UOT 94(479.24)

İLQAR ABDULLAYEV
Bakı şəhəri, Nərimanov rayonu, MLK-nın tarix müəllimi,
Əməkdar müəllim, tarix üzrə fəlsəfə doktoru
TarixVeOnunProblemleri@gmail.com

AZƏRBAYCANDA NƏQLİYYAT və RABİTƏNİN İNKİŞAFI (1969-1982-ci illər)

DOI: https://doi.org/10.36719/2708-065X/106/194-198

Məqalədə 1969-1982-ci illərdə Azərbaycan SSR-də nəqliyyat və rabitənin inkişafından bəhs edilir. Konkret faktlar əsasında 1969-cu ilə qədər Azərbaycanda nəqliyyat və rabitə sahəsində vəziyyətin o qədər də ürəkaçan olmadığı, ittifaq respublikalarının səviyyəsindən geriliyin adi hal alması göstərilir, həmçinin qeyd edilir ki, mövcud vəziyyətə baxmayaraq, cənab Heydər Əliyevin dövründə bu sahədə də böyük dəyişikliklər baş verdi. Məqalədə o da bildirilir ki, rabitə sahəsində mövcud problemlərin həlli üçün lazımi kadr hazırlığı məsələsinə də mühüm diqqət yetirilirdi.

Açar sözlər: Azərbaycan, nəqliyyat, rabitə, inkişaf, iqtisadiyyat.

Giriş. Azərbaycan SSR-də 1970-1980-cı illərdə nəqliyyat şəbəkəsi də üstün sürətlə inkişaf etməyə başlamışdı. 1969-cu ildə 243,1 mln. ton yük və 527,8 mln. sərnişin daşınmışdır. Hər il daşınan yüklərin həcmi və sərnişinlərin sayı artmış və 1982-ci ildə 477,9 mln. ton yük, 961,5 mln. sərnişin daşınmışdır. 1969-cu illə müqayisədə daşınan yüklərin həcmi təxminən 2 dəfə, sərnişinlərin daşınması sayı 82,2%, yükdaşınması 21.1 %, hava yolu ilə daşınma isə 25% artmışdır (7, 12).

Tədqiqatlar göstərir ki, avtomobillə yük daşınması, bu işdə səmərəliliyin yüksəldilməsi Ulu Öndərimizin respublikaya rəhbərlik etməyə başladığı ilk günlərdən diqqət mərkəzində olmuşdur. Belə ki, yük avtomobilləri vasitəsilə nəqliyyatda səmərəliliyin artırılması haqqında Azərbaycan KP MK-nın və Azərbaycan SSR Nazirlər Sovetinin B-113/9 nömrəli Qərarında bildirilirdi ki, ümumiyyətlə götürdükdə respublikada avtomobil nəqliyyatında yük dövriyyəsində 1968-ci ildə avtomobillə yük daşınması bütün digər nəqliyyat növləri ilə daşınan yüklərin yalnız 24,9%-ni təşkil edirdi. Avtomobil nəqliyyatının böyük hissəsi kiçik avtomobil təssərrüfatlarında cəmləşmişdir. 1968-ci ildə kiçik avtomobil təsərrüfatları 5 % azalsa da, 40 % avtomobil kiçik avtotəssərrüfatlarda yerləşirdi ki, bu da 24 vahid avtomobil təşkil edirdi (1).

Avtonəqliyyatın müxtəlif kiçik avtomobil təssərrüfatlarında dağınıq halda olması, istehsal-texniki bazanın və ixtisaslı mühəndis-texniki kadrların olmaması avtomobillərin istehsal gücünün zəifləməsinə və yüklərin maya dəyərinin yüksəlməsinə səbəb olmuşdur. Yeyinti, ət və süd məhsulları sənayesi, tikinti nazirliklərində yük daşınması işlərində avto yedəklərdən istifadə edilməsi xüsusilə aşağı səviyyədə olmuşdur.

Bütün bunlarla əlaqədar olaraq Azərbaycan KP MK-nın və Azərbaycan SSR Nazirlər Sovetinin qəbul etdiyi qərarda xüsusi olaraq göstərilirdi ki, avtomobillərin kiçik avtomobil təsərrüfatlarında cəmləşməsinə qətiyyən yol verilməsin, avtomobil təsərrüfatının birləşdirilməsi üçün müvafiq tədbirlər görülsün, 1970-ci ildən etibarən alınan avtomobillər əsasən iri təsərrüfatlara cəlb edilsin.

1974-cü ildə Azərbaycanda fəaliyyət göstərən Baş avtomobil yolları idarəsi bazasında Yol tikintisi və istismarı Nazirliyi yaradıldı. Regionlararası və Beynəlxalq daşımaları həyata keçirmək üçün avtomobil yolları bərk örtüklü yollarla əvəz olundu. 1969-cu ildə bərk örtüklü yollar 12,7 min km. idisə, 1970-1982-ci illərdə 7,7 min km. əlavə yol salınmış və bu göstərici 20,4 min km.-ə çatmışdır (7, 12). 1980-cı ildə bütün dövlət avtomagistral yolları asfalt-beton örtüklə örtülmüşdü. Danışılan dövrdə yol təmiri texnikasının təmiri üçün təcrübə-eksperimental "Yoltexnika", çınqıl və yuyulmuş qum istehsal edən Poylu (Qazax rayonu) zavodları tikilib istifadəyə verilmişdir. Yevlax dəmir-beton zavodunun müvəffəqiyyətli istismarı hesabına yol infrastrukturunun əsaslı təmiri həyata keçirildi (7, 12). 1980-cı il iyunun 10-da Azərbaycan KP MK-nın Bürosunda "Ölkədə avtomobil yollarının çəkilişi, təmiri və saxlanılması işinin yaxşılaşdırılması istiqamətində görülən tədbirlər haqqında" qərar

qəbul edildi (2). Məhz qəbul edilən bu qərara əsasən yol infrastrukturuna qoyulan kapitalın həcmi xeyli artırıldı ki, nəticədə də ölkədəki avtomobil yollarının keyfiyyəti ümumittifaq səviyyəsinə çatdırıldı. (7,13)

Tədqiqatlar göstərir ki, respublikada metro tikintisi, bu nəqliyyat növünün daha da inkişaf etdirilməsi həmişə respublika rəhbərliyinin diqqət mərkəzində olmuşdur. SSRİ Nazirlər Sovetinin 03.03. 1971-ci il tarixli Qərarı ilə Bakıda tikiləcək metropolitenin 2-ci növbəsinin texniki layihəsi SSRİ Nazirlər Sovetinin təsdiq edəcəyi müəssisələr siyahısına daxil edilmişdir (8,51).

Texniki layihə Bakımetrolayihə tərəfindən 1971-ci ilin sentyabrında tamamlanmış, baxılmaq və təsdiq edilmək üçün Nəqliyyat tikintisi nazirliyinə göndərilmişdir.

Azərbaycan KP MK Bürosunun 11 yanvar 1977-ci il tarixli iclasının 29 №li Protokolu ilə tanışlıqdan aydın olur ki, metronun dörd stansiyası istismara verilmiş, on keçid, yeraltı və yerüstü 50-dən artıq yeni marşrut xətti açılmış, bura ən müasir tipli və hər cür rahatlığı olan vaqon və maşınlarla təmin edilmiş, dairəvi avtomobil magistralının çəkilməsi işi isə başa çatmaq üzrədir. 1976-1980-cı illərdə şəhərin sərnişin daşınması üçün komleks sxem işlənib hazırlanmışdır.

Iakin bütün bunlarla bərabər şəhərdə sərnişin daşınması işi əhaliyə xidmət işində ən kəskin problemlərdən biri olaraq qalmaqda dvam edirdi. Bakı şəhər icra hakimiyyəti, Avtomobil Nəqliyyatı Nazirıiyi və Kommunal Təsərrüfatı Nazirliyinin rəhbərliyi avtobus, trolleybus və tramvay – şəhər nəqliyyatının əsas növlərinin yaxşı, dürüst işinin təşkil edilməsi üçün lazımi səviyyədə tədbir görməmiş, əldə olan imkanlardan faydalı şəkildə istifadə etməmişlər.

Avtomobil parkından istifadə əmsalı sistematik olaraq ödənilmir və çox aşağı səviyyədə idi. Hər gün 550 avtobus, yaxud bütün parkın üçdə biri xəttə çıxmırdı. Yalnız 1976-cı ildə 35 min maşın – gün işdən kənarda qalmışdır. 1971-1976-cı illər üçün nəzərdə tutulmuş tramvay – tralleybus xəttinin yalnız 47 %-i işə salınmışdır (9, 234).

Bütün bunları nəzərə alan Azərbaycan KP MK-sı qəbul etdiyi qərarda müvafiq icra hakimiyyətlərinə, nazirliklərə, təsərrüfat birliklərinə yuxarıda göstərilən nöqsanların aradan qaldırılması üçün müvafiq göstərişlər verir, bu işə məsul olan şəxsləri cəzalandırırdı.

Göstərilməlidir ki, danışılan dövrdə respublikada dəmir yolları şəbəkəsi də xeyli dərəcədə inkişaf etmişdir.

Azərbaycan Dəmir Yolunun ən parlaq inkişaf dövrü Ulu Öndərimiz Heydər Əliyev cənablarının respublikamıza rəhbərlik etdiyi dövrə təsadüf edir. Belə ki, bu illərdə istehsalatda əsas fəaliyyətlə yanaşı, 14300 texnki yeniləşmə metodları tətbiq edilmiş və bunlar dəmir yolunun bütün sahələrini əhatə etmişdir (6, 16).

1969-cu ilə qədər olan dövrdə bütün SSRİ miqyasında dəmir yolları sistemində elektrikləşmə, müasir rabitə və işarəvermə, elektrik dartı qüvvəsinin tətbiqi, müasir təmir bazalarının tikintisi, lokomotiv və vaqon parklarının yeniləşməsi, əlavə dəmir yolu xətlərinin çəkilişi, stansiyaların texniki inkişafı sürətlə həyata keçirilirdi. Azərbaycan Dəmir yolu isə heç də bu proseslərlə tam ayaqlaşa bilmir, ümumi inkişaf fonunda qabaqcıllar sırasına aid edilmirdi.

Heydər Əliyev cənablarının 1969-cu ildə hakimiyyətə gəlişi ilə hər şey kökündən dəyişildi. Belə ki, sənayenin bütün sahələrində inkişaf, çiçəklənmə adi gözlə də görünürdü. Təbiidir ki, bu inkişaf sənayenin ən aparıcı sahəsi olan dəmr yolunun inkişafında da öz inikasını tapmalı idi. Belə ki, sənaye sahəsində istehsal edilən məhsulların daşınması üçün sözsüz ki, ilk növbədə dəmir yolları şəbəkəsinin geniş miqyasda inkişafı tələb olunurdu. Buna görə də H.Əliyev cənablarının dəmir yollarına verdiyi əhəmiyyət tezliklə öz bəhrəsini verdi.

İlk öncə o qeyd edilməlidir ki, dəmir yolları üçün ən əsaslı sayılan yol təsərrüfatının və stansiyaların inkişafı ön plana çəkildi. Bunu gündən-günə artan yük həcmi və bununla əlaqədar yolun buraxılış qabiliyyətinin gücləndirilməsi zərurəti kəskin şəkildə tələb edirdi. Qeyd etmək yerinə düşərdi ki, bu dövrdə baş yolların istismar uzunluğu 1835,3 km.dən 2117,3 km-ə, uzunluğu isə 2486,8 km. -dən 2943,5 km.-ə çatdırıldı. Stansiya yollarının ümumi uzunluğu 954 km.dən 1343,5 km.-ə qədər artırıldı. P-43 və P-50 tipli relslərdən ibarət bu yollarda 1969-cu ildən başlayaraq 2416,8 km. uzunluğunda P-65 tipli relslər qoyularaq yollar tam yeniləşdirildi. Bununla bərabər 4372 ədəd yeni yoldəyişdirici quraşdırıldı (6, 20).

Göstərmək yerinə düşərdi ki, 1968-ci ilin birinci yarısında filiz, kimyəvi və mineral gübrələrin, tikinti materiallarının, sement, un, balıq və idxal mallarının daşınması planı yerinə yetirilməmiş, ümumilikdə dəmir yolları ilə yük daşınması planı yalnız 91,8% yerinə yetirilmişdir. Bütövlükdə 1968-ci ildə Azərbaycan dəmir yollarında bilavasitə sifarişçilərin günahı üzündən 411 min vaqonun normadan artıq boşdayanmalarına görə 1,6 milyon manat cərimə kəsilmişdir. 1969-cu ilin birinci yarısında da vəziyyət heç də düzəlməmişdir. Sumqayıt superfosfat zavodu, Bakı şəhər soyuducu zavodu, sintetik kauçuk zavodu, Bakı şin zavodu, Marqarin zavodu, Azərbaycan truboprokat zavodu və s. zavodları daha çox boşdayanma hallarına yol vermişlər (Azərb. KP MK-nın və Azərb. Nazirlər Sovetinin 3 sentyabr 1969-cu il tarixli B – 109/5q nömrəli qərarı) (7, 39-40). Göstərilən sitat respublika dəmir yollarında olan əvvəlki vəziyyətin necə olduğunu əyani şəkildə göstərir. Ulu öndərimiz respublikada hakimiyyətə gələndən sonra görülmüş bir sıra təxirəsalınmaz və radikal tədbirlərdən sonra vəziyyət tədricən düzəlməyə başlamışdır. Artıq bir sıra yeni xətlər çəkilməyə başlanmış, əhəmiyyətli təmir işləri həyata keçirilmişdir.

Yol təsərrüfatında 228 saylı Kürək-çay, 260 saylı Mincevan yol-maşın stansiyalarının təşkili, Şəmkir karxanasında illik gücü 400 min m^3 olan səyyar daşdoğrayan çeşidləyici qurğunun (PDSU) quraşdırılması da bu dövrə aiddir (6, 40).

Danışdığımız dövrdə Güzdək stansiyasında sərnişin vaqonlarının ehtiyatda saxlanılması üçün 14 yoldan ibarət park tikilmiş, yolun torpaq yatağının yuyulduğu Lənkəran- Astara, Danba-Pirallahı, Bilgəh-Yeni Suraxanı sahələrindəki 36 km. ərazidə irimiqyaslı əsaslı sahil-bərkitmə işləri aparılmışdır.

1980-cı ildə H.Əliyev cənablarının şəxsi təşəbbüsü ilə Şirvan çeşidləmə stansiyasının tikintisinə başlanıldı. Bu stansiya təkcə Azərbaycanda yox, həm də o zamanlar üçün bütün SSRİ Yollar Nazirliyi səviyyəsində ən böyük çeşidləmə stansiyalarından biri oldu. O zaman SSRİ üçün son dərəcə əhəmiyyətli olan bu stansiyanın sutkada 60 cüt qatarı qəbul edib – göndərmək imkanı vardır (6, 21).

Aydındır ki, hər hansı bir ölkənin sosial-iqtisadi həyatında başlıca rol oynayan infrastruktur sahələrdən biri də rabitə və kommunikasiyadır. Rabitə və komunikasiya olmadan istehsal sahələri arasında zəruri olan informasiya mübadiləsi baş verə bilməz, istehsal əlaqələrinin yüksək səviyyədə olmasını təsəvvür belə etmək olmaz.

Radiorabitə elmi və texnikasının, ümumiyyətlə radiotexnikanın növbəti inkişafı daha bir sıra başqa prinsipial məsələlərin həllini tələb edirdi: radio və televiziya qüllələrinin tikilməsi, antenna və fider xətlərinin layihələndirilməsi, siqnalların verilməsi və qəbul edilməsi prinsipləri, konstruksiya, layihə və texnoloji məsələlərin həlli, radiotraktların, əks rabitə və siqnalların verilmə nəzəriyyəsinin yaradılması, xətti və qeyri-xətti elektrik dövrələrinin, gücləndirici və impuls qurğularının hazırlanması, funksional elektronikanın meydana gəlməsi, evlərin, müəssisələrin və digər obyektlərin radiolaşdırılması, radioverilişlərin və radioqəbuledicilərin təkmilləşdirilməsi, kainatın və yaxın kosmosun radiodalğalarla tədqiqi və onlarla digər problemlər bunlara misal ola bilər.

Lakin bütün bunlarla bərabər Azərbaycan KP MK-sı və Azərbaycan SSR Nazirlər Soveti haqlı olaraq qeyd edirdi ki, respublikanın bir çox ali məktəbləri, Elmi-tədqiqat İnstitutları, EA-nın elmi-tədqiqat İnstitutlarında elektron-hesablama texnikasından və avtomatik idarə etmə sistemindən istifadə edilməsinə hələ də ciddi diqqət verilmir. Respublika Rabitə Nazirliyi teleqraf və rabitənin, telefon kanallarının ritmik idarəetmə Sistemini vaxtında idarəetmə mərkəzləri və hissələri ilə təmin edilməsini həyata keçirməmişlər ki, bu da onların işində səmərəliliyin aşağı düşməsinə səbəb olmuşdur.

Respublika Dövlət Plan Komitəsi və Dövlət Baş Təchizat İdarəsi avtomatlaşdırılmış idarəetmə sisteminin EHM və digər texnika ilə təchiz etmə işlərini heç də arzu edilən səviyyədə aparmır.

Təbiidir ki, Azərbaycan KP MK bürosunda hələ 70-ci illərin ortalarında nəinki o dövrlər üçün, hətta hazırkı dövrdə də öz əhəmiyyətini itirməyən istehsalatda EHM-dən, kompyuterdən istifadənin müzakirə edilməsi, bu istiqamətdə müvafiq qərarların qəbul edilməsi çox böyük əhəmiyyətə malik idi. Belə ki, bütün bunların nəticəsində respublika rabitə sistemində də EHM-dən istifadə ediləcəkdi ki, bu da şübhəsiz ki, haqqında söz gedən sahədə də inkişafa səbəb olacaqdı.

Göstərilməlidir ki, Azərbaycan SSR-də radiosənaye müəssisələrinin daha yüksək səviyyədə inkişafı da respublika rəhbərliyinin diqqət mərkəzində olmuşdur. Bu barədə Azərbaycan KP MK, Azərbaycan SSR Nazirlər Sovetinin və SSRİ Radiosənaye Nazirliklərinin birgə qəbul etdikləri qə-

rarla tanışlıq yuxarıda deyilən fikri bir daha sübut edir. Belə ki, burada göstərilir ki, Baş Texniki İdarə Radio Sənayesi Nazirliyi ilə birlikdə 1978- ci ildə Bakı EHM zavodunda Baş İdarənin xüsusi 8-ci konstruktor bürosunu yaratmalıdırlar (3).

Qəbul edilən qərarda o da bildirilirdi ki, Azərbaycan SSR Dövlət Plan Komitəsi və Ali Təhsil Nazirliyi Radio Sənayesi Nazirliyi ilə birlikdə Ali Təhsil Müəssisələrində və texnikumlarda tələbata uyğun surətdə mütəxəssislərin hazırlnması problemini həll etməlidirlər.

Azərbaycanda radiosənayenin daha da inkişaf etdirilməsi üçün Azərbaycan KP MK-nın bu qərarında daha bir sıra tədbirlərin həyata keçirilməsi nəzərdə tutulurdu (3).

Aparılan tədqiqatlar göstərir ki, xalq təsərüffatının idarə edilməsində EHM-lərdən istifadə edilməsi nisbətən sonrakı dövrlərdə də respublika rəhbərliyinin diqqət mərkəzində olmuşdur. Belə ki, Sov.İKP MK-nın və SSRİ Nazirlər Sovetinin 4 avqust 1977-ci il tarixli 726-729 № li "Xalq təsərrüfatında avtomatlaşdırılmış idarəetmə sistemi və hesablama texnikası vasitələrindən istifadə etmənin səmərəsini yüksəltmək tədbirləri haqqında" qərarına uyğun olaraq Azərbaycan KP MK-sı və Azərbaycan SSR Nazirlər Soveti 1977-ci il sentyabrın 14-də b 46/6 nömrəli qərar qəbul etmişdir (4). Burada bildirilirdi ki, Sov. İKP MK və SSRİ Nazirlər Sovetinin qəbul etdiyi qərarlarda son illərdə xalq təsərrüfatının müxtəlif sahələrində avtomatlaşdırılmış idarəetmə sistemi və hesablama mərkəzlərinin ictimai istehsalda və son məhsulun keyfiyyətinin yüksəldilməsində heç də aparıcı həlqə rolunu oynamaması ayrıca qeyd edilirdi.

Bütün bunları nəzərə alan Azərbaycan KP MK-sı və Azərbaycan SSR Nazirlər Soveti qərara alırdı ki, 1977-1980-cı illərdə fəaliyyət göstərən avtomatik idarəetmə sistemlərinin səmərəliliyini nəzərə çarpacaq dərəcədə yüksəltməli, texnoloji proseslərin avtomatlaşdırılması üçün hesablama texnikası vasitələrindən istifadənin daha da genişləndirilməsinə xüsusilə ciddi diqqət yetirilməlidir. Bu zaman yeni məhsulların buraxılmasına texniki hazırlığı, məhsul istehsalı keyfiyyətinin kompleks şəkildə qaldırılması, istifadə edilməsi və planlaşdırılmasının optimallaşdırılması da həyata keçirilməlidir (4).

Şübhəsizdir ki, Azərbaycan KP MK-sı və Azərbaycan SSR Nazirlər Sovetinin 1977-ci ildə qəbul etdiyi bu qərarın təsərrüfatın idarə edilməsində avtomatik idarəetmə sisteminin və EHM-rin tətbiqinin daha da genişləndirilməsində böyük rolu olacaqdı.

Lakin bu kimi prinspial məsələləri aydındır ki, kadrlarsız həll etmək mümkün deyildir. Bu baxımdan qeyd etmək yerinə düşərdi ki, 1959-cu il martın 14-də Azərbaycanda ali məktəblər şəbəkəsinin sistemləşdirilməsi haqqında SSRİ Nazirlər Soveti xüsusi qərar çıxardı. Bu qərar bizim xeyrimizə olmasa da ali məktəblərdə ciddi struktur dəyişilməsinə səbəb oldu. Bir sıra ali məktəblər əsaslandırılmadan bir-birinə birləşdirildi. Bəziləri isə ləğv edildi. Bunlardan biri də Azərbaycan Xalq Təsərrüfatı İnstitutu idi. İnstitut ləğv edildikdə onun bütün qrupları müvafiq ali məktəblərə paylandı (5). Rabitə sənayesi iqtisadiyyatı isə Azərbaycan Texniki Universitetinin mexanika fakültəsinə verildi.

Nəticə.Göründüyü kimi 1969-1982-ci illərdə Ulu Öndərimizin respublikamıza rəhbərlik etdiyi dövrdə ölkəmizdə nəqliyyat və rabitə kifayət qədər yüksək səviyyədə inkişaf etmişdir. Ölkəmiz əvvəlki dövrlərdə nəqliyyat və rabitə sahəsində İttifaq səviyyəsindən geri qalsa da görülmüş təsirli və səmərəli tədbirlər nəticəsində bu sahələrdə irəliyə doğru əhəmiyyətli addımlar atılmış, çatışmazlıqlara son qoyulmuş, bir sıra əhəmiyyətli nailiyyətlər əldə edilmişdir. Bu barədə danışarkən xüsusi olaraq qeyd etmək yerinə düşərdi ki, danışdığımız dövrdə nəqliyyat və rabitənin kifayət qədər inkişaf etməsi 1991-ci ildə SSRİ dağıldıqdan sonra respublikamızda müvafiq sahələrin hazırda da dünya standartları səviyyəsinə yüksəlməsina imkan vermişdir. Belə ki, hazırda ölkəmizə gələn turistlər, xarici qonaqlar respublikamızda nəqliyyat və rabitənin ən yüksək səviyyədə tələblərə tam cavab verdiyini məmuniyyətlə qeyd edirlər.

ƏDƏBİYYAT

1.AR SPİH, MDA, f.1. siy. 56. Iş 62. v.121, 124-127.
2. AR SPİH, MDA, f.1. siy.67. İş 70.v.96.
3.AR SPİH, MDA, f.1, siy. 64, iş 64. v.18, 20-22.
4. AR SPİH, MDA, f.1, siy. 64, iş 71, v. 119, 121-126.
5. AR SPİH, MDA, f.1, siy. 67, iş 95, v. 16, 18-22.

6. Məmmədov Z. Heydər Əliyev Azərbaycan Dəmir yolları. Bakı, Azərnəşr, 1999, 304 s.
7. Промышленность, транспорт и связь в Азербайджане. Постановления бюро и секретериата ЦК КП Азербайджана (июль 1969 – ноябрь 1982 гг.). Т.1. Июль 1969 – декабрь 1971 гг. "Elm və təhsil", 2019.
8. Промышленность, транспорт и связь в Азербайджане. Постановления бюро и секретериата ЦК КП Азербайджана (июль 1969 – ноябрь 1982 гг.). Т.2. Февраль 1972 – декабрь 1974 гг. "Elm və təhsil", 2019.
9. Промышленность, транспорт и связь в Азербайджане. Постановления бюро и секретериата ЦК КП Азербайджана (июль 1969 – ноябрь 1982 гг.). Т.3. Январь 1975 – декабрь 1978 гг. "Elm bə təhsil", 2020.

ИЛЬГАР АБДУЛЛАЕВ
Преподаватель истории МЛК, город Баку, Наримановский район,
Заслуженный педагог, доктор философии по истории

РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТА И СВЯЗИ В АЗЕРБАЙДЖАНЕ (1969-1982 годы)

В этой статье говорится о развитии транспорта и связи в Азербайджанской ССР в 1969-1982 годах. Здесь показаны конкретные факты о том, что до 1969 года в Азербайджане в области транспорта и связи положение было не в очень хорошем состоянии, о том стало обычной ситуацией отставание от уровня союзных республик, и еще конкретно показаны факты, что после присутствия на руководящую должность господина Гейдара Алиева произошли большие изменения.

В статье еще говориться о том, что несмотря на ухудшение положения в области связи, одновременно готовился необходимый кадровый потенциал для улучшения проблемы.

Ключевые слова: Азербайджан, транспорт, связь, развитие, экономика.

ILGAR ABDULLAYEV
History teacher of MLK, Baku city, Narimanov district,
Honored teacher, doctor of philosophy in history

DEVELOPMENT OF TRANSPORT AND COMMUNICATION IN AZERBAIJAN (1969-1982 years)

This article deals with the development of telecommunications in Azerbaijan SSR in 1969-1982 years. Here, before 1969, the situation in the field of transportations and communication in Azerbaijan wasn"t heartwarming and according to important undicators the republic stayed behind the level of the Soviet Union. But in this article bu concrete facts it is shown that after H.Aliev"s coming to pover remarkable changes occurted in these fields.

In this article it is also spoken about the preparation of necessary cadre potentiality to do away the lack points in the field of communication.

Keywords: Azerbaijan, transportation, communication, development, economy.

Məqalənin redaksiyaya daxil olduğu tarix: 25 sentyabr 2024-cü il.
Məqalənin çapa qəbul olunma tarixi: 15 oktyabr 2024-cü il.
Rəyçilər: t.e.d. İbrahim Zeynalov, t.e.d. Qabil Əliyev.