

UOT 94(479.24)

PƏRVİZ MƏHƏRRƏMOV

Gəncə Dövlət Universitetinin doktorantı

ORCID ID: 0000-0002-3584-339

parvizmaherr@gmail.com

HEYDƏR ƏLİYEV VƏ MÜSTƏQİL AZƏRBAYCANDA DƏMİR YOLU NƏQLİYYATININ İNKİŞAFI

DOI: <https://doi.org/10.36719/2708-065X/108/115-122>

Müasir Azərbaycan dövlətçiliyinin memarı və qurucusu, Ümummilli lider Heydər Əliyev Azərbaycanın tərəqqi və inkişaf yolunu müəyyənləşdirmiş, müstəqil dövlətçiliyimizin konseptual əsaslarını işləyib hazırlamışdır. Dahi şəxsiyyət ölkənin iqtisadi tərəqqisində nəqliyyatın özünəməxsus yeri olduğunu bilir və Azərbaycana rəhbərlik etdiyi bütün dövrlərdə bu sahəyə xüsusi diqqət göstərmişdi. Təsadüfi deyil ki, 1994-cü ildə “Əsrin müqaviləsi”nin imzalanması ilə respublikanın iqtisadi qüdrətini və tranzit potensialını xeyli artdı. Şərqlə Qərb arasında strateji körpü rolunu oynayan Azərbaycan əlverişli tranzit əhəmiyyətli dövlət kimi bölgədəki lider statusunu təmin etdi. Elmi məqalədə Müstəqil Azərbaycanda iqtisadiyyatın ən vacib sahələrindən biri olan dəmir yolu nəqliyyatının inkişaf strategiyası və qanunvericilik bazasının işlənilib hazırlanmasında, onun fasiləsiz və səmərəli fəaliyyətinin təşkili və inkişafında Ümummilli Lider Heydər Əliyevin müstəsna rolu sənədlər və faktlar əsasında araşdırılır.

Açar sözlər: Azərbaycan, Heydər Əliyev, dəmir yolu nəqliyyatı, inkişaf strategiyası, qanunvericilik bazası.

Giriş. Azərbaycanda dəmiryol nəqliyyatının inkişafı çar Rusiyası dövrünə gedib çıxır. Azərbaycan ərazisində ilk dəmir yolu xəttinin çəkilməsi XIX əsrin 70-ci illərində neftin daşınması və neft sənayesinin sürətli inkişafı ilə əlaqədar olmuşdur. Abşeronda əsas neftçıxarma rayonlarından (Sabunçu, Suraxanı, Balaxanı, Bibiheybət) neftin Bakı neftayırma zavodlarına, sonralar isə Rusiyanın mərkəzi rayonlarına və dünya bazarına nəql olunması Bakı neft sənayeçiləri üçün mühüm əhəmiyyət kəsb edirdi. Bununla bağlı olaraq, çar hökuməti Nazirlər Kabinetinin 1878-ci il 16 iyunda keçirilən iclasında Cənubi Qafqaz dəmir yolunun - “Neft sahəsində” dəmir yolunun tikinti layihəsi təsdiq olundu. Bakını Balaxanı, Sabunçu və Suraxanı mədənləri ilə birləşdirən 23,2 kilometr uzunluğunda dəmir yolunun çəkilməsi “Poti-Tiflis” dəmir yolu cəmiyyətinə həvalə edildi. Bütövlükdə “Neft sahəsi”ndəki dəmir yolu xəttinin tikinti xərcləri 764,9 min rubl təşkil etmişdir. Dəmir yolu xətti bir il altı ay ərzində tikilərək 1879-cu ilin dekabrında istifadəyə verildi. 20 yanvar 1880-ci ildə isə dəmir yolu xəttinin rəsmi açılışı oldu [2, s. 192].

Dünya tarixində ilk dəfə olaraq sisterna vaqonları ilə neftin daşınması bu dəmir yolu xəttində tətbiq edildi. Azərbaycanda neft sənayesinin sürətli inkişafı Bakı-Tiflis və Bakı-Dərbənd dəmir yolu xətlərinin tikintisinə səbəb oldu. 1879-cu ilin 22 dekabrında Cənubi Qafqaz dəmir yolu hissəsinin Bakı-Tiflis dəmir yolu magistralının çəkilişinə icazə verildi. 515 verst uzunluğunda bu yolun 1883-cü il 8 mayda rəsmi açılışı oldu və həmin gün Tiflisdən çıxan ilk sərnəşin qatarı 9 mayda Bakıya çatdı. Maarifçi-demokrat Həsən bəy Zərdabi Cənubi Qafqaz dəmir yolu hissəsində Bakı-Tiflis dəmir yolunun çəkilməsinə böyük qiymət verərək yazırdı ki, Azərbaycan iqtisadiyyatının yüksəlməsində bu yol Bakı neftindən sonra ikinci böyük tarixi amildir [2, s. 193].

XIX əsrin sonu XX əsrin əvvəllərində Azərbaycan ərazisində daha bir neçə dəmir yolu xətti çəkilib istismara verildi. 1900-cü ildə uzunluğu 217 verst olan Bakı-Dərbənd dəmir yolu istifadəyə verildi. Bununla da, Cənubi Qafqaz dəmir yolu Vladıqafqaz dəmir yolu ilə birləşdi və onun vasitəsi ilə Ümumrusiya dəmir yolu şəbəkəsinə qoşuldu. 1899-cu ildə uzunluğu 282 verst olan Tiflis-Qars dəmir yolu istismara verildi və elə həmin ildə bu yolun trassasındakı Gümri stansiyasından uzunluğu 147 verst olan dəmir yolu xətti İrəvana qədər uzadıldı. Sonralar çar Rusiyasının apardığı siyasətə uyğun olaraq İrəvandan Culfaya uzunluğu 177 verst olan Masis-Culfa dəmir yolu xətti çəkilərək, 1908-

ci ildə Tiflisdən Culfaya qədər olan magistral dəmir yolu xəttinin istismara verilməsi tamamlandı. 1916-cı ildə isə Təbrizlə Culfa arasında olan dəmir yolu xətti istifadəyə verildi. Lakin Araz çayı boyunca Culfadan Ələtə qədər olan dəmir yolunun tam istismara verilməsi Rusiyanın siyasəti nəticəsində 1941-ci ilə kimi saxlanılmışdır. Beləliklə, Azərbaycanın cənub-qərb bölgəsinin ölkənin əsas mərkəzi hissəsi ilə sabit və dayanıqlı nəqliyyat əlaqəsi saxlamaları təmin edilməmişdir. Bununla da, Azərbaycan ərazisi Rusiya və dünya dəmir yol şəbəkəsinə qoşularaq, neft məhsullarının Rusiyanın mərkəzi rayonlarına və dünya bazarlarına nəql olunması tam təmin olundu [12, s. 25].

Azərbaycan Xalq Cumhuriyyəti yaranması ərəfəsində ölkənin nəqliyyat əlaqələrində quru və su yolları, xüsusən də dəmir yolu və boru kəmərləri mühüm rol oynayırdı. Bu dövrdə dəmir yollarının ümumi uzunluğu 954,2 km idi. Onun 498,2 km-i Bakı – Böyük Kəsik, 187,8 km-i Biləcəri – Yalama, 189,2 km-i Uluxanlı – Culfa, 51,2 km-i Ələt – Buzovka (indiki Şirvan şəhəri), 27,1 km-i Bakı-Balaxanı, Sabunçu- Suraxanı xətlərinin payına düşürdü [1, s. 69].

Birinci Dünya müharibəsi ərəfəsində Azərbaycanda istifadə olan neft kəmərlərinin ümumi uzunluğu 834,7 km-ə çatırdı. Onun 525,9 km-i Bakı - Batum neft kəmərinin Azərbaycan sahəsinin, 263,5 km-i Apşeron yarımadasındakı neft kəmərlərinin, 44,3 km-i Dəllər - Gədəbəy neft kəmərinin payına düşürdü [1, s. 69].

Müharibə dövründə, xüsusən də, 1917-1918-ci illərdə baş verən hadisələrdə nəqliyyata ağır zərbə vurdu. Hökumət başçısı Fətəli Xan Xoyski Azərbaycan Parlamentinin 1918-ci il 26 dekabr tarixli iclasındakı çıxışında bildirmişdi ki, yaxın keçmişdə ölkənin dəmir yollarına aşağıdakı səbəblərdən güclü zərbələr dəymişdir: 1) 1917-ci ilin sonu 1918-ci illin əvvəllərində cəbhədən qayıdan 500 minlik rus qoşununun əsgərləri dəmir yollarının sıkub – dağıtdılar; 2) hərç – mərcilik və özbaşnalıq nəticəsində yaranmış sahibsizlik və təssərrüfatsızlıq nəticəsində; 3) ən ağır zərbə Bakının azad olunması uğrunda gedən döyüşlərin gedişində vuruldu. Bakı Xalq Komissarları Sovetinin göstərişi ilə Kür çayı üzərində Qafqazın ən böyük dəmir yolu körpüsü yandırıldı, Ələt – Culfa dəmir yolunun relsləri söküldü, Gəncə ilə Bakı arasında dəmir yollarına ciddi ziyan dəydi.

Azərbaycan Xalq Cumhuriyyətinin yarandığı ilk gündən bu olduqca vacib sahənin bərpa və inkişafına diqqət yetirilməsinə başlandı. 1918-ci ildə Azərbaycan Xalq Cumhuriyyəti hökuməti tərəfindən Yollar Nazirliyi tərkibində Azərbaycan Dəmir Yolu İdarəsi və Mühafizə İdarəsi yaradıldı. Azərbaycan Parlamentinin 1919-cu il 17 mart tarixli qərarı ilə bütün şose və torpaq yolları, onların üzərindəki süni qurğular, yol nişanı və bərpa işləri Yollar Nazirliyinin sərəncamına verildi. Həmin il aprelin 2-də verilən qərarla ölkədəki avtomobil emalatxanaları və anbarları da Yollar Nazirliyinin ixtiyarına keçdi. Yollar Nazirliyi dəmir yolu nəqliyyatını sahmana salmaq üçparovoz və vaqon parkının təmiri, yeni nəqliyyat vasitələrinin alınması dəmir yolu işçilərinin maaşlarının artırılması və sosial müdafiəsi, stansiyaların qaydaya salınması və dəmir yolu xətlərinin mühafizəsi və s. kimi mühüm tədbirlər görüldü. Yollar nazirliyinin söyləri nəticəsində 1919-cu ilin axırlarında Bakı-Tiflis, Bakı ilə Port-Petrovsk (Mahaçkala) arasındakı qatarlar işləməyə başladı, 7 depo və 26 dağıdılmış dəmiryol körpüsü bərpa edildi. Hərbi-starteji dəmir yollarının əhəmiyyətini nəzərə alan Azərbaycan hökumətinin qərarı ilə 1919-cu ildə Hərbi Dəmiryolçular Məktəbini təsis edildi və Azərbaycan Ordusunu 3 zirehli qatarla təmin edildi. 1919-cu il iyulun 15-dən Bakı – Batumi istiqamətində gündə 4 cüt qatarın, həmin ilin sonundan isə, Bakı - Port-Petrovsk (Mahaçkala) istiqamətində ciddi qrafik üzrə gündə 4 cüt qatarın hərəkəti təmin edildi [1, s. 69].

Azərbaycan hökumətinin gördüyü işlər nəticəsində ölkədə nəqliyyatın işi qaydaya salındı, dəmir yolu, su nəqliyyatı və neft kəmərinin istismarı tezliklə ölkə büdcəsinə gəlir gətirməyə başladı [1, s.70].

Azərbaycan Dəmir Yollarının İkinci Dünya müharibəsində faşizm üzərində qələbənin təmin olunmasında da müstəsna xidmətləri olmuşdur. 1941-1945-ci illərdə Azərbaycan dəmir yolları ilə 600 mindən artıq neft və neft məhsulları ilə dolu olan 700 min vaqon yük cəbhəyə göndərilmiş, eləcə də qaçqınların ölkənin ucqarlarına çatdırılmasında, canlı qüvvənin cəbhə bölgəsinə daşınmasında Azərbaycan dəmir yolları mühüm rol oynamışdır.

Əsas hissə. Respublikamızda dəmir yolunun inkişaf tarixinin mühüm bir hissəsi görkəmli dövlət xadimi Heydər Əliyevin adı ilə sıx bağlıdır. Ulu öndərin Azərbaycana rəhbərliyinin birinci, həm də ikinci mərhələsində dəmiryol şəbəkəsinin maddi-texniki bazası genişlənərək respublika iqtisadiyyatının hərtərəfli inkişafının təmin olunmasında mühüm töhfələr verdi. Məhz onun diqqət və qayğısı

nəticəsində XX əsrin sonlarında dəmir yolu infrastrukturu öz tərəqqisinin zirvəsinə çatmışdır. Azərbaycan xalqının böyük oğlu, dahi şəxsiyyət Heydər Əliyev istər Azərbaycana rəhbərlik edərkən, istərsə də SSRİ Nazirlər Soveti sədrinin birinci müavini vəzifəsində çalışarkən ölkədə dəmir yolu fəaliyyətini həmişə diqqət mərkəzində saxlamış və onun inkişafına xüsusi fikir vermişdir. Dahi rəhbərin təşəbbüsü və rəhbərliyi ilə Qafqazda ən böyük çeşidləyici stansiyalardan biri olan Şirvan stansiyası, Yevlax-Balakən, Güzdək-Qaradağ dəmir yolu xətləri, Ələt deposu, konteynerlərin təmiri üzrə Keşlə vaqon deposu, digər dəmir yolu stansiyaları və xətti müəssisələri tikilib istismara verilmişdir. Ardıcıl görülmə işlər nəticəsində Azərbaycanda dəmiryol nəqliyyatı vasitəsi ilə daşınan yüklərin həcmi həmin dövrlərdə 80-90 milyon tona çatdırılmışdır. Bu dövrdə həm də, Azərbaycan dəmir yolunun maddi-texniki bazası genişləndirilərək, mütərəqqi texnologiyaların tətbiqi ilə yeni dəmir yolu xətlərinin və müəssisələrinin tikilib istismara verilməsi ön plana çəkildi [12, s. 27].

1991-1993-cü illər ərzində erməni təcavüzü nəticəsində Azərbaycan dəmir yollarının mühüm hissəsi işğal altında qaldı. Ermənistan tərəfindən Azərbaycan ərazisinin 20 faizinin işğalı nəticəsində iqtisadiyyatın digər sahələri kimi respublikanın dəmir yolu təsərrüfatına da külli miqdarda ziyan vuruldu. Belə ki, infrastruktur və texnika ilə birlikdə 240 km-dən artıq dəmir yolu xətti işğal edildi. Culfa–Mincivan–Horadiz (o cümlədən Ermənistan ərazisindən keçən Mehri–Kərçivan) və Yevlax–Xankəndi dəmir yollarının fəaliyyəti dayandırıldı. Həmin dövrdə Azərbaycan torpaqlarının müdafiəsində yüzlərlə dəmiryolçu cəbhəyə yollanaraq düşmənlə üz-üzə vuruşmuş, dəmir yollarına məxsus sanitariya qatarları yaralıların cəbhə bölgələrindən çıxarılmasında, onlara tibbi yardım göstərilməsində mühüm rol oynamışdır [17].

Azərbaycanda dəmiryol nəqliyyatının inkişafında yeni bir mərhələ 1993-cü ildən başladı. 15 iyun 1993-cü ildə Ümummilli Lider H.Əliyev xalqın arzu və istəyi ilə yenidən ölkə rəhbərliyinə qayıtdıqdan sonra bir çox sahələrdə olduğu kimi Azərbaycan dəmir yolunda da dönüş nöqtəsinin əsası qoyuldu və bu sahədə dirçəliş başlandı. Bu istiqamətdə ən mühüm addım 1994-cü ildə “Əsrin müqaviləsi”nin imzalanması ilə başlandı. Bu tarixi müqavilənin imzalanması respublikanın iqtisadi qüdrətini və tranzit potensialını xeyli artırdı. Şərqlə Qərb arasında strateji körpü rolunu oynayan Azərbaycan əlverişli tranzit əhəmiyyətli dövlət kimi bölgədəki lider statusunu təmin etdi.

Bu nəqliyyat dəhlizi ilə böyük yük daşınmasının intensivləşməsi birdən-birə başa gəlmədi. Bunun üçün 1993-cü ilin may ayında Brüssel şəhərində Azərbaycan, Ermənistan, Gürcüstan, Qazaxıstan, Qırğızıstan, Tacikistan, Türkmənistan və Özbəkistanın iştirakı ilə keçirilən Avropa Beynəlxalq Cəmiyyətləri Konfransında TRASEKA proqramının əsasının qoyulması da mühüm rol oynadı. Avropa və Asiya ölkələri ilə yeni iqtisadi-ticarət əlaqələrinin yaranması nəticəsində, yüklərin daşınma istiqamətinin dəyişməsi yönündə Avropa Birliyinin maliyyələşdirdiyi və qarşısına Qərb-Şərq istiqamətində Avropadan Qara dənizi keçərək, daha sonra Qafqaz və Xəzər dənizi vasitəsilə Mərkəzi Asiyaya çıxan nəqliyyat dəhlizini inkişaf etdirmək məqsədi güdən Texniki yardım proqramının tətbiqi haqqında razılıq qəbul edildi. TRASEKA proqramının tətbiqi üzrə işlər beynəlxalq maliyyə institutları ilə sıx əməkdaşlıq şəraitində həyata keçirilməyə başladı [9].

Azərbaycan Nazirlər Kabinetinin 8 avqust 1995-ci il tarixli 171 sayılı əmri ilə “Oktyabr inqilabı” ordenli Azərbaycan Dəmir Yoluna “Azərbaycan Dövlət Dəmir Yolu” adı verildi. Bundan bir qədər sonra, 1996-cı il iyunun 18-də Heydər Əliyevin sədrliyi ilə Nazirlər Kabinetinin yığıncağı keçirildi və dəmir yolundakı neqativ hallar ölkə başçısı tərəfindən kəskin tənqid olunaraq prinsipial qiymət verildi. Ölkə prezidenti böhran vəziyyətinin aradan qaldırılması üçün təcili tədbirlər görülməsini tələb etdi [3, s. 170].

Yaranmış gərgin vəziyyətin aradan qaldırılması üçün ciddi tədbirlər görüldü. Bunun üçün ilk addım kimi idarəetmə strukturunda dəyişiklik aparıldı. O zaman dəmiryolunda üçpilləli idarəetmə sistemi mövcud idi. Belə bir şəraitdə işin icraçıya çatması üçün bir neçə pilləni adlamaq lazım gəlirdi. Bu da istər-istəməz bürokratik bir idarəetmə yaradırdı. Belə olduqda nəqliyyatlararası rəqabətdə insanlar digər sahələrə üz tuturdular. Ölkə başçısının struktur dəyişiklikləri barədə fərmanına və Nazirlər Kabinetinin müvafiq qərarlarına uyğun olaraq dəmiryolunun idarəetmə strukturlarında üçmərhələli dəyişiklik həyata keçirildi: 1996-1997-ci illərdə birinci, 1998-ci ildən isə ikinci və üçüncü mərhələlər başlandı. İkipilləli idarəetmə strukturları yaradılmaqla, bu strukturlara bacarıqlı kadrların düzgün yerləşdirilməsi işi sürətləndirdi, işlək bir mexanizm yaradıldı [3, s. 170].

1996-cı ildən dəmir yollarının elektrik təminatı ilə bağlı işlər aparıldı. Puta stansiyasında kontakt xətləri, Xıdırlı stansiyasında yarımstansiya, Horadiz stansiyasında hava kabelləri bərpa olundu, Gəncə vaqon deposu üçün elektrik xətləri çəkildi, Keşlə stansiyasında transformator quruldu. 1996-cı ilin dekabrın 28-də Azərbaycan Dövlət Dəmir Yolunun ilk firma qatarı Bakı-Ağstafa marşrutu üzrə sənişinlərin istifadəsinə verildi. Sonradan Azərbaycanın digər istiqamətlərinə hərəkət edən qatarlar firma qatarları səviyyəsində yeniləşdirildi [3, s. 171].

1996-cı ildən Azərbaycan dəmir yolu tranzit yol kimi bir neçə beynəlxalq nəqliyyat dəhlizində iştirak etməyə başladı. Buna nail olmaq üçün Heydər Əliyevin rəhbərliyi ilə Azərbaycan hökuməti gərgin danışıqlar aparmalı oldu. Bu danışıqlar həm qonşu ölkələrin rəhbərləri, həm də Azərbaycan Dövlət Dəmir Yolunun üzv olduğu beynəlxalq nəqliyyat qurumları ilə aparılırdı. Belə ki, MDB və Baltikyanı dövlətlərin Dəmir Yolları Nəqliyyat Şurası (Azərbaycan 1992-ci ildən bu Şuranın üzvüdür), Dəmir Yolları Əməkdaşlığı Təşkilatı (1993-cü ildə Azərbaycan bu təşkilata daxil olub-red.), Beynəlxalq Dəmir Yolları İttifaqı (Azərbaycan 1995-ci ildən bu təşkilata daxil olub-red.) ilə aparılmış danışıqlar nəticəsində Şərqlə Qərb arasında strateji körpü rolunu oynayan Azərbaycanın əlverişli tranzit əhəmiyyətli dövlət kimi bölgədəki lider statusu təmin edildi [3, s. 171].

1996-cı ildən etibarən dəmir yolu üçün gənc kadrların hazırlanması da aktual məsələ kimi Heydər Əliyevin diqqət və qayğısında oldu. Bu məqsədlə, Bakı Uşaq Dəmir Yolunun bərpası işləri aparıldı. 1996-cı ilin sentyabrında 2 sayı Orta Texniki Peşə Məktəbi "Dövlət Dəmir Yolu Liseyi" adlandırıldı. Belə ki, bəhs olunan məktəb 1969-cu ildən "elektrovozun maşinist köməkçisi", "teplovozun maşinist köməkçisi", "dəmir yol stansiya növbətçisi", "sənişin vaqonlarının bələdçisi" kimi müxtəssis kadrlar hazırlayırdı [3, s. 180].

1997-ci ilin may ayında Bakıdan Moskvaya gedən qatarların hərəkəti bərpa olundu. 1997-ci il dekabrın 4-də Bakı-Rostov istiqamətində yeni sənişin qatarı xəttə buraxıldı. Bundan sonra Kiyev, Brest, Xarkov, Həştərxan, Yekaterinburq, Sankt-Peterburq, Tümen, Novosibirsk, Voronej, Lvov, Brest, Simferopol, Odessa, Saratov, Ufa, Çelyabinsk şəhərlərinə hərəkət edən sənişin qatarları və qoşma vaqonlar hərəkətə buraxıldı. Naxçıvan-Təbriz marşrutu üzrə qatarlar həftədə bir dəfə işləməyə başladı [15, s. 2].

1997-ci ilin dekabrın 5-dən Böyük Kəsik-Ağstafa sahəsində 12 kanallı rabitə sistemi, Bakı-Aşqabat, Bakı-Kiyev teleqraf sistemləri işə salındı. Horadizdə rabitə əlaqəsinin qurulması məqsədilə birkanallı sistem, 12 elektrik xətti, radioqatar, stansiyalararası rabitə sistemi quruldu [15, s. 2].

1997-ci ildən başlayaraq "Azərbaycan Dəmir Yol İdarəsi"nin Sənişin daşımaları Departamenti tərəfindən sənişinlərə göstərilən xidmət mədəniyyətinin səviyyəsinin daha da yüksəldilməsi istiqamətində bir sıra mühüm tədbirlər həyata keçirildi. Bunlardan biri də biletlər kassalarında avtomatlaşdırılmış biletlər satışı sisteminin tətbiq edilməsi oldu. Bilet satışı texnologiyasını daha da təkmilləşdirmək, onun beynəlxalq İnternet şəbəkəsi vasitəsilə bir mərkəzdən idarə olunmasını təmin etmək, eyni zamanda, sənişinlərə göstərilən xidmətin səviyyəsini daha da yaxşılaşdırmaq məqsədilə Bakı-sənişin stansiyasında Mərkəzi məlumat bazası yaradıldı [14, s. 3].

Bilet satışı texnologiyasının kompyuterləşdirilməsi və AİS "Ekspress-AZ" sisteminin genişləndirilməsi proqramına uyğun olaraq, "Azərbaycan Dəmir Yolları" Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin sədrinin müvafiq əmri ilə respublikanın qərb zonasındakı xətti stansiyalarda fəaliyyət göstərən bütün biletlər kassalarında beynəlxalq internet şəbəkəsinə qoşulmuş kompyuter proqramı tətbiq olundu [14, s.3].

4 yanvar 1998-ci ildə Dübəndi terminalının və stansiyasının açılış mərasimi keçirildi. Həmin mərasimdə Ümummilli Lider Heydər Əliyev iştirak etdi, burada görülməli işləri, dəmir yolunun fəaliyyətini yüksək qiymətləndirdi. Azərbaycan Respublikasının Prezidenti Heydər Əliyev tədbirdə çıxış edərkən demişdir: "Mən bu gün burada verilən məlumatları çox məmnuniyyətlə hissi ilə qəbul edirəm ki, Azərbaycan Dövlət Dəmir Yolu İdarəsi buraxılmış səhvləpri artıq aradan qaldırır və öz işinin keyfiyyətini yaxşılaşdırır, yaxşı iqtisadi nəticələr əldə edir. Bu, çox vacib məsələdir. Çünki dəmir yolu Azərbaycan iqtisadiyyatının böyük bir hissəsidir. Azərbaycan 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, itirilib. Yaxşı ki, indi bunların qarşısı alınır. Mən indi Azərbaycan Dövlət Dəmir Yolunda inkişafı hiss edirəm." [14, s. 2].

Ulu öndər Heydər Əliyev 6 dekabr 1998-ci ildə dəmiryolçular tərəfindən hazırlanmış, çadır şəhərciklərində məskunlaşmış qaçqınlar və məcburi köçkünlər üçün konteynerlərdən hazırlanmış evlərə, səhiyyə, məişət xidməti obyektlərinə, sinif otaqlarına baxmaq üçün Keşlə stansiyasına gəldi. O, dəmiryolçular qarşısında çıxış edərkən demişdir: “Tərcümeyi-halımdan 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 itizamlı 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” [14, s. 2].

1998-ci il yanvarın 4-də Azərbaycan Respublikasının Prezidenti Heydər Əliyevin iştirakı ilə Dübəndi neft terminalının və stansiyasının açılışı oldu. Stansiyada quraşdırılan avadanlıq tez və ekoloji baxımdan təhlükəsiz şəraitdə sisternləri neftlə dolfurub yola salmağa imkan verirdi.

Azərbaycan Respublikasının prezidenti Heydər Əliyev dəmir yolunun fəaliyyətini yüksək qiymətləndirmiş və Dübəndi terminalının və stansiyasının açılış mərasimində qeyd etmişdi: “Mən bu gün burada verilən məlumatları çox böyük məmnuniyyət hissi ilə qeyd edirəm ki, Azərbaycan Dövlət Dəmir Yolu İdarəsi buraxılmış səhvləri artıq aradan qaldırır və öz işinin keyfiyyətini yaxşılaşdırır, yaxşı iqtisadi nəticələr əldə edir. Bu çox vacib məsələdir. Çünki dəmir yolu Azərbaycan iqtisadiyyatının böyük bir hissəsidir. Azərbaycan dəmir yolunu on illərlə yaratmışıq, onun maddi-texniki bazasını qurmuşuq. Təəssüflər olsun ki, 1990-cı ildən başlayaraq Azərbaycan Dövlət Dəmir Yolunda da çox şeylər dağılıbdır, itirilibdir. Yaxşı ki, indi bunların qarşısı alınır. Mən indi Azərbaycan Dövlət Dəmir Yolunda inkişafı hiss edirəm” [5, s. 112].

1998-ci ilin iyun ayından Bakı lokomotiv deposunda elktrovoz və elektrik qatarlarının, Biləcəri və İmişli lokomotiv depolarında teplovozların cari təmirinə başlandı. 1998-ci ilin nəticələrinə görə Bakı vaqon təmiri zavodu keyfiyyət üzrə “Nəqliyyat üzrə beynəlxalq mükafat”a layiq görüldü [9, s.3].

1998-ci ildən etibarən Azərbaycan dəmir yollarının dünya nəqliyyat sisteminə integrasiya prosesinin yeni bir mərhələsi başlandı. Belə ki, ümummilli lider Heydər Əliyevin təşəbbüsü ilə 1998-ci il sentyabrın 7-8-də Bakıda Böyük İpək yolunun dirçəldilməsinə həsr olunmuş beynəlxalq konfrans keçirildi. 13 dövlətin və 32 beynəlxalq təşkilatın iştirak etdiyi konfransda bir sıra vacib sənədlər, o cümlədən “Beynəlxalq tərzi daşımaları haqqında çoxtərəfli razılıq”, həmçinin 5 texniki əsasnamə, o cümlədən “Dəmir yolu daşımaları sahəsində əməkdaşlıq barədə” müqavilə qəbul edildi [12, s.28].

Bu konfransın yekununda Avropa İttifaqının TRASEKA proqramı əsasında “Avropa-Qafqaz-Asiya dəhlizinin inkişafı üzrə beynəlxalq nəqliyyat haqqında Əsas Çoxtərəfli Saziş” imzalanıb və Bakı Bəyannaməsi qəbul edildi. Əsas Çoxtərəfli Sazişin müddəalarına uyğun olaraq, TRASEKA Hökumətlərarası Komissiyasının Daimi Katibliyinin Bakı şəhərində yerləşdirilməsi qərara alındı və 2001-ci il fevralın 21-də rəsmi açılışı oldu [4]. Beləliklə, Azərbaycan tarixi İpək Yolunun bərpa edilməsinə öz töhfəsini verməklə, əsas inkişaf trayektoriyalarının müəyyənləşdirilməsində mühüm rol oynamağa başladı. Qədim İpək Yolunun bərpası istiqamətində həyata keçirilmiş kompleks tədbirlər əlverişli coğrafi mövqedə yerləşən respublikamızın geostrateji əhəmiyyətini daha da artırdı. Bu beynəlxalq layihənin reallaşması ümummilli lider Heydər Əliyevin gərgin fəaliyyətinin və qətiyyətinin nəticəsi idi.

Bu dövrdən başlayaraq Azərbaycan Dövlət Dəmir Yolu bir çox beynəlxalq forumlarda yaxından iştirak etməyə başladı. 1999-cu il 8-9 oktyabrda Moskvada MDB və Baltikyanı Dövlətlərin Dəmir Yolu Nəqliyyatı Şurasının yığıncaqları, həmin ilin noyabrında Astana şəhərində Tarif Konfransı, Dəmir Yolları Əməkdaşlıq Təşkilatı Nazirlər Müşavirəsinin sessiyası, İqtisadi Əməkdaşlıq Təşkilatının üzvü olan ölkələrin dəmir yolu rəhbərlərinin tədbirləri bu baxımdan xüsusilə qeyd edilməlidir.

1999-cu ildə Bakı-Gəncə istiqamətində “Ekspress” tipli firma sərnişin qatarı sərnişinlərin istifadəsinə verildi. Eyni zamanda, 1999-cu ildə 29 dəmir yol körpüsü təmir olundu, həmçinin 15.500 dəmir-beton şpallar əvəzləndi. 1999-cu il aprelın 5-də Mingəçevir-şəhər-Mingəçevir-SES stansiyaları arasında 16 km-lik əsas dəmir yolu təmir olundu [13, s. 2].

1999-cu ildə Bakı dəmir yol Xəstəxanasının cərrahiyyə və terapeutik şöbələri yenidən bərpa olundu. Culfa və Naxçıva stansiyalarındakı xəstəxanalar təmir olundu, 30 çarpayılıq müalicəxana inşa edildi. Bakı dəmir yol xəstəxanasının baş korpusu 2000-ci ildə tam təmir olundu [13, s. 2].

2000-ci ildən Azərbaycan dəmir yolları ilə yükdaşımaların həcmi hər il 25% artmağa başladı. 1998-ci ildən 2000-ci ilin birinci rübünədək olan dövrdə 27 teplovoz, 17.804 vaqon əsaslı, 36.895 yük vaqonu cari təmir olundu [13, s. 3].

Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 5 iyul 2000-ci il tarixli 904-İQ sayılı fərmanı ilə təsdiq edilmiş “Azərbaycan Respublikasının bəzi rayonlarının inzibati ərazi bölgüsündə qismən dəyişiklik edilməsi haqqında” Azərbaycan Respublikası Qanununa uyğun olaraq, 2005-ci ilin əvvəllərində Azərbaycan Dövlət Dəmir Yolunun kollegiya iclası yolun mövcud olan bəzi stansiyalarının adlarının dəyişdirilməsini qərara alındı. Qərara uyğun olaraq aşağıdakı stansiyaların adları dəyişdirilərək belə adlandırılmışdır: Qazıməmməd (kod 554202) - Hacıqabul, Duvannı (kod 548409) - Qobustan, Znoynı (kod 552724) - Xıdırlı, Hacıyev (kod 554310) - Qarasu, Montin (kod 547016) - Nərimanov, Fioletov (kod 547020) - PL.2-ci km” [13, s. 3].

2001-ci ildə Naxçıvan-Şərur marşrutu üzrə yeni sənişin qatarı xəttə buraxıldı, həmçinin Ucar rayon Göləbənd kəndində dəmir yol keçidi inşa edildi. Həmin il oktyabrın 15-də TASİS proqramı çərçivəsində Bakı-Böyük Kəsik istiqamətində 503 km məsafədə fiber optik kabel xətti işə salındı. 3 iyun 2002-ci ildən Azərbaycan və Belarus dəmiryolu rəhbərliyi arasında əldə olunmuş razılaşmaya əsasən Bakı-Brest sənişin qatarı xəttə buraxıldı [11, s. 1]. 7 aprel 2003-cü ildə isə Bakı-Dərbənd “ekspres” tipli firma sənişin qatarı xəttə buraxıldı.

Nəticə. Beləliklə, aparılan araşdırmalar göstərir ki, XIX əsrin II yarısında əsas qoyulan Azərbaycan dəmir yolu ulu öndər Heydər Əliyevin Azərbaycanda yenidən hakimiyyətə qayıdışından sonra yeni bir inkişaf mərhələsi yaşamışdır. Sovet imperiyasının dağılması, müstəqilliyin ilk illərinin böhranlı vəziyyəti, eləcə də Ermənistanın Azərbaycana qarşı təcavüzkarlıq siyasəti bütün sahələrdə olduğu kimi, dəmir yolu nəqliyyatında da 1991-1993-cü illərdə böhrana səbəb olmuşdur. Bununla belə, ümummilli lider H.Əliyevin 1993-cü ildə hakimiyyətə qayıdışı böhranlı vəziyyəti aradan qaldırmış, dəmir yolu nəqliyyatı inkişafa başlamışdır. Əvvəlcə, əsrin müqaviləsinin imzalanması, bir qədər sonra sonra isə tarixi ipək yolunun bərpası üzrə Bakıda keçirilən konfransda imzalanmış dövlətlərarası sazişlər, eləcə də bir çox beynəlxalq layihələr dəmir yol nəqliyyatının dinamik inkişafını təmin etdi. 1993-cü ildən başlayan dəmir yol xətlərinin elektrik təminatı həyata keçirildi, yeni stansiyalar açıldı, yükdaşımaların həcmi əhəmiyyətli sürətdə artdı. Ümummilli lider bütün bu tədbirlərin həyata keçirilməsi üçün ilk növbədə struktur islahatlarından başladı. Bir qədər sonra isə, 1995-ci ildə bu sahə üzrə ixtisaslı kadrları iş başına gətirdi. 1996-cı ildən isə dəmir yolu nəqliyyatı ilə bağlı Nazirlər Kabinetinin bir çox qanun və qərarları bu sahədəki boşluğu doldura bildi. Məhz bu islahatlar sayəsində gələcəkdə iqtisadiyyatın bütün sahələri kimi, dəmir yolu nəqliyyatının da perspektivli inkişafının təməli qoyuldu, uğurlu nəticələr əldə olundu. Ulu Öndər Heydər Əliyev tərəfindən təməli qoyulan nəqliyyat infrastrukturunu Müzəffər Ali Baş komandan, Prezident İlham Əliyev tərəfindən uğurla inkişaf etdirilir. Məhz bu uğurlu siyasətin nəticəsidir ki, bugün Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat sistemi beynəlxalq standartlara uyğunlaşdırılaraq beynəlxalq logistikanın ayrılmaz tərkib hissəsinə çevrilməkdədir.

ƏDƏBİYYAT

1. Azərbaycan Xalq Cümhuriyyəti Ensiklopediyası. I cild. Bakı: Lider, 2004, 440 s.
2. Azərbaycan tarixi. 7 cildə. IV cild. - Bakı: Elm, - 2007. - 503 s.
3. Azərbaycan Dəmir Yolu. - Bakı: Nurlar, - 2008. - 287 s.
4. Azərbaycan Avrasiyanın nəqliyyat qovşağı: Böyük İpək Yolunun bərpası // <https://president.az/az/pages/view/azerbaijan/silkroad> [22.01.2025].
5. Əliyev H. Müdrik fikirlər. 2 cildə. I cild. -Bakı: Çarşıoğlu, -2008. - 399 s.
6. Əliyev, H.Ə. Müstəqilliyimiz əbədidir. Kitab II. May, 1994 – dekabr 1994 / H.Ə.Əliyev. - Bakı: Azər nəşr, Kitab II. -1997. - 601 s.
7. Əliyev H. Müstəqilliyimiz əbədidir. Çıxışlar, nitqlər, bəyanatlar, məktublar, müsahibələr [46 cildə] -Bakı: Azər nəşr, Kitab I. -1997. -597 s.

8. Əsədov A.M. Azərbaycan Respublikasında yeni nəqliyyat sisteminin formalaşması və davamlı inkişafı. - Bakı: Avropa, - 2014. - 338 s.
9. Əsgərov A. Azərbaycanda dəmir yol şəbəkəsinin inkişafı ulu öndər Heydər Əliyevin adı ilə qırılmaz bağlıdır // <https://www.azerbaijan-news.az/posts/detail/azerbaycanda-demir-yol-sebekesinin-inkisafi-ulu-onder-heyder-eliyevin-adi-ile-qirilmaz-baglidir-2490> [22.01.2025].
10. Əsgərov A. Azərbaycanın yol-nəqliyyat kompleksi davamlı inkişaf yolunda // Respublika qəzeti, 21 aprel, 2009.
11. Əsgərov A. Qüdrətli Azərbaycanın bütün uğurları üçün Heydər Əliyev zəkasına borcluyuq // Respublika qəzeti, 23 aprel, 2013-cü il
12. Məmmədov M. Nəqliyyatın dinamik inkişaf strategiyası. [2 cildə]. Məcmuələr toplusu - Bakı: Çarşıoğlu, c.1 - 2015. - 228
13. Məmmədov Z. Azərbaycan Avrasiya məkanında etibarlı nəqliyyat dəhlizidir // Xalq qəzeti, 1 may 2012-ci il.
14. Məmmədov Z. Heydər Əliyev və dəmir yolunun inkişaf mərhələləri // Azərbaycan qəzeti, 1 iyul 2000.
15. Məmmədov Z. Nəqliyyat infrastrukturunu müasir tələblər səviyyəsində qurulur // Respublika qəzeti, 17 dekabr, 1997
16. Məmmədov M. Azərbaycan dəmir yolu tarixinin Heydər Əliyev dövrü.- Bakı, 2007.- 327 s.
17. Tarixi irsimiz: 1991-1994 // <https://corp.ady.az/tarixi-irsimiz#1991-1994> [22.01.2025].

ПАРВИЗ МАГЕРРАМОВ

Докторант Гянджинского Государственного Университета

ГЕЙДАР АЛИЕВ И РАЗВИТИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В НЕЗАВИСИМОМ АЗЕРБАЙДЖАНЕ

Архитектор и основоположник современной азербайджанской государственности, Общенациональный лидер Гейдар Алиев определил путь прогресса и развития Азербайджана, разработал концептуальные основы нашей независимой государственности. Гейдар Алиев знал, что транспорт занимает особое место в экономическом развитии страны, и во все периоды руководства Азербайджаном уделял этой сфере особое внимание. Неслучайно подписание «Контракта века» в 1994 году значительно увеличило экономическую мощь и транзитный потенциал республики. Играя роль стратегического моста между Востоком и Западом, Азербайджан закрепил за собой статус лидера региона как важной транзитной страны. В данной научной статье на основании документов и фактов исследуется исключительная роль Общенационального лидера Гейдара Алиева в разработке стратегии развития и законодательной базы железнодорожного транспорта, который является одной из важнейших отраслей экономики независимого Азербайджана, а также об организации и развитии непрерывного и эффективно функционирования железнодорожного транспорта.

Ключевые слова: Азербайджан, Гейдар Алиев, железнодорожный транспорт, стратегия развития, законодательная база.

PARVIZ MAHARRAMOV

Doctoral student at Ganja State University

HEYDAR ALIYEV AND THE DEVELOPMENT OF RAILWAY TRANSPORT IN INDEPENDENT AZERBAIJAN

The architect and founder of modern Azerbaijani statehood, National Leader Heydar Aliyev determined the path of progress and development of Azerbaijan, developed the conceptual foundations of our independent statehood. Heydar Aliyev knew that transport occupies a special place in the

economic development of the country, and during all periods of leadership of Azerbaijan he paid special attention to this area. It is no coincidence that the signing of the “Contract of the Century” in 1994 significantly increased the economic power and transit potential of the republic. Playing the role of a strategic bridge between East and West, Azerbaijan has secured its status as a leader in the region as an important transit country. This scientific article, based on documents and facts, examines the exceptional role of National Leader Heydar Aliyev in developing the development strategy and legislative framework for railway transport, which is one of the most important sectors of the economy of independent Azerbaijan, as well as the organization and development of the continuous and effective functioning of railway transport.

Keywords: Azerbaijan, Heydar Aliyev, railway transport, development strategy, legislative framework.

Məqalənin redaksiyaya daxil olduğu tarix: 22 yanvar 2025-ci il.

Məqalənin çapa qəbul olunma tarixi: 04 mart 2025-ci il.

Rəyçilər: t.ü.f.d. Kəmalə Nəcəfova, t.e.d. Qabil Əliyev.
