

Heydər Əliyev əsrinin 23-cü ili

Dəmir yollarının inkişafında Azərbaycan modeli

Nəqliyyatın bütün sahələrində tərəqqi

Günel ABBASOVA

Ümummilli lider Heydər Əliyev hələ ötən əsrin 70-80-ci illərində və sonrakı dövrlərdə Azərbaycanın sosial-iqtisadi inkişafının əsas istiqamətlərini kompleks şəkildə müdriklə həzrləyirdi. İqtisadiyyatın bir sahəsinin təməlinə bu reallıqları biz konkret olaraq nəzərdən keçirə bilərik. Azərbaycanda dəmiryolu infrastrukturunun inkişaf yoluna nəzər salsaq görərik ki, dəmiryolu nəqliyyatının inkişafı ölkəmizdə XIX əsrin sonlarına təsadüf edir. Bu dövrdə neft sənayesinin inkişafı istehsal olunmuş məhsulun daşınmasını zəruri edirdi. Bu baxımdan Azərbaycanda dəmiryolu çəkilişinə başlanılması, onun sonrakı inkişafı, neft istehsalı və emalı ilə birbaşa bağlıdır. Həmin dövrdə neftin primitiv üsullarla, dəvə karvanı və arabalarla daşınması çox baha başa gəlirdi. Bu neft sahibkarlarına daha yüksək gəlir əldə edilməsinə şərait yaradacaq, dəmir yollarının çəkilməsinə maraq göstərirdilər. Bu elə, neftin daşınması, öncə Bakı şəhərində, daha sonra bütün Azərbaycanda dəmiryolunun inşası və inkişafı üçün zərurət yaratdı.

Ölkənin ilk dəmiryolu xətti 1878-ci ildə çəkilmiş 20 km uzunluğu olan Bakı-Suraxanı-Sabunçu dəmiryoludur. Daha sonra 1883-cü ildə salınmış Bakı-Tbilisi-Batumi, 1890-cı ildə çəkilmiş Biləcəri-Dərbənd dəmiryoludur. Dəmiryolu ilə yükdaşımının maksimum həcmi 1987-ci ilə təsadüf edir. Ötən əsrin 80-ci illərinin sonunda Azərbaycan dəmiryolunda yük dövriyyəsi 43 milyard ton-kilometr olub.

SSRİ dövründə də qeyd etmək lazımdır ki, 1926-cı ildə ilk elektriklişdirilmiş dəmiryolu Bakı-Sabunçu xətti olub. Ulu Öndər Azərbaycana rəhbərlik etdiyi dövrdə də bu ölkədə iqtisadiyyatın bu sahəsinə xüsusi diqqət yetirib və bu sektorda mühüm işlərin görülməsinə rəhbərlik edib. Ümumiyyətlə, iqtisadiyyatın bu sahəsinin də inkişaf tarixinin böyük bir hissəsi Heydər Əliyevin adı ilə bağlıdır. Məhz onun qayğı və diqqəti sayəsində Azərbaycan dəmiryolu infrastrukturunu özünün ən yüksək inkişaf həddinə çatıb. Hələ SSRİ dövründə Şirvan, Yevlax, Balakən, Şəki, Güzdək-Qarabağ dəmiryolu xətləri və digər dəmiryolu stansiyaları istismara verilib. 1975-ci ildə konteynerlərin təmiri üzrə Keşlə

vaqon deposu Zaqafqaziyada bu sahədə ixtisaslaşmış yeganə müəssisə olaraq istifadəyə verilir ki, bu gün də Heydər Əliyevin respublikaya rəhbərlik etdiyi dövrdə inşa olunmuş bu depo bütün konteyner parkının əsaslı və planlı cari təmirini həyata keçirir. Gəncə şəhərində texniki nailiyyətlərin son tələblərinə uyğun yük vaqonlarının təmiri və istismarı gün ərzində 60 elektrova texniki baxış keçirmək gücünə malik Şirvan dövrü depoları da bu qəbildəndir.

Azərbaycan 90-cı illərin əvvəllərində dərin tənəzzül keçirirdi. Həmin dövrdə bütün sahələrdə olduğu kimi dəmiryolu sahəsi də tənəzzül içində idi. Ümummilli lider Heydər Əliyev iqtisadiyyatın bütün sahələrini, eləcə də respublikanın polad şəbəkəsini diqqət mərkəzində saxladı. Bununla paralel olaraq dəmiryolunun idarəetmə strukturları dəyişdirildi, xidmət və şöbələrin bazasında müstəqil fəaliyyət göstərən istehsalat birlikləri, müəssisələr və təşkilatlar formalaşdırıldı. Ölkələrarası, respublikadaxili sərnişin daşınması təşkil olundu, qonşu dövlətlərlə dəmiryolları və iqtisadi əlaqələr yenidən quruldu. Transzit yükdaşımaları bərpa olundu. 1998-ci ildə Dübəndidə terminal və stansiyanın açılışı həyata keçirildi. Heydər Əliyev dəmiryolunun Azərbaycan iqtisadiyyatındakı böyük rolunu bilir və dəyərləndirirdi. Çünki hər bir ölkənin geosiyasi və geoiqtisadi mövqeyinin gücü, həm də onun nəqliyyat sisteminin inkişafından asılıdır. Bu mənada da dəmiryolu nəqliyyatının rolu mühüm önəm daşıyır. Çünki milli iqtisadiyyatların qarşılıqlı asılılığının getdikcə artdığı, regionlararası, qitələrarası mal dövriyyəsinin yüksəldiyi bir şəraitdə dəmiryolu nəqliyyatı dövlətlərin inkişafının təkanverici elementinə çevrilmişdir.

Bu baxımdan ölkəmizdə dəmiryolu sisteminin tərəqqisi daim dövlətin diqqət mərkəzində və bu gün iqtisadiyyatın prioritet istiqamətlərindən biridir. Ulu Öndərin layiqli davamçısı olan dövlət başçısı İlham Əliyev bu sahənin inkişafına xüsusi diqqət yetirir. Ölkəmizdə 2005-ci ildən 13 oktyabr dəmiryolu işçilərinin peşə bayramı günü kimi qeyd olu-

nur. Cənab İlham Əliyevin 2009-cu il 20 iyul tarixli sərəncamı ilə "Azərbaycan Dəmiryolları" Qapalı Səhmdar Cəmiyyəti yaradıldı. Bu gün Azərbaycan dəmiryollarının inkişafı üçün bütün imkanlar var. Beynəlxalq maliyyə qurumları ilə bu gün "Azərbaycan Dəmiryolları" arasında iqtisadi əlaqələr daha da intensivləşib. Azərbaycan dəmir yollarının infrastrukturunu yenilənmiş, göstərilən xidmətlərin səviyyəsi artırılmışdır. Bakı Dəmiryolu vağzalında



əsaslı yenidənqurma işləri həyata keçirilmişdir. Bakı-Sumqayıt sərnişin dəmiryolu yenidən əsaslı təmir olunaraq istifadəyə verilib. Qonşu İran dövləti ilə gələcək iqtisadi inkişafa təkan verəcək Astara (Azərbaycan) - Astara (İran) dəmiryolu uğurla istifadəyə verilmişdir. Avrasiya nəqliyyat dəhlizinin yaradılması istiqamətində önəmli olan layihələrdən biri Bakı-Tbilisi-Qars dəmiryolu istifadəyə verilib. Qarabağ müharibəsindən sonra da bu sahənin inkişafı diqqət mərkəzində olaraq qalır.

Naxçıvandan çəkiləcək dəmiryolu geosiyasi və geoiqtisadi üstünlüklərə malikdir. Bu, Avropa ilə Asiyanın unikal nəqliyyat kommunikasiya imkanlarına malik olan bir layihə olmasındır. Bu layihəyə Türkiyə, İran da qoşulacaq, Ermənistan dövlətinin ərazisindən keçəcək bu beynəlxalq dəmiryolu layihəsinə Ermənistan dövləti hələ də cavab verməyib. Bu layihələr bütövlükdə Azərbaycan dövlətinin beynəlxalq ticarətdə rolunun əhəmiyyətli dərcədə artmasına və beynəlxalq aləmdə onun mövqelərinin möhkəmlənməsinə səbəb olacaq. Beləliklə, Heydər Əliyevin Azərbaycan-

da tək dəmiryolu nəqliyyatı deyil, bütün sahələrin bərpası, qəbul edilmiş qanunlar, ölkəmizin digər ölkələr ilə istər dəmiryolları, istərsə də hava, su yolları ilə əlaqələrin yaranması, İpək Yolunun Azərbaycandan keçməsi, ölkənin tranzit rolunu oynamaq iqtisadi inkişaf üçün geniş imkanlar açırdı. Bu imkanları görəndən ondan səmərəli istifadə və gələcək dövrlərdə nəqliyyatın ayrı-ayrı sahələrinin inkişafı da Heydər Əliyevin uzaqgörənliyi idi.

Aparılan məqsədyönlü siyasət nəticəsində Azərbaycan öz inkişafını bərpa edirdi, yaradıcılıqla inkişaf etdirirdi.

Azərbaycanın regional iqtisadi inkişafında "Əsrin kontraktı" BTC və BTƏ-nin xüsusi rolu və əhəmiyyəti qeyd olunmalıdır. Əsası Heydər Əliyev cənabları tərəfindən qoyulmuş formalaşmış iqtisadi siyasətdən bu gün də uğurla bəhrələnilirik. Bu Bakı-Tbilisi-Qars dəmiryolunun istifadəyə verilməsi və müvafiq layihələr regional əməkdaşlığı inkişaf etdirməklə, onu beynəlxalq əməkdaşlığın inkişaf zəmininə çevirib. Bunlar Heydər

Əliyevin düşünülmüş, məqsədyönlü siyasətinin nəticəsidir.

Heydər Əliyevin apardığı siyasət nəticəsində Azərbaycanda nəqliyyatın bütün sahələrinin yenidən bərpası və inkişafı üzrə qanunlar qəbul olundu, tədbirlər həyata keçirildi ki, bu da ölkəmizin digər dövlətlərlə istər havadan, istər sudan, istərsə dəmiryolları vasitəsilə iqtisadi əlaqə yaranmasına, möhkəmlənməsinə şərait yaratdı. İpək yolu hələ qədimdən bu günə kimi Avropa ilə Asiya arasında körpü rolunu oynayırdı. İpək yolunun Azərbaycan ərazisindən keçməsi, Azərbaycanın burada tranzit rolunu oynamaq bizə iqtisadi və maddi cəhətdən böyük imkanlar verirdi. 1993-cü ildə Brüssel şəhərində keçirilmiş Konfransda Avropa Komissiyasının TRASEKA (Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizi) Programının yaradılmasının təşəbbüsçüsü kimi 8 ölkədən biri də Azərbaycan Respublikası olmuşdur. Avropa Birliyinin TASİS (MDB ölkələrinə texniki yardımı) çərçivəsində nəqliyyat infrastrukturunu üzrə çoxmilli TRASEKA proqramı (Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizi) Mərkəzi Asiyadan Qara dənizə və daha sonra Avropaya çıxan nəqliyyat marşrutunun yenidən qurulmasını qarşıya məqsəd qoymuşdur. Heydər Əliyevin yorulmaz

əməyi nəticəsində 1996-cı il dəmiryollarının yenidən bərpası mümkün oldu. Azərbaycanda dəmiryolları yenidən yük daşınmasında öz gücünü bərpa edə bildi. Azərbaycanın daxili və xarici ticarətində mühüm əhəmiyyət kəsb etməyə başladı. Beynəlxalq yüklərin daşınması üçün öz imkanlarının yaxşılaşdırılması məqsədilə Azərbaycan Dövlət Dəmir Yolu beynəlxalq təşkilatlara müraciət etdi. Dəmir yolu MDB və Baltıqyanı dövlətlərin dəmiryolu nəqliyyatı Şurasının, Dəmir Yolları Əməkdaşlıq Təşkilatının və Beynəlxalq Dəmir Yolları İttifaqının üzvü oldu.

Sovet ideologiyasının əksinə olaraq Heydər Əliyev bu dövrdə ilk dəfə ümumrespublika müşavirələrində təmiz Azərbaycan dilində çıxışlar etməyə başladı, Azərbaycan SSR-nin Konstitusiyasına Azərbaycan dilinin dövlət dili kimi daxil edilməsinə nail oldu, azərbaycanlı gənclərin SSRİ-nin qabaqcıl ali təhsil müəssisələrində, o cümlədən ali hərbi məktəblərdə təhsil almaları, respublikada elmin, təhsilin, səhiyyənin, mədəniyyətin və in-cəsənətin və digər sosial infrastruktur sahələrinin inkişaf etdirilməsi, yerli kadr potensialının hazırlanması üçün əməli işlər gördü. Bütün bunlar Ümummilli Liderin şəxsi nüfuzunun nəticələri idi. Təsədüf deyildirdi ki, bu dövrdə Heydər Əliyevin şəxsi nüfuzu o qədər yüksəlmişdir ki, artıq 1982-ci ildə keçmiş hakimiyyətə Sovet İttifaqı Kommunist Partiyası Büro Üzvü seçilərək SSRİ Nazirlər Soveti sədrinin birinci müavini vəzifəsinə təyin olundu və ona böyük bir ölkənin əsas təsərrüfat və digər müxtəlif sahələrinin inkişafının koordinasiyası, o cümlədən XX əsrin global layihələrindən biri olan BAM (Baykal-Amur magistral dəmir yolu) tikintisinin həyata keçirilməsi həvalə edildi. Həmin illərdə bacarıqlı rəhbərlik, yüksək idarəetmə qabiliyyəti, şəxsi işgüzarlıq nəticəsində onun beynəlxalq və ölkədaxili nüfuzu o qədər yüksəlmişdir ki, SSRİ rəhbərliyində olan Qorbaçov komandası ona ciddi bir rəqib kimi baxaraq hər vaxt onu hakimiyyətdən uzaqlaşdırmağa çalışırdılar və bir müddət sonra müxtəlif intriqaqlarla buna nail ola bildilər.

Yazı "Azərbaycan Dəmir Yolları" QSC və Azərbaycan Mətbuat Şurasının "Azərbaycan dəmir yollarının inkişafının Heydər Əliyev modeli" mövzusunda Ulu Öndər Heydər Əliyevin 100 illik yubileyi ilə bağlı müsabiqəsinə təqdim etmək üçün hazırlanmışdır