

Yeni və bahalı avtobuslar büdcəyə neçəyə başa gəlib?

Fərəh Sabirqızı

...Bakı sakini Əzizə xanım müəllimədir. Bakıdan 15 km aralıda yerləşən Xırdalanda orta məktəbdə işləyir. Amma neçə aydır ki, şagirdləri qarşısında utanmalı olur. Çünki hər gün dərsə gecikir. Problemi isə nəqliyyatla bağlıdır. Deyir ki, kiçik marşrutlar ləğv olunandan sonra bir neçə avtobus dəyişməli olur, ona görə də işə vaxtında gedib çıxma bilmir:

“Qabaqları burdan 3-4 dənə avtobus gedirdi Əcəmiyə, mikrorayon kruquna. İnanırsınız, indi mən saatlarla dayanıram, 306 yox, 142 yox, 56 yox. Bir dənə 25 gəlir saatdan bir. Yaşlı adamam, ehtiyacım olmasaydı heç işləməzdim. İndi isə hər gün məktəbə də gecikirəm. 8-də dərsim başlayır, 9-un yarısı ancaq gedib çıxma bilirəm. Tək mən yox, 5-6 nəfər dayanıb gözləyirik. Kimə də müraciət edirik, heç kim bizə heç nə demir”.

İndi Bakının ətraf rayonlarında işləyənlərin çoxusu belə problemlərlə üzləşir. Bu cür marşrut qıtlığı Nəqliyyat Nazirliyinin bu sahədə tətbiq etdiyi dəyişikliklərdən sonra ortaya çıxıb. Yəni, 2008-ci ilin oktyabr ayından. Həmin vaxt nazirliyin əmri ilə Bakıdakı əksər marşrut xətlərindən ortatutumlu nəqliyyatlar yığışdırıldı, əvəzində paytaxta gətirilən yeni iritutumlu avtobuslar istismara verildi.

Amma onların gətirilməsi ilə bağlı bir çox məsələ ictimaiyyət üçün qaranlıq qaldı. Məsələn, avtobuslar neçəyə alındı, dövlət büdcəsindən bu işə milyonlarla dollar xərclənməzdən əvvəl avtobus istehsal edən zavodlar arasında tender aparıldımı, ümumiyyətlə niyə dövlət bu işə baş qoşdu? Axı 10 ilə yaxındır ki, nəqliyyatda sərnişindəşımaya sektoru tam özəlləşdirilib.

Azərbaycan rəsmiləri Bakının küçələrində getdikcə çoxalan iritutumlu avtobusların çox keyfiyyətli, təbii ki çox da baha olduğunu deyirlər. Məmurların sözlərindən belə çıxır ki, Azərbaycan hökuməti özü bilərəkdən bahalı avtobus alır ki, əhaliyə keyfiyyətli xidmət göstərsin. Nəqliyyat naziri Ziya Məmmədov “Azadlıq” radiosuna açıqlamasında bildirib ki, gərək sərnişindəşımada çoxdan bu tələblər qoyulaydı:

“Bütövlükdə o xətlərdə elə avtobuslar var ki, adam onlara baxanda daxili narahat olur. Sərnişindəşımaya yararsızdır. Nə texniki vəziyyəti, nə estetik vəziyyəti, nə də daxili servis xidmətləri uyğun gəlmir. Biz hökumət olaraq hər şeyi nəzərə alırıq.”

Ziya Məmmədovun sözlərinə görə, belə bahalı avtobusların alınmasına qərar elə-
elə verilməyib. Bu zaman özəl sektorun imkanları da nəzərə alınıb:

“Bu bir prosesdir. Biz onu təkamül yolu ilə edirik. Bizdə özəl sektorun imkanlarını da nəzərə alırıq. Eyni zamanda, onlara müraciətlər də edirik ki, tövsiyələr edirik ki, öz imkanları sayəsində bunları dəyişməyə başlasınlar”.

Hələlik özəl sektoru və nəqliyyat sahəsindəki sahibkarları bir kənara qoyaq və dövlət xətti ilə alınan avtobuslardan danışaq. Araşdırma zamanı belə məlum oldu ki, son bir neçə ildə Azərbaycana dövlət tərəfindən gətirilən avtobusların dəqiq sayını öyrənmək müşkül bir iş imiş. Nəqliyyat Nazirinin müavini Musa Pənahovun dediyinə görə, bu cür statistika aparmaq çətin məsələdir. Ona görə də Musa Pənahov 2008-ci ildə Azərbaycana gətirilən iritutumlu avtobusların sayı ilə bağlı da dəqiq fiksə olunmuş rəqəm söyləmədi:

“Dövlətin bu istiqamətdə ayırdığı vəsait konkret aydındır. Ötən il 30 milyon ayrılmışdı. Amma avtobusları əsasən özəl qurumlar gətirdiklərinə görə, onların özləri də külli miqdarda pul ayırıblar. Hökumət istiqamətində təxminən 280 avtobus gətirilib”.

Nəqliyyat nazirinin müavini bizə müsahibəsində **30 milyon manat** rəqəmini səsləndirdi. Lakin elə həmin 2008-ci il üçün Azərbaycan hökumətinin hazırladığı hesabatında bundan fərqli bir rəqəm göstərilib. Bir müddət əvvəl Nazirlər Kabineti Milli Məclis qarşısında öz fəaliyyətinə dair hesabatla çıxış etdi. Bu zaman deputatlara təqdim olunan hesabatda nəqliyyat sektoruna aid rəqəmlər də yer alıb. Bu sənədin 139-cu səhifəsində Nəqliyyat bölməsində sərnişindəşmaya aid hissə də var. Həmin hissədə qeyd olunur:

“2008-ci il ərzində Bakı şəhərində nəqliyyatın təkmilləşdirilməsi məqsədi ilə büdcə vəsaiti və özəl vəsait hesabına Almaniya, Koreya, Çin və Belarusan 948 ədəd avtobus alınıb. Bunlardan 135 ədədi iritutumlu avtobuslar dövlət büdcəsindən ayrılmış 25 milyon manat vəsait hesabına ayrılmışdır”.

Göründüyü kimi, **fərq 5 milyon** manat təşkil edir. Özü də hesabatda 135 ədəd avtobus alındığı göstərilir, nəqliyyat nazirinin müavini Musa Pənahov isə bu rəqəmin 280 civarında olduğunu deyir.

Lakin 1 il ərzində dövlət büdcəsindən avtobuslara sərf olunan vəsaitdəki uyğunsuzluq tək bununla bitmir. 2008-ci il üçün dövlət büdcəsinin xərc hissəsində Azərbaycanın Nəqliyyat Nazirliyinə avtobusların və nəqliyyat üçün ehtiyat hissələrinin alınmasına 27 milyon manat vəsait ayrıldığı göstərilir. Bu da növbəti ziddiyyət. Bu dəfə də 3 milyon manatlıq.

Bu rəqəmlər 1 il ərzində avtobusların alınmasına sərf olunan dövlət vəsaitinə aid idi. İndi isə ayrı-ayrı markalı avtobusların hansı qiymətə alınmasından danışmaq vaxtıdır. Nəqliyyat nazirinin müavini də qeyd etdi ki, Azərbaycan hökuməti əsasən bahalı avtobusları alıb:

“MAN da var MAZ da var, bir də Koreyanın DAEWOO. Alman avtobusları əsasən şəhər istiqamətində işləyir. Özəl şirkətlərin onların gətirməyə imkanları yoxdur. Bugünkü sərnişin qiyməti ilə onlara sərf eləmir”.

Beləliklə, dövlət vəsaiti hesabına Almaniyanın MAN, Koreyanın DAEWOO və Belarusun MAZ avtobusları alınıb. Nəqliyyat Nazirliyinin mətbuat xidmətinin rəhbəri Namiq Həsənov deyir ki, bunlar arasında ən bahalısı MAN-lardır.

“Sonuncu dəfə gətirilən DAEWOO markalı iritutumlu avtobusların biri 156 min dollaradır. «MAN» markalı avtobusların qiyməti isə 200-250 min dollara yaxındır».

İndi məsələnin ən maraqlı yerinə gəlib çıxdıq. Çünki araşdırma apardığımız bir aydan artıq bir müddətdə nəqliyyat nazirliyinə etdiyimiz müraciət və sorğular cavabsız qaldı. Avtobusların alınması, gətirilməsi, bu işə sərf olunan vəsait və s. bir çox sualların heç birisinə rəsmən, yazılı cavab ala bilmədik. Ona görə də avtobus şirkətlərinin nümayəndəliklərinə müraciət etməli olduq.

“MAN” şirkətinin Bakıda Satış və Servis Mərkəzi Salyan şosesində yerləşir. “MAN Nutzfahrzeuge” şirkətinin Azərbaycanda rəsmi idxalçısı “Improtex Trucks & Buses” şirkətidir. Elə araşdırma boyunca iki dəfə onların ofisində olduq. Rəsmi şəkildə suallarımızı da göndərdik. Lakin şirkətin ictimaiyyətlə əlaqələndiricisi Nigar Əzməmmədova biləndə ki, müsahibə üçün şirkətdən pul tələb etmirik, onda onların suallarımıza olan maraq da öldü. Bundan sonra nəinki məkublara, həm zənglərimizə də cavab verilmədi.

Onda məcburən MAN-nın Rusiyadakı nümayəndəliyinə müraciət edib orda MDB üzrə satışla məşğul olan şöbəyə suallarımızı yönəlttik. Bakıdakı nümayəndəlikdən fərqli olaraq Moskvadan “problem yoxdur” cavabını aldığımız. Avtobusların MDB-də satış departamentinin müdiri **Aleksey Vinqradov** Azərbaycana göndərilən avtobusların qiyməti ilə bağlı bizə göndərdiyi məktubda belə cavab verir:

“Avropa ölkələri ilə MDB ölkələri üçün avtobusların qiymətində prinsiplə fərq yoxdur. Konkret qiymətlərə gəlincə, bu, komplektin və məbləğin ödənilməsindən asılı olaraq bir qədər dəyişə bilər. Razılaşmaya görə, alıcının razılığı olmadan biz müqavilədəki qiyməti açıqlaya bilmərik. Amma siz maraqlandığınız modellərin qiyməti 120-140 min avro arasındadır”.

Azərbaycanda isə biz yalnız 240-250 min dollar rəqəmini eşitmişik. Avtobusların alındığı dövr üçün valyuta məzənnəsi ilə hesablasaq, 120-140 min avro təxminən 190-210 min dollar edir. Mətbuatda belə fikirlər səsləndirilirdi ki, bu avtobusların gətirilməsi üçün gömrük və rüsum xərcləri də yüksəkdir. Biz bunu da aydınlaşdırmaq qərarına gəldik.

Avtobusların Azərbaycana neçəyə gətirildiyini öyrənmək üçün gömrük göstəricilərinə də axtarış apardıq. Bunun üçün Dövlət Statistika Komitəsinin çap etdiyi “Malların idxal və ixracına dair göstəricilər” kitabına müraciət etdik. Bu kitabdakı məlumatları da asanlıqla əldə etmədik. Həmin sənəd yalnız nazirliklər və dövlət orqanları üçün məhdud sayda çap edilir. Burada həm ölkələr, həm əməliyyat növlər, mal qrupları və mallar üzrə bütün göstəricilər yer alıb. Məhz bu kitabda qeyd olunub ki, Azərbaycana ümumilikdə 1068 avtobus gətirilib və onlara 51 milyon 642 min 300 dollar, təqribən 52 milyon dollar xərc çəkilib.

(promo)

Ən maraqlısı Almaniya gətirilən avtobuslara dair bölmədir. Avtobusların sayında problem yoxdur. Burada deyilənlər hökumətin verdiyi rəqəmlərlə üst-üstə düşür - 23 avtobus. Əsas ziddiyyət qiymətdədir. Belə ki, kitabda yazıldığına görə, 2008-ci ildə Almaniya gətirilən avtobuslara cəmi 798.300 dollar xərc çəkilib. Yəni bu hesabla, avtobusların birinin qiyməti 35 min dollara düşür. Almaniya istehsalı olan avtobusların qiymətində birdən-birə bu qədər fərqin olması anlaşılmazdır. Axı dövlət rəsmisi özü də qeyd edirdi ki, alman maşınlar ən bahalılardır. Təəssüf ki, nə Nəqliyyat Nazirliyi, nə də MAN şirkətinin rəsmi idxalçısından bu məsələ ilə bağlı izahat mümkün olmadı. Yalnız nəqliyyat naziri Ziya Məmmədov şişirdilmiş qiymət göstərilməsinə narazılığını bildirdi:

“Bilirsiniz, dünya bazarında qiymətlər məlumdur. Kimisə aldatmaq, ucuz malı baha qiymətə satmaq qeyri-mümkündür. İnsanlar bazarı çox gözəl bilirlər, çox gözəl həll edirlər. Kimə necə sərf edirsə, danışıqlar yoluyla həll olunur”.

Tutaq ki, MAN-ların həqiqətən də Bakıya çox baha – 250 min dollara gəlib çıxır. Onda tamamilə başqa bir sual ortaya çıxır: Bakıya məhz belə bahalı avtobusların alınmasına doğrudanmı əşhədü-əhtiyac var idi?

Bu avtobuslarda işləyən sürücülər belə hesab etmir. Bizimlə söhbət edən Alməmməd dayı 6 aydır ki, MAN avtobusları sürür. 29 ildir sürücü işləyən həmsöhbətimin avtobusların keyfiyyətindən narazılığı yoxdur. Deyir ki, bu avtobusların həm sürücü üçün, həm də sərnəşinlər üçün üstünlüyü çoxdur. Ancaq...

“Bahadır. Bunların ön şüşəsi 4 min neçəsə yüz manatadır. Çünki çox keyfiyyətlidir. Hələ ki, remont olunmayıb. Şüşəsi qırılanları var. Əgər sürücünün ucbatından baş veribsə, özün eləmisənsə, özün də düzəltməlisən”

Həm də belə məlum olur ki, bu avtobusların bəh-bəhlə təriflənən bəzi üstünlükləri heç Bakı sakinlərinə o qədər də lazım deyilmiş. Məsələn, avtobus gətirənlər həmişə xüsusi vurğulayırlar ki, sərnəşinlər dayanacaq vaxtı avtobusun o başından bu başına qışqırmalı deyil, sadəcə salonun hər tərəfindəki xırda stop düymələrindən istifadə

edə bilirlər. Amma Alməmməd dayı deyir ki, bu düymələri naqildən açmalı olublar.

“Onunla o qədər oynadılar ki, işləmək mümkün olmadı, açıdıq”.

(promo)

Söhbət etdiyimiz digər sürücü - **Hafiz Əliyev** 10 ildir Bakı küçələrində müxtəlif markalı avtobuslar sürür. İndi isə 96 sayılı marşrutda yeni DAEWOO markalı avtobus sürür. Maşının keyfiyyətindən razıdır. Amma onu da narahat edən məsələ başqadır:

- **Dar küçələrdə sürmək mümkün deyil, BDU-nun qarşısında, Mətbuat prospektindən keçmək mümkün deyil.**
- **Bunun günahı kimdədir və ya nədədir?**
- **Bərk gedənlər, pullu uşaqlardır, maşını qoyurlar yolun ortasında. Bu da böyük maşındır, böyrü dəyənlər kimi 500-1000 manatdan danışırlar. Bahadır, sovet maşını deyil. Bu xarici maşındır.**
- **O pulu özünüzdə ödəməli olursuz ki?**
- **Əlbəttə. Qaraj ona yaxın durmaz. Sürücü mənəm, maşın mənə doveriyadır. Bir qəza olsa, ona mən cavabdehəm.**
- **Olubmu ki başqalarının üzündən sizə problem yaransın?**
- **Demək olar hər gün.**

Nəqliyyatçıların problemlərinin həllinə yardım İctimai Birliyinin rəhbəri Məzahir Rüstəmov da sürücünün qənaəti ilə razılaşıb. Deyir ki, bu problemi kompleks şəkildə həll etmək lazım idi:

“Nəqliyyat Nazirliyi tıxaclar məsələsini əsas gətirib bu addımı atır. Ancaq böyük avtobusların özlərinin şəhərin mərkəzində idarə edilməsi də problemdir. Çünki, şəhərin küçələri bu cür maşınların rahat hərəkəti üçün yararlı deyil».

Onun sözlərinə görə, Bakı şəhərinin nəqliyyat sisteminin təkmilləşdirilməsi ilə bağlı dövlət başçısının sərəncamı var. Həmin sərəncamdan irəli gələn tədbirlər planında 32 bənddən ibarət tapşırıqlar var. Həmin tapşırıqlar kompleks şəkildə həyata keçirilməlidir. Yəni tək-cə marşrutlara yeni və böyük tutumlu avtobuslar buraxmaqla kifayətlənmək yox, həm də küçələri onların rahat hərəkət etməsi vəziyyətinə gətirmək lazımdır:

“Yollar düzəldilməli, küçələrə girən tikintilər, digər maneələr götürülməlidir. Əgər bu və digər addımlar atılmasa sərnişinlər getdikləri yerə vaxtında çata bilməyəcəklər”.

(PROMO)

DAEWOO-lara gəlincə, bu avtobusların haradan, necə və neçəyə gətirilməsi ilə maraqlandıq. Lakin MAN-la olduğu kimi, bu məsələdə də yerli şirkətlərdən cavab almaq mümkün olmadı. Çünki Koreyadan avtobusların alınması üçün dövlət sifarişini yerinə yetirən TRANSGEYT şirkətindən kimsəylə danışmaq mümkün olmadı. Axtardığımız cavabı Koreyanın bu avtobusları istehsal edən zavodun rəsmi “daewoobus.co.kr” saytında tapdıq. Burda qeyd olunur ki, 2008-ci il mayın 19-da Koreyadan 300 ədəd avtobusun alınması ilə bağlı Azərbaycan hökuməti ilə Koreya zavodu arasında tamamilə fərqli şərtlərlə saziş imzalanıb. Bu sazişə əsasən, Koreya tərəfi Azərbaycanı nəinki ucuz avtobuslarla, həm də onların təmiri üçün lazım olan avadanlıqla təchiz edəcək.

“Korea times” qəzeti isə qeyd edir ki, “Daewoo international” şirkəti ilə Azərbaycanın “Transgeyt” şirkəti arasında ötən ilin oktyabrında saziş imzalanıb. **Bu müqaviləyə əsasən, Bakıya ümumi qiyməti 120 milyon dollar olan min avtobus göndəriləcək. Yəni hərəsi 120 min dollara.** NN-nin mətbuat xidmətinin rəhbəri Namiq Həsənov onların 156 min dollara olduğunu qeyd edirdi.

Maraqlısı odur ki, “Korea herald” informasiya agentliyi eyni saziş üçün tamamilə başqa bir məbləğ göstərir. Bu agentliyin bülletenində qeyd olunur ki, min avtobusa 60 milyon dollar ödəniləcək.

Bu dəfə də rəqəmlərdəki ziddiyyətləri gömrük göstəriciləri ilə müqayisə edib həqiqəti tapmağa çalışdıq. Gömrük sənədlərinə görə, ötən il Koreyadan 276 ədəd avtobus gətirilib. Və onlara 13 milyon 567 min 600 dollar xərc çəkilib. Yəni hərəsi təxminən 49 min dollar. Bu da başqa bir rəqəm.

(Promo)

O ki qaldı, dövlət xətti ilə Belarusdan gətirilən MAZ-lara, onlarla bağlı da anlaşılmaz məqamlar var. Məsələn, söhbət etdiyimiz mütəxəssislər deyirlər ki, bu avtobuslar o qədər keyfiyyətsiz çıxıb ki, hökumət elə onlardan 20-ni almaqla kifayətlənib. Amma gömrük göstəricilərinə görə, bu avtobusların hər birinə 139 min dollar xərc çəkilib. Dəyərdimi?

N.Həsənov deyir ki, sonuncu dəfə gətirilən avtobusların bir hissəsi dövlət vəsaiti hesabına gətirilsə də, qalan avtobusları ayrı-ayrı şirkətlər gətirir:

“Əsas hissəni «Nihad motors», «Transgeyt», «Saf» LTD, «Çinarlı» MMC, «Gəncəli» MMC və s. şirkətlər.

Namiq Həsənov bu şirkətlərin hamısının Nəqliyyat Nazirliyinə mənsub olması barədə deyilənləri də səhv məlumat adlandırır. Və deyir ki, bu şirkətlərin bəzilərinin adlarını heç nazirlikdə də eşitməyiblər.

(promo)

Müstəqil Nəqliyyatçılar Birliyinin sədri Natiq Ələkbərov özəl şirkətlərin avtobus gətirməsi prosesində qanunsuz məqamların çox olduğunu deyir. Onun sözlərinə görə, bu işlə məşğul olan sahibkarların özləri N.Ələkbərova şikayət ediblər.

“Koreya istehsalı olan DAEWOO avtobuslarının alınıb Azərbaycana gətiriləndə bu sahə ilə məşğul olan sahibkarlar çox ciddi maraqlanırdılar. Lakin qanunvericiliyə uyğun olmayan hərəkətlər baş verirdi. Artıq DAEWOO-lar gətirildi. Onların istehsalı, təzə və ya köhnə olması ilə şübhələr vardı. Çünki avtobuslar qısa müddət istismara davamsız çıxırdılar. Tədricən onların buraxıldığı marşrutlara yenidən başqa avtobuslar buraxılmağa başladı. Məsələn, 242 nömrəli marşrut. Bir neçə marşrutda DAEWOO işləmir”.

Birlik sədrinin sözlərinə görə, bu proseslər zamanı bəzi sahibkarlar xeyli ziyan çəkiblər. Çünki öz pullarına alıb gətirdikləri avtobuslar əllərindən alınıb:

“Baxmayaraq ki, əllərində hüquqi sənədləri vardı. Avtobuslar alınır, artıq DYP-də nömrələr alınır. Amma bu ərəfədə avtobuslar marşrut sahibkarları tərəfindən zorakılıqla alındı və TRANSGEYT avtobusları xəttə buraxıldı. Onlar məcbur olub öz xətlərini başqa şirkətlərə icarəyə verməli oldular”.

Natiq Ələkbərov sənişindəşimada hökumətin yeritdiyi siyasəti məqbul sayır. Lakin deyir ki, prosesin aparılmasında çox ciddi problemlər var:

“Bunu müəyyən qədər daha real, daha asan, həm ucuz, həm də o sahədə çalışan insanlar üçün rahat həyata keçirmək olardı. İndi Bakıda xeyli sayda avtobuslar təzələnib. Amma kütləvi şəkildə iritutumlu avtobuslar işlətmək olmaz. Bakı şəhərinin nəqliyyatın sayının artması, yolların ötürmə qabiliyyəti nəzərə alınmalıdır. Gətirilən ictimai nəqliyyat, nəqliyyat vasitələri yol infrastrukturun uyğun olmalıdır. Bu avtobuslar kortəbii şəkildə gətirib müəyyən marşrutlara buraxdılar. O marşrutların keçdiyi küçələrin ölçüsü, sıxlığı nəzərə alınmadı. İndi də bir dəfə bir döngəni dönəndə o avtobuslar tıxac yaradır”.

Bunlar bir kənara qalsın, N.Ələkbərov hesab edir ki, Bakı üçün daha ucuz və keyfiyyətli avtobuslar alıb gətirmək olardı. Əgər bu iş sahibkarların öz öhdəsinə buraxılısaydı. Amma bu, baş verməyib. Əksinə, səsini çıxarmaq istəyənlər də müəyyən formada cəzalandırılıb:

“İndi onlar hansısa bir söz desələr, onlara təzyiqlərin olması mümkündür”.

Söhbət etdiyimiz sahibkarlardan biri də deyilənləri təsdiqlədi. Hələlik əlində bir marşrut xətti qaldığı üçün açıq danışmaq, adını bildirmək istəmədi. Dedi ki,

avtobuslarla bağlı ajiotaj arananda etiraz edən sahibkarların bir qismi iflasa uğrayıb:

“Bunun üçün elə bir xüsusi tədbir lazım deyildi. Demirəm ki, səni döyüb-söyürlər, təzyiq göstərirlər. Sadəcə, sənin xəttinin üstündən başqa bir xətt açırlar, sənin marşrutundakı avtobusları dayanacaqlara buraxmırlar, vəssəlam”.

Adının çəkilməsini istəməyən sahibkar bildirdi ki, indi onların əksəriyyəti alıb Bakıya gətirdikləri, amma işlədə bilmədikləri avtobuslar üçün alınan kreditlərin faizini ödəyə bilmir:

“Şəxsən mənim evim, maşınım, qudalarımın evi girov altındadır. Hesablamışa ki, bank faizi, yol polisi və nazirliyə verilən pullar, maaş, vergi və digər pulları çıxandan sonra gəlir kimi bir ay ərzində yalnız 1,5 günün pulu özümə qalır”.

İqtisadi Təşəbbüslər Yardım İB-nin rəhbəri RÖVŞƏN AĞAYEV də avtobusların alınmasında şəffaflığın olmadığını deyir. Onun fikrincə, büdcədə nəqliyyat sektoruna ayrılan vəsaitin zərurəti əsaslandırılmayıb:

“Büdcədə aydın göstərilməliydi ki, hökumət nəqliyyat sektoru üçün hansı işləri görəcək və bu işlərdə avtobusların nə qədər, haradan gətirilməsi planlaşdırılıb. Bunun zərurəti də ciddi şəkildə əsaslandırılmalı idi”.

Rövşən Ağayev xatırladır ki, bu vaxtadək Azərbaycan hökuməti həmişə öz hesabatlarında nəqliyyat sektorunun tam şəkildə özəlləşdirilməsi ilə öyünüb:

“İndi aydın olmur ki, dövlət niyə yenidən bu sahəyə qayıdır? Tam şəkildə özəl sektorun əlində olan sahəyə dövlətin qayıtmasının nə iqtisadi, nə də sosial baxımdan məntiqi yoxdur”.

İqtisadçı düşünür ki, Nəqliyyat Nazirliyinin rəsmiləri bir dövlət məmurları kimi “özəl şirkətlərin imkanı yoxdur” kimi ifadəsini işlədə bilməzlər. Çünki bu cür əsaslandırmanın məntiqi yoxdur:

“Ölkənin bank sistemi var. Həmişə özəl sektor borclanmaya gedir. Özəl sektor məcburdur bu işi bu şəkildə qursun. Amma sahibkar çalışacaq ki, maksimum şəkildə ucuz və keyfiyyətli avtobus alsın. İqtisadçılar arasında belə bir deyim var - dövlət ən pis sahibkardır. Dövlətin özəl sahəyə hansısa formada müdaxiləsi olursa, deməli burada konkret maraqlar var. Apardığımız müşahidələr göstərir ki, sərnişin daşına sektoru ayrı-ayrı məmurların maraq dairəsinə pul qazanmaq baxımından daxildir”.

Rövşən Ağayevin sözlərinə görə, dövlət bu sahəyə müdaxilə etməsəydi, sahibkarların özləri daha sərfəli variantlar tapacaqdılar:

“Sahibkarlar belə hesab edirlər ki, qeyri-rəsmi ödənişlər, təzyiqlər olmasa, 20 qəpik yol pulu və indiki müştəri kontingenti ilə bu işi görmək onlara sərf edir. Problem ondadır ki, sərnişin daşımada qazanılan pulların çox hissəsi – burada ən müxtəlif qiymətlər səslənir - azı 50 faizi, çoxu 75-80 faizi, sahibkarların əlindən alınır”.

Ekspertin fikrinə görə, bu məsələdə NN-nin rolu yalnız tənzimləmə funksiyasını yerinə yetirməkdən ibarət ola bilər:

“Tıxaclarına aradan qaldırılmasında nazirliyin tənzimləyici siyasəti o ola bilər ki normativlər təyin etsin. Konkret sxem və coğrafi nəqliyyat xəritəsi olmalıdır ki, hansı hissələrdə hansı avtobusları işlətmək olar. NN-nin funksiyası bundan uzağa getməməlidir”.

Xatırladaq ki, son üç ildə Azərbaycanda nəqliyyat sektorunun inkişafına dövlət büdcəsindən 2 milyard manatdan artıq pul ayrılıb. Bu vəsaitlərin hamısı yolların yenidən qurulmasına, iritutumlu avtobusların və digər texniki avadanlıqların alınmasına xərclənib. Rəsmi məlumatlara görə, təxminən elə bu qədər də vəsait beynəlxalq maliyyə təşkilatlarından alınıb. 2009-cu ildə də nəqliyyat layihələrinin dəstəklənməsinə dövlət büdcəsi və xarici kreditlərlə birlikdə 2 milyard manat ayrılması nəzərdə tutulur.

(promo)

“Amma yəqin ki insan faktoru ən ümdə bir vəzifədir, ən yüksəkdə dayanmalıdır. Biz insanlara xidmətdən danışırıqsa, buna əməl olunmalıdır”.

Bu, nəqliyyat naziri Ziya Məmmədovun dedikləridir. Doğrudan da elədirsə, sərnişinlərin sözləri, onların 5 aydan çoxdur kəsilməyən giley-güzarları nədən xəbər verir?

SƏS - “Bu marşrutlara nəzarət edən var? Rahatlıqla camaat gedib gəlirdi də. İndi Sovetskidən “Baksovet”dən getməyə bir dənə də marşrut yoxdur. Buna bir dənə əncam çəkəni var, ya yox? Camaat qalır küçələrdə”.

Bu şikayətlər ondan şübhələnməyə əsas verir ki, avtobusların dəyişdirilməsi prosesində insan faktoru heç də öndə gələn məsələ olmayıb.

Və nəhayət. Artıq altı aya yaxındır ki, mən özüm də işdən evə piyada getməli oluram. Çünki bu yol üzrə mövcud 3 marşrut ləğv edilib və onlardan yalnız biri saxlanılıb. Həmin xəttə də iritutumlu avtobus salınıb. Bu avtobus isə axşamlar çox böyük intervalla işlədiyindən, daim basabas olur və həmin yoldakı tıxaclarda ilişib qalır. Nəticədə mənim evə piyada, ya da avtobusla getməyimin vaxt baxımından

heç bir fərqi olmur. Belə çıxır ki, mənim və digər vətəndaşların ödədiyi vergilərdən formalaşan dövlət büdcəsi puluna alınan avtobusa minmək bizlərə heç də həmişə nəsib olmur.

Mənim kimi minlərlə sənişinin başına gələn bu hadisə onu göstərir ki, sənişindəşimada iritutumlu avtobusları alıb gətirməzdən öncə yolların tutumu ölçülməli, onlar üçün dəqiq qrafik qurulmalı, avtobusların lazımi vaxt intervalı ilə işləməsi təmin olunmalıydı. Büdcədə pul olandan sonra avtobusu almağa nə vardı ki...