

## Heydər Əliyev əsrinin 23-cü ili

# Dəmiryolçu oğlunun Azərbaycan dəmir yollarının inkişafında tarixi rolu

Heydər Əliyev: "Tərcümeyi-halından məlumdur ki, mənim atam da dəmiryolçu olubdur. Mən dəmiryolçu ailəsində böyümüşəm. Hələ uşaq ikən dəmir yollarının üzərində, nə qədər atamın yanında olmuşam. Hesab edirəm ki, dəmir yolunu həm bilirəm, həm də sevirəm"

Anadan olmasının 100 illiyi təkcə Azərbaycanda yox, Azərbaycanın haqq səsinin eşidildiyi bütün mütərəqqi bəşəriyyət



tərəfindən qeyd olunan ulu öndər Heydər Əliyev öz tükənməz enerjisini son damlasına kimi xalqın, millətin yolunda istifadə etməklə, iyirminci əsrdə ikinci dəfə qazandıığımız müstəqilliyi qoruyub-saxlamaqla, Azərbaycan həqiqətlərini dünyaya çatdırmaqla xalqın ümummilli liderinə çevrildi. İstər keçmiş Sovet İttifaqı dövründə, istərsə də müstəqillik illərində bu dahi şəxsiyyət dəmir yoluna, onun inkişafına daim diqqət və qayğı göstərmişdir.

Azərbaycan dəmir yollarının inkişafının Heydər Əliyev modeli çoxşaxəli qollardan, bir neçə istiqamətdən ibarət idi. Birinci istiqamət: Dəmir yolunun maddi texniki bazasının yaradılması, yeni depoların, stansiyaların tikilib istifadəyə verilməsi idi. Çünki fasiləsiz işi təmin etmək üçün bunlar çox vacib idi.

Təkcə bir faktı demək lazımdır ki, Azərbaycan dəmir yolunda istifadəyə verilən mühüm obyektlərin böyük əksəriyyəti məhz onun təşəbbüsü və ciddi nəzarəti sayəsində istismara verilmişdir. Böyük öndərin qayğısı ilə dəmir yolunda həyata vəsiqə alan yenilikləri sadalamaqla qurtarmaq olmaz. Aşağıda təqdim etdiyimiz qısa xronologiya Ümummilli Liderin qayğısı və nəzarəti ilə reallaşan tədbirlərin hələ tam siyahısı deyil.

1969-1999-cü illəri Azərbaycan dəmir yolunun texniki tərəqqi və hərtərəfli inkişaf dövrü adandırmaq olar. Məhz bu illərdə istehsalatda əsas fəaliyyətə yanaşı, 14300 texniki yeniləşmə metodları tətbiq edilmiş və bunlar dəmir yolunun bütün sahələrini əhatə etmişdi.

1970-ci ildən başlayaraq şəhəratrafi qatırları müasir tələblərə cavab verən, yeni

seriyalı ER-2 tipli elektrik qatarları ilə əvəz olunmağa başlandı. Həmin illərdə Sumqayıt-şəhər, Sabunçu, Goran, Ağstafa, Əli Bayramlı, Ucar, Gəncə, Tovuz, Qazax, Kürdəmir, Baş Ələt, Poylu stansiyalarında yeni vağzal binaları məhz o böyük şəxsiyyətin şəxsi nəzarəti altında tikilmişdi.

Konteynerlərin təmiri üzrə Keşlə vaqon deposu Zaqafqaziyada bu sahədə ixtisaslaşdırılmış yeganə müəssisədir. 1975-ci il-

sinin təzahürüdür. Ağdam-Xankəndi dəmir yolu tikintisinin qısa bir müddətdə başa çatdırılması Azərbaycan rəhbərliyinin Qarabağın iqtisadi inkişafının sürətləndirilməsinə diqqətinin və qayğısının nəticəsi idi. Sonralar Şuşada Vaqifin məqbərəsinin açılışında çıxış edən ulu öndər Heydər Əliyev dəmir yolunun Qarabağ bölgəsinin inkişafına verdiyi mühüm töhfəni vurğulamışdı: "Bu gün toplantımızda çıxış edənlər Xankəndinə gələn dəmir yolundan, qaz kəmərinə minnətdarlıqla danışırdılar. Yadımdadır, 1971-ci ildə rayon partiya konfransında iştirak edəndə bu həyatı əhəmiyyət kəsb edən obyektlərin tikilməsi haqqında çətin problem kimi danışırdı. Amma artıq bütün bunlar reallıqdır".

Tikilən obyektlərin bəzilərinin açılışında Ulu Öndər şəxsən iştirak edib. 4 yanvar 1998-ci ildə Dübəndi terminalı və stansiyası istifadəyə verilməsi mərasimində çıxış edən Ümummilli Lider demişdi: "Görülən işlər eyni zamanda bizim dəmir yolunu canlandırdıdır, inşaatçılarımıza çox yeni işlər veribdir, həm Dövlət Dəmir Yolu, həm də Azərbaycan Dövlət Neft Şirkətinə gəlirlər götürürdü. Orada yeni iş yerləri açılıb. Dəmir yolu xətlərinin, ümumiyyətlə yolların çəkilməsi, bərpa edilməsi, sistemlərin təmir olunması, işə salınması, həm Azərbaycanda, həm də Gürcüstanda Bakı-Gürcüstan-Qara dəniz dəmir yolu xəttinin də canlanmasına gətirib çıxarmışdır. Bunlar hamısı gələcək üçün hazırlıqdır.

Tərcümeyi-halından məlumdur ki, mənim atam da dəmiryolçu olubdur. Mən dəmiryolçu ailəsində böyümüşəm. Hələ uşaq ikən dəmir yollarının üzərində, nə qədər atamın yanında olmuşam. Hesab edirəm ki, dəmir yolunu həm bilirəm, həm də sevirəm. Dəmir yolu sahəsinin Azərbaycanda dərin kökləri və böyük ənənələri var. Dəmiryolçular həmişə çox intizamlı olublar. Dəmir yolunun özü çox intizam tələb edir. Keçmişdə belə bir ənənə var idi ki, saatları həmişə dəmir yolunun saatları ilə düzəldirdilər. Çünki dəmir yolunun saati həddindən artıq dəqiq işləyən saat idi".

**İkinci istiqamət: Dəmir yolunun müxtəlif sahələrinə aid mütəxəssis kontingentinin yaradılması**

Ulu Öndərin Azərbaycana rəhbərlik etdiyi illərdə əldə etdiyimiz mühüm tarixi nailiyyətlərdən biri də xalqın uzaq gələcəyini nəzərdə tutan milli kədr potensialının, o cümlədən nadir ixtisaslar üzrə mütəxəssis kontingentinin yaradılmasıdır. Bu məqsədi uğurla həyata keçirmək üçün Heydər Əliyev hər il azərbaycanlı gənclərin təhsil almaq üçün böyük qruplarla keçmiş SSRİ-nin nüfuzlu ali məktəblərinə göndərilməsi ənənəsinin əsasını qoymuşdur. 1970-1987-ci illərdə SSRİ-nin 170 qabaqcıl ali təhsil

oçağına 15 minə yaxın azərbaycanlı göndərilmiş, hər il xaricə 800 tələbə yola salınmışdır. Həmin ərəfədə respublikadan kənardə təhsil alıb gənc dəmir yolu mütəxəssisi kimi Azərbaycana qayıdanların sayı 200 nəfərə yaxın idi.

Hazırda dəmir yolunun aparıcı sahələrində məsul vəzifələrdə çalışanların böyük bir hissəsi vaxtilə ulu öndərimiz Heydər Əliyevin xeyir-duası ilə respublikadan kənardə oxumağa göndərilən gənc mütəxəssislərdir.



Bütün bunlar gələcəyə hesablanmış mətin addımlar idi. Azərbaycanın indi dünyanın bütün hegemon dövlətləri ilə bir sırada dayanması, beynəlxalq qurumlara tam hüquqlu üzv olması, haqq səsimizin beynəlxalq kürsülərdən eşidilməsi də bu dahi siyasət adamının mübarizəsinin nəticəsidir. Sevindiricidir ki, Azərbaycan Prezidenti İlham Əliyev Ulu Öndərin siyasi kursunu uğurla davam etdirir.

**Üçüncü istiqamət: Beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinə çıxışın təmin edilməsi**

1996-cı ildən etibarən Azərbaycan dəmir yolu tranzit yol kimi bir neçə beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərində iştirak etməyə başladı. Lakin əsas daşıma dəhlizi TRASEKA dəhlizi hesab edilir. Bu sahə Böyük İpək Yolunun Bakıdan Böyük-Kəsik stansiyasına (Gürcüstanla dövlət sərhədinə) qədər məsafəni və daha sonra üçüncü dövrlərə çıxışı əhatə edir. Sonralar bu nəqliyyat dəhlizi qədim İpək Yolundan TRASEKA-yadək yol keçdi.

1998-ci il sentyabrın 7-9-də Böyük İpək Yolunun dirçəldilməsinə həsr olunmuş beynəlxalq konfrans ümummilli lider Heydər Əliyevin təşəbbüsü ilə Bakı şəhərində keçirilmişdi. Bu mötəbər tədbirdə 13 dövlətin və 32 beynəlxalq təşkilatın nümayəndələri iştirak etmişdi. İki gün davam edən konfransda Bakı Bəyannaməsi qəbul edildi. Qəbul edilən sənədlər sırasında beynəlxalq tranzit daşıymaları haqqında Əsas Çoxtərəfli Razılıq, həmçinin beş texniki Əsasnamə, o cümlədən, dəmir yolu daşıymaları sahəsində əməkdaşlıq barədə müqavilə də var.

Tarixə qısa nəzər salaraq deyə bilərik ki, Böyük İpək Yolunun fəaliyyəti böyük

coğrafi kəşflərdən sonra məhdudlaşmağa, yavaş-yavaş dayanmağa başlamışdı. Belə ki, 1492-ci ildə Xristofor Kolumb Amerikanı kəşf etməklə Avropalılar üçün yeni qızıl-gümüş mənbələri aşkarlandı. 1498-ci ildə isə Afrikadan Hindistana gedən dəniz yolu kəşf olundu və iqtisadi münasibətlər başqa istiqamətlərdə inkişaf etməyə başladı. Şərqlin sərvəti Avropaya Hindistan vasitəsilə daşınmağa başladı.

Beləliklə, bizim eramın XV əsrində qədim İpək Yolunun fəaliyyəti məhdudlaşmağa başladı.

Mövcud olduğu dövrdə Böyük İpək Yolu keçdiyi ölkələrin həyatında mühüm rol oynayaraq, onların əlaqələrinin inkişafına böyük təkan vermişdi.

Azərbaycan Respublikası müstəqillik əldə etdikdən sonra Avropa və Asiya ölkələri ilə yeni ticarət-iqtisadi münasibətlər yarandı ki, nəticədə yüklərin istiqaməti dəyişdi və TRASEKA proqramı meydana gəldi.

Zaman keçdikcə ölkələr arasında iqtisadi əlaqələrin gücləndirilməsində ehtiyac yarandı. 2000 il ərzində Qərblə Şərqi birləşdirən Böyük İpək Yolu öz tarixi əhəmiyyətini yenidən bərpa etməklə, müxtəlif mədəniyyətlər və sivilizasiyalar arasında körpü yaratmaq imkanını ortaya qoydu. Bu gün "Azərbaycan Dəmir Yolları" QSC müxtəlif beynəlxalq layihələrin fəal iştirakçısı olmaqla, onların həyata keçirilməsinə ciddi yanaşır. Bu yöndə, XXI əsrin əsas tikintilərindən olan və təkcə üç xalqı və üç ölkəni deyil, həmçinin onlarla xalq və ölkə arasında körpü rolunu oynaya-cıq qədim İpək Yolunun tərkib hissəsi olan Bakı-Tbilisi-Qars yeni dəmir yolu bağlantısının reallaşması istiqamətində işlər sürətlə davam etdi, Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu bağlantısı 2017-ci ildə istismara verildi, dəmir yollarının beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinə çıxışının təməli möhkəm özüllər üzərində qurulduğundan, getdikcə daha da inkişaf elədi. Qədim İpək Yolundan Dəmir İpək Yoluna kimi bir yol qət edildi, Bakı-Tbilisi-Qars layihəsi əfsanədən reallığa çevrildi. Azərbaycanda ümummilli lider Heydər Əliyevin rəhbərliyi ilə yaradılmış nəqliyyat infrastrukturunun inkişaf etdirilməsi və modernləşdirilməsi prosesi Azərbaycan Prezidenti İlham Əliyevin rəhbərliyi ilə yeni mərhələyə qədəm qoydu. Bu gün dövlət başçısının birbaşa qayğısı və nəzarəti ilə Azərbaycan Şərqi-Qərbi, Şimal-Cənub beynəlxalq nəqliyyat marşrutlarının fəaliyyətinin daha da gücləndirilməsi prosesinde aktiv iştirak edir.

Nardar BAYRAMOV

**Məqalə "Azərbaycan Dəmir Yolları" QSC və Azərbaycan Mətbuat Şurasının Ulu Öndər Heydər Əliyevin 100 illik yubileyi münasibəti ilə kütləvi informasiya vasitələrinin təmsilçiləri arasında keçirdiyi müsabiqəyə ("Azərbaycan dəmir yollarının inkişafının Heydər Əliyev modeli" istiqaməti üzrə) təqdim olunur**