalatorları dəyişdirilərək sentyabrın 15-də sənişinlərin istifadəsinə verildi. Eskalatorların dəyişdirilməsi 2011-ci il martın 18-də Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyevin təsdiq etdiyi dövlət proqramına uyğun yerinə yetirildi. Dövlət proqramından irəli gələn tələblərə uyğun olaraq, Nazirlər Kabineti bu il fevralın 6-da stansiyada sökülməli olan 3 eskalatorun əvəzinə, "İçərişəhər"də olduğu kimi, Almaniyanın "Tüysen Krupp" şirkətinin "Viktoriya" FT 735 tipli 4 ədəd eskalatorunun quraşdırılması haqqında sərəncam vermişdi. May ayında eskalatorların sökülməsi və yenisinin quraşdırılması ilə bağlı idarə rəisi Tağı Əhmədov da müvafiq əmr verərək, bu məsələdə iştirakı olacaq xidmətlərin vəzifə, səlahiyyət və iş öhdəliklərini müəyyən etmişdi. LT-3 tipli eskalatorların söküntüsünü metropoliten öz mütəxəssisləri və işçi qüvvəsi hesabına apardı. Demontaj zamanı baş valların çıxarılması üçün birləşmiş emalatxanalarda xüsusi layihə əsasında hazırlanmış qur-

ğudan istifadə olundu. Eskalatorların demontajından dərhal sonra tunel qurğuları xidməti burada beton pillələri və digər tikililəri sökərək, sahəni yeni avadanlığın quraşdırılması üçün lazımı norma həddinə çatdırıb, həmçinin digər təmir-bərpa işlərini yerinə yetirdi. Yeni avadanlıqları Türkiyənin "MİK-EL Elektronik San." şirkəti quraşdırdı və onlara metropolitenin artıq bu sahədə təcrübəsi olan mütəxəssisləri və işçi qüvvəsi kömək etdi. Eskalatorların quraşdırıldığı müddətdə sənişinlər "28 May" stansiyasının ikinci girişi (Salatın Əsgərova küçəsi) və "Cəfər Cabbarlı" keçid stansiyasından istifadə etdilər. Yeni eskalatorlardan ikisinin eni 80 sm, digər ikisinin isə 1, qalxma hündürlüyü 25 metrdir. Eskalatorun sürəti 0,65 m/saniyədir. Sənişin axını nəzərə alınaraq, giriş zonasının keçid məntəqəsində 10 turniket qoyuldu. Eskalatorların quraşdırılması dövründə stansiyada metropolitenin yanğından hərbişdirilmiş mühafizə şöbəsinin, eləcə də Fövqəladə Hallar Nazirliyinin Dövlət Yanğın Nəzarəti Xidmətinin müvafiq bölməsinin iştirakı və nəzarəti ilə yanğın təhlükəsizliyi avadanlıqları və siqnalizasiya sistemi də yeniləndi.

SON DÖRD İLİN QIYMƏTİ

2012-ci il metropolitendə həm də həmkarlar təşkilatlarının hesabat-seçki iclasları ilə yadda qaldı. Hərəkət xidməti ilə başlayan hesabat-seçki kampaniyası 2008-ci ildən bu yana olan dövrdə hər bir sahədə sosial yönümlü işlərə yekun vurdu, çatışmazlıqlar aşkarlandı, yeni vəzifələr müəyyən olundu. Bütün xidmətlərdə əvvəlki sədrələrə yekdilliklə yenidən etimad göstərilməsi onların işinin səmərəli keçdiyinin əyani göstəricisidir. Builki iclaslarda ümumi qərara əsasən, birləşmiş emalatxanaların müstəqil fəaliyyət göstərən həmkarlar ittifaqı elektrik təchizatı ilə birləşdirildi. Bu işə təşkilatın daha səmərəli fəaliyyəti baxımından əhəmiyyətli yenilikdir.

Sentyabrın 26-da Metropoliten İşçiləri Həmkarlar İttifaqı Birliyinin (MİHİB) 3-cü he-





sabat seçki konfransı keçirildi. Tədbirdə Azərbaycan Həmkarlar İttifaqları Konfederasiyasının rəhbəri, millət vəkili Səttar Mehbalıyev və komitə üzvləri iştirak etdilər. 58 nümayəndədən yalnız biri üzrlü səbəblərdən iştirak etmədiyi konfransda MİHİB sədri Etibar Mirzəyev ölkənin, paytaxtın sosial-iqtisadi inkişaf layihələri, ardınca yol-nəqliyyat infrastrukturunu haqqında fikir bildirdi. Nitqinin Bakı

metropoliteninin həyatından bəhs edən hissəsində o, rəhbərliklə münasibətlərin bütün digər müəssisə və şirkətlərə nümunə ola biləcəyini, eyni zamanda, elə rəhbərliyin, ələlxüsus da Tağı Əhmədovun işçilərin sosial rifahı, gündəlik həyat və məişət qayğılarını daim diqqət mərkəzində saxlayaraq, bu məsələyə həssaslıqla yanaşdığını, eləcə də kollektiv müqavilələrdə və digər sosial yönlü addımlarda məhz zəhmətkeş kollektivinin maraqlarını hər şeydən önə çəkməsini qürurla dilə gətirdi. 2008-ci ildən bu yana işçilərin əməkhaqlarının 5 dəfə artırıldığını və bu gün orta hesabla 536 manat təşkil etdiyini dedi. O, əməyin təşkili və mühafizəsi, təhlükəsizlik texnikası ilə bağlı görülən işlərin məzmun və mahiyyəti barədə məlumatları səsləndirdi. İşçilərin sosial rifahı naminə atılan addımları bir-bir sadalayan E.Mir-



zəyev metropolitenin Bilgəh qəsəbəsindəki sanatoriya-profilaktoriyası və istirahət mərkəzinin fəaliyyəti və burada işçilərə yaradılan şəraitdən də bəhs etdi. Metropoliten nadir təşkilatlarıdır ki, özünün sanatoriyasını nəinki qoruyub saxlaya bilib, hətta onu hər il sürətlə inkişaf etdirir. Bu mənada sanatoriya ərazisinə daimi su xəttinin çəkilməsi, çirkab sularının təmizlənmə qurğusunun qoyulması, hər il yəni qurularaq istifadəyə verilən kotteclərin metropolitençilərin mədəni istirahətinin təşkilində əhəmiyyətli rolunu qeyd etdi.

Əmək şəraitinin yaxşılaşdırılması, kadrların yetişdirilməsi və ixtisasının artırılması istiqamətində əhəmiyyətli tədbirləri də sadalayan MİHİB sədri bu mənada metropolitenin maddi-texniki bazasının gücləndirilməsinin də rolunu vurğuladı. Ölkə başçısının 2011-ci il martın 18-də təsdiq etdiyi xətlərin perspektiv sxemi və Dövlət Proqramı Bakı metrosunun yaxın 20 il ərzində simasının tamamilə dəyişəcəyini və bunun da metropolitençilərin sosial rifahında əhəmiyyətli rol oynayacağını bildirdi. Bütün bunlar Bakı Metropoliteninə dövlətin verdiyi önəmin bariz göstəricisidir.

Etibar Mirzəyev qeyd etdi ki, idarə rəhbərliyinin iradəsinin gücü sayəsində bu gün metropolitençilər istirahət ocaqları və sanatoriyalarda pulsuz dincəlirlər.

Metropoliten rəisi Tağı Əhmədov çıxışında dövlətin metronun inkişafına ayırdığı diqqətdən söz açaraq, yeraltı ictimai nəqliyyatın inkişafına vaxtilə Heydər Əliyevin xüsusi diqqət ayırdığını və bu gün isə onun ənənələrini layiqincə davam etdirən İlham Əliyevin bu sahəyə qayğı və diqqətini nümunələrlə qeyd etdi. Tağı Əhmədov çıxışında daha çox sosial məsələləri qabardaraq, qeyd etdi ki, bu gün metropoliten kadr hazırlığına xüsusi diqqət yetirir. Çünki inkişaf edən metropolitendə qabaqcıl texnologiyalar ilə birlikdə yeni standartlar tətbiq olunur. Bu isə kadr hazırlığına da yüksək meyarlar gətirir. Lakin bu gün ölkə təhsilinin səviyyəsi həmin kadrların hazırlığının təkmilləşdirilməsi üçün əlavə güc və vəsait sərf edilməsini tələb edir. O, həmkarlar təşkilatından bu kimi məsələlərdə kömək etməyi xahiş etdi. Çünki metropolitenin yeni və güc-







lü nəslə ehtiyacı var. Yeni inkişaf planı isə bu tələbatı birə-beş artıracaq. Metropoliten rəisi, həmçinin xüsusi ağır şəraitdə çalışanların təsnifatında buraxılan səhvlərdən söz açdı. Buna nümunə kimi, o, tunel fəhləsi, tunel baxıcısının vaxtilə 55, maşinistin isə 57 yaşda təqaüdə çıxmasına rəğmən indiki təsnifatda bu nəzərə alınmayıb. AHİK-in fəaliyyətini yüksək qiymətləndirən Tağı Əhmədov Bilgəhdəki sanatoriyanın fəaliyyətinin 6 aydan 9-12 ay müddətinə qədər qaldırılmasını da təklif etdi.

Səttar Mehbalıyev çıxışında dövlətin metropolitenə diqqət və qayğısından danışaraq, yeraltı yollarımızın işçilərinin bu münasibətə qarşılıq verərək, öz işində məsuliyyətli olmasının vacibliyini qeyd etdi. Tağı Əhmədovun sözlərinə qüvvət verərək, o, xüsusi vurğuladı ki, hər gün 650 minə yaxın insanı daşımaq və onun hər bir hərəkətinə cavabdeh olmaq şərəfli işdir. Çünki bununla metropolitençilər həm də bir vətənpərvərlik mövqeyi nümayiş etdirmiş olurlar. O, metropolitendə işçilərin sosial rifahının səviyyəsi, əməkhaqlarının artırılması, ideal kollektiv əmək müqaviləsi, yaradılmış şərait və əməyin, eləcə də işçilərin mədəni istirahətinin təşkilini, ələlxüsus da idarə rəhbəri Tağı Əhmədovun bu məsələlərə həssaslıqla yanaşmasının nümunəvi olduğunu və bununla qürur duyduğunu dilə gətirdi. "Tağı Əhmədov bu vəzifəyə fəhləlikdən pillə-pillə yüksəlib" deyən S.Mehbalıyev onun işə belə münasibətinin əsassız olmadığını dedi və fikrini bir neçə faktla əsaslandırdı.

İclas hesabat dövründə MİHİB-in fəaliyyətini qənaətbəxş saydı, təftiş komissiyasının hesabatını təsdiq etdi. E.Mirzəyev yeni müddətə sədr seçildi. Konfrans təkliflər əsasında məclis üzvlərinin siyahısını təsdiqlədi.

YERALTI İNFRASTRUKTURUN PERSPEKTİV VƏ PROBLEMLƏRİ

Sentyabrın 10-u və 11-də "Şəhərlərdə tunel və yeraltı infrastruktur" beynəlxalq konqres-sərgisi keçirildi. Tədbir 2011-ci ildən Ümumdünya Tunel Assosiasiyasının üzvü və regionda bu istiqamətin yeganə təmsilçisi olan Azərbaycan Tunelçilər Birliyinin təşəbbüsü ilə təşkil olunmuşdu. Tədbirdə Bakı metropoliteninin rəis müavini, Tikilən Bakı Metropoliteni Müdiriyyətinin rəisi Arif Rəsulov növbəti 20 ildə Bakı metrosunun inkişaf layihəsi barədə geniş məruzə ilə çıxış etdi. Məruzəçi Bakıda avtomobillərin yaratdığı tıxacların fonunda əhalinin rahat və sürətlə daşınmasına nail olan Bakı metropoliteninin hal-hazırda yüksək tempə inkişaf edən və əhali tərəfindən daha çox istifadə edilən əsas ictimai nəqliyyat vasitəsinə çevrildiyini vurğuladı. Bu baxımdan kütləvi sərnişin daşınmasında metropolitenin alternativini yoxdur. Paytaxt üzrə sərnişindəşımının 30 faizi yeraltı nəqliyyatın payına düşür.

Konfransın ikinci günün çıxışları sırasında "Bakı metropoliteninin Bənovşəyi xəttində "Memar Əcəmi" stansiyasının layihələşdirilməsində problemlər" mövzusu da yer aldı.





**METROPOLİTEN
RƏİSİNİN
MƏTBUATDA ÇIXIŞLARI**



MİSİLSİZ XİDMƏTLƏR

Ulu öndər Heydər Əliyevin Azərbaycan Kommunist Partiyasının birinci katibi vəzifəsində siyasi fəaliyyətə başlamasının 30 illiyi münasibəti ilə Bakı metropoliteninin rəisi Tağı Əhmədovun "Respublika" qəzetinə müsahibəsi:

Səyyad Ağbabalı: - *İctimaiyyət arasında belə bir fikir var ki, Azərbaycanda Hacı Zeynalabdin Tağıyevin və Heydər Əliyevin tikdirdikləri olmasa, gözə dəyəcək elə bir şey qalmaz. Belə fikrə münasibətiniz.*

Tağı Əhmədov: - Bu fikirlə razılaşmamaq çətindir. Bakıda Sovet hökuməti qurulana qədər şəhərin memarlıq simasını əsasən Zeynalabdin Tağıyevin və Bakının digər milyonçularının tikdirdiyi binalar müəyyənləşdirirdi. Nikolay vaxtında "Nikolay", kommunistlərin dövründə "Kommunist" adlanan indiki "İstiqlaliyyət" küçəsinin simasına sovet dövrünün 50 ili ərzində edilən kiçik dəyişikliyi bizim "Bakı Soveti" stansiyasının yerüstü vestibülü gətirib. Altmışın illərin sonuna qədər Sovet hökuməti burada bir bina belə tikmədi. Yalnız yetmişinci illərdə bu küçənin cənub hissəsində yeni binalar ucaldıldı, indiki Prezident Aparatının binası tikil-

di. Amma onu da unutmaq olmaz ki, həmin əlli il ərzində kommunistlərin belə geniş tikinti işləri ilə məşğul olmağa imkanları da yox idi. İnqilabın və vətəndaş müharibəsinin dağıntılarının aradan qaldırılması axıra qədər başa çatmamış İkinci Dünya müharibəsi alovlandı. Bu müharibənin yaraqlarının aradan qaldırılmasına da 10-15 il vaxt lazım idi. Yalnız yetmişinci illərdə ölkədə iqtisadi inkişaf daha yüksək mərhələyə qədəm qoyduqda, şəhərlərdə irihəcmli tikinti işləri aparmağa imkan yarandı. O vaxt respublikaya Heydər Əliyev başçılıq edirdi və bu imkandan Azərbaycan üçün maksimum istifadə edə bildi. Söhbət əgər şəhər tikintisindən gedirsə, o illərdə Bakıda saysız-hesabsız inzibati və sosial obyektlər ucaldıldı. "Respublika" sarayı, Bakı idman sarayı, Bakı idman-konsert kompleksi, "Bakı", "Abşeron", "Azərbaycan", "Moskva" mehmanxanaları, Dəniz vağzalını şəhərə yeni bir görkəm verdi. Yeni mikrorayonlar, Əhmədli və Günəşli yaşayış massivləri paytaxtda mənzil probleminin aradan qaldırılmasında böyük rol oynadı. Bakı metropoliteninin yeni xətləri gündən-günə öz sərhədlərini genişləndirən şəhərin ucqarlarını mərkəzlə birləşdirdi. Bütün bunlar hamımızın gözü önündədir və əlavə sübuta ehtiyacı yoxdur.

S.Ağbabalı: - *Otuz il ərzində Azərbaycanın yenidən qurulmasında və inkişafında Prezident Heydər Əliyevin tarixi xidmətlərini necə qiymətləndirirsiniz?*

T. Əhmədov: - Ölkəyə rəhbərlik üçün 30 il böyük müddətdir. Bu rəhbərliyin ilk illəri sovet dövrünə təsadüf edir. Həmin illər Heydər Əliyev bütün təşkilatçılıq və idarəçilik bacarığını işə salaraq mərkəzin diqqətini Azərbaycana yönəldə bilmiş və bu diqqətin nəticəsi kimi iqtisadi-mədəni dirçəliş sahəsində böyük irəliləyişlər əldə edilmişdi. Ona qədər Azərbaycanı ancaq neft haqqında söhbətlərdə yada salan Moskva Heydər Əliyevin respublikaya başçılıq etdiyi illərdə iqtisadi və mədəni inkişaf sahəsində əldə etdiyimiz nailiyyətləri daha tez-tez qeyd etməyə başladı.

Sənayenin müxtəlif sahələrində - energetika, nəqliyyat, rabitə, qara və əlvan metallurgiya sahəsində inkişafın sürəti artdı. Həmin illərdə kənd təsərrüfatı əməkçiləri əsl fədakarlıq nümunələri göstərdilər. Respublikada becərilən pambığın həcmi milyon tona yaxınlaşdı, üzümçülük görünməmiş bir vüsət aldı. Üzüm istehsalına görə, Azərbaycan dünyanın ən böyük üzüm istehsal edən ölkələri olan Fransanı, İtaliyanı, İttifaq respublikalarında üzümçülükdə uzun illər birinci olan Moldovanı geridə qoydu. Bu məhsulların satışından əldə edilən gəlir hesabına respublika əhalisinin rifahı əvvəlki illərə nisbətən qat-qat yaxşılaşdı.

Həmin illərdə insan əməyinə münasibət də nəzərəcarpacaq dərəcədə dəyişmişdi. Hər ilin yekunlarına görə yüzlərlə zəhmət adamı layiqincə mükafatlandırılırdı. Respublikamızdakı sosialist əməyi qəhrəmanları siyahı-

sına nəzər salsaq, bunun üçün Azərbaycan Sovet Ensiklopediyasını açmaq kifayətdir, görürük ki, sovet dövründə əməkdə fərqlənənlərə verilən bu ən yüksək adla təltif olunma hallarına əsasən 1949-1950-ci illərə və daha çox yetmişinci-səksəninci illərə təsadüf olunur.

Bütün bunlar məhz Heydər Əliyevin tarixi xidmətləridir və bunları heç kim dana bilməz.

S.Ağbabalı: - *Prezident Heydər Əliyev 1982-1987-ci illərdə Sov.-İKP MK Siyasi Bürosunun üzvü və SSRİ Nazirlər Soveti sədrinin birinci müavini kimi Sovet İttifaqında nəqliyyat müəssisələrinə bilavasitə rəhbərlik etmişdir. Azərbaycan rəhbəri olarkən, həm də SSRİ rəhbərlərindən biri kimi cənab Heydər Əliyev Azərbaycanda nəqliyyatın inkişafına hansı xidmətləri göstərmişdir?*

T.Əhmədov: - Heydər Əliyev istər respublikaya rəhbərlik etdiyi dövrlərdə, istərsə də Moskvada işlədiyi vaxtlar Azərbaycanda nəqliyyatın inkişafı məsələləri ilə mütəmadi məşğul olmuşdur. Bakı metrosunun əksər stansiyalarının tikintisində və onların vaxtında istismara verilməsində möhtərəm prezidentimizin zəhməti böyük olub. Elə mövcud xətlərin təkmilləşməsi və onların texniki inkişafı üçün irəli sürülən hər bir təklifin reallaşmasında metropolitençilər ölkə başçısının yardımını duyurlar.

Moskvada işlədiyi illərdə Bakı metrosunun təchizat sahəsindəki bütün problemləri Heydər müəllimin müdaxiləsi sayəsində operativ surətdə həll olunurdu. O illər bu müdaxilə olmasaydı, bəlkə də metromuz bu günə kimi sürətə avtomatik nəzarət sistemindən, nasosları, ventilyatorları, eskalatorları uzaq məsafədən idarə edən "Neptun" sistemindən, sənaye televiziyasından və s. yeniliklərdən məhrum olacaqdı.

S.Ağbabalı: - *Bakı metropoliteninin tikilməsində, yeni stansiyaların açılışında Heydər Əliyevin xidmətləri. Bugünkü çoxsaylı iqtisadi çətinliklər dövründə dövlət başçımızın bu sahəyə qayğı və diqqəti.*

T.Əhmədov: - Sualınızın birinci hissəsinə artıq cavab verdim. O ki qaldı ikinci hissəsinə, onu deyim ki, metropolitenin nəinki tikintisi, eləcə də istismarda olan sahələrin saxlanması son dərəcə böyük vəsait tələb edir. Ümumiyyətlə, metro çox bahalı nəqliyyat vasitəsidir. Məsələn, hələ sovet dövründə bir kilometr boş tunelin, yəni içərisi hələ müxtəlif avadanlıqlarla doldurulmamış və polad yolu çəkilməmiş tunelin hər metrinin qazma xərci bir milyon manata bərabər idi. İndiki mizan-tərəzi ilə götürsək, bu, elə bir milyon ABŞ dolları edir. Buna görə, hətta, bizdən qat-qat artıq inkişaf etmiş ölkələr belə, metro tikintisi işinə girişə bilmirlər. Ona görə də indi əsas məsələ yarımçıq qalmış tikililəri başa vurmaqdır. Bu özü də bir-iki ilin işi deyil. Bunun üçün də külli miqdarda vəsait lazımdır. Müharibə şəraitində yaşayan və bir milyon qaçqını olan bir ölkə bunu etmək iqtidarında deyil. Bütün bunlar ölkə başçısının diqqətindədir və imkan da-

xilində problemin hissə-hissə həlli üçün vəziyyətdən çıxış yolları göstərilir.

S.Ağbabalı: - *Metropoliten sahəsi üzrə kadrların hazırlanmasında və seçilib-yerləşdirilməsində dövlət başçımızın həyata keçirdiyi tədbirlər hansılardır?*

T.Əhmədov: - Metropoliten çoxsahəli və çoxprofilli bir müəssisədir. Burada lokomotiv təsərrüfatı üzrə yüksək ixtisaslı mütəxəssislərə, yol işçilərinə, ali savadlı energetiklərə, rabiteçilərə, tunelçilərə ehtiyac var. Bu kadrlar respublikanın müxtəlif ali məktəblərində, xüsusən də Texniki Universitetdə, Neft Akademiyasında, Dəmiryol Texnikumunda hazırlanır. Kadrların hazırlanmasında Rostov, Xarkov və s. dəmiryol mühəndisləri institutlarının rolu böyük olmuşdur.

Mütəxəssislərin peşə səviyyəsinin yüksəldilməsi işi metropolitendə yüksək səviyyədə qurulmuşdur. Hər bir xidmətin özünün texniki tədris otaqları var. Qatar sürücülərinin və təmirçi çilingərlərin hazırlığı üzrə texniki kabinetin MDB ölkələri metropolitenləri arasında analoqu yoxdur. Kadrların hazırlanması və onların peşə səviyyəsinin yüksəldilməsində qonşu ölkələrin təcrübəsindən istifadə etməyin də əhəmiyyəti böyükdür. Bu ölkələrin metropolitenlərində keçirilən istehsalat təcrübələri metronun ümumi işinə müsbət təsir göstərir.

Metropoliten işçiləri "Metro" Assosiasiyasının keçirdiyi seminarlarda iştirak edir, Ədliyyə Nazirliyinin kurslarında öz hüquqi biliklərini artırır. Bütün bunlar məhz ölkə prezidentinin kadrların tərbiyə olunması, onların ixtisas dərəcəsinin artırılması və yerləşdirilməsi sahəsindəki dövlət siyasətinin həyata keçirilməsi deməkdir.

S.Ağbabalı: - *Bakı metropoliteninin 1991-1993-cü ilin oktyabrından 1993-cü ilin iyununadək olan vəziyyəti. Reallıqlar və problemlər. Heydər Əliyevin hakimiyyəti dövründə bu sahədə aparılan köklü islahatlar, inkişaf perspektivləri.*

T.Əhmədov: - Sovet imperiyası dağıldıqdan sonra mərkəzlə iqtisadi əlaqələrin kəsilməsi bütün müəssisələrin işində çətinlik yaratdığı kimi, metropoliteni də ciddi problemlər qarşısında qoydu. Metronun bütün təchizatı Moskva və İttifaqın digər metroları ilə bağlı idi. Buna baxmayaraq, biz bütün çətinlikləri dəf etməklə, bu əlaqələri saxlaya bildik. Heydər Əliyev hakimiyyətə qayıtdıqdan sonra bu əlaqələr demək olar ki, elə əvvəlki səviyyəyə qalxdı. Biz bir sıra detal və ehtiyat hissələrini özümüz, bir qismini isə Bakı müəssisələrində hazırlasaq da, yenə də MDB ölkələrindən, daha çox Moskvadan asılı qalırdıq. Xüsusən də vaqon parkının yeniləşdirilməsində, təmir bazasının möhkəmləndirilməsində.

Moskva ilə bizim iqtisadi əlaqələrimizin möhkəmlənməsində Heydər Əliyevin nüfuzu böyük rol oynamışdır. Məsələn, 1995-ci ildə yeni vaqonlar almaq üçün Mitişşi "Metrovaqonmaş" Səhmdar Cəmiyyətinə müraciət et-

mişdik. Həmin il Moskva metrosu özünün 60 illik yubileyinə hazırlaşır və bu münasibətlə vaqon parkı yeniləşdirməliydi. Vaqonqayıranlar ancaq moskvalıların sifarişi ilə məşğul idilər. Lakin bizim müraciətimizə onlar laqeyd qalmadılar. Zavod rəhbərliyi Heydər Əliyevin SSRİ Nazirlər Soveti sədrinin birinci müavini işlədiyi illərdə müəssisənin genişlənməsi və istehsal gücünün artırılması üçün göstərdiyi köməyi unutmamışdı. Bunu "Metrovaqonmaş" Səhmdar Cəmiyyəti rəhbərliyinin Heydər Əliyevə ünvanladığı teleqram da təsdiq edir. Yeni vaqonların alınması barədə müraciətə cavab olan bu teleqramda deyilir:

Глубокоуважаемый Гейдар Алиевич!

Акционерное общество "Метровагонмаш" свидетельствует Вам самые глубокие чувства симпатии и выражает наилучшие пожелания здоровья и плодотворной работы на благо развития и процветания Республики Азербайджан.

Весь коллектив глубоко признателен Вам за помощь в развитии нашего предприятия, которому Вы содействовали во время Вашего пребывания на посту заместителя Председателя Совета Министров СССР.

Наш коллектив изыскал дополнительные возможности по удовлетворению просьбы Вашей Республики и в кратчайшие сроки выполнил заказ на поставку для Бакинского метрополитена вагонов метро, которые придут в Баку перед началом нового года.

Заверяем Вас, глубокоуважаемый Гейдар Алиевич, что просьбы Азербайджана по поставке нашей продукции всегда будут удовлетворяться в первую очередь, что будет содействовать дальнейшему развитию добрососедских отношений между Россией и Азербайджаном, а также между конкретными представителями Азербайджана, которые работают с Вами.

Поздравляем Вас, глубокоуважаемый Гейдар Алиевич, с наступающим Новым годом, желаем Вам крепкого здоровья и счастья народу Азербайджана!

*С уважением Ю.Гулько,
генеральный директор закрытого акционерного общества "Метровагонмаш".*

Möhtərəm prezidentimizə hörmət əlaməti olaraq onlar bizim sifarişi tez bir zamanda yerinə yetirdilər və əlavə olaraq daha 5 vaqonu əsaslı su-

rətdə təmir edib göndərdilər. Mitişşi zavodu ilə əlaqələrimiz bu gün də davam edir. Lakin maliyyə çətinliyi bu əlaqələrdən daha səmərəli şəkildə bəhrələnməyə imkan vermir.

S.Ağababalı: - *Metroda törədilən təxribatlar Heydər Əliyev hakimiyyətinə qarşı yönəlmiş təzyiqlik vasitələrindən biri idi.*

T.Əhmədov: - Bunu güman etmək olar və son illərdə respublikamızda baş vermiş hadisələr belə fikir söyləməyə imkan verir. Təhlükəsizlik orqanlarının fəaliyyəti nəticəsində məlum olmuşdur ki, metroda törədilmiş təxribatların müəllifləri əsasən erməni terrorçularıdır və onlar bu məqsəd üçün, hətta Azərbaycan vətəndaşını öz bəd əməllərinin törədicisinə çevirə bilmişlər.

Metropolitenimizin MDB ölkələrindən Moskva, Kiyev, Xarkov, Tbilisi və s. metropolitenləri ilə əlaqəsi var. MDB ölkələrinin metropolitenləri "Metro" Assosiasiyasında birləşir və fəaliyyətlərini əlaqələndirirlər.

Son illər xarici ölkələrin nəqliyyat müəssisələri də bizə böyük maraqla göstərməyə başlamışlar. Yaponiyanın bir neçə firması, Almaniyanın "Siemens" şirkəti metromuza investisiya qoymaq fikrindədir. Hələ ki, bu firmalar arasında danışıqlar gedir.

S.Ağababalı: - *Prezident Heydər Əliyev müstəqil Azərbaycan Respublikasının qurucusudur, Heydər Əliyev tarixi missiyalı prezidentdir. Bu barədə sizin fikriniz.*

T.Əhmədov: - Azərbaycan öz müstəqilliyini 1991-ci ildə elan etsə də, o vaxt müstəqil dövlət quruculuğundan əsər-əlamət yox idi. Ölkənin idarə sükani arxasında idarəçilik, rəhbərlik işində heç bir təcrübəsi olmayan siyasi diletantlar dururdu. Lakin zaman öz hökmünü verdi. Heydər Əliyev Bakıya qayıtdı. Dövlət quruculuğu sahəsində ilk addımlar da elə bu vaxtdan atıldı. Bunun üçün həm ölkə daxilində, həm də onun sərhədlərindən xaricdə imkanlar yaradıldı. Xalq Heydər Əliyevi prezident seçdi və ona torpaqlarımızı düşməndən azad etmək, qaçqınlarımızı öz torpaqlarına qaytarmaq, demokratik inkişaf yolu və azad iqtisadiyyat əsasında müstəqil dövlət qurmaq missiyasını tapşırırdı. Möhtərəm prezidentimiz 5 ildən artıqdır ki, bu istiqamətdə məqsədyönlü və dünya siyasətçilərinin dəstəyini qazanmış siyasi xətt yeridir və biz bu xəttin düzgünlüyünə və onun nəticələrinə inanırıq".

**"Respublika" qəzeti,
18 may 1999-cu il.**

DÖVLƏTİN SÜKANI ETİBARLI ƏLLƏRDƏDİR

Metropolitenin fəaliyyəti həmişə kütləvi informasiya vasitələrinin diqqət mərkəzində olub. Son vaxtlar isə əhəlinin müəyyən təbəqələrinin dövlət tərəfindən əvəllər təyin olunmuş güzəştlərinin ləğvi və metroda gediş haqqının qaldırılmasının iqtisadi zərurət kimi günün vacib məsələsinə çevrilməsi barədə söhbətlər qəzet səhifələrində və efirdə daha çox vurğulanır. Jurnalistlər bu və digər məsələlər barədə daha çox müəssisə rəhbərinin fikrini öyrənmək istəyirlər. Elə buna görədir ki, Tağı Əhmədovun jurnalistlərlə müsahibələrinə, çıxışlarına KİV-də tez-tez rast gəlirik. Tağı müəllimin bu çıxışları ilə biz də öz oxucularımızı tanış etmək məqsədilə həmin yazılardan bəzilərini qəzetimizdə dərc etmək qərarına gəldik.

Sizə təqdim etdiyimiz bu müsahibəni T.Əhmədov "Spektr" aylıq ictimai-siyasi dərgisinin müxbirinə verib. Lakin nəzərə almaq lazımdır ki, material keçən il işıq üzü gördüyündən bəzi rəqəm və faktlar artıq köhnəlmişdir.

-Tağı müəllim, metropolitenin şəhər təsərrüfatındakı yeri bəllidir. O da bəllidir ki, uzun illər ərzində Bakı metrosu aztəminatlı təbəqənin dayağı olub, özü borc içində boğulsa da, xalqa maya dəyərindən xeyli ucuz qiymətlərlə xidmət etməkdən çəkinməyib. Təbii ki, iqtisadiyyatın bərhad günə qoyulduğu 1988-1992-ci illərdə bu cür xidməti xalq da dəyərləndirib. İndi isə şükürlər olsun, iqtisadi tənəzzül dayanıb, inkişaf tendensiyası da ilbəil güclənir. Bu dinamika metropolitendə hansı səviyyədədir və ümumiyyətlə bu gün hansı qayğılarla yaşayırsınız?

- Gələn il Bakı metropoliteninin 35 yaşı tamam olur. Bu illər ərzində metropoliten xətlərinin uzunluğu dörd, stansiyaların sayı isə üç dəfədən çox artmışdır. Bu gün Bakı metropoliteni 19 stansiya və yeraltı xəttinin uzunluğu 28 km-dən çox olan müasir texnika və texnologiya ilə təchiz olunmuş mürəkkəb, çoxsahəli nəqliyyat vasitəsidir. Stansiyalarda 37 eskalator işləyir, gün ərzində xəttə buraxılan 31 qatar vasitəsilə 400 min sərnişin daşınır. Lakin bu dediklərimiz də metro haqqında lazımi təsəvvürü yaratmır.

Bu gün metro sərnişinlərinin mənzil başına rahat çatdırılması üçün müəssisədə 4000-dən yuxarı insan çalışır. Bura qatar sürücüləri və stansiya işçiləri ilə yanaşı əməyi səhnə arxasında olan elektrik təchizatçıları, rabitəçilər, yol işçiləri, eskalator maşinistləri, tunelləri axıntılardan və bu-

nun nəticəsində baş verən korroziyadan qoruyan tunel işçiləri, tunel və stansiyaları təmiz hava ilə təmin edən ventilyasiya işçiləri, "yeraltı çayları dənizə axıdan" 219 nasosa qulluq edən sanitariya texnikası işçiləri və s. daxildir.

Bu cür böyük təsərrüfatı idarə etmək elə SSRİ vaxtında da asan məsələ deyildi. O vaxt bütün ölkə metropolitenlərini vahid mərkəzdən idarə edən, onları lazımi material və avadanlıqla vaxtılıq vaxtında təmin edən mərkəzi idarə var idi. İttifaq dağıldıqdan sonra isə hər bir müəssisə özü öz problemi ilə üz bəüz qaldı.

Belə çətin iqtisadi və siyasi vəziyyətdə keçmiş SSRİ ərazisindəki metropolitenlərlə əlaqələri saxlamadan Bakı metrosunun fəaliyyətini sabitləşdirmək mümkün olmayacaqdı. Ona görə də bütün çətinliklərə baxmayaraq Moskva, Sankt-Peterburq, Kiyev, Xarkov metropolitenləri, Mıtişşi vaqon-qayıranları ilə iqtisadi əlaqələrin yeni üsul və formaları axtarılıb tapıldı.

Adı çəkilən müəssisələr, xüsusən Mıtişşi "Metrovaqonmaş" istehsalat birliyi bizə böyük həvəslə kömək göstərdi. Bu zavodun rəhbərliyinin Azərbaycan prezidenti Heydər Əliyevə xüsusi rəğbəti var. Məsələ bundadır ki, H.Əliyev hələ SSRİ Nazirlər Soveti sədrinin birinci müavini vəzifəsində çalışarkən bu zavodun genişlənməsində və yenidən qurulmasında böyük rol oynayıb. Prezidentimizə olan bu rəğbətin nəticəsi idi ki, 1995-ci ildə zavod bizə 5 yeni metro vaqonu ayırdı. Xarkovlular 5 vaqonumuzu əsaslı şəkildə təmir etdilər. Moskva metropolitençiləri saysız-hesabsız ehtiyat hissələrini ödəniş gözləmədən Bakıya göndərdilər. Ən çətin an-



larda həmkarlarımızın köməyi bizə Bakı metrosunu yaşatmaq imkanı verdilər. Yeni iqtisadi münasibətlərin formalaşdığı bir şəraitdə metropoliten kimi kütləvi, lakin istismarı böyük vəsait tələb edən bir nəqliyyat vasitəsinə saxlamaq, əlbəttə, böyük çətinliklərlə bağlıdır. Onu da deyim ki, dünyanın əksər ölkələrində metropolitenlər dövlət dotasiyası hesabına yaşayır. Ölkənin hazırkı iqtisadi vəziyyətində belə kütləvi şəhər nəqliyyatının tam təsərrüfat hesabına keçirilməsinə əhalinin hazırkı sosial vəziyyəti heç cür imkan vermir. Nəzərə alsaq ki, metroda hazırda hər bir sərnişinin daşınmasının maya dəyəri 1691 manatdır, onda məsələnin qarənliq tərəfi öz-özünə aradan qalxmalıdır.

Hazırkı gediş qiymətləri ilə hesabladıqda bu gün Bakı metrosunun normal fəaliyyətinin bərpası üçün 124 milyard manat büdcə vəsaiti lazımdır. Lakin son illər bu vəsaitin çox cüzi bir hissəsi - 5-10 milyard manat dotasiya ayrılmışdır. Bu isə köhnəlmiş vaqon parkının yeniləşdirilməsinə, təmir bazasının yaradılmasına, material və ehtiyat hissələrinin alınmasına, elektrik enerjisi haqqının və vergilərin ödənilməsinə bəs etmir. Doğrudur, əlavə maliyyə vəsaiti əldə etmək üçün biz əlavə xidmət sahələri yaratmışıq: stansiya keçidlərini ticarət obyektləri üçün icarəyə vermişik, reklam xidmətinin işindən istifadə edirik. Lakin buradan gələn gəlir çox cüziyədir.

Gələn il metropolitenə 13 milyard manat dotasiya ayırmaq nəzərdə tutulmuşdur. Bu məbləğin yarısından çoxunu əmlak vergisi və ƏDV "yeyəcək". Təkcə elektrik enerjisində olan borcumuz 40 milyard manatdır.

Lakin gələn il üçün sevindirici proqnozlar da var. Belə ki, 2002-ci ildə dotasiyadan başqa vaqon parkının yeniləşdirilməsi üçün 40 milyard manat da ayrılmışdır.

Yeni vaqonların və materialların alınması üçün artıq Mitişşi "Metrovaqonlaş" Səhmdar Cəmiyyəti ilə müqavilələr imzalanmışdır. Yaxın illərdə bu müqavilələrə görə Bakıya 50 yeni metro vaqonu gətiriləcək. Hazırda bu vaqonlar bizə hava və su kimi lazımdır. Kifayət qədər vaqonun olmaması optimal hərəkət cədvəlinin təmin olunmasında böyük çətinliklər yaradır. Qeyd etdiyiniz qısa müddətli dayanmalar da vaqonlarımızın fiziki və mənəvi cəhətdən artıq yararsız olması, onların ömrünün çoxdan başa çatması ilə əlaqədardır. Bu gün metropoliten bu müəssisəni ən müasir, elmin son nailiyyətləri ilə təmin olunmuş bir sahəyə çevirməyə qadir olan kollektivə malikdir. Bu illər ərzində biz müasir tələmexanika qurğularının tətbiqi, is-tehsal prosesinin kompüterləşdirilməsi sahəsində çox böyük irəliləyişlərə nail olmuşuq. Hazırda metropolitenin eskalatorları, su nasoslari, ventilyatorları uzaq məsafədən idarə olunma sistemi ilə işləyir, tuneldəki nasoslari işinə kompüter nəzarət edir. Metropolitenin təhlükəsizliyinin qorunması və burada asayişin qorunması məqsədilə stansiyalarda videokameralar qurulur və s. Lakin hələ nə qe-

dər iş var ki, maliyyə çatışmazlığı üzündən onları yerinə yetirmək mümkün deyil. Bu da metromuzun müasirləşdirilməsi sahəsində ən ciddi problemdir.

- *YAP-ın II qurultayının iştirakçısı kimi yaddaşıınızda qalan ən mühüm məqam hansıdır?*

- Hər şeydən əvvəl qurultayın özü çox möhtəşəm bir hadisə idi və şübhə yoxdur ki, onun materialları uzun illər öyrənilib təhlil olunacaq. Mənə ən çox təsir edən ilk növbədə möhtərəm prezidentimizin geniş, dərin məzunlu nitqi oldu. 2 saatdan artıq çəkən bu proqram xarakterli çıxış cəmiyyətimizi düşündürən əksər suallara cavab verdi və xalqımız bir daha əmin oldu ki, Azərbaycan dövlətçiliyinin sükani etibarlı əllərdədir. Müxalifətin uydurduğu şayiələrin heç bir əsası yoxdur.

Qeyd etmək istədiyim ikinci məqam isə təkcə partiya üzvlərinin deyil, xalqın böyük hissəsinin sevimlisinə çevrilmiş İlham Əliyevin çıxışı oldu. Onun "Biz heç vaxt müxalifətdə olmayacağıq" sözləri çox ciddi təhlillərin nəticəsidir və həqiqiliyi heç kimdə şübhə doğurmur. YAP H.Əliyev kursunun reallaşmasına və dövlətimizə uğurlar gətirməsinə var gücü ilə çalışsan insanlardan ibarətdir. Dövlətçiliyin H.Əliyev kursu, H.Əliyev siyasəti heç vaxt müxalifətdə ola bilməz. Çünki bu xalqın böyük əksəriyyətinin müdafiə etdiyi bir siyasətdir. Çünki bu siyasəti, bu kursu dünyanın ən böyük siyasətçisi hazırlayıb və onun İlham Əliyev kimi Azərbaycan üçün çox böyük işlər görmüş və gələcəkdə daha böyük işlər görəcəyinə hamının inandığı davamçısı var.

Axırıncı qərinə bizə çox şey bəxş edib, əlbəttə bunların hamısını sadalamağa imkan yoxdur. Bunlardan ikisinin üstündə dayanmaq fikrindəyəm. Bu gün bu iki şəxsiyyət haqqında kimsə yaxşı, kimsə ondan da yaxşı yazılar yaza bilər. Məqsəd ondadır ki, yazılar ürəkdən gəlsin, qəlbən səsi ilə yazılsın, bax onda əsl yazı olar.

Birinci şəxs haqqında yazmağa mənim gücüm çatmaz. Çatmaz o mənada ki, onun bir gündə gördüyü iş qalın həcmli bir tarixi əsərdir, bunu yazmaq üçün daima baş işləməli, qələm əldən düşməməlidir.

Bir çox tarixçilər H.Əliyevi Mustafa Kamal Atatürkə bənzədirlər. Mən əvvəlcədən dediyim kimi qəlbimin səsinə qulaq asıram və deyirəm: Mustafa Kamal Atatürkü görməmişəm və haqqında deyilənlərlə də çox tanış deyiləm, lakin bir qərinedir Azərbaycan xalqına liderlik edən H.Əliyev şəxsiyyətinin əvəzi yoxdur, olmayıb və yəqin ki, uzun illər boyu olmayacaqdır.

Biz Azərbaycan xalqı xoşbəxtlik ona görə ki, belə bir dahi bizim rəhbərimizdir. Mən şəxsən özümü xoşbəxt sayıram ona görə ki, onun rəhbərliyi altında işləyirəm.

1984-cü ilin yanvarında Moskva şəhərində təkmilləşdirmə kursunda oxuyurdum. Hərbi dər dərən polkovnik həkim bizimlə söhbətində de-



di ki, Heydər Əliyevin ixtisası nədir, biz hər üçümüz birlikdə dedik ki, tarixçidir. O, gülümsəyərək dedi ki, xeyr siz səhv edirsiniz. O, ixtisasca həkimdir, filoloqdur, memardır, bir sözlə dünya elmlərinin banisidir. Və qeyd etdi ki, bu yaxınlarda Akademiyanın (1983-cü ildə Tibb Elmləri Akademiyasının iclası nəzərdə tutulur) iclası idi, hamı elə fikirləşirdi ki, H.Əliyev gəlsə də, yəqin orada heç çıxış etməyəcək (H.Əliyev Nazirlər Soveti sədrinin I müavini işlədiyi dövrdə dəmiryolu, təhsil və həmçinin tibb sahəsinin kuratoru idi). H.Əliyev xitabət kürsüsünə qalxanda çoxları kimi mən də təəccübləndim ki, ixtisasca həkim olmayan bir siyasət işçisi akademiklərin qarşısında nə danışacaq. Ancaq yanılmışdım, ilk iki-üç dəqiqədən sonra elə bir sakitlik hökm sürdü ki... İxtisasca tarixçi olan H.Əliyev elə bir nitq söylədi ki, biz hamımız onun həkim olmağına inanmaya bilməzdik. Siz çox xoş-bəxt xalqsınız ki, belə bir oğlunuz var, onu göz bə-

bəyi kimi qorumaq hamımızın işidir, xüsusən siz azərbaycanlıların.

2000-ci ilin may ayında Xarkov metropoliteninin 25 illiyində H.Əliyev işlədiyi dövrdə dəmir yolu naziri işləmiş Nikolay Semyonoviç Konarevle görüşümüz oldu. Azərbaycandan olduğumu bilən kimi birinci növbədə H.Əliyevin kefini soruşdu və H.Əliyevin Baykal-Amur magistralında xüsusi xidmətlərindən, xüsusi heyranlıqla danışdı. Sonra da Qorbaçovun ünvanına yağlı bir söyüş söyüb dedi: "Elə bir dahi işçini işdən uzaqlaşdırmaq ancaq Qorbaçov kimi başı boşların, sözə gedənlərin işi ola bilər. H.Əliyev çox qiymətli siyasətçi, təsərrüfatçı, dahi və yenilməz bir şəxsiyyətdir, onun qədrini bilin, hər gün başına and için, O indi nə qədər sizə əzizdirsə bir o qədər də bizə əzizdir. Qoy Allah onun canını həmişə sağ eləsin".

Belə misalları, əlbəttə, yüzlərlə çəkmək olar. Ən əsası odur ki, Azərbaycanın xilaskar oğlu daima Azərbaycanın xoşbəxt gələcəyini düşünmüş, düşünür və ümidvaram ki, uzun illər bundan sonra da düşünəcək.

Həyat daima inkişafdadır və çox düzgün deyilib ki, "hər şey vaxta baxsa da, vaxt heç nəyə baxmır". Ona görə də bu vaxtdan tam səmərəli və layiqincə istifadə etmək, boş keçirməmək hamı üçün lazımdır. Hər bir şəxs xoşbəxtkdir ki, vaxtını hədəf keçirmir. Belə şəxsiyyətlərdən də biri məhz Hörmətli Prezidentimizdən dərs alaraq kamil siyasətçi səviyyəsinə yüksəlmiş İlham Əliyevdir.

**VƏFADAR ƏLİYEV,
"Spektr", N4, 2001-ci il.**

BAKİ METROPOLİTENÇİLƏRİ İLHAM ƏLİYEVƏ SƏS VERƏCƏKLƏR

Tağı Əhmədov: "İlham Əliyev Heydər Əliyev siyasi kursunun ən layiqli davamçısıdır. Azərbaycan İlham Əliyevin rəhbərliyi altında hələ çox uğurlara imza atacaq".

"İlham Əliyevi opponentlərindən fərqləndirən əsas kriteriya azərbaycançılıq ideologiyasına sadiqliyi, milli mentalitetə hörmətidir. O, beynəlxalq tribunalarda çadır şəhərciklərində yaşayan soydaşlarımızın dözülməz həyatından danışanda, İ.Qəmbərlər separatçılarının vəkili kimi çıxış ediblər".

"Demokratik, hüquqi, dünyəvi dövlət quruculuğunun inkişaf dinamikası şübhəsiz ki, demokratik seçkilərlə şərtlənir. Demokratik seçki bir dövlətin qüdrətlənməsi, vətəndaş cəmiyyətinin inkişafı, ən nəhayət, vətəndaşların sosial rifahı deməkdir. Xalqımızın dövlətimiz üçün yaranmış təhlükəli anlarda sözünü həmişə vaxtında demiş Heydər Əliyev siyasi kursunu dəstəkləməsi, bu siyasi kursun ən layiqli davamçısı olan İlham Əliyevi prezident görmək istəyi də məhz bununla bağlıdır".

Bu sözləri bizimlə söhbətində Bakı Metropoliteni İdarəsinin rəisi Tağı Əhmədov söylədi. T.Əhmədovun sözlərinə görə, xalqımız populist çıxış və vədlərə deyil, real işə qiymət verir. Demokratik seçki ənənəsinin məhz Heydər Əliyevin rəhbərlik etdiyi bu illərdə formalaşdığını xatırladan T.Əhmədov ölkəmizin son illərdəki nailiyyətlərini bununla izah edir. Onun sözlərinə görə, "Xalq-Heydər", "Heydər-Xalq" deyiminin fəlsəfəsi elə budur:

- Heydər Əliyev Azərbaycanda demokratik seçki təcrübəsini reallığa çevirdi. 1991-93-cü illərdə Azərbaycan rəhbərsizliyin acısını, mərhumiyyətlərini yaşamışdı. Bu olay unudulmayıb ki, A.Mütəllibovla "milli demokratik qüvvələr" arasındakı qarşıdurma, "milli demokratların" hakimiyyət uğrunda mübarizədə, eks-prezidentin isə kreslosunu qorumaq üçün hər cür vasitələrdən istifadə etmələri Azərbaycanı iflic etdi. Ölkədə yaranmış hakimiyyət və siyasi böhrandan düşmənlərimiz yararlandı. Ərazimizin 20 faizi işğal olundu, bir milyondan artıq qaçqın və məcburi köçkün ordusu

yarandı. Bu azmış kimi, digər strateji əhəmiyyət kəsb edən ərazilərimizin işğalı üçün "münbit" şəraitin yarandığı bir dövərdə, beynəlxalq rəy bizim ziyanımıza formalaşmaqda davam edirdi. Azərbaycan Afrikanın "banan respublikaları" ilə müqayisə olunurdu. 5-10 qoçu dəstə ilə hakimiyyəti devirmək ənənəsi, qorxulu presedent formalaşdı. Bunun nəticəsi idi ki, Azərbaycanda dərəbəylik idi. Hakimiyyət qolları arasındakı münasibətlər zor dilində, küçə söyüşləri ilə aydınlaşır, jurnalistlər döyülərək maşınların baqajında gəzdirilirdi (Zərdüşt Əlizadə, İsgəndər Həmidov tərəfindən döyülmüşdü). Vətəndaşlar evdən çölə çıxma bilmirdilər. Belə vəziyyətdə ölkənin maddi-texniki bazası dağıdılaraq qonşu dövlətlərə daşınır, "saqqız"la barter əməliyyatına məruz qalırdı. Xalqın vəziyyəti isə acınacaqlı idi. Xalq sözün həqiqi mənasında çörək yeyə bilmirdi. Çoxlarımız isə "jmix" ümidinə qalmışdı. Ən acınacaqlısı isə bu idi ki, səfalətin sonu görünmürdü. Çünki hakimiyyətdə olanlar sanki Azərbaycanı hərraca qoymuşdular. Lakin onlar heç vaxt bilməzdilər ki, yetişdirdikləri rejimin quluna çevriləcəklər. Vaxt gələcək, cinayətə bərabər əməlləri "bumeranq effekti" yaradacaq, "milli qəhrəman" səviyyəsinə qaldırdıqları "yun polkovniki" Surət Hüseynov onların yerinin "dar ağacı" olduğunu göstərəcək. Bu, AXC-Müsavat hakimiyyətinin mahiyyəti idi. Beləcə, bu iqtidar yetişdirdiyi 5-10 başıpozuq dəstənin qarşısında aciz qaldı. Bununla da həqiqətlərə baxdığı və "jmix" yedirdiyi xalqın etimadını çoxdan itirmiş mərhum Əbülfəz Elçibəy özünü və yaxınlarını xilas etmək üçün prezident Heydər Əliyevə üz tutdu. Heydər Əliyev xilaskarlıq missiyasıyla çökmüş AXC-Müsavat hakimiyyətinin miras problemlərini çözmək üçün çox enerji sərf etdi. Bəlkə də bu gün onun səhhətində yaranan problem də bununla bağlıdır. O, Azərbaycan dövləti, xalqı naminə özünün dediyi kimi, qalan ömrünü həsr etdi. Bu gün



onun nəticələri göz qabağındadır. Ancaq nankorlar, bunu qiymətləndirmək əvəzinə, şər və böhtan yağdırmaqdadırlar.

- *Tağı müəllim, Azərbaycan yeni inkişaf mərhələsinə qədəm qoyub. Sevindirici haldır ki, bu inkişafı şərtləndirən və əsası Heydər Əliyev tərəfindən qoyulan iqtisadi strategiyayı bu gün baş nazir, prezidentliyə namizəd İlham Əliyev davam etdirir...*

- Cənab İlham Əliyev şərəfli bir yolu davam etdirir. O, xələfi Heydər Əliyevin həllini-nəticəsini aydın gördüyü, ancaq bunun həllinə səhət problemilə bağlı vaxt tapa bilmədiyi bir çox məsələlərin həllini yoluna qoyacaqdır. O, buna qadirdir. Çünki xalqın dərin məhəbbət və sevgisilə əhatə olunur. Ən əsası isə cənab İlham Əliyev Heydər Əliyev siyasi kursunun ən layiqli davamçısı, dünya iqtisadiyyatını dərinləndirən, pragmatik bir siyasətçidir. İnanıram ki, İlham Əliyevin rəhbərliyi altında Azərbaycan yeni-yeni uğurlara imza atacaq. İlham Əliyevin fəaliyyəti çoxsahəli, universaldır. O, Milli Olimpiya Komitəsinə rəhbərlik etməklə idmanda sözün həqiqi mənasında inqilab edib. Unutmaq lazım deyil ki, Azərbaycanın təbliğində, informasiya blokadasının yarılmasında idmandan böyük vasitə yoxdur. Bir anlığa təsəvvür edək ki, Azərbaycan idmançısı yarış meydanlarında zəfər çalır, respublikamızın himni səslənir, üçrəngli bayrağımız ən yüksək zirvələrdə dalğalanır. Cənab İlham Əliyev belə xoşbəxt anları bizə dəfələrlə yaşadıb. O, MOK-a rəhbərlik etdikdən sonra idmana dövlət tərəfindən qayğı daha da güclənib. İndi ən yüksək səviyyəli turnirlər Azərbaycanda keçirilir, buna təəccüblənməyə dəyməz. Bu gün müxalif opposentlər İlham Əliyevin uğurundan əndişələnir. Nədənə onların birillik hakimiyyətləri dövründə məlum anarxiyadan ölkəni tərk edən idmançılardan, barbarcasına dağılan və satılan idman qurğularından danışmırlar. Ancaq xalq bunu görür. Odur ki, Bakı Metropoliteni İdarəsinin 4071 nəfərlik kollektivi Azərbaycanda inkişaf və sabitliyin qarantı olan Heydər Əliyev kursunun ən layiqli davamçısı İlham Əliyevə səs verəcək.

Prezidentliyə namizəd İlham Əliyevin AŞPA-dakı fəaliyyəti də təsdiqləyir ki, o, peşəkar, pragmatik, həssas diplomatik manevrli siyasətçidir. AŞPA-da Azərbaycan nümayəndə heyətinə rəhbərlik edən İlham Əliyevin arqument və faktlara arxalanan çıxışlarının nəticəsidir ki, bu mötəbər qurumda Ermənistanın işğalçılıq siyasətini ifşa edəcək onlarca sənəd qəbul olunub. O, Avropada xarici siyasətimizdə ikinci cəbhəni açıb. İndi bu mötəbər təşkilatda Ermənistanı yaxşı heç nə gözləmir. Azərbaycanın tərəqqisi, inkişafı Ermənistanın tənəzzülü və iflası ilə müşahidə olunur. İlham Əliyevin AŞPA-nın sədr müavini və büro üzvü seçilməsi Avropanın bu siyasətçiyə verdiyi qiymət və rəğbətə ifadəsidir. Bu, o deməkdir ki, İlham Əliyev böyük beynəlxalq təşkilatlara rəhbərlik etmək imkanındadır. Əgər diqqət yetirirsinizsə, İlham Əliyevi opposentlərindən fərqləndirən əsas kriteriya onun azərbaycançılıq ideologiyasına sadiqliyi, onu əməli işdə davam etdirməsidir. Cənab İlham Əliyev beynəlxalq kürsülərdə hə-

mişə Azərbaycanı düşündürən problemlərdən, Ermənistanın işğalçı siyasətindən bəhs edib. Ancaq bu kursa qarşı olan müxalif opposentlər həmişə beynəlxalq təşkilatlara "donos" xarakterli məlumatlar ötürməklə Azərbaycana təzyiqlər üçün "bəhanə" veriblər. Nəticədə ermənilərdən fərqlənməyiblər. Prezidentliyə namizəd İlham Əliyev mötəbər kürsülərdə çadır şəhərciyində yaşayan soydaşlarımızın dözülməz həyatından danışanda İ.Qəmbərlər separatçı əməllərinə görə həbsdə olan qondarma "TMR" lideri Əlikram Hübətovu "siyasi məhbus" kimi təqdim ediblər. Unudublar ki, xalq ağı qaradan seçməyi bacarır.

- *Şübhəsiz ki, İlham Əliyevin ən böyük xidmətlərindən biri də onun əsası Heydər Əliyev tərəfindən qoyulan neft strategiyasını uğurla davam etdirməsidir.*

- Bəli bu, belədir. "Əsrin müqaviləsi"nin imzalanmasından başlayaraq Azərbaycan bir çox transmilli layihələrə imza atıb. Bu, Azərbaycanın iqtisadi inkişafıdır. Cənubi Qafqazda favorit dövlətə çevrilməsi deməkdir. Bu, həm də Ermənistanın böyük transmilli layihələrdən kənar qalması deməkdir. Təbii ki, söhbət Bakı-Tbilisi-Ceyhan ƏİK-dən gedir.

Bakı-Tbilisi-Ceyhan ƏİK-in tikintisi böyük siyasi hadisədir. Bu layihənin gerçəkləşməsi xarici qüvvələrin Azərbaycana yönələn təzyiqlərini minimuma endirib. Qazanılan uğurlarda cənab İlham Əliyevin böyük xidməti var. Bakı-Tbilisi-Ceyhanın gerçəkləşməsinin iqtisadi tərəfi haqqında danışmağa lüzum yoxdur. Təkcə son illər qaçqın və məcburi köçkünlərin, aztəminatlı sosial təbəqənin problemlərinin həlli istiqamətində neftdən gələn gəlir hesabına xeyli iş görüldü. İlham Əliyevin uğurla həyata keçirdiyi neft strategiyasının əsas qayəsi həm də ondan ibarətdir ki, neft gəlirləri hesabına qeyri-neft sektorunu inkişaf etdirmək mümkün olacaq. Gələcəkdə yeni-yeni iş yerləri açılan zaman bir daha bunun şahidi olacağıq. Bir sözlə, iqtisadi rəqəmlər Azərbaycanın iqtisadi inkişafının perspektivi haqda da real təsəvvürlər yaradır. İndi bizim dövlət büdcəmiz 1 milyard 300 milyon ABŞ dolları təşkil edir. Qızıl ehtiyatımız da bir o qədərdir. Bu, bizim dövlətin inkişaf göstəricisidir. Müqayisə üçün deyək ki, AXC-Müsavat dönəmində dövlət büdcəmiz 250 milyon dollar təşkil etmişdir. 5 qəpik dəyərində qızıl ehtiyatı - valyuta yox idi. Var idisə, prezidentliyə namizəd Hafiz Hacıyev demişken, onu talayıblar. İndi onların ölkədə son inkişafı aşığılamaq cəhdi nankorluqdur.

Mən bir daha bəyan edirəm: kimin nə deməsindən asılı olmayaraq Azərbaycanın daxili və xarici siyasətindəki uğurları, iqtisadiyyatın yüksələn xətlə inkişaf etməsi Heydər Əliyevin siyasi kursunun nəticəsidir. Biz bu kursun davamlılığını istəyirik. Çünki Azərbaycanın inkişafında maraqlıyıq. İlham Əliyevə səs verməyimiz Azərbaycanın sabahına olan inamımızın ifadəsidir.

**"Azad Azərbaycan",
8 oktyabr 2003-cü il**

BEŞDƏN İYİRMİYƏ QƏDƏR

**1969-cu ildə Heydər Əliyev
Azərbaycana rəhbər təyin edilərkən
Bakı metropoliteni cəmi 5 stansiyadan ibarət idi**

**TAĞI ƏHMƏDOV: "MÜASİR AZƏRBAYCAN DÖVLƏTİNİN BANISI
HEYDƏR ƏLİYEV BAKI METROPOLİTENİNİN DƏ QURUCUSUDUR".**

Artıq 2004-cü ilin astanasındayıq. Başa çatmaqda olan 2003-cü ildə görülmüş işlərin nəticələri idarəçilik strukturlarında müzakirə olunmaqdadır. Bu baxımdan ölkəmizin strateji obyektlərindən hesab olunan Bakı Metropoliteni İdarəsinin də cari ildə gördüyü işlər maraqlıdır. Çünki Bakı metropoliteni qiymətinə görə ən ucuz, sərnişinləri mənzil başına tez çatdıran və gün ərzində ən çox insanın istifadə etdiyi nəqliyyat növüdür. Lakin Bakı Metropoliteni İdarəsinin rəisi Tağı Əhmədov söhbətinə dekabrın 12-də xalqımızın həyatında baş verən böyük itkidən, ümummilli liderlə vida görüşündən və Heydər Əliyevin Bakı metropoliteninin həyatında qoyduğu izlərdən başladı.

- Müasir Azərbaycan dövlətinin banisi Heydər Əliyev Bakı metropoliteninin qurucusudur. 1969-cu ildə Heydər Əliyev Azərbaycana rəhbər təyin edilərkən Bakı metropoliteni cəmi 5 stansiyadan ibarət idi. Özü də metropolitəndə tikinti işləri, demək olar ki, getmirdi. Heydər Əliyevin o zaman hakimiyyətə gəlişi ilə metropoliteni də işində köklü dəyişikliklər başladı. Həmin dəyişikliklərin nəticəsidir ki, bu gün Bakı metropoliteni dünya standartları səviyyəsinə çatıb. Mən bu gün Azərbaycanda elə bir sahə tanımıram ki, Heydər Əliyevin diqqətindən kənar qalsın. Bütün bunlar Heydər Əliyevin xalqına olan sevgisindən irəli gəlirdi. Xalq onu həmişə sevib. Elə bu sevgi ilə də xalq onu son mənzilə yola saldı. Heydər Əliyevlə vidalaşmaq istəyən insanların sayı-hesabı yox idi. Hətta bəziləri izdihamin böyüklüyündən həmin gün onunla vidalaşsa da bilmədi...

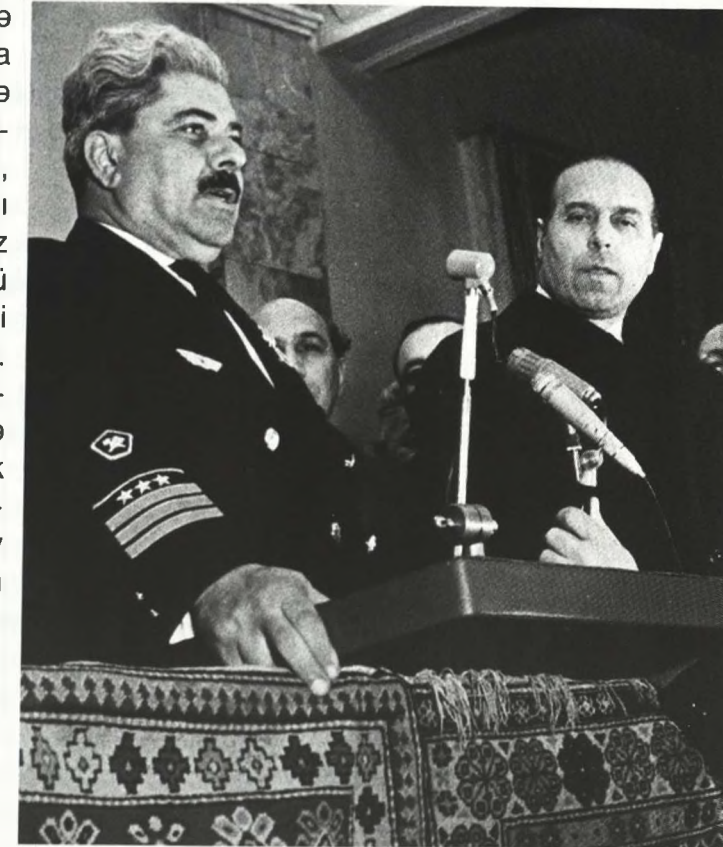
Xalqımıza üz verməmiş 12 dekabr faciəsi Bakı metropoliteni işçiləri tərəfindən də anıldı. Yığınaqlar keçirərək ümummilli liderimizin metropoliten üçün etdiklərinin bir damlasını qaytarmağın yollarını aradıq. Çünki Heydər Əliyev qeyd etdiyim kimi, metropolitenin qurucusu idi. Onun ölkəmizdə bu sahənin inkişafında rolu əvəzsizdir. Təkcə onu qeyd edirəm ki, 20 stansiyadan ibarət olan Bakı metropoliteni stansiyalarının 15-i Heydər Əliyevin hakimiyyəti dövründə tikilmişdir. Heydər Əliyevin metropolitenə olan qayğısı idi ki, 2002-ci ildə böyük təmtəraqla Bakı metropoliteninin

35 illiyi yüksək səviyyədə qeyd olundu. Respublika sarayında keçirilən tədbirdə çıxış edən 5-6 nəfər ümumilikdə 1 saat danışmadı, lakin Heydər Əliyev Bakı metropoliteni haqqında düz bir saat yarım danışdı. Özü də əsl metropolitençi kimi bütün incəlikləri xırdaladı. Həmin tədbirdə Heydər Əliyev qısa müddət ərzində metropolitençilərin əmək haqqının qaldırılacağını dedi. Və üstündən heç 3-4 ay keçməmiş 2003-cü il martın 1-dən metropolitençilərin əmək haqqı yüksək faizlə artırıldı. Həmin tədbir mənim yadımdan çıxmır və heç vaxt da çıxıb bilməz. Heydər Əliyev orada dedi ki, "Bakı metropoliteninə bir stansiya, bir nəqliyyat növü kimi baxmaq olmaz. Bakı metropoliteni Azərbaycanın ən böyük sərvətidir. Onu qoruyub saxlamaq, inkişaf etdirmək lazımdır".

Həmin tədbir sanki Heydər Əliyevin biz metropolitençilərlə vida görüşü idi. O, bizə öz tövsiyələrini verdi. Gələcəkdə işlərimizi hansı şəkildə qurmaq üçün bizə yollar göstərdi...

Heydər Əliyevin arzusu idi ki, Binə aeroportundan "Əzizbəyov" stansiyasına qədər metronun çəkilişini həyata keçirsin. Ümidvaram ki, Bakı metropoliteninə və Binə aeroportuna Heydər Əliyevin adı veriləcək. Və dahi öndərimizin adını daşıyacaq bu iki strateji obyektlər bir-biri ilə nə vaxtsa qovuşacaq.

Heydər Əliyev ümumbəşəri şəxsiyyət idi. Onunla bütün dünya hesablaşırdı. İstər ABŞ-a, istər Böyük Britaniyaya, istərsə də dünyanın ən çox insanının məskunlaşdığı Çinə, hara gedirdisə, onu hamı yüksək səviyyədə qarşılayırdı. Heydər Əliyevə edilən hörmət isə onun timsalında bütün Azərbaycana edilən hörmət idi. Xalqımız bu gün yalnız bir şeydən təsəlli tapmağa çalışır. Heydər Əliyevin siyasi kursunu davam etdirəcək İlham Əliyevin varlığı ilə. Xalqımız ümidvardır ki, bünövrəsini Heydər Əli-



yevin qoyduğu Azərbaycan dövlətini, İlham Əliyev dünyanın ən inkişaf etmiş ölkələri sırasına çıxaracaq.

- 12 dekabr ümumxalq hüzn günündə Bakı metropoliteni sərnişinlərə pulsuz xidmət göstərdi. Bu kimi xidmətin gələcəkdə də davam etdirilməsini nəzərdə tutursunuzmu?

- Azərbaycan xalqının ən ağır günlərindən biri olan 20 Yanvar günü sərnişinlərə biz hər il pulsuz xidmət göstərmişik. Mən deyərdim ki, 15 dekabr itkisi ondan da ağır idi. 15 dekabrda xalq özünün ümummilli liderini, özünün taleyini onunla bağladığı dahi şəxsiyyətini son mənzilə yola salırdı. Ona görə Bakı metropoliteni nəzərdə tutdu ki, özünün qurucusu ilə vida görüşünə gələn insan selinin gəlişini tam tənzimləmək üçün pulsuz xidmət göstərsin. Həmin gün bizə nə qədər ağır olsa da, bir şeylə təsəlli tapdıq ki, bizimlə bərabər bütün bəşəriyyət də ağladı. Dünyanın əksər dövlətlərindən olan nümayəndələr xalqımızın ümummilli lideri ilə vidalaşmağa gəldi. Elə bir dövlət qalmadı ki, xalqımızın bu ağır günündə dərdimizə şərik çıxmasın. Biz metropolitençilər yanvarın 18-də tarixi itkimizin 40-cı günündə yenə də pulsuz xidmət göstərəcəyik. Ümidvaram ki, xalqımız öz böyük oğluna muzeylər yaradacaq, orada əbədiyaşar liderimizin keçdiyi bütün yollar öz əksinə tapacaq. Və həmin məkan ölkə əhalisi və qonaqlarımız üçün məbədgah olacaq.

- Tağı müəllim, 2003-cü il Bakı metropoliteninin həyatında hansı



hadisələrlə yadda qalıb?

- 2003-cü ildə Bakı metropoliteni dövlət tərəfindən ayrılmış vəsait hesabına 25 vaqon alıb. Bu isə 5 qatar deməkdir ki, işimizin müəyyən mənadada stabilləşməsinə həmin vaqonlar xeyli gömək edir. Qeyd edirəm ki, Bakı metropoliteni bu il sərnişindəşımada rekord rəqəm imza atıb. Əvvəlki illərdə sərnişindəşımada 80-92 milyon arasında olurdusa, bu il 119 milyona çatıb. Düzdür, Sovetlər İttifaqı dövründə bu rəqəm adi sayıla bilərdi. Ancaq son 10 ildən bir qədər çox müddət ərzində həmin göstəricinin bu miqdara çatması ilk dəfədir. Nəzərinizə onu da çatdırım ki, alınan vaqonlar hesabına qatarlar arasındakı interval da xeyli azalıb. Belə ki, əvvəl bizdə interval 4-8 dəqiqə olurdusa, artıq bu gün həmin rəqəm 2-5 dəqiqəyə endirilib. Qeyd edirəm ki, sərnişinlərin sayının artmasında bu intervalın azalmasının böyük rolu olub. Çünki interval çox olduqda qatarlardakı sərnişinlərin sıxlığı onlar üçün müəyyən narahatçılıqlar yaradırdı. Metropolitenə əvvəllər müəyyən dayanmalar, relsdən çıxmalar olurdu ki, bu da bizim işimizdə müəyyən geriləmələr yaradırdı. Artıq indi bunlar da aradan qaldırılıb. Ən əsası isə əhali artıq metropolitenin ən təhlükəsiz nəqliyyat növü olduğuna inanır. 2004-cü ildə də dövlətimiz yeni vaqonların alınması üçün əlavə 40 milyard manat vəsait ayırıb. 2004-cü ilin fevral ayından isə biz yeni iş qrafikinə keçəcəyik. Həmin qrafikdə isə vaqonlar arasındakı interval daha da aşağı düşərək 1,8-4 dəqiqə arası olacaq. 2003-cü ildən başlayaraq metronun hər stansiyasının adına uyğun musiqilər vaqonlarda səsləndirilir. Təbii ki, bunun özü də sərnişinlərdə böyük maraq doğurub. Biz diqqəti daha çox metropolitenin təmizlik işlərinə ayırırıq. Çünki təmizlik həm gözəllik, həm də sağlamlıq deməkdir. İndi artıq hər bir metropoliten işçisinin də öz geyimi var. Bu geyimlərin özü də metropoliteni əvvəlki imicinə qaytarır. Nəzərinizə çatdırım ki, metropoliten təkcə qatarlardan ibarət deyil. Bu strateji obyektin digər qeyri-xidmət növləri də var. Metropoliten işçilərinin əksəriyyəti gecələr işləyir. Çünki metropolitenin təhlükəsiz işləməsi məhz onların xidməti sayəsində mümkündür. Biz hər yeni ildə ötən ildən də yaxşı işləyəcəyimizi qarşımıza məqsəd qoyuruq. 2004-cü ildə də 2003-cü ildən daha yaxşı işləməyi və yeni uğurlara imza atmağı planlaşdırırıq.

ASƏF
"Azad Azərbaycan",
28 dekabr 2003-cü il

Tarixi şəxsiyyətin portreti



AZƏRBAYCANIN METRO STANSİYALARININ HƏR BİRİ MEMARLIQ ABİDƏSİDİR

MEMARI İSƏ ULU ÖNDƏRİMİZ HEYDƏR ƏLİYEVDIR

“Azərbaycana 14 il rəhbərlik etdiyim zaman, sonra 5 il Moskvada Sovetlər İttifaqının rəhbərliyində olduğum zaman mən Bakıda metropolitenin tikintisi ilə daim məşğul olmuşam və bu işə nail olmuşam. Buna görə də özümü xoşbəxt hiss edirəm”.

Heydər Əliyev

1967-ci il noyabrın 6-da keçmiş Sovetlər İttifaqının 5-ci, Yaxın Şərqi isə ilk metropoliteni olan Bakı metropoliteni paytaxt sakinlərinin istifadəsinə verildi. Bu danılmaz faktdır ki, ümummilli lider Heydər Əliyev respublika rəhbərliyinə gəldikdən sonra, metropolitenin tikintisində böyük canlanma başlayıb. 1970-ci ildə "Ulduz" stansiyası, 1972-ci ildə 120 min əhalisi olan 8-ci kilometr yaşayış sahəsini şəhərin mərkəzi ilə birləşdirən "Məşədi Əzizbəyov", "Qara Qarayev" və "Neftçilər" stansiyaları istismara verilib. 1976-cı ildə isə bənzərsiz tərtibatı ilə göz oxşayan "Nizami" stansiyası ilk sərnişinlərini qəbul edib. Xalq rəssamı Mikayıl Abdullayevin dahi şairimiz Nizami Gəncəvinin "Xəmsə"si mövzusunda yaratdığı mozaika bu gün də hamını heyran edir. Ancaq yəqin çoxları bilmir ki, həmin mozaikanın rəssamı Mikayıl Abdullayev olsa da əsl memarı Heydər Əliyev olub. Məhz bütün tərtibat onun göstərişi ilə verilib.

Qeyd edək ki, bu gün Bakı metropoliteninin iki xəttinin ümumi uzunluğu 31,5 kilometrə çatır. Bu xətlərin 22,3 kilometri məhz Heydər Əliyevin rəhbərliyi sayəsində tikilib.

Azərbaycanda metro tikintisi və yeraltı nəqliyyatın insanların istifadəsinə verilməsində misilsiz xidmətləri olan ulu öndərimizin bu sahəyə göstərdiyi diqqət və qayğının yaxından şahidi olan metropolitenin rəisi, "Şöhrət" ordenli Tağı Məhəmməd oğlu Əhmədovla söhbətimizdə maraqlı məqamlara toxundu.

Qeyd etməliyəm ki, "Tarixi şəxsiyyətin portreti" rubrikasında hazırladığım yazılar zamanı bir çox Heydər Əliyev sevrərlə görüşmüşəm. Hər birinin özünəməxsus fikirləri var. Həm də həmsöhbətlərimin fikrini yayındırmamaq üçün heç vaxt sözünü yarıda kəsib sual verməmişəm. Çünki onlar ulu Öndər haqqında danışanda hiss etmişəm ki, dərin xeyallara dalıblar.

Tağı Əhmədov digər müsahiblərdən fərqlidir. Həddindən artıq sadədir. Ulu öndərlə görüşdüyü anları xatırlayanda kövrəldi, gözləri doldu. Həm də Tağı müəllim fikirləşdiyi kimi danışır, bəzəksiz-düzəksiz. Ürəkdən gələn sözləri olduğu kimi söyləyir.

Beləliklə, müsahibim TAĞI ƏHMƏDOVDUR.

- Tağı müəllim, Azərbaycanın qurucusu olan dahi şəxsiyyət Heydər Əliyevin metropolitenə xüsusi diqqəti olub...

- Mən tək cə metropolitenə, metro tikintisində Heydər Əliyevin gördüyü işlər haqqında danışsam yəqin ki, böyük bir kitab alınar.

1969-cu ildə Heydər Əliyev Azərbaycanda rəhbərliyə gələndən sonra hər sahədə canlanma yarandı. Onun amalı tikib-qurmaq idi. İnsanların rahatlığı üçün şərait yaratmaqdan zövq alırdı.

1970-ci ilin aprel ayında "Ulduz" stansiyasının açılışı oldu. Heydər Əli-

yev açılışda iştirak etdi. İki il ondan sonra - 1972-ci ildə "Əzizbəyov", "Qara Qarayev", "Neftçilər" stansiyalarının açılışında iştirak etdi. 8-ci kilometr böyük yaşayış massivi idi və bu massivdə gediş-gəliş çətindi. Buna görə də metro xəttinin oraya çəkilişi bu massivi sanki canlandırdı. Belə ki, 8-ci kilometrə geniş vüsət alan evlər tikilməyə başladı. Yəqin ki, hamınızın yadındadır, 1967-ci ildə məhz Montindən o tərəfə yaşayış təqribən desək yox idi. Şəhərin mərkəzində isə evləri tikmək çətin idi, bu mənada ki, bir mənzildə bəlkə on beş nəfər qeydiyyatda idi. Tikilən evlər isə çoxmərtəbəli deyildi. Ona görə də məhz Heydər Əliyev 8-ci kilometr qəsəbəsini salmaqda o vaxt uzaqgörənlik etdi. Həm yaşayış massivini genişləndirdi, həm də metronun çəkilişini təmin etdi.

1976-cı ildə "Nizami" stansiyasının açılışında Heydər Əliyevin iştirakını demək, bu bir az düz çıxmır. Çünki Heydər Əliyev nəinki oranın açılışında iştirak etdi, həm də istər Mikayıl Hüseynovun, istərsə də Mikayıl Abdullayevin dedikləri kimi Heydər Əliyev "Nizami" stansiyasının memarı idi. Baxmayaraq ki, memar Mikayıl Hüseynovdu, ancaq ona hər cür tövsiyələr verirdi və "Nizami" stansiyasının tikilişi Şərq üslubunda, heç yerdə analoqu olmayan memarlıq nümunəsinə çevrildi. Doğrudanda bu gün metronun "Nizami" stansiyasına tək cəmi stansiya kimi baxmaq çox azdır. Ora Azərbaycanın bir memarlıq abidəsi kimi baxmaq daha doğru olardı. Respublikamıza gələn turistləri "Nizami" stansiyasına aparanda, dahi şairin "Xəmsə"sindən ibarət mozaik tabloları baxanda mübaliğəsiz hələ XI-XII əsrlərdə Azərbaycanın hansı mədəniyyətə mənsub olduğu tam və aydın surətdə göstərilir. Həmin stansiyanın tikilməsində hər üslubuna Heydər Əliyev özü rəhbərlik edirdi.

Bu gün Azərbaycanda hara baxırıqsa Heydər Əliyevin dəsti-xəttini görürük. Və Azərbaycanı bu gün bir an belə Heydər Əliyevsiz təsəvvür etmək çətindir. Əgər Heydər Əliyevə qədər tikilən balaca evləri çıxmaq şərti ilə, Hacı Zeynalabdin Tağıyevin evləri görünürdüsə, bu gün onun evləri ilə yanaşı məhz Heydər Əliyevin tikdirdiyi binalar görünür. Möhtəşəm "Gülüstan" Sarayı, Prezident İqamətgahı, bu gün Heydər Əliyevin adını daşıyan Respublika Sarayı, mehmanxanalardan "Abşeron", "Azərbaycan" və s. bunların hamısı əsl Şərq üslubunda olan memarlıq incilərdir. Memar Rasim Əliyev "Qonaq evi"nin tikintisində bir neçə dəfə öz çıxışında deyib ki, "o vaxt bizim üçün ulduzların nə fərqi vardı ki, beş ulduz olsun, altı ulduz olsun. Ancaq Heydər Əliyev dedi ki, ora bir dənə 8 guşəli ulduz salın görək nə verir, alınar, ya alınmaz. Əlbəttə, bu o vaxt çətin idi. Amma 8 guşəli ulduzu salandan sonra baxdıq ki, doğrudan da belə daha yaxşı görünür. Eyni zamanda sonradan başa düşdük ki, 8 guşəli ulduz məhz Azərbaycanın 1918-ci ildə rəmzi mənada atributlarından biridir və bu Heydər Əliyevin yadından çıxmayıb". Hətta bu gün, baxmayaraq

ki, sovet dövründə tikilib, siz metronun əksər yerlərinə getsəniz orada 8 guşəli ulduzları görərsiniz. O, əlbəttə Azərbaycanın mentalitetini qoruyub saxlayırdı. Bu, doğrudan da Heydər Əliyevin uzaqgörənliyi idi.

1979-cu ildə indiki "Bakmil" stansiyasının açılışında Heydər Əliyev iştirak edib. Yerüstü olaraq ilkin stansiya idi ki, o vaxt yeni açılan zavodların əməkçilərinə xidmət edirdi. "Kondensiyonlar, Azərelektroterm" və digər böyük müəssisələr bu ərazidə yerləşirdi.

1982-ci ildə Heydər Əliyev Moskvaya yüksək vəzifəyə aparıldı. Orada işləyəndə də metro tikintisindən əlini çəkmədi. O vaxt tunel köynəklərinin birbaşa Bakıya yönəldilməsinə nail oldu. Mən ulu öndərimizlə görüşən vaxt dedi ki, bir vaxt sizin müdir Moskvaya yanıma gəlmişdi. Dedi ki, tikinti materialları çatışmır. O vaxt Saslovu çağırdım dedim ki, gör o Bakıdan gələn adam nə istəyir. Sən başa düşürsən də mən onda nə demək istəyirdim. Dedim bəli, hörmətli prezident, bu o demək idi ki, Leningradın Kirov zavodunun buraxdığı tunel köynəkləri birbaşa hamısı yönəlmişdi Bakıya. Keşlə yükboşaltma məntəqəsində artıq yükləri boşaldıb çatdırmaq olmurdu. Hətta bizim buradakı müəyyən dərəcədə sadələşmiş rəhbər işçilərimiz ora teleqram vurmuşdular ki, artıq bəsdir. Lakin oradan Saslovun əmri ilə tunel köynəkləri gəldikdən sonra biz "Xalqlar dostluğu", "Əhmədli", "Həzi Aslanov" stansiyalarının tikintisini başa çatdırdıq. İnşası davam etdirilən "Memar Əcəmi"nin davamı olan gələcək 3 stansiyanın təqribən yarısı tikilib başa çatdırıldı.

Əlbəttə, Heydər Əliyev hakimiyyətə ikinci qayıdışından sonra da metropolitenə qayğısını əsirgəmədi. Bu gün Bakı metropolitenində ritmik hərəkət, ahəngdar gediş mövcuddur. Yadımdadır, 1998-ci ildə mən ilk dəfə bura rəis təyin olunanda qatarlar arası məsafə 8-12-16 dəqiqəyə çatırdı. Lakin ulu öndərimiz 2002-ci ildə hər il 25 vaqon alınması şərti ilə, eyni zamanda büdcə pullarının artırılması şərti ilə metropolitenə çox geniş yer ayırdı. Həmin 75 vaqonun sayəsində bu gün Azərbaycanda Bakı metropoliteni 2-4 dəqiqə intervalla işləyir.

2002-ci il noyabrın 6-da metropolitenin 35 illik yubileyi keçirildi. Bu unudulmaz tarixdir, yaddan çıxan deyil.

Hardasa martın 25-i idi. Zəng etdim, dedim ki, ulu öndərimizlə danışmaq istəyirəm. Soruşdular ki, nə məsələdir. Dedim ki, metronun 35 illiyidir. İnanırsınızımı, yarım saatdan sonra elə bir çaxnaşma baş verdi, elə bil sanki tufan qopdu. Prezident aparatından mənə zənglər oldu ki, bəs siz bizə deməmiş prezidentə demisiniz. Prezident bu dəqiqə sərəncam istəyir, tez hazırlayın gətirin. Həmin dəqiqə 35 illik yubileyin keçirilməsi üçün Nazirlər Kabinetinə tapşırıqlar verildi. 2002-ci il noyabrın 5-də metropoliten işçilərindən 6 nəfərə "Şöhrət" ordeni, 18 nəfərə "Tərəqqi" medalı təqdim edildi. 6 noyabrda isə bizim üçün heç zaman unudulmayan

yubiley mərasimi keçirildi. Məhz hörmətli prezidentimiz özü iştirak etdi. Bir saat beş dəqiqəlik çıxışı oldu. Hətta həmin vaxt olan konsertdə belə axıra qədər oturub qulaq asdı. Metropolitenə, metrotikinti təşkilatına verdiyi qiymət bizim həmişə yadımızda qalacaq...

- *Siz metropolitendə neçə ildir işləyirsiniz?*

- Demək olar ki, metropolitendə anadan olmuşam. 1970-ci ildən bu günə qədər, artıq 35 il tamam olur ki, bu təşkilatdayam. Açıq deyim, həmişə çıxışlarımda deyirdim ki, metropolitendə adambaşına qiymət 1750 manatdır, biz isə 250 manata aparırıq, bu ziyanımızdır. Ancaq hörmətli prezidentimiz bunu elə gözəl təfəsilatı ilə xırdaladı ki, həm yaddaqalan, həm də xoşa gələn oldu. Dedi bilirsiniz, metro bu gün xalqın ən böyük sərvətidir. Şərqdə ilk böyük sərvət olan metropoliten bu gün hər keçən sənişinin cibinə 1500 manat pul qoyur. Bununla biz, görünməsə də, yeni əhaliyə, yeni metrodan istifadə edən adamlara yardım göstəririk. Bunun deyiliş tərzini o qədər sadə, o qədər qaydasında idi ki, ancaq öyrənmək lazımdı.



35 illik yubileyimizdə "Metrovaqonmaş" Səhmdar Cəmiyyəti Direktorlar Şurasının sədri Yuri Soldatov çıxışında maraqlı bir məqama toxundu. Dedi: "Mən Bakı metropoliteni rəisi Tağı Əhmədovun bu sözləri ilə o qədər də razı deyiləm ki, Heydər Əlirza oğlu Əliyev Bakı metropoliteninə lazımı diqqət göstərmişdir. Mən deyərdim ki, əksinə, Heydər Əliyev bizim dövlətlərimizin metro tikintisinə və vaqonqayırma sahəsinin inkişafına misilsiz töhfə vermişdir. Mən bunu prezidentinizin, tənənəli mərasim iştirakçılarının xoşuna gəlmək üçün demirəm. Əlimdə SSRİ Nazirlər Soveti sədrinin birinci müavini Heydər Əlirza oğlu Əliyev yoldaşın yanında 1983-cü il dekabrın 23-də keçirilmiş iclasın protokolu var. Protokol 16 bənddən ibarətdir. Birinci bənddə hamımız ciddi töhmətləndirilirik. Qalan 15 bənd isə tapşırıqlardan ibarət idi. Burada vaqon istehsalını artırmaqdan, onların texniki səhviyyəsinə yüksəltməkdən, bu sahədə çalışan elmi-tədqiqat institutlarını yeni vaqon layihələrinin hazırlanması ilə məşğul olmağa məcbur etməkdən bəhs olunurdu. Bu sənəddə daha bir mühüm məqam var - Mitişşi maşınqayırma zavodunda yeni vaqonların istehsalı üçün təzə korpusun tikintisi. Biz digər təşkilatlarla əməkdaşlıq şəraitində həmin korpusu tikdik və vaqonların yeni nəslinin istehsalını təşkil etdik".

Bundan böyük fəxr olarmı? Hələ 1983-cü ildə görülən tədbir idi ki, metro vaqonları yanmayan materiallardan olmalıdır. Deməli, həmin protokolla o zavodda beş ay ərzində Heydər Əliyev iki böyük sex tikdirib. Avadanlıqları xaricdən alıb. Bu gün biz ora gedəndə çox fəxrlə deyirlər ki, bu sex bizə Heydər Əliyevdən hədiyyədir. Fikirləşin ki, onlar bununla nə qədər qürur duyurlar.

1999-cu ildə mən Mitişşi zavodunda olanda onlardan vaqon almaq istədik. Zavodun direktoru Y.A.Qulko birbaşa qiymətləri yazdı verdi. Deməli, 450 min dollar baş vaqon, 413 min dollar isə orta vaqonun qiymətinin məktubunu verdi. Aradan xeyli keçdi. Elə vəziyyət yarandı ki, o mənə dedi Əhmədov, bizim Azərbaycana, xüsusən Heydər Əliyevə borcumuz var. Sən niyə vaqonu almırsan ki, biz bu borcumuzdan çıxmaq. Dedim, Yuri Aleksandroviç, bilirsiniz də, Heydər Əliyevlə işləmişiniz. Məni çağırdı, dedi ki, vaqonların vəziyyəti necədir, almaq olar? Qiymətini ona göstərəndə bir kəlmə ilə soruşdu ki, Moskvanın qiymətləri necədir. Aydın məsələdir ki, mən Moskvanın qiymətlərini bildirdim. Dedim ki, 325 min dollara Moskvaya verirlər. Dedi onda bizə lazım deyil, o cür vaqon almırıq. Əgər Moskvadan baha qiymətə verilsə biz istəmirik. Onda Yuri Aleksandroviç yenidən məktub verdi. Dedi ki, mən hətta Moskvadan da aşağı qiymətə sizə vaqon verəcəm. Təki biz Heydər Əliyevin borcundan çıxıb bilək. Və mən bunu çox fəxrlə bir neçə yerdə demişəm. Hətta yubileydəki məruzəmə də salmışdım. Orada MDB ölkələrindəki metropoliten idarəsinin rəisləri iştirak edirdi. Çıxışında dedim ki, hörmətli prezident, o vaxt



sizin etdiyiniz yaxşılığa görə Bakı metropolitene 325 min dollara vaqonun birini verdilər. Baxmayaraq ki, bu vaqonların birini 593 min dollara Daşkəndə, Xarkova və başqa dövlətlərə verirdilər. Məhz sizə rəğmən, hörmət məqsədilə bizə 325 min dollara verdilər. Fikirləşin, 75 vaqon aldıq, 75 vaqona 25 milyon dollar dövlət özü ödədisə, 20 milyon dollar zavod güzəştə getdi. Bu ancaq Heydər Əliyevin Bakı metropoliteni üçün gördüyü işin cüzi bir hissəsidir.

Fikirləşin ki, Azərbaycanda nə qədər sənaye müəssisələri açılıb, evlər tikilib. Bunların hamısını yada salanda ürəyin qürur hissi ilə döyünür ki, Azərbaycanın belə öndəri olub. Azərbaycanı bu gün harda tanımırıqlar? İldə ən azı iki-üç dəfə xarici dövlətlərdə oluram. Beynəlxalq İctimai Nəqliyyatlar İttifaqının üzvü kimi iclaslara çağırılıram. Yanımızda olan bayrağa baxanda ürəyim qürurla dolur. Birinci növbədə bizi bayraqla tanıyırlar. Azərbaycan - Heydər Əliyev. Bu iki kəlmə sözdü, ancaq dərin mənası var. Doğrudan da o vaxtı deyilən sözlər, yazılan şüarlar yersiz deyildi. "Xalq - Heydər, Heydər - Xalq". Özü sağlığında demişdi ki, mən əbədiyaşar olacağam. O, sağlığında istəmədi ki, hardasa büstü qoyulsun, hansı küçəyə adı verilsin. Bu gün Rumıniya, Ukrayna, Bolqarıstan, Sankt-Peterburq, Moskva, Türkiyə və başqa dövlətlərdə Heydər Əliyevin adına küçə və xiyabanlar salınır, büstü qoyulur. Bunların hamısı Heydər Əliyevin özünün qazandığı hörmətdi, ehtiramdı. O dövlətlər Azərbaycan deyil ki, deyələr Azərbaycanda qoyulub. Gəlin bir anlığa eksklüziv baxış keçirək. Hansı prezidentin ölümündən sonra hər hansı xarici dövlətdə onun adına küçə, institut var, ya büstü qoyulub. Heç yerdə bunu təsəvvür etmək olmaz. Bunların hamısı Heydər Əliyevin dünya şöhrətli siyasətçi olmasını sübut edir. Açıq desək, Heydər Əliyevin Azərbaycançılığından, Azərbaycanlı olmağı ilə fəxr etməyindən irəli gəlirdi. Təsəvvür edin ki, dilimizin ahəngdarlığını, gözəlliyini bizə o, qaytardı. Sovetin təsiri altına o qədər düşmüşdük ki, az qala dilimiz yadlaşdı, hər kəlməmiz rus sözü olurdu. Azərbaycan dili yaddan çıxmışdı. Heydər Əliyev gələndən sonra Azərbaycan dilini dövlət dili kimi təsdiq etdi. Həmin vaxtlar bəziləri deyirdilər ki, biz türk dilinə

keçməliyik, bizim dilimiz türk dilidir. Heydər Əliyev çox uzaq-görənliklə dedi, türkdilli qruplara mənsub olan Azərbaycan dilidir və biz bu dili qoruyub saxlamalıyıq. Bu dil X-XII əsrdən gələn dildir, unutmamağa ixtiyarımız yoxdur. Zaman-zaman ruslaşması da, farslaşması da olub, ancaq şükür ki, bu günə kimi qoruyub saxlamışıq. Bunların hamısına görə Heydər Əliyevə minnətdar olmalıyıq.

Konstitusiyamızın ilk müəllifi Heydər Əliyev oldu. Düzdür, zamanın tələbinə uyğun olaraq müəyyən dəyişikliklər ola bilər, gəldikcə olacaq da. Amma köklü Konstitusiya olduğu kimi qalacaq. Başqa dövlətlərin Konstitusiyasında var ki, prezident parlamenti buraxa bilər. Heydər Əliyev bizim Konstitusiyada onu göstərmədi. Çox uzaqgörənliklə dedi ki, bu gün fikirləşin ki, parlament Heydər Əliyevə görə istənilən formada ola bilər. Sabah başqa bir prezident olanda onun parlament buraxmaq ixtiyarı olmasın. Çünki parlamentə seçilənlər xalq tərəfindən seçilib. Bir prezident tərəfindən buraxılmasına rəvac vermədi. Doğrudan da çox ədalətli qərarı.

Allah-təala tərəfindən Azərbaycan xalqına göndərilmiş bir peyğəmbər hesab etdiyimiz Heydər Əliyevin atdığı addım, yazdığı nizamnamə bizim üçün illər boyu stolüstü kitab olmalıdır, Əgər biz onun tövsiyələrinə qulaq assaq, onun etdiyi işləri ardıcılıqla yerinə yetirsək inanırıq ki, Azərbaycan daha da çiçəklənəcək. Arzum odur ki, Heydər Əliyevin verdiyi tövsiyələri biz daimi izləyək, onun davamçısı olaq. Onun bizə verdiyi tövsiyələr Azərbaycanın indiki nəslinə yüz il bəsdir, bütün göstərişlərini yerinə yetirsək daim irəli gedəcəyik.

Şəxsən Bakı metropoliteninin kollektivi yeraltı nəqliyyatımızın işini tam mənada qənaətbəxş təmin etməklə yanaşı, respublikanın ictimai-siyasi həyatında da fəal iştirak etməyi özünə borc bilir. 500-ə yaxın metropolitençi YAP-ın ilk təşkilatında birləşmişdir. Onun sıraları gündən-günə genişlənir, ilk təşkilatımız partiyanın nizamnaməsindən irəli gələn bütün vəzifələri yerinə yetirərək dövlətçiliyimizin, müstəqilliyimizin qorunub saxlanılmasına və inkişafına öz töhfəsini verir.

Metropolitendə Heydər Əliyev məktəbi fəaliyyət göstərir. Hər ayın so-





nuncu çərşənbə günü son dərəcə maraqlı dərslərimiz olur. Bu dərslər sözün həqiqi mənasında əsl həyat məktəbidir.

- *Tağı müəllim, ulu öndərlə təkbətək görüşünüz olubmu? Bu görüşləri necə xatırlayırsınız?*

- İki dəfə görüşümüz, bir dəfə isə telefon danışığımız olub...
- *Bu görüşlərdə ən çox yadınızda qalan nə olub?*
- Onunla bağlı hər an yadımda qalıb. 1998-ci il iyulun 27-si idi. Məni Prezident Aparatına çağırıdılar. Dedilər ki, bu gün siz Heydər Əliyevlə görüşəcəksiniz. Özümü nə qədər vüqarlı tutsam da Heydər Əliyevin qarşısında dayanmaq olduqca çətin idi.

Qəbul otağına keçəndə özümü itirdim. Ancaq özümü tez ələ aldım, görüşdük, oturmaq üçün yer göstərdi. Dedi ki, metropolitəndə nə vaxtdan işləyirsən. Bunu danışsam, uzun çəkər. 45 dəqiqə ulu öndərimizlə söhbət etdik. Moskvada olduğu vaxtdan danışdı, eyni zamanda mənə tövsiyələrini verdi. Metropolitəndə qəzetlərin satışına fikir verməyimi tövsiyə etdi. Onda bildim ki, bu böyük şəxsiyyət mətbuata nə qədər önəm verir. Sonda ondan ayrılanda mənə dedi ki, metropolitəne hardan pul əldə et-

mək olar? Həm də o qədər səmimi, o qədər məlhəm danışdı ki, bu sadəlik məni ürəkləndirdi. Dedim ki, hörmətli prezident, metropolitəndə pul tökülüb, bir dəne süpürge lazımdır. Bu sözümə görə, doğrusu, indi də utanıram. Ancaq o, üstünü vurmadı, dedi necə? Dedim metropolitenin keçidləri, metropolitəne birləşik keçidləri və metropolitenin stansiyaları ətrafında 40 metrlik mühafizə zolağıdır, hansı ki, tikinti qaydalarına əsasən bu metropolitenindir, əgər bunlar metropolitəne verilsə müəyyən dərəcədə gəlir əldə edə bilərik. Onda soruşdu ki, nə qədər yağmaq olar? Dedim ayda 500 milyon manat pul yağmaq mümkündür. Baş nazir Artur Rasizadə ilə danışdı, dedi ki, "metropolitəne bu gün rəis təyin edirəm, metronun işlərini bilir, müəyyən dərəcədə təklifləri var, çağır danışın. Mənə elə gəlir yaxşı təkliflərdi". Oradan çıxanda inanın ki, sevincdən uçmağa qanadım yox idi. Mənim haqqımda ilk təəssürat bu idi. Mənim üçün indiyə qədər mayak olan həmin təəssüratdı.

İkinci görüşümüz 2002-ci il noyabr ayının 6-da olub. Çox həyəcan keçirirdim. Əl uzadıb görüşəndə birçə kəlmə "necəsən" soruşmağı mənim bütün həyəcanımın hamısını yox etdi. Adam onunla neçə illər işləməsinə baxmayaraq hər an özünü itirə bilirdi. Metropolitenin indiki vəziyyəti barədə məruzə etdim. Konkret olaraq "Həzi Aslanov" stansiyasının tikilməsi barədə məlumat verdim. Deməliyəm ki, Avropa Birliyinin fəvqəladə yardım proqramının ikinci tranşı çərçivəsində ayrılan 4,1 milyon avro hesabına "Həzi Aslanov" stansiyasını Bakı sakinlərinin istifadəsinə verdik. Avropa Birliyinin metropolitəne belə böyük məbləğdə təmənnəsiz tranş ayırması yalnız və yalnız Heydər Əliyevin böyük nüfuz və hörmətinin sayəsində mümkün olmuşdu.

Bir dəfə isə telefon danışığımız olub. Özü ilə görüşməyi xahiş etmişdim, vaxtın məhdudluğundan telefonla danışdıq. Telefonda da öz tövsiyələrini verib. O tövsiyələr bu günə qədər mənim üçün bir mayakdır. Çalışacağam ki, mənə olan inamı doğruldam, əməyi itirməyim, prezidentimizin təyinatına layiq işləyim.

Mən ulu öndərimizə Allahdan rəhmət diləyirəm, ruhu şad olsun.

Şəmsiyyə MUSAQIZI
"Naxçıvan",
25 fevral 2005-ci il



METROPOLİTEN KART SİSTEMİNƏ KEÇMƏYƏ HAZIRLAŞIR

**Metroda terror təhlükəsindən qorunmaq üçün
monitorlar quraşdırılıb**



Bakı metropoliteninin rəisi Tağı Əhmədovun metroda gediş haqlarının 1500 manatadək yüksəldilməsi barədə dəfələrlə hökumətə müraciət etməsinə baxmayaraq 2005-ci ildə qiymətlərin artırılması gözlənilmir. Bunu təsdiq edən Tağı Əhmədov Azərbaycanda bu nəqliyyat növündən istifadənin 5 sentə bərabər olduğunu qeyd edərək, metropolitenin fəaliyyətini London

metrosu ilə müqayisə etməyə çalışıb. "Londonda gediş haqqı 5 dollardır, Bakıda cəmi 5 sentdir". Bununla belə, o, metrodan az qazanc əldə etmədiklərini də gizlətməyib. Metropolitenin rəisi bildirib ki, il ərzində bu xidmət sahəsindən 32,5 milyard manat gəlir daxil olur.

Aprelin 1-də Yeni Azərbaycan Partiyasının qərargahında keçirilən mətbuat konfransında T.Əhmədov son dövrlər metrodan istifadə edən sərnişinlərin sayının əvvəlki illə müqayisədə 5-6 faiz artdığını söyləyib. Metrodan istifadə edənlərin 20 mindən çoxu isə imtiyazlı sərnişinlərdən ibarət olub. Metropoliten rəhbəri xidmət etdiyi sahədə işçilərin orta aylıq əmək haqqının 376 min manat olmasına baxmayaraq, gecə növbəsində çalışanlara əlavə 40 faiz pul verildiyini bildirib. Hazırda bu sahədə 4500 işçi çalışır. Tağı Əhmədov metroda yeni texnologiyanın quraşdırılmasına çalışdıqlarını, lakin bunun üçün bir müddət gözləmək lazım olduğunu qeyd edib. Metroda çip-kartların tətbiq olunmasının 6 milyard manata başa gəldiyini və bunun üçün aparatların təzələnməsini zəruri hesab edən metropoliten rəhbəri gələcəkdə bu addımı atacaqlarını xatırladı.

Metroda terror təhlükəsindən qorunmaq üçün müəyyən işlər görülüb. Məsələn, bütün stansiyalarda monitorlar quraşdırılması nəticəsində sərnişinlərə nəzarət olunması mümkündür. Bundan əlavə, metronun "28 May" stansiyasında polislərin iştirakı ilə platformanın və sərnişinlərin izlənilməsi üçün yeni avadanlıqlar quraşdırılıb. Bu texnika vasitəsilə polislər hər bir sərnişinə nizam-intizam qaydalarını pozduğu halda səsgücləndiricilər vasitəsilə xəbərdarlıq edə bilər. Gələcəkdə metroda videomüşahidələr aparmaq üçün aparatların quraşdırılması da nəzərdə tutulub. T.Əhmədov vəsait çatışmazlığından gileylənərək həmin avadanlıqların yaxın tezlikdə tətbiq edilməyəcəyini bildirib. Maliyyə imkansızlığı ucbatından metropoliten bu il yeni vaqonlar almağı da planlaşdırmır.

**"Yeni Azərbaycan"
2 aprel 2005-ci il.**

**Martın 16-da Dünya Azərbaycanlılarının
II qurultayı işə başlayacaq**

**"AZƏRBAYCAN DİASPORUNUN
GÜCLƏNMƏSİ MƏNİ SEVİNDİRİR"**



**Tağı Əhmədov: "Heydər Əliyev məktəbinin yetir-
məsi və İlham Əliyev hakimiyyətində bir vəzifə tutan
şəxs kimi mən də çalışıram ki, həmişə diaspor quru-
culuğunda fəal iştirak edim"**

**2006-cı il mart ayının 16-da Dünya Azərbaycanlılarının
II qurultayı müstəqil Azərbaycanın paytaxtı Bakı şəhərin-
də toplaşacaq.**

**Azərbaycanın ictimai-siyasi həyatında mühüm hadisə-
yə çevriləcək bu qurultayda xarici ölkələrdə yaşayan 600
diaspor təşkilatları nümayəndələri, o cümlədən 350 nə-
fər xarici qonaq, Azərbaycanın daxilindən isə 650 nəfər
nümayəndə qatılacaq. Bu qurultayın dünya azərbaycan-
lılarının milli həmrəyliyinə və birliyinə nə kimi töhfələr ve-
rəcəyi, qurultayda səsəndiriləcək fikirlərin və qoyulacaq
məsələlərin hər bir azərbaycanlı üçün olduqca vacib ol-
duğunu nəzərə alıb Bakı metropoliteninin rəisi, Yeni
Azərbaycan Partiyası Yasamal rayon təşkilatının sədr
müavini Tağı Əhmədovla görüşüb, fikir mübadiləsi apa-
rırıq.**

- Tağı müəllim, dünya Azərbaycanlılarının təşkilatlanması və diaspor təşkilatlarımızın fəaliyyəti sizi qane edirmi?

- Hazırda bütün dünyada yaşayan azərbaycanlıların sayı 50 milyon nəfərdən çoxdur, Məlumdur ki, biz sayca ermənilərdən qat-qat çox olsaq da, indiyə qədər, yəni 1993-cü il Heydər Əliyev Azərbaycana 2-ci dəfə rəhbər seçilənə qədər bizim diasporumuz ermənilərdən xeyli zəif idi. Ermənilər bir tərəfdən torpaqlarımızı işğal edirdilər, əhalimizi öz ata-baba yurdlarından didərgin salırdılar. Digər tərəfdən isə erməni diaspor təşkilatları dünyada yalandan haray-həşir qoparıb deyirdilər ki, guya azərbaycanlılar onları qırır, onları deportasiya edir və s. Yadınızdadırsa, Sumqayıt hadisələrini də onlar 1988-ci il fevralında özləri törətmişdilər. Lakin bütün dünyada yalandan çığır-bağır salıb haray-həşir qoparıb azərbaycanlıları qaniçən bir millət kimi dünyaya tanıdırdılar. Heç təsadüfi deyil ki, 1992-

ci ilin oktyabrında ABŞ kongresi Azərbaycana qarşı bədnam 907-ci düzəlişi qəbul edib dövlət səviyyəsində Azərbaycana yardıma qadağa qoydu. Burada söhbət ABŞ-ın yardımından getmir, bizim o yardıma o qədər də ehtiyacımız yoxdur. Söhbət ondan gedir ki, ərazisi işğal olunan biz, 1 milyon qaçqın və köçkünü olan biz, yardımdan da məhrum olunan biz olduq. Mənə elə gəlir ki, ABŞ kongresinin bu ədalətsiz qərar qəbul etməsinin əsas səbəbi o idi ki, o vaxtlar həm Azərbaycan hakimiyyəti zəif idi, həm də diasporu. Sevindirici haldır ki, dünya şöhrətli siyasətçi ümummilli liderimiz olan Heydər Əliyev 1990-cı ildə Moskvadan Vətənə qayıdan ilk günlərdən başlayaraq bütün gücünü və enerjisini digər mühüm sahələr kimi diaspor işinə də yönəltdi. Hələ 1991-ci il dekabrın 16-da Naxçıvan Muxtar Respublikası Ali Məclisinin sədri olarkən 31 dekabr gününün Azərbaycan tarixinə Milli Həmrəylik günü kimi daxil olmasının təşəbbüs-karı oldu, bu haqda xüsusi qərar qəbul etdi. Heydər Əliyevin təşəbbüsü ilə Azərbaycan parlamentində də belə bir qərar qəbul olundu. Daha sonra Azərbaycan prezidenti kimi Heydər Əliyev 2001-ci il noyabrın 9-10-da Bakı şəhərində dünya azərbaycanlılarının möhtəşəm I qurultayını keçirdi. Mən həmin qurultayın iştirakçısı kimi indi də yaxşı xatırlayıram ki, dünyanın müxtəlif ölkələrində yaşayan soydaşlarımız necə qürur və fərəh hissi ilə öz doğma vətənlərinə gəlmişdilər. Necə mehribançılıq və məhəbbət hissləri ilə bir-birini qucaqlayıb öpürdülər. Mən bu xidmətinə görə -yəni dünya azərbaycanlılarının I qurultayını keçirdiyinə, onları doğma Vətəndə bir araya gətirdiyinə, on illərlə adlarını eşitdiyimiz, lakin üzünü görmədiyimiz böyük insanlarla bizi bir sarayda görüşdürdüynə görə Heydər Əliyevə minnətdaram. Daha sonra 2002-ci ildə Heydər Əliyevin fərmanı ilə xarici ölkələrdə yaşayan azərbaycanlılarla iş üzrə Dövlət Komitəsinin yaradılması da milli liderimizdən diaspor quruculuğuna verdiyi misilsiz töhfələr idi. Artıq 4 ildən çoxdur ki, komitə bu işlərlə məşğul olur və Azərbaycan diasporunun güclənməsi və təşkilatlanması istiqamətində xeyli işlər görmüşdür. Bütün bunların nəticəsində mən deyə bilərəm ki, Azərbaycan diasporu artıq xeyli güclənib və erməni diasporu ilə informasiya müharibəsinə başlayıb. Sevindirici haldır ki, bu iş Azərbaycan prezidenti İlham Əliyev tərəfindən daha da yüksək səviyyədə və mütəşəkkilliklə davam etdirilir. Hörmətli prezidentimiz hansı ölkəyə səfər edərsə, mütləq vaxt tapıb Azərbaycan icması ilə görüşür, onların qayğı və problemlərinə diqqətlə qulaq asır. Heydər Əliyev məktəbinin yetirməsi və İlham Əliyev hakimiyyətində bir vəzifə tutan şəxs kimi mən də çalışıram ki, həmişə diaspora quruculuğunda fəal iştirak edəm və bu işlərə kömək edəm. Səbirsizliklə qurultayın başlanacağı günü gözləyirəm. Azərbaycan diasporunun güclənməsi, birliyinin və həmrəyliyinin artması məni sevindirir.

- *Tağı müəllim, sizcə, Azərbaycan diasporu əsasən hansı məsələ-*

lələrə daha çox diqqət yetirməlidir.

- Mən yenə də qeyd edərim ki, diaspor əsas diqqəti xaricdə ermənilərlə informasiya müharibəsinə yönəltməlidir. Biz məkrli erməni təbliğatını alt-üst etməli, gecə-gündüz çalışıb onları dünyaya işğalçı kimi tanıtmalıyıq. Dünyada erməniləri müdafiə edən bəzi beynəlxalq təşkilatların nümayəndələrinə başa salmalıyıq ki, ermənilərin yalan təbliğatına uymasınlar. Yanvarda qırılan, Xocalıda 1992-ci ilin fevralında başı kəsilən, nizədən keçirilən, gözü çıxarılan, soyqırımına məruz qalan Azərbaycan milləti olub, ermənilər yox. Blokadaya düşən Naxçıvan MR-dir, Qarabağ yox, qəbirləri sökülən, tarixi, mədəni abidələri dağıdılan, milli irsi və mədəniyyəti, qəbirləri, muzeyləri, kitabxanaları, tarixi yurdları talan edilən məmləkət Azərbaycandır, Ermənistan yox. Axı dünya nə qədər yalana inanacaq və bu ədalətsizliyə göz yumacaq. Biz bu sahədə hər birimiz fəal olmalıyıq, xüsusilə də dünyada yaşayan soydaşlarımız. Digər məsələlərlə də məşğul olmalıyıq. Biz tariximizi, mədəniyyətimizi, musiqimizi, ədəbiyyatımızı dünyada daha çox təbliğ etməliyik. Elə etmək lazımdır ki, dünya Azərbaycanı olduğu kimi - iqtisadi cəhətdən güclü, sivil demokratik quruluşu olan, mədəni və inkişaf edən dövlət kimi, xalqımızı isə mədəni və sülhsevər bir xalq kimi tanısin. Biz gərək elə təbliğat aparaq ki, dünyada yaşayan bütün azərbaycanlılar müstəqil Azərbaycana tez-tez gəlib, orada yaşasın, investisiya qoysun, turizmi, kənd təsərrüfatını, sənayesini inkişaf etdirləsinlər. Onlar ümummilli lider Heydər Əliyevin belə bir məsləhətini unutmasınlar: "Müstəqil Azərbaycan Respublikası dünyada yaşayan bütün azərbaycanlılar üçün doğma Vətəndir".

BİLMAN
"Azad Azərbaycan",
10 mart 2006-cı il



ULU ÖNDƏRİMİZİN ARZULARINI GERÇƏKLƏŞDİRMƏK ŞƏRƏFLİ BORCUMUZDUR

Dünyanın ən qüdrətli dövlət xadimləri, dahi və müdrik şəxsiyyətləri sırasında ümummilli liderimiz Heydər Əliyev özünəməxsus möhtəşəm yer tutur. Azərbaycanın yaşamasında, inkişaf və tərəqqi etməsində, ən başlıcası, öz dövlət müstəqilliyinə nail olub indiki səviyyəyə gəlib çatmasında onun misilsiz xidmətləri vardır.

Tarixin səhifələrinə, xalqımızın yaddaşına belə bir həqiqət əbədi həkk olunmuşdur ki, müstəqil Azərbaycan dövlətinin əsl banisi və yaradıcısı Heydər Əliyevdir. Onun respublikamıza rəhbərlik etdiyi bütün dövrlər xalqımızın milli mənlilik şüurunun oyanması, azadlığa və müstəqilliyə qovuşmaq arzularının çiçəklənməsi, cəmiyyət həyatının, iqtisadiyyatın bütün sahələrində, elm və mədəniyyətdə böyük nailiyyətlərin əldə edilməsi ilə əlamətdar olmuşdur. Titanik dövlətçilik fəaliyyətini doğma millətinin və məmləkətinin yüksəlişinə həsr etmiş ulu öndərimiz Heydər Əliyev Azərbaycanı taleyin və zamanın ağır, sərt sınaqlarından uğurla çıxarmışdır.

Adı xalqımızın çoxəsrlik dövlətçilik tarixinə qızıl hərflərlə yazılmış

ümummilli liderimizin siyasi fəaliyyəti Azərbaycan və regionumuz üçün əhəmiyyət daşımaqla yanaşı, həm də beynəlxalq aləmdə mühüm təsir qüvvəsinə malik olmuşdur.

Dünyanın məşhur ictimai-siyasi xadimlərinin, dövlət adamlarının və mütəfəkkirlərinin Heydər Əliyev haqqında söylədiyi fikirlər xalqımızın bu dahi oğlunun şəxsiyyətinə və çoxşaxəli dövlətçilik fəaliyyətinə verilən yüksək qiymətin, göstərilən ehtiram və heyranlığın ifadəsidir. Amerika tarixçisi Odri Aldstad "Bütün güclü şəxsiyyətlər kimi Heydər Əliyev hamını öz arxasınca apara bilir"; görkəmli musiqçi Mstislav Rastropoviç "Heydər Əliyev olduqca böyük bir iş görmüş, xalqı öz ölkəsinin sahibi etmiş və bütün lükdə ölkəni dəyişdirmişdir"; Moskva meri Yuri Lujkov "Biz Heydər Əliyevin həm öz xalqı üçün, həm də başqa xalqlar üçün gördüyü bütün işləri heç zaman unutmayacağıq"; Böyük Britaniyanın baş naziri Toni Bleyer "Heydər Əliyev Azərbaycanın böyük lideri idi. O, böhranlar dövründə öz ölkəsinə sabitlik gətirdi. Azərbaycan xalqı onun qoyduğu irs ilə fəxr edə bilər"; ABŞ prezidenti Corc Buş "Heydər Əliyev Cənubi Qafqazda uzun müddət ərzində ən əsas şəxsiyyət olmuşdur" demişlər. Ulu öndərimizin parlaq, təkrarsız şəxsiyyətinin ucalığını səciyyələndirən bu sözlərdən hər bir azərbaycanlı haqlı olaraq hədsiz qürur və fəxarət hissi duyur.

Heydər Əliyevin Azərbaycanın rəhbəri seçildiyi 1969-cu il respublikamız üçün köklü yeniləşmə, vüsətli inkişaf dövrünün başlanğıcı oldu. Gəncliyi, cavanlığı həmin dövrə düşən insanlardan biri kimi mən də bu tarixi hadisənin canlı şahidi olmuşam və taleyimə belə bir xoşbəxtliyin qismət olmasından dərin məmnunluq duyuram. Bütün şüurlu həyatı Vətənə, millətə fədakar xidmət nümunəsi olan Heydər Əliyevin dəmir iradəsi, cəsareti, qətiyyəti, prinsipliliyi hər birimiz üçün örnək idi.

Respublikaya rəhbərliyə başladığı ilk gündən öz işini xalqımızın mədəni-əxlaqi dəyərlərinə sədaqət ruhunda quran ulu öndərimiz insanlarda nəinki milli düşüncənin və özünüdərkən oyanışına, həm də onların ictimai fəallığının və işgüzarlığının yüksəldilməsinə nail oldu. Rəhbərin təşəbbüskarlığı və uzaqgörənliyi öz bəhrəsini verdi, Azərbaycan böyük yüksəliş yoluna çıxdı. Tarixi hadisələrin sonrakı gedişi sübut etdi ki, Heydər Əliyevin 1969-1982-ci illərdə gördüyü işlər gələcəkdə milli dövlətçilik ideyalarının hərəkətverici qüvvəyə çevrilməsi və cəmiyyətin bu ideya ətrafında səfərbər olması üçün şərait yaratmışdır. Ümummilli liderimizin coşğun və yorulmaz fəaliyyəti sayəsində 1970-1985-ci illər baş verən dəyişikliklərin miqyasına görə, ictimai və iqtisadi sahədəki dərin islahatların səciyyəsinə görə Azərbaycanın dövlət quruculuğu salnaməsinin, sözün həqiqi mənasında, ən parlaq səhifələrindəndir. Azərbaycanın indiki siyasi və iqtisadi müstəqilliyi, beynəlxalq münasibətlər sistemində və dünya iqtisadiyyatına inteqrasiyası hələ 1970-1980-ci illərdə təməli Heydər Əliyev tərəfindən qoyulmuş potensiala əsaslanır.

Tarixin və taleyin qisməti olaraq 1991-ci ildə öz suverenliyini bərpa edən Azərbaycanın demokratik və bəşəri dəyərlərlə sadıq müstəqil bir dövlət kimi formalaşması böyük öndərimizin adı ilə bağlıdır, 1993-cü ilin iyununda xalqın təkidli tələbi ilə ümummilli liderimizin hakimiyyətə qayıdışının bəhrəsidir. Yenəcə müstəqilliyinə qovuşmuş dövlətimizin sükənini öz qüdrətli əllərinə alan Heydər Əliyev Azərbaycanın suverenliyinin möhkəmləndirilməsini, xalqın birliyinin təmin olunmasını, ictimai-siyasi sabitlik və iqtisadi dirçəliş üçün zəmin yaradılmasını özünün dövlətçilik strategiyasının əsas istiqaməti kimi müəyyənləşdirdi.

Tarixdən yaxşı məlumdur ki, dövlət müstəqilliyinin qorunması onun əldə edilməsindən çox çətin və mürəkkəb bir işdir. Bizdə də belə olmuşdur. Müstəqilliyin ilk illərində naşı, səriştəsiz adamların rəhbərlikdə yer alması dövlətçiliyimizi süquta uğramaq təhlükəsi altında qoymuşdu. Ümummilli liderimizin siyasi hakimiyyətə qayıdışı bu təhlükəni aradan qaldırdı. Azərbaycanı hərtərəfli tərəqqi yoluna çıxardı. Heydər Əliyevin müstəqil dövlətimizə rəhbərlik etdiyi dövrün nailiyyətləri göz önündədir: ictimai-siyasi sabitlik, güclü iqtisadiyyat, möhkəm sosial təsisatlar, qüdrətlənən ordu, regionda lider mövqe, beynəlxalq aləmdə nüfuz-bütün bunlar müasir Azərbaycanın həqiqətləridir.

Ermənistan-Azərbaycan, Dağlıq Qarabağ münaqişəsinin həlli istiqamətində ən mühüm uğurlardan biri atəşkəsin əldə edilməsi olmuşdur. Belə bir faktı qeyd etməyə dəyər ki, Heydər Əliyevin ölkə iqtisadiyyatında köklü dəyişikliyə gətirib çıxaran və müstəqil dövlətimizə beynəlxalq nüfuz qazandıran yeni neft strategiyasının həyata keçirilməsinə məhz atəşkəsdən sonra başlanılmış və 1994-cü ilin sentyabrında dünyanın iri neft şirkətləri ilə "Əsrin müqaviləsi" adlandırılan ilk neft müqaviləsi imzalanmışdır. İndi ölkə iqtisadiyyatının sürətli inkişafında mühüm amilə çevrilmiş Heydər Əliyevin neft strategiyası böyük uğurla həyata keçirilir. Yeri gəlmişkən, deyim ki, bu inkişaf hər bir sahədə olduğu kimi, Bakı metropoliteninin fəaliyyətinə də olduqca müsbət təsir göstərir.

Əhalisinin sayı ilbəil artan paytaxtımızın nəqliyyat infrastrukturunda metropolitenin hansı mühüm yeri tutduğunu, yəqin ki, hamı yaxşı bilir. Ulu öndərimizin Bakı metropoliteninin 35 illik yubileyində söylədiyi sözlər yaddaşımıza əbədi həkk olunub; "Bakı metropoliteni Azərbaycan xalqının milli sərvətidir. Deyə bilərəm ki, ən dəyərli sərvətlərindən biridir".

2002-ci il noyabrın 6-da keçirilmiş tənənəli yubiley mərasimi metropolitenin həyatında ən əlamətdar hadisə olmuşdur. Ümummilli liderimizin mərasimdəki tarixi çıxışı metropolitenin dünəni, bu günü və gələcəyi barədə, sözün həqiqi mənasında, bir proqram idi. Azərbaycanda bu gözəl və gərəklili nəqliyyat vasitəsini yaradanların, onun tikintisi və istismarı ilə məşğul olanların hamısının əməyini yüksək qiymətləndirən, fədakar işlərinə görə onlara təşəkkürünü bildiren ulu öndərimiz eyni zamanda belə

deymişdir: "Azərbaycanın metro stansiyalarının hər biri memarlıq abidəsidir. "Nizami" metro stansiyası bu baxımdan xüsusi fərqlənir. Mən bu işlərlə məşğul olmuşam. Deyə bilərəm ki, 1969-cü ildən sonra tikilən metro stansiyalarının hamısının layihələrinə baxır, öz mülahizələrimizi bildirir, tövsiyələrimizi verirdik. Beləliklə, biz yaxşı metropoliten stansiyaları yaratmışıq. Ona görə metropoliten, eyni zamanda həqiqətən, mədəniyyət, memarlıq abidəsidir."

Bakı metropoliteni ümummilli liderimizin daim diqqət və qayğısı ilə əhatə edilmişdi. O, vətəndaşlarımızın sosial vəziyyətini nəzərə alaraq metrodə gediş haqqının indiki səviyyədə saxlanması, metronun qüsursuz fəaliyyətinin təmin edilməsi üçün dövlət büdcəsindən zəruri maliyyə vəsaiti ayrılması barədə göstəriş vermişdi.

Ulu öndərimiz deyirdi; "Biz metro inşaatını davam etdirməliyik... Məndə hələ o illərdən metronun tikintisinin birinci, ikinci, üçüncü növbələrinin cədvəli var. Onu o vaxtdan saxlamışam. İndi onları təzələyəcəyik. İnşallah, qarşıdan gələn 3-4 ildə Azərbaycanın gəlirləri xeyli artacaqdır. Mən sizə bildirmək istəyirəm ki, bu gəlirlərdən Bakı metrosunun inşasının davam etdirilməsi üçün mütləq istifadə etmək lazımdır. Mən bunu edəcəyəm və güman edirəm ki, məndən sonra gələn insanlar da bunu mütləq etməlidirlər. "Məşədi Əzizbəyov" metro stansiyası vasitəsilə Bakı şəhərini hava limanı ilə birləşdirmək mənim o illərdən olan fikrimdir. Bəli, bu o illərin layihəsində var. Bu, mənim fikrimdir, bunu edəcəyik. Əgər bunu etsək, insanlar üçün nə qədər rahatlıq yarada bilərik. Amma bir o deyil, başqa xətlər də var. Bunlar hamısı müstəqil Azərbaycanın vətəndaşlarına daha yaxşı şərait yaratmaq üçündür. Onlara daha yaxşı, etibarlı, təhlükəsiz nəqliyyat xidməti göstərmək üçün lazımdır". Ümummilli liderimizin metropoliten tikintisi ilə bağlı arzuları gerçəkləşməkdədir: "Həzi Aslanov" stansiyası artıq istifadəyə verilib. "Nəsimi" stansiyasının tikintisinə başlanılıb. Möhtərəm Prezidentimiz cənab İlham Əliyevin metropolitenin inkişafına, metro işçilərinin sosial vəziyyətinin yaxşılaşdırılmasına göstərdiyi hərtərəfli diqqət və qayğı bizə imkan verəcəkdir ki, ulu öndərimizin bütün arzularını həyata keçirək.

Doğma vətəni və xalqını hədsiz bir məhəbbətlə sevən ulu öndərimiz daim böyük qürur hissi ilə deyirdi: "Mən azərbaycanlı olmağımla fəxr edirəm!" Möhtərəm Prezidentimiz İlham Əliyevin rəhbərliyi ilə sıx birləşərək müstəqil Azərbaycan dövlətinin daha da çiçəklənməsinə və qüdrətlənməsinə sədaqətlə xidmət göstərmək ümummilli liderimizin parlaq və ölməz ruhu qarşısında ən müqəddəs borcumuzdur.

**"Respublika",
3 may 2006-cı il**



ŞƏRƏFLİ YOLUN ÖNDƏRİ

Tarix hər bir xalqa öz taleyinə sahib çıxmaq, öz müqəddəratını müəyyənləşdirmək imkanı verir. Amma bu imkanı doğru-düzgün qiymətləndirmək və ondan gərəyincə istifadə etmək hər xalqa müyəssər olmur. Yalnız vahid ideya, vahid lider ətrafında birləşməyi bacaran xalqlar, millətlər zamanın və taleyin sınağından alnıaçıq, üzüağ çıxaraq hər bir xalq üçün əvəzsiz sərvət sayılan müstəqil dövlət qura bilirlər.

Ötən əsrin son onilliyinin başlanğıcında xalqımızın azadlıq və müstəqillik arzusunu gerçəkləşməsi üçün əlverişli tarixi şərait yarandı. Bu, bir tərəfdən dünyanın ən iri imperiyalarından sayılan SSRİ-nin süqutu, bir tərəfdən də bu imperiyanın tərkibindəki xalqların, o cümlədən Azərbaycan xalqının milli şüurunun oyanışı ilə bağlı idi. Uzun illər totalitar rejimdə yaşayaraq milli varlığını təsdiqləmək imkanını itirən, qabaqcıl dünyagörüşlü, ziyalı övladları repressiya və təqiblərə məruz qalan bu xalqlar arasında siyasi, sosial, iqtisadi və mənəvi səviyyəsinə görə müəyyən qədər irəliyə gedənlərdən biri məhz bizim xalqımız idi. SSRİ-nin tərkibində, necə deyərlər, öz xərcini ödəyən və İttifaq büdcəsinə gəlir verən bir neçə respublikadan birinin məhz Azərbaycan olması bizim bu gün də qürurla söylədiyimiz tarixi faktdır. Bu nailiyyətlər, heç şübhəsiz, 1969-cu ilin yayından, ulu öndər Heydər Əliyevin respublikaya rəhbər seçilməsindən sonra bütün sahələrdə başlanmış coşğun quruculuq işləri, xalqımızın rifahının yüksəlməsi, mənəvi-əxlaqi dəyərlərinin zənginləşməsi naminə atılan məqsədyönlü addımlar sayəsində mümkün olmuşdur. Əs-

lində, bizi bu gün böyük sevinclə, qürurla bayram etdiyimiz Milli Qurtuluş gününə gətirən yolun başlanğıcında məhz bu mühüm tarixi hadisə-Azərbaycanın taleyinə cavabdehlik missiyasını Heydər Əliyevin öz qüdrətli çiyinlərinə götürməsi dayanır. Bu missiya ona sanki Uca Yaradan tərəfindən əta edilmişdi. Allah-təala Heydər Əliyevə öz xalqının sevimlisi və öndəri olmaq üçün bütün zəruri məziyyətləri vermiş, onu öz xilaskarlıq missiyasını yerinə yetirmək üçün xalqına bəxş etmişdi.

İstər 1969-82-ci illərdə respublikamıza rəhbərlik etdiyi, istərsə də 1982-1987-ci illərdə İttifaq rəhbərliyində ən yüksək vəzifələrdən birini tutduğu dövrlərdə ulu öndərimiz özünün çoxşaxəli siyasi və idarəçilik fəaliyyətində xalqımızın mənafələrini daim hər şeydən uca tutmuş, onu qorumuş, ən başlıcası, həm azərbaycanlı olması ilə fəxr etmiş, həm də Azərbaycana şərəf və nüfuz qazandırmışdır. Heç təsadüfi deyildir ki, müstəqillik əldə etmiş Azərbaycanı dünyada neft ölkəsindən daha çox Heydər Əliyevin vətəni kimi tanıyırdılar. Elə günü bu gün də dünyanın harasında olursa-olsun, Heydər Əliyev deyəndə Azərbaycan, Azərbaycan deyəndə Heydər Əliyev yada düşür. Ulu öndərimizin "Nə qədər ki Azərbaycan var, müstəqil Azərbaycan dövləti var, mən də varam, mən Azərbaycanda əbədi olacağam" sözləri tarixin yaddaşına əbədi həkk olunmuşdur.

Respublikaya rəhbərliyə başladığı ilk gündən öz işini xalqımızın mənəvi-əxlaqi dəyərlərinə sədaqət ruhunda quran ulu öndərimiz insanlarda nəinki milli düşüncənin və özünüdərkən oyanışına, həm də onların ictimai fəallığının və işgüzarlığının yüksəldilməsinə nail oldu. Xalq ruhuna dərinləndən bələd olan rəhbərin təşəbbüskarlığı və uzaqgörənliyi öz bəhrəsini verdi, Azərbaycan böyük yüksəliş yoluna çıxdı. Nüfuzlu ekspertlərin rəyinə görə, tarixi hadisələrin sonrakı gedişi də sübut etmişdir ki, Heydər Əliyevin 1969-1982-ci illərdə gördüyü işlər gələcəkdə milli dövlətçilik ideyalarının hərəkətverici qüvvəyə çevrilməsi və cəmiyyətin bu ideya ətrafında səfərbər olması üçün şərait yaratmışdır. Ümummilli liderimizin coşğun və yorulmaz fəaliyyəti sayəsində 1970-1985-ci illər baş verən dəyişikliklərin miqyasına görə, ictimai və iqtisadi sahədəki dərin islahatların səciyyəsinə və xalqın maddi rifah halının keyfiyyətə yeni mərhələyə keçməsinə görə Azərbaycanın dövlət quruculuğu salnaməsinin, sözün həqiqi mənasında, ən parlaq səhifələridir. Azərbaycanın indiki siyasi və iqtisadi müstəqilliyi, beynəlxalq münasibətlər sistemində və dünya iqtisadiyyatına inteqrasiyası hələ 1970-1980-ci illərdə təməli Heydər Əliyev tərəfindən qoyulmuş potensiala əsaslanır.

Tarixin və taleyin qisməti olaraq, 1991-ci ildə öz suverenliyini bərpa edən Azərbaycanın demokratik və bəşəri dəyərlərə sadıq müstəqil bir dövlət kimi formalaşması böyük öndərimizin adı ilə bağlıdır, 1993-cü ilin iyununda xalqın təkidli tələbi ilə onun hakimiyyətə qayıdışının bəhrəsidir.

Yenicə müstəqilliyinə qovuşmuş dövlətimizin sükənini öz qüdrətli əllərinə alan Heydər Əliyev Azərbaycanın suverenliyinin möhkəmləndirilməsini, xalqın birliyinin təmin olunmasını, ictimai-siyasi sabitlik və iqtisadi dirçəliş üçün zəmin yaradılmasını özünün dövlətçilik strategiyasının əsas istiqaməti kimi müəyyənləşdirdi.

Tarixdən yaxşı məlumdur ki, dövlət müstəqilliyinin qorunması onun əldə edilməsindən çox çətin və mürəkkəb bir işdir. Bizdə də belə olmuşdur. Müstəqilliyin ilk illərində naşı, səriştəsiz adamların rəhbərlikdə yer alması dövlətçiliyimizi süquta uğramaq təhlükəsi altında qoymuşdu. Ümummilli liderimizin siyasi hakimiyyətə qayıdışı bu təhlükəni önlədi və sonra da tamamilə aradan qaldıraraq Azərbaycanı hərtərəfli tərəqqi yoluna çıxardı. Heydər Əliyevin müstəqil dövlətimizə rəhbərlik etdiyi dövrün nailiyyətləri göz önündədir: ictimai-siyasi sabitlik, güclü iqtisadiyyat, möhkəm sosial təsisatlar, qüdrətlənən ordu, regionda lider mövqe, beynəlxalq aləmdə nüfuz-bütün bunlar müasir Azərbaycanın həqiqətləridir.

Ermənistan-Azərbaycan, Dağlıq Qarabağ münaqişəsinin həlli istiqamətində ən mühüm uğurlardan biri atəşkəsin əldə edilməsi olmuşdur. Belə bir faktı qeyd etməyə dəyər ki, Heydər Əliyevin ölkə iqtisadiyyatında köklü dəyişikliyə gətirib çıxaran və müstəqil dövlətimizə beynəlxalq nüfuz qazandıran yeni neft strategiyasının həyata keçirilməsinə məhz atəşkəsdən sonra başlanılmış və 1994-cü ilin sentyabrında dünyanın iri neft şirkətləri ilə "Əsrin müqaviləsi" adlandırılan ilk neft kontraktı imzalanmışdır. İndi ölkə iqtisadiyyatının sürətli inkişafında mühüm amilə çevrilmiş Heydər Əliyevin neft strategiyası böyük uğurla həyata keçirilir. Bu il mayın 28-də-xalqımız üçün çox əlamətdar olan Respublika günündə Azərbaycan neftinin Heydər Əliyev adına Bakı-Tbilisi-Ceyhan əsas ixrac boru kəməri ilə Aralıq dənizinə çatması, möhtərəm Prezidentimiz cənab İlham Əliyevin söylədiyi kimi, əfsanəni gerçəklilyə çevirən bu strategianın böyük zəfəri oldu. Bu zəfərin, xalqımızın tarixinə qızıl hərflərlə yazılmış bu şanlı səhifənin müəllifi çoxlarının şirin xəyal saydığı bir layihəni öz siyasi nüfuzu, müdrikliyi, biliyi, cəsəreti ilə həqiqətə çevirən ulu öndərimizdir.

Azərbaycan neftinin Ceyhan terminalına çatması münasibətilə xalqa müraciətində möhtərəm Prezidentimiz cənab İlham Əliyev demişdir: "1990-cı illərin çox ağır şəraitində müəyyən təzyiqlərə, təhlükələrə, təhdidlərə baxmayaraq, Azərbaycan xalqı öz siyasətindən dönmədi. Azərbaycan rəhbərliyi öz siyasətini cəsəretlə, müdrikliklə irəliyə apardı. Bu gün də belədir. İndi Azərbaycan qarşıda duran bütün vəzifələri həll etməyə qadirdir". Bəli, o illərdə yalnız Heydər Əliyev qətiyyəti, Heydər Əliyev müdrikliyi sayəsində Azərbaycan dünyanın ən iri enerji layihəsinin vətəni oldu, ölkəmizə külli məbləğdə sərmayə qoyuldu. Bu, məhz böyük Qurtuluşumuzun ən mühüm nailiyyətidir. Müstəqil dövlətimizin iqtisadi im-

kanlarının bu cür yüksəlişi, sözsüz ki, Ermənistan-Azərbaycan, Dağlıq Qarabağ münaqişəsinin də xalqımızın mənafehinə, ulu öndərimizin arzu və tövsiyələrinə uyğun şəkildə həllinə təsir göstərəcəkdir.

Yeri gəlmişkən, deyim ki, Heydər Əliyev siyasətinin uğurla davam etdirilməsi nəticəsində sosial-iqtisadi inkişafda əldə edilmiş nailiyyətlər hər bir sahədə olduğu kimi, Bakı metropoliteninin fəaliyyətinə də olduqca müsbət təsir göstərir.

Ulu öndərimizin 2002-ci il noyabrın 6-da Bakı metropoliteninin 35 illik yubileyinə həsr olunmuş tənənəli yığıncaqda paytaxtımızın bu mühüm nəqliyyat infrastrukturunun əhəmiyyəti barədə söylədiyi sözlər yaddaşımıza əbədi həkk olunub: "Vətəndaşlarımız, ümumiyyətlə, xalqımız bilməlidir ki, bizim millətimizin əlində nə kimi böyük və nadir bir sərvət var. Bu sərvət müstəqil Azərbaycan dövlətinə yaxın keçmişdən miras qalıbdır. Ancaq eyni zamanda, bu sərvət Azərbaycan xalqının zəhmətkeş insanların böyük əməyi, əzmi nəticəsində yaranıbdır və belə bir möcüzəli şəkil alıbdır. Ona görə də Bakı metropoliteni Azərbaycan xalqının milli sərvətidir. Deyə bilərəm ki, ən dəyərli sərvətidir".

Bakı metropoliteni ümummilli liderimizin daim diqqət və qayğısı ilə əhatə edilmişdi. O, vətəndaşlarımızın sosial vəziyyətini nəzərə alaraq, metrodə gediş haqqının indiki səviyyədə saxlanması, metronun qüsursuz fəaliyyətinin təmin edilməsi üçün dövlət büdcəsindən zəruri maliyyə vəsaiti ayrılması barədə göstəriş vermişdi və bu göstərişlər bu gün də qüvvədədir.

Metropolitenin inşasının davam etdirilməsi ulu öndərimizin arzusu idi və o, hətta bu işi ondan sonra gələnlərin mütləq həyata keçirəcəyinə inamını da bildirmişdi. Möhtərəm Prezidentimiz cənab İlham Əliyev metropolitenin inkişafına, metro işçilərinin sosial vəziyyətinin yaxşılaşdırılmasına hərtərəfli diqqət və qayğı göstərməklə müdrik və unudulmaz rəhbərimizin bu inamını doğruldur. Metronun yeni stansiyalarının istifadəyə veriləcəyi günlər o qədər də uzaqda deyil.

Müasir, müstəqil Azərbaycan ümummilli lider Heydər Əliyevin əsəridir. Bu, bütün dünyanın qəbul etdiyi tarixi həqiqətdir. Bizim borcumuz milli qurtuluşumuzun qüdrətli öndərinin əsəri olan müstəqil dövlətimizi daha da gücləndirməkdən ibarətdir. Hər bir namuslu vətəndaşımız buna çalışmalı, bunu özünün həyat və fəaliyyət prinsipi saymalıdır. Bakı metropoliteninin hər bir işçisi bu prinsiplərə sadıqdır və həmişə də sadıq olacaqdır.

**"Respublika",
13 iyun 2006-cı il**

QURUR VƏ İFTİXAR DOĞURAN YÜKSƏLİŞ İLLƏRİ



Ümummilli liderimiz Heydər Əliyevin layiqli davamçısı möhtərəm Prezidentimiz cənab İlham Əliyevin müstəqil dövlətimizə rəhbərliyinin üçüncü ili tamam oldu. Üç il tarix üçün çox qısa bir müddətdir, amma elə bu müddətdə də Azərbaycanın nail olduğu uğurlar 2003-cü il oktyabrın 15-də xalqımızın nə qədər doğru, düzgün seçim etdiyini aydın şəkildə göstərir. Bu seçimi şərtləndirən ən mühüm amil, sözsüz ki, dahi və müdrik rəhbərimizin, ulu öndərimizin müstəqil ölkəmizdə başladığı möhtəşəm quruculuq işlərinin, on il ərzində qətiyyət və ardıcılıqla həyata keçirdiyi siyasətin davam etdirilməsi zərurəti idi.

XXI əsrin ilk prezident seçkisi-ndə də Heydər Əliyev siyasi xəttinin möhtəşəm qələbə qazanacağı, cəmiyyətin məhz ulu öndər ideyalarına sadıq qalacağı, öz seçimində qətiyyətlə yanıl-

mayacağı heç kimdə şübhə doğurmurdu. Axı dövlət müstəqilliyinin ilk illərində ağır bəlalarla, vətəndaş müharibəsi və qardaş qırğını təhlükəsi ilə üzleşən xalqımız məhz Heydər Əliyevin xilaskarlıq missiyası sayəsində amansız faciələrdən qurtulmuş, öz inamlı gələcəyinə qovuşmuşdur.

Əsrlərdən bəri həsrətində olduğumuz dövlət müstəqilliyinin qorunub saxlanması, onun dönməzliyinin təmin edilməsi, ölkənin taleyüklü məsələlərinin qısa bir zamanda öz həllini tapması bu böyük mütəfəkkir və dahi siyasətçinin sayəsində mümkün olmuşdur.

Ümummilli liderimiz prezident seçkiləri ərəfəsində xalqa müraciətində demişdi: "İnanıram ki, mənim axıra çatdırı bilmədiyim taleyüklü məsələləri, planları, işləri sizin köməyiniz və dəstəyinizlə İlham Əliyev başa çat-

dıra biləcək. Mən ona özüm qədər inanıram və gələcəyinə böyük ümidlər bəsləyirəm". Seçkilərin nəticəsi bir daha bütün dünyaya nümayiş etdirdi ki, Heydər Əliyev inamı elə Azərbaycan xalqının inamıdır.

Ölkənin ictimai-siyasi, sosial-iqtisadi, mədəni-humanitar həyatında, beynəlxalq əlaqələrində ötən üç il ərzində baş vermiş geniş miqyaslı keyfiyyət dəyişiklikləri ulu öndərin və onun seçiminə səs verən xalqın inam və ümidlərinin büsbütün doğrulduğunu göstərir.

Dövlət başçısı vəzifəsində fəaliyyətinin ilk günündən xalqı Heydər Əliyev siyasi xəttinə sadıq qalacağına əmin edən cənab İlham Əliyev ümummilli liderimizin müəyyənləşdirdiyi milli inkişaf strategiyasını nəinki ardıcılıqla həyata keçirməyə başladı, həm də bu strategiyayı dövrün və zamanın çağırışlarına cavab verən yeni ideya və müddəalarla zənginləşdirdi. Bu müddələrdə ölkənin iqtisadi yüksəlişinin və əhalinin sosial şəraitinin yaxşılaşdırılmasının konkret mexanizmləri, həyata keçiriləcək tədbirlərin hansı prinsiplərə və bazaya əsaslanacağı öz əksini tapdı.

İndi ölkəmizdə bütün sahələr sürətlə inkişaf edir. Ötən üç il ərzində görülən işlərin miqyasını göstərən statistik rəqəmlərdə Prezident İlham Əliyevin sosial-iqtisadi inkişafın sürətləndirilməsi xəttinin uğurları aydın görünür. 2005-ci ildən başlayaraq ölkəmizdə ümumi daxili məhsul (ÜDM) istehsalı iki dəfə artmışdır. Ötən il ÜDM-in artımı 26,4 faiz olmuşsa, cari ilin 9 ayı ərzində bu, 34 faizdən çox olmuşdur.

Möhtərəm Prezidentimizin təşəbbüsü və bilavasitə rəhbərliyi ilə işlənib hazırlanan və üç ildən bəri uğurla həyata keçirilən regionların sosial-iqtisadi inkişafı üzrə Dövlət Proqramında və digər bu tipli sənədlərdə nəzərdə tutulan tədbirlərin icrası nəticəsində indiyədək ölkəmizdə 470 min yeni iş yeri açılmış, yoxsulluq səviyyəsi 49 faizdən 22 faizə enmişdir. Möhtərəm Prezidentimizin dəfələrlə bəyan etdiyi kimi, işsizliyin ləğvi və əhalinin sosial vəziyyətinin yaxşılaşdırılması istiqamətində görülən işlər sayəsində növbəti prezident seçkilərində ölkəmizdə bu problemlər aradan qaldırılacaqdır.

Onu da qeyd edim ki, cənab İlham Əliyevin ölkə prezidenti vəzifəsində uğurlu fəaliyyəti ulu öndərimizin qurub-yaratdığı və cəmiyyətin vahid aparıcı siyasi qüvvəsinə çevrilən, hazırda sıralarında 400 min nəfəri birləşdirən Yeni Azərbaycan Partiyasının nüfuzunu daha da yüksəltmişdir. Biz - bu partiyanın üzvləri, 2008-ci ildə keçiriləcək növbəti prezident seçkilərində də ümummilli liderimizin layiqli davamçısı olan möhtərəm İlham Əliyevin zəfər qazanacağına tam əminik. Müasir, müstəqil Azərbaycan dövləti öz yüksək intellektual səviyyəsi və şəxsiyyəti ilə hər an dövlətinin və millətinin xoşbəxtliyinə çalışan cənab İlham Əliyev və dünya siyasəti tarixində bənzəri olmayan Yeni Azərbaycan Partiyası ulu öndərimizin xalqımıza bəxş etdiyi üç böyük və əvəzedilməz töhfədir.

Ötən il iqtisadi inkişaf sürətinə görə Azərbaycanın dünya miqyasında lider olması beynəlxalq ictimaiyyətin diqqətini cəlb etmiş, xarici investorların, iş adamlarının, iri transmilli şirkətlərin ölkəmizə marağını artırmışdır. Müəllifi Heydər Əliyev olan yeni neft strategiyasının misilsiz zəfəri - vaxtilə çoxlarının əfsanə saydığı Bakı-Tbilisi-Ceyhan neft kəmərinin istismara verilməsi, Azərbaycan neftinin dünya bazarlarına birbaşa yolunun açılması sonrakı illərdə də Azərbaycanın iqtisadi potensialının sürətlə artmasına möhkəm zəmin yaradır.

Bu inkişaf, yüksəliş həm ölkədaxili məsələlərdə, həm də dövlətimizin dünyadakı mövqelərinin möhkəmlənməsində özünü büruzə verir. Möhtərəm Prezidentimiz İlham Əliyev bu günlərdə müqəddəs Ramazan ayı münasibətilə açılmış iftar süfrəsi mərasimindəki çıxışında indiki uğurların təməlinə ulu öndər Heydər Əliyev ideyalarının dayandığını xüsusi qeyd edərək demişdir: "Məhz Azərbaycan üçün ən çətin, ən ağır illərdə, 1990-cı illərin əvvəllərində onun cəsarətli addımları, uzaqgörənliyi, müdrikliyi, siyasi təcrübəsi Azərbaycanı böyük bələlərdən xilas etdi, inkişaf yoluna çıxardı.

Bu gün biz hamımız, onun davamçıları, onun silahdaşları bu yolu davam etdiririk".

Azərbaycanın müstəqilliyinin möhkəmlənməsi, bütün sahələrdə dinamik inkişafı, bu amilin dünya siyasətində nəzərə alınması güclü və qüdrətli bir Prezident kimi cənab İlham Əliyevin ən mühüm uğurudur. "Bizim iqtisadi müstəqilliyimiz, enerji təhlükəsizliyimiz, müstəqil siyasət aparmaq iqtidarında olmağımız, ətbəttə ki, ölkə qarşısında duran bütün problemlərin həlli üçün başlıca vasitədir", - deyən dövlətimizin başçısının müstəqil dövlətimizi Heydər Əliyev yolu ilə yeni-yeni zirvələrə aparması qəlbimizi qürurlandırır. Bəli, bu gün iqtisadi artım sürəti baxımından heç bir ölkə Azərbaycanla rəqabət aparmaq gücündə deyil. Əminik ki, cənab İlham Əliyevin uğurlu siyasəti, xüsusən də iqtisadi sahədə apardığı məqsədyönlü siyasət bundan sonra da gözəl bəhrələr verəcək və bu, Azərbaycanda yaşayan hər bir insanın gündəlik həyatında öz əksini tapacaqdır. Yeri gəlmişkən deyim ki, Heydər Əliyev siyasətinin uğurla davamı nəticəsində sosial-iqtisadi inkişafda əldə edilmiş nailiyyətlər hər bir sahədə olduğu kimi, Bakı metropoliteninin fəaliyyətinə də olduqca müsbət təsir göstərir.

Metropolitenin inşasının davam etdirilməsi ulu öndərimizin arzusu idi və o, hətta bu işi ondan sonra gələnlərin mütləq həyata keçirəcəyinə inamını da bildirmişdi. Möhtərəm Prezidentimiz İlham Əliyev metropolitenin inkişafına, metro işçilərinin sosial vəziyyətinin yaxşılaşdırılmasına hərtərəfli diqqət və qayğı göstərməklə müdrik və unudulmaz rəhbərimizin bu inamını doğruldur. Bir daha qeyd etmək istədim ki, Bakı metrosunun ye-

ni stansiyalarının istifadəyə veriləcəyi günlər o qədər də uzaqda deyil.

Bir nəqliyyatçı kimi mən respublika paytaxtının nəqliyyat infrastrukturunun təkmilləşdirilməsi sahəsində görülən işlərə görə böyük sevinc hissi keçirirəm. Möhtərəm Prezidentimizin təşəbbüsü və rəhbərliyi ilə işlənib hazırlanan və qısa müddətdə icrasına başlanan tədbirlər - yeni yol qovşaqlarının, körpülərin inşası sürətlə böyüyən paytaxtımızın nəqliyyat infrastrukturunda əsl inqilabi dəyişikliklər yaradacaq, hazırda özünü göstərən problemlərin həllini təmin edəcəkdir.

Tale xalqımıza çox böyük səadət nəsib etmişdir: ümummilli liderimizin, ulu öndərimizin ideya və arzuları cənab İlham Əliyev kimi qüdrətli bir siyasətçinin rəhbərliyi ilə ardıcıl şəkildə gerçəkləşir. Bu gün xalqımızın öz prezidentinə bəslədiyi hədsiz sevgi və məhəbbətin bariz ifadəsi özünü ölkənin ictimai-siyasi həyatındakı sabitlikdə, cəmiyyətimizdə hökm sürən nikbinlik və inam əhval-ruhiyyəsində göstərir. İnanırıq ki, qarşıdakı illərdə möhtərəm İlham Əliyevin rəhbərliyi ilə Azərbaycanın bütün problemləri, o cümlədən Qarabağ məsələsi öz həllini tapacaq, xalqımız daha xoş, daha firavan gələcəyə qovuşacaqdır. Möhtərəm Prezidentimiz cənab İlham Əliyevə ölkəmizin gələcək firavanlığı naminə möhtəşəm və şərəfli dövlətçilik fəaliyyətində uğurlar arzulayıram.

BAKİ METROSU YAŞAYIR VƏ İNKİŞAF EDİR

"Vətəndaşlarımız, ümumiyyətlə, xalqımız bilməlidir ki, bizim millətimizin əlində nə kimi böyük və nadir bir sərvət var. Bu sərvət müstəqil Azərbaycan dövlətinə yaxın keçmişdən miras qalıbdır. Ancaq eyni zamanda, bu sərvət Azərbaycan xalqının zəhmətkeş insanların böyük əməyi, əzmi nəticəsində yaranıb və belə bir möcüzəli şəkil alıb. Ona görə də Bakı metropoliteni Azərbaycan xalqının milli sərvətidir. Deyə bilərəm ki, ən dəyərli sərvətidir".

Heydər ƏLİYEV

Bakı Metropoliteni İdarəsinin rəisi Tağı Əhmədov:

"Ümummilli liderimiz, ulu öndərimiz Heydər Əliyevin "xalqın milli sərvəti" adlandırdığı bu mühüm nəqliyyat sahəsini qorumaq, genişləndirmək, xalqımızın rahatlığı naminə ondan daim səmərəli istifadə etmək şərəfli vəzifəmizdir".

Gələn il paytaxtımızın nəqliyyat infrastrukturunda özünəməxsus yer tutan metropolitenin 40 yaşı tamam olacaq. Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyevin bu əlamətdar tarixi hadisə münasibətilə imzaladığı sərəncama əsasən, indən belə hər il noyabr ayının 8-i metropoliten işçilərinin peşə bayramı günü kimi qeyd ediləcəkdir. Öz şanlı, şərəfli və fədakar əməyi ilə gözəl Bakımızın sakinlərinin və qonaqlarının ən rahat və sürətli nəqliyyat vasitəsilə gediş-gəlişini təmin edən metro işçiləri bu sərəncamı böyük ruh yüksəkliyi ilə qarşılayıblar. Bakı Metropoliteni İdarəsinin rəisi Tağı Əhmədov bizimlə söhbətdə bunu böyük fərəh hissi ilə qeyd etdi, dövlətimizin başçısına metropolitenin çoxsaylı əmək kollektivinin sidq-ürəkdən minnətdar olduğunu, onlara göstərilən diqqət və qayğıya əməli işlə cavab verəcəklərini bildirərək dedi:

- Bakı metropoliteninin hazırkı səviyyəyə gəlib çıxmasında, hərtərəfli qorunmasında və ardıcıl şəkildə inkişaf etdirilərək genişləndirilməsində ulu öndər Heydər Əliyevin misilsiz xidmətləri olmuşdur. Respublikamıza rəhbərliyinin bütün dövrlərində metronun fəaliyyətinə xüsusi diqqət göstərən ümummilli liderimiz bu nəhəng, amma rahat və əlverişli, həm də möcüzəvi nəqliyyat strukturunu xalqımıza keçmişdən qalan əvəzsiz sərvət kimi dəyərləndirmişdir. Bu gün bizim həmin keçmiş qürur və iftixar hissi ilə xatırlamağa haqqımız vardır.

Azərbaycanın paytaxtında yeraltı nəqliyyatın yaradılması ideyası hələ ötən əsrin otuzuncu illərində ortaya çıxmış, Cənubi Qafqazın sənaye, elm və mədəniyyət mərkəzi olan bu şəhərin baş planında ən sürətli və rahat nəqliyyat növünün - metropolitenin inşası da nəzərdə tutulmuşdu.

Lakin 1941-1945-ci illərin Böyük Vətən müharibəsi həmin niyyətin həyata keçirilməsinə imkan vermədi. Yalnız 1947-ci ildə, alman faşizmi üzərində tarixi qələbədən 2 il sonra hökumət Bakı metropoliteninin layihə-axtarış işlərinin aparılması barədə qərar qəbul etdi. 1949-cu ildə metropolitenin tikinti bazasının yaradılmasına başlandı, 1954-cü ildə isə birinci xəttin texniki layihəsi təsdiq olundu və metropolitenin 12,1 kilometrlik xəttinin inşasına start verildi. 1953-cü ildə tikinti işləri müvəqqəti dayandırıldı və yalnız 1960-cı ildə bərpa olundu ki, bu da Bakı metropoliteninin istismara verilməsini xeyli gecikdirdi. 1966-cı ildə tərkibində hərəkət, hərəkət qatarları, yol və tunel qurğuları, sanitariya texnikası və elektromexanika, işarəvermə və rabitə, material-texniki təminat xidmətləri kimi 6 xidməti olan Bakı Metropoliteni İdarəsi yaradıldı. 1967-ci il noyabrın 6-da metropolitenin beş stansiyadan - "Bakı Soveti", "Sahil", "28 May", "Gənclik" və "Nərimanov" stansiyalarından və 9,2 kilometrlik yeraltı xətdən ibarət olan birinci növbəsi istismara verildi, noyabrın 25-dən isə bu stansiyalarda qatarların müntəzəm hərəkəti başlandı... 1968-ci ildə "Xətai" stansiyası istiqamətində ilk sənişin qatarı yola salındı.



Bakıda metro inşası asan başa gəlməyib: istər texniki baxımdan, istərsə də maliyyə baxımından... Ulu öndərimiz Heydər Əliyev şəxsən özünün təşəbbüsü və rəhbərliyi ilə metropolitenin 2002-ci ilin noyabrında keçirilmiş 35 illik yubileyində həmin çətinlikləri xatırladaraq demişdir: "Bu yubiley günü bir daha demək istəyirəm ki, metronun tikilməsi və bu səviyyəyə gətirilməsi çox çətin iş idi. ...İnşaatçılar böyük fədakarlıq göstərməsəydilər, metronu bu cür tikmək mümkün deyildi. Mənim xatirimdədir, 1976-cı ildə "Nizami" stansiyası hazır olmuşdu. Oranı neçə dəfə su basdı. Bir dəfə səhər işə gələndə xəbər verdilər ki, tunel tamamilə su ilə dolubdur. Onu oradan çıxarmaq nə qədər çətin məsələ idi. Yaxud, tunelləri qazanda hər dəfə su çıxırdı. Bilməlisiniz ki, Bakının yeraltı geoloji strukturu çox mürəkkəbdir. Bakıda keçmişdə su olmadığına görə quyular qazırdılar. Təxminən 100 il bundan öncə Bakıda ancaq quyu suyundan istifadə edirdilər. Əgər indi o quyular qapanıbsa da, onların alt hissəsi qalır. Bizim metro inşaatçıları dəfələrlə belə quyulara rast gəlirlər, oradan su çıxırdır. Bəzən insanlar da orada ağır vəziyyətə düşüblər. Amma öz işlərindən əl çəkməyiblər".

Bu unudulmaz və şərəfli tarix barədə böyük iftixar hissi ilə danışan ulu öndərimiz Bakı metrosunun tikilib indiki səviyyəyə çatması üçün illər boyu özünün göstərdiyi əvəzsiz xidmətlərdən, çəkdiyi əziyyətlərdən məmnunluq duyduğunu böyük səmimiyyətlə yada salırdı: "Bilirsiniz, birincisi, metronun maliyyələşdirilməsi Moskvadan xüsusi xətlə gəlirdi. O vaxtlar onun Azərbaycanın dövlət büdcəsinə aidiyyəti yox idi. Bu, mərkəzləşmiş maliyyələşdirmə idi. Haraya vəsait vermək olar, hara vermək olmaz - bunu Moskva, Nazirlər Soveti, Mərkəzi Komitə müəyyən edirdi. Hər il gələn il üçün metronun tikintisinin vəsaitini almaq üçün biz mərkəzlə nə qədər iş aparırdıq. Məhz bizim apardığımız o gərgin işlərin nəticəsində vəsaitləri ala bilirdik. Amma tək vəsaitin alınması deyildi. Ondan sonra bəzi şəhərlərdə metronun tikilməsinə başlandı. Metronun tunellərində istifadə olunan çuqun tübinqlərin və başqa ləvazimatın istehsalını istənilən səviyyədə etmək mümkün deyildi. Çünki zavodlar buna hazır deyildi.

Mənim xatirimdədir, Moskvada Nəqliyyat Tikintisi Nazirliyinin kollegiyalarında biz bu məsələni bir neçə dəfə müzakirə etmişdik. Göndərilən tübinqlər Bakı üçün kifayət etmirdi. Mən orada öz imkanlarımdan istifadə edərək, təbiidir ki, Bakının bütün tələbatını artıqlaması ilə ödəyirdim. Çünki Bakıda işləməyədim də, mənim qəlbim, ürəyim burada idi. Ona görə də mənim orada işləməyim və bilavasitə bu sahə ilə də məşğul olmağım o illərdə, ondan sonrakı illərdə metro inşaatının çox sürətlə getməsi üçün çox kömək etdi, çox böyük əməl oldu. Beləliklə, 1969-cu ildən mən bununla məşğul olmuşam. İndi də müstəqil dövlətimizdə məşğul oluram.

...Metro bizim müstəqil dövlətimizə keçmişdən çatmış mirasdır. Biz bunu qormalıyıq, inkişaf etdirməliyik. Bu, bizim hamımızın vəzifəsidir".

Yeri gəlmişkən, Heydər Əliyevin Azərbaycanın rəhbəri seçildiyi 1969-cu ilin respublikamız üçün köklü yeniləşmə, vüsətli inkişaf dövrünün başlanğıcı olduğunu, gəncliyi, cavanlığı həmin dövrə düşən insanlardan biri kimi mən də gözəl xatırlayıram. Rəhbərliyə başladığı ilk gündən öz işini xalqımızın mənəvi-əxlaqi dəyərlərinə sədaqət ruhunda quran ulu öndərimiz insanlarda nəinki milli düşüncənin və özünüdərkən oyanışına, həm də onların ictimai fəallığının və işgüzarlığının yüksəldilməsinə nail oldu. Xalq ruhuna dərinlən bələd olan rəhbərin təşəbbüskarlığı və uzaqgörənliyi öz bəhrəsini verdi, Azərbaycan böyük yüksəliş yoluna çıxdı. Nüfuzlu ekspertlərin rəyinə görə, tarixi hadisələrin sonrakı gedişi də sübut etmişdir ki, Heydər Əliyevin 1969-1982-ci illərdə gördüyü işlər gələcəkdə milli dövlətçilik ideyalarının hərəkətverici qüvvəyə çevrilməsi və cəmiyyətin bu ideya ətrafında səfərbər olması üçün şərait yaratmışdır. Ümummilli liderimizin coşğun və yorulmaz fəaliyyəti sayəsində 1970-1985-ci illər baş verən dəyişikliklərin miqyasına görə, ictimai və iqtisadi sahədəki dərin islahatların səciyyəsinə və xalqın maddi rifah halının keyfiyyətə yeni mərhələyə keçməsinə görə Azərbaycanın dövlət quruculuğu salnaməsinin, sözün həqiqi mənasında, ən parlaq səhifələridir. Azərbaycanın indiki siyasi və iqtisadi müstəqilliyi, beynəlxalq münasibətlər sistemində və dünya iqtisadiyyatına inteqrasiyası hələ 1970-1980-ci illərdə təməli Heydər Əliyev tərəfindən qoyulmuş potensiala əsaslanır.

Elə Bakı metropoliteninin qırx ilə yaxın tarixinin ən şanlı səhifələrində də ulu öndərimizin, müdrik və dahi rəhbərimizin silinməz, parlaq imzası vardır. Metro stansiyalarımızın həm də əsl mədəniyyət və memarlıq abidəsi kimi inşa olunması bilavasitə Heydər Əliyevin zövqünün və dühasının məhsuludur.

Xatırlatmaq istərdim ki, 1970-ci ilin aprelində "Nərimanov"- "Ulduz" xətt, 1972-ci ilin noyabrında "Əzizbəyov", "Qara Qarayev" və "Neftçilər" stansiyalarını birləşdirən 5,3 kilometrlik xətt, 1976-cı ildə "28 May"- "Nizami" xətti, 1979-cu ildə "Bakmil", 1985-ci ilin sonunda "Elmlər Akademiyası", "İnşaatçılar", "20 Yanvar" və "Memar Əcəmi" stansiyaları bilavasitə ulu Öndərimizin rəhbərliyi ilə tikilmiş və istifadəyə verilmişdir. Tarixi xronologiyanı davam etdirərək deyim ki, əvvəlcədən nəzərdə tutulmuş plan üzrə 1989-cu ildən "Xalqlar Dostluğu" və "Əhmədli", 1993-cü ildə "Cəfər Cabbarlı", 2003-cü ildə "Həzi Aslanov" stansiyaları istifadəyə verilmişdir. Hazırda metronun istismar xətlərinin uzunluğu 31,5 kilometrə çatır ki, bunun da 22,3 kilometri ulu öndərin rəhbərliyi ilə tikilmişdir.

Ümummilli liderimizin metropolitenin 35 illik yubiley mərasimindəki tarixi çıxışı metropolitenin dünəni, bu günü və gələcəyi barədə, sözün həqiqi mənasında, bir manifest idi. Azərbaycanda bu gözəl və gərəkli nəqliyyat vasitəsinin yaradanların, onun tikintisi və istismarı ilə məşğul olanların ha-

mısının əməyini yüksək qiymətləndirən, fədakar işlərinə görə onlara təşəkkürünü bildiren ulu öndərimiz, eyni zamanda, belə demişdir: "Azərbaycanın metro stansiyalarının hər biri memarlıq abidəsidir. "Nizami" metro stansiyası bu baxımdan xüsusilə fərqlənir. Mən bu işlərlə məşğul olmuşam. Deyə bilərəm ki, 1967-ci ildən sonra tikilən metro stansiyalarının hamısının layihələrinə baxır, öz mülahizələrimizi bildirir, tövsiyələrimizi verirdik. Beləliklə, biz yaxşı metropoliten stansiyaları yaratmışıq. Ona görə metropoliten, eyni zamanda, həqiqətən, mədəniyyət, memarlıq abidəsidir."

Bakı metropoliteni ümummili liderimizin daim diqqət və qayğısı ilə əhatə edilmişdi. O, vətəndaşlarımızın sosial vəziyyətini nəzərə alaraq, metroda gediş haqqının indiki səviyyədə saxlanması, metronun qüsursuz fəaliyyətinin təmin edilməsi üçün dövlət büdcəsindən zəruri maliyyə vəsaiti ayrılması barədə göstəriş vermişdi və bu göstərişlər bu gün də qüvvədədir.

Ulu öndərimiz deyirdi: "Biz metro inşaatını davam etdirməliyik... Məndə hələ o illərdən metronun tikintisinin birinci, ikinci, üçüncü növbələrinin cədvəli var. Onu o vaxtdan saxlamışam. İndi onları təzələyəcəyik. İnşallah, qarşıdan gələn 3-4 ildə Azərbaycanın gəlirləri xeyli artacaqdır. Mən sizə bildirmək istəyirəm ki, bu gəlirlərdən Bakı metrosunun inşasının davam etdirilməsi üçün mütləq istifadə etmək lazımdır. Mən bunu edəcəyəm və güman edirəm ki, məndən sonra gələn insanlar da bunu mütləq etməlidirlər. "Məşədi Əzizbəyov" metro stansiyası vasitəsilə Bakı şəhərini hava limanı ilə birləşdirmək mənim o illərdən olan fikrimdir. Bəli, bu o illərin layihəsində var. Bu mənim fikrimdir, bunu edəcəyik. Əgər bunu etsək, insanlar üçün nə qədər rahatlıq yarada bilərik. Amma bir o deyil, başqa xətlər də var. Bunlar hamısı müstəqil Azərbaycanın vətəndaşlarına daha yaxşı şərait yaratmaq üçündür. Onlara daha yaxşı, etibarlı, təhlükəsiz nəqliyyat xidməti göstərmək üçün lazımdır.

Ümumillik liderimizin metropoliten tikintisi ilə bağlı arzuları gerçəkləşməkdədir: "Həzi Aslanov" stansiyası artıq istifadəyə verilib, digər yeni stansiyaların tikintisi isə davam etdirilir. Qarşıda "Memar Əcəmi"- "Dər-nəgül", "Həzi Aslanov"- "Yeni Günəşli", "Məşədi Əzizbəyov"- "Aeroport" xətlərinin və 7-ci mikrorayonda yeni deponun tikintisi layihələrinin icrası durur. Bakı ilə Sumqayıt arasında yerüstü metro xəttinin çəkilişi ideyası da sosial iqtisadi baxımdan faydalı ola bilər.

Müstəqil dövlətimizin başçısı vəzifəsində fəaliyyətinin üç ili ərzində möhtəşəm uğurlara nail olmuş möhtərəm Prezidentimiz cənab İlham Əliyev metropolitenin inkişafına, metro işçilərinin sosial vəziyyətinin yaxşılaşdırılmasına da hərtərəfli diqqət və qayğı göstərir. Bu diqqət də bizə imkan verəcəkdir ki, ulu öndərimizin bütün arzularını həyata keçirək. Möhtərəm Prezidentimiz bu ilin əvvəlində, Bakıda güclü qar yağdığı bir gündə şəxsən metroya baş çəkərək buradakı vəziyyətlə, sərnişinlərə

göstərilən xidmətin səviyyəsi ilə maraqlanmışdır. Dövlətimizin başçısının metronun və burada çalışanların fəaliyyətindən razı qalması əməyimizə verilən yüksək qiymətin ifadəsidir. Cənab Prezidentin sərəncamı ilə metro işçilərinin peşə bayramı gününün təsis olunması kollektivimizdə böyük ruh yüksəkliyi yaratmışdır. Metro işçiləri indiyədək qeyri-rəsmi olaraq öz peşə bayramlarını hər il noyabrın 6-da keçirirdilər. Həmin gün rəsmən tele-radio işçilərinin peşə bayramı günü olduğu üçün məhz noyabrın 8-nin metro işçilərinin peşə bayramı günü kimi təsis edilməsi qərara alınmışdır. Bir daha vurğulamaq istərdim ki, möhtərəm Prezidentimizin bu bərədəki sərəncamı hər birimizin qəlbində böyük minnətdarlıq hissi doğurub və bizi daha böyük məsuliyyətlə işləməyə ruhlandırır.

Onu da qeyd edim ki, Bakı metropoliteni öz maddi-texniki təminatına, müasir texnologiyalarla təchiz edilməsinə və sərnişinlərə göstərilən xidmətin səviyyəsinə görə dünyanın heç bir metropolitenindən geri qalmır. Bakı metropoliteni dünyanın 54 ölkəsinin 162 şəhərindəki metropolitenləri birləşdirən Beynəlxalq İctimai Nəqliyyat İttifaqının, MDB məkanında 14 metropolitenin daxil olduğu "Metro" Beynəlxalq Assosiasiyasının üzvüdür.

Ulu öndərimizin göstərişi ilə ayrılmış vəsait hesabına 2002-2004-cü illərdə biz Rusiya Federasiyasındakı "Metrovaqonmaş" SC-dən 75 ədəd müasir tipli vaqon almışdıq və bu vaqonlar hazırda sərnişinlərin istifadəsindədir. "Metrovaqonmaş" həmin vaqonları başqa MDB ölkələrinə 593 min ABŞ dollarına satdığı halda, məhz ulu öndərimiz Heydər Əliyevə minnətdarlıq əlaməti olaraq, Azərbaycana 325 min ABŞ dollarına satmışdır ki, bu da 50 vaqonda 13 milyon 400 min ABŞ dolları güzəşt deməkdir. Xatırladım ki, ümumillik liderimiz Moskvada, SSRİ hökumətinin rəhbərliyində işləyərkən bu müəssisənin genişləndirilməsinə, burada istehsalın artırılmasına və müasirləşdirilməsinə nail olmuşdur. Biz gələn il daha 25 vaqon almağı nəzərdə tuturuq. Ancaq təəssüf hissi ilə deməliyəm ki, "Metrovaqonmaş" artıq xarici şirkətin mülkiyyətinə keçib ki, bu da yəqin ki alacağımız vaqonların qiymətinə təsir göstərəcəkdir. Onu da qeyd edim ki, metro vaqonları Yaponiya, Almaniya, Fransa kimi ölkələrdə də istehsal edilir, ancaq onların qiyməti bir milyon dollardan da artıq olur. Bizim üçün Rusiya istehsalı olan vaqonların tək cəmiyyəti deyil, həm də istismarı daha əlverişlidir. Bu vaqonlar öz texniki səviyyəsinə görə beynəlxalq standartlara cavab verir. Onların texniki baxımdan daha da təkmilləşdirilməsi üçün bizim verdiyimiz 12 sərəmələşdirici təklif müəssisənin konstruktorları tərəfindən qəbul edilmişdir.

Qatarların və sərnişinlərin təhlükəsizliyinin və asayişinin təmin olunması bizim üçün böyük önəm kəsb edir. Bilirsiniz ki, Bakı metropoliteni əvvəllər bir neçə dəfə xarici düşmənin terror aktlarının hədəfi olmuş, bu faciəli hadisələr çoxsaylı insan tələfatı ilə nəticələnmişdir.

Təhlükəsizliyin təmin olunması məqsədilə biz bütün stansiyalarda videoizləmə kameraları quraşdırmışıq. Həmin kameralar gün ərzində metronun giriş qapılarından daxil olan hər bir adamı lentə alır. Bir stansiyaya 4 kamera vasitəsilə nəzarət edilir. Bundan başqa vaqonlarda quraşdırılmış kameralar maşinist kabinəsindən qatardakı beş vaqonun hamısına nəzarət etmək imkanı yaradır.

Bakı metropoliteninin gün ərzində 1 milyon 100 min sənişin daşımağa gücü çatır. Hazırda isə biz hər gün 440 minə yaxın sənişin daşıyıyıq. Bunlardan 16 mini metrodan pulsuz, qalanları isə pullu istifadə edənlərdir. Ümumilikdə Bakı metropoliteninin ümumşəhər sənişin daşınmalarında payı 30 faizdən çoxdur.

Hazırda biz metropolitenə jetonların "çip" kartlarla əvəz edilməsinə başlamışıq. 2005-ci ildə möhtərəm Prezidentimizin ayırdığı investisiya əsasında bu kartları tətbiq etmək imkanı qazandıq. Xarkovun bir firması ilə müqavilə bağladıq. Bu il iyul ayının 1-dən jetonlarla yanaşı, "çip" kartlardan istifadə olunur, 2007-ci il yanvarın 1-dən jetonlar tam ləğv olunacaq.

Sənişinlərə xatırlatmaq istərdim ki, hər bir "çip" kart 200 gediş üçün yüklənə bilər. Nə qədər gedişdən istifadə olunduğunu isə həm stansiyalardakı post-terminallarda, həm turniketlərin özündə yoxlamaq mümkündür. Sənişinlərin nəzərinə çatdırıram ki, 2 manat kartların girov qiymətidir. Bu məbləği sənişin "çip" kartı qaytararkən geri ala bilər. Kartın istifadəsi müddətsizdir. Mühafizəsi çox güclüdür. İstifadə üçün əlverişlidir.

Metropolitenin gələcək inkişaf perspektivlərindən danışarkən qeyd etməliyəm ki, 2007-ci ildə bu sahəyə 20 milyon manat əsaslı vəsait qoyuluşu gözlənilir. 2008-ci ilin sentyabrında biz daha bir yeni stansiyanı istifadəyə verməyi nəzərdə tutmuşuq. Bu stansiya 9-cu və 6-cı mikrorayonlar arasında akademik Zərifə xanım Əliyevanın adını daşıyan Göz Xəstəxanasının yeni binasının və parkın yaxınlığında olacaq. Buna görə də biz təklif etmişik ki, stansiyaya xalqımızın görkəmli övladı, akademik Zərifə xanım Əliyevanın adı verilsin.

Bakı metropoliteni həm sənişin nəqliyyatının çox əlverişli növü, həm də milli mədəniyyətimizin gözəl nümunələrindən biri kimi günbəgün böyüyən və gözəlləşən paytaxtımızın sosial-iqtisadi infrastrukturunda özünəməxsus yer tutur. Ulu öndərimizin bizə tövsiyə etdiyi kimi, bu əvəzsiz milli sərvəti qorumağı, genişləndirməyi, inkişaf etdirməyi və xalqımızın rahatlığı naminə ondan daim səmərəli istifadə etməyi şərəfli vəzifəmiz olaraq bundan sonra da layiqincə yerinə yetirməyə çalışacağıq.

**Möhtərəm RƏCƏBOVA,
"Respublika",
8 noyabr 2006-cı il**

Bakı metropoliteninin rəisi Tağı Əhmədov "Metroda inkişaf daim davam edəcək"

BAKILILARIN FƏXRİ - BAKI METROPOLİTENİ

Hələ orta məktəbdə oxuyarkən "Ana dili" dərsliyimizdə "Yeraltı şəhər" adlı mətnlə qarşılaşdıq. Və məhz bu mətn parçasını çox maraqla oxuyar və əzbərləyərdik. Adına metro deyilən bu yeraltı şəhər uşaq təfəkkürümüzdə dərin izlər salardı. Metroya minəndə necə də sevinərdik. Pul atıb dəmirin arasından keçmək, eskalatora minmək, "qapılar indi bağlanacaq" həyəcanı ilə tez-cə vaqona minmək və pəncərədən sonsuz qaranlığı seyr etmək... Uşaq üçün bundan maraqlı nə ola bilər?!

O zaman metromuz yenidən tikilmişdi. Biz də uşaq idik. Bu gün isə metropolitenlə həmyaşıd olan "uşaqlar" var. Yəqin bir çoxları bu gün "mən Bakıda metro işə salındığı ildə doğulmuşam. Metropoliten də 40 yaşına qədəm qoyur, mən də" deyə qürrelənir. Həqiqətən Bakı metropoliteni bu gün paytaxt sakinlərinin və eləcə də bütün Azərbaycan əhalisinin qürur yeridir. Zarafat deyil. Nəhəng SSRİ-də 5-ci metro məhz Bakıda tikilib.

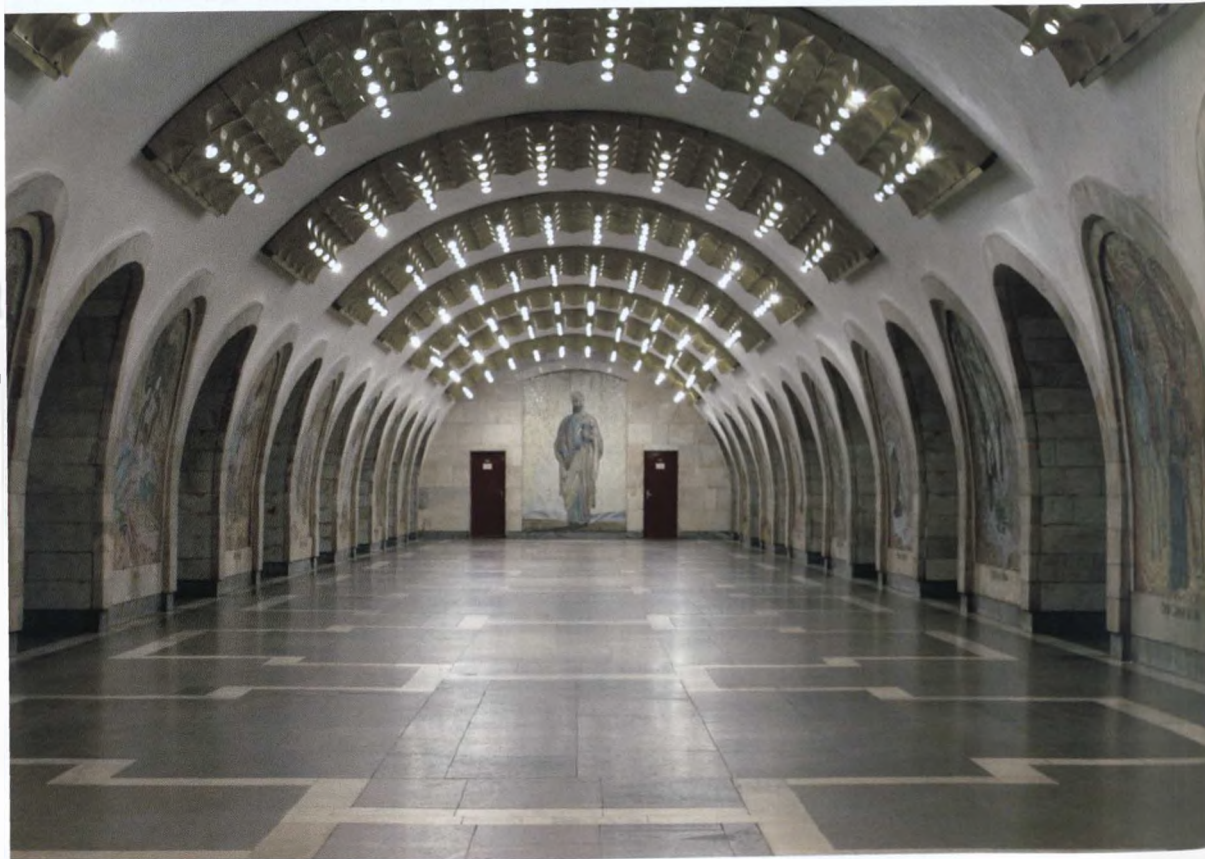
Bəs bu gün necə yaşayır bu yeraltı şəhərimiz? Hansı çətinlikləri var, hansı uğurları. Yeraltı şəhər öz sakinlərindən razıdır mı?

Təbii ki, bu sualları Bakı metropoliteninin - bu yeraltı şəhərin, bu nəhəng evin, demək olar ki, beşiyi başında dayanan, ötən 40 ildə onun hər əzab-əziyyətini çəkən və onu bizlərin istifadəsinə belə rahat və gözəl şəkildə çatdıran bir şəxsə - Bakı metropoliteninin rəisi Tağı Əhmədova ünvanladığıq. Və ondan xahiş etdik ki, metromuzun tarixinə və onun bugünkü yaşayışına işiq salsın:

- Öncə bildirməliyəm ki, qarşıdakı 2007-ci ildə metropoliten özünün 40 yaşını qeyd edəcək. Bu əlamətdar tarix münasibətilə hörmətli prezidentimiz cənab İlham Əliyev metropoliten işçilərinin peşə bayramının təsis edilməsinə dair xüsusi sərəncam imzaladı. Bundan sonra hər il 8 noyabr metropoliten işçilərinin peşə bayramı kimi qeyd ediləcək. Bakı metropoliteni Şərqdə ilk, SSRİ məkanında isə 5-ci olaraq tikildi. Ən əvvəl məhz Bakıda 1926-cı ildə SSRİ-nin ilk elektrik qatarı xətti çəkilmişdi. Məhz nəf-timizə görə, belə qərara gəlinmişdi ki, Moskvadan sonra ikinci metropo-

liten Bakıda tikilsin. Arxiv sənədlərini qaldıranda 1932-ci ildə Moskva metropoliteni ilə bərabər Bakı metropoliteninin də layihələndirilməsinin nəzərdə tutulduğunu görürük. Bu iş hissə-hissə həyata keçirilirdi. Və demək olar ki, artıq 1947-ci ildə Bakıda metropoliten tikintisinə başlanması haqda sərəncam verilmişdi. Ancaq bu mümkün olmadı. Çünki o zaman Mərkəzi Komitədəki məmurlar arasında xalqımızın bir nömrəli düşməni Mikoyan vardı, ondan başqa Stalin özü əlbəttə istəməzdi ki, ikinci şəhər kimi Bakıda metro olsun. Lakin bizim yeraltı sərvətin varlığı səbəbindən və Bakıdakı inkişafa görə bunun qarşısını ala bilmirdilər. Tikinti başlamışdı və Qaraşəhərdə tikinti gedirdi. 1947-ci ildə sərəncam verildikdən sonra Metro Tikinti İdarəsi təsis edildi və metro tikintisi başladı. Çox təəssüflər olsun ki, MK-dakı məmurların təzyiqi nəticəsində Bakıda metro tikintisinin mümkün olub-olmamasını təyin etmək məqsədilə komissiya-komissiya ardınca göndərildi. İlk komissiya üzvü məlumat verəndə ki, mümkündür və artıq tikinti başlayıb, həmin adamı dərhal işdən azad etdilər, imkan da vermədilər ki, o, yuxarı instansiyalara doğru məlumat versin. İkinci, üçüncü komissiya gəldi, nəhayət, 1953-cü ildə Bakı metropoliteninin tikintisi tamamilə dayandırıldı. İdarə işə saxlanıldı. Ha-

zırda "28 May- Xətai" xətti ilə hərəkət edənlər orada üzərində "1951", "1953 il" yazılmış tübinqləri görə bilər. 1953-cü ildə dayandırılmış tikinti bir də Nikita Xruşşov hakimiyyətə gələndə bərpa edildi. Xruşşov Bakıya səfərə gəlmişdi və ona məlumat verilmişdi ki, Bakıda metro tikintisi aparılıb, sonra dayandırılıb, lakin onun yenidən başlanması tamamilə mümkündür. O zaman Xruşşov metro tikintisinə yenidən icazə verdi. 1961-ci ilin büdcəsində metropolitenin tikintisinə vəsait ayrıldı və tikinti başladı. O zaman "Kommunist" qəzetində metro tikintisi ilə bağlı hər gün məlumat verilirdi ki, neçə metr tikilib, hansı stansiyada iş gedir və s. Mən hələ Bakıda deyildim, ancaq bu qəzeti izləyirdim. 1967-ci ildə ilk dəfə olaraq 5 stansiya - "Bakı Soveti", "26 Bakı komissarı" (indiki "Sahil"), "28 aprel" indiki "28 May", "Gənclik" və "Nərimanov" stansiyalarından ibarət 9.56 km uzunluğunda sahə istismara verildi. Və 1968-ci ildə 6-cı stansiya - indiki "Xətai" stansiyası istismara verildi. 1969-cu ilin 14 iyulunda artıq bizim ulu öndərimiz Heydər Əliyev rəhbərliyə gəlmişdi və o, tikintini davam etdirdi. 1970-ci ildə "Ulduz", 1972-ci ildə "Əzizbəyov", "Avrora" indiki "Qara Qarayev" və "Neftçilər" stansiyaları təhvil verildi. Fikirləşin ki, o zaman birinci növbədə olan yolun uzunluğu 9.56 km. idi, bu gün isə artıq 31 km-ə çatır. Deməli bu yolun 21,5 km-i ulu öndərimizin vaxtında tikildi. 1976-cı ildə isə "Nizami" stansiyası təhvil verildi. Mən "Nizami" stansiyası haqqında xüsusi olaraq danışmaq istəyirəm. Çünki bu stansiyanın memarı Mikayıl Hüseynovla bərabər ulu Öndərimiz Heydər Əliyev olub. Ona görə bu gün "Nizami" stansiyasından danışanda çox fəxrlə danışaram. Ümumiyyətlə, bu gün Azərbaycanda və eyni zamanda köhnə sovetlər məkanında bu cür gözəl stansiya yoxdur. Stansiyanın divarlarını bəzəyən mozaik pannolar M. Abdullayevin rəsmləri əsasında Sankt-Peterburqda hazırlanmışdı. Əgər hər hansı bir adam bu stansiyanı gəzərsə, Nizaminin "Xəmsə"sini oxuyub başa çıxmış olur. Bu gözəllik ulu öndərimizin birbaşa göstərişi ilə meydana gəlib. Sonra 1979-cu ildə "Bakmil" stansiyası təhvil verildi. 1985-ci ildə isə digər stansiyalar - "Elmlər Akademiyası", "İnşaatçılar", "11-ci Qızıl Ordu" - (indiki "20 Yanvar") və "Memar Əcəmi" stansiyaları hazır oldu. Bu stansiyaların tikintisi çox sürətlə gedirdi. 1983-1987-ci illərdə ulu öndərimiz artıq Moskvada Nazirlər Soveti sədrinin birinci müavini vəzifəsində çalışırdı, ancaq orada olduğu dövrdə də Bakı metrosunun tikintisini bir saat belə yaddan çıxarmırdı. Sonra tikiləcək stansiyaların materialı birbaşa Sovet İttifaqından Azərbaycana axırdı. Bunun sayəsində də 1989-cu ildə "Xalqlar Dostluğu", "Əhmədli" stansiyaları sərnişinlərin xidmətinə verildi. "Memar Əcəmi"nin şimal sahəsində indi tikiləcək 3 stansiyanın 4 km. 820 metrlik tuneli məhz ulu öndərimizin göndərdiyi tübinqlərin hesabına tikildi. Bundan başqa "Həzi Aslanov" stansiyasının tikintisi yarımçıq qalmışdı. Artıq ulu öndəri-



mizin Azərbaycan hakimiyyətinə ikinci qayıdışından sonra Avropa Birliyi tərəfindən 4 milyon avro ayrıldıqdan sonra bu stansiya 2002-ci ilin dekabr ayında təhvil verildi. Əslində bu stansiya 2002-ci ilin dekabrında açıldı, lakin rəsmi açılış 2003-cü ilin iyun ayında oldu. 1989-cu ildən dayanmış tikinti hazırda yenə davam edir. 2006-cı ildə ümumilikdə 16.4 milyon manat vəsait ayrılıb və tikinti hazırda davam edir. Artıq tikintinin özül yeri qazılır, betonu qoyulur, eyni zamanda tunel qazıntısı gedir. Mən məsuliyyətlə bildirim ki, 2008-ci il avqustun sonu - sentyabr ayı üçün həmin stansiyanı təhvil verəcəyik. Stansiyanın şərti adı bu gün "Nəsimi" -dir. Amma metropoliten rəisi kimi mənim Adqoyma komissiyasına məktubum var. Mən stansiyanın hörmətli akademik Zərifə xanım Əliyevanın şərəfinə adlandırılmasını xahiş etmişəm. Bunun əsası odur ki, həmin stansiyanın əhatə etdiyi sahədə Z.Əliyeva adına Oftalmologiya İnstitutu yerləşir, Zərifə xanımın adına 9-cu, 6-cı mikrorayonlar arasında bağ var. Yeni elan olunandakı növbəti stansiya "Akademik Zərifə xanım" stansiyasıdır, sərnişinlər biləcək ki, Oftalmologiya İnstitutunda da düşə bilər və Zərifə xanım adına bağda da. Stansiyalara ad verildəndə uyğunluq olmalıdı və sadaladığım meyarlar əsas götürülməklə yeni stansiyanın məhz Akademik Zərifə xanımın şərəfinə adlandırılması tamamilə məqsədəuyğundur. Mən ümidvaram ki, Adqoyma komissiyası bu meyarları əsas götürüb mənim istəyimə, arzuma yaşıl işıq yandıracaq. 2008-ci ildən sonra biz 7-ci mikrorayon ərazisindəki stansiyanı tikəcəyik. Burada da şərti ad "Azadlıq"dır. Bizim əlavə bir stansiyamız da tikiləcək və bir yeni depo tikiləcək. 40 il müddətində metropoliten milyonlarla sərnişin daşıyıb. Metroda 150 milyon pullu sərnişin, eyni zamanda 6 milyon yarımdan artıq pulsuz sərnişin olmaqla il ərzində 156 milyon sərnişin daşınır. Bu isə Bakı əhalisinin dördüdə bir hissəsi deməkdir. Yeni stansiyaların tikintisi başa çatarsa, başqa şəhərlərdə olduğu kimi Bakıda da əhalinin 80-85 faizi metropolitenlə daşına bilər. Metropoliten elə bir sahədir ki, burada tikinti daim gedir.

- 40 il həqiqətən böyük bir müddətdir. Bu illər ərzində biz metropolitenimizin keyfiyyətə dəyişikliyə uğradığının şahidi olmuşuq. Metropolitenimiz gün-gündən gözəlləşir. Yeniliklər barədə nə deyə bilərsiniz?

- Əlbəttə yeniliklərimiz çox olub. Bu yeniliklərdən ən əsası odur ki, metropolitenin bütün stansiyalarında monitorlar quraşdırılıb. Operatorlar istənilən nöqtəni monitorla izləyə bilir. Daha bir ən əsas yeniliyimiz kompüterləşdirmədir. Bu gün bütün işləyən nasoslar kompüterə qoşulub. Dispetçer əyləşdiyi otaqdaca 140 nasosa, YSQ-yə, ƏSQ-yə, 43 eskalatora birbaşa nəzarət edə bilir. Bunlar hamısı texnikanın inkişafıdır ki, onun sayəsində biz bu gün hər hansı hadisənin qarşısını almaq iqtidarındayıq. İşlədiyimiz müddətdə subasma halları olmayıb. Son 10 ildə, bircə 8 iyul

2005-ci ildə eskalatorun insanların təqsiri səbəbindən qəzaya uğraması nəzərə alınmazsa, metropoliten tam qəzasız işləyib. Metropoliten əslində çox ağır və mürəkkəb texniki, elektroniki bir təşkilatdır. Burada 13 sahəni əhatə edən iş üslubu, xidmətlər var. Bunların hamısı bir-birilə əlaqəli və bir-birindən asılı xidmətlərdir. Əgər bu gün elektromexanika xidmətində nasoslar işləməsə subasma baş verər. Əgər eskalator işləməsə sərnişinləri daşıya bilmərik. Əgər yolda nasazlıq olsa, hər hansı qəza baş verə bilər, bu isə bizdən tamamilə uzaqdır. İşarəvermə və rabitə xidmətində işıqforlar düzgün işləməsə qəza ola bilər, elektrik təchizat xidmətidir ki, əgər 10-15 dəqiqə işıq olmasa çox acınacaqlı hallar baş verər və s. Ancaq biz bütün bu mümkün ola biləcək halların qarşısını alırıq. Yəqin yadıңызdadır, şəhərdə elektrik enerjisi kəsildə 22 heyət, yəni 110 vaqon sərnişinlərlə birgə tuneldə qalmışdı. Dərhal maşinist və maşinist köməkçiləri, eyni zamanda sahələr üzrə bölünmüş xidmətlər insanların tuneləndən çıxarılmasına və qəza işıqlarının yandırılmasına səfərbər oldular və bir sərnişinin də burnu qanamadan bu işin öhdəsindən gəldilər. Yaşadığımız mühit elədir ki, işıq da söne bilər, nasos da işləməyə bilər, amma bunun qarşısı dərhal alınmalıdır. Bunun üçün bizim generatorlarımız var və gələn il nəzərdə tutmuşuq ki, əlavə olaraq daha iki ədəd güclü generator quraşdıracaq. Ümumiyyətlə götürdükdə, metro özü böyük ayrıca bir şəhərdir, ayrıca bir sahədir və bunun öhdəsindən gəlmək gərgin əmək tələb edir. Mən ümidvaram ki, bizim metropoliten işçiləri bu işin öhdəsindən layiqincə gəlir. Ötən il hörmətli prezidentimizin Bakı metropoliteninə ayırdığı investisiya hesabına gördüyünüz kimi, jeton sistemi artıq tamamilə ləğv olunmaq və kart sisteminə tam keçmək üzrəyik. Bizdə SSRİ vaxtından - 1967-ci ildən qoyulmuş turniketlər dəyişilərək yeni dizaynlı turniketlərlə əvəz edilib. Kart sisteminin üstünlükləri hansılardır? Bir var cibində kart gəzdirərsən, bir də var 10-15 jeton, qəpiklər gəzdirərsən, yaxud jeton almaq üçün kassaya yaxınlaşıb növbəyə dayanasan. Amma kartları 200 gedişə qədər yükləməyə icazə verilir. Bu o deməkdir ki, 1 ay, 1 ay yarım ərzində sərnişin rahat gediş əldə edir. Pul xırdalamır, jeton almır, cibindəki hazır kartını çıxarıb turniketə yaxınlaşır və rahatca keçir. 400 min kart var. Hazırda 70 minə yaxın kart artıq satılıb. Mən ümidvaram ki, yanvarın 1-dək qalan hissə də satılacaq. Belə zənn edirəm ki, həm Bakı əhalisi, həm bölgələrdən paytaxta gələnlər, eyni zamanda digər dövlətlərdən paytaxtımıza gələn qonaqlar Bakı metropolitenindən tam razı qalmalıdırlar. İstər təmizliyinə görə, istərsə də qatarlararası intervala görə. Məsələn, 1997-99-cu illərdə interval 8 dəqiqəyədək qalxırdı. Ancaq indi interval 2 dəqiqə yarım - 5 dəqiqə arasındadır. 2 dəqiqə yarım "28 May" - Həzi Aslanov" istiqamətində, 5 dəqiqə isə "28 May- Bakı Soveti" və "28 May - Memar Əcəmi" istiqamətindədir. Burada iki yol ayrıldığı

üçün interval 5 dəqiqədir. Ancaq mən inanıram ki, hazırda tikintisi aparılan ikinci xətt - "Xətai- Memar Əcəmi" xətti açıldıqdan sonra və nəticədə "Bakı Soveti - Neftçilər" xətti tam ayrıldıqdan sonra burada da interval 2 dəqiqə yarım düşəcək və əhali metropolitenin xidmətlərindən tamamilə rahat istifadə edəcək. Növbəti ildə metropolitenə ayrılacaq investisiya hesabına yenidən 25 vaqon alınması nəzərdə tutulur. 25 vaqon alınarsa bizim borcumuz məhz intervalı azaltmaq olacaq və biz bunu mütləq edəcəyik. Ümumiyyətlə, inkişaf var, inkişaf gedir. Və mən ümidvaram ki, bu inkişaf daim davam edəcək.

- *İkinci xəttin açılışı nə zamana nəzərdə tutulur?*

- Bu o zaman olacaq ki, mikrorayonda Depo tikilib qurtarsın. Hər bir xəttin özünün ayrıca deposu olmalıdır. Depo tikildikdən sonra birinci xəttin vaqonları birinci Depoya, ikinci xəttin vaqonları ikinci Depoya gedəcək. Depo tikintisi ilə bərabər xəttin də tikintisi gedəcək və bunlar ikisi də eyni vaxtda açılacaq. Bu, 2015-ci ilə nəzərdə tutulur. Bəlkə də tezləşdirilmək olar. Bu, ancaq tikintinin gedişindən asılı olacaq.

- *Özünüz dediyiniz kimi nəhəng yeraltı şəhər olan metropolitenin yəqin ki, problemləri də var...*

- Problemlərimiz demək olar ki, aradan qaldırılıb. Yeganə problemimiz hələlik əməkdaşlarımızın əmək haqlarının az olması ilə bağlıdır. Yerində işləyən işçilərin hazırkı miqdarda əmək haqqı alması əlbəttə məni narahat edir. Mən ümidvaram ki, 2007-ci il yanvarın 1-dən insanların əmək haqları artırılacaq. Hörmətli prezidentimizin dediyi kimi, hər bir azərbaycanlının maddi rifah halı yaxşılaşmalıdır. Mən bu sözləri eyni zamanda metropolitençilərə də şamil edirəm və ümid edirəm ki, 2007-ci ildə metropoliten işçilərinin əmək haqlarında artım olacaq. Və əməkdaşlarımız öz gərgin, məsuliyyətli, ancaq şərəfli peşələrini yerinə yetirməkdə davam edəcəklər.

- *Metroda gediş haqlarının artacağı barədə nə deyə bilərsiniz.. Hazırda bu əhalini düşündürən ən ümdə məsələdir...*

- Bu gün tarif dərəcəsinin artması o qədər də önəmli deyil. Biz bilirik ki, metro əhalinin ən çox istifadə etdiyi nəqliyyat növüdür. Mən həmişə tələbələri özümüzün ən yaxşı sərnişinlərimiz hesab etmişəm. Metrodan istifadə edən əhali arasında çoxluğu məhz tələbələr təşkil edir. Tələbələrinsə bugünkü yaşayış səviyyəsi o qədər də yüksək deyil. Aldıqları təqaüd aşağı məbləğdədir. Çoxu ölkəmizin bölgələrindən gəlib ali təhsil alanlardır. Metropolitenə bir gediş haqqı 250 manatdır. Amma bir sərnişinin metropolitenə gün ərzində bir dəfə ketməsi 2750 manata başa gəlir. Yeni biz sərnişini 55 qəpik əvəzinə 5 qəpiyə aparırıq, bu əlbəttə ilk növbədə tələbələrin xeyrinədir. Bununla tələbə cibinə 2500 manat qoyur. Ümumi hesab aparsaq, fantastik rəqəm alınır. Dünyanın heç bir yerində

belə ucuz daşıma yoxdur. Moskva metrosu dünyanın ən çox sərnişin daşıyan metropolitenidir. Gün ərzində orada 9 milyon 600 min sərnişin keçir. Amma onlar hər bir sərnişini 55 sentə aparırlar. Ancaq mən çox minnətdaram ki, hörmətli prezidentimiz tarif dərəcəsinin artırılmasına yol vermir. Görün dövlətimiz nə qədər humanistdir, prezidentimizin xalqa nə qədər hörməti var ki, "Əhmədli" stansiyasında vaqona əyləşib "Memar Əcəmi"-yə gedən sərnişin 250 manat 5 qəpik yol xərci ödəyir. Bir məsələ var ki, metropoliten dotasiyalı təşkilatdır və onun dotasiyaları verilməlidir. Metropolitenin sərnişin daşımada əldə etdiyi gəlirlə müqayisədə ona ayrılan dotasiya çox cüzdür və bu rəqəmin üçdə biri qədər də deyil. Ona görə də mən ümid edirəm ki, metropolitenə dotasiya müəyyən dərəcədə artırılacaq. Metropolitenin inkişafı var və olacaq. Yaxın gələcəkdə Sumqayıta da metro xətti çəkiləcək. Heydər Əliyev adına Bakı Hava Limanına da metro çəkilişi nəzərdə tutulub və gələcəkdə bu xəttlər də çəkiləcək. Bir sözlə metropoliten yeni xəttləri ilə, rahat daşımaları ilə əhalimizi daim sevindirəcək. Elə işləyəcəyik ki, xalqımız bizdən razı qalsın.

YENİ AZƏRBAYCANIN QURUCUSU



Azərbaycanın son otuz dörd ildən artıq dövrünü əhatə edən tarixi taleyi ümummilli liderimiz Heydər Əliyevin adı ilə bağlıdır. Bu illər ərzində xalqın ictimai-siyasi və mədəni həyatının bütün sahələrində dirçəliş məhz Onun adı ilə əlaqədardır. Ulu öndər Heydər Əliyev Azərbaycana rəhbərlik etdiyi 34 il ərzində zəngin mədəniyyəti, böyük tarixi keçmişi ilə həmişə qürur duyduğu və gələcək nəsillərin taleyi üçün düşündüyü doğma yurdu Azərbaycanı ağır və sərt sınaqlarından çıxarmışdır.

Tarixin yetirdiyi görkəmli şəxsiyyətlərdən olan ulu öndər Heydər Əliyevin parlaq siyasi zəkası sayəsində iki əsrin və iki minilliyin qovuşduğu Azərbaycan öz milli-mənəvi dəyərlərini qoruyaraq,

üçüncü minilliyə inamla qədəm qoymuşdur. Heydər Əliyevin zəkası bütün sədləri yararaq və qarşıya çıxan çətinliklərə baxmayaraq, Azərbaycanı olduqca mürəkkəb zamanın dalğaları arasından salamat çıxarıb, ona həm bölgədə, həm də dünyada layiqü yer qazandırmışdır.

Olduqca mürəkkəb bir dövrdə xalqın xidmətində dayanan dahi öndər Heydər Əliyev bir çox siyasi xadimin edə bilmədiyini və edə bilməyəcəyini gerçəkləşdirmiş, müasir dünyanın ən aktual çağırışlarına cavab vermək bacarığı ilə XX və XXI əsrlərin tanınmış siyasi xadimləri sırasında həmişəlik öz layiqli yerini tutmuşdur. Nadir dövlət xadimlərindən olan Heydər Əliyev yaşadığı fırtınalı həyatı boyu hər zaman xalqını, vətəninə düşünmüşdür. Onun üreyi Azərbaycanın müstəqilliyinin möhkəmləndirilməsi, doğma xalqının xoşbəxtliyi üçün çırpınmışdır. Heydər Əliyev bir dövlət

başçısı kimi Azərbaycanın ən çətin anlarında onu xilas etmək üçün misilsiz fədakarlıqlar göstərmiş, ölkəsini bəlalardan qurtarmağı bacarmışdır.

Müasir Azərbaycanda dövlət quruculuğunun, iqtisadi dirçəlişin, siyasi şüurun, siyasi həyatın son otuz ildən artıq bir dövrünü əhatə edən zaman kəsiyi, böyük siyasi xadim kimi tanınan və dərin zəkaya, ensiklopedik bili-yə, geniş dünyagörüşünə malik olan tarixi şəxsiyyətin - Heydər Əliyevin adı, əməli fəaliyyəti ilə, gerçəkləşdirdiyi konkret işlərlə bağlıdır.

Azərbaycanın müstəqil dövlət quruculuğuna aparan yolu, əslində, 1969-cu ildən- məhz Onun hakimiyyətə gəlişindən sonra başlamışdır. Bu baxımdan ümummilli lider Heydər Əliyevin respublika rəhbərliyinə gəlməsindən sonrakı dövr milli özünüdərk, mülki özünəqayıdışın başlanğıcı kimi qəbul edilir. Onun respublikaya rəhbərlik etməyə başladığı ilk günlərdən Azərbaycanın görkəmli şəxsiyyətlərinin yubileylərinin müntəzəm surətdə qeyd olunması bir ənənə halını almış, bu isə Azərbaycan xalqının ümummilli problemləri ilə sıx bağlı olub, milli ruhun, milli özünüdərk, yüksəlişi, xalqın tarixi yaddaşının özünə qayıtması, müstəqil dövlətçilik ideyalarının gerçəkləşdirilməsi üçün zəmin yaratmışdır.

Ulu öndər Heydər Əliyevin xarici siyasət məsələlərinə müstəsna diqqət verməsi, beynəlxalq miqyasda etiraf olunan uğurlu və cəsarətli addımlar atması, milli maraqlar naminə ən nüfuzlu tribunalardan bacarıq və məharətlə istifadə etməsi Azərbaycan dövlətçiliyinin bugünü və gələcəyi baxımından son dərəcə əhəmiyyətli olmuşdur.

Heydər Əliyevin fəal diplomatiyası nəticəsində Azərbaycan dünyanın hüquqi və demokratik dövlətlərinin və aparıcı ictimai təşkilatlarının ölkəmizə, onun zorla cəlb olunduğu Dağlıq Qarabağ münaqişəsinə münasibətinin əsaslı surətdə dəyişməsinə nail ola bilmişdir.

Ümummilli lider Heydər Əliyevin siyasi fəaliyyətinin mühüm bir hissəsi də yaradıcısı və sədri olduğu Yeni Azərbaycan Partiyası ilə sıx şəkildə bağlı olmuşdur. Yeni Azərbaycan Partiyasının təsis konfransı 1992-ci il noyabr ayının 21-də Naxçıvan şəhərində keçirilmişdir. Konfransda Azərbaycanın müxtəlif regionlarından təşəbbüs qruplarının 550-dən artıq nümayəndəsi iştirak etmişdir. Konfrans Yeni Azərbaycan Partiyasının təsis edilməsi haqqında qərar qəbul etmişdir. Ulu öndər Heydər Əlirza oğlu Əliyev konfrans nümayəndələri tərəfindən açıq səsvermə yolu ilə Yeni Azərbaycan Partiyasının sədri seçilmişdir.

Ümummilli lider Heydər Əliyevin 1993-cü ilin iyun ayında xalqın tələbi nəticəsində siyasi hakimiyyətə gəlməsi ilə YAP-ın inkişafında yeni mərhələ başlanmışdır. Həmin dövrdə YAP-ın qarşısında bir tərəfdən iqtidar partiyası kimi cəmiyyətin siyasi sistemində özünün aparıcı möv-qeyini təsdiq etmək, digər tərəfdən isə müstəqil dövlət quruculuğu proseslərində yaxından iştirak etmək vəzifəsi dayanırdı.

Heydər Əliyev Yeni Azərbaycan Partiyasının fəaliyyətini daim diqqət-də saxlayırdı. O, YAP-ın Sədri kimi partiyanın ildönümlərinə həsr edilmiş tədbirlərdə daim iştirak edər, proqram xarakterli nitqlər söyləyər, partiya həyatı və fəaliyyəti ilə əlaqədar zəruri tapşırıqlar verərdi.

Öz sıralarında ictimaiyyətin bütün təbəqələrini təmsil edən 500 mindən artıq üzvü birləşdirən YAP, ümummilli liderin parlaq ideyalarının daşıyıcısı kimi cəmiyyətdə öz aparıcı rolunu günü-gündən möhkəmləndirməkdədir.

Ümummilli liderimiz Heydər Əliyev 1992-ci ildən başlayaraq türkdilli dövlətlər arasında iqtisadi, siyasi, ədəbi-mədəni əlaqələrin genişləndirilməsi və möhkəmləndirilməsi sahəsində də gərgin fəaliyyət göstərmişdir. O, bütün türk dünyasının ən nüfuzlu şəxsiyyəti kimi şöhrət qazanmışdır.

Heydər Əliyevin təşəbbüsü ilə böyük siyasi məna kəsb edən bir sıra dünya miqyaslı iqtisadi proqramların həyata keçirdiyi islahatlar Azərbaycan üçün aparıcı rol oynamışdır. Böyük bir coğrafi məkanda region qüvvələrinin birləşməsində də Heydər Əliyevin danılmaz xidmətləri olmuşdur.

Heydər Əliyevin siyasi, iqtisadi, ictimai və mədəni həyatın bütün sahələrində həyata keçirdiyi planlar artıq Azərbaycanın gerçəkliyinə çevrilmişdir. Onun fəaliyyəti də, şəxsiyyəti də Azərbaycan tarixinin ayrılmaz bir hissəsini təşkil edir. Hər bir azərbaycanlının taleyində Heydər Əliyev düşərsə bir zərrəsi vardır.

Heydər Əliyev bizim dahi müasirimizdir. Bu faktın özü hər bir azərbaycanlı üçün qürur və iftixar mənbəyidir. Heydər Əliyev eyni zamanda, taleyin xalqımıza bəxş etdiyi böyük tarixi şəxsiyyətdir. O, Azərbaycanın tarixi inkişaf prosesinə təkan vermişdir. Müstəqil Azərbaycan dövlətinin qurucusu kimi milli dövlətçiliyimizin ideya əsasını məhz Heydər Əliyev yaratmışdır.

Bütün mənalı həyatını öz xalqına bəxş etmiş Heydər Əliyevin siyasi və dövlət xadimi kimi zəngin fəaliyyəti Azərbaycan xalqının tarixində dərin iz buraxaraq, əsil dövlət idarəçiliyi məktəbinə çevrilmişdir. Azərbaycan xalqının hələ neçə-neçə nəsli bu böyük məktəbdən, Heydər Əliyevin zəngin siyasi irsindən ölkəmizin inkişafı, xalqımızın rifahı naminə faydalanacaqdır.

Tağı ƏHMƏDOV,
YAP Yasamal rayon təşkilatının sədr müavini

ULU ÖNDƏRİN BAKI METROSU İLƏ BAĞLI ARZULARI REALLIĞA ÇEVİRİLİR

Möhtərəm Prezidentimiz İlham Əliyevin diqqət və qayğısı şərəfli keçmişə malik bu mühüm nəqliyyat növünün xalqımıza daha geniş və etibarlı xidmət göstərməsinə imkan yaradır

"Azərbaycanın metro stansiyalarının hər biri memarlıq abidəsidir. "Nizami" metrostansiyası bu baxımdan xüsusi fərqlənir. Mən bu işlərlə məşğul olmuşam. Deyə bilərəm ki, 1969-cu ildən sonra tikilən metro stansiyalarının hamısının layihələrinə baxır, öz mülahizələrimizi bildirir, tövsiyələrimizi verirdik. Beləliklə, biz yaxşı metropoliten stansiyaları yaratmışıq. Ona görə metropoliten, eyni zamanda həqiqətən mədəniyyət, memarlıq abidəsidir".

Heydər Əliyev.

"Vətəndaşlarımız, ümumiyyətlə, xalqımız bilməlidir ki, bizim millətimizin əlində nə kimi böyük və nadir bir sərvət var. Bu sərvət müstəqil Azərbaycan dövlətinə yaxın keçmişdən miras qalıbdır. Ancaq eyni zamanda, bu sərvət Azərbaycan xalqının zəhmətkeş insanların böyük əməyi, əzmi nəticəsində yaranıb və belə bir möcüzəli şəkil alıbdır. Ona görə də Bakı Metropoliteni Azərbaycan xalqının milli sərvətidir. Deyə bilərəm ki, ən dəyərli sərvətidir".

Heydər Əliyev.

Azərbaycan öz tarixinin çox şərəfli və məsul bir dövrünü yaşayır: müstəqil dövlətçiliyimizin bərpası, möhkəmləndirilməsi və onun dönməzliyinin təmin edilməsi qədim və qüdrətli xalqımızın həyatında ən mühüm nailiyyətdir. Biz bu nailiyyəti asanlıqla əldə etməmiş, onun uğrunda çox gərgin mübarizələr aparmış, qurbanlar və şəhidlər vermiş, mərhumiyyətlərlə üzləşmiş, dözümlü, mətanət və qəhrəmanlıqlar göstərmişik. Müxtəlif əsrlərdə Azərbaycan ərazisində mövcud olmuş müstəqil dövlətlərin adı tarixin yaddaşına əbədi yazılsa da, xalqımız sonralar uzun müddət imperiya əsarətində yaşayaraq, öz istiqlalına qovuşmağı arzulamışdır. İyirminci əsrdə bu arzunu gerçəkləşdirmək üçün iki dəfə imkan yaranmış,



xalqımızın vətənpərvər oğullarının qurduğu ilk demokratik respublika cəmi iyirmi üç ay ömür sürmüş, kommunist-bolşevik işğalı nəticəsində Azərbaycan "qırmızı imperiya"nın tərkibinə daxil edilmiş, yetmiş il bu "ittifaq dövləti"nin bir hissəsi olmuşdur. Bu nəhəng dövlətin süqutu ilə əlaqədar tarixin və taleyin bəxşişi, həmçinin ötən əsrin altmışıncı illərindən başlamış milli oyanışın, səksəninci illərin sonundan vüsət alan azadlıq hərəkatının məntiqi nəticəsi kimi xalqımız ikinci dəfə qazandığı istiqlalı qoruyub saxlayaraq, üçüncü minilliyə öz müstəqil dövləti ilə daxil olmuşdur. Bu il on yeddinci ildönümünü qeyd etdiyimiz müstəqilliyin əsl memarı, müasir dövlətçiliyimizin banisi və qurucusu ulu öndərimiz Heydər Əliyevin möhkəm bünövrə üzərində yaratdığı Azərbaycan hazırda özünün misilsiz inkişaf dövrünü yaşayır. XX-XXI əsrlərin qovuşuğunda Azərbaycan tarixinin fərəh, qürur, ictimaiyyəti doğuran bütün şanlı səhifələri məhz Heydər Əliyev dühası ilə yazılmış, onun uca varlığı və cahanşümul fəaliyyəti ilə mənalanmışdır. İstər ictimai-siyasi, istər mənəvi-mədəni, istərsə də sosial-iqtisadi həyatımızda elə böyük, möhtəşəm nailiyyət, millətimizə və dövlətimizə fayda gətirən elə diqqətəlayiq iş yoxdur ki, onun üzərində Heydər Əliyev möhürü, imzası olmasın. Qırxillik şanlı tarixə malik Bakı metropoliteninin genişlənməsi, paytaxtımızın nəqliyyat infrastrukturunda öz əvəzsiz yerini tutması, metro stansiyalarımızın əsl mədəniyyət

və memarlıq abidəsi kimi xalqımızın maddi-mənəvi sərvətlərindən birinə çevrilməsi də ulu öndərimizin fədakar əməyi, zövqü və dühası ilə bilavasitə bağlıdır. Metropolitenin gələcəyi barədə Heydər Əliyevin arzularını gerçəkləşdirmək üçün bu gün möhtərəm Prezidentimiz İlham Əliyevin apardığı möhtəşəm quruculuq işləri isə ictimai nəqliyyatın bu mühüm sahəsində çalışanların və onun xidmətindən istifadə edənlərin hər birinin qəlbində qürur, ictimaiyyət və dərin minnətdarlıq hissi doğurur.

ŞANLI TARİX

Dünyada ilk metro 1863-cü ildə İngiltərənin paytaxtı Londonda inşa olunmuşdur. Hazırda 54 ölkənin 162 şəhərində metropoliten fəaliyyət göstərir ki, onların da arasında Nyu-York Metropoliteni 421 stansiya ilə liderlik edir. Bakı Şərqdə ilk, postsovet məkanında isə beşinci metropolitenin inşa olunduğu bir şəhər kimi adını tarixə yazmışdır.

Azərbaycanın paytaxtında yeraltı nəqliyyatın yaradılması ideyası hələ ötən əsrin otuzuncu illərində ortaya çıxmış, Cənubi Qafqazın sənaye, elm və mədəniyyət mərkəzi olan bu şəhərin baş planında ən sürətli və rahat nəqliyyat növünün-metropolitenin inşası da nəzərdə tutulmuşdu. Lakin 1941-1945-ci illərin Böyük Vətən müharibəsi həmin niyyətin həyata keçirilməsinə imkan vermədi. Yalnız 1947-ci ildə, alman faşizmi üzərində tarixi qələbədən 2 il sonra hökumət Bakı metropoliteninin layihə-axtarış işlərinin aparılması barədə qərar qəbul etdi. 1949-cu ildə metropolitenin tikinti bazasının yaradılmasına başlandı, 1953-cü ildə tikinti işləri müvəqqəti dayandırıldı və yalnız 1960-cı ildən bərpa olundu ki, bu da Bakı metropoliteninin istismara verilməsini xeyli gecikdirdi. 1966-cı ildə tərkibində hərəkat, hərəkat qatarları, yol və tunel qurğuları, sanitariya texnikası və elektrotexnika, işarəvermə və rabitə, material-texniki təminat xidmətləri kimi 6 xidməti olan Bakı Metropoliteni İdarəsi yaradıldı. 1967-cı il noyabrın 6-da metropolitenin beş stansiyadan-"Bakı Soveti", "Sahil", "28 May", "Gənclik" və "Nərimanov" stansiyalarından və 9,2 kilometrlik yeraltı xətdən ibarət olan birinci növbəsi istismara verildi, noyabrın 25-dən isə bu stansiyalarda qatarların müntəzəm hərəkatı başlandı. 1968-ci ildə "Xətai" stansiyası istiqamətində ilk sərnişin qatarı yola salındı.

Metropolitenin 2002-ci ilin noyabrında keçirilmiş 35 illik yubileyində bu yeraltı nəqliyyat infrastrukturunun inşasındakı çətinlikləri xatırladan ulu öndərimiz Heydər Əliyev demişdir: "Bu yubiley günü bir daha demək istəyirəm ki, metronun tikilməsi və bu səviyyəyə gətirilməsi çox çətin idi. İnşaatçılar böyük fədakarlıq göstərməsəydilər, metronu bu cür tikmək mümkün deyildi. Mənim xatirimdədir, 1976-cı ildə "Nizami" stansiyası hazır olmuşdu. Oranı neçə dəfə su basdı. Bir dəfə səhər işə gələndə xəbər

verdilər ki, tunnel tamamilə su ilə dolubdur. Onu oradan çıxarmaq nə qədər çətin məsələ idi. Yaxud tunelləri qazanda hər dəfə su çıxırdı. Bilməlisiniz ki, Bakının yeraltı geoloji strukturu çox mürəkkəbdir. Bakıda keçmişdə su olmadığına görə quyular qazırdılar. Təxminən 100 il bundan öncə Bakıda ancaq quyu suyundan istifadə edirdilər. Əgər indi o quyular qapanıbsa da, onların alt hissəsi qalır. Bizim metro inşaatçıları dəfələrlə belə quyulara rast gəlirlər, oradan su çıxıbdır. Bəzən insanlar da orada ağır vəziyyətə düşüblər. Amma öz işlərindən əl çəkməyiblər”.

Bakı metrosunun inşasındakı çətinliklər təkəcə paytaxtın yerləşdiyi ərazinin mürəkkəb geoloji struktura malik olması ilə bağlı deyildi. O vaxtlar bütün nəhəng tikinti işləri üçün maliyyə vəsaiti ittifaq dövlətinin büdcəsindən ayrılırdı və Bakı metrosunun inşası üçün də hər il çox böyük çətinliklə mərkəzdən vəsait almaq lazım gəlirdi. Yalnız ulu öndərimizin şəxsi nüfuzu, qətiyyəti, iradəsi və apardığı gərgin işi sayəsində Moskvanın maliyyə vəsaiti ayırması mümkünləşirdi. Sonralar İttifaq hökumətində yüksək vəzifədə çalışdığı dövrdə də Heydər Əliyev Bakı metropoliteninin tikintisi ilə bağlı problemlərin həllinə əvəzsiz diqqət və qayğı göstərirdi. Ulu öndərimiz sonralar həmin problemlər barədə danışarkən deyirdi: "Metronun tunellərində istifadə olunan çuqun tübinqlərin və başqa ləvazimatın istehsalını istənilən səviyyədə etmək mümkün deyildi. Çünki zavodlar buna hazır deyildi. Mənim xatirimdədir, Moskvada Nəqliyyat Tikintisi Nazirliyinin kollegiyalarında biz bu məsələni bir neçə dəfə müzakirə etmişdik. Göndərilən tübinqlər Bakı üçün kifayət etmirdi. Mən orada öz imkanlarımdan istifadə edərək Bakının bütün tələbatını artıqlaması ilə ödəyirdim. Çünki Bakıda işləməyədim də, mənim qəlbim, ürəyim burada idi. Ona görə də mənim orada işləməyim və bilavasitə bu sahə ilə də məşğul olmağım o illərdə, ondan sonrakı illərdə metro inşaatının çox sürətlə getməsinə çox kömək etdi, çox böyük amil oldu”.

Ümummilli liderimiz Heydər Əliyev respublika rəhbərliyinə gəldikdən sonra Bakı metropoliteninin tikintisində böyük canlanma və inkişaf başlandı. 1970-ci ildə "Ulduz" stansiyası, 1972-ci ildə 8-ci kilometr yaşayış sahəsini şəhərin mərkəzi ilə birləşdirən "Məşədi Əzizbəyov", "Qara Qarayev" və "Neftçilər" stansiyaları istismara buraxıldı. O zaman yolun uzunluğu 9,56 kilometr idi, hazırda 31,5 kilometrə çatır və bunun 21,5 kilometrini ulu öndərimiz Heydər Əliyevin vaxtında tikilib. 1976-cı ildə "Nizami" stansiyası işıqlarını yandırdı. Onun memarı Mikayıl Hüseynovdur. Stansiyanın divarlarını bəzəyən mozaik pannolar Mikayıl Abdullayevin rəsmləri əsasında Sankt-Peterburqda hazırlanıb. 1979-cu ildə "Bakmil" stansiyası ilk sərnişinlərini qəbul edib. 1985-ci ildə "Elmlər Akademiyası", "İnşaatçılar", "20 Yanvar", "Memar Əcəmi" stansiyaları hazır olub.

1983-1987-ci illərdə ümummilli liderimiz Heydər Əliyev SSRİ Nazirlər



Soveti sədrinin birinci müavini işləyərkən Bakı metrosunun inkişafına xeyli vəsait ayrılmasına kömək etdi, sonrakı illərdə tikiləcək stansiyaların materialları artıqlaması ilə Bakıya gətirildi. Bunun sayəsində 1989-cu ildə "Xalqlar dostluğu" və "Əhmədli" stansiyaları təhvil verildi. "Memar Əcəmi"nin şimal sahəsində üç stansiyanın dörd kilometr 820 metrlik tuneli məhz həmin materialların hesabına tikildi.

"Həzi Aslanov" stansiyasının inşası isə yarımçıq qalmışdı. Unudulmaz Heydər Əliyevin 1993-cü ildə xalqın tələbi ilə Azərbaycan hakimiyyətinə qayıdırdıqdan sonra Avropa Birliyinin ayırdığı dörd milyon avro hesabına o da 2003-cü ilin iyun ayında istifadəyə verildi.

MÜSTƏQİLLİYİN İLK İLLƏRİNİN ÇƏTİNLİKLƏRİ

Bakı metropoliteninin tarixində ən mürəkkəb dövr ölkəmizin dövlət müstəqilliyinin bərpasından sonrakı ilk illərə təsadüf etmişdir. Əvvəllər mövcud olmuş iqtisadi əlaqələrin kəsilməsi, ölkədaxili böhran, gərgin ictimai-siyasi vəziyyət, ölkəyə rəhbərliyin səriştəsiz adamların əlinə keçməsi və üstəlik də bədnam qonşularımızın ərazi iddiaları nəticəsində başlanmış münaqişə və hərbi qarşıdurma metronun işini çətinləşdirir, onun texniki-istismar səviyyəsini pisləşdirir, burada çalışan insanların fəaliyyətinə mənfi təsir göstərirdi.

Həmin illərdə xalqımızın bu milli sərvətini qoruyub saxlamaq metropoliten kollektivinin çox böyük fədakarlığı sayəsində mümkün olmuşdur. Ulu öndərimiz Heydər Əliyev onların fəaliyyətini yüksək qiymətləndirərək deyirdi: "Məhz belə insanların fədakar əməyi nəticəsində bizim bugünkü gözəl sərvətimiz-Bakı Metropoliteni var. Biz onların hamısına-dünyasını dəyişənlərə də, bu gün işləyənlərə də, yaxud təqaüddə olanlara da, həm inşaatçılara, həm də istismarçılara minnətdar olmalıyıq".

Biz hamımız yaxşı dərk edirik ki, tarixin və taleyin qisməti olaraq 1991-ci ildə öz suverenliyini bərpa edən Azərbaycanın demokratik və bəşəri dəyərlərə sadıq müstəqil bir dövlət kimi formalaşması böyük öndərimizin adı ilə bağlıdır, 1993-cü ilin iyununda xalqın təkidli tələbi ilə onun hakimiyyətə qayıdışının bəhrəsidir. Yenicə müstəqilliyinə qovuşmuş dövlətimizin sükənini öz qüdrətli əllərinə alan Heydər Əliyev Azərbaycanın suverenliyinin möhkəmləndirilməsini, xalqın birliyinin təmin olunmasını, ictimai-siyasi sabitlik və iqtisadi dirçəliş üçün zəmin yaradılmasını özünün dövlətçilik strategiyasının əsas istiqaməti kimi müəyyənləşdirdi.

Müstəqilliyin ilk illərində naşı, səriştəsiz adamların rəhbərlikdə yer alması dövlətçiliyimizi süquta uğramaq təhlükəsi altında qoymuşdu. Ümummilli liderimizin siyasi hakimiyyətə qayıdışı bu təhlükəni aradan qaldıraraq Azərbaycanı hərtərəfli tərəqqi yoluna çıxardı. Ermənistan-Azərbaycan, Dağlıq Qarabağ münaqişəsinin həlli istiqamətində ən mühüm uğurlardan biri atəşkəsin əldə edilməsi oldu. Ulu öndərimizin ölkə iqtisadiyyatında köklü dəyişikliyə gətirib çıxaran və müstəqil dövlətimizə beynəlxalq nüfuz qazandıran yeni neft strategiyasının həyata keçirilməsinə məhz atəşkəsdən sonra başlandı və 1994-cü ilin sentyabrında dünyanın iri neft şirkətləri ilə "Əsrin müqaviləsi" adlandırılan ilk neft müqaviləsi imzalandı. Uğurla həyata keçirilən neft strategiyası ölkə iqtisadiyyatının sürətli inkişafında mühüm amilə çevrildi və bu inkişaf hər bir sahədə olduğu kimi, Bakı Metropoliteninin fəaliyyətinə də olduqca müsbət təsir göstərdi.

1990-cı illərdə metropolitendə baş vermiş terror hadisələrini unutmaq mümkün deyildir. Ulu öndərimiz 2002-ci ilin noyabrında "Metro" Beynəlxalq Assosiasiyasının üzvlərini qəbul edərkən Bakı Metropoliteninin Ermənistanın xüsusi idarələri tərəfindən törədilmiş iki dəhşətli terror aktına məruz qaldığını xatırladaraq bədnam qonşularımızın terrorçuluq əməlləri barədə ətraflı danışmışdır. Ermənilərin təhriki ilə xalqımıza qarşı ağır cinayət-çoxsaylı insan tələfatı ilə nəticələnən partlayışlar törətmiş şəxslər Azərbaycanın hüquq-mühafizə orqanlarının həyata keçirdikləri tədbirlər nəticəsində tapılaraq ifşa edilmiş və layqli cəzalarını almışlar. Belə hadisələrin bir daha baş verməməsi üçün metropolitendə ciddi təhlükəsizlik tədbirləri görülmüşdür və bu gün metronun bütün stansiyaları etibarlı şəkildə qorunur, mühafizə edilir.

İNKIŞAFA, TƏRƏQQİYƏ DOĞRU

Böyük Qayıdışdan sonra ölkəmizdə başlanmış müstəqil dövlət quruculuğu, sosial-iqtisadi islahatlar - ulu öndərimizin Azərbaycanı böhran və xaosdan çıxarmaq, dirçəltmək, onun suverenliyini, bölünməzliyini təmin etmək, ağır mərhumiyyətlərlə üzləşmiş xalqın özünəinamını bərpa etmək və sosial vəziyyətini yaxşılaşdırmaq naminə apardığı bütün işlər qısa bir vaxtda bəhrəsini verdi. Heydər Əliyevin on illik prezidentliyi dövründə nəinki ölkəmizin dövlət müstəqilliyi möhkəmləndi, həm də gələcək inkişaf və tərəqqinin sarsılmaz təməli qoyuldu. Əgər respublikaya rəhbərliyinin birinci dövründə ulu öndərimiz hələ o vaxt arzularda yaşayan istiqlalımız üçün bünövrə yaratmışdısa, müstəqil respublikamıza başçılıq etdiyi illərdə o, Azərbaycan dövlətçiliyinin yeni, şərəfli səhifəsini yazdı, müasir dövlətimizin dünya birliyində öz layiqli yerini tutmasını, müstəqilliyimizin əbədiyyini təmin etdi.

Bu gün ümummilli liderimizin layiqli varisi, möhtərəm prezidentimiz İlham Əliyevin rəhbərliyi ilə sürətlə inkişaf edən, regionun aparıcı dövləti, dünyanın enerji təhlükəsizliyinin təminatçısı kimi tanınan müstəqil Azərbaycan bütün sahələrdə diqqətəlayiq nailiyyətlər qazanır. Ölkəmizin son illərdə iqtisadi inkişaf sürətinə görə dünya dövlətləri arasında liderlik mövqeyinə çıxması bizim üçün qürur mənbəyidir. Belə möhtəşəm bir uğurun əsasında ulu öndərimiz Heydər Əliyevin neft strategiyasının ardıcılıqla həyata keçirilməsi, maliyyə intizamının möhkəmləndirilməsi və iqtisadi islahatların dərinləşdirilməsi dayanır.

Xalqımızı onun layiq olduğu yüksək rifaha və rahatlığa qovuşdurmaq, dünyada ən gözəl, ən yaxşı nə varsa, hamısını Azərbaycanda bərqərar etmək möhtərəm Prezidentimizin qarşıya qoyduğu çox mühüm vəzifədir. Dövlətimizin başçısının apardığı mükəmməl sosial-iqtisadi siyasətin çox mühüm göstəricisi ölkədə işsizliyin və yoxsulluğun ləğv edilməsi sahəsində əldə olunmuş nailiyyətlərdir. Ümumi daxili məhsul istehsalının artımına görə indi dünyanın heç bir ölkəsi Azərbaycanla rəqabət apara bilmir. Bu göstərici 2004-cü ildə 10,4 faiz, 2005-ci ildə 25,6 faiz, 2006-cı ildə 35,4 faiz, 2007-ci ildə 40 faizə yaxın olmuşdur. Artıq ölkəmiz investisiyaya ehtiyacı olan bir ölkə deyildir, özü xaricdə müxtəlif sahələrə sərmayə qoymaq iqtidarındadır. Bu böyük nailiyyətdir, ulu öndərimizin yolunu layiqincə davam etdirən möhtərəm Prezidentimizin apardığı uğurlu iqtisadi siyasətin nəticəsidir.

Müstəqilliyin ilk illərində ciddi problemlərlə üzləşən Bakı Metropoliteninin fəaliyyətində müsbət dəyişikliklər ulu öndərimizin bu mühüm nəqliyyat infrastrukturunun qorunub saxlanmasına, metronun qüsursuz

fəaliyyəti və onun xidmətindən əhalinin istifadə etməsi üçün dövlət büdcəsindən zəruri vəsait ayrılmasına göstərdiyi diqqət və qayğı ilə bilavasitə bağlı olmuşdur. Yuxarıda qeyd etdiyim kimi, 2002-ci ildə Bakı metropoliteninin 35 illik yubileyinin təşkili və dünyanın müxtəlif ölkələrindən gəlmiş çoxsaylı qonaqların iştirakı ilə yüksək səviyyədə keçirilməsi ulu öndərimizin şəxsi təşəbbüsü idi və yubiley mərasimində onun geniş və unudulmaz nitqi milli sərvətimiz olan metronun keçmiş, bu günü və gələcəyi haqqında ensiklopedik məlumat sayıla bilər.

Bu ilin mayında biz ümummillə liderimiz Heydər Əliyevin 85 illik yubileyini təntənəli şəraitdə qeyd etdik və özündə dünyanın 161 metropolitenini birləşdirən Beynəlxalq İctimai Nəqliyyat İttifaqının 84-cü Assambleyasının iclası da həmin vaxt Bakıda keçirildi. Müasir beynəlxalq nəqliyyatın mövcud problemlərinin müzakirə olunduğu bu möhtəşəm tədbirin iştirakçıları və qonaqları paytaxtımızda gedən quruculuq işlərini, xüsusən nəqliyyat sistemindəki sürətli inkişafı yüksək qiymətləndirdilər.

Azərbaycanın hazırkı inkişafını irəlicədən gören Heydər Əliyev dərin inam və əminlik hissi ilə bildirirdi ki, uğurla həyata keçirilən iqtisadi layihələrdən dövlətimizin əldə etdiyi gəlirdən gələcəkdə metropolitenin inkişafı, genişləndirilməsi və yenidən qurulmasına pay ayrılacaqdır. Möhtərəm Prezidentimiz İlham Əliyev metropolitenin inkişafına, metro işçilərinin sosial vəziyyətinin yaxşılaşdırılmasına hərtərəfli diqqət və qayğı göstərməklə müdrik və unudulmaz rəhbərimizin bu inamını doğruldur.

METROPOLİTENİN İKİNCİ HƏYATI

Azərbaycanın bütün sahələrdə müstəqilliyinin möhkəmlənməsi və bu amilin dünya siyasətində nəzərə alınması güclü və qüdrətli bir Prezident kimi cənab İlham Əliyevin ən mühüm uğurudur. "Bizim iqtisadi müstəqilliyimiz, enerji təhlükəsizliyimiz, müstəqil siyasət aparmaq iqtidarında olmağımız, əlbəttə ki, ölkə qarşısında duran bütün problemlərin həlli üçün başlıca vasitədir", -deyən cənab İlham Əliyev müstəqil dövlətimizi Heydər Əliyev yolu ilə yeni-yeni zirvələrə aparır. Onun ölkəmizə rəhbərlik etdiyi son beş il Bakı metropoliteninin həyatında da yeni inkişaf mərhələsi olmuşdur.

Metropolitenin maddi-texniki bazasının gücləndirilməsi, xüsusən vaqon parkının genişləndirilməsi bu mərhələnin diqqətəlayiq nailiyyətlərindəndir. Paytaxtımızın sürətli inkişafı ilə əlaqədar ictimai nəqliyyatın işinin artdığı bir şəraitdə sərnişinlərə xidmətin səviyyəsini yüksəltmək məqsədilə, ulu öndərimizin tapşırığı əsasında, 2002-ci ildən etibarən yeni vaqonların alınıb gətirilməsi ardıcıl xarakter daşmışdır. Həmin vaxtdan bu ilin əvvəllərində metropolitenə 100 yeni vaqon gətirilib istismara veril-

mişdir. Bu il isə Rusiyanın Mitişşi şəhərində fəaliyyət göstərən və "Transmaşholding"ə daxil olan "Metrovaqonmaş" ASC ilə imzalanmış müqaviləyə əsasən, yaxınlarda Bakıya 10 yeni vaqon gətirilmişdir. Bunun üçün Bakı Metropoliteni "Metrovaqonmaş" ASC-yə artıq 1,5 milyon ABŞ dolları məbləğində avans ödəmişdir. Ümumi dəyəri 37 milyon dollar olan müqavilə çərçivəsində Azərbaycan tərəfi ümumilikdə 36 yeni vaqon alaçaqdır. Sentyabrda Bakıya 10 vaqon gətirilmişdir, noyabrda daha 10, dekabrda isə 6 vaqon gətiriləcəkdir. Bundan başqa, metro təsərrüfatına texniki qulluq göstərmək imkanlarımızı da genişləndirir, depoda vaqon və relslərin təmirini vaxtında, yüksək keyfiyyətlə yerinə yetirə bilən müasir dəzgah və qurğular gətirib quraşdırır.

2006-cı ildə möhtərəm Prezidentimiz İlham Əliyevin təşəbbüsü ilə Bakı Metropoliteninə ayrılmış vəsait hesabına jeton sistemindən kart sistemə keçirilmiş, qırx ildən artıq istifadədə olmuş turniketlər yeni müasir dizaynı turniketlərlə əvəzlənmişdir. Sərnişinlərimiz bu yeniliyi razılıqla qarşılamışlar. Çip-kartın stansiyalarda qoyulmuş bankomatlarda bilavasitə sərnişinin özü tərəfindən doldurulması məsələsi də həll olunur. Sınaq məqsədilə artıq bəzi stansiyalarda belə aparatlar quraşdırılmışdır.

Möhtərəm Prezidentimizin tapşırığı ilə metronun təhlükəsizliyi, təxribat



və terrorçuluq qəsdlərindən qorunması üçün ciddi tədbirlər görülmüşdür. Stansiyalarımızın hamısı videomüşahidə qurğusu ilə təchiz edilmişdir, belə qurğuların vaqonlarda da quraşdırılmasını nəzərdə tutmuşuq.

Sərnişin axınının ilbəil artması metropolitenin potensialından daha səmərəli istifadə olunması zərurəti yaratmışdır. Onu qeyd edim ki, 2002-ci ildə 109 milyon nəfər, 2003-cü ildə 128 milyon nəfər, 2004-cü ildə 138 milyon nəfər, 2005-ci ildə 145 milyon nəfər, 2006-cı ildə 154 milyon nəfər, 2007-ci ildə 178 milyon nəfər sərnişin daşımışdır. Bu il həmin göstəricinin 200 milyon nəfər olacağı proqnozlaşdırılır. Bu, əlbəttə, rekord göstərici sayıla bilməz. Belə ki, Bakı metropoliteni hazırda bir gündə 1 milyon sərnişin daşımaq qabiliyyətinə malikdir və deməli, biz ildə 365 milyon sərnişin daşıya bilərik.

Möhtərəm Prezidentimiz İlham Əliyev metropoliten işçilərinin çətin, amma şərəfli əməyini daim yüksək qiymətləndirir. Dövlətimizin başçısının hər il 8 noyabrın metro işçilərinin peşə bayramı günü kimi qeyd edilməsi barədə 29 oktyabr 2006-cı il tarixli sərəncamı bu diqqət və qayğının bariz təzahürü olmuşdur. Belə bir peşə bayramının təsis olunması əmək kollektivimizin hər bir üzvünün qəlbində qürur hissi doğurur. Son illərdə dövlətimizin başçısının fərmanları ilə Bakı metropoliteninin bir qrup işçisi yüksək mükafatlara—"Şöhrət" ordeninə, "Tərəqqi" medalına, fəxri adlara layiq görülmüş, əmək veteranlarından birinə prezident təqaüdü təyin edilmişdir. Prezident İlham Əliyev Bakı Metropoliteni işçilərinin sosial müdafiəsini gücləndirmək məqsədi ilə bu il iki sərəncam vermişdir. Metropoliten işçilərinin əmək haqqı yanvarın 1-dən 30 faiz, sentyabrın 1-dən isə 25 faiz artırılmışdır. Bütün bunlar metropoliten işçilərinin işgüzarlığını, məsuliyyətini daha da artırır, onları daha böyük uğurlar qazanmağa ruhlandırır.

Onu da qeyd edim ki, Bakı metrosunda gediş haqqı uzun illərdir ki, (1996-cı ildən) dəyişməz qalır. Halbuki bu dövrdə ölkəmizdə yaşayış səviyyəsi, maaşlar, təqaüdlər bir neçə dəfə yüksəlib. Metroda gediş haqqının indiki məbləğdə, yəni 5 qəpik səviyyəsində saxlanması dövlətimizin öz vətəndaşlarının sosial müdafiəsinə göstərdiyi diqqət və qayğının bariz təzahürüdür. Azərbaycan metroda gediş haqqının ən ucuz olduğu ölkədir.

Bakı metropoliteni öz maddi-texniki təminatına, müasir texnologiyalarla təchiz edilməsinə və sərnişinlərə göstərilən xidmətin səviyyəsinə görə dünyanın qabaqcıl metropolitenləri sırasına daxildir. Biz dünyanın 54 ölkəsinin 162 şəhərindəki metropolitenləri birləşdirən Beynəlxalq İctimai Nəqliyyat İttifaqının, MDB məkanında 15 metropolitenin daxil olduğu "Metro" Beynəlxalq Assosiasiyasının üzvüyük.

ARZULAR GERÇƏKLƏŞİR

Metropolitenin inşasının davam etdirilməsi ulu öndərimizin arzusu idi və bu işin ondan sonra da mütləq həyata keçiriləcəyinə əminliyini bildirmişdi. Respublika paytaxtının nəqliyyat infrastrukturunun təkmilləşdirilməsi sahəsində möhtərəm Prezidentimiz İlham Əliyevin həyata keçirdiyi genişmiqyaslı, məqsədyönlü tədbirlər sürətlə böyüyən paytaxtımızın nəqliyyat infrastrukturunda misilsiz dəyişikliklər yaradır və bu yeniləşmə metro tikintisi sahəsində də özünü bariz şəkildə göstərir. Bakıda iyirmi birinci əsrin ilk metro stansiyası-böyük şair və mütəfəkkir İmadəddin Nəsiminin adını daşıyan stansiya artıq istifadəyə verilib. "Azadlıq prospekti" stansiyasında isə tikinti işləri sürətlə aparılır. Ən önəmlisi budur ki, metro tikintisini yerli mütəxəssislər aparırlar və bütün işlər dünya standartları səviyyəsində icra edilir.

Dövlətimizin başçısı bu yaxınlarda yeni tikilən stansiyalara baş çəkərək, inşaat işlərinin açıq üsulla aparıldığı sahə, Bakı Metropoliteninin buraxılış obyektinə-üç stansiya və bir depodan ibarət olan üçüncü növbəsinin şimal sahəsinin sxemi və perspektiv inkişaf sxemləri ilə tanış olmuş, "Nəsimi" stansiyasının açılışında iştirak etmişdir. Ölkə rəhbərinə məlumat verdik ki, "Nəsimi" stansiyasının davamı olaraq çəkilən xətt ilin sonundakı digər stansiya ilə birləşdiriləcəkdir.

Metropolitenin yeni stansiyalarının çəkilməsi ilə bağlı layihələr də vardır. Bu layihələr, ilk növbədə şəhərdaxili şəbəkənin genişləndirilməsini və paytaxt əhalisinin tələbatının tam ödənilməsinə nəzərdə tutur. Gələcəkdə metronu Sumqayıta qədər uzatmaq nəzərdə tutulur. Perspektivdə Badaşdar və Günəşli yaşayış massivlərinə metro xətlərinin çəkilməsi planlaşdırılır.

Tikintisinə 2006-cı ildə başlanmış "Nəsimi" stansiyasının ağır hidrogeoloji şəraitdə inşa olunmasına baxmayaraq, işlər vaxtından tez yerinə yetirilmişdir. Stansiyada, ilk dəfə olaraq qatarların hərəkətinin tənzimlənməsi və texniki nəzarət kompüterləşdirilmişdir. Stansiya işə düşdükdən sonra burada 251 nəfər işlə təmin olunub. "Memar Əcəmi" stansiyasından "Nəsimi" stansiyasına qədər xəttin uzunluğu 1490 metr, yeni stansiyada platformanın uzunluğu 102, eni isə 10 metrdir. Dörd çıxışı olan stansiyada təzə eskalatorlar quraşdırılmışdır. Paytaxtın 6 və 9-cu mikro rayonlarını birləşdirən stansiyanın ətrafı abadlaşdırılmış, yaxınlıqdakı binalarda təmir-bərpa işləri aparılmışdır.

"Azadlıq prospekti" stansiyasında tikinti-quraşdırma işlərinə 2007-ci ilin avqust ayından başlanmışdır. "Nəsimi" stansiyasını "Azadlıq prospekti" stansiyası ilə birləşdirəcək tunelin uzunluğu 1300 metr olacaqdır. İndiyədək burada təxminən 50 min kubmetr torpaq, 4 min 500 kubmetr

beton işi görülmüşdür. Tikintidə 150 nəfər çalışır. Artıq platforma və hər iki giriş inşa olunmuş, stansiyanı elektrik enerjisi ilə qidalandıracaq yardımçı stansiya tikilmişdir. Azərbaycanda ilk dəfə məhz bu stansiyada platformanın tavanı tağ şəklində inşa olunmuşdur. Tikinti işlərini "Azərmetrotuneltikinti" Qapalı Səhmdar Cəmiyyəti görür. Ölkə rəhbərinə "Azadlıq prospekti" stansiyasının davamı kimi nəzərdə tutulan stansiyalar və bununla bağlı görülməli tədbirlər barədə də geniş məlumat verdik. Möhtərəm Prezidentimiz stansiyanın daxili görünüşü ilə bağlı iki variantda hazırlanmış layihələrdən birincisini bəyəndi (layihənin müəllifi tanınmış memar Elbəy Qasımzadədir). Dərinliyi 12 metr olan stansiyanın tikintisi 2009-cu ilin sonunda başa çatdırılacaqdır. "Azadlıq prospekti"- "Dərnəgül deposu" stansiyaları arasındakı ərazinin torpaq planına da baxdıqdan sonra dövlətimizin başçısı metronun bu stansiyasında və ətraf ərazilərdə görülməli işlərlə bağlı müvafiq tövsiyə və tapşırıqlarını verdi.

Azərbaycan iqtisadiyyatının son illər sürətlə inkişaf etməsi Bakı metrosunda da yaxın gələcəkdə çox böyük tikinti və quruculuq işləri aparmaq üçün geniş imkanlar açmışdır. Ölkəmizin sosial-iqtisadi inkişaf istiqamətləri nəzərə alınaraq, metropolitenin də inkişaf planı hazırlanmış, yaxın vaxtlarda Azərbaycan Respublikası Prezidentinə təqdim olunaçaqdır.

Yeni stansiyaların inşası ilə yanaşı, əvvəllər tikilmiş stansiyalarda da əsaslı yenidənqurma işləri aparılır. "Gadish Gurevich International Ltd" şirkəti tərəfindən hazırlanmış layihəyə əsasən, "İçərişəhər" stansiyasının çıxış hissəsinin şəffaf materialdan piramida şəklində quraşdırılmasına başlanmışdır. Bundan başqa, "28 May" stansiyasının Salatın Əsgərova küçəsinə yeni çıxışında və bu çıxışın yaxınlığında orijinal memarlıq üslubu ilə diqqəti cəlb edən metropolitenin yeni inzibati binasında da tikinti işləri uğurla davam etdirilir.

Bakı metropoliteninin qarşısında böyük perspektivlər vardır və ölkənin sosial-iqtisadi inkişaf sürəti nəzərə alınmaqla hazırlanmış layihəyə əsasən, 2040-cı ilədək respublikamızın paytaxtında metro stansiyalarının sayının 70-ə çatdırılması nəzərdə tutulur.

Ümummilli liderimiz Heydər Əliyev 2003-cü ilin prezident seçkiləri ərəfəsində xalqa müraciətində demişdi: "İnanıram ki, mənim axıra çatdırma bilmədiyim taleyüklü məsələləri, planları, işləri sizin köməyiniz və dəstəyinizlə İlham Əliyev başa çatdırma biləcək. Mən ona özüm qədər inanıram və gələcəyinə böyük ümidlər bəsləyirəm". Seçkilərin nəticəsi bir daha bütün dünyaya nümayiş etdirdi ki, Heydər Əliyev inamı elə Azərbaycan xalqının inamıdır.

Ölkənin ictimai-siyasi, sosial-iqtisadi, mədəni-humanitar həyatında,

beynəlxalq əlaqələrində ötən beş il ərzində baş vermiş geniş miqyaslı keyfiyyət dəyişiklikləri ulu öndərin və onun seçiminə səs verən xalqın inam və ümidlərinin yüzdə yüz doğrulduğunu göstərir.

Dövlət başçısı vəzifəsində fəaliyyətinin ilk günündən xalqı Heydər Əliyev siyasi xəttinə sadıq qalacağına əmin edən cənab İlham Əliyev ümummilli liderimizin müəyyənləşdirdiyi milli inkişaf strategiyasını nəinki ardıcılıqla həyata keçirməyə başladı, həm də bu strategiyanı dövrün və zamanın çağırışlarına cavab verən yeni ideya və müddəalarla zənginləşdirdi. Bu müddələrdə ölkənin iqtisadi yüksəlişinin və əhalinin sosial şəraitinin yaxşılaşdırılmasının konkret mexanizmləri, həyata keçiriləcək tədbirlərin hansı prinsiplərə və bazaya əsaslanacağı öz əksini tapdı.

Cənab İlham Əliyevin ölkə prezidenti vəzifəsində möhtəşəm fəaliyyəti ulu öndərimizin qurub yaratdığı və cəmiyyətin vahid aparıcı siyasi qüvvəsinə çevirdiyi, hazırda sıralarında yüz minlərlə vətəndaşımızı birləşdirən Yeni Azərbaycan Partiyasının nüfuzunu daha da yüksəltmişdir. 15 oktyabr prezident seçkilərində ümummilli liderimizin layiqli davamçısı olan möhtərəm İlham Əliyevin inamlı qələbəsi Azərbaycanda həyata keçirilən siyasətin yeganə düzgün siyasət olduğunu bir daha təsdiqlədi. Cənab İlham Əliyevin seçkilərdə xalqın böyük əksəriyyətinin səsini qazanaraq növbəti dəfə prezident seçilməsi dövlətimizin hərtərəfli inkişafına, xalqımızın rifahının yüksəlməsinə, iqtisadiyyatımızın daha da möhkəmlənməsinə, o cümlədən paytaxtımızın sosial-iqtisadi həyatında önəmli yer tutan Bakı metropoliteninin daha sürətli inkişafına şərait yaradacaqdır.

Bu bir həqiqətdir ki, xalqımızın səadəti və gələcək rifahı etibarlı əldədir. Çünki ümummilli liderimizin, ulu öndərimizin ideya və arzularını cənab İlham Əliyev tükənməz istedad və qüdrətlə gerçəkləşdirir. Bu gün xalqımızın öz Prezidentinə bəslədiyi hədsiz sevgi və məhəbbətin bariz ifadəsi özünü ölkənin ictimai-siyasi həyatındakı sabitlikdə, cəmiyyətimizdə hökm sürən nikbinlik və inam əhvali-ruhiyyəsində göstərir. İnanırıq ki, qarşıdakı illərdə möhtərəm İlham Əliyevin rəhbərliyi ilə Azərbaycanın bütün problemləri, o cümlədən Qarabağ məsələsi öz həllini tapacaq, xalqımız daha xoş, daha firavan gələcəyə qovuşacaqdır.

XALQA BAĞLI ÖMRÜN ƏBƏDİ DAVAMI

Müasir Azərbaycan dövlətinin banisi və qurucusu ulu öndər Heydər Əliyev xalqımızın çoxəsrlik tarixinin canlı əfsanəsi idi. Bu həqiqəti təkcə biz- bu dahi şəxsiyyətin soydaşları deyil, dünya siyasətinin tanınmış simaları, nüfuzlu şəxsləri də daim təsdiqləyirlər.

İki fərqli tarixi dövrdə, müxtəlif ictimai-siyasi quruluşda Azərbaycana rəhbərlik etmiş Heydər Əliyev xalqımızın taleyinin müəyyənləşməsində, milli ideallarımızın gerçəkləşməsində rol oynamışdır.

Bu il xalqımız ulu öndərin ilk dəfə respublika rəhbəri seçilməsinin 40-cü ildönümünü qeyd edəcəkdir. Ömrünün gəncliyi həmin şərəfli və unudulmaz tarixi dövrə düşən həmyaşıdlarım kimi mən də Heydər Əliyevin respublikamızda yaratdığı misilsiz canlanmanı, ruh yüksəkliyini, əmək coşğunluğunu çox yaxşı xatırlayıram.

Ötən əsrin altmışıncı illərində Azərbaycanın digər müttəfiq respublikalardan geri qalmasının bir çox səbəbləri vardı ki, bunlardan da biri yüksək ixtisaslı milli kadrların çatışmaması idi. Xalqına ürəkdən bağlı olan, onun gələcəyini çox haqlı olaraq elm və təhsilin inkişafında görən Heydər Əliyev qısa vaxtda bu sahədə kompleks tədbirlər həyata keçirdi. Respublikamızda yeni ali məktəblər, fakültələr açıldı, yüzlərlə azərbaycanlı gənc keçmiş SSRİ-nin nüfuzlu təhsil ocaqlarına oxumağa göndərildi. 1970-1980-ci illərdə 15 mindən artıq həmvətənimiz belə şanlı-şöhrətli ali məktəblərdə təhsil almış, yüksək səviyyəli mütəxəssislər kimi yetişmişdir. Azərbaycanın elmi-texniki tərəqqisində, zəngin intellektual potensialın yaranmasında həmin mütəxəssislərin misilsiz xidmətləri vardır. Onların bir çoxu müstəqil ölkəmizin ictimai-siyasi, iqtisadi və mədəni həyatında, dövlət idarəçiliyində bu gün də əzmkarlıq və fədakarlıqla çalışır.

Hamımız yaxşı xatırlayırıq ki, 1980-ci illərdə Azərbaycan müttəfiq respublikalar arasında liderlik mövqeyini möhkəmlətməmiş, sənaye və kənd təsərrüfatında görünməmiş inkişafa nail olmuşdu. Xalqımızın rifahı durmadan yüksəlmiş, elm, təhsil, mədəniyyət, səhiyyə və digər sahələrdə misilsiz nailiyyətlər əldə olunmuşdu. Bütün bunlar ulu öndər Heydər Əliyevin müdrik siyasətinin və uzaqgörənliyinin nəticəsi idi. O, realist bir siyasətçi kimi populizm və hay-küçülükdən uzaq idi, heç vaxt gələcək barədə ağlasığmaz fantaziyalar qurmaz və boş vədlər verməzdi. Vəziyyəti düzgün təhlil edib qiymətləndirmək, hərtərəfli düşünülmüş, doğruduzgün, həm də cəsarətli qərarlar qəbul etmək və onları ardıcılıqla yerinə yetirmək istedadlı ulu öndərimizin möhtəşəm qalibiyyətlərinin möhkəm bünövrəsi idi. Məhz bu, məziyyətləri ona xalqın tükənməz sevgisini və inamını qazandırmışdı ki, Azərbaycanın tarixən qısa zaman kəsiyində nəhəng sıçrayışlar etməsi, iqtisadi yüksəlişə nail olması bununla bağlı idi.



Ulu öndərimizin Azərbaycan dövlətçiliyi tarixindəki özünəməxsus və əvəzsiz yerini möhtərəm Prezidentimiz cənab İlham Əliyev belə dəyərləndirmişdir: "Tarixdə şəxsiyyətlərin rolu danılmazdır. Ulu öndər Heydər Əliyevin fəaliyyəti məhz buna bariz nümunədir. Bütün dövrlərdə-həm 1970-ci illərdə və 1980-ci illərin əvvəllərində Azərbaycan Kommunist Partiyasının rəhbəri olduğu dövrdə, həm də müstəqil Azərbaycanın Prezidenti kimi Heydər Əliyev öz fəaliyyəti ilə doğma xalqına xidmət etmişdir. Heydər Əliyev 1969-cu ildə rəhbərliyə gələndə Azərbaycan həm iqtisadi baxımdan, həm də sosial məsələlərin həlli baxımından 15 müttəfiq respublika arasında ən geridə qalmış vəziyyətdə idi. 1982-ci ildə isə artıq Azərbaycan həm iqtisadi və sənaye artımı baxımından, həm infrastruktur layihələrin mövcudluğu baxımından və bütövlükdə, inkişaf baxımından keçmiş SSRİ-də birinci ölkə idi. Eyni zamanda, biz bunu müasir tarixdə də görürük. 1993-cü ildə Azərbaycan, demək olar ki, ən ağır vəziyyətdə olan yeni müstəqil dövlətlərdən biri idi. Bəlkə də, birincisi idi. İndi Azərbaycan bu ölkələr arasında ən qabaqcıl mövqələrdədir. Bizim nailiyyətlərimiz başqa ölkələrlə müqayisə oluna bilməz. Bizim iqtisadi inkişafımız, həyata keçirdiyimiz nəhəng transmilli layihələr onu göstərir ki, Azərbaycan çox uğurla inkişaf edən ölkədir".

Möhtərəm Prezidentimiz cənab İlham Əliyevin "Azərbaycan xalqının

ümummilli lideri Heydər Əliyevin 85 illik yubileyi haqqında" sərəncamında qeyd olunduğu kimi, 1969-1982-ci illərdə həyatımızın bütün sahələrində baş vermiş köklü dəyişikliklər öz miqyasına görə Azərbaycanın quruculuq salnaməsində ən dolğun səhifələri təşkil edir. Ölkəmizin müstəqilliyininin və dünya iqtisadiyyatına dərin inteqrasiyası proseslərinin hazırkı möhkəm təməli Heydər Əliyev tərəfindən həmin illərdə yaradılmış potensiala əsaslanır.

Keçmiş ittifaq dövlətinin rəhbərliyində işlədiyi 1982-1987-ci illərdə isə ulu öndərimiz nəinki Azərbaycanın və azərbaycanlıların, həm də bu dövlətin ərazisində yaşayan bütün türksoylu xalqların cəfəkeş müdafiəçisi olmuş, eyni zamanda, öz qətiyyətli siyasi mövqeyi, humanizmi, qanunpərvərliyi və ədalətliliyi ilə çoxmillətli ölkənin hər bir vicdanlı vətəndaşının hörmət və ehtiramını qazana bilmişdir. Onun idarəçilik istedadı, tükənməz enerjisi və misilsiz işgüzarlığı sayəsində ittifaq dövlətinin bir sıra irimiqyaslı layihələri uğurla həyata keçirilmişdir. Heydər Əliyev fenomeninin Ümumittifaq miqyasında etiraf olunması bir həqiqət idi və bu faktın özü imperiapərəst qüvvələrin və xalqımızın düşmənlərinin yuxusunu ərşə çəkmişdi. Xalqımızın böyük oğlunun, müvəqqəti də olsa, siyasətdən uzaqlaşdırılması ilə nəticələnən məkrli planlar Azərbaycana böyük zərbə vurdu, xalqımızın ağır bəlalara düçar olmasına gətirib çıxardı. Sözün həqiqi mənasında, yiyəsiz qalan respublikamızın başı üzərini qara buludlar aldı. Ən ağırlısı isə bu idi ki, imperiya quluna çevrilmiş bəzi yerli rəhbər işçilər də xalqımızın dahi oğluna qarşı çıxmaqla milli mənafehlərimizin zəifləməsinə, son nəticədə Azərbaycanın hətta növbəti dəfə parçalanıb məhv olmaq təhlükəsi ilə üzləşməsinə şərait yaratdılar.

Bakıda törədilən qanlı Yanvar faciəsinin- 1990-cü ilin o məşum hadisəsinin canlı şahidlərindən biri kimi deyə bilərəm ki, mənfur Qorbaçovun bu çirkin əməli siyasi nüfuzuna daim paxıllıq etdiyi və həsəd apardığı Heydər Əliyevi yetişdirmiş Azərbaycana kin və nifrətdən, türk düşməni ermənilərlə əlbirliyindən qaynaqlanırdı. Əbədiyyən xalqının yanında olan Heydər Əliyevin bu hadisələrlə əlaqədar olaraq kəskin bəyanat verərək, kommunist partiyası sıralarından çıxması Azərbaycan tarixində dönüş anı idi. Müdrik öndərimiz ittifaqın dağılacığını peyğəmbərcəsinə görürdü və Azərbaycanın istiqlalı üçün fədakarlıq göstərirdi. İmperiapərəst və satqın qüvvələrin təqib və təzyiqləri ilə üzleşib doğma Naxçıvana gələrək, burada onu sevən insanların əhatəsində mənəvi rahatlığa qovuşan Heydər Əliyev xalqımızın yeganə ümidi-pənahı oldu. Məhz xalqın arzusu, istəyi ilə siyasi fəaliyyətini bərpa edən ulu öndərimizin Azərbaycan parlamentindəki müdrik çıxışları, Naxçıvan Ali Məclisinin sədri vəzifəsində qəbul etdiyi qərarlar və üçrəngli bayrağımıza yeni həyat verməsi Azərbaycanın suverenliyi yolunda atılan ilk addımlar kimi tarixin yaddaşına

həmişəlik həkk olunmuşdur.

Azərbaycanın dövlət müstəqilliyinin barpasından sonrakı mürəkkəb tarixi şəraitdə xalqımızı çox böyük təhlükə və bəlalardan məhz Heydər Əliyev xilas etdi. 1993-cü ilin iyununda xalqın təkidlə tələbi ilə yenidən siyasi hakimiyyətə qayıdaraq dövlətçilik sükanını öz qüdrətli əllərinə alan Heydər Əliyev Azərbaycanın suverenliyinin möhkəmləndirilməsini, xalqın birliyinin təmin olunmasını, ictimai-siyasi sabitlik və iqtisadi dirçəliş üçün zəmin yaradılmasını özünün dövlətçilik strategiyasının əsas istiqaməti kimi müəyyənləşdirdi.

Ümummilli liderimizin siyasi hakimiyyətə qayıdışı Azərbaycanı hərtərəfli tərəqqi yoluna çıxardı. Heydər Əliyevin müstəqil dövlətimizə rəhbərlik etdiyi dövrün nailiyyətləri göz önündədir: ictimai-siyasi sabitlik, güclü iqtisadiyyat, möhkəm sosial təsislər, qüdrətlənən ordu, regionda lider mövqe, beynəlxalq aləmdə nüfuz-bütün bunlar Azərbaycanın inkişafını və çiçəklənməsini təmin edən mühüm faktorlardır.

Möhtərəm Prezidentimiz cənab İlham Əliyev bu tarixi gerçəklik barədə belə demişdir: "...Dünyada bir çox ölkələr var ki, onların müstəqilliyə aid olan bütün atributları mövcuddur, ancaq onlar müstəqil siyasət aparmaq iqtidarında deyillər. Azərbaycanın müstəqilliyi 1991-ci ildə, müstəqilliyimizin ilk illərində və 1993-cü ilə qədər vəziyyət buna bənzər idi. ...Neqativ proseslər, böhranlı vəziyyət, idarəolunmaz vəziyyət, hərəmərclik, iqtisadi və siyasi böhran ölkənin müqəddaratını şübhə altına qoyurdu. Məhz o illərdən iki il keçdikdən sonra Azərbaycan xalqı müstəqilliyi yenə də itirə bilərdi,- necə ki, 1920-ci ildə Azərbaycan xalqının müdrikliyi sayəsində ulu öndər Heydər Əliyevin rəhbərliyə gəlməsi nəticəsində Azərbaycan bu bəlalardan qurtuldu və 1993-cü ildən başlayaraq öz inkişaf dövrünü yaşayır".

Bu gün ümummilli liderimizin layiqli varisi, möhtərəm Prezidentimiz İlham Əliyevin rəhbərliyi ilə sürətlə inkişaf edən, regionun aparıcı dövləti, dünyanın enerji təhlükəsizliyinin təminatçısı kimi tanınan müstəqil Azərbaycan bütün sahələrdə diqqətəlayiq nailiyyətlər qazanır. Ölkəmizin son illərdə iqtisadi sürətinə görə dünya dövlətləri arasında liderlik mövqeyinə çıxması bizim üçün qürur mənbəyidir. Belə möhtəşəm bir uğurun əsasında ulu öndərimiz Heydər Əliyevin həyata keçirdiyi maliyyə intizamının möhkəmləndirilməsi və iqtisadi islahatların dərinləşdirilməsi dayanır.

Yeri gəlmişkən deyim ki, Heydər Əliyev siyasətinin uğurla davam etdirilməsi nəticəsində sosial-iqtisadi inkişafda əldə edilmiş nailiyyətlər, hər bir sahədə olduğu kimi, Bakı metropoliteninin fəaliyyətinin daha da yaxşılaşdırılmasını təmin etmişdir.

Bakıda metro tikintisinin istər texniki baxımdan, istərsə də maliyyə baxımından asan başa gəlmədiyi barədə dəfələrlə yazılıb. Ulu öndərimiz

metropolitenin 2002-ci ilin noyabrında keçirilmiş 35 illik yubileyində həmin çətinlikləri xatırladaraq demişdir: "Bu yubiley günü bir daha demək istəyirəm ki, metronun tikilməsi və bu səviyyəyə gətirilməsi çox çətin iş idi... İnşaatçılar böyük fədakarlıq göstərməsəydilər, metronu bu cür tikmək mümkün deyildi. Mənim xatirimdədir, 1975-ci ildə "Nizami stansiyası" hazır olmuşdu. Oranı neçə dəfə su basdı. Bir dəfə səhər işə gələndə xəbər verdilər ki, tunnel tamamilə su ilə doludur. Onu oradan çıxarmaq nə qədər çətin məsələ idi. Yaxud tunelləri qazanda hər dəfə su çıxırdı. Bilməlisiniz ki, Bakının yeraltı geoloji strukturu çox mürəkkəbdir. Bakıda keçmişdə su olmadığına görə quyular qazırdılar. Təxminən 100 il bundan öncə Bakıda ancaq quyu suyundan istifadə edirdilər. Əgər indi o quyular qapanıbsa da, onların alt hissəsi qalır. Bizim metro inşaatçıları dəfələrlə belə quyulara rast gəliblər, oradan su çıxıbdir. Bəzən insanlar da orda ağır vəziyyətə düşübdür. Amma öz işlərindən əl çəkməyiblər".

Bakı metropoliteninin qırx ilə yaxın tarixinin ən şanlı səhifələrində ulu öndərimizin, müdrik və dahi rəhbərimizin silinməz, parlaq imzası vardır. Metro stansiyalarımızın həm də əsl mədəniyyət və memarlıq abidəsi kimi inşa olunması bilavasitə Heydər Əliyevin zövqünün və dühasının məhsuludur.

Xatırlatmaq istərdim ki, 1970-ci ilin aprelində "Nərimanov"- "Ulduz" xətti, 1972-ci ilin noyabrında "Əzizbəyov", "Qara Qarayev" və "Neftçilər stansiyalarını" birləşdirən 5,3 kilometrlik xətt, 1976-cı ildə "28 May-Nizami" xətti, 1979-cu ildə "Bakmil", 1985-ci ilin sonunda "Elmlər Akademiyası", "İnşaatçılar", "20 Yanvar" və "Memar Əcəmi" stansiyaları bilavasitə ulu öndərimizin rəhbərliyi ilə tikilmiş və istifadəyə verilmişdir. Tarixi xronologiyani davam etdirərək deyim ki, əvvəlcədən nəzərdə tutulmuş plan üzrə 1989-cu ildə "Xalqlar Dostluğu" və "Əhmədli", 1993-cü ildə "Cəfər Cabbarlı", 2003-cü ildə "Həzi Aslanov" stansiyaları istifadəyə verilmişdir. Hazırda metronun istismarda olan xətlərinin 22,3 kilometri ulu öndərin rəhbərliyi ilə tikilmişdir. Bakı metropoliteni ümummilli liderimizin daim diqqət və qayğısı ilə əhatə edilmişdi. O, vətəndaşlarımızın sosial vəziyyətini nəzərə alaraq metroda gediş haqqının saxlanması, metronun qüsursuz fəaliyyətinin təmin edilməsi üçün dövlət büdcəsindən zəruri maliyyə vəsaiti ayrılması barədə göstəriş vermişdi və bu göstərişlər bu gündə qüvvədədir.

Ümummilli liderimizin metropoliten tikintisi ilə bağlı arzuları gerçəkləşməkdədir: "Həzi Aslanov" və "Nəsimi" stansiyaları artıq istifadəyə verilib, digər yeni stansiyaların tikintisi isə davam etdirilir.

Möhtərəm Prezidentimiz cənab İlham Əliyev ulu öndərimizin layiqli varisi kimi metropolitenin inkişafına, metro işçilərinin sosial vəziyyətinin yaxşılaşdırılmasına da hərtərəfli diqqət və qayğı göstərir. Cənab Prezidentin

sərəncamı ilə hər il 8 noyabr metro işçilərinin peşə bayramı kimi qeyd edilir.

"Azərbaycanın gələcək uğurları Heydər Əliyevin siyasəti ilə bağlıdır. Bu siyasətə alternativ yoxdur. Yalnız bu siyasət Azərbaycanı uğurlu gələcəyə aparacaqdır. Həyat və bizim fəaliyyətimiz, Heydər Əliyevin davamçılarına bunu sübut etdi", - bu sözləri möhtərəm Prezidentimiz İlham Əliyev ötən il ulu öndərin anadan olmasının 85-ci ildönümü münasibətilə keçirilən təntənəli mərasimdə demişdir. Ümummilli liderin müəyyən etdiyi yolla inamla irəliyə addımlayan müstəqil dövlətimizin bütün sahələrdə əldə etdiyi nailiyyətlər göz önündədir. Azərbaycanın adı 2003-2008-ci illərdə iqtisadi cəhətdən ən sürətlə inkişaf etmiş ölkə kimi dünya tarixinə həkk olunmuşdur. Beş il ərzində iqtisadiyyatın 2,6 dəfə, sənaye potensialının 2,5 dəfə, büdcə xərclərinin 10 dəfədən çox artması, yoxsulluğun səviyyəsinin 3-4 dəfə aşağı düşməsi misilsiz nailiyyətdir. Möhtərəm Prezidentimiz cənab İlham Əliyevin rəhbərliyi ilə işlənib hazırlanan və uğurla həyata keçirilən islahatlar nəticəsində Azərbaycan son bir ildə dünyada yaranmış global böhran şəraitində belə sürətli inkişafını davam etdirmişdir. Bütün çətinliklərə baxmayaraq, 2009-cu ilin birinci üç ayında ölkəmizdə ümumi daxili məhsul 4,1 faiz artmışdır.

Nazirlər Kabinetinin bu ilin birinci rübünün yekunlarına həsr olunmuş iclasında cənab İlham Əliyev bir daha vurğuladı ki, Azərbaycan öz hesabına yaşayır, daxili imkanlarına güvənir, öz xalqının istedadına, imkanlarına, iqtisadiyyatının gücünə, öz siyasi gücünə arxalanır, bölgədə əldə edilmiş mövqelərə və müstəqil siyasətə arxalanır. Bu yol uğurlu yoldur, bütün dünya, xüsusən bölgədə yerləşən ölkələr yaxşı bilirlər ki, Azərbaycan bu yolda daim böyük nailiyyətlər qazanacaqdır. Heydər Əliyev siyasəti xətlinə sadıqlıq, Heydər Əliyev yolunda inamla və qətiyyətlə addımlamaq Azərbaycanın bu gününə və gələcəyinə böyük, möhtəşəm töhfələr verir, bundan sonra da belə olacaqdır.

Bu gün Heydər Əliyev bizimlə olmasa da, ürəyimizdə yaşayır, əməlləri, ideyaları ilə yolumuzu işıqlandırır.

ƏBƏDİ ERANIN BAŞLANGICI

"Tarixdə şəxsiyyətlərin rolu danılmazdır. Ulu öndər Heydər Əliyevin fəaliyyəti buna bariz nümunədir. Bütün dövrlərdə- həm 1970-ci illərdə və 1980-ci illərin əvvəllərində Azərbaycan Kommunist Partiyasının rəhbəri olduğu dövrdə, həm də müstəqil Azərbaycanın Prezidenti kimi Heydər Əliyev öz fəaliyyəti ilə doğma xalqına xidmət etmişdir. Heydər Əliyev 1969-cu ildə rəhbərliyə gələndə Azərbaycan həm iqtisadi baxımdan, həm də sosial məsələlərin həlli baxımından 15 müttəfiq respublika arasında ən geridə qalmış vəziyyətdə idi. 1982-ci ildə isə artıq Azərbaycan həm iqtisadi və sənaye artımı baxımından, həm də infrastruktur layihələrin mövcudluğu baxımından keçmiş SSRİ-də birinci ölkə idi. Eyni zamanda, biz bunu müasir tarixdə də görürük. 1993-cü ildə Azərbaycan, demək olar ki, ən ağır vəziyyətdə olan yeni müstəqil dövlətlərdən biri idi. Bəlkə də, birincisi idi. İndi Azərbaycan bu ölkələr arasında ən qabaqcıl mövqelərdədir".

*İlham Əliyev,
Azərbaycan Respublikasının Prezidenti.*

Azərbaycan ən yeni tarixinin qürur və şərəf hissi doğuran bütün səhifələrində ulu öndər Heydər Əliyevin imzası vardır. Onun böyük şəxsiyyəti, parlaq dühası, cahanşümul fəaliyyəti bu tarixin tək-cə möhtəşəm nailiyyəti deyil, həm də mənası və mahiyyətidir. Ölkəmizin son qırx ildə keçdiyi çətin və mürəkkəb inkişaf yolunun qüdrətli bələdçisi kimi Heydər Əliyev bütün şüurlu həyatını xalqının və vətəninə yüksəlişinə, dünya birliyində öz layiqli yerini tutmasına həsr etmişdir.

O, Tanrının seçilmiş bəndəsi kimi yer üzünə təşrif buyurmuş, adı ilə həmişə fəxr etdiyi doğma Azərbaycan xalqının taleyinə cavabdehlik mis-siyasını şərəflə yerinə yetirmiş, möhkəm təməl malik müasir, müstəqil dövlət qurmağa, onun dönməzliyi üçün bütün əsasları yaratmağa nail olmuşdur.

Heydər Əliyev dövlət idarəçiliyi sahəsində çox gənc yaşlarından işləməyə başlayaraq, öz nadir fitri istedadı ilə hər zaman öndə olmuş, ulvi arzularının zirvəsinə inamla addımlayaraq, daim zəfər qazanmış, ən mürəkkəb, çətin sınaqlardan, siyasi mübarizələrdən üzuağ, alniçaq çıxa-

raq, yenilməz bir fateh olduğunu sübut etmişdir.

Xadqımızın müasir tarixinin şanlı səhifələrindən olan 1969-cu ilin 14 iyulundan - Heydər Əliyevin respublika rəhbəri seçildiyi gündən Azərbaycanın milli intibahının, sosial-iqtisadi tərəqqisinin, mənəvi yüksəlişinin təməli qoyulmuşdu. Bu, bütün dövrlərin ən böyük azərbaycanlısı kimi adını tarixə əbədi həkk etmiş Heydər Əliyevin heç vaxt bitməyəcək erasının başlanğıcı oldu. Xalqımızın yüksək daxili potensialının, istedad və qabiliyyətinin, dərin təfəkkürünün bariz təcəssümü kimi onun səfərbəredici gücü və öndərliyi bu eranın əbədiyini təmin etmişdir.

Azərbaycana rəhbər seçildiyi ilk gündən öz idarəçilik fəaliyyətini milli mənafeələrimizin qorunmasına, iqtisadiyyatın dirçəlişinə, xalqın güzəranının yaxşılaşmasına, mədəniyyətin, təhsilin, səhiyyənin inkişafına yönəldən ulu öndərimiz respublikada əsl işgüzarlıq ab-havası, quruculuq əhval-ruhiyyəsi yaratmağa nail oldu. Öz təşəbbüskar və cəsarətli rəhbərliyinə inanan xalqın milli ruhunda, milli özünüdərkində də oyanış baş verdi, bu intibah bütün cəmiyyətdə yüksəlişə səbəb oldu. 1969-1982-ci illərdə Heydər Əliyevin təşəbbüsü və rəhbərliyi ilə görülmüş işlər milli dövlətçilik ideyalarının cəmiyyətdə hərəkətverici qüvvəyə çevrilməsinə rəvac verdi. Həmin dövrdə ulu öndər özünəməxsus müdriklik və uzaqqörenliklə Azərbaycanın gələcək müstəqilliyi üçün sanballı töhfələr hazırlayırdı. İqtisadiyyatın bütün sferalarında, ələlxüsus, sənayedə və kənd təsərrüfatında əldə olunan uğurlar, xalqın mədəni-intellektual səviyyəsinin sürətlə yüksəlməsi, milli kədr potensialının yaradılması və digər çoxsaylı nailiyyətlər sonralar respublikanın öz imkanları hesabına müstəqil yaşamasına zəmin oldu.

Dövrün təhlilçilərinin dəfələrlə qeyd etdikləri kimi, Azərbaycanda dövlət idarəçiliyinin inkişafı, müstəqil dövlət quruculuğu, xalqın təbii və konstitusion haqlarına sahib çıxması, milli-mənəvi yüksəlişə nail olması, fərdin özünü vətəndaş olaraq dərk etməsi və millət tək mövcudluğuna qədər inkişafı kimi tarixi bir prosesi əhatə edir. Xalqımızın əsrlər boyu qazandığı nailiyyətləri məhz Heydər Əliyev təkmilləşdirdi və sistemləşdirdi, millətimizin dövlət qurmaq, özünü idarə etmək bacarığını sübuta yetirdi.

Dünyanın nəhəng dövlətlərindən olan keçmiş SSRİ-də ali rəhbər vəzifələrdə çalışdığı 1982-1987-ci illərdə Heydər Əliyev tək-cə Azərbaycan xalqının deyil, İttifaq ərazisində yaşayan bütün türksoylu xalqların mənafeyini qorumaqla yanaşı, öz qabiliyyəti, siyasi mövqeyi, humanizmi, qanunpərvərliyi və ədalətliliyi ilə çoxmillətli ölkənin hər yerində dərin hörmət və ehtiram qazana bilmişdi. Onun idarəçilik istedadı, tükənməz enerjisi və misilsiz işgüzarlığı sayəsində İttifaq dövlətinin bir sıra irimiqyaslı layihələri uğurla həyata keçirilmişdir.

İmperiyapərəst qüvvələrin və xalqımızın düşmənlərinin fitvası nəticə-

sində Heydər Əliyevin İttifaq rəhbərliyindən uzaqlaşdırılması, onun siyasi səhnədən çıxarılması üçün müxtəlif məkrli planların qurulmasından sonra xalqımız ağır bəlalara düçar oldu ki, bu bəlalardan, xüsusən, erməni işğalı ilə bağlı üzləşdiyimiz faciələrin ağrı-acısını hələ də yaşayırıq.

Hamımız yaxşı bilir ki, 1900-cü ildə Bakıda törədilən qanlı Yanvar faciəsi-xalqımızın iradəsinə sarsıtmağa yönəldilmiş bu çirkin cinayət əməli mənfur Qorbaçovun ulu öndərimiz Heydər Əliyevə həsəd və paxıllığından - bu fenomenal şəxsiyyəti yetirmiş Azərbaycana və onun xalqına düşmən münasibətdən, ermənilərlə əlbirliyindən qaynaqlanırdı. Daim xalqını düşünən Heydər Əliyevin bu hadisələrlə əlaqədar olaraq kəskin bəyanat verərək, Kommunist Partiyası sıralarından çıxması Azərbaycan tarixində dönüş anı olmuşdur. Müdrik öndərimiz İttifaqın dövlətinin dağılacağını peyğəmbərcəsinə görürdü və Azərbaycanın istiqlalı üçün fədakarlıq göstərirdi. İmperiyapərəst və satqın qüvvələrin təqib və təzyiqləri ilə üzləşib doğma Naxçıvana gələrək, burada onu seven insanların əhatəsində mənəvi rahatlığa qovuşan Heydər Əliyevin xalqımızın yeganə ümidi-pənahı oldu. Məhz xalqın arzusu, istəyi ilə siyasi fəaliyyətini bərpa edən ulu öndərimizin Azərbaycan parlamentindəki müdrik çıxışları, Naxçıvan Ali Məclisinin sədri vəzifəsində qəbul etdiyi qərarlar və üçrəngli bayrağımıza yeni həyat verməsi Azərbaycanın suverenliyi yolunda atılan ilk addımlar kimi tarixin yaddaşına həmişəlik həkk olunmuşdur.

Tarixin və taleyin qisməti olaraq, 1991-ci ildə öz suverenliyini bərpa edən Azərbaycanın demokratik və bəşəri dəyərlərə sadıq müstəqil bir dövlət kimi formalaşması böyük öndərimizin adı ilə bağlıdır, 1993-cü ilin iyununda xalqın təkidli tələbi ilə onun hakimiyyətə qayıdışının bəhrəsidir. Yenicə müstəqilliyə qovuşmuş dövlətimizin sükənətini öz qüdrətli əllərinə alan Heydər Əliyev Azərbaycanın suverenliyinin möhkəmləndirilməsi, xalqın birliyinin təmin olunmasını, ictimai-siyasi sabitlik və iqtisadi dirçəliş üçün zəmin yaradılmasını özünün dövlətçilik strategiyasının əsas istiqaməti kimi müəyyənləşdirirdi.

Heydər Əliyev erasından, bu eranın mühüm tarixi nailiyyətlərindən danışarkən hazırda da xalqımıza layiqincə xidmət edən Bakı metropoliteninin yaranmasını və inkişaf tarixini xatırlamamaq mümkün deyildir. Metropolitenin 2002-ci ilin noyabrında keçirilmiş 35 illik yubileyində şəxsən iştirak edən ulu öndərimiz bu yeraltı nəqliyyat infrastrukturunun tikintisindəki çətinlikləri xatırladaraq, inşaatçıların fədakarlığını yüksək qiymətləndirmişdir. Lakin bu çətinliklər təkəcə inşaat işlərinin aparılmasındakı texniki məsələlərlə bağlı deyildi. O vaxtlar bütün nəhəng tikinti işləri üçün maliyyə vəsaiti İttifaq dövlətinin büdcəsindən ayrılırdı və Bakı metrosunun inkişafı üçün də hər il çox böyük çətinliklə mərkəzdən vəsait almaq lazım gəlirdi. Yalnız ulu öndərimizin şəxsi nüfuzu, qətiyyətli iradəsi

və apardığı gərgin iş sayəsində Moskvanın maliyyə vəsaiti ayrılması mümkünləşirdi. Sonralar İttifaq hökumətində yüksək vəzifədə çalışdığı dövrdə də Heydər Əliyev Bakı metropoliteninin tikintisi ilə bağlı problemlərin həllinə əvəzsiz diqqət və qayğı göstərirdi.

Ulu öndərimiz sonralar həmin problemlər barədə danışarkən deyirdi: "Metronun tunellərində istifadə olunan çuqun tübinqlərin və başqa ləvazimatın istehsalını istənilən səviyyədə təşkil etmək mümkün deyildi. Çünki zavodlar buna hazır deyildi. Mənim xatirimdədir, Moskvada Nəqliyyat Tikintisi Nazirliyinin kollegiyalarında biz bu məsələni bir neçə dəfə müzakirə etmişdik. Göndərilən tübinqlər Bakı üçün kifayət etmirdi. Mən orada öz imkanlarımdan istifadə edərək, təbiidir ki, Bakının bütün tələbatını artıqlaması ilə ödəyirdim. Çünki Bakıda işləməyədim də, mənim qəlbim, ürəyim burada idi. Ona görə də mənim orada işləməyim və bilavasitə bu sahə ilə məşğul olmağım o illərdə, ondan sonrakı illərdə metro inşaatının çox sürətlə keçməsinə çox kömək etdi, çox böyük amil oldu".

Xatırladım ki, 1970-ci ilin aprelində "Nərimanov-Ulduz" xətti, 1972-ci ilin noyabrında "Əzizbəyov", "Qara Qarayev" və "Neftçilər" stansiyalarını birləşdirən 5,3 kilometrlik xətt, 1976-cı ildə "28 May-Nizami" xətti, 1979-cu ildə "Bakmil", 1985-ci ilin sonunda "Elmlər Akademiyası", "İnşaatçılar", "20 Yanvar" və "Memar Əcəmi" stansiyaları bilavasitə ulu öndərimizin rəhbərliyi ilə tikilmiş və istifadəyə verilmişdir. Əvvəlcədən nəzərdə tutulmuş plan üzrə 1989-cu ildə "Xalqlar dostluğu" və "Əhmədli", 1993-cü ildə "Cəfər Cabbarlı", 2003-cü ildə "Həzi Aslanov" stansiyaları istifadəyə verilmişdir. Hazırda metronun istismar xətlərinin uzunluğu 31,5 kilometrə çatır ki, bunun da 22,3 kilometri ulu öndərin rəhbərliyi ilə tikilmişdir.

Metropolitenin inşasının davam etdirilməsi ulu öndərimizin arzusu idi və o, hətta bu işi ondan sonra gələnlərin mütləq həyata keçirəcəyinə inamını da bildirmişdi. Möhtərəm Prezidentimiz cənab İlham Əliyev metropolitenin inkişafına, metro işçilərinin sosial vəziyyətinin yaxşılaşdırılmasına hərtərəfli diqqət və qayğı göstərməklə müdrik və unudulmaz rəhbərimizin bu inamını doğruldur. Möhtərəm prezidentimizin göstəriş və tapşırıqları əsasında Bakı metropoliteni genişləndirilir, yenidən qurulur, onun maddi-texniki bazası daha da möhkəmləndirilir. Paytaxtın 8-ci mikrorayonunda metronun "Azadlıq prospekti" stansiyasının tikintisi davam etdirilir. Bu ilin sonunadək yeni stansiyanın istismara verilməsi nəzərdə tutulur. Ulu öndər Heydər Əliyev özünəməxsus siyasi məktəbin yaradıcısı, mükəmməl dövlətçilik və idarəçilik sisteminin banisidir. Bu zəngin siyasi və idarəçilik irsindən bəhrələnen minlərlə gənc Azərbaycanın bütün sahələrdə kadr potensialının özəyini təşkil edir. Heydər Əliyev siyasi məktəbinin ümumxalq etimadı, əsl xalq sevgisi qazanmışdır.

Heydər Əliyevin həyatı və fəaliyyəti Vətənə və xalqa xidmətin ən bariz nümunəsidir. Azərbaycanı qarşıda Heydər Əliyev siyasi xəttinin daha böyük uğurları, nailiyyətləri gözləyir. Azərbaycan isə öz gücündən bütün mövcudluğu dönməndə bəhrələnəcək.

Bu gün Azərbaycan dövlətçiliyinin ən mühüm problemi ölkənin ərazi bütövlüyünün təmin olunmasıdır. Ermənistan Respublikasının təcavüzü nəticəsində işğal altına düşmüş ərazilərimizin azad edilməsi, viran qoyulmuş kənd və şəhərlərimizin bərpa olunması, sayı bir milyona çatan və uzun müddətdən bəri məşəqqətli köçkün həyatı sürən soydaşlarımızın doğma yurd- yuvalarına qayıtması Azərbaycan dövlətinin qarşısında çox məsul bir vəzifə, ən vacib məqsəd kimi durur. Müstəqil dövlətçiliyimizin banisi müasir Azərbaycanın memarı, böyük öndərimiz Heydər Əliyevin siyasi xəttini uğurla davam etdirən möhtərəm Prezident İlham Əliyev xalqımıza hədsiz məhrumiyyətlər, müstəqil dövlətimizə böyük itkilər gətirmiş təcavüzə son qoyulması üçün çoxşaxəli və səmərəli hüquqi-diplomatik addımlar atır. Bütün bunların nəticəsidir ki, indi dünya birliyi Azərbaycanın haqlı olduğunu, Ermənistanın işğalçı və təcavüzkar siyasət yeritdiyini daha yaxşı anlayır.

Öz şərəfli və möhtəşəm fəaliyyəti ilə doğma vətənin və xalqının adını əlçatmaz zirvələrə ucaltmış möhtərəm Heydər Əliyev daim böyük qürur hissi ilə deyirdi: "Hər bir insan üçün milli mənsubiyyəti onun qürur mənbəyidir. Həmişə fəxr etmişəm, bu gün də fəxr edərəm ki, mən azərbaycanlıyam".

Azərbaycanın bugünkü və gələcək nəsillərinin Heydər Əliyevin şərəfli adı və ölməz ruhu qarşısında müqəddəs borcu olan müasir Azərbaycan dövlətinin daha çiçəklənməsi, qüdrətlənməsi, xalqımızın rifahı naminə fədakarlıqla çalışmaq, milli birliyimizə sədaqətlə xidmət göstərməkdir. Bu gün xalqımız ümummilli lider Heydər Əliyevin siyasi varisi - yüksək intellekti, pragmatik düşüncəli, müasir dünya siyasətini və iqtisadiyyatını gözəl bilən, enerji və təşəbbüskar şəxsiyyət kimi dünya siyasətində özünəməxsus yer tutan möhtərəm Prezidentimiz cənab İlham Əliyevin ətrafında sıx birləşmişdir və əminliklə deyə bilərik ki, onun rəhbərliyi ilə dövlətimizin qarşısında duran bütün tələyüklü məsələlər öz həllini tapacaqdır.

**"Respublika",
14 iyul 2009-cu il.**

BAKİ METROPOLİTENİNİN İNKİŞAFININ İLHAM ƏLİYEV DÖVRÜ...

Prezident İlham Əliyevin diqqəti və qayğısı sayəsində metropolitenin inşasının davam etdirilməsinin vacibliyi barədə ulu öndər Heydər Əliyevin tövsiyələri nəinki uğurla həyata keçirilir, hətta, inkişaf etdirilir

Metronun yaranma səbəbləri və tarixi...

Suveren Azərbaycanın müasir paytaxtı Bakı Qafqazın və Yaxın Şərqi ən böyük şəhərlərindən biridir. Təbii amfiteatrın ərazisində yerləşən şəhər 150 kv. km ərazini tutur və dəniz buxtası boyunca təxminən 20 km uzanır.

Bakını həm də neft şəhəri kimi tanıyırlar. Burada neft yataqlarının mövcud olması, neft hasilatının genişlənməsi Abşerona fəhlə axınına səbəb olmuşdu. Burada neftçixarma və neft emalı, energetika, maşınqayırma, kimya, metaltökmə kimi sənaye sahələri inkişaf etmişdi. Sənaye obyekt-



lərinin ətrafında fəhlə qəsəbələri yaranırdı. Bu baxımdan, 30-cu illərin əvvəllərində Bakı təkcə Qafqazın deyil, həm də bütün keçmiş SSRİ-nin əhalisi çox olan sənaye, mədəni və elmi mərkəzlərindən birinə çevrilmişdi. Buna görə də, Moskva və Leningrad (indiki Sankt-Peterburq) şəhərlərində metropoliten tikintisindən sonra hələ 1932-ci ildə Bakı şəhərinin inkişafının baş planının ilkin variantlarında yerüstü nəqliyyatın işini yüngülləşdirmək və şəhərin dar-darısqal küçələrini tramvay, trolleybus və avtobus nəqliyyatından təmizləmək üçün ən sürətli və rahat nəqliyyat növünün-metronun tikintisi qərara alınmışdı.

Lakin bir qədər sonra başlanan II Dünya Müharibəsi həmin layihənin həyata keçirilməsinə mane oldu. Yalnız 1947-ci ildə, dağıdıcı müharibədən 2 il sonra Nazirlər Soveti layihə-axtəriş işlərinin aparılmasının başlanması barədə qərar qəbul etdi. 1949-cu ildə metropolitenin tikinti bazasının yaradılmasına və inşasına başlanılır. Baş yolun xətləri dəniz sahilindən 500-700-m aralı keçərək buxtaya paralel sürətdə uzanıb gedirdi. 1953-cü ildə tikinti işləri bədxah qonşularımızın paxıllığı və yuxarı dairələrdə sözlərinin keçməsi nəticəsində dayandırıldı. İnşaat işləri yalnız 1960-cı ildə MK-nın birinci katibi N.S.Xruşşovun Bakıya gəlişindən sonra bərpa olundu. Bu da Bakı metropoliteninin istismara verilməsini xeyli gecikdirdi. 1966-cı ildə tərkibində hərəkət qatarları, yol və tunel qurğuları, sanitariya texnikası və elektromexanika, işarəvermə və rabitə, material-texniki təminat xidmətləri kimi 6 xidməti olan Bakı Metropoliteni İdarəsi yaradıldı. Nəhayət, 1967-ci il noyabrın 6-da Bakı şəhərində 5 stansiyası və 9,2 km-lik yeraltı xətləri olan metropoliten istismara verildi. İlk qatarı maşinist Salman Ələkbərov və maşinist köməkçisi Akif Mirzəyev idarə edirdi. 1967-ci il noyabrın 25-dən metropolitenin daimi istismarı və qatarların müntəzəm hərəkəti başlandı...

Bu ay isə Azərbaycan xalqının milli-memarlıq sənətinin məhsulu olan metronun yaranmasından daha bir il ötdü. Artıq Bakının ən populyar nəqliyyat növü olan və gün ərzində yüz minlərlə insanı ünvanına daşıyan metronun 42 yaşı tamam oldu...

Ulu öndərin başladığı siyasəti Prezident İlham Əliyev uğurla inkişaf etdirir...

Azərbaycan hazırda dünyanın sürətlə inkişaf edən dövlətlərindən biri kimi tanınır. Bu yüksək tərəqqinin, misilsiz yüksəlişin əsasında Ulu öndər Heydər Əliyevin müəyyənləşdirdiyi və Onun layiqli davamçısı, cənab Prezident İlham Əliyevin uğurla davam etdirdiyi sosial-iqtisadi inkişaf strategiyası dayanır. Son 6 ildə qazanılmış uğur və nailiyyətlər dövlətimizin başçısının böyük istedad və fenomenal təşkilatçılıq qabiliyyətinin, səfərbəredici gücünün nəticəsidir.

Möhtərəm Prezidentimiz öz işi və fəaliyyəti ilə Ulu öndərimizin ölməz

ideyalarının gerçəkləşməsini təmin etməklə yanaşı, onları müasir dövrün tələblərinə uyğunlaşdıraraq, mahiyyətə daha da zənginləşdirir, təkmilləşdirir. Nüfuzlu ekspertlərin qeyd etdiyi kimi, dövlətimizin başçısının son birillik fəaliyyəti ölkə həyatı üçün strateji əhəmiyyət kəsb edən inkişaf proqramlarının işlək mexanizmlər əsasında reallaşdırılması, ən müxtəlif sahələrdə intibah prosesinin geniş vüsət alması, qlobal böhranın milli iqtisadiyyata təsirlərinin zəiflədilməsi ilə səciyyəvi olub. Azərbaycanın bu uğurlu təməl üzərində 2010-cu ildə də sürətlə inkişaf edəcəyinə əminik.

Metronun inkişafının İlham Əliyev dövrü...

Prezident İlham Əliyevin ölkəyə rəhbərlik etdiyi 6 il paytaxtımızın ən populyar ictimai nəqliyyatının - metropolitenin inkişafında da yeni mərhələ kimi səciyyələnir. Metropolitenin maddi-texniki bazasının gücləndirilməsi, xüsusən, vaqon parkının genişləndirilməsi bu mərhələnin diqqətəlayiq nailiyyətlərindəndir. Paytaxtımızın sürətli inkişafı ilə əlaqədar ictimai nəqliyyatın işinə tələbat artdığı bir şəraitdə sərnişinlərə xidmətin səviyyəsini yüksəltmək məqsədilə Ulu öndərimizin tapşırığı əsasında 2002-ci ildən etibarən yeni vaqonların alınması ardıcıl xarakter daşıyıb. Həmin vaxtdan indiyədək metropolitenə 155 yeni vaqon gətirilib.

3 il əvvəl möhtərəm Prezidentimiz cənab İlham Əliyevin təşəbbüsü ilə Bakı metropoliteni ayrılmış vəsait hesabına jeton sistemindən kart sistemə keçib, qırx ildən artıq istifadədə olmuş turniketlər yeni müasir dizaynlı turniketlərlə əvəzlənib. Sərnişinlərimiz bu yeniliyi məmnunluq hissi ilə qarşılayıblar. Çipkartın stansiyalarda qoyulmuş bankomatlarda bilavasitə sərnişinin özü tərəfindən doldurulması məsələsi də həll olunub. Möhtərəm Prezidentimizin tapşırığı ilə metronun təhlükəsizliyi, təxribat və terrorçuluq cəhdlərindən qorunması üçün ciddi tədbirlər görülüb. Stansiyalarımızın hamısı videomüşahidə qurğusu ilə təchiz edilib. Belə qurğuların vaqonlarda da quraşdırılmasını nəzərdə tutmuşuq.

Bakı metropoliteni daşınan sərnişinlərin sayına görə dünyada qırx birinci yerə layiq görülüb

Prezident İlham Əliyev metropoliten işçilərinin çətin və şərəfli əməyini daim yüksək qiymətləndirir. Dövlətimizin başçısının hər il 8 noyabrın metro işçilərinin peşə bayramı günü kimi qeyd edilməsi barədə 28 oktyabr 2006-cı il tarixli Sərəncamı bu diqqət və qayğının bariz təzahürü olub. Belə bir peşə bayramının təsis olunması əmək kollektivimizin hər bir üzvünün qəlbində qürur hissi doğurur. Son illərdə dövlətimizin başçısının fərmanları ilə Bakı metropoliteninin bir qrup işçisi yüksək mükafatlara - "Şöhrət" ordeninə, "Tərəqqi" medalına, fəxri adlara layiq görülüb, əmək veteranlarından bir nəfərə Prezident təqaüdü təyin edilib. Prezident İlham

Əliyev Bakı metropoliteni işçilərinin sosial müdafiəsinin gücləndirilməsi, onların əmək haqqlarının artırılması məqsədilə ötən il iki Sərəncam imzalayıb. Bütün bunlar metropoliten işçilərinin işgüzarlığını, məsuliyyətini daha da artırır, onları daha böyük uğurlar qazanmağa ruhlandırır.

Onu da qeyd edim ki, Bakı metrosunda gediş haqqı on üç il idi ki, dəyişməz qalırdı. Halbuki, bu dövrdə ölkəmizdə yaşayış səviyyəsi də yüksəlib, maaşlar, təqaüdlər bir neçə dəfə artıb. Hazırda metropolitenə gediş haqqının maya dəyəri 49,2 qəpikdir. Azərbaycan Respublikası Tarif Şurasının qərarına əsasən, bu il oktyabr ayının 1-dən metroda gediş haqqı 15 qəpikdir. Bu məbləğ özü də Müstəqil Dövlətlər Birliyi ölkələri arasında yenə aşağı hədd sayılır. Yeni dövlətimiz metrodan istifadə edən vətəndaşların sosial müdafiəsinə diqqət və qayğısını əsirgəmir.

Bakı metropoliteni öz maddi-texniki təminatına, müasir texnologiyalarla təchiz edilməsinə və sərnişinlərə göstərilən xidmətin səviyyəsinə görə dünyanın qabaqcıl metropolitenləri sırasına daxildir. Biz dünyanın 55 ölkəsinin 154 şəhərindəki metropolitenləri birləşdirən Beynəlxalq İctimai Nəqliyyat İttifaqının, MDB məkanında 15 metropolitenin daxil olduğu "Metro" Beynəlxalq Assosiasiyasının üzvüyük. Bu ilin iyununda Avstriyanın paytaxtı Vyanada keçirilən Beynəlxalq İctimai Nəqliyyat İttifaqının konfransında Bakı Metropoliteni daşıyan sərnişinlərin sayına görə dünyada qırx birinci yerə layiq görülüb. Dünyanın 55 ölkəsinin 154 şəhərində metro var. Lakin bizim 21 stansiyadan 4-ü - "Bakmil" həftədə 800 sərnişin, "Ulduz" gündə 5-6 min, "Cəfər Cabbarlı" gündə 800, "Xətai" gündə 6-7 min sərnişin daşıyır.

Hər ildə bir metro stansiyasının tikilib istifadəyə verilməsi əsas vəzifədir...

Möhtərəm Prezidentimiz İlham Əliyevin diqqəti və qayğısı sayəsində Metropolitenin inşasının davam etdirilməsinin vacibliyi barədə Ulu öndər Heydər Əliyevin tövsiyəsi uğurla həyata keçirilir. Respublika paytaxtının nəqliyyat infrastrukturunun təkmilləşdirilməsi sahəsində müəyyən edilmiş tədbirlər çərçivəsində metro tikintisi daha da genişləndirilib. Tikintisi planlaşdırılan stansiyaların sayına görə də Bakı Metropoliteni ilk yerlərdən birini tutur. Belə ki, Bakı Şəhər İcra Hakimiyyəti yeni tikiləcək "Müşfiq", "Cavadxan" və "Avtovağzal" stansiyalarının girişinin inşası üçün torpaq sahəsi ayırıb. Hazırda hər üç stansiyanın inşası üzrə tikinti işləri davam etdirilir.

Metropolitenin yeni baş sxemi Bakının baş planı və əhalinin məskunlaşması nəzərə alınmaqla hazırlanır. Həmin planda "Həzi Aslanov" stansiyasından Yeni Günəşli, Köhnə Günəşli, Qaraçuxur, Bakıxanov qəsəbələrinin hər birinə yeni stansiyaların tikintisi nəzərdə tutulur. Həmçi-

nin, "Müşfiq", şərti adı "Əzizbəyov-2", "Neftçilər-2" stansiyalarının və 1 deponun tikiləcəyi planlaşdırılıb. Bundan başqa, "Memar Əcəmi" stansiyasından Avtovağzala, buradan isə Xırdalana xətt çəkiləcək. "İçərişəhər" stansiyasından Badamdara da metro xəttinin çəkilməsi nəzərdə tutulub.

Yeni stansiyaların inkişaf planının layihəsini tenderdə qalib gəlmiş Fransanın "Sistra" firması, Çexiya və Koreya respublikalarının şirkətləri həyata keçirir. Müqaviləyə əsasən, stansiyalar 14-16 aya təhvil veriləcək. "Müşfiq" hazırda inşası davam etdirilən "Azadlıq prospekti"ndən sonrakı stansiyadır. "Cavadxan" isə "Memar Əcəmi"də keçid stansiyası olacaq...

Bunun üçün əlavə yeni vaqonların gətirilməsi nəzərdə tutulub. Yeni qurulacaq stansiyalarda beş deyil, artıq yeddi vaqonlu qatarlar hərəkət edəcək, tunellərin diametri isə 5,5 metr deyil, 6 metr olacaq.

Bununla bərabər, "Xətai" stansiyasından "Həzi Aslanov" stansiyasına qədər də xətlər planlaşdırılır. Ümumilikdə, paytaxtda 68 stansiyanın fəaliyyət göstərməsi nəzərdə tutulub. Artıq bunların 21-dən istifadə olunur.

Ötən ilin sentyabrında istismara verilmiş "Nəsimi" stansiyasının ağır hidrogeoloji şəraitdə inşa olunmasına baxmayaraq, işlər vaxtından tez yerinə yetirilib. Stansiyada ilk dəfə olaraq qatarların hərəkətinin tənzimlənməsi və texniki nəzarət kompüterləşdirilib. Dörd çıxışı olan stansiyada eskalatorlar quraşdırılıb. Paytaxtın 6-cı və 9-cu mikrorayonlarını birləşdirən stansiyanın ətrafı abadlaşdırılıb, yaxınlıqdakı binalarda təmir-bərpa işləri aparılıb.

Bu ilin dekabrında istifadəyə verilməsi planlaşdırılan "Azadlıq prospekti" stansiyasında tikinti-quraşdırma işlərinə 2007-ci ilin avqust ayından başlanıb. "Nəsimi" stansiyasını "Azadlıq prospekti" stansiyası ilə birləşdirəcək tunnelin uzunluğu 1300 metrdir. Ötən il burada işlərin gedişi ilə tanış olan möhtərəm Prezidentimiz İlham Əliyev stansiyanın daxili görünüşü ilə bağlı hazırlanmış layihəni özü şəxsən bəyənib.

Beləliklə, Bakı Metropoliteninin qarşısında böyük perspektivlər var və ölkənin sosial-iqtisadi inkişaf sürəti nəzərə alınmaqla hazırlanmış layihəyə əsasən, 2040-cı ilədək respublikamızın paytaxtında metro stansiyalarının sayının 68-ə çatdırılması nəzərdə tutulur. Hər ildə bir neçə metro stansiyasının tikilib istifadəyə verilməsi dövlətimizin başçısının bizim qarşımızda qoyduğu mühüm vəzifədir və metro inşaatçıları dövlətimizin dəstəyi ilə bu vəzifəni uğurla yerinə yetirmək əzmindədir.

**"Yeni Azərbaycan",
19 noyabr 2009-cu il**

ULU ÖNDƏRİN ARZULARI GERÇƏKLƏŞİR

Əbədiyaşar rəhbərimizin Bakı metrosunun gələcəyi barədə 12 il əvvəl verdiyi tövsiyələr bu gün uğurla yerinə yetirilir

Bahar - fəsilərin ən gözəli, may yaz aylarının ən füsunkarıdır. Təbiət xoş ovqatlı bu ayda sanki özünün misilsiz möcüzələr göstərmək istedadını nümayiş etdirir... Hər yan gülə-çiçəyə bürünür, ağaclar yaşıl libasını geyinir, torpağın qoynuna səpilmiş toxumlar günəşə boy göstərir... Göz oxşayan, könül açan bu mənzərə insanlarda coşğun həyat eşqi, qurub-yaratmaq əzmi yaradır. Ulu öndərimiz, millət atası Heydər Əliyevin doğum günü baharın məhz belə əsrarəngiz bir çağına təsadüf etmişdir. Xalqımıza görkəmli şəxsiyyətlər bəxş etmiş qədim türk yurdu, qəhrəmanlar vətəni Naxçıvanda 89 il əvvəl dünyaya göz açmış bu böyük azərbaycanlının, ömrünü millətimizin tərəqqisi, vətənimizin inkişafı, müstəqil dövlətçiliyimizin bərqərar olması yolunda fəda etmiş dünya şöhrətli siyasətçinin doğum günü bizim üçün ümummilli bayramdır. Bu bayram dünyanın azərbaycanlılar yaşayan hər yerində qeyd edilir, onun əziz xatirəsi böyük ehtiramla anılır.

XX əsrin sonu - XXI əsrin qovuşuğunda Azərbaycan xalqının və milli dövlətçiliyimizin taleyinə cavabdehlik kimi şərəfli missiyanı daşımaq səadəti Heydər Əliyevə qismət olmuşdur. Tarix bu uzaqgörən siyasətçini müxtəlif sınaqlara çəkmiş, cürbəcür mürəkkəb həyat situasiyalarına tuş gətirmiş və onun bütün sınaqlardan alnıaçıq çıxmasına şahidlik etmişdir. Görünür, dahi şəxsiyyətlərin həyat yolu həmişə belə sınaqlardan keçir, həmişə tarixin və taleyin oyunları ilə müşayiət edilir. Bütün sınaqlardan üzüağ çıxanlar isə əbədiyaşar olurlar. Heydər Əliyev məhz belə əbədiyaşar liderlərdən, hələ sağlığında əbədiyyət qazanan şəxsiyyətlərdəndir.

Şəxsiyyəti əbədiyaşar edən hansı keyfiyyətlərdir?

Fikrimcə, belə keyfiyyətlər çoxdur. Amma mən bircə onu xatırlatmaq istəyirəm ki, tarixdə əbədiyyət qazanan liderlər adi vaxtlarda heç də hamının görmədiklərini görür və duyurlar.

Heydər Əliyev Azərbaycan tarixində uzun illər boyu heç də hamının qabaqcadan hiss etmədiyi, görmədiyi, duymadığı prosesləri gör-

müş, bu proseslərə bu və ya digər dərəcədə təsir etməyə başlamışdır. Hətta kənardan bu proseslərə məhz onun təsir göstərdiyini geniş kütlələr hiss etməsə də...

Hələ sovet dövründə çoxları Azərbaycanın müstəqilliyi barədə düşünmək iqtidarında olmayanda Heydər Əliyev Bakıda hərbi məktəblər açır. Sovet dövlətinin dünyaya meydan oxuduğu illərdə Heydər Əliyev sanki 20 il sonrakı prosesləri görərək Azərbaycan iqtisadiyyatının güclənməsi üçün tədbirlər görürdü.

Tarix və tale elə gətirdi ki, Heydər Əliyev müstəqil Azərbaycanın idarə olunmasına dəvət edildi, vaxtilə əsasını qoyduğu işlərin uğurla davam etdirilməsinə nail olaraq müstəqil Azərbaycan dövlətinin qurucusuna çevrildi.

Bu dövlətin son 20 ildə qazandığı uğurlar göz qabağındadır. Bu uğurları hətta bizi sevməyənlər də etiraf etmək məcburiyyətində qalırlar. Lakin bu dövlətin daha bir uğuru son günlər fitnəkar qonşularımızdan tutmuş Azərbaycandakı inkişafı gözü götürməyənlərə qədər çoxlarını qıcıqlandırdı. Söhbət bir neçə ay əvvəl Azərbaycanın BMT-nin qeyri-daimi üzvü seçilməsi, nəhayət, bu günlərdə möhtərəm prezidentimiz cənab İlham Əliyevin BMT-nin Təhlükəsizlik Şurasına sədrlik etməsidir. Əslində bu, Azərbaycanın dövlətçilik ənənəsi üçün möhtəşəm tarixi hadisə, görünməmiş beynəlxalq uğurdur. Bu, Azərbaycanın dünya miqyasında qəbul edilməsi, Azərbaycanın mövqeyi ilə hesablaşılması deməkdir. Nəhayət, bu, dünya birliyinin mötəbər kürsüsündən Azərbaycanın haqq səsinin eşidilməsi deməkdir. Bu tribunadan Azərbaycan Respublikasının Prezidenti dünyada terrorçuluq barədə danışdı, erməni terrorizminin dünyaya təhdid olduğunu vurğuladı. Bu, Azərbaycanın səsi idi. Bu, Azərbaycan dövlətçiliyinin daha bir uğuru, ümummilli liderimiz Heydər Əliyevin kərpic-kərpic qurduğu siyasət evinin tənənəsi idi. Bu, Azərbaycanda dövlət idarəçiliyinin etibarlı əllərdə olmasının, Heydər Əliyevin uzaqgörən və qətiyyətli siyasi kursunun uğurla davam etdirilməsinin təzahürüdür.

Heç kimə sirr deyil ki, bütün sahələrdə bugünkü iqtisadi və siyasi uğurlarımızın memarı ulu öndər Heydər Əliyevdir. Hazırda paytaxtımızda ictimai nəqliyyatın ən populyar növü olan metropolitenin inkişafında da ulu öndərimizin misilsiz xidmətləri olmuşdur. Hələ Bakı metropoliteni təzə-təzə işə başlayanda böyük şəxsiyyət bu nəqliyyat vasitəsinin perspektivlərini görür, metronun inkişafına xüsusi əhəmiyyət verirdi. Təsadüfi deyil ki, Bakıda metro tikintisi ideyası ilk dəfə ötən əsrin 40-cı illərində ortaya çıxsada da, metro tikintisi yalnız 60-cı illərin sonunda reallaşmış, amma metro sahəsində əsas inkişaf mərhələsi 70-80-ci illərdə mümkün olmuşdur. O 70-80-ci illərdə ki, onda Azərbaycana Heydər Əliyev kimi uzaqgörən lider rəhbərlik edirdi.



Təkcə bir faktı xatırladım ki, bu gün Bakı metropoliteninin fəaliyyətdə olan stansiyalarından 14-ü məhz Heydər Əliyevin Azərbaycana rəhbərlik etdiyi dövrdə istifadəyə verilmişdir. Bu gün Bakıda metro xətlərinin ümumi uzunluğunun 21 kilometri məhz Heydər Əliyevin rəhbərliyi dövründə inşa edilmişdir. Bakı metropoliteni stansiyalarının əsl memarı da, mən deyərdim ki, Heydər Əliyev olmuşdur.

2002-ci il noyabrın 6-da Bakı metropoliteninin 35 illik yubileyinə həsr olunmuş təntənəli mərasimdə çıxış edərkən ulu öndərimiz demişdir: "Azərbaycanın metro stansiyalarının hər biri memarlıq abidəsidir. "Nizami" metrostansiyası bu baxımdan xüsusi fərqlənir. Mən bu işlərlə məşğul olmuşam. Deyə bilərəm ki, 1967-ci ildən sonra tikilən metro stansiyalarının hamısının layihələrinə baxır, öz mülahizələrimizi bildirir, tövsiyələrimizi verirdik. Beləliklə, biz yaxşı metro stansiyaları yaratmışıq. Ona görə metropoliten, eyni zamanda, həqiqətən, mədəniyyət, memarlıq abidəsidir".

Bu sözlərdə böyük həqiqət var. Bakı metrostansiyaları memarlıq abidəsi təsiri bağışlayır. Bunun isə səbəbi sadədir. Heydər Əliyev hələ sovet dövründə bu tikintilərə xüsusi diqqət yetirir, stansiyaların memarlıq xüsusiyyətlərinə xüsusi əhəmiyyət verirdi. Çünki Heydər Əliyev sadəcə dövlət başçısı, sadəcə, ölkə rəhbəri, sadəcə, lider deyildi, Heydər Əliyev sabahı daha aydın görən müdrik şəxsiyyət olmaqla yanaşı, həm də bö-

yük yaradıcılıq istedadı və fantaziyası olan memar idi.

Ulu öndər metro nəqliyyatının inkişaf perspektivlərindən böyük ruh yüksəkliyi ilə danışar, bu sahənin inkişafını həmişə diqqətdə saxlayardı. Bakı metropoliteninin 35 illik yubileyində ümummilli lider bu perspektivlərdən də söz açmış, gələcək nəsillərə müdrik tapşırıqlarını verərək demişdi: "Biz metro inşaatını davam etdirməliyik...Məndə hələ o illərdən metronun tikintisinin birinci, ikinci, üçüncü növbələrinin cədvəli var. Onu o vaxtdan saxlamışam. İndi onları təzələyəcəyik. İnşallah, qarşıdan gələn 3-4 ildə Azərbaycanın gəlirləri xeyli artacaqdır. Mən sizə bildirmək istəyirəm ki, bu gəlirlərdən Bakı metrosunun inşasının davam etdirilməsi üçün mütləq istifadə etmək lazımdır. Mən bunu edəcəyəm və güman edərəm ki, məndən sonra gələn insanlar da bunu mütləq etməlidirlər".

Ulu öndərin bu sözləri dediyi vaxtdan - metro tikintisinin gələcəyi barədə tövsiyələrini verdiyi vaxtdan 10 il keçir. Ümummilli liderin dedikləri reallığa çevrilmişdir. Həqiqətən də, 3-4 il sonra Azərbaycanın gəlirləri artdı və 2006-cı ildən Bakıda metro tikintisi vüsət aldı. "Nəsimi", "Azadlıq prospekti", "Dərnəgül" stansiyaları, "28 May" stansiyasının ikinci çıxışı sənişinlərin istifadəsinə verildi. "İçərişəhər" və "Koroğlu" stansiyaları bərpa və yenidənqurma işlərindən sonra şəhərin ən müasir memarlıq abidələri kimi Bakımıza yaraşlıq verir.



Ulu öndər 2002-ci ildə keçirilən yubiley tədbirlərində metro tikintisinin davam etdirilməsi zərurətindən danışaraq demişdi ki, "mən bunu edəcəyəm və güman edirəm ki, məndən sonra gələn insanlar da bunu mütləq etməlidirlər".

Ümummilli liderin bu müdrik tapşırığı və ideyası da reallığa çevrilmişdir. Azərbaycan xalqının mütləq əksəriyyətinin səsi ilə hakimiyyət sükanında Heydər Əliyevi əvəz edən İlham Əliyev ulu öndərin arzu və istəklərinin davamçısı oldu.

Ötən ilin martında Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyev Bakı Metropoliteninin perspektiv inkişafı ilə bağlı əlavə tədbirlər haqqında sərəncam imzalamışdır. Bu sərəncamla Bakı şəhərinin sosial-iqtisadi həyatında müstəsna əhəmiyyətə malik olan metropolitenin daha da inkişaf etdirilməsini, yeni xətlərinin və stansiyalarının tikintisini, əhalinin metro nəqliyyatı xidmətlərinə olan tələbatının ödənilməsini, qatarların hərəkətinin və sərnişindəşmanın təhlükəsizliyini, onun maddi-texniki bazasının gücləndirilməsini və infrastrukturunun yenidən qurulmasını, digər sərnişin nəqliyyatı növləri ilə müqayisədə rəqabət qabiliyyətinin yüksəldilməsini təmin etmək məqsədilə "Bakı Metropoliteni Xətlərinin Konseptual İnkişaf Sxemi" təsdiq edilmiş, "Bakı Metropoliteninin 2011-2015-ci illərdə inkişafına dair Dövlət Proqramı" təsdiq olunmuşdur.

Bu sənəd metro sahəsində çox böyük quruculuq işlərinin əsasını qoymuşdur. Konseptual inkişaf planına uyğun olaraq Bakı metrosunda 84 kilometr yolun, 53 yeni stansiyanın tikintisi nəzərdə tutulur.

"Avtovağzal" və "Əcəmi" stansiyalarının davamı olan üçüncü stansiya işlər davam etdirilir. Heydər Əliyev sarayının arxasında olan stansiya, eyni zamanda, "İdman-konsert kompleksi"nin qarşısındakı stansiyada layihələndirmə işləri aparılır. "Avtovağzal" və "Əcəmi-2" stansiyalarında da tikinti gedir... "Həzi Aslanov-2" stansiyasının davamı olaraq "Köhnə Günəşli" və "Yeni Günəşli" stansiyaları da artıq tikilməkdədir.

Bakı metropoliteninin ən mühüm yeniliklərindən biri də tunellərin 6 metrlik olması, stansiyaların uzunluğunun 7 vaqona hesablanmasıdır. Bu, möhtərəm prezidentimiz cənab İlham Əliyevin qarşımızda qoyduğu ən mühüm tapşırıqlardan biridir. Əhalinin sayının ilbəl artımı ilə əlaqədar sərnişinlərin rahatlığını təmin etmək üçün artıq 5 vaqonluq stansiyalarla kifayətlənmək mümkün deyil.

Bütün bunlar şəhər əhalisinin nəqliyyat sahəsində rahatlığını təmin etmək üçündür.

Azərbaycan Prezidenti metropoliten işçiləri qarşısında bir tələb də qoymuşdur: müasir elmi-texniki tərəqqinin bütün imkanlarından maksimum yararlanmaq.

Bildiyiniz kimi, Bakı metropolitenində ilk avadanlıqlar 1967-ci ildə qurulmuşdur. İllər keçmiş, bu qurğu və avadanlıqlar artıq fiziki aşınmaya

məruz qalmışdır. Ona görə də biz metro avadanlıqlarının dəyişdirilməsi istiqamətində də xeyli işlər görürük. Məsələn, "İçərişəhər" stansiyasının eskalatorunu dəyişmişik, bu yaxınlarda "28 May" stansiyasının eskalatoru da dəyişiləcək. Artıq bu işlərə başlamaq üçün materiallar alınıb gətirilib. Bu işlərə metrodan istifadənin nisbətən az olduğu yay aylarında start veriləcək. Qeyd etmək yerinə düşər ki, stansiyalarımızın hamısında Almaniyanın "Tissot" şirkətinin eskalatorları qoyulmuşdur.

Tunelqazma işində də ən müasir texnologiyaların tətbiqi işimizi asanlaşdırır. Bir faktı xatırladım ki, indiki tunelqazma maşınının məhsuldarlığı əvvəlki illərdəkindən 10 dəfə artıqdır. Ona görə də görülən işlərin sürəti əvvəlki illərlə müqayisəyə gəlməz. Nəticə də göz qabağındadır, "Əcəmi" - "Avtovağzal" xəttində bir tunel artıq hazırdır. İkinci tunelin tikintisi isə bu ay başa çatdırılacaq. Planda nəzərdə tutulduğu kimi, 2013-cü ilin axırınadək "Əcəmi-2" və "Avtovağzal" stansiyaları istismara veriləcəkdir.

Azərbaycan Prezidenti tapşırıq verib ki, hər il bir stansiya bərpa edilsin. "28 May" stansiyası bərpa işlərindən sonra bu il istifadəyə verilə bilər. "28 May"ın ikinci çıxışının üstündə 9 mərtəbəli texniki korpus tikilir. Bütün xidmətlər metropolitenin bu inzibati binasında yerləşdiriləcəkdir. Dispetçerlər də orada əyləşəcək, eyni zamanda, rabitə evinin bütün avadanlıqları da orada olacaqdır. Bir sözlə, bura gələcəkdə metropolitenin ən önəmli mərkəzi olacaq.

Ötən ilin iyun ayında Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyev metropolitenin "Dərnəgül" stansiyasının açılışında iştirak edərkən demişdir: "Metro tikintisi çox çətin məsələdir, çox böyük texniki imkanlar, peşəkarlıq və maliyyə resursları tələb edir. Biz isə bu işi görməklə şəhər sakinlərinin rahatlığını təmin etmək istəyirik. Yəqin, Bakı sakinləri onu da yaxşı bilirlər ki, metro tikintisi elə sahədir ki, oraya qoyulan vəsait, demək olar, geri qayıtmır. Birincisi, ona görə ki, metro tarifləri, yəni gediş haqları çox aşağıdır. Dünyada ən ucuz tariflər bizdədir. Digər tərəfdən, ona görə ki, metro tikintisi, demək olar, həmişə daha çox sosial xarakter daşıyır. Ona görə ki, buraya qoyulan vəsait və növbəti illərdə yeni stansiyaların tikilməsinə qoyulacaq vəsait insanların rahatlığı üçündür".

Əsas ulu öndərimiz Heydər Əliyev tərəfindən qoyulan iqtisadi-siyasi inkişaf kursunun təməlini məhz bu prinsip təşkil edir: ölkədə hər şey insanların, Azərbaycan xalqının rifahı və rahatlığı üçün olmalıdır.

**"Respublika",
8 may 2012-ci il**



MİLLİ QURTULUŞ - XALQIN VƏ ONUN HƏQİQİ LİDERİNİN MÖHTƏŞƏM ZƏFƏRİ

Tarixdə elə günlər, elə hadisələr var ki, böyük bir xalqın, bir ölkənin taleyini müəyyənləşdirir, yeni bir dövrün, həlledici mərhələnin başlanğıcı, istinad nöqtəsi olur. Bu baxımdan 15 iyun 1993-cü il xalqımızın milli dövlətçilik salnaməsinin, Azərbaycanın istiqlal tarixinin ən parlaq, ən unudulmaz, illər keçdikcə əhəmiyyəti daha da artan işıqlı bir səhifəsidir.

Bizim hər birimizin həyatında öz izi olan bu möhtəşəm hadisənin - ulu öndər Heydər Əliyevin yenidən respublikamızın rəhbərliyinə qayıdışını şərtləndirən Qurtuluş hərəkatının böyük zəfərinin 19-cu ildönümünü qeyd edərkən həmin hadisənin təfərrüatlarını dönə-dönə xatırlamalı oluruq. Uca Tanrı bizim taleyimizə bu zəfərin canlı şahidi olmaq səadətini, xalqı-

mızın dahi oğlunun öz xilaskarlıq missiyasını yerinə yetirmək üçün siyasi olimpə şanlı dönüşünün misilsiz nailiyyətlərini görmək xoşbəxtliyini nəsb etmişdir.

Azərbaycanın dövlət müstəqilliyinin bərpasından sonrakı iki ilə yaxın bir müddətdə xalqımızın üzleşdiyi bəlaları, yaşadığı məşəqqətləri göz önünə gətirəndə bugünkü ictimai-siyasi sabitliyin, sakit, firavan həyatın hansı çətinliklə əldə edildiyini dərinləndirərkən dərk edirsən. Dövlət müstəqilliyini qoruyub saxlamağın onu əldə etməkdən qat-qat çətin olduğunu dünya təcrübəsi çoxdan sübut etmişdir. Elə 1993-cü ilin həyəcanlı iyun günləri də Azərbaycanın yeni bərpa edilmiş müstəqil dövlətçiliyi üçün belə bir sınaq, imtahan dövrü idi. Ölkə daxilində siyasi çəkişmələr hakimiyyət çevrilişlərinə gətirib çıxarmış, qısa vaxtda bir neçə dəfə dövlətin idarəçiliyi əldən-ələ keçmiş, qorxaq, səbatsız bir qrupu davakar, avantürist siyasətbazlar dəstəsi əvəzləmiş, milli iqtisadiyyat dağıdılıb məhv edilmiş, əhalinin yaşayış səviyyəsi tam pisləşmiş, xarici düşmənlərimiz yaranmış vəziyyətdən yararlanaraq torpaqlarımızı işğal etmişdilər. Gəncədə başlanmış qiyam, ümumi narazılıq zəminində digər bölgələrdə getdikcə qızıqşan separatçılıq Azərbaycanı qardaş qırğını, parçalanmaq təhlükəsi ilə üz-üzə qoymuşdu. Müharibə alovları Dağlıq Qarabağın həddlərini keçib ölkənin içərilərinə doğru irəliləyir, Ermənistan silahlıları asanlıqla, ciddi bir müqavimətlə rastlaşmadan yeni-yeni ərəzilərimizi zəbt edirdilər. O günləri göz önünə gətirəndə indinin özündə də daxili bir həyəcan keçirməmək mümkün deyildir.

Bax, belə bir vaxtda xalqımız çox böyük intizarla öz xilaskarının- həyatını millətə, vətənə xidmətə həsr etmiş dahi şəxsiyyətin, ulu öndərimiz Heydər Əliyevin yolunu gözləyir, müxtəlif vasitələrlə - həm ictimaiyyətin, ziyalıların nümayəndələri, həm media orqanları ilə, bəzən də qruplar şəklində Naxçıvana gedərək onu Bakıya çağırır, istiqlalımızı qorumaq, dövlətçiliyimizi xilas etmək, insanlarımızı əzab-əziyyətdən qurtarmaq missiyasını öz qüdrətli çiyinlərinə götürməyi xahiş, əksər hallarda isə təkidlə tələb edirdilər. Haqq-ədalət naminə deməliyik ki, o vaxtkı prezident Əbülfəz Elçibəy də başa düşürdü ki, ölkəni və xalqı düşdüüyü ağır vəziyyətdən, dözülməz bəlalardan yalnız Heydər Əliyev xilas edə bilər. O da ulu öndərimizi respublika rəhbərliyinə, parlamentin sədri olmağa dəvət edirdi.

Xalqın təkidli tələbi və mövcud hakimiyyətin rəsmi dəvəti ilə 9 iyun 1993-cü ildə Naxçıvandan Bakıya gələn Heydər Əliyev, ilk növbədə vətəndaş qarşıdurması nəticəsində qardaş qanı tökülmüş Gəncəyə getməyi, vəziyyəti yerində öyrənməyi qərara aldı. Bu, çox böyük cəsarət tələb

edən, riskli bir qərar idi: qiyamçılar onun da həyatına qəsd edə bilərdilər. Sonralar aşkarlanan faktlar belə dəhşətli bir addım atıla biləcəyi ehtimalını təsdiqləmişdir. Ulu öndərimiz həyatını təhlükə qarşısında qoyaraq Gəncəyə getdi, orada əsl gerçəkləri öz gözü ilə görüb qayıtdıqdan sonra Ali Sovetin sədri olmağa razılıq verdi.

Milli Məclisin 15 iyunda keçirilən tarixi iclasını televiziyada canlı yayımda izləyən ölkə vətəndaşlarından biri kimi mən həmin taleyüklü məqamları yaxşı xatırlayıram. Milli Məclisin o vaxtkı sədr müavini Tamerlan Qarayevin iclasın sədrliyindən imtina edib zalı tərk etməsi, bəzi deputatların qarışıqlıq salmaq niyyətlərini necə bürüzə verməsi, Heydər Əliyevin müstəqil Azərbaycanın gələcəyi barədə müdrik fikirlər söylədiyi dərin məzmunlu çıxışı bir kino lenti kimi gözüm önündə canlanır. Həmin çıxışında bəzilərinin narahatlığına cavab olaraq Heydər Əliyev millətini və dövlətini sevən bir insan kimi dedi ki, "mən heç bir vəzifə tutmaq iddiasında deyiləm, bu dəqiqə burdan çıxıb gedə bilərəm". O, Ali Sovetin sədri olmaq istəmədiyini, yalnız xalqın ağır vəziyyətdən çıxarılması üçün bu vəzifəni tutmağa razı olduğunu bəyan elədi. "Azərbaycan xalqı müdrik xalqdır. Millətımızdə böyük potensial var, hamını birləşdirib bu vəziyyətdən çıxmaq olar", - deyən ulu öndərimizin uzaqqörənliyi çox qısa bir vaxtda öz növbəti təsdiqini tapdı.

Həmin iclasdakı tarixi çıxışında Heydər Əliyev müdrik bir siyasətçi kimi öz qətiyyətli mövqeyini belə nümayiş etdirdi: "Biz Azərbaycanda demokratik müstəqil respublika quraraq sivilizasiyalı cəmiyyət uğrunda mübarizə aparıb ümumdünyəvi, bəşəri dəyərlərin hamısından istifadə etməliyik. Biz çalışmalıyıq ki, Azərbaycan uzun illərdən, əsrlərdən sonra ilk dəfə müstəqilliyini aldıqdan sonra bütün dünyaya öz tarixi nailiyyətlərini, öz milli ənənələrini nümayiş etdirə bilsin. Güman edirəm ki, Azərbaycan xalqının bu barədə həm tarixi, həm də müasir potensialı olduqca böyükdür. Bunların hamısından səmərəli istifadə olunarsa, Azərbaycan həm tam müstəqil demokratik bir dövlət olacaq, həm də bizim cəmiyyətimiz tam demokratik, hüquqi, ümumbəşəri dəyərlər əsasında qurulan demokratik bir cəmiyyət olacaq. Bunun üçün bizim həm elmimiz, həm mədəniyyətimiz, həm tarixi ənənələrimiz, həm dini mənbəyimiz olan İslam dini - hamısı birlikdə çox böyük əsas yaradır".

Ali Sovetin sədri seçildikdən az sonra, iyunun 16-dan 17-nə keçən gecə prezident Əbülfəz Elçibəyin öz yaxınlarının təkidi ilə, ali dövlət rəhbərliyindəki digər şəxslərə məlumat vermədən vəzifəsinin icrasını başlı-başına buraxıb Ordubadın Kələki kəndinə getməsi ölkədə qeyri-müəyyən situasiya yaratdı.

Heydər Əliyevə ağır miras qoyub getdilər: müflisləşmiş ölkə, getdikcə dərinləşən inflyasiya, hər yerdə hökm sürən hərc-mərclik, torpaqların işğalınıq Vəziyyət çox ağır idi: bir tərəfdən cənubda Əlikram Hübətovun separatçılıq hərəkətləri, bir tərəfdən Surət Hüseynov, bir tərəfdən parlamentdəki özbaşınalılar, zalda siqaret çəkən manqurt deputatlar Məsələ, daxili işlər naziri işləmiş İsgəndər Həmidov deyirdi ki, prezident Əbülfəz Elçibəy kimdir ki, mənim sözümə əməl etməsin?!. Bu azğınların öhdəsindən gəlmək çox çətin idi. Bu mühitdə Əbülfəz Elçibəy Heydər Əliyevi meydanda tək qoyub qaçdı. Milli Məclisin iyunun 24-də keçirilən iclasında prezidentin səlahiyyətinin Azərbaycan Respublikası Ali Sovetinin sədri Heydər Əliyevə keçməsi haqqında tarixi qərar qəbul edildi. Həmin iclasda ulu öndərimizə təklif edirdilər ki, birbaşa prezidentliyi öz üzərinə götürsün. Amma Heydər Əliyevin böyük həyat təcrübəsi, siyasi təcrübəsi var idi, o, hər məsələni yalnız qanuni yolla həll etməyin tərəfdarı idi. Öz qətiyyətli mövqeyini bildirdi və dedi ki, referendum keçirilsin, onun nəticələrinə, xalqın iradəsinə əsasən qərar qəbul edilsin. Referendum keçirilməsi barədə Milli Məclisin 29 iyul 1993-cü il tarixli qərarında deyilirdi ki, ölkə prezidentinin bir aydan artıq bir müddətdə Kələki kəndində yaşaması, dövlət idarəetmə orqanlarının rəhbərləri ilə bilavasitə əlaqə saxlaya və prezident vəzifələrini icra edə bilməməsi Azərbaycan dövlətçiliyini təhlükə qarşısında qoymuş, dövlət hakimiyyət qurumlarının və idarəetmə sisteminin dağılmasına gətirib çıxarmış, iqtisadiyyatda və sosial həyatda gərginliyi daha da dərinləşdirmiş, hərbi münaqişə bölgələrində vəziyyəti son dərəcə kəskinləşdirmişdir. Avqustun 29-da keçirilən ümumxalq səsverməsinin nəticəsi olaraq Əbülfəz Elçibəyin prezidentlik səlahiyyətlərinə tam xitam verildi və yalnız bundan sonra, oktyabrın 3-də Azərbaycanda növbəti prezident seçkiləri keçirildi ki, bu seçkidə də ulu öndərimiz seçicilərin 98 faiz səsini qazandı. Bu, xalqın öz alternativsiz liderinə tam etimadının bariz nümunəsi idi.

Müstəqil Azərbaycana rəhbərliyinin ilk dövründə ulu öndər Heydər Əliyevin fəaliyyətinə, milli dövlətçiliyimizi möhkəmləndirmək, istiqlalımızın dönməzliyini təmin etmək uğrunda mübarizəsinə mane olmaq istəyən daxili və xarici düşmənlərin əməllərini unutmaq mümkündürmü?

Bunlardan bir neçəsini xatırlatmaq istərdim: vaxtilə müdafiə naziri işləmiş Şahin Musayev Heydər Əliyevi xarici səfərdən ölkəyə gətirən təyyarəni vurmaq üçün Abşeronun Məhəmmədli kəndində zenit qurğusu qurmuşdu. Tanrı ulu öndərimizi bu bələdan hiyf etdi: qəfil külək qalxması nəticəsində təyyarə uçuşun səmtini dəyişdi. Eləcə də Sabunçu körpüsünün partladılmasına cəhd kimi amansız bir planın üstü vaxtında açıldı:

körpünün altına o qədər çox partlayıcı maddə qoyulmuşdu ki, partlayış baş versə, dəhşətli dağıntılar olacaqdı, nəinki körpü, hətta Sabunçu qəsəbəsinin özü dağılacaqdı.

1994-cü ilin 4 oktyabrında Surət Hüseynovun başçılığı ilə təşkil edilən dövlət çevrilişi cəhdi təkcə Heydər Əliyev üçün deyil, bütövlükdə xalqımız üçün ciddi bir sınaq oldu. Bu çevriliş cəhdində iştirakdan o vaxt daxili işlər nazirinin müavini işləyən Rövşən Cavadovun tabeliyindəki, xüsusi təyinatlılar son anda imtina etmişdilər. Ulu öndərin çağırışı ilə yüz minlərlə insan öz liderini, öz müstəqil dövlətçiliyini qorumaq üçün gecə vaxtı Prezident Sarayının qarşısına toplaşdı. Yeri gəlmişkən qeyd edim ki, Bakı Metropoliteninin rəşadətli kollektivi belə məqamda fasiləsiz iş rejimində çalışaraq, dövlətçiliyimizin müdafiəsinə qalxmış, Heydər Əliyevə dəstək verməyə gəlmiş insanlara şərəflə xidmət etmişdir. Bu, metropolitenin tarixinə ən önəmli hadisələrdən biri kimi qızıl hərflərlə yazılmışdır.

Müstəqil Azərbaycan dövlətinin memarı və qurucusu Heydər Əliyevin milli inkişafımız naminə göstərdiyi misilsiz xidmətləri sadalamaqla bitməz. 1994-cü il may ayının 12-də atəşkəs elan edilməsinə nail oldu: bu, bizə ordu quruculuğu aparmağa imkan yaratdı. 1994-cü il sentyabrın 20-də "Əsrin müqaviləsi" imzalandı: Heydər Əliyevin böyük şəxsiyyəti olmasaydı, heç bir dövlət və ya xarici şirkət müharibə şəraitində yaşayan ölkəyə sərmayə qoymazdı. Ölkədəki qeyri-qanuni silahlı dəstələrin ləğv edilməsi, əhalidən silahların yığılması uzun müddətdən bəri cəmiyyətdə hökm sürən xofu, qorxunu aradan götürdü. 1996-cı ildə Azərbaycan həqiqi tərəqqi yoluna çıxdı. Heydər Əliyev Azərbaycan prezidenti seçiləndə ölkənin büdcəsi cəmi 300 milyon manat idi, bu, çox açınacaqlı bir göstərici idi. Bu gün dövlətimiz təkcə hərbi xərclərə 3 milyard 330 milyon manat vəsait ayırır.

Ulu öndər Heydər Əliyev siyasi hakimiyyətə qayıtmısa da, Azərbaycanın müstəqilliyinin ömrü 1918-ci ildə qurulmuş və cəmi 23 ay yaşamış xalq cümhuriyyətinin ömründən də qısa olacaqdı. Heydər Əliyev hələ Naxçıvana rəhbərlik etdiyi vaxtda Azərbaycanın müstəqillik atributlarının - bayrağının, milli himn və gerbinin qəbul edilməsinə nail olmuşdu. Azərbaycanın üçrəngli bayrağı ilk dəfə Naxçıvan Ali Məclisində dövlət rəmzi kimi təsdiqlənmişdir. 31 dekabr - Dünya Azərbaycanlılarının Həmrəylik gününün təsis edilməsi Heydər Əliyevin adı ilə bağlıdır. Bu bayram dünyada yaşayan 60 milyondan artıq soydaşımızın birliyini, həmrəyliyini təmin edir. Heydər Əliyevin təkidi ilə 1996-cı ildə Lissabon sammitində 52 ölkənin Azərbaycanın ərazi bütövlüyünü dəstəkləməsi barədə qərar qəbul etməsi cəhanşümul bir hadisə idi.

Bu gün Azərbaycanda Heydər Əliyev siyasəti möhtərəm Prezidentimiz cənab İlham Əliyevin rəhbərliyi ilə uğurla davam etdirilir, böyük qurtuluşun nailiyyətləri göz-bəbəyi kimi qorunur və zənginləşdirilir.

...Burada Heydər Əliyevin Bakı Metropoliteni üçün etdikləri barədə də danışmaq mümkün deyildir. Ulu öndərimiz 1998-ci il iyul ayının 27-də məni qəbul edərkən metropolitenin inkişafının böyük bir proqramını verdi. Heydər Əliyev deyirdi ki, metropoliten xalqın ən böyük sərvətidir. Məhz ulu öndərimizin güclü dəstəyi bizə imkan verdi ki, metropolitenin həyatındakı tənəzzülü dəf edərək onun inkişafına nail olaq.

2002-ci il noyabrın 6-da Bakı Metropoliteninin 35 illik yubileyinə həsr olunmuş təntənəli mərasimdə çıxış edərkən ulu öndərimiz demişdir: "Azərbaycanın metro stansiyalarının hər biri memarlıq abidəsidir. "Nizami" metro stansiyası bu baxımdan xüsusi fərqlənir. Mən bu işlərlə məşğul olmuşam. Deyə bilərəm ki, 1969-cu ildən sonra tikilən metro stansiyalarının hamısının layihələrinə baxır, öz mülahizələrimizi bildirir, tövsiyələrimizi verirdik. Beləliklə, biz yaxşı metro stansiyaları yaratmışıq. Ona görə metropoliten eyni zamanda həqiqətən mədəniyyət, memarlıq abidəsidir".

Ulu öndər metronun inkişaf perspektivləri barədə gələcək nəsillərə müdrik tövsiyəsini belə vermişdir: "Biz metro inşaatını davam etdirməliyik. ...Məndə hələ o illərdən metronun tikintisinin birinci, ikinci, üçüncü növbələrinin cədvəli var. Onu o vaxtdan saxlamışam. İndi onları təzələyəcəyik. İnşaallah, qarşından gələn 3-4 ildə Azərbaycanın gəlirləri xeyli artacaqdır. Mən sizə bildirmək istəyirəm ki, bu gəlirlərdən Bakı metrosunun inşasının davam etdirilməsi üçün mütləq istifadə etmək lazımdır. Mən bunu edəcəyəm və güman edirəm ki, məndən sonra gələn insanlar da bunu mütləq etməlidirlər".

Ümummilli liderin arzuları reallığa çevrilməkdədir. Bakıda metro tikintisi indi də vüsətlə aparılır. Son illərdə "Nəsimi", "Azadlıq prospekti", "Dər-nəgül" stansiyaları, "28 May" və "Cəfər Cabbarlı" stansiyalarının ikinci çıxışı sərnişinlərin istifadəsinə verilmişdir. "İçərişəhər" və "Koroğlu" stansiyaları bərpa və yenidənqurma işlərindən sonra şəhərin ən müasir memarlıq abidələri kimi göz oxşayır.

2011-ci ilin martında Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyev Bakı Metropoliteninin perspektiv inkişafı ilə bağlı əlavə tədbirlər haqqında sərəncam imzalamışdır. Bu sərəncamla Bakı şəhərinin sosial-iqtisadi həyatında müstəsna əhəmiyyətə malik olan metropolitenin daha da inkişaf etdirilməsini, yeni xətlərin və stansiyaların tikintisini, əhalinin metro nəqliyyatı xidmətlərinə olan tələbatının ödənilməsini, qatarla-

rın hərəkətinin və sərnişindəşmanın təhlükəsizliyini, onun maddi-texniki bazasının gücləndirilməsini və infrastrukturunun yenidən qurulmasını, digər sərnişin nəqliyyatı növləri ilə müqayisədə rəqabət qabiliyyətinin yüksəldilməsini təmin etmək məqsədilə "Bakı Metropoliteni Xətlərinin Konseptual İnkişaf Sxemi" təsdiq edilmiş, "Bakı Metropoliteninin 2011-2015-ci illərdə inkişafına dair Dövlət Proqramı" təsdiq olunmuşdur. Bu sənəd metro sahəsində çox böyük quruculuq işlərinin əsasını qoymuşdur. Konseptual inkişaf planına uyğun olaraq Bakı metrosunda 84 kilometr yolun, 53 yeni stansiyanın tikintisi nəzərdə tutulur. Yeni stansiyaların tikintisində ən müasir texnologiyalardan istifadə edilir.

... Biz qürurla, fəxrlə deyə bilərik ki, ölkəmiz, müstəqil dövlətimiz hazırda özünün böyük bir intibah, misilsiz inkişaf dövrünü yaşayır. Azərbaycan BMT Təhlükəsizlik Şurasında fəaliyyət göstərir. "Avroviziya" kimi böyük bir musiqi müsabiqəsinə layiqincə ev sahibliyi etdi, öz mədəniyyətinin zənginliyini bütün dünyaya nümayiş etdirdi.

Xalqımızın keçmişi, bu günü və gələcəyi ulu öndərimizin adı, onun siyasətinin davamlılığı ilə bağlıdır. Milli qurtuluş hərəkətimizin şəriksiz lideri kimi onun ideyaları daim doğma Azərbaycanımızın yolunu işıqlandıracaqdır.

**"Respublika" qəzeti,
15 iyun 2012-ci il**

Bakı metropoliteninin rəisləri

**45 illik fəaliyyəti dövründə
Bakı metropoliteninin 6 rəisi
olub**

Bakı metropoliteninin birinci rəisi -

Lütfəli Cahangir oğlu Nuriyev

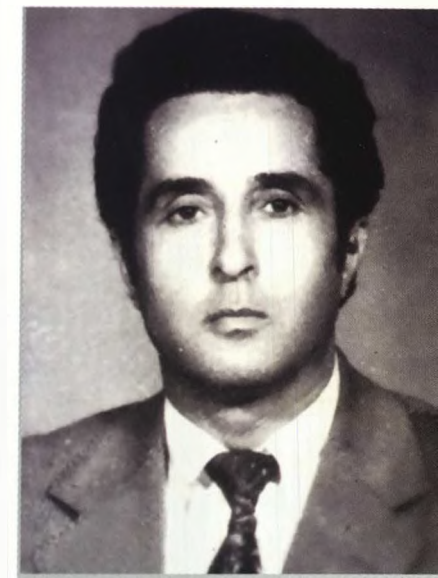
Lütfəli Cahangir oğlu Nuriyev 1916-cı il mayın 15-də Gəncə şəhərində anadan olmuşdu. Tbilisi Dəmiryol Nəqliyatı Mühəndisləri İnstitutunu bitirmişdi. Əmək fəaliyyətinə Taqanroq stansiyası rəisinin müavini kimi başlamışdı. Sonralar Azərbaycan Dəmir yolunda hərəkət xidmətinin rəisi olmuşdu, 1963-1966-cı illər müddətində Zaqafqaziya Dəmiryol İdarəsi rəisinin müavini vəzifəsində çalışmışdı.

O, 1966-cı ildə Azərbaycan KP MK plenumunun qərarı ilə Bakı metropoliteninin rəisi təyin edilmişdi: metropolitenin buraxılışına bir il qalırdı.

Bakı metropoliteninin fəaliyyətinin ilk onilliyində L.C.Nuriyev kollektivə rəhbərlik etmişdi. 70-ci illərin əvvəllərində metropolitenin texniki cəhətdən təchizatı, istehsal proseslərinin avtomatlaşdırılması və mexanikləşdirilməsi üzrə böyük işlər həyata keçirilmişdi. Bakı metropoliteni "Yüksək istehsalat mədəniyyəti müəssisəsi" və "Kommunist əməyi müəssisəsi" adlarına layiq görülmüşdür. L.C.Nuriyev Bakı metropoliteninin rəisi vəzifəsində çalışdığı müddətdə "Şərəf nişanı" və "Qırmızı Əmək bayrağı" ordenləri ilə təltif edilmişdi.

O, öz əməyi sayəsində nəqliyyatı, böyük əmək kollektivinin rəhbəri, misilsiz müsbət keyfiyyətləri ilə seçilən bir mütəxəssis kimi fərqlənmişdi.

1984-cü il dekabrın 9-da vəfat edib.

Bakı metropoliteninin ikinci rəisi -

Fikrət İbrahim oğlu Kəngərli

Fikrət İbrahim oğlu Kəngərli 1929-cu il oktyabrın 4-də anadan olmuşdu. Azərbaycan Politexnik İnstitutunu, sonra isə 1960-cı ildə teplovoz təsərrüfatı ixtisası üzrə Gürcüstan Politexnik İnstitutunu bitirmişdi.

Dəmiryol nəqliyyatında onun fəaliyyəti həmişə yüksək qiymətləndirilib. Fikrət İbrahim oğlu "Fəxri dəmiryolçu" döş nişanına layiq gölülmüş, Azərbaycan SSR Ali Soveti Rəyasət heyətinin Fəxri fərmanı ilə təltif edilmişdi.

1976-cı il mayın 14-dən F.Kəngərli öz həyatını Bakı metropoliteni ilə bağlamışdır. 1967-cı ilin mayından 1977-ci ilin iyuluna qədərki müddətdə uğurlu əmək fəaliyyətinə görə Bakı metropoliteni dəfələrlə keçici qırmızı bayraqlara layiq görülmüşdü.

Məhz onun təşəbbüsü ilə 1979-cu ildə ilk dəfə "Bakı metropoliteni" (rus dilində) kitabı nəşr olunmuşdu. Tunellərdə korroziyaya qarşı mübarizə sahəsində ilk dəfə bitum - polimer maddələrin tətbiqi məhz onun ilk ən böyük nailiyyətlərindən biridir. Həmin iş Moskva Elmi-Texniki İnstitutu ilə birlikdə aparılmışdı. Həmin maddə "Sahil-28 May" mənzilində sınaqdan çıxarılmış və özünü doğrulmuşdu.

1976-cı ilin dekabrında Bakı metropoliteninin birinci növbəsinin "28 May-Nizami" üçüncü buraxılış sahəsi istismara verilmişdi. Fikrət Kəngərli Bakı metropolitenində 1979-cu ilin mart ayına qədər çalışmışdı, sonra Azərbaycan Dəmir yolunun rəisi təyin edilmişdi.

1992-ci il sentyabrın 14-də vəfat edib.

Bakı metropoliteninin üçüncü rəisi -**İqor Abbasoviç
Xankişiyev**

İqor Abbasoviç Xankişiyev 1939-cu il martın 17-də anadan olub. 1968-ci ildə teplovoz və teplovoz təsərrüfatı ixtisası üzrə Azərbaycan Politexnik İnstitutunu bitirib. 1976-cı ildə Xankişiyev İqor Abbasoviç Bakı metropoliteninin baş mühəndisi təyin edilib. Həmin vəzifədə işlədiyi müddətdə bacarıqlı, texniki cəhətdən bilikli mü-təxəssis kimi fərglənib. O illərdə bir çox texniki yeniliklər istehsalata tətbiq olunmuşdu, bunlardan elektromexanika xidmətində eskalatorların və sanitariya texnikasının uzaq məsafədən idarə olunması üzrə "Lisna" sisteminin tətbiqini, birləşmiş emalatxanalarda vaqonların dartı mü-hərriklərinin təmirini, habelə vaqonların əsaslı təmiri sahəsinin yaradılmasını və həmin sahədə işləmək üçün kadrların hazırlanmasını qeyd etmək lazımdır.

1979-cu ilin iyununda onun Bakı metropoliteninin rəisi vəzifəsinə təyin edilməsi barədə qərar qəbul olunub. Həmin vaxt "28 May" stansiyasının yenidənqurulması üzrə işlər aparılır, "Nizami-Memmar Əcəmi" sahəsi inşa olunurdu. Onun Bakı metropoliteninin rəisi olduğu dövrdə "Elmlər Akademiyası", "İnşaatçılar", "20 Yanvar", "Memmar Əcəmi" stansiyaları istismara verilib. 1987-ci ildə metropoliteni tərk etdikdən sonra İqor Xankişiyev metro tikintisində çalışmaqda davam edir.

2012-ci il aprelin 10-da Azərbaycan Prezidenti İlham Əliyevin sərəncamı ilə "Əməkdar mühəndis" fəxri adına layiq görülüb.

Bakı metropoliteninin dördüncü rəisi -**Vahid Məmmədrza oğlu
Nadirli**

Vahid Məmmədrza oğlu Nadirli 1946-cı il iyulun 30-da anadan olub. Bakı Dəmiryol Nəqliyyatı Texnikumunu, sonra isə Rostov Dəmiryol Nəqliyyatı Mühəndisləri İnstitutunu bitirib. Vahid Nadirli Azərbaycan Dəmiryolunun Gəncə bölməsinin rəisi və Respublika Nazirlər Sovetinin nəqliyyat və rabitə şöbəsinin müdiri müavini vəzifələrində çalışıb. 1987-ci il fevralın 21-də Bakı metropoliteninin rəisi vəzifəsinə keçirilib.

Onun fəaliyyəti müddətində bir çox məsələlər öz həllini tapmış, əmək və istehsalat intizamının gücləndirilməsinə, əmək şəraitinin yaxşılaşdırılmasına yönəldilən bir sıra tədbirlər həyata keçirilib. V.Nadirlinin təşəbbüsü ilə metropolitenin tikintisi zamanı sazlama-buraxılma işlərinin gedişində xidmət kollektivləri metro tikənlərə böyük kömək göstərilib.

Məhz Vahid Nadirlinin rəhbərliyi dövründə Bakı metropoliteninin vaqon parkına 100-ə qədər yeni seriyalı vaqon gətirilib.

1993-cü il noyabrın 10-da Azərbaycan Dəmir Yolu İdarəsinin rəisi təyin edildiyi üçün Bakı metropoliteninin rəisi vəzifəsindən azad olunub.

Vahid Nadirli SSRİ yollar Nazirliyinin xatirə qol saati, "Fəxri dəmiryolçu" döş nişanı və "Şərəf nişanı" ordeni ilə təltif olunub.

Bakı metropoliteninin beşinci rəisi -

Cəfər İsa oğlu Yusifov

Cəfər İsa oğlu Yusifov 1945-ci il oktyabrın 13-də anadan olub. 1978-ci ildə Azərbaycan Politeknik İnstitutunu bitirib. Ordu sıralarından tərxis edilən kimi 1968-ci ildə metropolitenə gəlib. 1968-ci ildə tunel fəhləsi kimi əmək fəaliyyətinə başlayıb, sonralar tunel ustası və distansiya rəisi olub. 1988-ci ildə Tunel qurğuları xidmətinin rəisi təyin edilib. 1993-cü ilin noyabrında Respublika Nazirlər Kabinetinin qərarı əsasında Cəfər Yusifov sınaq müddəti ilə Bakı metropoliteninin rəisi təyin edilib, hazırda əsaslı təmir xidməti rəisinin müavini vəzifəsində çalışır. Metropolitenədə ümumi iş stajı 44 ildir. "Fəxri dəmiryolçu" döş nişanına layiq görülüb. Azərbaycan Respublikası Prezidentinin fərmanı ilə "Şöhrət ordeni ilə təltif olunub.

C.Yusifovun metropolitenə rəhbərlik etdiyi dövr respublikamızdakı qeyri-sabitlik illərinə təsadüf edib. Həmin dövrdə - 1994-cü il martın 19-da, 1994-cü il iyulun 03-də və 1995-ci il oktyabrın 28-də metro vaqonlarında böyük insan tələfatları ilə nəticələnən üç iri terror aktı baş verib, habelə onun metropolitenə rəhbərlik etdiyi dövrdə Rusiya ilə əlaqələr zəifləyib, bu ölkənin zavodlarından lazımi avadanlıq və ehtiyat hissələrinin alınması, yaxud respublikada istehsalın təşkil edilməsi imkanları olmadığından, vaqon və eskalatorların hərəkətinin təmin edilməsi işi çətinləşmişdi. C.İ.Yusifov belə bir vəziyyətdə keçirdiyi hələ ilk müşavirədə demişdi: *"Nə olursa, olsun, biz metropolitenin dayandırılmasına yol verməyəcəyik, metro işləməlidir"*.

C.Yusifov idarə rəhbəri vəzifəsini tərk etdikdən sonra da metropolitenə ayrılmaıb. O, hazırda əsaslı təmir xidmətinin rəis müavini vəzifəsində çalışır.

Bakı metropoliteninin altıncı rəisi -

Tağı Məhəmməd oğlu Əhmədov

Tağı Məhəmməd oğlu Əhmədov hazırda Bakı metropoliteninin rəisidir. O, 1948-ci il fevralın 1-də Naxçıvanın Şahbuz rayonunun Güney Qışlaq kəndində anadan olub.

1977-ci ildə Azərbaycan Politeknik İnstitutunu, 1988-ci ildə İnşaat Mühəndisləri İnstitutunu Körpülər və tunellər ixtisası üzrə bitirib.

Bakı metropolitenində əmək fəaliyyətinə 1970-ci ildə yol və tunel qurğuları xidmətinin fəhləsi kimi başlayıb, böyük usta, distansiya rəisi və tunel qurğuları xidmətinin rəisi olub. 1998-ci ildən Azərbaycan Prezidentinin Sərəncamı ilə Bakı metropoliteninin rəisi vəzifəsində çalışır. Onun rəhbərlik etdiyi dövrdə 166 yeni metro vaqonu alınıb, işçilərin əmək şəraiti yaxşılaşıb, 4 yeni stansiya istismara verilib. Metropolitenədə ümumi iş stajı 42 ildir.

Texnika elmləri namizədidir. "Fəxri dəmiryolçu" döş nişanına layiq görülüb. Azərbaycan Prezidentinin fərmanı ilə "Şöhrət ordeni" ilə təltif edilib, "Azərbaycan Respublikasının Əməkdar mühəndisi" adına layiq görülüb.

2005-ci ildən Beynəlxalq Nəqliyyat Akademiyasının həqiqi üzvüdür. Bakı metropoliteninin dünya standartları səviyyəsinə çatdırılmasında xidmətlərinə görə milli müstəqil "Qızıl buta" mükafatına layiq görülüb. Bakı metropoliteni, eləcə də ölkənin iqtisadi inkişafında xidmətlərinə və Azərbaycan elminə verdiyi töhfələrə görə 2012-ci ildə akademik Yusif Məmmədəliyev adına medalla təltif olunub.



**Azərbaycan Respublikası
Prezidentinin
fərman və sərəncamları,
qanunlar**

T.M.Əhmədovun Bakı Metropoliteninin rəisi təyin edilməsi haqqında

AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASI PREZİDENTİNİN SƏRƏNCAMI

Tağı Məhəmməd oğlu Əhmədov Bakı Metropoliteninin rəisi təyin edilsin.

Heydər ƏLİYEV,
Azərbaycan Respublikasının prezidenti
Bakı şəhəri, 27 iyul 1998-ci il

Bakı Metropoliteninin 35 illik yubileyi haqqında

AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASI PREZİDENTİNİN SƏRƏNCAMI

2002-ci il noyabrın 6-da Bakı Metropoliteninin birinci növbəsinin işə salınmasının 35 ili tamam olur. 1967-ci ildə metropolitenin "Bakı Soveti", "Sahil", "28 May", "Gənclik" və "Nərimanov" stansiyalarından ibarət olan birinci növbəsinin istifadəyə verilməsi Azərbaycanın həyatında əlamətdar hadisə olmuşdur.

XX əsrin 20-30-cu illərində Bakıda neft sənayesinin sürətlə inkişaf etməsi, yeni sənaye obyektlərinin tikilib istifadəyə verilməsi şəhərə əhali axınının güclü şəkildə artmasına səbəb oldu. Bu da Azərbaycan paytaxtında nəqliyyat sahəsində ciddi problemlər yaradırdı. Bakıda 1924-cü ildə tramvay, 1926-cı ildə şəhəratrafı elektrik qatarı, 1932-ci ildə avtobus, 1941-ci ildə isə trolleybus xətlərinin istifadəyə verilməsi sərnişindəşmə sahəsindəki çətinlikləri nəzərəcərpacaq dərəcədə aradan qaldırdı. Bakı isə günbəgün böyüyür, inkişaf edirdi. Yeni yaşayış massivlərinin salınması əlavə problemlər yaradırdı. Yerüstü nəqliyyat vasitələrinin isə artmaqda olan problemləri həll etmək imkanları məhdudlaşdırdı.

Bakıda metropoliten tikintisi ideyası hələ keçən əsrin 30-cu illərində ortaya atılmış və Bakının yenidən qurulmasının baş planında nəzərdə tutulmuşdu. Metropolitenin tikintisi haqqında qərar isə 1947-ci ildə qəbul edilmiş və bu işlərə 1949-cu ildə başlanılmışdır. Metro tikintisi üzrə mürəkkəb geoloji şəraitdə gərgin inşaat işləri aparılmasına baxmayaraq, keçmiş SSRİ hökumətinin 20 sentyabr 1953-cü il tarixli qərarı ilə Bakı Metropoliteninin tikintisi dayandırıldı. Mərkəzdə bəzi qərəzli qüvvələrin söyləri nəticəsində qəbul edilmiş bu qərarın ləğv olunması və tikinti işlə-

rinin bərpası yalnız 1961-ci ildə mümkün oldu. Metro inşaatçıların böyük zəhməti sayəsində 1967-ci ilin noyabr ayında Bakı Metropoliteninin birinci növbəsi işə salındı. Bunun üçün 1 milyon kubmetrdən artıq monolit və yığma dəmir-beton işləri yerinə yetirilmiş, 120 min ton çuqun elementlər quraşdırılmış, 1500 kilometrədən çox müxtəlif kabellər çəkilmişdir.

Bakı Metropoliteninin birinci növbəsinin istifadəyə verilməsindən sonra da burada tikintinin tempi aşağı düşməmiş, 1968-ci il fevral ayının 22-də "Xətai" stansiyası istiqamətində ilk sərnişin qatarı yola salınmış, 1970-ci ilin aprelində "Nərimanov-Ulduz" xətti istismara verilmişdir. 1972-ci ilin noyabr ayında "Əzizbəyov", "Qara Qarayev" və "Neftçilər" stansiyalarını birləşdirən 5,3 kilometrlik metro xətti istifadəyə verilmiş və bununla, 120 min nəfər əhalisi olan yaşayış massivlərinin Bakının mərkəzi ilə nəqliyyat əlaqəsi xeyli yaxşılaşdırılmışdır. 1976-cı ildə "28 May-Nizami" xətti, 1979-cu ildə, əsasən, Bakı məişət kondisionerləri zavodunun işçiləri üçün yeganə yerüstü stansiya "Bakmil", 1985-ci ilin sonunda "Elmlər Akademiyası", "İnşaatçılar", "20 Yanvar" və "Memar Əcəmi", 1989-cu ilin aprelində "Xalqlar dostluğu" və "Əhmədli", 1993-cü ilin oktyabrında isə "Cəfər Cabbarlı" stansiyaları işə salındı.

Metro tikintisi işləri bu gün də davam etdirilir. Cari ilin sonuna kimi Bakının Əhmədli yaşayış massivində "Həzi Aslanov" metro stansiyasının istismara verilməsi nəzərdə tutulmuşdur. Bu stansiyanın işə salınması ilə Bakı Metropoliteninin sərnişindəşmə məqsədlərinə xidmət edən istismar xətlərinin uzunluğu 31,5 kilometrə, metro xətlərinin ümumi uzunluğu isə 80 kilometrə çatacaqdır. 1993-2002-ci illərdə Bakı Metropoliteninin saxlanılmasına və inkişafına dövlət tərəfindən 180 milyard manatdan çox vəsait sərf edilmişdir. Yalnız cari ildə metropoliten üçün 25 yeni vaqon alınmışdır. Bakı Metropoliteninin tikilib istifadəyə verilməsi ilə Bakı şəhərinin infrastrukturunda əsaslı dəyişikliklər baş vermiş, əhalinin ictimai nəqliyyatla təminatı xeyli yaxşılaşmışdır. Hər gün 400 min nəfərə xidmət edən Bakı Metropoliteninin ümumşəhər sərnişin daşımalarında payı 30 faizə yaxındır. Metro il ərzində, orta hesabla, 120 milyondan çox sərnişinə xidmət edir.

Metronun hər bir stansiyası funksional vəzifəsini yerinə yetirməklə yanaşı, öz tərtibatı baxımından Azərbaycanın milli memarlıq sənətinin gözəl bir nümunəsidir. Azərbaycan xalqının tarixinə, onun sənət incilərinə müraciət edən memarlar müxtəlif tikinti materiallarından, müasir texnologiyalardan, habelə şəbəkə, miniatür kimi milli ornament elementlərindən istifadə edərək, yaraşlıq zalların yaradılmasına nail olmuşlar.

Bu mürəkkəb texniki qurğunun tikilib istifadəyə verilməsi nə qədər böyük zəhmət tələb etmişdirsə də, onun istismarı, yüksək iş ahənginin təmin olunması, həmişə işlək vəziyyətdə saxlanılması, sərnişinlərə

nümunəvi xidmət göstərilməsi, onların təhlükəsizliyinin təmin edilməsi burada çalışan insanlardan böyük texniki hazırlıq, peşəkarlıq və yüksək mədəniyyət tələb edir. Tam qətiyyətlə demək olar ki, ötən dövr ərzində metro işçilərinin bütün bu keyfiyyətlərə malik olan bütöv bir nəsli formalaşmışdır.

Bakı Metropoliteninin şəhər infrastrukturunda tutduğu mühüm yeri, metro inşaatçıların və istismarçıların zəhmətini yüksək qiymətləndirərək, ölkəmizin həyatında oynadığı rolun əhəmiyyətini qeyd etmək məqsədi ilə *qərara alıram*:

1. Bakı Metropoliteninin 35 illik yubileyi Azərbaycan Respublikasında təntənəli şəkildə keçirilsin.

2. Azərbaycan Respublikasının Nazirlər Kabineti bu sərəncamdan irəli gələn məsələləri həll etsin.

Heydər ƏLİYEV,
Azərbaycan Respublikasının Prezidenti
Bakı şəhəri, 1 noyabr 2002-ci il

Bakı metrosu işçilərinin təltif edilməsi haqqında

AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASI PREZİDENTİNİN FƏRMANI

Bakı metropoliteninin 35 illiyi münasibətilə metronun inşası və istismarında xidmətləri olan aşağıdakı şəxslər təltif edilsin:

"Şöhrət" ordeni ilə

Əfəndiyev Şaiq Kərim oğlu
Əfəndiyev Zəmit Şakir oğlu
Əhmədov Tağı Məhəmməd oğlu
Ələkbərov Fuad Ağamusa oğlu
Əliyev Nəcəf İbrahimxəlil oğlu
Həşimov Böyükağa Həsənqulu oğlu
Qaflanov Qulam Yaralı oğlu
Qurbanov Kamil Mikayıl oğlu
Məmmədov Firudin Ağaday oğlu
Musayev Zeynaləbdin Mustafa oğlu
Yusifov Cəfər İsa oğlu
Zeynalov Akif Mehdi oğlu

"Tərəqqi" medalı ilə

Ağayev Ayıq Kərim oğlu
Ağazadə Zəmfira Qafar qızı

Bayramov Firudin Valeh oğlu
Əhmədova Zəmfira Məmməd qızı
Əliyev Arif Hacı oğlu
Əliyev Arif Məmməd oğlu
Əliyev Fikrət Ağasəlim oğlu
Əmrahov Adıgözəl Yusif oğlu
Əsədov Fərman Məhərrəm oğlu
Fərzəliyev Səfər Əli oğlu
Hüseynov Vaqif Firudin oğlu
Hüseynova Nüşabə Hüseyn qızı
İsayev İslam Şamil oğlu
Jarkov Nikolay Aleksandroviç
Kaziyev Rəsim Məmməd oğlu
Kərimov Ağamürsəl Xələf oğlu
Qaziyev Vladimir Akif oğlu
Qurbanov Səfər Ümid oğlu
Məmmədov Niyazi Xələf oğlu
Məmmədov Partizan Əlihəsən oğlu
Məmmədova Reyhan Məmmədağa qızı
Muzıçenko Lidiya Qriqoryevna
Osmanov Məzahir Zaman oğlu
Rəhimov Ağarəhim Hacıbaba oğlu
Rəhimov Nizami Paşa oğlu
Sadıxov Sadıx Məhəmməd oğlu
Şəfiyev Nizami Məsim oğlu
Teymurov Məmməd İmaməli oğlu
Vəliyev Vəli Orucəli oğlu
Zaliyev Aslan Səfa oğlu
Zemskova Alla Qriqoryevna
Zülfüqarov Ağa Rəhbərəli oğlu

Heydər ƏLİYEV,
Azərbaycan Respublikasının Prezidenti.
Bakı şəhəri, 5 noyabr 2002-ci il.

**Kommunal, nəqliyyat və digər xidmətlər üzrə
güzəştlərin müavinətlərlə əvəz olunmasının
təmin edilməsi haqqında**

**AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASI
PREZİDENTİNİN FƏRMANI**

"Azərbaycan Respublikasının bəzi qanunvericilik aktlarına dəyişikliklər və əlavələr edilməsi haqqında" Azərbaycan Respublikası Qanununa uyğun olaraq vətəndaşlara kommunal, nəqliyyat və digər xidmətlər üzrə verilən güzəştlərin müvafiq müavinətlərlə əvəz olunması ilə əlaqədar az təminatlı ailələrin sosial müdafiəsini təmin etmək məqsədi ilə *qərara alıram*:

1. Azərbaycan dövlətinin ərazi bütövlüyünün, müstəqilliyinin və Konstitusiya quruluşunun müdafiəsi zamanı əlil olanlara, Böyük Vətən müharibəsi əlillərinə, müharibə əlillərinə bərabər tutulanlara 90 min manat, Böyük Vətən müharibəsi iştirakçılarına 85 min manat, həlak olmuş döyüşçülərin dul arvadlarına 60 min manat, şəhid ailəsi üzvlərinin hər birinə 30 min manat, Çernobil qəzası əlillərinə, 20 Yanvar əlillərinə, sosial pensiyaçılara, I və II qrup əlillərə (müharibə əlilləri və onlara bərabər tutulanlar istisna olmaqla) 20 min manat, valideynlərini itirmiş və valideyn himayəsindən məhrum olmuş uşaqlara, məcburi köçkünlərə və məskunlaşmamış qaçqınlara 15 min manat məbləğində aylıq müavinət müəyyən edilsin.

2. Çernobil qəzasının nəticələrinin ləğvində iştirak etmiş və həmin qəzadan zərər çəkmiş vətəndaşlara müalicə üçün ildə bir dəfə 500 min manat məbləğində vəsait ödənilsin.

3. İşləməyən əmək pensiyaçılarının (III qrup əlillərdən başqa) pensiya və müavinətlərinin ümumi məbləğinin minimum həddi (bu fərmanla müəyyən olunan müavinətlər istisna olmaqla) 70 min manata çatdırılsın.

4. Nəzərə alınsın ki, "Azərbaycan Respublikasının bəzi qanunvericilik aktlarına dəyişikliklər və əlavələr edilməsi haqqında" Azərbaycan Respublikasının Qanunu qəbul edilənədək ölkənin ali və orta peşə - ixtisas təhsil müəssisələrinin ödənişli bölmələrinə daxil olan və qanunvericiliyə uyğun olaraq təhsil haqqını ödəməkdən azad edilən şəxslər təhsillərini başa çatdıranadək təhsil haqqını ödəməkdən azaddırlar.

5. Azərbaycan Respublikasının Nazirlər Kabinetinə tapşırılsın:

- bu fərmanla müəyyən olunmuş müavinətlərin vətəndaşlara verilməsi mexanizmini 15 gün müddətində hazırlayıb təsdiq etsin və bununla bağlı əhalinin məlumatlandırılması üçün müvafiq tədbirlər görsün;

- məskunlaşmamış qaçqın və məcburi köçkünlərə güzəştlərin müavinətlə əvəz olunması ilə əlaqədar onların ödənilməsi qaydasını müəyyən etsin;

- mövcud dövlət sosial yardım sisteminin təkmilləşdirilməsi barədə 3

ay müddətində təkliflər hazırlayıb Azərbaycan Respublikasının prezidentinə təqdim etsin;

- bu fərmandan irəli gələn digər məsələləri həll etsin.

6. Pedaqoji işçilərin, ahıl vətəndaşların, sosial pensiyaçıların, Çernobil qəzası əlillərinin, birinci və ikinci qrup əlillərin sosial müdafiəsi haqqında Azərbaycan Respublikası prezidentinin 1997-ci il 17 iyun tarixli 597 nömrəli fərmanına aşağıdakı dəyişikliklər edilsin:

Fərmanın adı aşağıdakı redaksiyada verilsin:

"Pedaqoji işçilərin və ahıl vətəndaşların sosial müdafiəsi haqqında".

Preambula hissəsində "pedaqoji işçilərin, ahıl vətəndaşların sosial pensiyaçıların, Çernobil qəzası əlillərinin, birinci və ikinci qrup əlillərin" sözləri "pedaqoji işçilərin və ahıl vətəndaşların" sözləri ilə əvəz edilsin.

1-ci bəndin üçüncü abzasından "sosial pensiyaçılara, Çernobil qəzası əlillərinə, birinci və ikinci qrup əlil vətəndaşlara (qeyri-vergi güzəştləri saxlanılanlar istisna olmaqla) 14 min manat" sözləri çıxarılsın.

7. Bu fərman 1 yanvar 2002-ci il tarixindən qüvvəyə minir.

**Heydər ƏLİYEV,
Azərbaycan Respublikasının prezidenti
Bakı şəhəri, 26 dekabr 2002-ci il**

**Bakı Metropoliteni işçilərinin sosial müdafiəsinin
gücləndirilməsi haqqında**

**AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASI
PREZİDENTİNİN SƏRƏNCAMI**

Bakı şəhərində sərnişinlərin daşınmasında müstəsna əhəmiyyətini nəzərə alaraq Bakı metropoliteni işçilərinin sosial müdafiəsini gücləndirmək məqsədi ilə qərara alıram:

1. 2003-cü il mart ayının 1-dən Bakı metropoliteni işçilərinin əmək haqları orta hesabla 50 faiz artırılınsın.

2. Azərbaycan Respublikasının Nazirlər Kabinetinə tapşırılsın ki, bu Sərəncamdan irəli gələn məsələləri həll etsin.

**Heydər ƏLİYEV,
Azərbaycan Respublikasının Prezidenti.
Bakı şəhəri, 17 fevral 2003-cü il**

**Bakı metropoliteni işçilərinin peşə bayramının
təsis edilməsi haqqında**

**AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASI
PREZİDENTİNİN SƏRƏNCAMI**

Bakı metropoliteninin istifadəyə verilməsinin 40 illiyi ilə əlaqədar qə-
rara alıram:

1. Hər il noyabr ayının 8-i Bakı metropoliteni işçilərinin peşə bayra-
mı günü kimi qeyd olunsun.

2. Bu Sərəncam imzalandığı gündən qüvvəyə minir.

İlham ƏLİYEV
Azərbaycan Respublikasının Prezidenti
Bakı şəhəri, 28 oktyabr 2006-cı il

**Bakı Metropoliteninin tikintisi və istismarında xidmətləri
olan şəxslərin təltif edilməsi haqqında**

**AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASI
PREZİDENTİNİN SƏRƏNCAMI**

Bakı Metropoliteninin 40 illik yubileyi münasibətilə metronun tikintisi
və istismarında səmərəli fəaliyyətlərinə görə aşağıdakı şəxslər təltif
edilsinlər:

"Şöhrət" ordeni ilə

Abdullayev Qasım İsrafil oğlu

Qibləliyev Arif Rza oğlu

Tağı-zadə Fuad Çingiz oğlu

"Tərəqqi" medalı ilə

Behbudov Behbud Emiran oğlu

Cəfərov Fərrux Gülhüseyn oğlu

Cəfərov Marat Çoban oğlu

Davidov Yusif Hümmət oğlu

Əlizadə Zahid Feyzulla oğlu

Ərəbzadə Azər Mustafa oğlu

Hacıyev Cəmil Səttar oğlu

Həbibov Aydın Mirhəbib oğlu

Hüseynov Faiq Ağamirzə oğlu

Hüseynov Heybət Həbil oğlu

Kanteyev Viktor İvanoviç
Məmmədov Qəzənfər Əliheydər oğlu
Məmmədov Vəli Əbaz oğlu
Mustafayev Natiq Mustafa oğlu
Seyidov Adil Teymur oğlu
Səfiyev Hüseyn Zahid oğlu
Sotnikova Olqa İvanovna

İlham ƏLİYEV
Azərbaycan Respublikasının Prezidenti
Bakı şəhəri, 5 noyabr 2007-ci il.

**Bakı Metropoliteninin tikintisi və istismarında xidmətləri
olan şəxslərə "Azərbaycan Respublikasının Əməkdar
Mühəndisi" fəxri adının verilməsi haqqında**

**AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASI
PREZİDENTİNİN SƏRƏNCAMI**

Bakı Metropoliteninin 40 illik yubileyi münasibətilə metronun tikintisi və
istismarında səmərəli fəaliyyətlərinə görə aşağıdakı şəxslərə "Azərbay-
can Respublikasının əməkdar mühəndisi" fəxri adı verilsin:

Cəfərov Əli Həsən oğlu

Muradov Elbrus Ənvər oğlu

İlham ƏLİYEV
Azərbaycan Respublikasının Prezidenti
Bakı şəhəri, 5 noyabr 2007-ci il

**D.İ. Muqanlinskiyə Azərbaycan Respublikası
Prezidentinin fərdi təqaüdünün verilməsi haqqında**

**AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASI
PREZİDENTİNİN SƏRƏNCAMI**

"Azərbaycan Respublikası Prezidentinin fərdi təqaüdünün təsis edil-
məsi haqqında" Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 2002-ci il 11 iyun
tarixli 715 nömrəli Fərmanına uyğun olaraq qərara alıram:

1. Bakı metropoliteninin istismarında xidmətlərinə görə Dovran İba-
dulla oğlu Muqanlinskiyə Azərbaycan Respublikası Prezidentinin fərdi tə-
qaüdü verilsin:

2. Azərbaycan Respublikasının Nazirlər Kabineti bu Sərəncamdan irəli gələn məsələləri həll etsin.

3. Bu Sərəncam imzalandığı gündən qüvvəyə minir.

İlham ƏLİYEV
Azərbaycan Respublikasının Prezidenti
Bakı şəhəri, 5 noyabr 2007-ci il.

T.M. Əhmədova "Azərbaycan Respublikasının Əməkdar mühəndisi" fəxri adının verilməsi haqqında

AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASI
PREZİDENTİNİN SƏRƏNCAMI

Azərbaycanda nəqliyyat infrastrukturunun inkişafındakı xidmətlərinə görə Tağı Məhəmməd oğlu Əhmədova "Azərbaycan Respublikasının əməkdar mühəndisi" fəxri adı verilsin.

İlham ƏLİYEV,
Azərbaycan Respublikasının Prezidenti
Bakı şəhəri, 1 fevral 2008-ci il

Bakı Metropoliteni işçilərinin sosial müdafiəsinin gücləndirilməsi haqqında

AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASI
PREZİDENTİNİN SƏRƏNCAMI

Bakı Metropoliteni işçilərinin sosial müdafiəsinin gücləndirmək məqsədi ilə *qərara alıram*:

1. 2008-ci il yanvarın 1-dən etibarən Bakı Metropoliteni işçilərinin əməkhaqları orta hesabla 30 faiz artırılsın.

2. Azərbaycan Respublikasının Nazirlər Kabineti bu sərəncamdan irəli gələn məsələləri həll etsin.

İlham ƏLİYEV,
Azərbaycan Respublikasının Prezidenti
Bakı şəhəri, 4 fevral 2008-ci il

Bakı Metropoliteni işçilərinin sosial müdafiəsinin gücləndirilməsi haqqında
AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASI
PREZİDENTİNİN SƏRƏNCAMI

Bakı Metropoliteni işçilərinin sosial müdafiəsinin gücləndirmək məqsədi ilə *qərara alıram*:

1. 2008-ci il sentyabrın 1-dən Bakı Metropoliteni işçilərinin əməkhaqları orta hesabla 25 faiz artırılsın.

2. Azərbaycan Respublikasının Nazirlər Kabineti bu Sərəncamdan irəli gələn məsələləri həll etsin.

İlham ƏLİYEV,
Azərbaycan Respublikasının Prezidenti.
Bakı şəhəri, 28 avqust 2008-ci il.

Bakı Metropoliteninin perspektiv inkişafı ilə bağlı bəzi tədbirlər haqqında

AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASI
PREZİDENTİNİN SƏRƏNCAMI

Azərbaycan Respublikasının sosial-iqtisadi həyatında mühüm rol oynayan nəqliyyat infrastrukturunun ardıcıl inkişafı istiqamətində kompleks tədbirlər həyata keçirilmiş, bir sıra islahatlar aparılmışdır. O cümlədən, Bakı şəhərində yeni prospektlər salınmış, mövcud avtomobil yolları genişləndirilmiş, müasir yol qovşaqları, piyadalar üçün keçidlər tikilərək istifadəyə verilmişdir. Qeyd edilənlərlə yanaşı, əhalisi çox və sıx olan ölkə paytaxtında ekoloji cəhətdən təmiz olan metro nəqliyyatı sərnişinlərin sürətli, rahat və təhlükəsiz daşınmasında müstəsna rol oynayır.

Bakı Metropoliteninin fəaliyyət göstərdiyi 40 il ərzində 21 stansiya istifadəyə verilmiş, son illərdə orta illik sərnişindəşımına 160 milyon nəfərdən çox olmuşdur. Bu nəqliyyat növünün davamlı fəaliyyətinin təmin edilməsi, onun maddi-texniki bazasının möhkəmləndirilməsi, yeni vaqonların alınması və tikinti-quraşdırma işlərinin genişləndirilməsi daim dövlətin diqqət mərkəzində saxlanılmışdır. Göstərilən tədbirlərin nəticəsində tikintisi bir neçə il davam etdirilən yeni-"Nəsimi" stansiyası inşa olunub sərnişinlərin istifadəsinə verilmişdir. Eyni zamanda hazırda həyata keçirilən "İçərişəhər" və "28 May" stansiyalarının yenidən qurulması, "Azadlıq prospekti" stansiyasının inşası işləri artıq tamamlanmaq üzrədir.

Müasir şəhərsalmanın xüsusiyyətləri, metro nəqliyyatından istifadə edən sərnişinlərin sayının günbəgün artması yeraltı nəqliyyat üçün uzunmüddətli perspektiv planlaşdırmanı tələb edir.

Bakı Metropoliteninin ictimai nəqliyyatda oynadığı əvəzsiz rolunu və müasir infrastrukturun inkişaf tempini nəzərə alaraq, habelə Bakı şəhərində sərnişin nəqliyyatı sistemini təkmilləşdirmək və nəqliyyatın hərəkətinin gərginliyini azaltmaq məqsədi ilə *qərara alıram*:

1. Azərbaycan Respublikasının Nazirlər Kabineti aidiyyəti qurumların təklifləri əsasında, Bakı şəhərində əhalinin məskunlaşdığı ərazilərin mövcud və perspektiv genişlənməsi, metrodan istifadə edən sərnişinlərin sayı və hərəkət istiqamətləri nəzərə alınmaqla, "Bakı Metropoliteninin 20 illik inkişafının Dövlət Proqramı"nın layihəsini altı ay müddətində hazırlayıb Azərbaycan Respublikasının Prezidentinə təqdim etsin.

2. Bu Sərəncamın 1-ci bəndində qeyd edilmiş Dövlət Proqramının hazırlanması zamanı:

müvafiq tədbirlər Bakı şəhərinin baş planı və əhalinin məskunlaşması nəzərə alınmaqla digər ictimai sərnişindəşma nəqliyyat vasitələri ilə (avtobus, elektrik qatarı) əlaqələndirilməlidir;

mövcud beynəlxalq təcrübədən istifadə edilməklə Bakı Metropoliteninin yeni baş sxeminin tərtibi təmin edilməlidir;

hazırda istismarda olan metro şəbəkəsinin texniki vəziyyətinin təhlil və müayinəsi əsasında şəbəkənin təkmilləşdirilməsinə, təhlükəsizliyinin artırılmasına, zəruri hesab edilən yenidənqurma və bərpa işlərinin aparılmasına, habelə Bakı Metropoliteninin maddi-texniki təchizatının yaxşılaşdırılmasına dair təkliflər əhatə olunmalıdır;

bu sahədə ixtisaslaşmış, geniş təcrübəyə malik olan yerli və xarici məsləhətçi şirkət, mütəxəssis və ekspertlər cəlb edilməlidir.

3. "Bakı Metropoliteninin 20 illik inkişafının Dövlət Proqramı"nın hazırlanması işlərinə cari ildə başlanılmasını təmin etmək məqsədi ilə Bakı Metropoliteni İdarəsinə 2008-ci il dövlət büdcəsində nəzərdə tutulmuş Azərbaycan Respublikası Prezidentinin Ehtiyat Fondundan 2 (iki) milyon manat məbləğində vəsait ayrılınsın.

4. Azərbaycan Respublikasının Maliyyə Nazirliyi bu Sərəncamın 3-cü bəndində qeyd edilən vəsaitin müvafiq qaydada maliyyələşdirilməsini təmin etsin.

5. Azərbaycan Respublikasının Nazirlər Kabineti bu Sərəncamın icrasından irəli gələn digər zəruri tədbirlərin həyata keçirilməsini təmin etsin.

6. Bu Sərəncam imzalandığı gündən qüvvəyə minir.

İlham ƏLİYEV

Azərbaycan Respublikasının Prezidenti
Bakı şəhəri, 10 noyabr 2008-ci il

"İnşaatçılar günü" peşə bayramı münasibətilə bir qrup şəxsin təltif edilməsi haqqında

AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASI PREZİDENTİNİN SƏRƏNCAMI

Azərbaycan Respublikasında tikinti kompleksinin inkişafındakı xidmətlərinə görə aşağıdakı şəxslər təltif edilsinlər:

"Şöhrət" ordeni ilə

Əliyev Əli Musa oğlu

"Tərəqqi" medalı ilə

Bağirov Əlisəfa Məhəmməd oğlu

Bağirov Rza Məmməd oğlu

Dövlətxanov Dövlətxan Famil oğlu

Əliyev Oqtay Mirzəxan oğlu

Həmidov Bürhan Əhməd oğlu

Hüseynov Teyyub Nuru oğlu

Hüseynova Mina Ələsgər qızı

Hüseynzadə Elmar Əli Muxtar oğlu

İsbatov İlqar Aydın oğlu

Məmmədov Adil Məmməd oğlu

Məmmədov Aqibət İdris oğlu

Məmmədov Ələddin Seyfəddin oğlu

Məmmədov Səyyad Ağahəsən oğlu

Orucov Ayaz İsmayıl oğlu

Rəsulov Arif Yunis oğlu

Rüstəmov Xələddin Əşrəf oğlu

Salmanov Əkrəm Südef oğlu

Vəkilov Ramiz Moşu oğlu

İlham ƏLİYEV,

Azərbaycan Respublikasının Prezidenti

Bakı şəhəri, 9 aprel 2010-cu il

Bakı Metropoliteninin perspektiv inkişafı ilə bağlı əlavə tədbirlər haqqında

AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASI PREZİDENTİNİN SƏRƏNCAMI

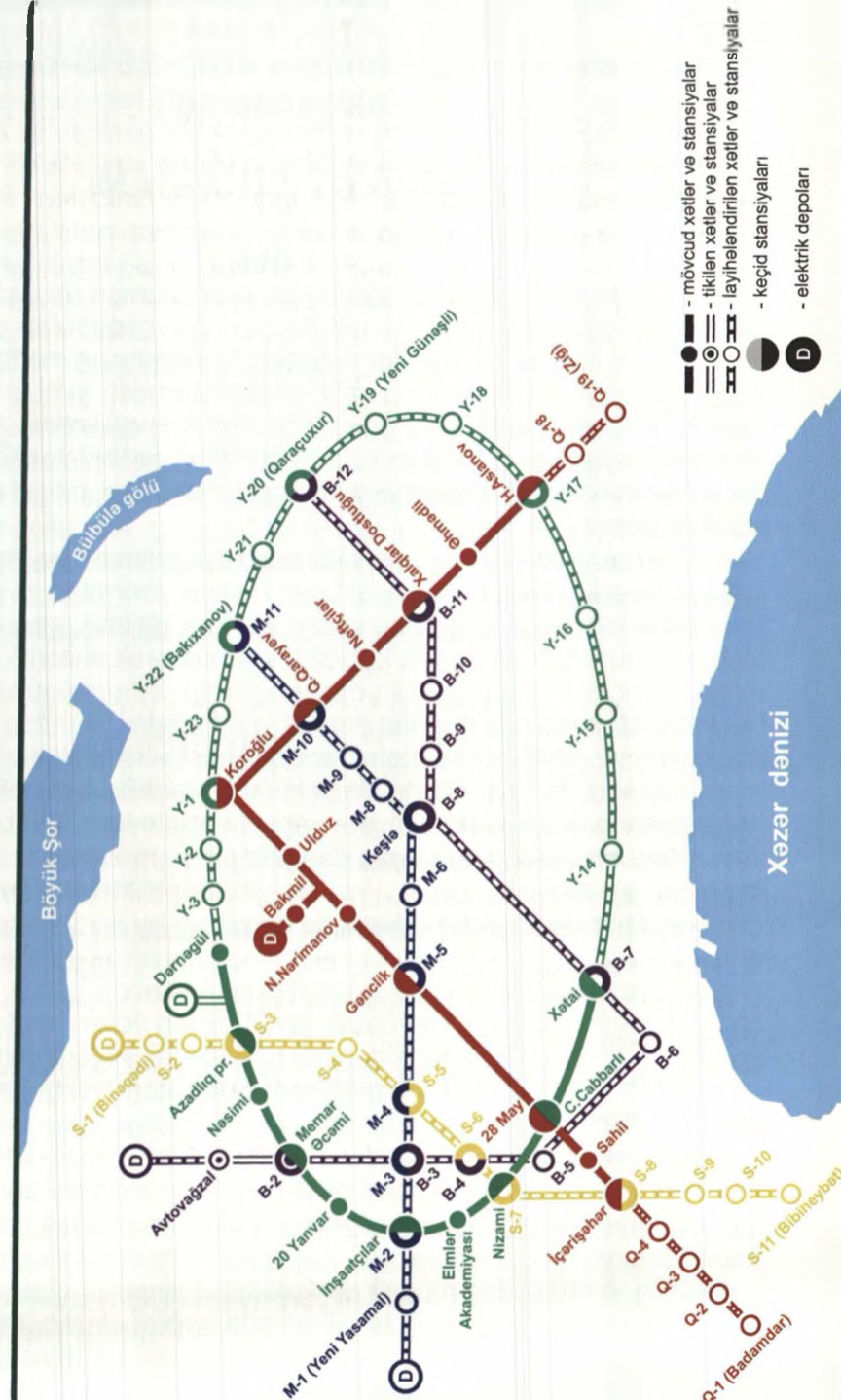
Azərbaycan Respublikası Konstitusiyasının 109-cu maddəsinin 3-cü bəndini rəhbər tutaraq, "Bakı Metropoliteninin perspektiv inkişafı ilə bağlı bəzi tədbirlər haqqında" Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 2008-ci il 10 noyabr tarixli 34 nömrəli Sərəncamına uyğun olaraq Bakı şəhərinin sosial-iqtisadi həyatında müstəsna əhəmiyyətə malik olan Bakı Metropoliteninin daha da inkişaf etdirilməsini, yeni metropoliten xətlərinin və stansiyalarının tikintisini, əhalinin metro nəqliyyatı xidmətlərinə olan tələbatının ödənilməsini, qatarların hərəkətinin və sərnişindəşmənin təhlükəsizliyini, onun maddi-texniki bazasının gücləndirilməsini və infrastrukturunun yenidən qurulmasını, digər sərnişin nəqliyyatı növləri ilə müqayisədə rəqabət qabiliyyətinin yüksəldilməsini təmin etmək məqsədi ilə *qərara alıram*:

1. "Bakı Metropoliteni Xətlərinin Konseptual İnkişaf Sxemi" təsdiq edilsin (əlavə olunur).
2. "Bakı Metropoliteninin 2011-2015-ci illərdə inkişafına dair Dövlət Proqramı" təsdiq edilsin (əlavə olunur).
3. Azərbaycan Respublikasının Nazirlər Kabinetinə tapşırılsın ki:
 - 3.1. Bu Sərəncamın 2-ci hissəsi ilə təsdiq edilmiş Dövlət Proqramına uyğun olaraq tikiləcək yeni metro stansiyaları və elektrik depoları üçün tələb olunan torpaq sahələrinin ayrılması və bu torpaq sahələrində yerləşən obyektlərin köçürülməsi üçün Bakı Şəhər İcra Hakimiyyəti, Azərbaycan Respublikasının Nəqliyyat Nazirliyi, Azərbaycan Respublikasının Maliyyə Nazirliyi, Azərbaycan Respublikasının Əmlak Məsələləri Dövlət Komitəsi, Azərbaycan Respublikasının Dövlət Torpaq və Xəritəçəkmə Komitəsi, Azərbaycan Respublikasının Dövlət Şəhərsalma və Arxitektura Komitəsi, Bakı Metropoliteni və digər əlaqədar təşkilatlarla birlikdə qanunvericiliyin tələblərinə uyğun zəruri tədbirlərin görülməsini təmin etsin;
 - 3.2. Bu Sərəncamdan irəli gələn digər məsələləri həll etsin və onun icrasının gedişi barədə hər ilin yekununa görə Azərbaycan Respublikasının Prezidentinə məlumat versin.

İlham ƏLİYEV

Azərbaycan Respublikasının Prezidenti
Bakı şəhəri, 18 mart 2011-ci il

BAKİ METROPOLİTENİ XƏTLƏRİNİN KONSEPTUAL İNKİŞAF SXEMİ



Əlavə №2
Azərbaycan Respublikası Prezidentinin
2011-ci il "18" mart tarixli 1408 nömrəli
Sərəncamı ilə təsdiq edilmişdir

Bakı Metropoliteninin 2011-2015-ci illərdə
inkışafına dair

DÖVLƏT PROQRAMI

1. Giriş

Son illərdə Bakı şəhəri ərazisinin genişləndirilməsi və əhalisinin artması nəticəsində paytaxt müasir infraqstruktura malik meqapolisə çevrilməkdədir. Əldə edilmiş iqtisadi nailiyyətlər nəticəsində xalqımızın maddi rifahının yaxşılaşması, əhalinin məşğulluq səviyyəsinin artması, yeni iş yerlərinin açılması ilə əlaqədar olaraq Bakı şəhərində əhalinin hərəkətinin intensivləşməsi, həmçinin paytaxtımıza turist axınının güclənməsi şəhər infraqstrukturlarında aparıcı yer tutan nəqliyyat sisteminin təkmilləşdirilməsini və inkışaf etdirilməsini labüd etmişdir.

Avtomobil yollarında tıxacların aradan qaldırılması və nəqliyyatın hərəkətində rahatlığın təmin edilməsi üçün bir sıra yeni küçə və yollar salınmış, Bakı şəhərinin əsas giriş-çixış yolları genişləndirilmiş, yeni yol qovşaqları, avtomobil tunelləri və piyada keçidləri inşa edilərək əhalinin istismarına verilmiş, həmçinin şəhər sərnişin daşınmasında istifadə üçün iritutumlu avtobusların alınmasına müvafiq vəsait ayrılmışdır. Bundan başqa, şəhər nəqliyyatının vahid mərkəzdən idarə edilməsi və təhlükəsizliyin təmin edilməsi məqsədi ilə nəqliyyatda intellektual idarəetmə sisteminin yaradılması istiqamətində də müvafiq layihələr həyata keçirilmişdir. Eyni zamanda, əhalinin rahat, maneəsiz və sürətlə daşınmasında mühüm yer tutan və ekoloji cəhətdən ən təmiz nəqliyyat növü olan metropolitenin təkmilləşdirilməsi və genişləndirilməsi diqqət mərkəzində olmuş və bu istiqamətdə də xeyli işlər görülmüşdür.

Bakı Metropoliteni fəaliyyət göstədiyi 44 il ərzində böyük inkışaf yolu keçərək 22 stansiya və 33 kilometrlik yeraltı polad yolları əhatə edən şəbəkəyə çevrilmiş, orta illik sərnişindəşımına 175 milyon nəfərə çatmışdır.

Son iki ildə "Nəsimi" və "Azadlıq prospekti" stansiyaları və "28 May" stansiyasının ikinci çıxışı inşa edilərək, əhalinin istifadəsinə verilmiş, "İçərişəhər" stansiyası tamamilə yenidən qurulmuşdur.

Tikinti və yenidənqurma işləri ilə yanaşı, Bakı metropoliteninin vaqon parkının yeniləşdirilməsi üçün təzə metro vaqonları alınmış, metronun maddi-texniki bazasının gücləndirilməsi məqsədi ilə müxtəlif maşın, mexanizm və avadanlıq, o cümlədən müasir ekskalatorlar alınaraq quraşdırılmış, habelə dünyanın aparıcı ölkələrinin təcrübələrinə uyğun olaraq, müasir texnologiyalar əsasında Bakı metropoliteni obyektlərində təhlükəsizlik və videomü-

şahidə şəbəkəsinin yaradılmasına başlanılmışdır. Həmçinin, metro tikintisində ən vacib komponent olan tunellərin qısa müddətdə və daha az məsrəflə qazılması üçün müasir tunelqazma kompleksi alınmışdır. Bunun nəticəsində tunellərin daha sürətlə tikilməsinə və material sərfində qənaətə nail olunacaqdır.

"Bakı Metropoliteninin perspektiv inkışafı ilə bağlı bəzi tədbirlər haqqında" Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 2008-ci il 10 noyabr tarixli 34 nömrəli Sərəncamı ilə verilmiş tapşırığa uyğun olaraq, ixtisaslaşmış xarici şirkətlərin iştirakı ilə əhalinin məskunlaşma coğrafiyası, hərəkətin intesivliyini yaradan amillər, həmçinin digər nəqliyyat vasitələri ilə uzlaşma imkanları nəzərə alınmaqla, Bakı şəhərinin yeraltı nəqliyyat şəbəkəsinin uzunmüddətli Konseptual Inkışaf Sxemi hazırlanmışdır.

Konseptual Inkışaf Sxemi Bakı Metropoliteninin mövcud şəbəkəsinin 2030-cu ilədək olan müddətdə mərhələlərlə genişləndirilməsini və nəhəng metro şəbəkəsinin yaradılmasını nəzərdə tutur.

Bu Dövlət Proqramı Konseptual Sxemdə nəzərdə tutulan ardıcılıq və prioritetlərə uyğun olaraq, yaxın beş il ərzində bir yeni xəttin tikintisinə başlanılmasını və mövcud xətlərin tikintisinin davam etdirilməsini, yeni stansiyaların və elektrik depolarının inşasını, təzə vaqonlar alınmasını və ilk növbədə metropolitendə qatarların hərəkət təhlükəsizliyinin və fasiləsiz elektrik enerjisi təchizatının təmin edilməsi üçün ən mütərəqqi texnologiyaların və müasir avadanlığın tətbiqini, habelə müvafiq kadrlar hazırlanmasının əsas istiqamətlərini müəyyən edir.

2. Dövlət Proqramının əsas məqsəd və vəzifələri

Dövlət Proqramının əsas məqsədi Bakı Metropoliteninin mövcud şəbəkəsinin genişləndirilməsini və yeni xətlərin inşasını təmin etməklə digər ictimai nəqliyyat növlərinin yükünün azaldılmasını, metropolitenin vaqon parkının mütəmadi modernləşdirilməsini, qatarların hərəkət təhlükəsizliyinin təmin edilməsini, sərnişinlərə maksimum rahatlıq yaradılmasını, habelə metronun digər ictimai nəqliyyat vasitələri ilə uzlaşmasını və inteqrasiyasını təmin etməklə metropoliten şəbəkəsinin təkmilləşdirilməsindən ibarətdir.

Dövlət Proqramı çərçivəsində 2011-2015-ci illərdə aşağıdakı vəzifələrin və bu Proqramın 5-ci bölməsində göstərilmiş tədbirlərin yerinə yetirilməsi nəzərdə tutulur:

- uzunmüddətli Konseptual Inkışaf Sxeminə uyğun olaraq, yeni III xətt üzrə 5 yeni stansiyanın və 1 elektrik deposunun inşa olunması, mövcud II xətt üzrə 1 elektrik deposunun və 3 yeni stansiyanın tikilməsi;
- bir neçə mövcud çıxışlı stansiyada ikinci çıxışların inşası ilə əlaqədar məsələlərin həlli;
- mövcud I və II xətlərdə müstəqil hərəkətin təşkili, habelə bu xətlərin yeni xətlərlə birləşdirən keçid stansiyalarının inşası;
- "28 May" stansiyasının yenidən qurulmasının başa çatdırılması;
- vaqon parkının yerləşdirilməsi və müasirləşdirilməsi;
- qatarların hərəkətinin təhlükəsizliyinin və sərnişin daşınmasının keyfiy-

yətinin artırılmasının təmin edilməsi;

- yeni tikiləcək xətlərdə platformaların uzunluğunun artırılması hesabına vaqonların sayının 5-dən 7-yə çatdırılması və bununla əlaqədar sərnişin-daşımanın keyfiyyətinin və həcmnin artırılması;
- elmi-texniki nailiyyətlərin və yeni texnologiyaların metro nəqliyyatı infrastrukturunda tətbiq edilməsi;
- elektrik enerjisi ilə fasiləsiz və davamlı təchizat üçün zəruri müasir avadanlığın alınması;
- metropoliten sistemində kadrların hazırlanması, onların sosial müdafiəsi;
- normativ hüquqi bazanın təkmilləşdirilməsi.

3. Maliyyə mənbələri

Bu Proqramın maliyyələşdirilməsinin təmin edilməsi aşağıda göstərilən mənbələr hesabına həyata keçirilir:

- dövlət büdcəsindən ayrılan dövlət əsaslı vəsait qoyuluşu;
- kredit vəsaitləri, texniki yardımlar və qrantlar;
- qanunvericiliyə zidd olmayan digər mənbələr.

4. Gözlənilən nəticələr

Dövlət Proqramının həyata keçirilməsi aşağıdakı nəticələrin əldə olunmasını təmin edəcəkdir:

- uzunmüddətli Konseptual İnkişaf Sxeminə uyğun olaraq, əhalinin sıx məskunlaşdığı əraziləri əhatə etməklə, prioritet hesab edilən yeni stansiyaların 2015-ci ilədək tikilib əhalinin istifadəsinə verilməsi;
- sərnişinlərin daşınmasında və onların şəhərdaxili hərəkətində rahatlığa və çevikliyə nail olunması;
- əhalini metroya cəlb etmək və istiqamətləndirməklə, digər içtimai nəqliyyat növlərinin yükünün azaldılması;
- Bakı şəhərinin nəqliyyat sistemində mövcud gərginliyin və tixacların aradan qaldırılması;
- metropolitenin sərnişin nəqliyyatının digər növləri və infrastrukturunu ilə uzlaşdırılmasının və inteqrasiyasının təmin edilməsi;
- stansiyalarda və tunellərdə ən müasir texnologiyaların tətbiqi vasitəsilə əhalinin metroda gedişində maksimum təhlükəsizliyin və rahatlığın təmin edilməsi;
- yeni tunnelqazma qurğu və mexanizmlərinin alınması nəticəsində metro tikintisinin sürətləndirilməsi və tikintinin maya dəyərinin aşağı salınması;
- metronun fəaliyyətinin elektrik enerjisi ilə fasiləsiz və davamlı təchizatına nail olunması;
- mövcud metropoliten şəbəkəsinin maddi-texniki bazasının gücləndirilməsi və fəaliyyətinin təkmilləşdirilməsi.

5. Bakı Metropoliteninin 2011-2015-ci illərdə inkişafına dair Dövlət Proqramının həyata keçirilməsi üçün TƏDBİRLƏR PLANI

Sıra №-si	Tədbirin adı	İcra müddəti	İcraçı
1.	Metropoliten xətlərinin Konseptual İnkişaf Sxemi üzrə layihə-smeta sənədlərinin hazırlanması, tikinti-quraşdırma işləri və yeni sistemlərin tətbiqi		
1.1.	Konseptual İnkişaf Sxeminə uyğun olaraq, III yeni xəttin işçi layihə-smeta sənədlərinin hazırlanması və həmin xəttin "Elektrik deposu"- "Avtovağzal"- "M.Əcəmi-2"- "B-3" - "B-4" - "B-5" sahəsinin tikintisi	2011-2015	Bakı Metropoliteni, "Azərtunelmetro tikinti" ASC
1.2	Konseptual İnkişaf Sxeminə uyğun olaraq, mövcud II xəttin "Elektrik deposu"nun və "Azadlıq prospekti" "Y-4" sahəsinin tikintisi "H.Aslanov"- "Y-18"- "Yeni Günəşli" sahəsinin işçi layihə-smeta sənədlərinin hazırlanması və tikintisi	2011-2015	Bakı Metropoliteni, "Azərtunelmetro tikinti" ASC
1.3	Konseptual İnkişaf Sxeminə uyğun olaraq, IV yeni xəttin "Elektrik deposu"- "Yeni Yasamal" - "İnşaatçılar-2"- "M-3"- "M-4"- "Gənclik-2" sahəsinin işçi layihə-smeta sənədlərinin hazırlanması	2011-2015	Bakı Metropoliteni
1.4	Konseptual İnkişaf Sxeminə uyğun olaraq, yeni metro stansiyaları və elektrik depoları üçün tələb olunan torpaq sahəsinin ayrılması və bu torpaq sahələrində yerləşən obyektlərin köçürülməsi üçün qanunvericiliyin tələblərinə uyğun zəruri tədbirlərin görülməsi, torpaqların ölçüləri və sərhədləri haqqında məlumatların əlaqədar təşkilatlara təqdim edilməsi	2011-2012	Azərbaycan Respublikasının Nazirlər Kabineti, Azərbaycan Respublikasının Nəqliyyat Nazirliyi, Azərbaycan Respublikasının Maliyyə Nazirliyi, Azərbaycan Respublikasının Əmlak Məsələləri Dövlət Komitəsi, Azərbaycan Respublikasının Dövlət Torpaq və Xəritəçəkmə Komitəsi, Azərbaycan Respublikasının Dövlət Şəhərsalma və Arxitektura Komitəsi, Bakı Şəhər İcra Hakimiyyəti, Bakı Metropoliteni və digər əlaqədar təşkilatlar

2. Mövcud stansiyaların yenidən qurulması			
2.1	"M.Əzizbəyov" stansiyasının yenidən qurulmasının başa çatdırılması	2012	Bakı Metropoliteni
2.2	"Elmlər Akademiyası" stansiyasının II çıxışının tikintisi	2011-2013	Bakı Metropoliteni, "Azertunelmetro tikinti" ASC
2.3	"28 May" stansiyasının layihəsini dəqiqləşdirərək yenidən qurulmasının başa çatdırılması və mövcud I ("H.Aslanov"- "İçərişəhər" xətti) və II ("Xətai"- "VI stansiya" xətti) xətlərin sərbəst hərəkətinin təşkili	2011-2013	Bakı Metropoliteni
2.4	Metropoliten stansiyalarının mərhələlərlə yenidən qurulması və müasir avadanlıqlarla (işarəvermə, rabitə, teleidarətmə, eskalator, ventilyator və s.) təchiz olunması	2011-2015	Bakı Metropoliteni
2.5	Birçığışlı "Nizami", "İçərişəhər", "Sahil" və "Xətai" stansiyalarının II çıxışlarının işçi layihə-smeta sənədlərinin hazırlanması	2011-2013	Bakı Metropoliteni
3. Təhlükəsizlik tədbirləri və maddi-texniki bazanın gücləndirilməsi			
3.1	Metropolitenin stansiya və vaqonlarında videomüşahidə, təhlükəsizlik sistemlərinin quraşdırılması	2011-2014	Bakı Metropoliteni
3.2	Yeni metro vaqonlarının alınması	2011-2015	Bakı Metropoliteni
3.3	Metropoliten obyektlərində, o cümlədən vaqonlarda müasir yanğın işarəvermə sisteminin və avtomatik yanğınsöndürmə sisteminin tətbiqi	2012	Bakı Metropoliteni, Azərbaycan Respublikasının Fövqəladə Hallar Nazirliyi
3.4	Mövcud metropoliten xətlərinin bütün yol mənzillərində qovuşuqsuz rels dövrələrinə keçmək şərti ilə marşrut-rele mərkəzləşdirmə sisteminin əvəzinə yeni tipli mikroprosessor mərkəzləşməsi sisteminin layihələndirilməsi və tətbiqi	2011-2015	Bakı Metropoliteni
3.5	Dispetçer rabitəsinin və qatar radiatorabitəsinin yeni texnologiya əsasında modernləşdirilməsi	2011-2015	Bakı Metropoliteni

4. Enerji təchizatı və elektromexanika təsərrüfatının yaxşılaşdırılması			
4.1	Konseptual İnkişaf Sixemində əsasən yeni tikiləcək metro stansiyalarının və elektrik depolarının elektrik enerjisi ilə təmin etmək üçün yeni güc mənbələrinin yaradılması, yarımstansiyaların tikintisi və elektrik verilişi xətlərinin çəkilməsi, metropolitenin enerji ilə fasiləsiz təmin edilməsi üçün alternativ enerji mənbələrinin yaradılması	2011-2015	Bakı Metropoliteni, "Azərenerji" ASC, "Bakielektrikşəbəkə" ASC, "Bakimetrolayihə" İnstitutu
4.2	Elektrik təchizatı, dartı, paylanma, işıqlandırma və digər kabel şəbəkələrinin yeniləşdirilməsi, 3 (üç) ədəd dartı-azaldıcı yarımstansiyanın layihələndirilməsi və inşası	2011-2015	Bakı Metropoliteni
4.3	Metroda mikroiklim təminatını yaxşılaşdırmaq məqsədi ilə stansiya və tunellərdəki ventilyasiya sisteminin monitorinqi və monitorinq əsasında ventilyasiya sisteminin kompleks modernləşdirilməsi	2011-2015	Bakı Metropoliteni
4.4	Suxaric qurğuları avadanlığının müasir və davamlı aqreqatlarla və elektron işarəvermə və mühafizə sisteminin tətbiqi ilə modernləşdirilməsi	2011-2015	Bakı Metropoliteni
4.5	Motorrels nəqliyyatı parkının yeniləşdirilməsi, avtodrezinlərin, tunnel-yuyan aqreqatın və vaqon-laboratoriyanın alınması	2011-2015	Bakı Metropoliteni

5.	Normativ hüquqi bazanın təkmilləşdirilməsi		
5.1	Metropoliten təsərrüfatı və metro tikintisi üzrə sahə normativ sənədlərinin təkmilləşdirilməsi	2011-2012	Azərbaycan Respublikasının Nazirlər Kabineti, Azərbaycan Respublikasının Dövlət Şəhərsalma və Arxitektura Komitəsi, Bakı Metropoliteni, "Azərtunelmetro tikinti" ASC
5.2	Yeni xətlər üçün zəruri normativ texniki sənədlərin hazırlanması	2011-2012	Azərbaycan Respublikasının Nazirlər Kabineti, Azərbaycan Respublikasının Dövlət Şəhərsalma və Arxitektura Komitəsi
5.3	Mövcud xətlər və onların genişləndirilmiş sahələri üçün zəruri olan normativ texniki sənədlərin hazırlanması	2011-2012	Azərbaycan Respublikasının Nazirlər Kabineti, Azərbaycan Respublikasının Dövlət Şəhərsalma və Arxitektura Komitəsi
5.4	Metropoliten təsərrüfatları üzrə layihə və tikinti işləri və ixtisaslı fəhlə, orta ixtisas və ali təhsilli kadrların hazırlanması	2011-2015	Azərbaycan Respublikasının Təhsil Nazirliyi, Bakı Metropoliteni, "Bakımetrolayihə" İnstitutu, "Azərtunelmetro tikinti" ASC

Magistral boru kəmərlərinin, yüksək gərginlikli elektrik şəbəkələrinin, nəqliyyat infrastrukturu obyektlərinin və suların mühafizə zonalarında, neft və qaz yataqlarının işlənməsi üçün təsərrüfat subyektlərinin istifadəsində olan torpaq sahələrində inşa edilmiş yaşayış evləri və digər tikililərlə bağlı məsələlərin tənzimlənməsi məqsədi ilə komissiya yaradılması haqqında

AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASI PREZİDENTİNİN SƏRƏNCAMI

Azərbaycan Respublikası Konstitusiyasının 109-cu maddəsinin 32-ci bəndini rəhbər tutaraq qərara alıram:

1. Magistral boru kəmərlərinin, yüksək gərginlikli elektrik şəbəkələrinin, nəqliyyat infrastrukturu obyektlərinin və suların mühafizə zonalarında, neft və qaz yataqlarının işlənməsi üçün təsərrüfat subyektlərinin istifadəsində olan torpaq sahələrində inşa edilmiş yaşayış evləri və digər tikililərlə bağlı məsələlərin tənzimlənməsi məqsədi ilə aşağıdakı tərkibdə komissiya yaradılsın:

Komissiyanın sədri

Ramiz Mehdiyev - Azərbaycan Respublikası Prezidentinin Administrasiyasının rəhbəri.

Komissiyanın üzvləri:

Abid Şərifov - Azərbaycan Respublikası Baş nazirinin müavini

Ramil Usubov - Azərbaycan Respublikasının daxili işlər naziri

Ziya Məmmədov - Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat naziri

Fikrət Məmmədov - Azərbaycan Respublikasının ədliyyə naziri

Əli Əsədov - Azərbaycan Respublikası Prezidentinin İqtisadi məsələlər üzrə köməkçisi

Fuad Ələsgərov - Azərbaycan Respublikası Prezidentinin Administrasiyasının Hüquq mühafizə orqanları ilə iş şöbəsinin müdiri

Əli Həsənov - Azərbaycan Respublikası Prezidentinin Administrasiyasının İctimai-siyasi məsələlər şöbəsinin müdiri

Şahin Əliyev - Azərbaycan Respublikası Prezidentinin Administrasiyasının Qanunvericilik və hüquq ekspertizası məsələləri şöbəsinin müdiri

Kərəm Həsənov - Azərbaycan Respublikasının Əmlak Məsələləri Dövlət Komitəsinin sədri

Qərib Məmmədov - Azərbaycan Respublikasının Dövlət Torpaq və Xəritəçəkmə Komitəsinin sədri

Hacıbala Abutalıbov - Bakı Şəhər İcra Hakimiyyətinin başçısı
Rövneq Abdullayev - Azərbaycan Respublikasının Dövlət Neft Şirkətinin prezidenti

Etibar Pirverdiyev - "Azərenerji" Açıq Səhmdar Cəmiyyətinin prezidenti

Qorxmaz Hüseynov - "Azərsu" Açıq Səhmdar Cəmiyyətinin prezidenti.

2. Azərbaycan Respublikası Ali Məhkəməsinin sədrinə və Azərbaycan Respublikasının Baş Prokuroruna tövsiyə olunsun ki, komissiyanın fəaliyyətində iştirak etsinlər.

3. Komissiya bu Sərəncamın 1-ci hissəsində göstərilən torpaq sahələrində inşa edilmiş yaşayış evləri və digər tikililərlə bağlı məsələləri araşdırsın və iqtisadi, sosial və hüquqi aspektlərin qiymətləndirilməsinin nəticələrinə əsaslanan təkliflərini üç ay müddətində Azərbaycan Respublikasının Prezidentinə təqdim etsin.

İlham ƏLİYEV

Azərbaycan Respublikasının Prezidenti

Bakı şəhəri, 27 iyun 2012-ci il.

Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin qərarları

**AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASININ
NAZİRLƏR KABİNETİ
Q Ə R A R**

Bakı şəhəri, 25 aprel 2008-ci il

**Bakı Metropoliteninin "Bakı Soveti" stansiyasının
adının dəyişdirilərək "İçərişəhər" adlandırılması
haqqında**

Bakı Metropoliteninin təklifini nəzərə alaraq Azərbaycan Respublikasının Nazirlər Kabineti *qərara alır*:

1. Bakı Metropoliteninin "Bakı Soveti" stansiyasının adı dəyişdirilərək "İçərişəhər" adlandırılınsın.
2. Bakı Şəhər İcra Hakimiyyəti və Bakı Metropoliteni bu qərardan irəli gələn məsələləri həll etsinlər.
3. Bu qərar imzalandığı gündən qüvvəyə minir.

**Azərbaycan Respublikasının Baş naziri
A. RASİ-ZADƏ**

**AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASININ
NAZİRLƏR KABİNETİ
Q Ə R A R**

Bakı şəhəri, 19 oktyabr 2010-cu il

**"Bakı Metropolitenindən istifadə qaydaları"nın
təsdiq edilməsi barədə**

Bakı Metropolitenindən istifadənin keyfiyyətini artırmaq və sərnişinlərin təhlükəsizliyini təmin etmək məqsədi ilə Azərbaycan Respublikasının Nazirlər Kabineti *qərara alır*:

"Bakı Metropolitenindən istifadə qaydaları" təsdiq edilsin (əlavə olunur). Bu qərar imzalandığı gündən qüvvəyə minir.

**Azərbaycan Respublikasının Baş naziri
A. RASİ-ZADƏ**

1. Ümumi müddəalar

1.1. Bu Qaydalar Bakı Metropolitenində sərnişindəşmanın təhlükəsizliyinin təmin edilməsi, sərnişinlərə xidmət səviyyəsinin artırılması məqsədi ilə hazırlanmışdır və Bakı Metropolitenindən istifadə edən bütün

şəxslərə şamil edilir.

1.2. Bakı Metropoliteninin stansiyaları hər gün saat 6:00-dan 24:00-dək sərnişinlərin girişi üçün açıqdır.

1.3. Sərnişinlər və Bakı Metropoliteninin işçiləri qarşılıqlı nəzakətli olmalı, metropolitenin ərazisindəki qurğu və avadanlıqlarla ehtiyatla davranmalı, təmizliyə, ictimai asayişə və bu Qaydaların tələblərinə riayət etməlidirlər.

2. Sərnişinlərin vəzifələri

2.1. Sərnişinlər metropolitenin buraxılış məntəqəsindən daxil olarkən, gediş haqqı ödəməli və ya ödənişsiz keçid hüququ verən sənədi açıq şəkildə təqdim etməlidirlər.

2.2. Sərnişinlər uzunluq, en və hündürlük, ölçülərinin cəmi 121 sm-dən 200 sm-ə qədər olan hər bir əl yükü üçün, eləcə də uzunluğu 151 sm-dən 220 sm-ə qədər olan uzun ölçülü hər bir əl yükü üçün gediş haqqı ödəməlidirlər.

2.3. Əl yükü elə bükülməli, bağlanmalı və bərkidilməlidir ki, sərnişinlərə xəsarət yetirməsin.

2.4. Daşınmasına icazə verilən əl yükünün sayı ikidən çox olmamalıdır.

2.5. Ödənişsiz keçid hüququnu verən sənəd gediş haqqı ödənilməli olan əl yükünün ödənişsiz aparılmasına hüquq vermir.

2.6. Sərnişin və ya hər hansı əşya platformadan stansiyanın yollarına düşərsə və ya qatarların hərəkətinin təhlükəsizliyinə xələl gətirən hər hansı hadisə baş verərsə, sərnişinlər qatarların qəbulu və ya yola salınması üzrə növbətçiyə, stansiya üzrə növbətçiyə və ya hər hansı metropoliten işçisinə dərhal məlumat verməlidirlər.

2.7. Sərnişinlər stansiyalarda və vaqonlarda sahibsiz əşya və ya şübhəli əşya aşkar edərlərsə, qatarların qəbulu və ya yola salınması üzrə növbətçiyə, stansiya üzrə növbətçiyə, vaqonun salonundakı "sərnişin-maşinist" rabitəsi ilə qatarın maşinistinə, metropoliten işçisinə və ya polisə dərhal məlumat verməlidirlər.

2.8. Sərnişin platformasında olarkən sərnişinlər aşağıdakılara əməl etməlidirlər:

2.8.1. qatarı gözləyərkən platforma boyu bərabər paylaşmalı;

2.8.2. qatar dayandıqda, qatardan düşən sərnişinlərə mane olmaq üçün vaqonun qapılarının qarşısında dayanmamalı;

2.8.3. qatar dayanmamış və vaqonların qapıları açılmamış platformanın kənarındakı hədd xəttini keçməməli;

2.9. Qatarda olarkən sərnişinlər aşağıdakılara əməl etməlidirlər:

2.9.1. əlillərə, qocalara, hamilə qadınlara və uşaqlı sərnişinlərə oturmağa yer verməli;

2.9.2. vaqonun qapılarına söykənməməli;

2.9.3. tutacaqdan tutmalı, qatardan enən sənişinlərə mane olmamalı;

2.9.4. enməli olduqları stansiyaya yaxınlaşdıqda, vaqondan rahat düşmək üçün qabaqcadan hazırlaşmalı.

3. Eskalatorlardan istifadə qaydaları

3.1. Eskalatorlardan istifadə edərkən sənişinlər aşağıdakı qaydalara əməl etməlidirlər:

3.1.1. üzü hərəkət istiqamətində sağ tərəfdə dayanmalı və sürəhidən tutmalı, ötüb keçmək lazım gəldikdə soldan keçməli;

3.1.2. pillələrin məhdudiyət xəttini keçməməli, pillələrdə əyləşməməli;

3.1.3. hərəkətsiz hissələrə toxunmamalı, söykənməməli və ya əl yükünü söykəməməli;

3.1.3. körpələri qucaqda saxlamalı, uşaqların əlindən tutmalı;

3.1.4. minmə və ya enmə zamanı çanta-arabacıqları qaldırmalı;

3.1.6. öz-özünə hərəkətə gəlməməsi və ya aşmaması üçün əl yükünü nəzarətdə saxlamalı;

3.1.7. eskalatorlardan düşərkən ləngiməməli.

4. Sənişinlərin hüquqları

4.1. Sənişinlərin hüquqları aşağıdakılardır:

4.1.1. yeddi yaşınadək uşaqlara görə gediş haqqı ödəməmək;

4.1.2. uşaq arabacıqlarına, aparılmasına icazə verilən ölçülərdə və çexolda olmaq şərti ilə xizəklərə, kirşələrə, uşaq velosipedlərinə, balıqçı tilovlarına, musiqi alətlərinə, kiçik bağ avadanlıqlarına görə gediş haqqı ödəmədən aparmaq;

4.1.3. aparılmasına icazə verilən ölçülərdə və çıxmaları istisna olunan xüsusi konteynerdə və qəfəsdə olmaq şərti ilə kiçik ev heyvanlarını və quşlarını gediş haqqı ödəmədən aparmaq;

4.1.4. vaqonlarda məktəbəqədər yaşlı uşaqla olan sənişinlər, hamilə qadınlar, əlillər və ahılar üçün nəzərdə tutulmuş xüsusi yerləri digər sənişinlərdən boşaltmağı tələb etmək.

5. Bakı Metropolitenində qadağalar

5.1. Bakı Metropolitenində aşağıdakılar qadağandır:

5.1.1. alkoqollu içkilər, narkotik vasitələr və psixotrop, toksik və digər zərərli maddələr qəbul edərək, sərxoş vəziyyətdə stansiyaya daxil olmaq və vaqonda getmək;

5.1.2. stansiyalarda, keçidlərdə və vaqonlarda siqaret çəkmək;

5.1.3. sənişinlərin geyimlərini və ya salonu çirkləndirə biləcək paltarada olmaq və ya çirkliliyi əl yükünü aparmaq;

5.1.4. sənişinlər üçün narahatlıq yarada biləcək xəstə (yoluxucu xəstəliyə yoluxmuş) halda stansiyaya daxil olmaq və vaqonda getmək;

5.1.5. sənişinlər üçün narahatlıq və ya yoluxucu xəstəliyə yoluxma təhlükəsi yarada bilən xəstə heyvan və ya quşla stansiyaya daxil olmaq və ya onları qatarda aparmaq;

5.1.6. ödənişsiz gediş hüququ verən sənədlərin surəti ilə və ya onları əvəz edən sənədlərlə (hətta notarial qaydada təsdiq olunmuş olsa belə) buraxılış məntəqələrindən stansiyaya daxil olmaq;

5.1.7. çıxışlardan, məhdudiyət çəpərləri və girişi qadağan edən nişanlar quraşdırılmış yerlərdən stansiyaya daxil olmaq;

5.1.8. ölçüləri böyük olan, uzunluq, en və hündürlük əndazə ölçülərinin cəmi 200 sm-dən çox olan, eləcə də uzunluğu 220 sm-dən artıq olan uzun ölçülü əl yükünü aparmaq;

5.1.9. bükülməmiş, bağlanmamış və bərkidilməmiş, sənişinlərə xəsarət yetirmək imkanı olan əl yükünü (şüşə, linoleum, ruberoid, metal profil, taxta, tamasa, yığılmayan və çexolu olmayan velosiped və s.) aparmaq;

5.1.10. əl yükünün daşınması üçün təkərli vasitələrdən (çanta-arabacıqlar istisna olunmaqla) istifadə etmək;

5.1.11. özbaşına stansiya yollarına düşmək, vaqonun idarə kabinetinə, xidməti, xidməti-texniki otaqlara, ventilyasiya şaxtası köşklərinə, tunnelərə və Bakı Metropoliteninin çəpərlənmiş digər ərazilərinə daxil olmaq;

5.1.12. binalara, tikililərə və qurğulara, stansiyaların, eskalatorların və vaqonların avadanlıqlarına ziyan vurmaq;

5.1.13. işlək vəziyyətdə olmayan eskalatorlardan icazəsiz istifadə etmək;

5.1.14. eskalatorlarda sürəhiyə dirsəklənmək, sürəhinin üstünə əşya qoymaq, sürəhini çıxarmaq, hər-hansı əşya atmaq, qaçmaq, oturmaq, zərurət olmadan balüstradada yerləşdirilmiş "Stop" açarından istifadə etmək;

5.1.15. tezalısan, toksik və zəhərləyici maddələr, əşyalar və mayelər, məişət qaz balonları aparmaq;

5.1.16. açıq oddan, pirotexniki qurğulardan (fişənglərdən, partlayıcılardan və s.) istifadə etmək;

5.1.17. odlu silah, deşici əşyalar aparmaq;

5.1.18. stansiyaların vestibüllərini, keçidlərini və platformalarını, eskalatorları, yolları və vaqonların salonunu zibilləmək və çirkləndirmək;

5.1.19. yollara hər-hansı əşya atmaq;

5.1.20. Bakı Metropoliteni rəhbərliyinin icazəsi olmadan foto, video və kino çəkilişləri aparmaq;

5.1.21. stansiyaların vestibüllərində, keçidlərində və platformalarında, eskalatorlarda, vaqonlarda hər-hansı yazılar yazmaq;

5.1.22. platformada qaçmaq, məlumat göstəriciləri ilə müəyyən olun-

muş hərəkət istiqamətinə riayət etməmək, mütəşəkkil sərnəşin axınına mane olmaq;

5.1.23. qatar tam dayanana qədər sərnəşin platformasının kənarındakı hüddud xəttini keçmək;

5.1.24. "Ehtiyatlı olun! Qapılar bağlanır" elanından sonra vaqonun salonuna daxil olmaq, eləcə də vaqonun qapılarını tutub saxlamaqla vaqona minmək və ya vaqondan düşmək;

5.1.25. qatarın hərəkəti zamanı vaqonun qapılarını açmaq, stansiyalarda qapıların açılıb-bağlanmasına mane olmaq, qatarın yola düşməsinə ləngitmək;

5.1.26. zərurət olmadıqda "sərnəşin-maşinist" rabitəsindən istifadə etmək;

5.1.27. metropoliten ərazisində diyircəkli konkilərdə, lövhələrdə və digər analogi təkərli və diyircəkli vasitələrdə hərəkət etmək;

5.1.28. uca səsli audiotexnikaya qulaq asmaq, səsücləndiricilərdən istifadə etmək və musiqi alətlərində çalmaq;

5.1.29. müvafiq elandan sonra sərnəşinsiz hərəkət etməli olan qatara minmək və ya qatardan düşmək;

5.1.30. Bakı Metropoliteni rəhbərliyinin icazəsi olmadan metropoliten ərazisində qanunvericiliklə müəyyən edilmiş qaydada kommersiya, reklam və ya digər formada fəaliyyət göstərmək və hər-hansı formada təbliğat aparmaq;

5.1.31. Bakı Metropoliteninin bütün obyektlərinə, o cümlədən ventilyasiya şaxtaları köşklərinə 25 m-dən yaxın məsafədə zibil yandırmaq və tonqal qalamaq;

5.1.32. Bakı Metropoliteni rəhbərliyinin icazəsi olmadan metropolitenin elektrik şəbəkəsinə elektrik işlədiciləri qoşmaq.

**AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASININ
NAZİRLƏR KABİNETİ
Q Ə R A R**

Bakı şəhəri, 28 oktyabr 2010-cu il

**"Bakı metropoliteninin Nizamnaməsinin
təsdiqi haqqında"**

**Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin
1995-ci il 4 sentyabr tarixli 197 nömrəli qərarına
dəyişikliklər və əlavələr edilməsi barədə**

Bakı Metropoliteninin strukturunu təkmilləşdirmək məqsədi ilə Azərbaycan Respublikasının Nazirlər Kabineti *qərara alır*:

1. Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin 1995-ci il 4 sentyabr tarixli 197 nömrəli qərarı ilə təsdiq edilmiş "Bakı metropoliteninin Nizamnaməsi" nə aşağıdakı dəyişikliklər və əlavələr edilsin:

1.1. 1.1-ci bənddə "(mətnə "Metropoliten" adlandırılır)" sözləri "(bundan sonra - Metropoliten)" sözləri ilə əvəz edilsin;

1.2. 1.3-1.11-ci bəndlər aşağıdakı redaksiyada verilsin:

"1.3. Metropoliten Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin tabeliyindədir.

Metropoliten öz fəaliyyətində Azərbaycan Respublikasının Konstitusiyasını, Azərbaycan Respublikasının qanunlarını, Azərbaycan Respublikası Prezidentinin fərman və sərəncamlarını, Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin qərar və sərəncamlarını, Azərbaycan Respublikasının tərəfdar çıxdığı beynəlxalq müqavilələri, bu Nizamnaməni və Metropolitenin normativ sənədlərini rəhbər tutur.

1.4. Metropoliten öz vəzifələrini yerinə yetirərkən və hüquqlarını həyata keçirərkən icra hakimiyyəti orqanları, yerli özünüidarəetmə orqanları və qeyri-hökumət təşkilatları ilə qarşılıqlı əlaqədə fəaliyyət göstərir.

1.5. Metropoliten öz fəaliyyətini qanunvericiliyə uyğun olaraq təsərrüfat hesablı prinsiplər əsasında həyata keçirir. Zərurət olduqda, Metropolitenin fəaliyyəti dövlət büdcəsindən maliyyələşdirilir.

1.6. Metropolitenin tərkibinə əlavədə göstərilmiş hüquqi şəxs olmayan struktur vahidləri daxildir. Struktur vahidləri haqqında əsasnamələr Metropoliten tərəfindən təsdiq edilir.

1.7. Metropoliten müstəqil balansla, banklarda hesablaşma hesabına və digər hesablara malikdir.

1.8. Metropolitenin ayrıca əmlakı vardır, öz öhdəlikləri üçün bu əm-

lakla cavabdehdir, qanunvericiliyə uyğun olaraq əqdlər, sazişlər, müqavilələr bağlamaq, öz adından əmlak və qeyri-əmlak hüquqları əldə etmək və həyata keçirmək, vəzifələr daşımaq, məhkəmədə iddiaçı və ya cavabdeh olmaq hüququna malikdir.

1.9. Metropoliten üzərində Azərbaycan Respublikasının Dövlət gerbi təsvir olunmuş və Metropolitenin adı göstərilmiş möhürə, müvafiq ştamp-lara və blanklara, habelə qanunvericilikdə nəzərdə tutulmuş qaydada bayraq, emblem, loqotip, digər fərqləndirici nişanlara, habelə geyim formasına malikdir.

1.10. Metropolitenin Nizamnamə fondu 2010-cu il 1 yanvar tarixinə 484 143 819,33 (dörd yüz səksən dörd milyon yüz qırx üç min səkkiz yüz on doqquz manat 33 qəpik) təşkil edir.

1.11. Metropolitenin hüquqi ünvanı: Azərbaycan Respublikası, Bakı şəhəri, AZ 1073, Hüseyn Cavid prospekti, 33 A.”;

1.3. 2-ci bənd aşağıdakı redaksiyada verilsin:

”2. Metropolitenin fəaliyyət istiqamətləri və vəzifələri

2.1. Metropolitenin fəaliyyət istiqamətləri aşağıdakılardır:

2.1.1. şəhər əhalisinin daşınmalara olan tələbatının tam və keyfiyyətlə ödənilməsini, sərnişinlərə göstərilən xidmət mədəniyyətinin yüksəldilməsini təmin edir;

2.1.2. qatarların hərəkət təhlükəsizliyini təmin edir;

2.1.3. mütərəqqi texniki vasitələri, hərəkətin idarə olunmasının müasir sistem və üsullarını tətbiq edir;

2.1.4. tikililəri, qurğuları, texniki vasitələri, qatarları saz vəziyyətdə saxlayır;

2.1.5. müvafiq planlarda nəzərdə tutulan səfərbərlik hazırlığını təmin edir.

2.2. Metropoliten bu Nizamnamə ilə müəyyən edilmiş fəaliyyət istiqamətlərinə uyğun olaraq aşağıdakı vəzifələri yerinə yetirir:

2.2.1. Metropolitenin istismarında vahid elmi-texniki siyasəti həyata keçirmək;

2.2.2. Bakı şəhərində metropolitenin inkişafının əsas istiqamətlərini müəyyənləşdirmək, məqsədli elmi-texniki və sosial-iqtisadi proqramları hazırlamaq;

2.2.3. sərnişin daşımalarının artırılması və metropolitenin buraxılış qabiliyyətinin inkişaf etdirilməsi üzrə perspektiv planları işləyib hazırlamaq;

2.2.4. istismar işinə operativ rəhbərliyi, daşıma prosesinin təşkilini, qatarların hərəkət cədvəlini işləyib hazırlamaq və həyata keçirmək, qatarların iş normalarını yerinə yetirmək;

2.2.5. metropolitenin texniki vasitələrinin istismar etibarlılığının yük-

səldilməsi, texnoloji proseslərin təkmilləşdirilməsi, qatarlara, tikililərə, avadanlıqlara və qurğulara xidmət göstərilməsi sahəsində yeni texnikanı və qabaqcıl təcrübəni tətbiq etmək;

2.2.6. yeni xətlərin inşası, mövcud xətlərin və obyektlərin yenidən qurulması üzrə sifarişçi funksiyasını həyata keçirmək, həmçinin ayrı-ayrı obyektləri təsərrüfat üsulu ilə tikmək;

2.2.7. metropolitenin texniki zonasında digər təşkilatların mühəndis kommunikasiyalarının, bina və tikililərin inşası və istismarı üzrə layihə, cizgi və qaydaları razılaşdırmaq;

2.2.8. material-texniki vasitələri saxlamaq, hərəkət təhlükəsizliyini, qatarların və obyektlərin yanğın təhlükəsizliyini təmin etmək;

2.2.9. sərnişin daşınması və onlara xidmət göstərilməsi üzrə müəyyən olunmuş vahid standartları, normaları və tələbləri yerinə yetirmək;

2.2.10. əməyin təşkili, normalaşdırılması və əməkhaqqının ödənilməsi üzrə işə, həmçinin istehsalat mədəniyyətinin, əmək mühafizəsinin və təhlükəsizlik texnikasının yüksəldilməsinə rəhbərlik etmək;

2.2.11. materialların, yanacağı, elektrik enerjisinin və ehtiyat hissələrinin məsrəf normalarını müəyyən olunmuş qaydada işləyib hazırlamaq, həmin normalara riayət edilməsinə nəzarət etmək;

2.2.12. əmək kollektivinin sosial-məişət şəraitinin yaxşılaşdırılmasını və rifahının yüksəldilməsini, işçilərin peşə səviyyəsinin artırılmasını, mənafeələrinin müdafiəsinin təmin olunmasını, intizamının möhkəmləndirilməsini və digər sosial-iqtisadi məsələlərin həllinə yönəldilən kompleks tədbirləri həyata keçirmək;

2.2.13. metropolitendə maliyyə-iqtisadi işin təkmilləşdirilməsi, struktur vahidlərinin maliyyələşdirilməsi, daşınmaların və bununla əlaqədar işlərdən, əhaliyə göstərilən digər xidmətlərdən əldə edilən gəlirlərin tam həcmdə və vaxtılı-vaxtında daxil olmasına nəzarətin təmin edilməsi, müəssisələrə məsrəflərin azaldılması və gəlirin artırılması sahəsində kömək göstərmək;

2.2.14. istehsalat-təsərrüfat və maliyyə fəaliyyətinin bütün istiqamətləri üzrə Metropolitenin struktur vahidlərinə nəzarət etmək və onlara metodiki yardım göstərmək;

2.2.15. müvafiq dövlət və digər orqanlarda, həmçinin beynəlxalq təşkilatlarda struktur vahidlərinin ümumi mənafeələrini təmsil etmək, Metropolitenin iqtisadi və sosial mənafeələrini müdafiə etmək.

2.3. Metropolitenin struktur vahidləri bu Nizamnaməyə riayət etməli, Metropolitenin rəhbərliyinin qərarlarını yerinə yetirməli, onun qarşısında duran vəzifələrin həyata keçirilməsinə yardım etməlidirlər.”;

1.4. 3-cü bəndin adı və 3.1-ci bənd aşağıdakı redaksiyada verilsin:

"3. Metropolitenin və onun struktur vahidlərinin hüquqları

3.1. Metropoliten öz vəzifələrini həyata keçirmək üçün aşağıdakı hüquqlara malikdir.":

1.5. 3.2-ci bənd üzrə:

1.5.1. birinci abzasda "tərkibinə daxil olan xidmətlər" sözləri "struktur vahidləri" sözləri ilə əvəz edilsin;

1.5.2. ikinci abzasda "müəssisələrin" sözü "struktur vahidlərinin" sözləri ilə əvəz edilsin;

1.5.3. aşağıdakı məzmununda beşinci və altıncı abzaslar əlavə edilsin:

"Metropolitenin rəisi tərəfindən təsdiq edilən struktur vahidlərinin əsasnamələrinə əlavə və dəyişikliklər etmək məqsədi ilə Metropolitenin rəisinə müraciət etmək;

güzəştli şərtlərlə yaşa görə əmək pensiyası hüququ əldə edən və Metropolitendə qatarların hərəkəti ilə bilavasitə əlaqədar, həmçinin hərəkətin təhlükəsizliyi ilə əlaqəli olan işlərdə çalışan işçiləri digər vəzifələrə təyin etmək.";

1.6. 4.2-ci bəndin üçüncü abzasında və 4.3-cü bənddə "Metropoliten müəssisələrinin" sözləri "Metropolitenin" sözləri ilə əvəz edilsin;

1.7. 4.4-cü bənd, 5.3-cü bəndin dördüncü abzası və 5.5-5.8-ci bəndlər çıxarılsın;

1.8. 5.3-cü bənd üzrə:

1.8.1. üçüncü abzas aşağıdakı redaksiyada verilsin:

"Metropolitenin fəaliyyətini istiqamətləndirir, Metropolitenin baş mühəndisinin, rəis müavinlərinin, baş mütəxəssislərinin, idarə aparatının rəhbər işçilərinin və struktur vahidləri rəhbərlərinin məsuliyyət dərəcəsini müəyyən edir";

1.8.2. beşinci abzasda "xidmətlərdə" sözü "struktur vahidlərinə" sözləri ilə əvəz edilsin;

1.8.3. altıncı abzas aşağıdakı redaksiyada verilsin:

"Metropolitenin tərkibinə daxil olan struktur vahidlərinin əsasnamələrini, Metropolitenin fəaliyyətini tənzimləyən təlimat və sənədləri təsdiq edir";

1.9. 5.4-cü bənd aşağıdakı redaksiyada verilsin:

"5.4. Metropolitenin rəis müavinləri, baş mühəndisi, baş mütəxəssisləri, idarə aparatının rəhbər işçiləri və struktur vahidlərinin rəhbərləri Metropolitenin rəisi tərəfindən təyin edilir.".

2. Bu qərar imzalandığı gündən qüvvəyə minir.

Azərbaycan Respublikasının Baş naziri
A.RASI-ZADƏ

**"Bakı Metropoliteninin Nizamnaməsi" nə əlavə
Bakı Metropoliteninin strukturu****I. Bakı Metropoliteninin İdarəsi:****1. Rəhbərlik:**

rəis
baş mühəndis
rəis müavinləri
baş mütəxəssislər

2. İdarənin aparatı**II. Hüquqi şəxs olmayan struktur vahidləri:****1. İstismar üzrə:**

hərəkət xidməti
yol xidməti
tunel qurğuları xidməti
elektrik təchizatı xidməti
işarəvermə və rabitə xidməti
elektromexanika xidməti
material-texniki təchizat xidməti
əsaslı təmir xidməti
"Nərimanov" elektrik deposu
birləşmiş emalatxanalar
ictimai iaşə kombinatı
avtomotonəqliyyat xidməti

2. Əsaslı tikinti üzrə sifarişçi - Tikilən Bakı Metropoliteninin müdiriyyəti

AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASININ
NAZİRLƏR KABİNETİ
Q Ə R A R

Bakı şəhəri, 20 may 2011-ci il

**Bakı Metropoliteninin yeni tikiləcək stansiyalarının
adlandırılması barədə**

Azərbaycan Respublikası Konstitusiyasının 119-cu maddəsinin səkkizinci abzasına uyğun olaraq Azərbaycan Respublikasının Nazirlər Kabineti *qərara alır*:

1. Bakı şəhəri, Binəqədi rayonu, Moskva prospektində yerləşən Bakı Metropoliteninin yeni tikiləcək stansiyası "Avtovağzal" adlandırılınsın.

2. Bakı şəhəri, Binəqədi rayonu, 7-ci mikrorayon, S.S.Axundov küçəsində yerləşən Bakı Metropoliteninin yeni tikiləcək stansiyası "Dərnəgül" adlandırılınsın.

3. Bakı Şəhər İcra Hakimiyyəti və Bakı Metropoliteni bu qərardan irəli gələn məsələləri həll etsinlər.

4. Bu qərar imzalandığı gündən qüvvəyə minir.

Azərbaycan Respublikasının Baş naziri
A. RASI-ZADƏ

AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASININ
NAZİRLƏR KABİNETİ
Q Ə R A R

Bakı şəhəri, 2 mart 2012-ci il

**Bakı metropoliteninin "Məşədi Əzizbəyov"
stansiyasının adının dəyişdirilərək
"Koroğlu" adlandırılması haqqında**

Azərbaycan Respublikası Konstitusiyasının 119-cu maddəsinin səkkizinci abzasına uyğun olaraq Azərbaycan Respublikasının Nazirlər Kabineti *qərara alır*:

1. Bakı metropoliteninin "Məşədi Əzizbəyov" stansiyasının adı dəyişdirilərək "Koroğlu" adlandırılınsın.

2. Bakı Şəhər İcra Hakimiyyəti və Bakı metropoliteni bu qərardan irəli gələn məsələləri həll etsinlər.

3. Bu qərar imzalandığı gündən qüvvəyə minir.

Azərbaycan Respublikasının Baş naziri
A. RASI-ZADƏ

**Tarif şurasının
qərarları**

**Azərbaycan Respublikasının
Tarif (qiymət) Şurası
Bakı Metropoliteni tərəfindən göstərilən
sərnişindaşıma xidməti tarifinin tənzimlənməsi barədə
Q Ə R A R**

Azərbaycan Respublikası Prezidentinin "Azərbaycan Respublikasının Tarif (qiymət) Şurası haqqında Əsasnamənin təsdiq edilməsi barədə" 2005-ci il 26 dekabr tarixli 341 nömrəli Fərmanına, Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin 2005-ci il 30 dekabr tarixli 247 nömrəli qərarı ilə təsdiq edilmiş "Dövlət tənzimlənməsi tətbiq olunan tariflərin (qiymətlərin) formalaşması və tətbiqi üzərində dövlət nəzarətinin təmin edilməsi Qaydaları"na, Bakı Metropoliteninin müraciətinə və Azərbaycan Respublikası Tarif (qiymət) Şurasının 2009-cu il 30 sentyabr tarixli iclasının protokoluna əsasən **QƏRARA ALIR**:

1. Bakı Metropoliteni üzrə sərnişindaşıma xidmətinin aşağıda göstərilən tarifi təsdiq edilsin:

Sıra

Nö-si	Göstərilən xidmətin adı	Ölçü vahidi	Tarif qəpiklə
1.	Sərnişindaşıma xidməti	bir nəfər üçün bir gediş	05,0 15,0

2. Bu qərar 2009-cu il 01 oktyabr tarixindən qüvvəyə minir və bu xidmətə dair əvvəllər qəbul edilmiş tarif qüvvədən düşmüş hesab edilir.

Şahin Mustafayev
Azərbaycan Respublikası
Tarif (qiymət) Şurasının sədri
Bakı şəhəri, 30 sentyabr 2009-cu il

**Azərbaycan Respublikasının
Tarif (qiymət) Şurası
Q Ə R A R**

**"Bakı Metropoliteni tərəfindən göstərilən sərnişindaşıma
xidməti tarifinin tənzimlənməsi barədə" Azərbaycan
Respublikası Tarif (qiymət) Şurasının
30 sentyabr 2009-cu il tarixli 5 nömrəli Qərarına dəyişiklik edilməsi barədə**

Azərbaycan Respublikası Prezidentinin "Azərbaycan Respublikasının Tarif (qiymət) Şurası haqqında Əsasnamənin təsdiq edilməsi barədə" 26 dekabr 2005-ci il tarixli 341 nömrəli Fərmanına, Azərbaycan

Respublikası Nazirlər Kabinetinin 30 dekabr 2005-ci il tarixli 247 nömrəli Qərarı ilə təsdiq edilmiş "Dövlət tənzimlənməsi tətbiq olunan tariflərin (qiymətlərin) formalaşması və tətbiqi üzərində dövlət nəzarətinin təmin edilməsi Qaydaları"na, Bakı Metropoliteninin müraciətinə və Tarif (qiymət) Şurasının 24 noyabr 2011-ci il tarixli iclasının protokoluna əsasən **QƏRARA ALIR**:

1. "Bakı Metropoliteni tərəfindən göstərilən sərnişindaşıma xidməti tarifinin tənzimlənməsi barədə" Azərbaycan Respublikası Tarif (qiymət) Şurasının 30 sentyabr 2009-cu il tarixli 5 nömrəli Qərarının 1-ci bəndinin cədvəl hissəsinin "Tarif, qəpiklə" sütununda "15,0" rəqəmi "20,0" rəqəmi ilə əvəz edilsin.

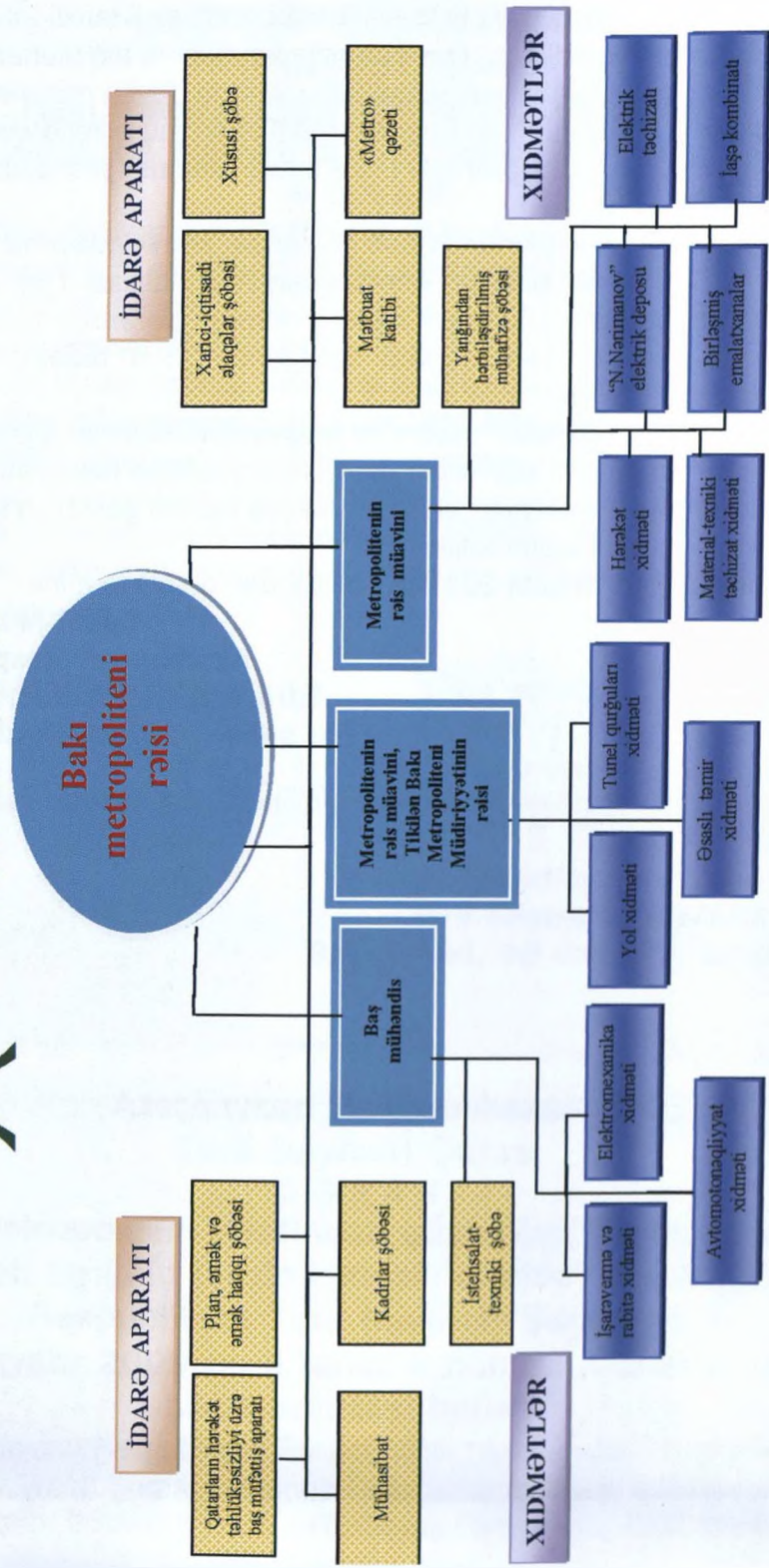
2. Bu qərarın subyektin təsərrüfat fəaliyyətinə təsirinin qiymətləndirilməsi, sərnişindaşıma xidmətləri sahəsində səmərəli fəaliyyətin təşkili məqsədilə Şuranın müəyyən etdiyi iclaslarda xidmət göstərən subyekt tərəfindən hesabat təqdim edilsin.

3. Bu qərar 01 dekabr 2011-ci il tarixindən qüvvəyə minir.

Şahin Mustafayev
Azərbaycan Respublikası
Tarif (qiymət) Şurasının sədri
Bakı şəhəri, 24 noyabr 2011-ci il



**BAKI METROPOLITENİ
STRUKTUR SXEM**



Bakı metropoliteninin idarə aparatı və struktur vahidlərin rəhbərləri



BAKİ METROPOLİTENİNİN İDARƏ APARATI



Bakı Metropoliteninin rəisi
Tağı Əhmədov



Rəis müavini
Vladimir Qaziyev



Rəis müavini
Arif Rəsulov



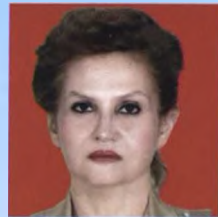
Baş mühəndis
Elbrus Muradov



*Hərəkət təhlükəsizliyi
üzrə baş müfəttiş*
Ağaismayıl Orucov



Baş iqtisadçı
Lidiya Muzıçenko



Baş mühasib
Larisa Xalafli



Kadrlar şöbəsinin rəisi
Yavər Xəlilova



*İstehsalat-texniki
şöbənin rəisi*
Fuad Tağızadə



MİHİB sədri
**Etibar
Mirzəyev**

STRUKTUR VAHİDLƏRİN RƏHBƏRLƏRİ



*Tikilən Bakı
Metropoliteni
Müdiriyyətinin rəisi*
Arif Rəsulov



*Hərəkət
xidmətinin rəisi*
**Hidayət
Məmmədov**



*Yol xidmətinin
rəisi*
Akif Zeynalov



*Tunel qurğuları
xidmətinin rəisi*
Rizvan Bayramov



*Elektromexanika
xidmətinin rəisi*
Arif Qibləliyev



*Elektrik təchizatı
xidmətinin rəisi*
Tələt Əlizadə



*İşarəvermə və rabitə
xidmətinin rəisi*
Sərdar Məmmədov



*Əsaslı təmir
xidmətinin rəisi*
Möhsün Rəcəbov



*Avtomatonəqliyyat
xidmətinin rəisi*
Rasim Əmrahov



*«Nərimanov»
elektrik
deposunun rəisi*
Vaqif Hüseynov



*Material-texniki
təchizatı
xidmətinin rəisi*
Nəcəf Kazımov



*Birləşmiş
emalatxanaların
rəisi*
Məmməd Qasımov



Bakı

metropoliteni

**Kitab Bakı metropoliteninin
45 illiyinə həsr olunub**

İdeya müəllifi:

Tağı Əhmədov

Redaksiya heyəti:

Tağı Əhmədov

Əli Fərəcov

Bəxtiyar Məmmədov

Yusif Yusifzadə

Operator:

Anar Mustafayev

**Fotolar «Metro» qəzetinin, AzərTAC
informasiya agentliyinin arxivindən
götürülüb.**

***Kitab «Metro» qəzetinin redaksiyasında
yığılıb və səhifələnib.***

Format: 70x100

Sayı: 500 ədəd

Kitab "Şərq-Qərb" mətbəəsində çap olunmuşdur.

Bakı, Aşıq Ələsgər küçəsi, 17.

Tel.: (+99412) 374 75 62, 374 83 43, 374 73 84

Faks: (+99412) 370 18 49

www.eastwest.az