

# Naxçıvan Dəmir Yolu dünya şəbəkəsinə qoşulmağa tam hazırdır

## *İşğalçı Ermənistan isə bu yolun böyük hissəsini tamamilə dağıdıb*

**Son dövrlərdə Avrasiya məkanında gedən sürətli inteqrasiya prosesləri, xüsusən, ötən ilin payızında müzəffər Azərbaycan Ordusunun işğalçı Ermənistan üzərində şanlı qələbəsindən sonra bölgədə yaranmış əlverişli geosiyasi vəziyyət və qardaş Türkiyənin Naxçıvanla qonşu vilayətlərində yaradılan və genişləndirilməsi planlaşdırılan nəqliyyat-kommunikasiya şəbəkəsi Avropanın qərbindən Asiyanın şərqinədək fasiləsiz dəmir yolu xəttinin istifadəyə verilməsi ideyasının reallığa çevrilməsinə zəmin yaradır.**

Tarixən, Şərqin qapısında milli maraqlarımızın alınmaz qalası kimi dayanmış qədim Naxçıvan özünün inkişaf səviyyəsi və bu beynəlxalq şəbəkədə tutduğu mühüm tranzit imkanları ilə dünyanın iri strateji araşdırma mərkəzlərinin diqqət mərkəzinə çıxıb. Artıq Azərbaycan Prezidenti İlham Əliyevin sərəncamı ilə bu beynəlxalq dəmir yolu şəbəkəsinin erməni işğalçıları tərəfindən Qarabağ ərazisində məhv edilmiş 100 kilometrlik Horadiz--Ağbənd hissəsinin bərpasına start verilib.

yolun mərkəzi aparatının İmişlidən Naxçıvana köçürülməsi ilə başlayıb. Bundan sonra hissə bütün yol təsərrüfatı Naxçıvandan idarə olunmağa, buradan planlanmağa başlandı. Onu da qeyd edək ki, hətta 2000-ci illərin əvvəllərinə kimi Azərbaycan Dəmir Yolunun Lənkəran--Astara hissəsi də Naxçıvana tabe idi. Lakin ötən əsrin 90-cı illərində Naxçıvan Dəmir Yolu Hissəsi də böhranla üz-üzə qalmışdı. Ermənilərin artan iştahı, sönmək bilməyən torpaq iddiaları son nəticədə dəmir yolundakı



Dövlət başçısı bu xəttin yenidən çəkilməsinin təmələqoyma mərasimində onun çox böyük strateji əhəmiyyətini vurğulayaraq bildiriş: "İlk növbədə, bu dəmir yolu azad edilmiş torpaqlara həm vətəndaşların gəlməsi, həm də yüklərin daşınması üçün böyük əhəmiyyətə malik olacaq. Digər tərəfdən, bu dəmir yolu Naxçıvana gedəcək. Noyabrın 10-da imzalanmış Birgə Bəyanatda Naxçıvan dəhlizinin yaradılması ilə bağlı xüsusi müddəa var. Artıq bu işlərə start verildi. Bizim təşəbbüsümüzlə həyata keçirilən bu layihə, əminəm ki, icra ediləcək. Uzun fasilədən sonra Azərbaycan və onun ayrılmaz hissəsi olan Naxçıvan Muxtar Respublikası dəmir yolu ilə bir-birinə bağlanacaq və beləliklə, bizim həm strateji, həm iqtisadi, həm də siyasi məqsədlərimiz həyata keçiriləcək".

Yeri gəlmişkən, qeyd edək ki, nəqliyyat, yük daşınması həmişə inkişafın əsas amillərindən biri olub. Qədim İpək yolu ticarəti dövründə dəvə karvanlarının keçdiyi yollar simvolik olaraq bu gün sürətli mexaniki vasitələrlə keçilsə də, tarixi inkişafın bütün mərhələlərində bu yollara yenidən qayıdışlar daha üstün səviyyədə olub. Bu gün də, dünya pilotsuz uçan aparatların döyüş möcüzəsindən danışarkən, bir zamanlar tacirlərin ən etibarlı güzərgahı olmuş marşrutların yenidən dirçəldilməsi məsələləri artıq dünya gündəminin ilk onluğuna möhkəm oturub.

Şərq--Qərb dəhlizində hamı üçün faydalı olacaq yeni kommunikasiya xətlərinin istifadəyə verilməsi bu baxımdan beynəlxalq logistika mərkəzlərinin nəzərlərini 29 ilə yaxındır ki, təcavüzkar Ermənistanın Qarabağı işğal etməsi və Mehri dəhlizini məhv etməsi səbəbindən xarici aləmə bağlı qalmış Azərbaycan Dəmir Yolunun Naxçıvan Dəmir Yolu Hissəsinə yönəlib. Çünki bu yol əvvəlki kimi yenə alternativsizdir, etibarlı əllərdədir və qorunub saxlanıb, dünya nəqliyyat şəbəkəsinə qoşulmağa tam hazırdır.

Yaşlı və orta nəslin yaxşı xatırladıqları bu yolun əhəmiyyətinə nəzər salmaq üçün 30-40 əvvəl qısa ekskurs edək. Doğrudur, Naxçıvan Dəmir Yolunun, necə deyərlər, Nikolayı taxtda görmüş qədər yaşı vardır. Belə ki, 1903-cü ildə Çar Rusiyası hər yerdə olduğu kimi öz nüfuzunu artırmaq məqsədilə cənub sərhədlərində, Araz çayı boyunca da bu xəttin çəkilişinə qərar verir və Uluxanlı--Culfa dəmir yolu xətti çəkilir. O dövrdə yolun Naxçıvan--Culfa hissəsinin olduqca mürəkkəb relyef formasına baxmayaraq çox inadla və keyfiyyətlə çəkilməsinə xüsusi diqqət yetirilib. O zaman qurulmuş yol və körpülərdən hələ də istifadə olunması bunu sübut edir.

Bu yol o zaman bölgənin iqtisadiyyatının inkişafından çox, imperiyanın nüfuz və maraqları nəzərə alınmaqla salınıb. O zamankı dəmir yollarında hərəkət edən ikioxlu kiçik vaqonların yükünə hesablanmış bu yolda artıq dörd və daha çox oxlu vaqonların da hərəkəti mümkündür. Yolun sonrakı dövrlərdə istisarı və buradakı yük gərnirliyi onu göstərdi ki, doğurdan da, Araz çayı boyunca çəkilmiş bu yolun bütün Cənubi-Qafqazın iqtisadi-mədəni həyatında mühüm rolu var.

1941-ci ildə Naxçıvan Dəmir Yolunun ən əhəmiyyətli hissəsi olan Culfa--Mincivan yol sahəsi istifadəyə verilib. Zamanlama baxımından diqqət etsək, görərik ki, bu tarix İkinci dünya müharibəsinin başlanmasına təsadüf edir. Belə ki, həmin hissənin çəkilişi hələ ötən əsrin 20--30-cu illərində planlansa da, artıq müharibə başlanan kimi SSRİ hökuməti arxa cəbhənin möhkəmləndirilməsi və İrənanı nəqliyyat əlaqələrinin genişləndirilməsi üçün bu layihəni çox sürətlə həyata keçirdi. Sonrakı dövrlərdə yolun buraxılış imkanları nəzərə alınaraq Naxçıvandan Mincivana, ordan da Bakıya qədər olan hissə daha çox yükdaşımalarda istifadə olunurdu.

Təkcə bir faktı demək kifayətdir ki, sovet dövründə Naxçıvan Dəmir Yolu ilə daşınan yüklərin 80--85 faizi məhz nankor ermənilərə ünvanlanırdı. Hətta Zəngəzur bölgəsi üçün gətirilən yüklərin Naxçıvan stansiyasında boşaldılaraq daha sonra yük maşınları ilə daşındığını da bilirlik. Hərəkətin həcmi isə nə az, nə çox, 80-ci illərin inkişaf dövründə hər gün 30--40 yük və sərnişin vaqonundan ibarət olmaqla 25 cüt qatara qədər çıxırdı. Toplamda hər il bu yol ilə 22--25 milyon ton yük, gün ərzində isə minlərlə sərnişin daşınırdı. O zaman Naxçıvan--Tehran marşrutu üzrə hərəkət edən sərnişinlər də Naxçıvan Dəmir Yolundan istifadə edirdilər.

Naxçıvan Dəmir Yolunun bir nəqliyyat təsərrüfatı kimi inkişafı 1976-cı ildə ulu öndər Heydər Əliyevin təşəbbüsü ilə o zamankı

hərəkətə də son qoydu. 1992-ci il aprel ayının 23-də axırıncı qatar Bakıdan Naxçıvana hərəkət edə bildi. Bundan sonrakı illər Naxçıvan Muxtar Respublikasının çətin nəqliyyat blokadası dövrü oldu.

Lakin Naxçıvan yaşadı və gələcəyə olan inamı da burada dəmir yolunu yaşatdı, onu dağılmağa xilas etdi. Bu gün Ermənistan ərazisində və işğal olunmuş ərazilərdə dağıdılmış dəmir yolunun peyk fotolarına, sosial şəbəkədəki şəkillərinə baxdıqda bu vəhşiliyi törədənlerin insan olduğuna inanmırsan. Həmişə Azərbaycanın mülkiyyətində olmuş bu yolun Mehri ərazisində depo, stansiya, tunel, körpü, elektrik təchizatı, rabitə, anbar kimi digər çox sayda dəmir yolu infrastrukturunu obyektlərinin ermənilər tərəfindən necə dağıdılıb, metal qırıntısı kimi "xuruş" edildiyini görməkdəyik. Hələ yol bağlananda Mehri və Mincivan zonasında qalmış teplovoz, vaqon və müxtəlif təyinatlı avtomobilləri demirik.

Hər halda, həmişə yardım və ianələrlə yaşamış ermənilərdən yaradılanları qoruyub saxlamağı, nə zamansa, bəlkə, elə özlərinə də lazım olar deyə bu yolu dağıtmamağı gözləmək də sadələvlük olardı. Nəticə isə göz qabağındadır. Naxçıvan Dəmir Yolunun Ermənistan ərazisindəki və Qarabağda 28 il işğalda qalmış hissəsi də tammilə məhv edilib. Təbii ki, bu gün artıq erməni təcavüzünün təsərrüfatın digər sahələrinə vurduğu ağır zərərliş kimi, Azərbaycan Dəmir Yoluna da vurulmuş kəhbərlər dəqiqliklə müəyyənləşdirilib, təzminat faktı kimi məğlub ölkə qarşısında iddia ediləcək.

Dəmir yolu təsərrüfatı çox mürəkkəb olub canlı orqanizm kimidir. Yəne də köhnə demiryolçuların dili ilə desək, o zamanlar dəmir yolu ağır dartı qurğularından tutmuş özünün uşaq bağçaları, məktəbi, xəstəxanası, mağazalarınadək bütün zəruri olan sahələri özünə birşədirən bütöv bir sistem idi. Ümumilikdə, o zaman Azərbaycan Dəmir Yolunun Naxçıvan Hissəsində 4--5 min nəfərin işlədiyi qeyd olunur. Başqa sözlə, dəmir yolu o zamankı insanların iqtisadi və sosial həyatının bir parçası olub.

Fərəhli haldır ki, Naxçıvanın blokadaya alınmasından kifayət qədər vaxt keçsə də, muxtar respublika ərazisindəki dəmir yolu xətləri və bütün yol infrastrukturunu tammilə işlək vəziyyətdə saxlanılıb, hətta bir sıra yenilənmə işləri də aparılıb. Belə ki, ötən dövr ərzində Naxçıvan ərazisində bütün dəmir yolu stansiyaları və inzibati binalar yenilənib. Bu dövrdə yolun əsaslı təmir müddətinin 2--3 dəfədən artıq ötməsinə baxmayaraq daxili imkanlar hesabına yol təsərrüfatı qorunub saxlanılıb. Şəbəkəyə nəzarət artırılıb, yük və sərnişin qatarlarının hərəkət sürəti tənzimlənib.

Hazırda istismar olunan sərnişin qatarlarındakı komfort şəraiti isə ölkəne sərnişinlərin təsəvvürlərindən tam fərqli kühn ən müasir tələblərə cavab verir. İndi çox sərfəli qiymətlərlə Şərurdan--Ordubada və geriyyə hərəkət edən sərnişinlər istitmə sistemli, kondisionerli vaqonlarda oturub, WiFi-dan istifadə edər, tər-təmiz yoldan Arazda doğru uzanan mənzərəni seyr edə bilirlər. Bu sərnişinlərin sayı isə hər ay orta hesabla 10-12 min nəfərə çatır. Daşınan yüklər isə əsasən daxili tələbatın ödənilməsi üçün yerli tikinti materiallarından ibarətdir.

Bəli, yaranmış yeni situasiya artıq bölgədə daha geniş quruculuq və iqtisadi əlaqələr üçün yeni kommunikasiya xətlərinin açılışını zəruri edir. Londondan Pekinə qədər uzanıb, üç qardaş ölkəni-- Türkiyə, Azərbaycan və Pakistanı birbaşa olaraq bir-birinə bağlayacaq yeni dəmir yolunun Naxçıvandan keçməsi bütün region kimi muxtar respublikanın iqtisadiyyatına yeni güc qazandıracaq.

Qarabağda qazandığımız tarixi qələbənin yaratdığı reallıqların nəticəsi olaraq Mehri dəhlizinin açılması, yolun dağıdılmış hissəsinin bərpa edilməsi ilə bu xəttə boyunca yenə aramsız qatar səsləri gələcək, vağzallar sərnişinlərlə dolub daşacaq. Bu yol Naxçıvanın Şərqin Qapısı olduğunu eşidənlər üçün yaddaqalan və sərfəli bir səyahət marşrutu da olacaq.

Dəmir yolunda hərəkətin yenidən canlanması ilə ölkədəxili yüklərin daşıma xərcləri düşəcək, tranzit yüklərdən valyuta gəlirləri əldə olunacaq. Eyni zamanda Naxçıvanın çox qiymətli ixrac məhsulları üçün dünya bazarlarına mütəbər və tutumlu çıxışı da asanlaşacaq.

**Əli CABBAROV,**  
**Naxçıvan Dövlət Universitetinin dosenti**