

AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASI ELM VƏ TƏHSİL NAZİRLİYİ
AZƏRBAYCAN TEXNİKİ UNİVERSİTETİ

Əlyazması hüququnda

Abdullayev Ramazan Ramazan

Aslanzadə Aslan Adil

Yahyayev Pərvin Dünyamin

Əzizov Seymur İxtiyar

Hüseynov Elmi Məhəmmədali

**“FAİQOĞLU ŞİRKƏTİNDƏ SƏRNIŞİN DAŞIMALARI PROSESİNİN
TƏKMİLLƏŞDİRİLMƏSİ”**

mövzusunda

MAGİSTR DİSSERTASIYASI

İxtisas: Nəqliyyatda daşımaların və idarəetmənin təşkili mühəndisliyi

İxtisaslaşma: Şəhəri nəqliyyat şəbəkəsi və nəqliyyat xidmətinin təşkili

Elmi rəhbər: Şamil Heydərov

BAKİ-2024

MÜNDƏRİCAT

GİRİŞ	3
I FƏSİL. SƏRNIŞIN DAŞIMALARI PROSESİNİN NƏZƏRİ ƏSASLARI ...	6
1.1. Avtomobil sərnışin daşımaları prosesinin əhəmiyyəti və inkişafı.....	6
1.2. Avtobus sərnışin daşımalarında nəqliyyat prosesi və onun elementləri.....	11
1.3. Sərnışin daşıma prosesinin xarakteristikaları və optimallaşdırma meyarları.....	17
II FƏSİL. BAKI ŞƏHƏRİ ÜZRƏ ŞƏRNIŞIN DAŞIMA ŞİRKƏTLƏRİNİN FƏALİYYƏTİNİN TƏHLİLİ	22
2.1. Sərnışin daşımaları həyata keçirən dövlət və özəl daşıma şirkətlərinin makroiqtisadi göstəriciləri.....	22
2.2. “Faiqoğlu” sərnışin daşımaları müəssisəsinin maliyyə-təsərrüfat fəaliyyətinin təhlili.....	30
III FƏSİL. FAİQOĞLU ŞİRKƏTİNDƏ SƏRNIŞIN DAŞIMALARI PROSESİNİN TƏKMİLLƏŞDİRİLMƏSİ	35
3.1. Şirkətin sərnışin daşımaları prosesinin optimallaşdırılması.....	35
3.2. Faiqoğlu şirkətinin xidmət göstərdiyi avtobus marşrutlarının texniki istismar göstəricilərinin qiymətləndirilməsi.....	44
NƏTİCƏ VƏ TƏKLİFLƏR	48
İSTİFADƏ EDİLMİŞ ƏDƏBİYYAT	50

GİRİŞ

Mövzunun aktuallığı. Sosial sistemin uğurlu transformasiyası, bazar münasibətlərinin dərinləşməsi, çoxstrukturlu iqtisadiyyatın formalaşması və inkişafı ölkəmiz üçün həlledici əhəmiyyət kəsb edən problemlərdir. Onların həllində həlledici rol dövlətin vəziyyəti və səmərəliliyi ölkənin iqtisadi və sosial tərəqqi yolu ilə uğurlu irəliləyişini şərtləndirən xidmət sahəsinə aiddir. Bu, avtomobil nəqliyyatı ilə sərnişinlərin daşınması xidmətlərinin göstərilməsinə tamamilə aiddir. Məhz buna görə də bazar iqtisadiyyatı şəraitində onların səmərəliliyinin və rəqabətqabiliyyətliliyinin artırılmasının əsası kimi bu cür xidmətlərin keyfiyyətinin idarə edilməsinin davamlı olaraq təkmilləşdirilməsi getdikcə daha zəruri və praktiki əhəmiyyət kəsb edir.

Azərbaycan Respublikasında nəqliyyatın əhəmiyyəti çox böyükdür, çünki ölkənin müxtəlif bölgələrini vahid dövlətdə birləşdirən nəqliyyat sistemidir. Bu baxımdan nəqliyyat aparıcı dövlət formalaşdırıcı amillərdən biridir.

Sərnişin xidmətinin keyfiyyətinin yüksəldilməsi və əhaliyə nəqliyyat xidmətləri bazarında rəqabət əsasında xərclərin azaldılması məqsədi ilə bütün nəqliyyat növləri üzrə sərnişindaşıma bazarının marketinq araşdırmalarının aparılması sərnişindaşıma kompleksinin səmərəli idarə olunmasının zəruri şərtidir.

Nəqliyyat infrastrukturu obyektlərinə qoyulan müasir tələblərin sərnişinlərin təhlükəsizliyinin təmin edilməsi, eləcə də xidmətin keyfiyyətinin, o cümlədən əlilliyi olan şəxslər üçün xidmətlərin əlçatanlığının təmin edilməsi ilə bağlı artan tələbləri əhatə etdiyini nəzərə alaraq, dissertasiya işinin aktuallığı nəqliyyat müəssisəsinin sərnişindaşıma xidmətlərinin, “Faiqoğlu” sərnişin daşımaları müəssisəsinin göstəricilərindən istifadə etməklə səmərəliliyi, məhsuldarlığı və inkişafının təmin edilməsindən ibarətdir.

Tədqiqat aparılarkən, avtobus sərnişin daşımalarında nəqliyyat prosesi və onun elementləri müəyyən edilmiş, sərnişin daşıma prosesinin xarakteristikaları və optimallaşdırma meyarları təhlil olunmuş, Faiqoğlu şirkətinin xidmət göstərdiyi avtobus marşrutlarının texniki istismar göstəriciləri qiymətləndirilmiş və Faiqoğlu

sərnişin daşıma müəssisəsinin sərnişin daşımalarının tənzimlənməsi üsulları təkmilləşdirilmişdir.

Tədqiqatın məqsədi və vəzifələri. Tədqiqatın məqsədi sərnişin daşımaları prosesinin “Faiqoğlu” şirkətində təkmilləşdirilməsi yollarının hesabatlar əsasında işlənilib hazırlanmasıdır. Verilən məqsədə çatmaq üçün aşağıda verilmiş vəzifələr icra olunmuşdur:

1. Avtomobil sərnişin daşımaları prosesinin əhəmiyyəti və inkişafını araşdırmaq;
2. Avtobus sərnişin daşımalarında nəqliyyat prosesi və onun elementlərini müəyyən etmək;
3. Sərnişin daşıma prosesinin xarakteristikaları və optimallaşdırma meyarlarını təhlil etmək;
4. Sərnişin daşımaları həyata keçirən dövlət və özəl daşıma şirkətlərinin makroiqtisadi göstəricilərinin təhlilini aparmaq;
5. “Faiqoğlu” sərnişin daşımaları müəssisəsinin maliyyə-təsərrüfat fəaliyyətinin təhlili;
6. Şirkətin sərnişin daşımaları prosesinin optimallaşdırmaq;
7. Faiqoğlu şirkətinin xidmət göstərdiyi avtobus marşrutlarının texniki istismar göstəricilərinin qiymətləndirmək;
8. Faiqoğlu sərnişin daşıma müəssisəsinin sərnişin daşımalarının tənzimlənməsi üsullarının təkmilləşdirmək.

Tədqiqatın predmet və obyekt. Dissertasiya işinin obyektini sərnişin daşıma prosesinin təkmilləşdirilməsi üzrə “Faiqoğlu” şirkətinin texniki-istismar göstəricilərinin tədqiqatıdır. Tədqiqatın predmeti isə sərnişin daşıma proseslərinin xüsusiyyətlərinin öyrənilməsi və təkmilləşdirilməsi üzrə “Faiqoğlu” şirkətinin göstəriciləri əsasında layihələrin hazırlanmasıdır.

Tədqiqatın metodları. Tədqiqatın metodoloji əsasını iqtisadi nəzəriyyələr, ölkəmizdə bu sahədə fərman, qərarlar, qanun və digər normativ-hüquqi aktlar və alimlərin elmi əsərləri təşkil edir.

Tədqiqatın praktik əhəmiyyəti. İşin nəticələrindən istifadə etməklə, digər şirkətlərdə sərnişin daşıma prosesinin təkmilləşdirmə işləri müəyyən etmək mümkündür.

Tədqiqatın aprobasiyası. Dissertasiya müəllifi 2023-cü il 2 may tarixində Azərbaycan Texniki Universitetində “Mütərəqqi texnologiyalar və innovasiyalar” mövzusunda IX Respublika elmi-texniki konfransı - Faiqoğlu şirkətinin xidmət göstərdiyi avtobus marşrutlarının texniki-istismar göstəricilərinin qiymətləndirilməsi adlı tezislə çıxış etmiş, tezis konfrans materiallarında çap olunmuşdur.

Dissertasiyanın quruluşu. “Faiqoğlu şirkətində sərnişin daşımaları prosesinin təkmilləşdirilməsi” adlı dissertasiya işi giriş, 3 fəsil, 8 yarımfəsil, 12 şəkil, 12 cədvəl, nəticə və 25 ədəbiyyat siyahısından ibarətdir. Ümumilikdə dissertasiya işi 50 səhifədən ibarətdir.

I FƏSİL. SƏRNIŞİN DAŞIMALARI PROSESİNİN NƏZƏRİ ƏSASLARI

1.1. Avtomobil sərnişin daşımaları prosesinin əhəmiyyəti və inkişafı

Avtomobil sərnişin daşımaları ölkənin vahid nəqliyyat sisteminin tərkib hissəsidir. Nəqliyyat sistemi dedikdə, texnoloji, texniki, informasiya, hüquqi və iqtisadi münasibətlər sistemi ilə birləşən rabitə yollarının, nəqliyyat vasitələrinin, texniki qurğuların və mexanizmlərin, idarəetmə və rabitə vasitələrinin, bütün nəqliyyat növlərinin təşkilinin məcmusu başa düşülür.

Sərnişin avtomobil nəqliyyatının inkişaf tarixi bir çox əsrlər əvvəl başlamışdır və prototipi heyvanların hərəkət etdiyi təkərli araba olan özüyəriyən vaqon ideyası ilə bağlıdır.

Belə bir avtomobilin dizaynının inkişafı onun fərdi komponentlərinin təkmilləşdirilməsi hesabına tədricən baş verdi: təkərlər, yaylar, əyləc qurğuları və dönmə mexanizmləri daxil olmaqla şassi təkmilləşdirildi. Arabaların gövdələri də təkmilləşdirilərək uzun səfərlər üçün daha əlverişli hala gəldi (Allahverdiyev, 2005).

XVII əsrdə heyvanların köməyi olmadan hərəkət edən arabaların prototipləri işlənib hazırlanmış və tikilmişdir. Belə ki, hələ 1741-ci ildə Leonti Şamşurenkov "özünü idarə edən uşaq arabası" istehsal etmək təklifi ilə çıxış etdi. 1752-ci il noyabrın 1-də Sankt-Peterburqda həyata keçirilən prototipin sınaqları iki nəfərin əzələ gücündən pedallarla idarə olunan (indiki pedala bənzər) belə "özünü idarə edən" dördtəkərli vaqonun işini tam təsdiqlədi.

Avtomobil nəqliyyatının əsas çatışmazlıqlarından biri texniki səviyyənin aşağı olması və istehsal bazasının qeyri-qənaətbəxş vəziyyətdə olmasıdır. İnfrastruktur obyektlərinin yenidən qurulması və tikintisinin həcmimin, habelə vaqon parkının doldurulması və yenilənmə sürətinin azalması texniki vəziyyətin və göstəricilərin xeyli pisləşməsinə səbəb olub. 1996-cı ilin sonuna avtomobil nəqliyyatında əsas istehsal fondlarının köhnəlməsi 53% təşkil etmişdir. Bəziləri standart xidmət müddətindən artıq istismar olunur, bəziləri bu müddətə yaxınlaşır. Nəticədə nəqliyyatın təhlükəsizlik göstəriciləri və iqtisadi səmərəliliyi əhəmiyyətli

dərəcədə pisləşmiş, daşımanın resurs intensivliyi və xalq təsərrüfatının nəqliyyat xərcləri artır. Nəqliyyat xərclərinin artması da öz növbəsində nəqliyyat tariflərinin artmasına səbəb olur. Hərəkət heyətinin çatışmazlığı və qeyri-qənaətbəxş vəziyyətinə görə bir çox şəhər və şəhərlərarası avtobus marşrutları bağlanıb, avtobusların hərəkət tezliyi azalıb (Спирин, 2006).

Sərnişin avtomobil nəqliyyatının üstünlükləri və çatışmazlıqları vardır. Avtomobil sərnişin daşımaları aşağıdakıları təmin edir:

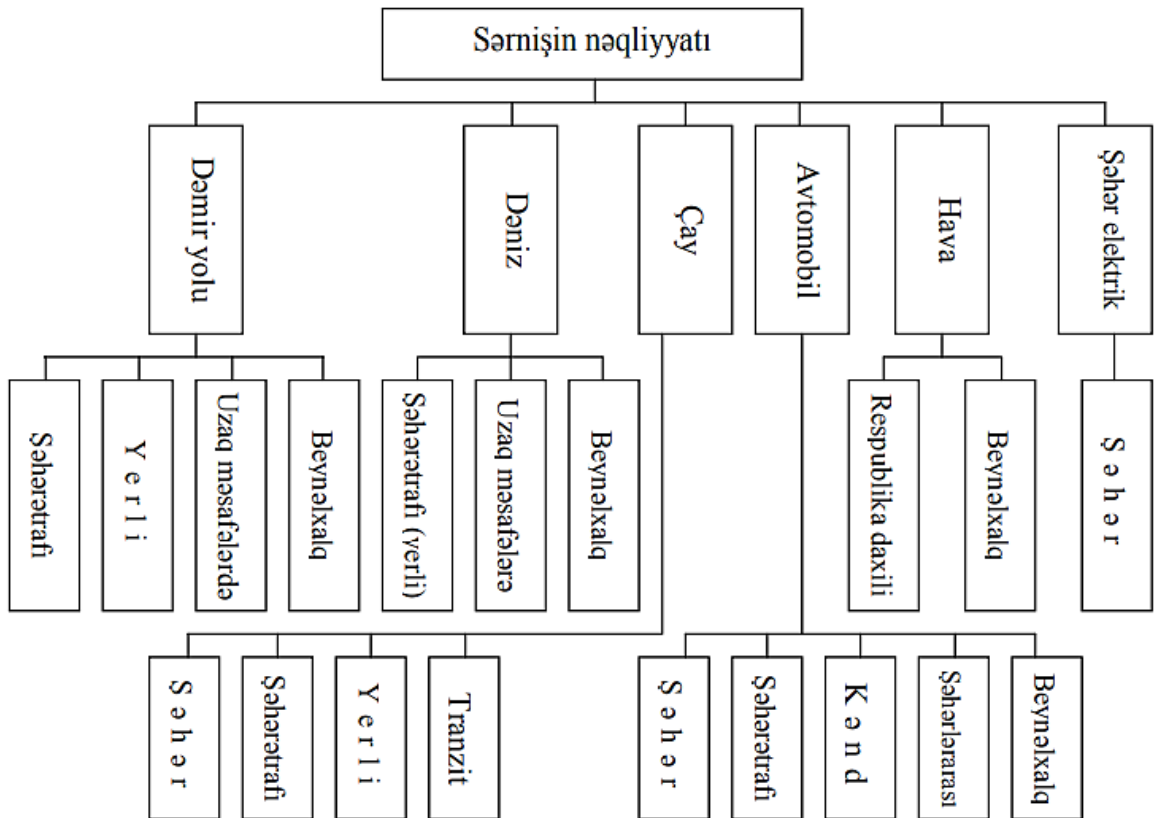
- şəhər boyu nəqliyyat əlaqələri yaratmaq imkanı;
- nisbətən yüksək səyahət sürəti (sərnişin taksiləri və mikroavtobuslar), daha çox rahatlıq və səyahət asanlıığı;
- nisbətən yüksək əməliyyat, texniki və iqtisadi keyfiyyətlər;
- digər nəqliyyat növlərinin iştirakı olmadan müstəqil işləmək bacarığı;
- istənilən istiqamətdə sərnişinlərə 24 saat xidmət imkanı;
- kapital qoyuluşuna az ehtiyac, yeni marşrutların işlənilib hazırlanması üçün aşağı ilkin xərclər;
- sərnişinlərin və onların baqajının yola düşmə yerindən təyinat yerinə çatdırılması;
- qısaldılmış, sürətli və ekspress marşrutlardan istifadə etmək imkanı;
- yaxşı manevr qabiliyyəti.

Avtomobil nəqliyyatının çatışmazlıqlarına aşağıdakılar daxildir:

- Su və dəmir yolu nəqliyyatından nisbətən yüksək qiymət;
- Avtomobilə texniki qulluq üçün maddi-texniki bazanın nisbətən baha olması;
- Mövcud yolların uzunluğunun kifayət qədər olmaması və texniki vəziyyətinin pis olması.

Avtomobil sərnişin daşımaları qısa və orta məsafələrə səyahət üçün əsas nəqliyyat növüdür. Avtomobil nəqliyyatı mürəkkəb və çoxşaxəli texnika və texnologiyaya, habelə konkret təşkili və idarəetmə sistemində malik olan xalq təsərrüfatının ən iri sahələrindən biridir.

Şəhər nəqliyyatı şəhərlərdə və qəsəbələrdə sərnişin daşımaq üçün nəzərdə tutulmuşdur. Şəhərlərlə birlikdə şəhər nəqliyyat sistemləri də inkişaf edərək müstəqil sənayeni - şəhər sərnişin nəqliyyatını təşkil edirdi. Buraya bir neçə nəqliyyat növü daxildir, yəni: avtobus, taksi, tramvay, trolleybus, metro: Son üçü şəhər elektrik nəqliyyatı qrupunu təşkil edir.



Şək. 1.1. Sərnişin nəqliyyatının təsnifat sxemi

Şəhərdaxili daşıma avtobuslar və minik avtomobilləri, taksilər, avtobusların əsas hissəsi və xüsusi marşrutlarda işləyən xeyli sayda taksi ilə həyata keçirilir. Taksi parkının müəyyən hissəsi pulsuz icarə əsasında və əvvəlcədən sifariş əsasında istifadə olunur. Şəhər nəqliyyatı böyük sərnişin axınları, adətən sıx marşrut şəbəkəsi, qısa nəqliyyat intervalları, sərnişinlər üçün qısa məsafələr və bununla əlaqədar olaraq sərnişinlərin minib-endirilməsi üçün tez-tez dayanacaq, aşağı sürət, eləcə də yaxşı yol şəraiti ilə xarakterizə olunur (Гудков, 2006).

Şəhərətəfə nəqliyyat şəhərətəfə ərazilərin və şəhərlərin əhalisi ilə şəhər əhalisinin şəhərətəfə qəsəbələrlə müntəzəm əlaqəsini təmin edir. Onlar şəhər

nəqliyyatından daha az sayda sənişin, yaz-yay dövründə onların sayının əhəmiyyətli dərəcədə artması, səyahət məsafələrinin əhəmiyyətli dərəcədə artması, götürmə və endirmə üçün daha az dayanma və səyahət intervallarının artması ilə fərqlənir. Onların da nisbətən yaxşı yol şəraiti var. Şəhəratrafi nəqliyyat üçün müntəzəm avtobus və bəzi hallarda taksi marşrutları təşkil edilir. Bu məqsədlər üçün xüsusilə son vaxtlar əhali tez-tez şəxsi avtomobillərdən, bəzən də şəhər dayanacaqlarından və ya əvvəlcədən sifarişlə taksilərdən istifadə edir (Кендиэелен, 2001).

Sənişin nəqliyyatı şəhərin sənaye infrastrukturunun tərkib hissəsidir. Onun əlaqələndirilmiş, davamlı və səmərəli fəaliyyəti əhalinin həyat keyfiyyətinin yaxşılaşdırılması və şəhər iqtisadiyyatının daha da sosial-iqtisadi inkişafı üçün zəruri şərtədir. Yəüstü nəqliyyat növlərindən biri kimi avtomobil nəqliyyatı daha geniş yayılmışdır və buna görə də sənişinlərin daşınmasında aparıcı mövqə tutur. Onu da qeyd edək ki, sənişindəşimə ilə yanaşı, şəhər elektrik nəqliyyatından da geniş istifadə olunur (Baxşiyev, Məmmədova, 2016).

Avtomobil nəqliyyatının nəqliyyat vasitələrinə (hərəkətli heyət) müxtəlif təyinatlı avtomobillər daxildir. Təyinatına görə kommərsiya nəqliyyatı vasitələri minik (sənişin avtomobilləri və avtobuslar), yük (bədən tipinə görə fərqlənir) və xüsusi (funksionallığına görə fərqlənir: yangınsöndürənlər, emalatxanalar, avtokranlar və s.) avtomobil parkında sənişin avtomobilləri üstünlük təşkil edir. Şəhər ictimai sənişin nəqliyyatı ölkənin vahid nəqliyyat sisteminin mühüm elementi olacaq, çünki o, şəhərlərin əhalisi üçün iş səfərlərinin əsas hissəsini təmin edir və şəhər iqtisadiyyatının tərkib hissəsi kimi onların infrastrukturunun bir hissəsini təmsil edir (Atakişiyev, 2005).

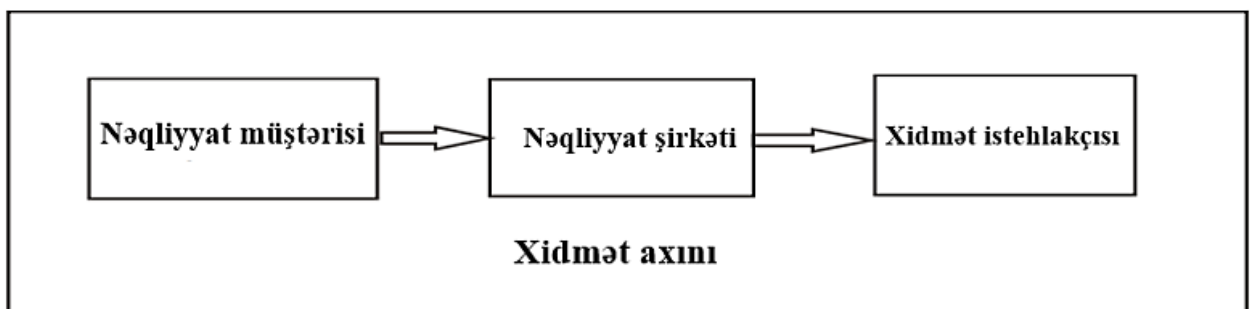
Əgər nəzər salırsınızsa, bütün sənişin daşımalarının təxminən 80%-i (ildə təxminən 20,0 milyard insan) yəüstü şəhər ictimai nəqliyyatı ilə həyata keçirilir. Buna görə də, şəhərin nəqliyyat sisteminin əsas məqsədi sakinlərin onun xidmətlərinə olan tələbatını ən aşağı xərclərlə, insanların maksimum təhlükəsizliyini və daşınma prosesinin etibarlılığını maksimum dərəcədə təmin etmək olacaqdır. Şəhər nəqliyyatı sektorunun unikalığı ondan ibarətdir ki, onun

inkişafında həm əhali, həm bələdiyyə icması, həm də dövlət maraqlıdır, çünki heç bir yaşayış məntəqəsi onun nəqliyyatından sürətlə inkişaf edə bilməz.

Sərnişin nəqliyyatı əhaliyə xidmət sahəsinə (bir sıra köhnə ədəbi mənbələrdə səhvən göstərildiyi kimi istehsal sahəsinə deyil) aiddir. Müasir şəraitdə şəhərdaxili sərnişindaşıma xidmətləri bazarı inhisar deyil, o, bələdiyyə sərnişindaşıma müəssisələri və nəqliyyat xidmətləri göstərən özəl daşıyıcılarla təmsil olunur. Eyni zamanda, bələdiyyələr üçün bələdiyyə və kommersiya sərnişindaşıma müəssisələrinin idarə edilməsinin məqsədlərini fərqləndirmək vacibdir (Əliyev, 2009).

Bələdiyyə müəssisələrinin işi əhaliyə, kommersiya müəssisələrinə - konkret marşrutdan istifadə edən sərnişinlərə xidmət göstərməyə yönəlib. Birincisi səmərəlilik meyarları ilə fəaliyyət göstərir - əhali tərəfindən göstərilən xidmətlərin keyfiyyətinin qiymətləndirilməsi, imtiyazlı vətəndaşların daşınmasına ehtiyacın ödənilməsi; ikincisi - fəaliyyətlərinin maliyyə nəticəsi ilə bağlı özəl meyarlara görə. Ticarət və bələdiyyə müəssisələri arasında əhəmiyyətli fərqlər olduğundan yerli özünüidarəetmə orqanı nəqliyyat sisteminin tərkib hissəsi kimi şəhərdə sərnişindaşımaların idarə olunmasına imkan verəcək mexanizm yaratmalıdır. Bunun üçün proseslərin planlaşdırılması, idarə edilməsi və təşkili ilə yanaşı, daşımaların keyfiyyətinə nəzarəti də təmin etmək lazımdır.

Şəkil 1.2-ə uyğun olaraq, şəhər sərnişin daşımalarında keyfiyyətin idarə edilməsi sistemi sərnişindaşıma prosesində xidmət axınlarını təşkil edən və idarə edən bütün müəssisələrin məcmusundan, habelə müşayət olunan məlumat və maliyyə axınlarından ibarət strukturlaşdırılmış iqtisadi sistemdir (Спирин, 2010).



Şək. 1.2. Keyfiyyət sistemi kimi şəhər sərnişin nəqliyyatının sxematik diaqramı

Şəhər ictimai sərnişin nəqliyyatının səmərəlilik səviyyəsini yüksəltmək üçün ilk növbədə sərnişinlərin, daşıyıcıların və yerli əhalinin maraqlarının toqquşmasında kompromis tapmağa imkan verəcək keyfiyyət meyarlarının işlənib hazırlanmasına və həyata keçirilməsinə diqqət yetirmək lazımdır.

Daşımada bəşəriyyətin məmnunluğu həm də nəqliyyat prosesi, intermodal daşımalar, nəqliyyat xərcləri və s. kimi yeni kateqoriyaların yaranması üçün müəyyən ilkin şərtlər yaratmışdır. Bu kateqoriyaların hər biri hərtərəfli öyrənilməsi və nəzərdən keçirilməsini tələb edir, çünki nəqliyyat insanların ictimai-istehsal fəaliyyətinin mürəkkəb sistemidir, sərnişin və yük daşımalarının təşkilinə yönəlmiş və nəqliyyatın idarə edilməsinin subyektidir (Əliyev, 2005).

Yeni növ avtonəqliyyat vasitələrinin yaranması vaxta, əmək məsrəflərinə qənaət etməklə, eyni zamanda yük və sərnişin dövriyyəsini artırmaqla, səfərlərin sayını azaltmaqla daşıma prosesini həyata keçirməyə imkan verir .

1.2. Avtobus sərnişin daşımalarında nəqliyyat prosesi və onun elementləri

Şəhər nəqliyyat şəbəkələri birlikdə şəhər nəqliyyat infrastrukturunu təşkil edir. Müasir şəhərin planlaşdırma strukturunda nəqliyyat infrastrukturunu şəhər mühitinin elementlərinin formalaşması və inkişafı üçün əsasdır: mikrorayonlar, yaşayış massivləri, ümumşəhər və rayon mərkəzləri, yaşayış məntəqələri, səhiyyə müəssisələri, idman kompleksləri, istirahət obyektləri. və s. Şəhərin nəqliyyat infrastrukturunu şəhərin planlaşdırma strukturunda onların məntiqi davamı olmaqla xarici (şəhərlərarası) nəqliyyat kommunikasiyaları ilə ayrılmaz şəkildə bağlıdır və əksinə. Bir qayda olaraq, müasir şəhərin strukturunda xarici nəqliyyat kommunikasiyalarının qovşaqları (dəmir yolları, stansiyalar, su və hava limanları) həm də şəhər nəqliyyatının qovşaqlarıdır.

Müasir şəhərin nəqliyyat infrastrukturunu vahid sistem kimi bir-biri ilə qarşılıqlı əlaqədə olan və şəhər strukturlarının rahat fəaliyyətini təmin edən xarici və şəhərdaxili nəqliyyat elementlərindən ibarətdir.

Nəqliyyat infrastrukturunun elementlərinə aşağıdakılar daxildir:

- yol şəbəkəsi;
- küçədənənar nəqliyyat şəbəkəsi (yerüstü, yerüstü və yeraltı);
- şəhərsalma strukturları vasitəsilə çəkilən xarici (şəhərlərarası) nəqliyyat şəbəkələri;
- nəqliyyat vasitələri (dayanacaqların saxlanması, təmiri və istismarı üçün parklar və depolar, yük terminalları və ya stansiyalar, enerji obyektləri, qatar stansiyaları).

Qeyd etmək lazımdır ki, nəqliyyat infrastrukturunu bələdiyyə və dövlət orqanları tərəfindən idarəetmənin daim təkmilləşdirilməsi nəticəsində fəaliyyət göstərən mürəkkəb orqanizmdir (Ертірк, 2002). Bu, çox vacibdir, çünki istismarda olan şəhər nəqliyyat şəbəkələri şəhər büdcəsi xərclərinin, o cümlədən əsaslı xərclərin ümumi strukturunun əhəmiyyətli hissəsini təşkil edir.

Şəhərin nəqliyyat infrastrukturunun fəaliyyəti bütün xarici (şəhərlərarası) nəqliyyat növləri ilə təmin edilir:

- dəmir yolu, avtomobil, su (çay və dəniz), hava, boru kəməri, habelə sərnişin, yük və xüsusi nəqliyyata bölünən şəhərdaxili nəqliyyat;
- eləcə də küçə və küçədənənar nəqliyyat.

Sərnişin nəqliyyatına daxildir:

- avtomobil (avtobuslar, mikroavtobuslar, fərdi minik avtomobilləri);
- elektrik dəmir yolu küçəsi və küçədən kənar (tramvay);
- elektrik yolu (trolleybuslar);
- monorels yüksək;
- yeraltı dəmir yolu (metropoliten); dəmir yolu üstü (yerüstü keçiddə elektrik qatarları);
- su (çay və dəniz).

Şəhərdaxili yük daşımalarında adətən istifadə olunur:

- yük maşınları, trolleybuslar, tramvaylar.

Xüsusi nəqliyyat aşağıdakılara bölünür: sanitariya-texniki, kommunal, tibbi, yangınsöndürmə, qəza-texniki və s. Şəhərdaxili nəqliyyat da tonajına, sərnişin tutumuna, sürət həddi, hüquqi mənsubiyyətinə, hərəkətin təşkili prinsiplərinə (marşrut və qeyri-marşrut) görə təsnif edilir.

Hərəkətin marşrut təşkili, ilk növbədə, bütün növ sərnişinlərə, habelə yük və xüsusi nəqliyyata tabedir. Bu yanaşma şəhər nəqliyyat şəbəkələrinin saxlanması üçün ümumi xərcləri azaldır və şəhərin yol şəbəkəsində nəqliyyat yükünü optimallaşdırır. Bu zaman marşrut nəqliyyat vasitələrinin hərəkəti müəyyən istiqamətlərdə (marşrutlarda) təmin edilir, həm küçə şəbəkəsi daxilində, həm də ondan kənarında hərəkət edir və sərnişinlər və nəqliyyat vasitələrinin sürücüləri üçün müvafiq nişanları olan dayanma məntəqələri ilə təchiz edilir (marşrut istiqaməti).

Nəqliyyat vasitələrinin müəyyən edilmiş marşrutlar üzrə hərəkəti küçənin hərəkət hissəsində və yol nişanları, yol nişanları və işıqforlarla müəyyən edilmiş hədlərdə təşkil edilir. Daşımanın marşrut təşkili rəşional sərnişin və yük axınlarını təmin etmək məqsədi daşıyır və şəhər ərazisinin elementlərini optimal istiqamətlərlə əlaqələndirir.

Avtobusların daşınması sərnişin axınının ölçüsü və istiqaməti ilə müəyyən edilmiş müəyyən marşrutlar üzrə təşkil edilir. Marşrut başlanğıc və son nöqtələr arasında avtobuslar üçün müvafiq olaraq müəyyən edilmiş marşrutdur. Marşrutlar sərnişin yaradan və sərnişin qəbul edən məntəqələrin yerindən asılı olaraq mərhələlərə bölünür (Qafarov, Əliyev, 2002).

Avtobus marşrutları aşağıdakılara bölünür:

- Müddətinə görə:
 - a) daimi (il boyu)
 - b) müvəqqəti (mövsümi)
- Məqsədinə görə:
 - a) əsas marşrutlar
 - b) digər nəqliyyat növlərinin marşrutlarına qoşulma
- İstifadə şərtlərinə və yol hərəkətinə görə:
 - a) müntəzəm marşrutlar (bütün aralıq nöqtələrdə dayanma tələb olunur)

b) qısaltılmış (yalnız müntəzəm marşrutun müəyyən hissəsində təşkil olunur, burada ən sıx sənişin axını) marşrutlar: daimi və dövri (pik saatlarda)

c) təcili yardım maşınları (avtobuslar yalnız müəyyən edilmiş dayanacaqlarda dayanır)

d) ekspress marşrutlar (yol boyu dayanacaqsız birbaşa avtobus xidməti) bunlardır: daimi, müvəqqəti (yay) və dövri (şənbə, bazar).

Avtobus marşrutlarında dayanacaqlar aşağıdakılara bölünür:

➤ Yerləşdiyi yerə görə:

a) final (istirahət və sürücülərin dəyişdirildiyi yerdə)

b) orta

➤ Trafik şərtlərinə görə, aralıqlar aşağıdakılar ola bilər:

a) daimi (il boyu)

b) müvəqqəti (sənişin axını ilin müəyyən bir vaxtında və ya günün dövrlərində baş verir - teatrlar, stadionlar və s.)

c) tələb üzrə (az, lakin dövri sənişin axını olan yerlərdə quraşdırılır - bağlara səfərlər).

Sənişin daşımalarının təşkili yaşayış yerlərindən iş yerlərinə gediş vaxtının 40 dəqiqədən çox olmamasını nəzərdə tutur. Sənişin nəqliyyatı maksimum növbədə işləyən işçilərin sayı nəzərə alınmaqla pik saatlar üçün nəzərdə tutulmuşdur .

Sənaye qovşaqlarının əsas küçələri, bir qayda olaraq, yaşayış zonasının nəqliyyat marşrutlarının davamıdır. Beləliklə, iş yerləri ilə şəhərin yaşayış sahəsi arasında əlaqə yaranır. Əsas küçələr ayrı-ayrı yollar boyunca piyada, velosiped, avtomobil və bəzən tramvay hərəkətini təmin edən inkişaf etmiş eninə profillə dizayn edilmişdir. Yaşıl zolaqlardan istifadə edərək yollar bir-birindən təcrid olunub. Axınların kəsişməsi iki səviyyədə təmin edilə bilər. Magistral yolların əsas inkişafı atmosfərə zərərli tullantıları olmayan inzibati binalar, xidmət müəssisələri və istehsalat binalarından ibarətdir. Əsas magistralların eni 40-60 m-dir (bəzən daha çox ola bilər) .

Sənaye ərazilərinin formalaşmasında mühüm və mürəkkəb məsələlərdən biri yerüstü və yeraltı kommunikasiyaların çəkilməsidir. Dəmir yollarının və yolların altına kommunal xətlərin çəkilməsinə icazə verilmir. Kommunal şəbəkələri ağacların altında deyil, qazonların altına çəkmək daha məqsədəuyğundur. Kommunal şəbəkələr elə çəkilib ki, onların istismarı və təmiri ən az xərclə və nəqliyyatın hərəkətini pozmadan həyata keçirilsin. Böyük müəssisələrdə və sənaye qovşaqlarında yeraltı kommunikasiyalar yolların altındakı keçid kollektorlarında çəkilir. Kollektorlar qəza girişləri, ventilyasiya şafları, yoxlama quyuları və onların normal işləməsinə və profilaktik baxımını təmin edən digər qurğularla təchiz edilmişdir. Texnoloji kommunikasiyalar yerin üstündə müvafiq izolyasiya qurğuları olan xüsusi konstruksiyalarda və ya qapalı qalereyalarda çəkilir ki, bu da onların saxlanılmasına ehtiyac, dəyişdirilmə tezliyi və nəhayət, tikinti üçün seçilmiş ərazinin təbii-iqlim şəraiti ilə müəyyən edilir. Yerüstü rabitə sistemi kompleksin həcm-məkan həllinə əhəmiyyətli dərəcədə təsir göstərir, bu, xüsusilə əsas magistralları mühəndislik və texnoloji kommunikasiyaların konsentrasiyası olan kimya müəssisələri üçün xarakterikdir. Mühəndislik strukturlarının kompleksi (dayanacaqlar, kommunikasiyalar üçün keçid körpüləri və s.) sənaye sahəsinə memarlıq şəxsiyyəti verir .

Avtobus seçimi əhaliyə göstərilən nəqliyyat xidmətlərinin səviyyəsinə və avtobuslardan istifadənin səmərəliliyinə əhəmiyyətli dərəcədə təsir göstərir, əhaliyə ən aşağı nəqliyyat xərcləri ilə xidmət göstərir, hərəkət edən heyətin növü və tutumu üzrə gücü və xarakteri ilə ən yaxşı uyğunlaşdığı təqdirdə təmin edilə bilər (Bağırov, 2009).

Sərnişin axını az olan marşrutlarda və qeyri-bərabər sərnişin sıxlığı olan marşrutlarda gün ərzində böyük tutumlu avtobuslardan istifadə etmək məqsədəuyğun deyil, çünki bu, ya yüksək hərəkət intervallarına və müvafiq olaraq dayanacaqlarda gözləmə müddətinin artmasına, ya da daşıma xərclərinin əhəmiyyətli dərəcədə artmasına səbəb olacaq. Sərnişinlərin çox olduğu marşrutlarda az tutumlu avtobusların işləməsi gediş intervallarını azaldır, lakin hərəkətli heyətə ehtiyacı artırır, küçə və magistral yollarda yükü artırır, iş məhsuldarlığını aşağı salır.

Kiçik tutumlu avtobuslar seçərkən, ilk növbədə, nəzərə alınır:

- Pik saatlarda ən sıx hissədə bir istiqamətdə sərnişin daşıma qabiliyyəti;
- Sərnişin axınının günün saatları və marşrut hissələri üzrə qeyri-bərabər paylanması;
- Günün saatından asılı olaraq avtobuslar üçün ağılabatan intervallar;
- Avtobuslar üçün yol şəraiti və küçə tutumu;
- Daşıma qabiliyyəti, yəni. bir istiqamətdə 1 saat ərzində avtobusla daşıma bilən sərnişinlərin maksimum sayı;
- Avtobus nəqliyyatının dəyəri.

Avtobus marşrutlarının düzgün seçilməsi əhalinin hərəkətə sərf etdiyi ümumi vaxta və vaqonlardan istifadənin səmərəliliyinə həlledici təsir göstərir.

Marşrutları seçərkən və əsaslandırarkən onlar aşağıdakı tələbləri rəhbər tuturlar:

- Nəqliyyatın cazibəsinin və sərnişinlərin kütləvi toplanmasının əsas nöqtələri ən qısa marşrutlar boyunca bir-biri ilə bağlıdır;
- Marşrutlar əsas istiqamətlərdə sərnişinlər üçün fasiləsiz səyahəti təmin etməlidir;
- Şəhər nəqliyyat marşrutları şəhərətrafı və şəhərlərarası sərnişinlərin digər şəhər nəqliyyat növlərinin nəqliyyat vasitələrinə daşınmasının rahatlığını təmin etməlidir.
- Avtobus marşrutlarının uzunluğu, günün müxtəlif vaxtlarında nəqliyyat vasitələrinin bütün uzunluğu boyunca vahid doldurulması nəzərə alınmaqla, şəhərin ölçüsündən və planından asılı olaraq müəyyən edilir.
- Avtobus marşrutları küçələrin eni və uzununa profili, habelə avtobusun istismar və texniki xüsusiyyətləri nəzərə alınmaqla kifayət qədər abad yol örtüyü olduqda müəyyən edilir.
- Şəhər xidmətlərinin avtobus marşrutları bir-biri ilə və digər sərnişin nəqliyyat növlərinin, habelə dəmir yolu, hava və su nəqliyyatının marşrutları ilə uzlaşdırılmalıdır.

Uzun məsafəli marşrutun aşağıdakı üstünlükləri var:

- Şəhərin periferik nöqtələri arasında birbaşa əlaqəni təmin edir
- Şəhərin mərkəzi hissəsində terminal məntəqələrinin təşkilini tələb etmir
- Son nöqtələrdə dayanma müddətini azaltmaqla daha yüksək əməliyyat sürətini təmin edir.

Qısa marşrutun aşağıdakı üstünlükləri var:

- Bütün marşrut boyu avtobusların daha vahid yüklənməsinə nail olmağı asanlaşdırır;
- Hərəkətin daha yüksək nizamlılığını təmin edir.

Şəhər marşrutları üçün optimal məsafə 300-500 metr, şəhəratrafı marşrutlar 800-1200 metrdir.

1.3. Sərnişin daşıma prosesinin xarakteristikaları və optimallaşdırma meyarları

Şəhər avtobus marşrutları yerli hakimiyyət orqanları ilə razılaşdırılaraq açılır (və bağlanır). Onların tərkibində yol polisi, yol xidmətləri və sərnişin avtomobil müəssisələrinin nümayəndələrinin daxil olduğu komissiyanın işinin nəticələrinə əsasən marşrut üzrə hərəkətin təhlükəsizliyinin və avtobusların normal hərəkət şəraitinin təmin edilməsi üçün zəruri tədbirlər barədə akt tərtib edilir. Yalnız bundan sonra marşrut açılır (Hüseynov, 2008).

Hər bir avtobus marşrutu üçün (xidmət açılmadan əvvəl) aşağıdakıları ehtiva edən pasport tərtib edilir:

- Marşrutun xüsusiyyətlərini əks etdirən diaqram - marşrutun planı və profili, yol örtüyünün vəziyyəti, yüksək riskli ərazilərin kəsişmələrinin sayı və s.
- Tariflər
- Dayanma nöqtələrinin və xətti strukturların xüsusiyyətləri
- Dayanma nöqtələri arasındakı məsafə
- Hər il üzrə avtobusların yekun göstəricilərinin sistemə şəkildə qeyd edilməsi və s.

Avtobus marşrutları (açılmadan əvvəl) aşağıdakılarla təchiz edilmişdir:

- Avtobusların hərəkətini izləmək və tənzimləmək üçün rabitə və signal avadanlığı
- Möhür – saatlarla
- Dayanma məntəqələrinin və enmə sahələrinin əlamətləri
- Sürücülərə xidmət göstərmək və istirahət etmək üçün stasionar qurğular
- Dönmə və yerləşdirmə sahələri
- Sərnişinlər üçün pavilyonlar və s.

Avtobusların sürətinə aşağıdakı göstəricilər təsir edir:

- Yolun kateqoriyası, onun parametrləri və bölmələr üzrə vəziyyəti;
- Yolun ayrı-ayrı hissələrində vaqonların hərəkətinin intensivliyi;
- Avtobusun tutumu və onun istismar və texniki xüsusiyyətləri;
- İlin vaxtı və iqlim şəraiti;
- Hərəkətin baş verdiyi günün vaxtı.

Əhaliyə nəqliyyat xidmətlərinin göstərilməsi prosesinin təkmilləşdirilməsi üzrə tədbirlərin işlənilib hazırlanması üçün əsas əhalinin ümumi və nəqliyyat hərəkətliliyinin formalaşmasının xüsusiyyətləri, sərnişin axınının həcmi və istiqamətləri, onların məkan və zaman dəyişiklikləri haqqında məlumatlardır.

Avtomobil nəqliyyatı ilə hərəkətlilik ildə bir sakinə düşən avtomobil nəqliyyatı ilə edilən hərəkətlərin sayıdır.

Qeydə alınmış nəqliyyat hərəkətliliyi il ərzində adambaşına düşən bütün növ şəhər sərnişin ictimai nəqliyyatında daşıyan sərnişinlərin sayıdır (ziyaretçilər və şəhəratrafi sərnişinlər, habelə bir marşrutdan və ya nəqliyyat növündən digərinə köçürmələr nəzərə alınmaqla).

Potensial mobillik əhalinin bioloji və sosial tələbatına, dövrün sosial-iqtisadi xüsusiyyətlərinə, istehsal ehtiyaclarına, tarixən formalaşmış həyat tərzinə, kütləvi informasiya vasitələrinin və kommunikasiyaların inkişafı, mədəni tələbatlarına uyğun gələn hərəkətlərin sayıdır.

Həyata keçirilə bilən hərəkətlilik yer və zamanın verilmiş şərtlərində hərəkətlərin faktiki sayıdır.

Mütləq hərəkətlilik əhalinin müəyyən qrupunun çöl tədqiqatları ilə müəyyən edilən faktiki həyata keçirilə bilən hərəkət sayıdır.

Ümumi hərəkətlilik - yaşayış məntəqəsinin inzibati hüdudlarında yaşayan sakinlərin sayına aid edilən hərəkətdə iştirak edən əhalinin bütün qrupları tərəfindən vaxt vahidi üzrə (il, gün, saat) hərəkətlərin sayı.

Müxtəlif sosial və yaş qruplarının nümayəndələri müxtəlif hərəkətliliyə malikdirlər ki, bu da peşəkar və işgüzar fəaliyyətdən, qeyri-iş ünsiyyətindən, ailənin sayından, yaşdan, cinsdən və s. asılıdır.

Bazar iqtisadiyyatı şəraitində keyfiyyət məsələsi həlledici rol oynayır. Sərnişinlərə yüksək keyfiyyətli nəqliyyat xidmətlərinin təmin edilməsi zərurəti birbaşa Azərbaycan Respublikasının Avtomobil nəqliyyatı haqqında Azərbaycan Respublikasının Qanunu ilə müəyyən edilir və bu, avtomobil nəqliyyatına milli iqtisadiyyatın və əhalinin ehtiyaclarının tam ödənilməsinə sərnişin avtomobil nəqliyyatı müəssisələrinin əsas vəzifəsi kimi müəyyən edir. Sərnişinlərin daşınması təhlükəsiz, lazımı şəraitlə təmin edilməli və sərnişinlərə yüksək xidmət standartı ilə həyata keçirilməlidir (Həsənov, 2015).

Keyfiyyətli sərnişindaşıma xidmətlərini təmin etmək üçün bütün mülkiyyət formalı avtonəqliyyat vasitələrinin istismarını əhatə etməli olan sərnişindaşımanın planlaşdırılması, təşkili, stimullaşdırılması, tənzimlənməsi və keyfiyyətinə nəzarəti təmin etmək lazımdır.

Sərnişinlərə göstərilən nəqliyyat xidmətlərinin keyfiyyəti dedikdə, müəyyən edilmiş normativ tələblərə uyğun olaraq sərnişinlərin səyahət ehtiyaclarının ödənilməsinə müəyyən edən daşıma prosesinin və sərnişindaşıma sisteminin xüsusiyyətlərinin məcmusu başa düşülür. Daşıma prosesinin və daşıma sisteminin xüsusiyyətləri sərnişin daşımalarının təşkili və həyata keçirilməsi səviyyəsinin obyektiv xüsusiyyətini müəyyən edir və sərnişinlərin nəqliyyat ehtiyaclarının ödənilməsində özünü göstərir. Bu xüsusiyyətlər sadə və mürəkkəb bölünür. Sonuncular funksional xüsusiyyətlərlə birləşən sadə xüsusiyyətlər qrupudur.

Keyfiyyət göstəricisi mülkiyyətin təzahür dərəcəsinin obyektiv ölçüsüdür. Əmlakın təzahür dərəcəsi asılı olaraq göstərici müəyyən bir dəyər alır.

Keyfiyyətin qiymətləndirilməsi dəyərlərin və göstəricilərin faktiki səviyyəsini standart səviyyə ilə müqayisə etmək, uyğunsuzluqları müəyyən etmək və onların səbəblərini müəyyən etmək proseduru kimi başa düşülür. Hər bir fərdi göstərici üzrə keyfiyyətin qiymətləndirilməsi (diferensial keyfiyyətin qiymətləndirilməsi) əsasında ümumi (mürəkkəb, inteqral) keyfiyyət qiymətləndirməsi müəyyən edilir (Nəsibov, 2013).

Sərnişinlərə xidmətin keyfiyyət göstəricilərinin strukturu Cədvəl 1.1-də təqdim olunur.

Cədvəl 1.1. Sərnişinlərə xidmətin keyfiyyət göstəricilərinin strukturu

Kompleks xüsusiyyətlər	Sadə xüsusiyyətlər	Sərnişinlərə xidmətin keyfiyyət göstəriciləri
Mövcudluq	Şəhər ərazilərinin nəqliyyatla doyması	Marşrut şəbəkəsinin sıxlığı, marşrutlarda hərəkətin tezliyi
	Məlumat məzmunu	Sərnişin məlumat xidmət səviyyəsi
	Mövcud tariflər	Tariflərin sosial məqbulluğu və sabitliyi
Səmərəlilik	Səyahət zamanı vaxta qənaət	Səyahət vaxtı, xərc faktoru
Etibarlılıq	Mesaj tezliyi	Regularlik əmsalları, qrafikdən standart kənarlaşma
	Xidmət Səviyyəsinə Zəmanət verilir	Sərnişinin səyahət etməkdən imtina etmə ehtimalı səviyyəsi
	Səyahət təhlükəsizliyi	Hərəkət təhlükəsizliyi göstəricisinin dinamikası
İstifadə rahatlığı	Avtobusun sərnişinlərlə doldurulması	Tutumdan istifadə dərəcəsi
	İstifadə rahatlığı	Rahatlıq standartlarına uyğunluq

Cədvəl 1.1-də əlçatanlıq, effektivlik, etibarlılıq və istifadəyə yararlılıq kimi mürəkkəb xüsusiyyətlərin növlərinin olduğunu göstərir.

Sərnişin daşımalarının əsas vəzifəsi əhalinin daşınma tələbatının tam, vaxtında və keyfiyyətli ödənilməsindən ibarətdir. Ümumi istifadədə olan avtomobil sərnişin nəqliyyatının işinin açıq şəkildə ifadə edilən sosial əhəmiyyətli xarakteri ən az imkanlı kateqoriyalı sərnişinlər üçün yüksək keyfiyyətli daşıma zəmanətində ifadə edilməlidir. Müxtəlif mülkiyyət formalı avtobuslarda müxtəlif kateqoriyalardan olan sərnişinlərə xidmət şəraitinin bərabərliyi müvafiq tədbirlərlə təmin edilməlidir. Sərnişin daşıma xidmətlərinin keyfiyyəti daşıma prosesinin və sərnişindaşıma sisteminin tələblərə uyğunluğunu təmin edən xassələrinin məcmusudur.

Şəhərətrafi nəqliyyatda nəqliyyatın əlçatanlığı şəhərətrafi ərazidəki yaşayış məntəqələrinin avtobus marşrutları şəbəkəsi ilə tam əhatə olunması ilə müəyyən edilir. Daşıma tələbinə əsasən, hər bir marşrutun başlanğıc və bitmə vaxtı müəyyən edilməlidir. Bu vaxt marşrut cədvəlində birinci reysdə hərəkətin başlanması və sonuncu reysdə hərəkətin bitməsi göstərilməklə öz əksini tapır. Bu cür uçuşlar təşkilatı səbəblərə görə ləğv edilə bilməz (Hüseynov, 2000).

Effektiv interval dayanma nöqtəsində olan və qrafikdən kənara çıxmalara görə müşahidə etdiyi intervalın müddətinin artdığı vəziyyətlə üzləşən sərnişinin nöqtəyi-nəzərindən planlaşdırılan intervalın aşkar artımını əks etdirir. Bu rəqəmdən görüldüyü kimi, faktiki hərəkət intervallarının müddətinin təsadüfi dəyişməsi və sərnişinlərin dayanma nöqtəsinə vahid yaxınlaşması ilə daha çox sayda sərnişin nisbətən artan intervalla qarşılaşır, buna görə də bu sərnişinlər gözləmə vaxtını itirirlər. Nəticədə, orta interval sərnişinə planlaşdırılıandan daha uzun görünür (Əliyev, 2003).

II FƏSİL. BAKI ŞƏHƏRİ ÜZRƏ ŞƏRNIŞIN DAŞIMA ŞİRKƏTLƏRİNİN FƏALİYYƏTİNİN TƏHLİLİ

2.1. Şərnişin daşımaları həyata keçirən dövlət və özəl daşıma şirkətlərinin makroiqtisadi göstəriciləri

Bakı Azərbaycanın paytaxtı və Cənubi Qafqaz regionunda böyük iqtisadi, siyasi və mədəni mərkəzdir. Bakı və onun on iki rayonunu özündə birləşdirən Bakı Metropoliten Regionunun təxminən 2,25 milyon əhalisi var. Əhali 2000-ci ildən bəri 22% artıb ki, bu da regionda ən yüksək urbanizasiya göstəricilərindən biridir. Şəhər genişlənməkdə davam edir və 2030-cu ilə qədər təxminən 3 milyon insanı yerləşdirəcək.

Bakı ölkədə inkişafın əsas mühərriki olaraq qalır. Əsas neft-qaz sənayesi, istehsal və xidmət sahələri Bakıda cəmləşib. Ölkədəki rəsmi məşğulluğun təxminən 45%-i Bakının payına düşür, 1,14 milyon iş yeri Bakı şəhərində və 1,4 milyon iş yeri Bakıdadır.

Bakı şəhər nəqliyyat sistemi orta gəlirlərin artması səbəbindən ağır təzyiq altındadır ki, bu da avtomobilləşmə sürətinin yüksəlməsinə səbəb olub. Ötən illər ərzində şəhər nəqliyyat infrastrukturunun əhəmiyyətli dərəcədə təkmilləşdirilməsinə baxmayaraq, institusional quruluşda parçalanma şəhər üçün inteqrasiya olunmuş nəqliyyat sisteminin inkişafına mane olur. Qeyri-adekvat yol idarəetmə sistemi, qeyri-qanuni parklanma və qeyri-adekvat intermodallıq sistemə təzyiq edir.

Şəhər və şəhəratrafi ərazilər bir əsrdən artıqdır ki, neft hasilatının çirklənməsindən geniş şəkildə təsirlənir. Son onilliklər ərzində sürətlə artan motorizasiya və böyük benzin istehlakı CO₂ emissiyalarını əhəmiyyətli dərəcədə artırıb ki, bu da ümumi emissiyaların 40%-dən çoxunu təşkil edir (Atakişiyev, 2004). İctimai nəqliyyat xidmətlərinin yaxşılaşdırılması üçün təsirli tədbirlər görülmədikdə, yüksək motorlaşdırma dərəcələri havanın daha da çirklənməsinə və şəhərdə həyat keyfiyyətinin pisləşməsinə səbəb ola bilər (Məmmədov, 2002).

Nəqliyyat xidmətləri bazarının inkişafı nəqliyyat şirkətləri və ya Avtonəqliyyat Müəssisələri (ANM) arasında qiymət rəqabəti ilə deyil, keyfiyyət rəqabəti ilə bağlıdır. Adətən sərnişinlər onlara təklif olunan xidmətlərin keyfiyyətinə diqqət yetirirlər. Nümunə olaraq, kiçik tutumlu avtobuslardan istifadə etməklə, marşrut taksi kimi ənənəvi sərnişin daşımalarını təşkil etmək olar. Belə bazar şəraiti sərnişindaşıma xidmətlərinin keyfiyyətinin bütün göstəricilərinin əhəmiyyətli dərəcədə yaxşılaşdırılmasını tələb edir. Əks halda daşıyıcı daşıma xidmətləri bazarında rəqabət apara bilməyəcək və daşıma xidmətləri bazarını tərk etmək məcburiyyətində qalacaq. Bunun üçün məcburi sertifikatlaşdırma kifayət deyil. Çünki o, yalnız sərnişindaşıma ilə bağlı normativ tələblərə cavab vermək üçün nəzərdə tutulub. ANM-də nəqliyyat xidmətinin keyfiyyətinə nəzarət üzrə təlimata aşağıdakı bölmələr daxildir (Əliyev, 2004):

1. Optimal istifadə üçün proqramları birinə çevirmək; ANM-nin keyfiyyət siyasəti burada öz əksini tapır və rəsmi sənədləşdirilir, keyfiyyətə cavabdeh olan menecer tərəfindən hazırlanır və təsdiqlənir. ANM-nun xidmətləri və departamentlərinin vəzifələri tanınır.

2. Keyfiyyətin idarə edilməsi sistemi vahid forma (təlimat) əsasında rəsmiləşdirilir.

3. Müqavilələri vaxtaşırı təhlil etmək (müqavilədə müəyyən edilmiş sərnişindaşıma xidməti qaydalarına riayət etmə səviyyəsi).

4. Planlaşdırılmış xidmətlərin idarə edilməsi. Bu bölmədə marşrut sisteminin formalaşdırılması, AV AS-də taksi dayanacaqlarının təşkili, sərnişinlərin təşkili üzrə normativ sənədlərin tələblərinə uyğun olaraq taksilərin hərəkət cədvəllərinin tərtibi və növbələrin buraxılmasının əsas qaydaları verilmişdir. Bu həm də ANM keyfiyyət proqramının illik yenilənməsini əks etdirir.

5. ANM-də aktivlərin idarə edilməsi fəaliyyəti. Bu bölmədə keyfiyyətli sənədlərin tərtibi və qeydiyyatı. onların mühafizəsi və idarə olunması təlimatlara uyğun olaraq izah edilir.

6. Material-texniki resursların təchizatı.

7. Yol xidmətlərinin idarə edilməsi.

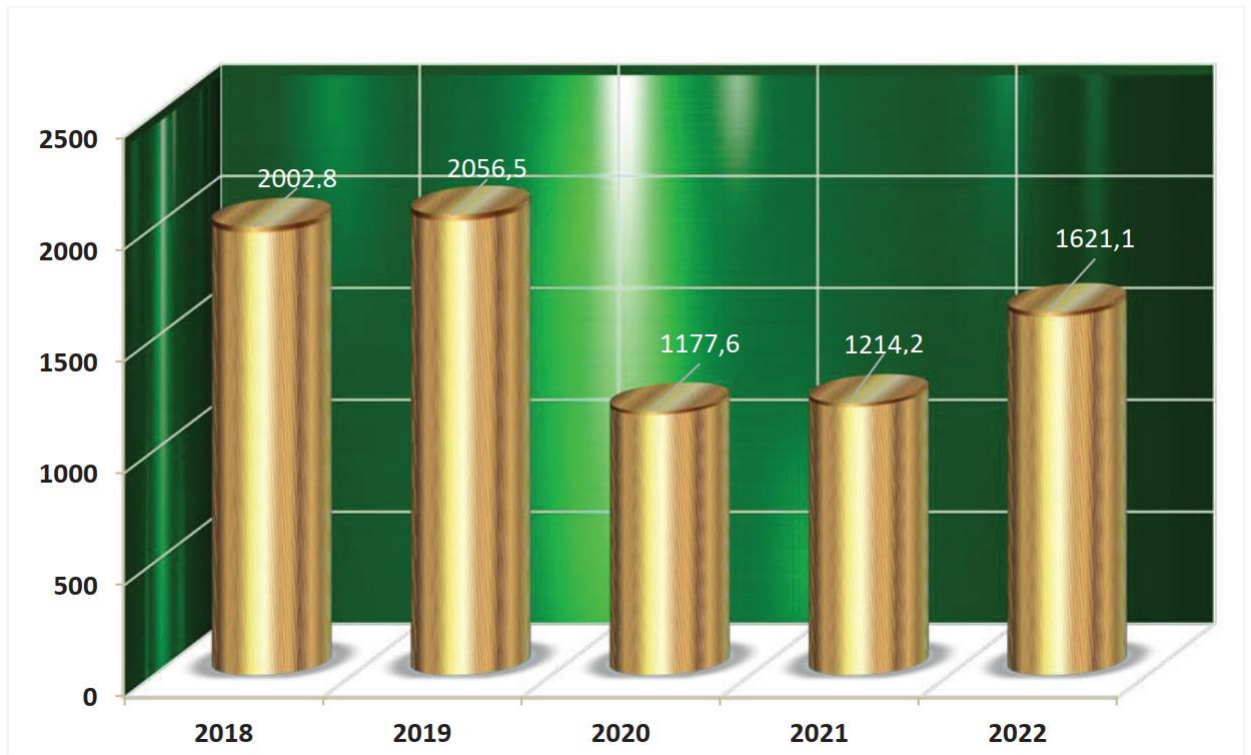
8. Daşıma prosesinin idarə edilməsi. Bu bölmədə hazırlanmış sənədlər daşımaların texnoloji prosesə uyğun aparıldığını əks etdirməlidir.

9. Keyfiyyət göstəricilərinin qeydiyyatı.

10. Daxili keyfiyyətə nəzarətin təşkili. Bu hesabatda uçuşların aparılması, onların müntəzəmliyi, istəgə bağlı taksilərdən istifadə, yol-nəqliyyat hadisələri, yol hərəkəti qaydalarının pozulması, yol hərəkəti təhlükəsizliyi və texniki xidmət orqanlarının rəhbərlərinin təlimi əks etdirilir.

İqtisadi tənəzzül şəraitində Azərbaycanda nəqliyyatın planlaşdırılması və idarə edilməsində son dəyişikliklər Bakıda dayanıqlı şəhər nəqliyyatının planlaşdırılmasına ehtiyac olduğunu göstərir .

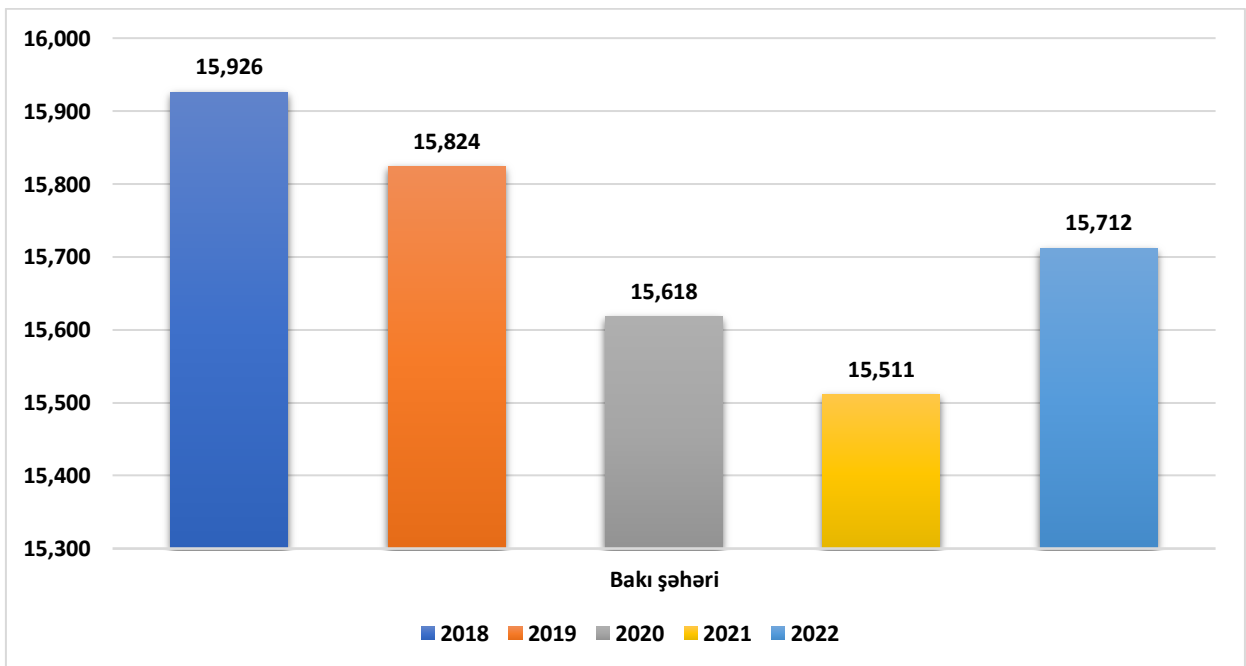
Azərbaycanda nəqliyyatın təkmilləşdirilməsi layihələri 25 milyard ABŞ dolları məbləğində qiymətləndirilir ki, bu da nəqliyyat vasitələrinin yaxşılaşdırılmasına yönəldilib. Müasir avtomobil yollarının tikintisi, mövcud yolların ötürücülüynün genişləndirilməsi və nəqliyyat axınının sürətləndirilməsi üçün yeni layihələrin işlənilməsi və hazırlanması sürücülər və ümumilikdə iqtisadiyyat üçün yeni imkanlar yaratdı (Şəkəreliyev, 2000).



Şək. 2.1. Nəqliyyat sektorunda sərnişin daşınması

Şəhərdaxili avtobus marşrutu şəbəkələrinin fəaliyyəti ilə bağlı çoxlu araşdırmalar aparılsa da, aşağı səmərəlilik və ictimai nəqliyyat səyahətlərinin etibarlılığını təmin edə bilməməsi ilə bağlı problemlər hələ də qalmaqdadır. Buna görə də, şəhərin ictimai nəqliyyat şəbəkəsinin fəaliyyəti haqqında daha dəqiq hesabat vermək üçün bir yol müəyyən etmək vacib olaraq qalır. Şəhərdə sərnişinlərin ehtiyacları müxtəlif nəqliyyat növləri və nəqliyyat vasitələri ilə ödənilir. Şəhərin bütün görməli yerləri arasında birbaşa marşrutu olan bir növ şəhər ictimai nəqliyyatı yaratmaq demək olar ki, mümkünsüz görünür (www.stat.gov.az).

Ağırlıq mərkəzləri arasında sərnişinlərin birbaşa daşınması yalnız şəxsi avtomobillər və taksilərlə həyata keçirilə bilər. Sərnişinlərin ictimai nəqliyyatla təyinat yerinə getməsi əksər hallarda mürəkkəb hərəkətlər nəticəsində mümkündür. Bir çox hallarda səyahətçilər işə, istirahətə və ya məktəbə getmək üçün iki və ya daha çox nəqliyyat növündən istifadə edirlər. Şəhər yerlərində birdən çox marşrutla təyinat yerinə çatmaq ümumi sayda əhəmiyyətli paya malikdir və şəhərlərin nəqliyyat imkanlarından və şəbəkə sıxlığı göstəricisindən asılı olaraq dəyişə bilər. Buna görə də, marşrut şəbəkəsinin hər bir bölməsində marşrut nəqliyyat vasitələrinin hərəkətinin tədqiqi və qiymətləndirilməsi vacibdir.



Şək. 2.2. Sərnişin avtobusları sayı, ədəd

Bakıda avtobus şəbəkəsi böyük və sıxdır. Gün ərzində avtobuslarla daşınan sərnişinlərin ümumi sayı 1,624 milyon nəfərdir ki, bunun da 220 mini Bakubus, 120-150 mini isə Xaliq Faiqoğludur. Sonuncu daha 150.000-ni periferiyaya aparır, qalanı isə digər kiçik avtobus operatorları tərəfindən daşınır. Hazırda 15 avtobus dayanacağı fəaliyyət göstərir (www.stat.gov.az).

Avtobus sistemi BNA tərəfindən tənzimlənir. Onun mandatına avtobus daşımaları sektorunu tənzimləmək üçün geniş sahələr daxildir, o cümlədən:

- avtobus sərnişin daşımaları üçün tenderlərin keçirilməsi, mükafatlandırılması və müqavilələrin icrası;
- avtobus marşrutlarının və xətlərinin, nəqliyyat cədvəllərinin və hərəkət cədvəlinin müəyyən edilməsi;
- avtobus dayanacaqlarının müəyyən edilməsi və idarə edilməsi;
- sərnişindaşıma qanun və qaydalarına riayət olunmasına nəzarət və s.

31.212 avtobusdan 15.712-si Bakı şəhərində fəaliyyət göstərir (Beynəlxalq, daxili, şəhərdaxili avtobuslar) 27 operator Bakı ərazisində 1900-ə yaxın avtobusla Bakı Bus bütün operatorlar arasında ən böyük paya malikdir (25%-dən çox) 2015-ci ildən 2023-cü ilə qədər Bakı Nəqliyyat Agentliyi sərnişin daşımalarını (avtobus, taksi) tənzimləyən və nəzarət edən, nəqliyyatın intellektual idarəetmə sisteminin tətbiqi və Bakı şəhərinin inzibati ərazisinin təşkili üzrə məsul olan hüquqi şəxs idi. Bakı Nəqliyyat Agentliyi 19 aprel 2023-cü il tarixindən Azərbaycan Quru Nəqliyyatı Agentliyinin tabeliyinə verilib.

Dövlət başçısının tapşırığına əsasən, ölkəyə son 7 ildə 1500 ədədə yaxın sərnişindaşıma tələblərinə uyğun olan iritutumlu və orta avtobuslar gətirilib. Müntəzəm marşrut xətləri üzrə, ümumilikdə, istismarda edilən avtobusların 70%-i yenilənib. Avtobusların əksəriyyəti dövlət investisiyası ilə alınıb.

Bakı şəhəri üzrə sərnişin daşıma şirkətlərinin fəaliyyəti təhlil olunmuşdur. Bu şirkətlərin əsas makroiqtisadi göstəriciləri qeyd olunmuşdur.

“BakuBus” MMC 3 aprel 2014-cü il tarixdə “Baku Bus” Məhdud Məsuliyyətli Cəmiyyətin yaradılması haqqında Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin 92 nömrəli qərarına əsasən, ictimai nəqliyyat sisteminin inkişafı,

əhalinin və iqtisadiyyatın nəqliyyata artan tələbatının ödənilməsi ilə əlaqədar yaradılmışdır. “BakuBus” MMC 2015-ci ildən fəaliyyətə başlamış, paytaxtımızda yeganə dövlət operatoru olaraq sərnişindəşımaya sahəsinə yeni standartlar gətirmiş və hazırda da bu standartlar əsasında fəaliyyətini davam etdirir. Bakıda avtobus xidmətlərinin keyfiyyətini yaxşılaşdırmaq üçün Hökumət “BakuBus” MMC-ni yaratdı. BakuBus 300 avtobus parkı ilə dövlət müəssisəsidir. Şirkətin qeydiyyatdan keçmiş hüquqi ünvanı Səbail şəhəri, İstiqlaliyyət küç. №4 – də yerləşir (www.bakubus.az).

Şirkət Azərbaycan Respublikasının paytaxtı Bakı şəhəri daxilində ictimai nəqliyyatı təmin edən dövlət tərəfindən tənzimlənən nəqliyyat sistemini idarə edir.

Şirkətin əsas fəaliyyəti Bakı şəhərində sərnişinlərin təhlükəsiz daşınmasının təmin edilməsinə yönəlib. Şirkətin əsas məqsədi Bakı şəhərində ictimai nəqliyyatın keyfiyyətini yüksəltmək, Bakı şəhərində beynəlxalq standartlara uyğun avtobusdaşımaya seqmentində sərnişinlərə xidmət təşkil etmək, şəhəri müasir avtonəqliyyat vasitələri ilə təmin etmək, texniki və texniki xidmət göstərməkdən ibarətdir.

Sərnişin daşımaya xidmətlərinin tarifləri Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin 2005-ci il 28 sentyabr tarixli 178 nömrəli qərarı ilə tənzimlənir. Hökumət Şirkətin strukturuna nəzarət edir və Bakı şəhərində fəaliyyətin uzunmüddətli strukturunu müəyyən edir.

Rəhbərliyin fəaliyyətinin fasiləsizliyi fərziyyəsinin qiymətləndirilməsi mahiyyət etibarı ilə qeyri-müəyyən olan hadisələrin və ya şərtlərin gələcək nəticələri haqqında müəyyən bir zamanda mühakimə yürütməyi əhatə edir.

İnvestisiya proqramlarının maliyyələşdirilməsi və Şirkətin fəaliyyətinin təmin edilməsi üçün hökumət müntəzəm olaraq dövlət büdcəsindən transfertlər həyata keçirir. Şirkət hələ ki, əməliyyat xərclərini maliyyələşdirmək üçün kifayət qədər gəlir əldə etmir, beləliklə, kapital qoyuluşu layihələrinin və əməliyyatlarının maliyyələşdirilməsi üçün dövlət büdcəsindən vəsait əldə etmək imkanından asılı qalmaqda davam edir. Rəhbərlik hesab edir ki, Azərbaycan Respublikası hökuməti cari investisiya layihələri ilə yanaşı, Şirkətin fəaliyyətinin davam etdirilməsi üçün

investisiya qoymağa davam edəcək. Rəhbərlik bu qərarı qəbul edərkən Şirkətin cari və gələcək planlarını, maliyyə resurslarına çıxış imkanlarını nəzərdən keçirmiş və son maliyyə böhranının Şirkətin gələcək fəaliyyətinə təsirini təhlil etmişdir. Müvafiq olaraq, rəhbərlik bu maliyyə hesabatlarını fəaliyyətin fasiləsizliyi prinsipi əsasında hazırlamışdır .

Təmir və yenilənmə ilə bağlı məsrəflər yarandıqda hesablanır və kapitallaşma üçün tələb olunan hallar istisna olmaqla, əməliyyat xərclərinə daxil edilir.

Təxmin edilən faydalı xidmət müddəti və amortizasiya metodu hər bir hesabat dövrünün sonunda nəzərdən keçirilir və təxminlərdəki hər hansı dəyişikliklərin təsiri perspektiv əsasda nəzərə alınır.

Ayrı-ayrılıqda əldə edilən məhdud faydalı istifadə müddəti olan qeyri-maddi aktivlər yığılmış amortizasiya və yığılmış dəyərsizləşmə zərərləri çıxılmaqla ilkin dəyərlə qeydə alınır. Amortizasiya onların təxmin edilən faydalı istifadə müddəti ərzində düz xətt əsasında tanınır.

Təxmin edilən faydalı xidmət müddəti və amortizasiya metodu hər bir hesabat dövrünün sonunda nəzərdən keçirilir və təxminlərdə hər hansı dəyişikliyin təsiri perspektiv əsasda uçota alınır. Ayrılıqda alınmış qeyri-müəyyən faydalı istifadə müddəti olan qeyri-maddi aktivlər yığılmış dəyərsizləşmə zərərləri çıxılmaqla ilkin dəyərlə qeydə alınır.

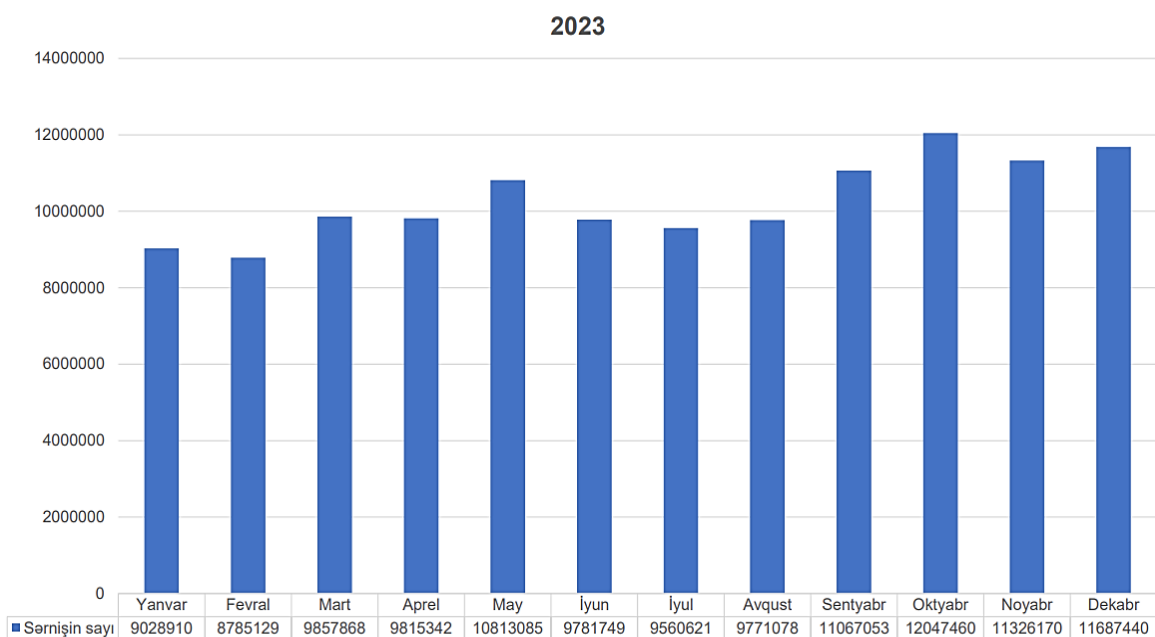
Aktivin (və ya pul vəsaitlərini yaradan vahidin) bərpa edilə bilən dəyərinin onun balans dəyərindən az olduğu təxmin edilirsə, aktivin (və ya pul vəsaitlərini yaradan vahidin) balans dəyəri onun bərpa edilə bilən dəyərinə endirilir. Müvafiq aktiv yenidən qiymətləndirilmiş dəyərlə qeydə alınmazsa, dəyərsizləşmə zərəri dərhal mənfəət və zərər hesablarında tanınır, bu halda dəyərsizləşmə zərəri yenidən qiymətləndirmənin azalması kimi nəzərə alınır.

Dəyərsizləşmə zərəri sonradan bərpa edildikdə, aktivin (və ya pul vəsaitlərini yaradan vahidin) balans dəyəri onun bərpa edilə bilən dəyərinin yenidən işlənmiş təxmininə qədər artırılır, lakin artırılmış balans dəyəri müəyyən edilmiş balans dəyərindən artıq olmasın. əvvəlki illərdə aktiv (və ya pul vəsaitlərini yaradan vahid) üzrə dəyərsizləşmə zərəri tanınmamışdır. Müvafiq aktiv yenidən qiymətləndirilmiş

dəyərlə uçota alınmazsa, dəyərsizləşmə zərərinin ləğvi dərhal mənfəət və zərər hesablarında tanınır və bu halda dəyərsizləşmə zərərinin bərpası yenidən qiymətləndirmə artımı kimi nəzərə alınır.

Əmlak və avadanlıq obyektini xaric edildikdə və ya aktivin davamlı istifadəsindən gələcək iqtisadi səmərələrin əldə edilməyəcəyi gözləniləndə tanınma dayandırılır. Əmlak və avadanlıq obyektinin xaric edilməsi və ya istismara verilməsi nəticəsində yaranan hər hansı gəlir və ya zərər satışdan əldə olunan gəlirlə aktivin balans dəyəri arasındakı fərq kimi müəyyən edilir və mənfəət və zərər hesablarında tanınır. Bakı şəhəri üzrə hazırda avtobusla sərnişindəşimə üzrə 23% daşımını həyata keçirən şirkətin gündəlik sərnişin göstəricisi 350 mindən çoxdur.

2023-cü il “BakuBus” MMC-nin fəaliyyətində mühüm müsbət dəyişikliklərlə əlamətdardır. Bu dəyişikliklər fəaliyyətimizin əsas statistik göstəricilərində də öz əksini tapıb. Belə ki, “BakuBus” MMC 2023-cü ildə 123 milyon sərnişin daşıyıb. Bu, ötən illə müqayisədə artımın 15,3% deməkdir. 2023-cü ildə “BakuBus” MMC 9 yeni marşrut xəttini (189, 149, 139, 172, 44, 4, 163, 57 və 108A) istifadəyə verib. Bu, paytaxtımızda ictimai nəqliyyatda mövcud olan 112 avtobusun yenilənməsi və müasir standartlara cavab verən avtobuslarla əvəzlənməsi deməkdir (www.bakubus.az).



Şək. 2.3. “BakuBus” MMC - ə 2023 – cü il üçün sərnişin daşıma statistika

Ötən il sərnişindəşımaya xidmətlərinin əhatə dairəsini genişləndirməklə yanaşı, fəaliyyətimiz üçün prioritet olan sərnişinlərin tələbatının ödənilməsinə də xüsusi diqqət yetirmişik. Belə ki, xidmət keyfiyyətini işlək standartla çevirən BakuBus MMC ötən il bu istiqamətdə yeni korporativ addım ataraq keyfiyyətə nəzarət üzrə ekspertlərdən ibarət sistem yaradıb. Bu mütəxəssislər gündəlik olaraq xidmətin keyfiyyətinə birbaşa nəzarət edir və sərnişinlərin rəylərini öyrənirlər.

Bundan əlavə, onlayn dispetçer sistemi təkmilləşdirilib və marşrut xətlərində avtobusların idarə olunmasının səmərəliliyi artırılıb.

Eyni zamanda, 2023-cü ildə vətəndaşlardan 6021 müraciət daxil olub. Bu, ötən illə müqayisədə artımın 17,4% -i deməkdir.

O, müasir texniki xidmət vasitələrinə və yaxşı internet əsaslı məlumat sisteminə malikdir. BakuBus GPS və smart gediş kartı (Bakı Kart) üçün kart oxuyucuları ilə tam təchiz olunmuş müasir parklarla (Avro 5) şəhərin mərkəzi ərazilərinə xidmət göstərir. “BakuBus” dövlət büdcəsindən maliyyələşdiriləcək əlavə 300 avtobus almaqla parkını iki dəfə artırmağa hazırdır.

Ən böyük avtobus operatoru olan BakuBus formal olaraq Bakı Şəhər İcra Hakimiyyətinin tabeliyindədir. Digər avtobus operatorları özəldir və BTA ilə müqavilə bağlanmış avtobus marşrutlarında fəaliyyət göstərir. Avtobus şəbəkəsinin təşkili xətlərin müəyyən edilməsi və bazar üçün rəqabətlə əsaslı təkmilləşdirməyə ehtiyac duyur – indiyədək müsabiqə yolu ilə yalnız bir xətt ayrılıb.

2.2. “Faiqoğlu” sərnişin daşımaları müəssisəsinin maliyyə-təsərrüfat fəaliyyətinin təhlili

“SAFA Holding” şirkətlər qrupunda olan “Xaliq Faiqoğlu” şirkəti sərnişindəşımaya şirkətidir. İlk dəfə 2002-ci ildə fiziki şəxs olaraq Rusiya istehsalı az sayda 65 saylı xətt üzrə “Qazel” markalı mikroavtobusla xidmət göstərmişdir.

2004-cü ildə "Xaliq Faiqoğlu" MMC yaradılaraq və yeni inkişaf dövrü başlamışdır. 2004 – 2005-ci illərdə “Mercedes Benz” markalı 50 ədəd kiçiktutumlu

mikroavtobuslar 65 və 18 saylı marşrut xəttləri ilə istismara verilmişdir. Sonralar 2006 – 2007-ci illərdə “Iveco Eurociti” markalı 25 ədəd avtobus 65 nömrəli marşrutda istismara verilmiş, bundan başqa 79 nömrəli marşrut xətti istismara buraxılmışdır (www.faiqoglu.az).

2007-2008 – ci illərdə şirkət tərəfindən Türkiyə istehsalı olan 50 ədəd “İsuzu Urban” markalı avtobus istismara verilmişdir. Bundan başqa 2008-2013-ci illərdə 193 ədəd Koreya istehsalı "Daewoo BS 090" markalı avtobus alınmış və marşrutların sayı 12-dək artırılmışdır.

2015-ci ildə Bakı şəhərinə I Avropa oyunları zamanı 50 ədəd AVRO 5 standartlarında olan yeni “İsuzu Citibus” markalı avtobus əhalinin istifadəsinə verilmişdir. 2016-2018- ci illərdə “İsuzu Citiport” və “BMC Procity” markalı Avro 5 standartlarına cavab verən 40 ədəd 3 qapılı (12 metrlik) avtobuslar Bakıya gətirilərək sərnişinlərə xidmət göstərməyə başlamışdır.

2019-cü ildə CNG yanacağı ilə çalışan sınaq məqsədi ilə "İsuzu Citiport CNG" markalı AVR0-6 standartlarına cavab verən avtobuslar sərnişinlərin xidmətinə verilmişdir.

Hazırda şirkətin avtobus modellərinə aşağıdakılar daxildir:

Cədvəl 2.1. İsuzu Citiport əsas tutum göstəriciləri

Sərnişin tutumu	105 nəfər (maksimal)
Oturacaq sayı	27 ədəd
İstehsal ili	2018
Ödəniş növü	BakıKart
Standart	AVRO - 5



Şək. 2.4. İsuzu Citiport markalı avtomobilin görünüşü

Cədvəl 2.2. İsuзу Citibus əsas tutum göstəriciləri

Sərnişin tutumu	74 nəfər (maksimal)
Oturacaq sayı	18 ədəd
İstehsal ili	2016
Ödəniş növü	BakıKart
Standart	AVRO - 5



Şək. 2.5. İsuзу Citiport markalı avtomobilin görünüşü

Cədvəl 2.3. BMC Procity əsas tutum göstəriciləri

Sərnişin tutumu	103 nəfər (maksimal)
Oturacaq sayı	26 ədəd
İstehsal ili	2016
Ödəniş növü	BakıKart
Standart	AVRO - 5



Şək. 2.6. İsuзу Citiport markalı avtomobilin görünüşü

Özəl operatorlara bir böyük və bir çox kiçik şirkətlər daxildir. Xəliq Faiqoğlu özəldir, şəhər mərkəzi ilə ətraf arasında bərabər bölünmüş 300-ə yaxın avtobusu idarə edir. “BakuBus” kimi Xəliq Faiqoğlunun da GPS və smart gediş kartı (Bakı Kart) üçün kart oxuyucuları (mərkəzi ərazilərə xidmət göstərən avtobuslarda) ilə təchiz olunmuş parkı var. Təxminən 40 operator 1500-ə yaxın nəqliyyat vasitəsinin

qalan parkını idarə edir. Bunlar əsasən köhnəlmiş kiçik nəqliyyat vasitələridir (6-9m), aşağıdakı şəkildəki kimi, onlar yalnız nağd pul qəbul edir və izlənilə bilməz, yəni istifadəçilər üçün real vaxt məlumatı yaradıla bilməz. Sürücü gündəlik haqqını sahibinə ödəyir və artıqlığı özündə saxlayır. BTA kiçik avtobus şirkətlərinin konsolidasiyası üzərində işləyir və avtobus operatorlarının bu seqmentinə sürücülük, təhlükəsizlik və keyfiyyət tələblərini tətbiq edir, baxmayaraq ki, bu, mövcud müqavilə və həvəsləndirici tədbirləri dəyişdirmədən problem olaraq qalır.

Yay mövsümünün başlanması ilə əlaqədar 31 may 2021-ci il tarixindən etibarən Faiqoğlu tərəfindən idarə olunan və AVRO-5/AVRO-6 standartlarına cavab verən müasir avtobuslara sərnişinləndirici sistemləri qoşulmuşdur.

Şirkət sərnişindəşimanın keyfiyyətinin yüksəldilməsi, sərnişinlərin rahatlığının və təhlükəsizliyinin təmin edilməsi üzərində qurulub və bu istiqamətdə müxtəlif layihələr həyata keçirir.

Prezident İlham Əliyev 2003-cü ildən qeyri-neft sektorunun və sahibkarlığın inkişafını iqtisadi siyasətin prioritet istiqaməti kimi müəyyənləşdirmiş və ən başlıcası, bunun nəticəsində daha da artmışdır. Dövlət-özəl münasibətlərinin inkişafı ilə əlaqədar Azərbaycan iqtisadiyyatında özəl sektorun xüsusi çəkisi xeyli artmışdır. Dövlətimizin başçısının “Ölkə iqtisadiyyatının gələcək inkişafı bilavasitə sahibkarlığın inkişafından asılıdır” devizinə uyğun olaraq qəbul edilmiş qanun və normativ hüquqi aktlar, xüsusilə də “Sahibkarlığın fəaliyyətinin tənzimlənməsi haqqında” Azərbaycan Respublikasının Sahibkarlıq sahəsində aparılan yoxlamalar”, “Sahibkarlıq sahəsi və sahibkarların maraqlarının müdafiəsi” mövzusunda birmənalı olaraq, sahibkarlara dövlət dəstəyinin gücləndirilməsi ilə yanaşı, iş adamlarına siyasi dəstək də göstərilmişdir .

Həyata keçirilən islahatlar nəqliyyat sənayesinin, xüsusilə də ictimai nəqliyyatın inkişafına müsbət təsir göstərmişdir. İctimai nəqliyyatın inkişafında yeni mərhələnin başlanğıcı kimi Bakı Nəqliyyat Agentliyinin yaradılması ilə daha çevik və optimal idarəetmə formasının tətbiqini qeyd etmək yerinə düşər. Sahibkarlığın inkişafının dövlətimizin iqtisadi siyasətinin prioritet istiqamətinə çevrilməsi 2003-cü ildə əsası qoyulan və hazırda 300-ə yaxın avtonəqliyyat

vasitəsinə malik “Faiqoğlu” şirkətinin müasirləşdirilməsi və inkişafında mühüm rol oynayıb. Hazırda 800-dən çox işçisi olan şirkət müntəzəm sərnişindəşımaya sahəsində ən böyük özəl nəqliyyat şirkətidir. Biz buna ölkə başçısının həyata keçirdiyi iqtisadi siyasət sayəsində nail olduq və pandemiya ilə bağlı mövcud vəziyyətdə dövlətimizin başçısının sahibkarlıq subyektlərinə göstərdiyi dəstək sayəsində heç bir ixtisar olmadan yolumuza davam edirik. Həyata keçirilən iqtisadi siyasət koronavirus pandemiyasının kəskinləşməyə başladığı dövrdə yarana biləcək bütün məsələlərin, sahibkarların rahat nəfəs almasını təmin edib. Sonrakı aylarda həyata keçirilən tədbirlər nəticəsində virusun yayılmasının azalması və karantin rejiminin xeyli yumşaldılması bizi daha da inkişaf edib gələcəyə töhfə vermək üçün əvvəlki tempdə davam etməyə sövq edir.

Nəqliyyat daim hərəkətdə olan bir sahə olmaqla hər bir insanın həyatında mühüm rol oynayır. Ona görə də bu sahədə daim yeniliklər və inkişaf olmalıdır. Yaxın 2 ildə avtobus parkının böyük hissəsinin yenilənməsi məqsədi ilə Paşabank ilə həyata keçirdiyimiz layihə çərçivəsində CNG ilə işləyən 120 avtobus alıb istifadəyə verməyi planlaşdırırıq.

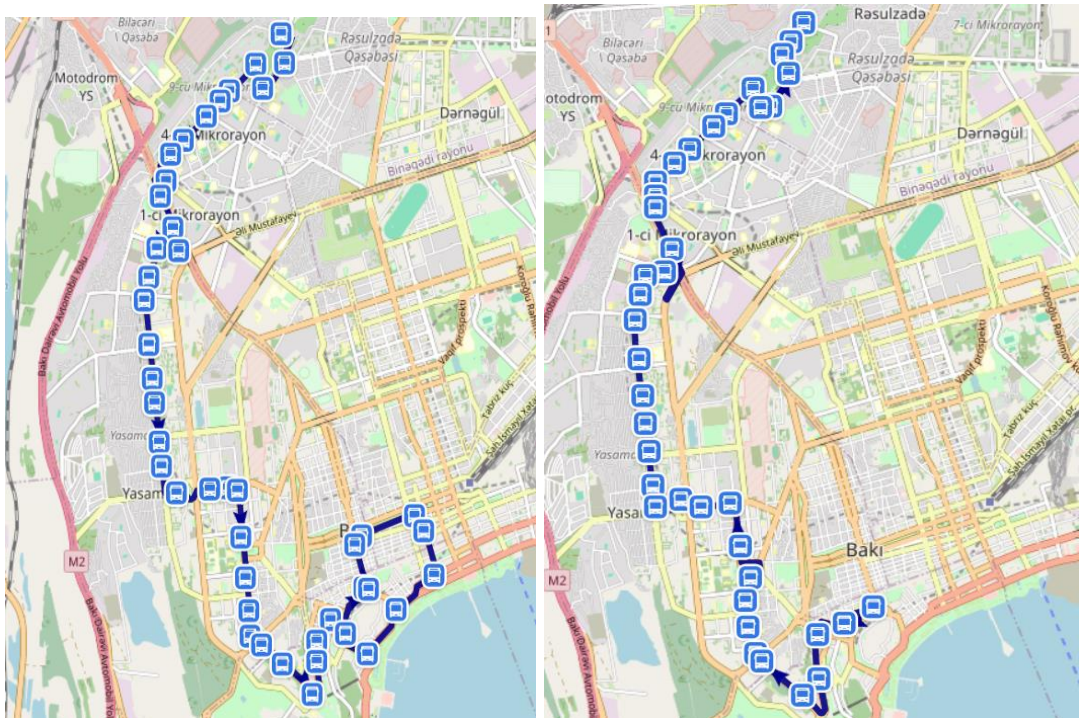
III FƏSİL. FAİQOĞLU ŞİRKƏTİNDƏ SƏRNIŞIN DAŞIMALARI PROSESİNİN TƏKMİLLƏŞDİRİLMƏSİ

3.1. Şirkətin sərnişin daşımaları prosesinin optimallaşdırılması

18 nömrəli avtobus marşrutunun hərəkət intervalları xəritə-sxem üzrə şəkildə və istiqmətləri isə cədvəldə qeyd olunmuşdur:

Cədvəl 3.1. 18 nömrəli avtobus marşrutunun əsas gediş istiqmətləri

Birbaşa istiqamət	Əks istiqamət
Xəməzə Babaşev küçəsi - Zərifə Əliyeva parkı - 9-cu mikrorayon (aşağı) - Mir Cəlalə küçəsi - Şamaxinka - 20 Yanvar m/st - Respublika Klinik Xəstəxanası - Abbas Mirzə Şərifzadə küçəsi - 2 saylı Tibb Kolleci - İnşaatçılar m/st - Yasamal telefon mərkəzi - 3 saylı Asan xidmət - Əbdürrəhim bəy Haqverdiyev küçəsi - Hüseyn Cavid prospekti - Elmlyar Akademiyası metrosu - 20 nömrəli məktəb - Parlament prospekti - Şəhid Xiyabanı - İçərişəhər metrosu - Azərbaycan prospekti - Mərkəzi Univermaq - Respublika Şahmat Mərkəzi - Qış Parkı - Heydər Əliyev Sarayı - Sahil m. - Neftyanikov prospekti - Kukla Teatrı - Azneft Meydanı - İçəri Şəhər m. - Respublika Klinik Uroloji Xəstəxanası.	Respublika Klinik Uroloji Xəstəxanası - Mirzə Fətəli Axundov bağı - Şəhid xiyabanı - Parlament prospekti - 20 nömrəli məktəb - Hüseyn Cavid prospekti - Elmlyar Akademiyası m/st - Əbdürrəhim bəy Xaqverdiyev küçəsi - Qəzənfər Musabəyov parkı - Abbas Mirzə Şərifzadə küçəsi - Yasamal telefonu mərkəz - İnşaatçılar m/st - 2 saylı Tibb Kolleci - Respublika Klinik Xəstəxanası - 20 Yanvar m/st - Moskva prospekti - Şamaxinka - Mir Cəlalə küçəsi - 9-cu mikrorayon (aşağı) - Milli Oftalmologiya Mərkəzi - Heydər məscidi - Xəməzə Babaşev küçəsi



Şək. 3.1. 18 nömrəli avtobus marşrutunun hərəkət intervalları xəritə-sxemi

Marşrutun uzunluğu: Marşrutun əsas 1 – ci reys üzrə uzunluğu 45 dayanacaqda dayanmaqla, 18,03 km-dir. Həmçinin, marşrutun 2 – ci reys üzrə uzunluğu 39 dayanacaqda dayanmaqla 14,68 km-ə bərabərdir. Ümumi marşrutun uzunluğu 32,7 km-dir.

Avtobusun markası (tutum): 18 nömrəli avtobusun markası “İsuzu Citiport” – a aiddir.

Aralıq dayanacaqlarda dayanma vaxtları: $t_{a.d.}$ - dayanacaqlarda dayanma vaxtıdır, dəq., saat. Reys vaxtı t_r - marşrutda avtobusun hərəkət vaxtı t_{her} nəticəsində alınır. **Dayanacaqdan asılı olaraq dəyişir –20 san.**

Son dayanacaqlarda dayanma vaxtları: 15 dəq

Texniki sürət: Texniki sürət – avtomobilin hərəkətdə olan müddətdə orta sürətidir. Texniki sürət gedilmiş kilometrərin hərəkət vaxtına (saat ilə) nisbəti ilə təyin olunur:

$$Texniki\ sürət = \frac{L}{T_h} \quad (3.1)$$

$$V_t = \frac{18,03}{0,8} = 23km/saat \quad (3.2)$$

Burada, V_t -texniki sürətdir, L - yürüş, T_h - hərəkət vaxtı.

Çatdırılma sürəti: Çatdırma sürəti (yol hərəkəti və aralıq dayanacaqlarda sənişinlərin düşüb minməsi ilə əlaqədar olan dayanmaları nəzərə almaqla marşrutda avtobusun aldığı sürətdir). Çatdırma sürəti sənişinlərin orta hərəkət sürətinə deyilir. Bu sürətin qiyməti edilən yürüşün L hərəkət vaxtı t_{her} və sənişinlərin aralıq dayanacaqlarda gözləmə vaxtının t_{day} cəminə nisbətə ilə ölçülür.

$$V_r = \frac{L}{T_{her} + T_{day}} \quad (3.3)$$

$$V_r = \frac{18,03}{48 + ((45 * 20):60) + 8} = \frac{18,03}{1,08} = \frac{15km}{saat} \quad (3.4)$$

Burada, V_r -çatdırılma sürət, L - yürüş, t_{her} - hərəkət vaxtı, t_{day} - dayanacaqlarda gözləmə vaxtıdır.

Çatdırma sürəti texniki sürətdən kiçik və istismar sürətindən isə böyükdür:

$$V_T > V_r > V_{is} \quad (3.5)$$

Burada, V_{is} – istismar sürətidir.

Gündəlik gedişlərin sayı: 17

Naryadda olma vaxtı: Avtobusun naryadda olma vaxtı avtobusun parkdan çıxıb, parka qayıtma vaxtı daxildir.

$$T_n = 16.4 \text{ saat} \quad (3.6)$$

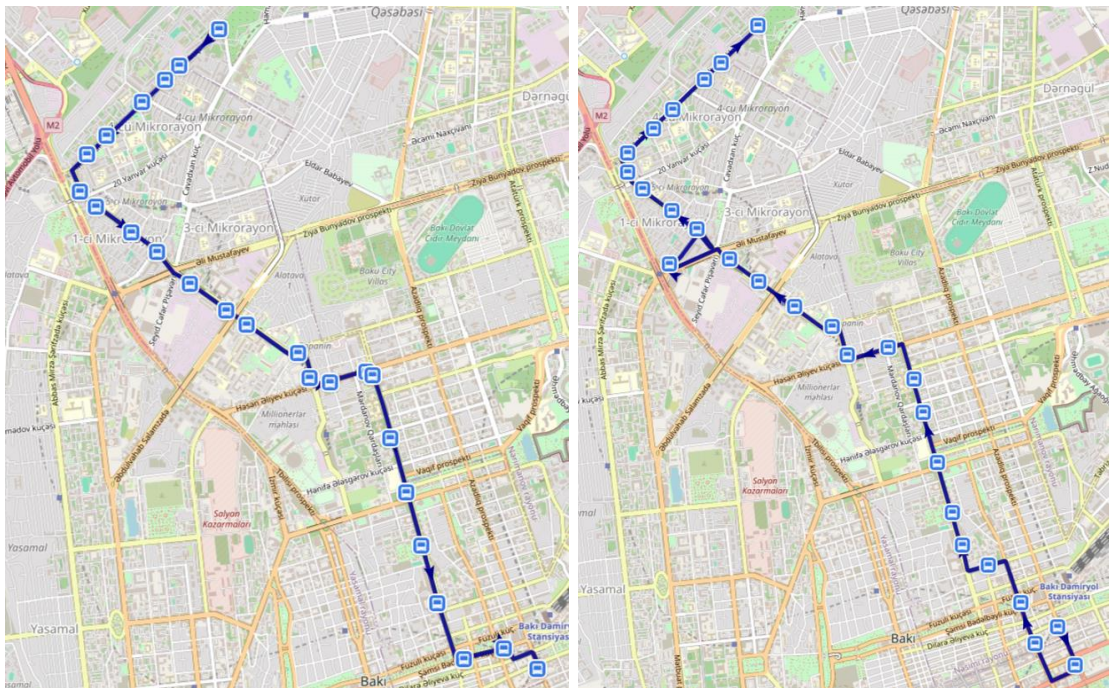
Burada, T_n -naryadda olma vaxtı.

Avtobusun hərəkət intervalları: Marşurut bütün il boyu, hər gün gediş edir. Hər 7 gün saat 06:00-00:00 saat aralığında xəttə olur. Hər 7 dəqiqədən bir gediş edir.

61 nömrəli avtobus marşurutunun hərəkət intervalları xəritə-sxem üzrə şəkildə və istiqmətləri isə cədvəldə qeyd olunmuşdur:

Cədvəl 3.2. 61 nömrəli avtobus marşurutunun əsas gediş istiqmətləri

Birbaşa istiqamət	Əks istiqamət
9-cu mikrorayon (aşağı) - Mir Cəlalə küçəsi - Şamaxinka - Asif Məhərrəmov küçəsi - 3-cü mikrorayon dairəsi - Ceyhun Səlimov küçəsi - 8 noyabr m/st - Həsən Əliyev küçəsi - Səməd Vurğun küçəsi - Tibb Universiteti - Maliyyə Nazirliyi - Park Məmurları - Təzə bazar bazarı - Heydər Əliyev Sarayı - Mərkəzi Bank - Azadlıq prospekti - 23 nömrəli məktəb	23 saylı məktəb - Azadlıq prospekti - Hökumət evi - Sahil bağı - Rəşid Behbutov küçəsi - Mərkəzi Bank - Salatın Əsgərova küçəsi - Bakı Xoreoqrafiya Akademiyası - Təzə bazar bazarı - Səməd Vurğun küçəsi - Zabıtlar parkı - Maliyyə Nazirliyi - Tibb universiteti - Həsən Əliyev küçəsi - Ceyhun Səlimov küçəsi - 8 noyabr m/st - 3-cü mikrorayon dairəsi - 20 yanvar m/st - Asif Məhərrəmov küçəsi - Şamaxinka - Mir Cəlal küçəsi - 9-cu mikrorayon (aşağı)



Şək. 3.2. 61 nömrəli avtobus marşurutunun hərəkət intervalları xəritə-sxemi

Marşrutun uzunluğu: Marşrutun əsas 1 – ci reys üzrə uzunluğu 25 dayanacaqda dayanmaqla, 8,26 km-dir. Həmçinin, marşrutun 2 – ci reys üzrə uzunluğu 27 dayanacaqda dayanmaqla 14,68 km-ə bərabərdir. Ümumi marşrutun uzunluğu 22,9 km-dir.

Avtobusun markası (tutum): 61 nömrəli avtobusun markası “İsuzu Citibus” – a aiddir.

Aralıq dayanacaqlarda dayanma vaxtları: Dayanacaqdan asılı olaraq dəyişir – 20 san.

Son dayanacaqlarda dayanma vaxtları: 15 dəq

Texniki sürət:

$$V_t = \frac{8,26}{22:60} = 22,5 \frac{\text{km}}{\text{saat}} \quad (3.7)$$

Burada, V_t -texniki sürətdir, L - yürüş, T_h - hərəkət vaxtı.

Çatdırılma sürəti:

$$V_r = \frac{8,26}{(22 + 12):60} = 15,2 \frac{\text{km}}{\text{saat}} \quad (3.8)$$

Burada, V_r -çatdırılma sürət, L - yürüş, t_{her} - hərəkət vaxtı, t_{day} - dayanacaqlarda gözləmə vaxtıdır.

Gündəlik gedişlərin sayı: 29

Naryadda olma vaxtı: Avtobusun naryadda olma vaxtı avtobusun parkdan çıxıb, parka qayıtma vaxtı daxildir.

$$T_n = 16,5 \text{ saat} \quad (3.9)$$

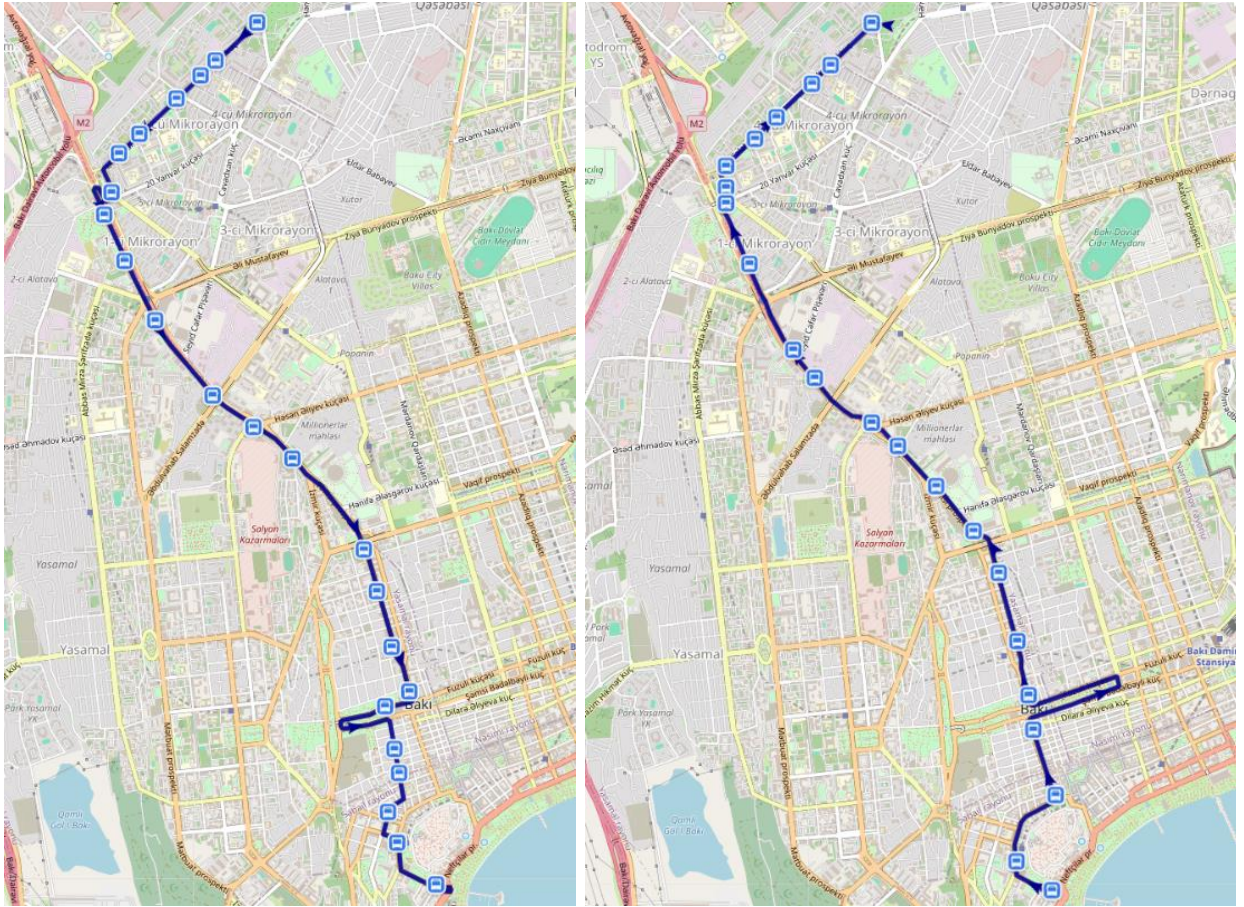
Burada, T_n -naryadda olma vaxtı.

Avtobusun hərəkət intervalları: Marşrut bütün il boyu, hər gün gediş edir. Hər gün saat 06:00-00:00 saat aralığında xəttə olur. Hər 6 dəqiqədən bir gediş edir.

65 nömrəli avtobus marşrutunun hərəkət intervalları xəritə-sxem üzrə şəkildə və istiqmətləri isə cədvəldə qeyd olunmuşdur:

Cədvəl 3.3. 65 nömrəli avtobus marşrutunun əsas gediş istiqamətləri

Birbaşa istiqamət	Əks istiqamət
9-cu mikrorayon (aşağı) - Mir Cəlalə küçəsi - Şamaxinka - 20 Yanvar metrosu - Tbilisi prospekti - Caspian Plaza Biznes Mərkəzi - Cəfər Cabbarlı küçəsi - Nizami metrosu - Qış parkı - Murtuza Muxtarova küçəsi - Təzə məscidi ziyafəti - Mərkəzi Univermaq - Mirzə Fətəli Axundov bağı - İçərişəhər metrosu - Azneft meydanı	Azneft Meydanı - İçərişəhər m. - Azərbaycan prospekti - Mərkəzi Univermaq - Respublika Şahmat Mərkəzi - Qış parkı - Nizami metrosu - Zivərbek Əhmədbəyov küçəsi - Caspian Plaza Biznes Mərkəzi - Tbilisi prospekti - 20 Yanvar metrosu - Şamaxinka - Mir Cəlalə küçə - 9-cu mikrorayon (aşağı)



Şək. 3.3. 65 nömrəli avtobus marşrutunun hərəkət intervalları xəritə-sxemi

Marşrutun uzunluğu: Marşrutun əsas 1 – ci reys üzrə uzunluğu 23 dayanacaqda dayanmaqla, 9,96 km-dir. Həmçinin, marşrutun 2 – ci reys üzrə uzunluğu 22 dayanacaqda dayanmaqla 10,07 km-ə bərabərdir. Ümumi marşrutun uzunluğu 20,0 km-dir.

Avtobusun markası (tutum): 65 nömrəli avtobusun markası “İsuzu Citibus” – a aiddir.

Aralıq dayanacaqlarda dayanma vaxtları: Dayanacaqdan asılı olaraq dəyişir
– 20 san.

Son dayanacaqlarda dayanma vaxtları: 15 dəq

Texniki sürət:

$$V_t = \frac{9,96}{24:60} = 24,9 \frac{\text{km}}{\text{saat}} \quad (3.10)$$

Burada, V_t -texniki sürətdir, L - yürüş, T_h - hərəkət vaxtı.

Çatdırılma sürəti:

$$V_r = \frac{9,96}{(24 + 12,5):60} = 16,3 \frac{\text{km}}{\text{saat}} \quad (3.11)$$

Burada, V_r -çatdırılma sürət, L - yürüş, t_{her} - hərəkət vaxtı, t_{day} - dayanacaqlarda gözləmə vaxtıdır.

Gündəlik gedişlərin sayı: 27

Naryadda olma vaxtı: Avtobusun naryadda olma vaxtı avtobusun parkdan çıxıb, parka qayıtma vaxtı daxildir.

$$T_n = 16,5 \text{ saat} \quad (3.12)$$

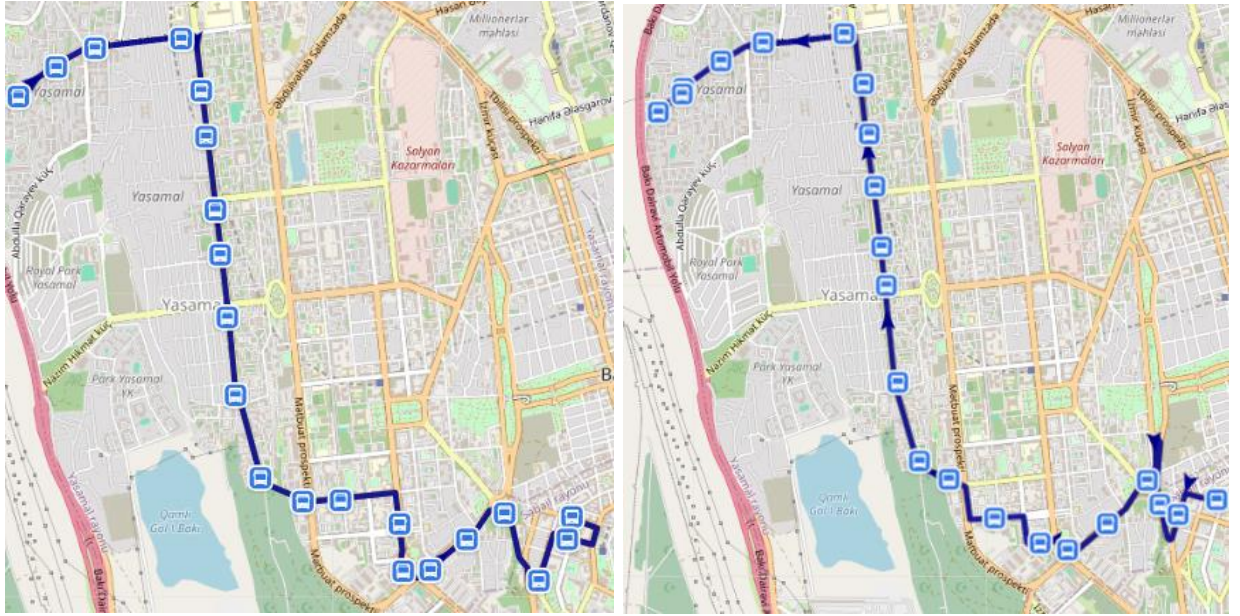
Burada, T_n -naryadda olma vaxtı.

Avtobusun hərəkət intervalları: Marşurut bütün il boyu, hər gün gediş edir. Hər gün saat 06:00-00:00 saat aralığında xəttə olur. Hər 3,5 dəqiqədən bir gediş edir.

77 nömrəli avtobus marşurutunun hərəkət intervalları xəritə-sxem üzrə şəkildə və istiqamətləri isə cədvəldə qeyd olunmuşdur:

Cədvəl 3.4. 77 nömrəli avtobus marşurutunun əsas gediş istiqamətləri

Birbaşa istiqamət	Əks istiqamət
"MİRZƏ FƏTƏLİ AXUNDOV" BAĞI - "NƏRİMAN NƏRİMANOV" ABİDƏSİ - MIKAYIL MÜŞFİQ KÜÇƏSİ - İNCƏSƏNƏT GİMNAZİYASI - SEYFƏDDİN DAĞLI KÜÇƏSİ - AZƏRBAYCAN NƏŞRİYYATI - "KAKTUS" RESTORANI - ABBAS MİRZƏ ŞƏRİFZADƏ KÜÇƏSİ - 3 SAYLI ASAN XİDMƏT - YASAMAL TELEFONU MƏRKƏZ - m/stansiya İNŞAATÇILAR - ƏSƏD ƏHMƏDOV KÜÇƏSİ ("BRAVO" SUPERMARKETİ - ŞUŞA ŞƏHƏRİ 1 SAYLI MƏKTƏB - su nəqliyyatı polis şöbəsi)	ƏSƏD ƏHMƏDOV KÜÇƏSİ - ŞUŞA ŞƏHƏRİ 1 NÖMRƏLİ MƏKTƏB - "BRAVO" SUPERMARKETİ - ABBAS MİRZƏ ŞƏRİFZADƏ KÜÇƏSİ - İNŞAATÇILAR METROSU - YASAMAL TELEFON MƏRKƏZİ - 3 NÖMRƏLİ ASAN XİDMƏT - "KAKTUS" RESTORANI - AZƏRBAYCAN NƏŞRİYYATI - AYNA SULTANOVA KÜÇƏSİ (MEMARLIQ VƏ İNŞAAT UNIVERSİTETİ) - HÜSEYN CAVID PROSPEKTİ - MIKAYIL MÜŞFİQ KÜÇƏSİ - "NƏRİMAN NƏRİMANOV" ABİDƏSİ - İÇƏRİŞƏHƏR METROSU - "MİRZƏ FƏTƏLİ AXUNDOV" BAĞI



Şək. 3.4. 77 nömrəli avtobus marşrutunun hərəkət intervalları xəritə-sxemi

Marşrutun uzunluğu: Marşrutun əsas 1 – ci reys üzrə uzunluğu 22 dayanacaqda dayanmaqla, 7,98 km-dir. Həmçinin, marşrutun 2 – ci reys üzrə uzunluğu 21 dayanacaqda dayanmaqla 7,51 km-ə bərabərdir. Ümumi marşrutun uzunluğu 15,5 km-dir.

Avtobusun markası (tutum): 77 nömrəli avtobusun markası “İsuzu Citiport” – a aiddir.

Aralıq dayanacaqlarda dayanma vaxtları: Dayanacaqdan asılı olaraq dəyişir – 20 san

Son dayanacaqlarda dayanma vaxtları: 15 dəq

Texniki sürət:

$$V_t = \frac{7,98}{19:60} = 25,2 \frac{\text{km}}{\text{saat}} \quad (3.13)$$

Çatdırılma sürəti:

$$V_r = \frac{7,98}{(19 + 12,3):60} = 15,29 \frac{\text{km}}{\text{saat}} \quad (3.14)$$

Gündəlik gedişlərin sayı: 32

Naryadda olma vaxtı: Avtobusun naryadda olma vaxtı avtobusun parkdan çıxıb, parka qayıtma vaxtı daxildir.

$$T_n=16,34\text{saat} \quad (3.15)$$

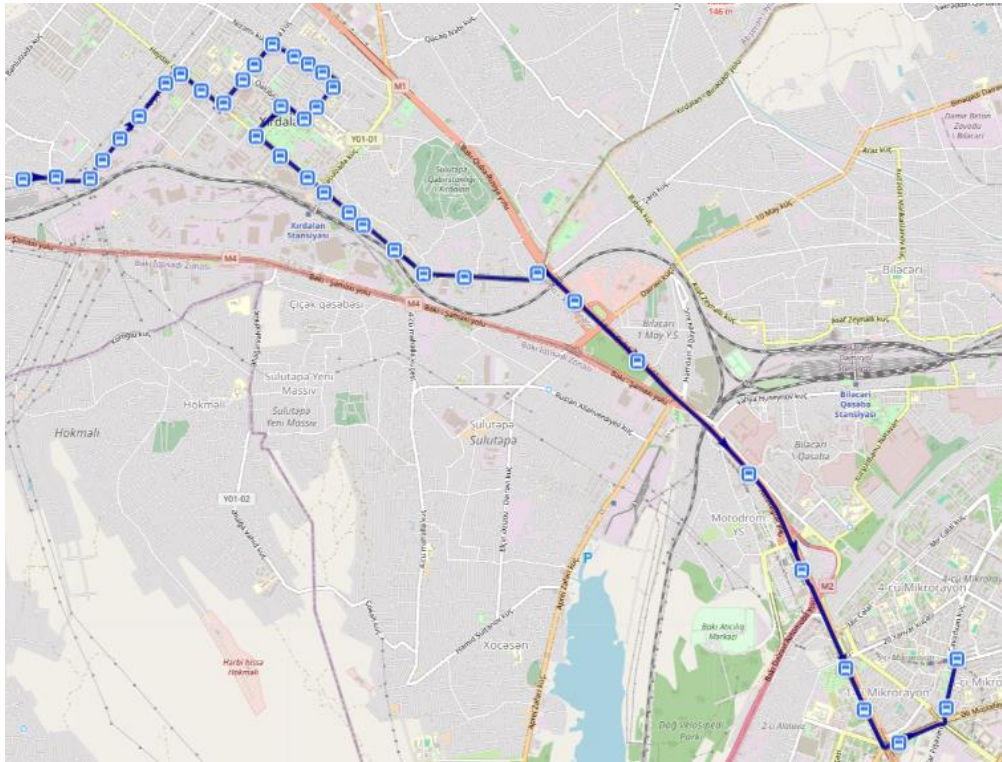
Burada, T_n -naryadda olma vaxtı.

Avtobusun hərəkət intervalları: Marşurut bütün il boyu, hər gün gediş edir. Hər gün saat 06:00-00:00 saat aralığında xəttə olur. Hər 5 dəqiqədən bir gediş edir.

119 nömrəli avtobus marşurutunun hərəkət intervalları xəritə-sxem üzrə şəkildə və istiqmətləri isə cədvəldə qeyd olunmuşdur:

Cədvəl 3.5. 119 nömrəli avtobus marşurutunun əsas gediş istiqmətləri

Birbaşa istiqamət	Əks istiqamət
Memar Əcəmi metrosu - 3-cü mikrorayon dairəsi - 20 yanvar m.st. - Şamaxinka - Avtovağzal - Ekoloji post - Xırdalan dairəsi - Xırdalan şəhəri - Heydər Əliyev prospekti - Abşeron rayon polis şöbəsi - Xırdalan dəmir yolu stansiyası - park " Heydər Əliyeva " - "Syamaya" restoranı - "Bizim" supermarketi - Xırdalan Poliklinikası - Nizami Gəncəvi küçəsi - "İtac" restoranı - Xırdalan Dövlət İqtisadiyyat və Humanitar Kolleci - 2 nömrəli məktəb - Misir parkı - "Kristal Abşeron" yaşayış kompleksi - "Mono" supermarketi " - Hacı Zeynalabdin Tağıyev küçəsi - "Xəzinə Palace" restoranı - "Rövşən" market	"Rövşən" bazarı - Xırdalan şəhəri - Hacı Zeynalabdin Tağıyev küçəsi - "Xəzinə Palace" restoranı - "Mono" supermarketi - "Kristal Abşeron" yaşayış kompleksi - 2 nömrəli məktəb - Misir parkı - Xırdalan Dövlət İqtisadiyyat və Humanitar Kolleci - Nizami Gəncəvi küçəsi - "İtac" restoranı - Xırdalan poliklinikası - Heydər Əliyev parkı - "Bizim" supermarketi - "Syamaya" restoranı - Dəmiryol vağzal Xırdalan - Abşeron RPİ - Xırdalan dairəsi - Ekoloji post - Avtovağzal - Şamaxinka - mışt 20 yanvar - 3-cü mikrorayon dairəsi - Memar Əcəmi



Şək. 3.5. 119 nömrəli avtobus marşurutunun hərəkət intervalları xəritə-sxemi

Marşrutun uzunluğu: Marşrutun əsas 1 – ci reys üzrə uzunluğu 38 dayanacaqda dayanmaqla, 14,12 km-dir. Həmçinin, marşrutun 2 – ci reys üzrə uzunluğu 39 dayanacaqda dayanmaqla 14,12 km-ə bərabərdir. Ümumi marşrutun uzunluğu 28,2 km-dir.

Avtobusun markası (tutum): 119 nömrəli avtobusun markası “İsuzu Citiport” – a aiddir.

Aralıq dayanacaqlarda dayanma vaxtları: Dayanacaqdan asılı olaraq dəyişir – 30 san.

Son dayanacaqlarda dayanma vaxtları: 15 dəq

Texniki sürət:

$$V_t = \frac{14,12}{39:60} = 22 \frac{\text{km}}{\text{saat}} \quad (3.16)$$

Burada, V_t -texniki sürətdir, L- yürüş, T_h - hərəkət vaxtı.

Çatdırılma sürəti:

$$V_r = \frac{14,7}{(39 + 18,6):60} = 15 \frac{\text{km}}{\text{saat}} \quad (3.17)$$

Burada, V_r -çatdırılma sürət, L- yürüş, t_{her} - hərəkət vaxtı, t_{day} - dayanacaqlarda gözləmə vaxtıdır.

Gündəlik gedişlərin sayı: 16

Naryadda olma vaxtı: Avtobusun naryadda olma vaxtı avtobusun parkdan çıxıb, parka qayıtma vaxtı daxildir.

$$T_n = 15,4 \text{saat} \quad (3.18)$$

Burada, T_n -naryadda olma vaxtı.

Avtobusun hərəkət intervalları: Marşrut bütün il boyu, hər gün gediş edir. Hər gün saat 06:00-23:30 saat aralığında xəttə olur. Hər 4 dəqiqədən bir gediş edir.

3.2. Faiqoğlu şirkətinin xidmət göstərdiyi avtobus marşrutlarının texniki istismar göstəricilərinin qiymətləndirilməsi

Faiqoğlu şirkətinin xidmət göstərdiyi 18, 61, 65, 77, 119 nömrəli avtobus marşrutlarının texniki istismar göstəriciləri cədvəl 3.6 göstərilmişdir.

Cədvəl 3.6. Faiqoğlu şirkətinin xidmət göstərdiyi 18, 61, 65, 77, 119 nömrəli avtobus marşrutlarının texniki istismar göstəriciləri

Sıra sayı	Göstəricilər	Şərti işarəsi	Ölçü vahidi	Marşrutlar				
				18	61	65	77	119
1.	İllik daşıma həcmi	Q_{il}	min sərnişi n	31083,4	17580,8	18043,2	3082,6	29580.8
2.	Avtobusların sayı	A_m	ədəd	25	20	20	25	22
3.	Avtobusun orta tutumu	q_n	sərnişi n	105	74	74	105	105
4.	Tutumdan istifadə əmsalı	γ	-	0,64	0,62	0,63	0,62	0.62
5.	Marşrutun uzunluğu	l_m	km	15	15,5	10	8	14
6.	Sərnişinin orta gediş məsafəsi	$l_{s,g}$	km	5,0	5,1	4,5	5,0	5.0
7.	Sərnişindəyişmə əmsalı	η_{sd}	-	3,0	3,0	3,0	3,4	3,0
8.	Yürüşdən istifadə əmsalı	β	-	0,96	0,97	0,97	0,96	0.97
9.	Sıfırlı yürüş	l_o	km	5.5	6.3	5.5	4	4.3
10.	Parkdan istifadə əmsalı	α_i	-	0,62	0,61	0,61	0,63	0.62
11.	İşdə olma vaxtı	T_n	saat	16.4	16.6	16,5	16,34	15.4
12.	Aralıq və son dayanacaqlarda dayanma vaxtı	$t_{ar}+t_{son}$	saat	0,26	0,27	0,24	0,28	0.26
13.	Bir reysə sərf edilən vaxt	t_r	saat	1.0	0,56	0,61	0.52	0.9

14.	Orta texniki sürət	V_{or}	km/saat	23	22.5	24,9	25.2	22
15.	İstismar sürəti	V_i	km/saat	15	15.2	16.3	15.3	15
16.	İstismar günləri	D_i	gün	365	365	365	365	365
17.	Dəyişən xərclər	$S_{dəy.}$	man/km	14,5	14,4	14,6	14,7	14.5
18.	Sabit xərclər	$S_{sab.}$	man/saat	24,2	24,1	24,6	24,5	243
19.	Avtobusun orta qiyməti	C_a	min man	180	110	110	180	180
20.	Avtobusun markaları	-	-	Isuzu(citip ort)	Isuzu(citib us)	Isuzu(citib us)	Isuzu(citip ort)	Isuzu(citip ort)
21.	Gündəlik reyslərin sayları	Z_r	-	17	29	27	32	16
22.	Hərəkət intervalı	J	dəqiqə	7	6	3,5	5	4

Beləliklə, alınmış qiymətləri aşağıdakı 3.7-ci cədvəldə cəmləşdiririk.

Cədvəl 3.7. Alınmış qiymətlərin nəticələri

Sıra sayı	Göstəricilər	Şərti işarəsi	Ölçü vahidi	Qiyməti
1	2	3	4	5
1.	İllik daşıma həcmi	Q_{il}	min sərnişin	126370
2.	Avtobusun markası	-	-	İSUZU
3.	Avtobusun tutumu	Q	sərnişin	92
4.	Tutumdan istifadə əmsalı	γ	-	0,62
5.	Marşrutun uzunluğu	l_m	km	11.9
6.	Yürüşdən istifadə əmsalı	β	-	0,97
7.	Bir sərnişinin orta gediş məsafəsi	$l_{s.g}$	km	5

8.	Sərnişindəyişmə əmsalı	η_{sd}	-	2,4
9.	İşə çıxış əmsalı	α_i	-	0,62
10.	Naryadda olma vaxtı	T_n	saat	16,2
11.	Aralıq və son dayanacaqlarda dayanma vaxtı	$t_{ar} + t_{son}$	saat	0,26
12.	Bir reysə sərf edilən vaxt	t_r	saat	0,76
13.	Gündəlik reyslərin sayı	Z_r	ədəd	21
14.	Texniki sürət	V_t	km/saat	23.79
15.	İstismar sürəti	V_i	km/saat	15.4
16.	Marşrutda işləyən avtobusların sayı	A_m	ədəd	112
17.	Avtobusun qiyməti	C_a	min man	94,15
18.	Sıfırlı yürüş	l_o	km	5
19.	Dəyişən xərclər	$S_{d\dot{y}..}$	man/km	14,5
20.	Sabit xərclər	$S_{sab.}$	man/saat	24,3
21.	İstismar günlərinin sayı	D_i	gün	365
22.	Avtobusun saatlıq məhsuldarlığı	W_p	sərnm/saat	875.07
23.	Daşımaların maya dəyəri	S	man/sərnm km	0,2892

Layihə halı üçün avtobusun və onun əsas texniki-istismar göstəricilərinin seçilməsi. Mövcud daşımaların təkmilləşdirilməsi zamanı əsas məsələlərdən biri marşrut üçün avtobusun növünün və lazımi sayının müəyyən edilməsidir. Tutumuna görə avtobusun tipinin seçiminin düzgün aparılması, marşrutda işləmək üçün onların sayının hesabatının düzgün yerinə yetirilməsi sərnişinlərə xidmət səviyyəsinə (keyfiyyətinə) və avtobusların keyfiyyətli işinə həlledici təsir göstərir.

Beləliklə, layihə halı üçün texniki istismar göstəricilərini aşağıdakı cədvələ yığırıq(bax cədvəl 3.8.).

Cədvəl 3.8. Layihə halı üçün texniki istismar göstəriciləri

Sıra sayı	Göstəricilər	Şərti işarəsi	Ölçü vahidi	Qiyməti
1.	İllik daşıma həcmi	Q_{il}	min sərnişin	126370
2.	Avtobusun markası	-	-	“Syp6120pev”

3.	Avtobusun tutumu	q	sərnişin	120
4.	Tutumdan istifadə əmsalı	γ	-	0,65
5.	Marşrutun uzunluğu	l_m	km	15,0
6.	Yürüşdən istifadə əmsalı	β	-	0,97
7.	Bir sərnişinin orta gediş məsafəsi	$l_{s.g}$	km	5
8.	Sərnişindəyişmə əmsalı	η_{sd}	-	3,125
9.	İşə çıxış əmsalı	$\alpha_{ç}$	-	0,85
10.	Naryadda olma vaxtı	T_n	saat	16,2
11.	Aralıq və son dayanacaqlarda dayanma vaxtı	$t_{ar}+t_{son}$	saat	0,14
12.	Bir reysə sərf edilən vaxt	t_r	saat	0,62
13.	Gündəlik reyslərin sayları	Z_r	ədəd	24
14.	Texniki sürət	V_t	km/saat	27
15.	Avtobusun qiyməti	C_a	min man	350,0
16.	Sıfırlı yürüş	l_o	km	5,0
17.	Dəyişən xərclər	$S_{d\dot{y}.}$	man/km	11,7
18.	Sabit xərclər	$S_{sab.}$	man/saat	20,6
19.	İstismar günlərinin sayı	D_i	gün	365
20.	Marşrutda olma vaxtı	T_m	saat	15,77
21.	Marşrutda işləyən avtobusların sayı	A_m	ədəd	59
22.	Avtobusun saatlıq məhsuldarlığı	W_p	sərnm/saat	1641,55
23.	Daşımaların maya dəyəri	S	man/sərnm km	0.17527

NƏTİCƏ VƏ TƏKLİFLƏR

“Faiqoğlu şirkətində sərnişin daşımaları prosesinin təkmilləşdirilməsi” mövzusunda aparılmış tədqiqat işində aşağıdakı nəticələr əldə olundu:

1. Avtomobil sərnişin daşımaları prosesinin əhəmiyyəti və inkişafını araşdırılmış, avtobus sərnişin daşımalarında nəqliyyat prosesi və onun elementlərini müəyyən edilmişdir. Sərnişin daşıma prosesinin xarakteristikaları və optimallaşdırma meyarlarının və sərnişin daşımaları həyata keçirən dövlət və özəl daşıma şirkətlərinin makroiqtisadi göstəricilərinin təhlili aparılmışdır.
2. Şəhərin nəqliyyat sisteminin mühüm tərkib hissəsi olan ictimai nəqliyyat şəhərin iqtisadi inkişafı ilə sıx bağlıdır və onun inkişafında mühüm yer tutur. Şəhər ictimai nəqliyyatının seçilməsi nəqliyyat resurslarından istifadə istiqamətində həlledici addım ola bilər. Ona görə də ictimai nəqliyyatdan istifadə şəhərin küçə və küçələrində nəqliyyat sıxlığının azalmasına səbəb ola bilər. Bu səbəbdən şəhər ictimai nəqliyyatının, xüsusən də avtobusların marşrut şəbəkəsinin mütəmadi olaraq qiymətləndirilməsinə və təkmilləşdirilməsinə ehtiyac var.
3. “Faiqoğlu” sərnişin daşımaları müəssisəsinin maliyyə-təsərrüfat fəaliyyətinin təhlil edilmiş, şirkətin sərnişin daşımaları prosesinin optimallaşdırılmış və Faiqoğlu şirkətinin xidmət göstərdiyi avtobus marşrutlarının texniki istismar göstəriciləri qiymətləndirilmişdir. Faiqoğlu sərnişin daşıma müəssisəsinin sərnişin daşımalarının tənzimlənməsi üsullarının təkmilləşdirilmişdir.
4. “Faiqoğlu” şirkətinin xidmət göstərdiyi 18, 61, 65, 77, 119 nömrəli avtobus marşrutları və onların əsas gediş istiqamətləri, avtobus marşrutunun hərəkət intervalları xəritə-sxemi, marşrutun uzunluğu, avtobusun markası (tutum), aralıq dayanacaqlarda dayanma vaxtları, dayanacaqdan asılı olaraq dəyişir, son dayanacaqlarda dayanma vaxtları, texniki sürət, çatdırılma sürəti, gündəlik gedişlərin sayı, naryadda olma vaxtı və avtobusun hərəkət intervalları təhlil olunmuşdur.

5. Faiqoğlu şirkətinin xidmət göstərdiyi 18, 61, 65, 77, 119 nömrəli avtobus marşrutlarının illik daşıma həcmi, avtobusların sayı, avtobusun orta tutumu, tutumdan istifadə əmsalı, marşrutun uzunluğu, sərnişinin orta gediş məsafəsi, sərnişindəyişmə əmsalı, yürüşdən istifadə əmsalı, sıfırlı yürüş, parkdan istifadə əmsalı, işdə olma vaxtı, aralıq və son dayanacaqlarda dayanma vaxtı, bir reysə sərf edilən vaxt, orta texniki sürət, istismar sürəti, istismar günləri, dəyişən xərclər, sabit xərclər, avtobusun orta qiyməti, avtobusun markaları, dündəlik reyslərin sayları və hərəkət intervalı texniki istismar göstəriciləri müəyyən olunmuşdur.
6. Aparılan təhlillərə əsasən belə nəticəyə gəlmək olar ki, əsas texniki - istismar göstəricilərinin məhsuldarlığa və maya dəyərinə təsirini analiz etmiş olduq. Göründüyü kimi, layihə halında mövcud hala nisbətən məhsuldarlığın artım, maya dəyərinin isə azalma sürəti daha yüksəkdir.
7. Qrafiklərdən göründüyü kimi, əsas texniki-istismar göstəricilərindən dördü (q , γ , β , V_t və η_{sd}) məhsuldarlıqla düz və maya dəyəri ilə tərs mütənasibdir. Yəni bu göstəricilərin qiymətləri artdıqca, məhsuldarlıq da artır, maya dəyəri isə aşağı düşür. Yalnız bir göstərici ($tar+t_{son}$) məhsuldarlıqla tərs, maya dəyəri ilə düz mütənasibdir. Yəni bu göstəricinin qiyməti artdıqca, maya dəyəri də artır, məhsuldarlıq isə, əksinə aşağı düşür.
8. Biz də, məhz, texniki-istismar göstəricilərini layihə daşımaları üçün seçərkən (təyin edərkən) bu amili nəzərə almışdıq. Yəni istifadə olunacaq avtobusdan asılı olaraq, bu göstəriciləri tənzimlənmiş formada qəbul etmişdik.

İSTİFADƏ EDİLMİŞ ƏDƏBİYYAT

- Allahverdiyev S.S., (2005), Nəqliyyat müqavilələri. I hissə. Bakı: 336 s.*
- Atakişiyev M., (2005) Azərbaycan sosial-iqtisadi. Bakı: Təhsil,*
- Atakişiyev M., (2004) Azərbaycanın yeni neft siyasəti. Bakı:, 264 s.*
- Bağırov F., (2009) Ölkənin sosial-iqtisadi inkişafında, Bakı,*
- Baxşiyev B.M., (2016) Məmmədova Q.R., Avtomobil sərnişin daşımaları. Dərs vəsaiti., 202 səh.*
- Əliyev E.Ə., (2005) Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat hüquqi. Bakı: Hüquq ədəbiyyatı,*
- Əliyev E.Ə., (2009) Beynəlxalq nəqliyyat. Bakı, 868 səh.*
- Əliyev E.Ə., (2004) Nəqliyyat hüququnun əsasları. Bakı,*
- Əliyev E.Ə., (2003) Yol hərəkətinin beynəlxalq-hüquqi. Dərs vəsaiti. Bakı,*
- Hacıyev Ş.H., (2000) Bayramov Ə.İ., Beynəlxalq iqtisadiyyat, Bakı*
- Həsənov Ə.M., (2015) Azərbaycanın geosiyasəti. Bakı,. s. 1056*
- Hüseynov Ə.H., (2008) Yol hərəkəti qaydaları əleyhinə. Bakı,*
- Hüseynov L.H., (2000) Beynəlxalq hüquq. Bakı,*
- Qafarov Z., Əliyev E., (2002) Müasir beynəlxalq nəqliyyat, Bakı,*
- Məmmədov Z.S., (2002) İqtisadi İnkişafın, Bakı, 386 səh.*
- Nəsibov M., (2013) Gələcək dünya düzəni. I kitab. Bakı, 544 səh.*
- Şəkəraliyev A.Ş., (2000) Keçid iqtisadiyyatı və dövlət, Bakı-*
- Гудков В.А., (2006) Миротин Л.Б., Пассажи́рские автомобильные перевозки.*
- Ертірк Е., (2002) Улусларарасы иктисади бирлешмелер. Виташ А.Ш,*
- Кендиэелен А., Алисан А., (2001) Ташыма шукуку мевзуаты. Бета, 1011 с.*
- Спирин И.В., (2006) Городские автобусные перевозки,*
- Спирин И.В., (2010) Организация и управление пассажирскими.*
- www.faiqoglu.az
- www.stat.gov.az
- www.bakubus.az