

Heydər Əliyevin reallaşan arzusu...

Qədim İpək Yolundan TRACECA-ya:
Azərbaycan Şərqlə Qərbin, Şimalla Cənubun qovşağında

Heydər Əliyevin fəal diplomatik səyləri Avrasiya coğrafiyasında İpək Yolunun bərpası ideyasının tərəfdarlarının sayını qat-qat artırdı. Hətta onun Yaponiyaya səfərindən (1997) sonra bu ölkənin hökuməti İpək Yolu ilə bağlı konsepsiyasını bəyan etdi.

Azərbaycan Şərqlə Qərbi birləşdirir

Nəhayət, 1998-ci ilin 7-8 sentyabrında Bakıda tarixi toplantı – TRACECA layihəsi üzrə beynəlxalq konfrans keçirildi. Konfransda Avropa və Asiyanın 32 ölkəsinin nümayəndələri, o cümlədən 9 ölkənin (Azərbaycan, Türkiyə, Gürcüstan, Ukrayna, Moldova, Rumıniya, Bolqarıstan, Özbəkistan, Qırğızıstan) prezidentləri, 4 hökumət başçısı, 13 beynəlxalq təşkilatın təmsilçiləri iştirak edirdi. Müqayisə üçün deyək ki, beş il öncə TRACECA-nın Brüsseldəki ilk toplantısında cəmi 8 ölkə təmsil olunmuşdu. Konfransda "Avropa-Qafqaz-Asiya dəhlizinin inkişafı üzrə beynəlxalq nəqliyyat haqqında Əsas Çoxtərəfli Saziş" və Bakı Bəyannaməsi imzalandı.



"Bu, bizim üçün tarixi hadisədir, eyni zamanda Azərbaycanın Şərq ilə Qərbi, Avropa ilə Asiyanı birləşdirməsi üçün çox gərəklidir, Azərbaycanın bu istiqamətdə həyata keçirdiyi fəaliyyətlərinin nəticəsini göstərir. Bakı konfransı XXI əsr üçün yeni böyük bir proqramdır. Güman edirəm ki, XXI əsrdə bu proqram genişləndirəcək, inkişaf edəcəkdir. Biz çalışmalıyıq ki, bundan sonra da öz rolumuzu göstərməyə bilək. İndi dünyada belə proqramlar çoxdur və onların katibliyi ayrı-ayrı ölkələrdə yerləşir. Böyük İpək Yolunu, Avropanı və Asiyanı bir-birinə bağlayan proqramı həyata keçirən təşkilatın katibliyi isə Azərbaycanda yerləşəcək", – deyərək Heydər Əliyev bildirmişdi.

Azərbaycan müstəqillik tarixində ilk dəfə belə geniş təmsilçilikli tədbirə ev sahibliyi edirdi və bu, ölkəmizin dünyaya tanınması üçün də fürsət idi. Konfrans 20 ölkədən 200-dən çox media nümayəndəsinin qatılması da bu baxımdan əlamətdar idi. Eyni zamanda ölkəmiz TRACECA proqramında lokomotiv missiyasını özünə götürməklə Avropa İttifaqından texniki-maliyyə dəstəyi alırdı. 1997-ci ildə Poylu körpüsünün (Bakı-Tbilisi dəmir yolu, Ağstafa rayonu) yenidən qurulması bu çərçivədə ayrılmış vəsait (2 milyon dollar) hesabına mümkün olmuşdu.

Azərbaycan XXI əsrə beynəlxalq nəqliyyat şəbəkəsinin kilid ölkələrindən biri kimi daxil oldu. 2001-ci ilin fevralında Bakıda Heydər Əliyevin iştirakı ilə TRACECA Katibliyinin açılışı keçirildi. Qarşıda Azərbaycanın dünya logistika xəritəsində yerini möhkəmləndirəcək yeni layihələr vardı. Onları isə Ulu öndərin layiqli davamçısı İlham Əliyev həyata keçirəcəkdi.

"Əmin ola bilərsiniz ki, mən Heydər Əliyevin başladığı bütün işləri axıra çatdıracağam" – 2003-cü ilin oktyabrında prezident seçkilərində xalqın qarşına bu vədlə çıxan İlham Əliyev o gündən bu günə, xalqımızın və Ulu öndərin ən böyük arzusu – Qarabağ Zəfəri başda olmaqla, verdiyi bütün sözlərə əməl edib.

Başla çatdırılmalı işlərdən biri də Azərbaycanı tam şəkildə Şərqlə Qərbin, Şimalla Cənubun strateji nəqliyyat qovşağına çevirmək idi. Bu qovşağın ən mühüm polad damarı isə Bakı-Tbilisi-Qars (BTQ) dəmir yolu olmalı idi. Bu, təkcə Transqafqaz miqyaslı iri logistika layihəsi deyildi, eyni zamanda iqtisadi mahiyyətinə tən gələcək qədər (geo) siyasi təşəbbüs, təcavüzkar Ermənistanı regional müstəvidə dalana dirəyəcək magistral idi. Təsədüfi deyil ki, gündəmə gəlmiş ilk vaxtdan bu layihəyə pəl vuranlar az deyildi.

2005-ci ilin mayında BTQ ilə bağlı Azərbaycan, Gürcüstan və Türkiyə prezidentlərinin birgə bəyannaməsi imzalandı. Ermənistan dərhal Amerikadakı lobbisinin köməyi ilə geniş əks-təbliğat

də ölkədə nəqliyyat sahəsinin, xüsusilə dəmir yollarının inkişafı ilə bağlı görülən işlər, o cümlədən "Azərbaycan Respublikasında dəmir yolu nəqliyyat sisteminin 2010-2014-cü illərdə inkişafına dair Dövlət Proqramı"nın icrası da bu mərəmədə xidmət edib.

Bu gün "Azərbaycan Dəmir Yolları" QSC beş transmilli nəqliyyat dəhlizində (hazırda Orta Dəhliz marşrutu ilə daha çox önə çıxan Şərq-Qərb nəqliyyat dəhlizi, Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizi, Şimal-Qərb nəqliyyat dəhlizi (Rusiya-Azərbaycan-Gürcüstan-Türkiyə), Cənub-Qərb nəqliyyat dəhlizi (Hindistan-Fars körfəzi-İran-Azərbaycan-Gürcüstan-Türkiyə-Avropa), "Lapis-Lazuli" (Əfqanıstan-Türkmənistan-Azərbaycan-Gürcüstan-Türkiyə) marşrutu) iştirak edir. Transqafqaz qovşaqlı bu yolların hər birində Azərbaycan əsas mövqə sahibidir.

Prezident İlham Əliyevin 2016-cı ildə təsdiq etdiyi Azərbaycan Respublikasında logistika və ticarətin inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi üzrə tədbirlərin mühüm qismi də dəmir yolları ilə bağlıdır. 2020-ci ilin tarixi Zəfəri bu xəritəyə daha bir yolu – Zəngəzur dəhlizini əlavə edib. Bu dəhlizdə polad magistralın mühüm parçası – 110,4 kilometrlik Horadiz-Ağbənd xəttinin tikintisi 2024-cü ildə tamamlanacaq. Eyni zamanda ADY Şimal-Cənub dəhlizinin tərkib hissəsi olan Sumqayıt-Yalama xəttində (167,7 km) yenidənqurma işlərini 2024-cü ilin sonuna başa çatdırmağı planlaşdırıb. Azərbaycan Şimal-Cənub dəhlizi üzrə Astarayadək (İran sərhədi) dəmir yolunu da yenidən qurub. Gözləmək olar ki, bu dəhliz üzrə İran ərazisindəki son bağlayıcı mərhələ – Rəşt-Astara (170 km) xəttinin inşası da tezliklə yekunlaşacaq. Hər halda, indi bu yolda hamıdan çox maraqlı olan Şimal qonşumuz da əlini cibinə salıb və may ayında İranla saziş imzalayıb.

Yol mədəniyyət, İpək Yolu isə mədəniyyətlərin qovuşmasıdır

25 il öncə Bakıda dirçəldilən, daha sonra polad magistralarla pərçimlənən İpək Yolu, sadəcə, yüklərin daşındığı yol deyil. Onun, tarixən olduğu kimi, bu gün də daha böyük anlamı var. Yol iqtisadiyyat, mədəniyyət, bir sözlə, həyat deməkdir. Heydər Əliyevin məşhur kəlamı bu gün İpək Yolu üzərində mədəniyyətlərin qovuşması ilə o böyük anlamı da ifadə edir.

Ulu öndər 2000-ci ildə İpək Yolunun geniş mahiyyətindən söz açarkən bunu diqqətə çatdırmışdı: "İpək Yolu deyəndə bəzən onu daha çox ticarət vasitəsi kimi anlayırlar. Amma qədim İpək Yolu eyni zamanda bu yolun üzərində yerləşən ölkələrin, xalqların bir-biri ilə əlaqə yaradaraq əldə etdiyi nailiyyətlərdən bəhrələnməsi üçün də çox böyük rol oynamışdır. Biz qədim İpək Yolunu bərpa edərkən, birinci növbədə, kommunikasiyaların yaranması və bu kommunikasiyalar vasitəsilə ticarət əlaqələrinin yaranması məqsədlərini qarşımıza qoyuruq. Ancaq bunlar xalqların mədəniyyətinin bir-birinə daha da qovuşması üçün də böyük imkanlar yaradacaqdır".

Bu gün Azərbaycanın mədəniyyətlər arasında dialoq üçün dünyanın gözde məkanı olması, musiqinin, incəsənətin İpək Yolunun ölkəmizdən keçməsi bunun təsdiqi deyilmi?...

Vüqar Əliyev

Yazı "Azərbaycan Dəmir Yolları" QSC və Azərbaycan Metbuat Şirkətinin Ulu öndər Heydər Əliyevin 100 illik yubileyi münasibətilə kütləvi informasiya vasitələrinin təmsilçiləri arasında keçirdiyi müsabiqəyə təqdim olunur.



O, dəmiryolçu əməyinin ağırlığını bilirdi, bu sahədə çalışanların necə zəhmətə qatlaşdıqlarını uşaqlıqdan görmüşdü. "Atam Naxçıvanda dəmir yolunda fəhlə işləyirdi... Gecə-gündüz çalışırdı..." – Heydər Əliyev 1993-cü ildə müsahibələrini birində o illəri xatırlayaraq demişdi.

O, polad magistralların ölkə iqtisadiyyatı üçün önəminə də dərin bələd idi. Respublikaya birinci rəhbərliyi dövründə bu sahəyə xüsusi diqqət ayırmışdı. 80-ci illərdə SSRİ rəhbərliyində olarkən nəqliyyat onun kurasiyasında idi və dövrün nəhəng layihəsinə – Baykal-Amur magistralına az əmək verməmişdi. Bir neçə ildən sonra Azərbaycanın rəhbərliyinə qayıdanda vaxtilə qurub-yaratdığı bu sahənin sərəşatçılıq üzündən necə tənəzzül etdiyini görmək çox ağır idi. Dağlanları yenidən qurmaq zaman tələb edirdi.

"Biz Azərbaycanda dəmir yolunu on illərlə yaratmışıq, onun maddi-texniki bazasını qurmuşuq. Təəssüflər olsun ki, 1990-cı ildən başlayaraq Azərbaycan Dövlət Dəmir Yolunda da çox şeylər dağılıb. Mən indi dəmir yolunda inkişafı hissə edirəm. Bu, çox vacib məsələdir. Çünki dəmir yolu Azərbaycan iqtisadiyyatının böyük bir hissəsidir" – Heydər Əliyev 1998-ci ilin yanvarında Dübəndi terminalının açılış mərasimində demişdi.

Həmin dövrdə Azərbaycan dəmir yolları artıq dünyaya açılmağa, Avropa-Asiya nəqliyyat dəhlizi ideyası reallaşmağa başlamışdı. Bu dəhlizdə səmərəli fəaliyyət göstərən dəmir yolu şəbəkəsinin olması Heydər Əliyev üçün həm də gənclik illərinin xatirəsi ilə bağlı bir arzu idi. Ötən əsrin 40-cı illərinə qədər Bakıdan Naxçıvana birbaşa dəmir yolu əlaqəsi yox idi. Çar dövründən qalan Naxçıvan-İrəvan-Tiflis-Bakı yolu ilə gəlib-gətmək üçün üç gün sürürdü.

"O vaxtlar biz əsrin əvvəllərində Bakıdan Tbilisi və Yerevan vasitəsilə Naxçıvana, oradan da Culfaya, İran sərhədinə qədər çəkilmiş dəmir yolu ilə qatarda üç gün səyahət etməli olurduq. Naxçıvandan Bakıya əvvəlcə atamla, sonralar tək gedirdim. Tbilisidə Naxçıvan-Tbilisi qatarından düşüb Tbilisi-Bakı qatarına minmək lazım gəlirdi. Bu qatarların hərəkəti arasında 12 saat vaxt fərqi vardı..." – Heydər Əliyev bu xatirələrini 2000-ci ilin martında Gürcüstana səfəri zamanı danışmışdı.

1936-cı ildə Bakıdan Zəngilan rayonuna, Ermənistanla sərhədə qədər dəmir yolunun istifadəyə verilməsi, 1941-ci ildə isə Mincivan-Culfa polad magistralının (Ermənistanın Mehri rayonu ərazisi ilə) çəkilməsi ilə həm Naxçıvanın Bakı qatar əlaqəsi yaranmış, həm də Cənubi Qafqazın üç respublikasının dəmir yolu şəbəkələri birləşmişdi. Azərbaycan özünün imkanları (o cümlədən Xəzərin şərq sahilinə bərə əlaqəsi) ilə regionun nəqliyyat qovşağına çevrilmişdi. SSRİ-nin süqutu ilə mövcud əlaqələr qırıldı, Ermənistanın Azərbaycana qarşı hərbi təcavüzü ilə iki ölkə arasındakı dəmir yolları da bağlandı.

Bununla belə, dövlət müstəqilliyi Azərbaycana keçmiş SSRİ coğrafiyasından kənarında daha geniş nəqliyyat əlaqələri üçün potensial imkanlar yaratdı. Bunu realizə etmək üçün isə ölkəyə gərəklə lider lazım idi. Ulu öndər Heydər Əliyevin hakimiyyətə qayıdışı

Azərbaycanın dünyaya inteqrasiyasına, regional və beynəlxalq miqyasda özünə layiqli yer qazanmasına da yollar açdı. Ölkəni davamlı inkişaf relsinə çıxarmağın mühüm bir vasitəsi onu polad relslər üzərində dünyaya (dünyanı da Azərbaycana) bağlamaq idi.

Bu əlaqələrin qurulmasında kənar oyunçular da maraqlı idi. Avropa İttifaqı 1991-ci ilin sonunda dağılan SSRİ-nin qalıqları üzərində yaranan Müstəqil Dövlətlər Birliyinə texniki yardım (Technical Assistance for the Commonwealth of Independent States) – TACIS proqramını elan etmişdi. 1993-cü ilin mayında TACIS proqramına cəlb olunan Qafqaz və Mərkəzi Asiya ölkələri üçün regional logistika – Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizi (Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia, TRACECA) proqramı qəbul edildi.

Amma proqramın bəyanı ilə iş bitmirdi. Bu işdə fəal təşəbbüskarlığa, təşviqatçılığa və təşkilatçılığa ehtiyac vardı. Heydər Əliyev bu mühüm missiyanı öz üzərinə götürdü və Azərbaycan tarixi İpək Yolunun bərpasının lokomotiv ölkəsi oldu. Heydər Əliyevin 1996-1997-ci illərdə Avropadan Yaponiyayadək bir sıra ölkələrə səfərlərində gündəmə gətirilən əsas mövzulardan biri TRACECA proqramı idi. "Ancaq bu proqramın belə böyük gələcəyə malik olduğu hələ hamı tərəfindən o qədər də dərk edilmirdi. Nəhayət, 1996-cı ildə, xüsusən 1997-ci ildə qədim İpək Yolunun bərpa olunması məsələsi qlobal bir məsələ kimi meydana çıxdı", – deyərək o sonralar bu barədə danışarkən bildirmişdi.

"Böyük Karın planlarını həyata keçiririk..."

Azərbaycan Prezidenti bu ideyanın reallaşması üçün qonşu Gürcüstanın, eləcə də Xəzərin o tayındakı ölkələrin rəhbərləri ilə də sıx dialoq qurdu. İlk addımlardan biri 1996-cı ilin mayında Türkmənistanın Sərəxs şəhərində Azərbaycan, Gürcüstan, Türkmənistan və Özbəkistan dövlət başçıları tərəfindən tranzit daşımanın tənzimlənməsi sahəsində əməkdaşlıq haqqında saziş və dəmir yolu nəqliyyatının fəaliyyətinin əlaqələndirilməsinə dair müqavilənin imzalanması oldu.

Yeri gəlmişkən, bu razılaşma qısa müddətdə praktik nəticələr vermişdi. 1996-cı ilin iyulunda Heydər Əliyev Almaniyaya səfəri zamanı sözügedən nəqliyyat yolu ilə Özbəkistanın Avropaya 10 min ton pambıq mahlıcı göndərdiyini və oradan 30 min tondan çox taxıl gətirdiyini diqqətə çatdırmışdı. Bu faktı maraqla qarşılayan AFR Prezidenti Roman Hersoq bildirmişdi ki, bilirsiniz, bir vaxtlar Böyük Karl (IX əsrdə indiki Almaniya, Fransa, İtaliya da daxil Avropanın böyük hissəsində imperiya qurmuş hökmdar – V.Ə.) da İpək Yolu barədə düşünmüşdü. Heydər Əliyev də zarafatla cavab vermişdi ki, Böyük Karl çox ağıllı adam olub, o vaxtlar bu barədə fikirləşib. İndi biz Böyük Karın planlarını həyata keçiririk.