

HEYDƏR ƏLİYEVİN NƏQLİYYAT SAHƏSİNDƏ HƏYAT KƏÇİRDİYİ İSLAHATLAR

Azərbaycanın müasir tarixində Ulu Öndərimiz Heydər Əliyev xidmətlərinin mahiyyəti hələ uzun illər tədqiqatçıların diqqət mərkəzində olacaqdır. Ümummilli Lider Heydər Əliyev Azərbaycan üçün bütün sahələrdə, o cümlədən nəqliyyat sistemində böyük, genişmiqyaslı işlər görmüşdür. XX əsrin 20-30-cu illərində Bakıda neft sənayesinin sürətlə inkişaf etməsi, yeni sənaye obyektlərinin tikilib istifadəyə verilməsi əhali axınının güclü şəkildə artmasına səbəb oldu. Bu da Azərbaycan paytaxtında nəqliyyat sahəsində ciddi problemlər yaradırdı. Bakıda 1924-cü ildə tramvay, 1926-cı ildə şəhər ətrafı elektrik qatırı, 1932-ci ildə avtobus, 1941-ci ildə isə trolleybus xəttinin çəkilməsi, sərnijindəşimə sahəsindəki çətinlikləri nəzərəqarpucaq dərəcədə aradan qaldırdı. Bakı isə günbəgün böyüyüb genişləndirdi.

Bakıda metropoliten tikintisi ideyası hələ keçən əsrin 30-cu illərində ortaya atılmış və Bakının yenidən qurulmasının baş planında nəzərdə tutulmuşdur. Metropolitenin tikilməsi haqqında qərar 1947-ci ildə qəbul edilmiş və bu işlərə 1949-cu ildə başlanmışdır. Metro tikintisi üzrə mürəkkəb geoloji bəxəyədə gərgin inşaat işləri aparılmasına baxmayaraq keçmiş SSRİ hökumətinin 20 sentyabr 1953-cü il tarixli qərarı ilə Bakı metropolitenin tikintisi dayandırıldı. Mərkəzdə qarazlı qüvvələrin sayı nəticəsində qəbul olunmuş və qərar yalnız 1960-cı ildə N.S. Xruşov Bakıya gələndən sonra 1961-ci ildə tikintiyə başlandı. Metro inşaatçıların sayı nəticəsində 1967-ci ilin noyabr ayında Bakı metropoliteninin birinci növbəsi işə salındı. Bunun üçün bir milyon kubmetrdən artıq monolit və yığma dəmir beton işləri yerinə yetirilmiş, 120 min ton çuqun elementlər quraşdırılmış 1500 kilometrədən çox kabel xətti çəkilmişdi.

Bakı metropoliteninin birinci növbəsindən sonra, tikintinin tempi aşağı düşməmiş, 1968-ci ildə fevral ayının 22-də "Xətai", 1970-ci ildə aprel ayında "Ulduz" stansiyaları istifadəyə verilməmiş, 1972-ci ilin noyabr ayında "Koroglu", "Qara Qarayev" və "Neftçilər" stansiyaların birləşdirən 5,3 km metro xətti istifadəyə verilməklə 120 min əhəli olan 8-ci km massiv şəhərə birləşdirilmişdir. 1976-cı ildə "Nizami", 1979-cu ildə "Bakmil", 1985-ci ilin sonunda "Elmlər Akademiyası", "İnşaatçılar", "20 Yanvar" və "Memar Əcəmi", 1989-cu ildə "Xalqar Dostluğu" və "Əhmədli", 1993-cü ilin oktyabrında isə "Cəfər Cabbarlı" stansiyaları işə salındı.

1993-2002-ci illərdə Bakı metropoliteninin saxlanması 180 milyard manatdan çox vəsait sərf edilmişdir. 2002-ci ildə metropoliten üçün 25 yeni vaqon alınmış və 50-si sifariş olunmuşdur. Metronun hər bir stansiyası funksional vəzifəsini yerinə yetirməklə yanaşı öz tərtibatı baxımından Azərbaycanın milli memarlığı sənətinin gözəl bir nümunəsidir. Azərbaycan xalqının tarixinə, onun sənət incilərinə müraciət edən memarlar müxtəlif tikinti materiallarından, müasir texnologiyalardan, habelə şəkə, miniatur kimi milli ornament elementlərindən istifadə edərək, yaraqlı zalları yaradılmasına nail olmuşlar.

Ulu Öndərimiz Heydər Əliyev metropolitenin 35 illik yubileyini keçirəndə demişdir: "35 illik yubileyin özü də qeyri-adi bir yubileydir. Adətən yubileylər olur 50-70-80-100. Belə yubileylər isə daha çox böyük elm, mədəniyyət xadimlərinə, yaxud iri mədəniyyət, təhsil müəssisələrinə həsr olunur. Ancaq metropolitenə indi çox adi bir nəqliyyat vasitəsi kimi baxılır. Mən sərəncamı imzalamıya qədər əvvəl düşündüm, düşünərək qərar məşğul edim ki, belə bu hadisə yeni 35 il bundan öncə, Bakının sakinləri üçün belə gözəl nəqliyyat vasitəsinin işə salınması və bu



Taghi Əhmədov

YAP Yasamal rayon təşkilatının sədri

nəqliyyatın 35 il insanlara, Azərbaycan vətəndaşlarına xidmət etməsi böyük hadisədir".

1998-ci ilin iyul ayında Heydər Əliyev məne metropolitenə rəhbərliyi tapşırıqda, belə söhbət etdi:

"Sizin sədr mən Moskvada işləyəndə, yəni gəlmişdik və dedi ki, tikinti materialı çatmır. Mən Sosnovu çağırıb ona tapşırıdım ki, gör o nə deyir, başa düşürsən bu nə demək idi?!"

Mən dedim: - Bəli Hörmətli Prezident bu onunla bildi ki, o vaxt Leninqradın Kirov zavodunun bir sexi tubinq istehsal edirdi. Sizin tapşırıqınızdan sonra sexin istehsal etdiyi bütün tubinqlər Bakıya göndərildi.

Buradan Sosnova teleqram vuruldu ki, artıq tubinq göndərməyin, yığmağa yerimiz yoxdur. Sosnov isə teleqramın cavabında yazdı: "Kabinetlərinizdən çıxın tubinqi kabinetlərinizə yığın, yoxsa Siz istəyirsiniz ki, Heydər Əliyev məni işdən azad eləsin!!!"

Bu göndərilən tubinqlərin hesabına "Xalqar Dostluğu" - "Əhmədli", "Əhmədli" - "Həzi Aslanov" stansiyalararası tunellər və "Memar Əcəmi" stansiyasından "Dəməgül" stansiyasına qədər olan tunelin 7923 metrini 4647 metrini mehç Heydər Əliyevin göstərişi ilə göndərilən tubinqlərin hesabına tikilmişdir.

Ulu Öndərimiz Heydər Əliyev Moskvada işlədiyi zaman nəqliyyat onun tabeliyində idi. Odu ki, "Mitsubishi" vaqonqayırma zavoduna gedir və orada istehsalı artırmaq üçün Nazirlər Sovetinin sədr müavini Antonov, Dövlət Plan Komitəsinin sədr müavini Voronin, yollar naziri N.S. Konarev, nazirlərdən; Afanasev, Polyakov, Kazanets və digər rəhbərlər, o cümlədən maşınqayırma zavodunun direktoru Y.A. Qulko da iştirak edirdilər. 1983-cü ilin 23 dekabrında keçirilən bu iclasın qərarı bu oldu ki, indi əksəriyyət böyük şəhərlərdə

metro tikintisi aparılır, ona görə də zavodun sahəsi genişləndirilməli, yeni istehsalat xətləri tikilməli, istehsal gücü artırılmalıdır. İki ay ərzində yeni sexlər tikildi və zavodun sahəsi genişləndi, istehsal gücü 3 dəfədən çox artırıldı. Həmin dövrdə zavodun bütün fəhlə, texniki işçilər, yeni tikilmiş istehsalat sexlərinə Ulu Öndərimiz Heydər Əliyevin adını vermişdilər. Elə onun hesabına idi ki, MDB ölkələrinə vaqon baha qiymətə versələr də Heydər Əliyevin nüfuzuna, şəxsiyyətinə və verdiyi töhfələrinə görə Bakı metropoliteninə, Azərbaycana, Moskvaya satılan qiymətə satılırdı. Heydər Əliyev Nazirlər Soveti Sədrinin birinci müavini işləyərkən təklif edir ki, iş vaxtlarını müxtəlif sahələr üçün

dəyişsin. Belə ki, güc orqanları işə saat 9-00 da, 9-30 da, ali məktəblərdə isə fəaliyyət əvvəl başlasın.

Yollar naziri Nikolay Semyonoviç Konarev ilə Xarkov metropoliteninin 10 illiyinə görəşüdü və Moskvaya qatarda bir yerə gəldik. Ulu Öndərimiz Heydər Əliyev haqqında onun dəmir yolunu necə gözəl təhlil etməsi, yüklerin bütün növlərini əzbərdən bilməsi, rus dilində qrammatik danışıması, BAM-da olan görüşləri, bir sözlə M.S. Qorbaçovun ünvanına nələyiq sözlər yağdırmaqla dedi: "Heydər Əliyevi qoruyun. Heydər Əliyev nə sizindir ni bilim, o bütün bəşəriyyətə lazımdır".

2002-ci ilin noyabr ayının 6-da respublika tədbirində Heydər Əliyevə metropolitenə göstərdiyi qayğıya görə öz təşəkkürünü bildirdim. Lakin "Metrovaqonmaş" səhmdar cəmiyyəti direktorları şurasının sədri Yuri Petroviç Soldatov öz çıxışında bildirdi ki, o dediklərimlə razı deyil, çünki Heydər Əliyev təkcə Bakı metropoliteninə yox, MDB dövlətlərinin bütün metropolitenlərinə öz köməyini əsirgəməyib. Şəhər nəqliyyatında metronun əhəmiyyətli rolunu və onun inkişaf perspektivlərini hərtərəfli dərk edən Heydər Əliyev metropolitenin tikintisi və istismarı ilə bağlı bütün məsələləri xüsusi nəzarət altında saxlayır, respublikada rəhbərliyin ilk günələrindən etibarən ona böyük diqqət və qayğı göstərirdi. Sonralar Heydər Əliyev çıxışlarında birində Bakı metropoliteni ilə əlaqədar olaraq belə deyirdi: "Azərbaycana 14 il rəhbərlik etdiyim zaman, sonra beş il də Moskvada Sovetlər İttifaqının rəhbərliyində olduğum zaman mən Bakıda metropolitenin tikintisi ilə daim məşğul olmuşam və bu işə nail olmuşam. Buna görə də özümü xoşbəxt hesab edirəm."

Hazırda şəhərimizin inkişafını yeraltı po-

lad magistrallar olmadan heç cür təsəvvür etmək mümkün deyildir. Hesab edirik ki, baki-lilərin metro kimi ən mükəmməl və rahat nəqliyyat növünə sahib olmasında Heydər Əliyevin gördüyü əzəmətli işləri, onun bu sahəyə göstərdiyi qayğını, diqqəti işıqlandırmaq, Azərbaycan oxucularının, gələcək nəsillərin nəzərinə çatdırmaq zəruridir. "Əsrin memarı Heydər Əliyev" adlanan unikal rəngli illüstrasiyalı kitabın Ümummilli Liderin metropoliten tarixində böyük əhəmiyyət kəsb edən sərəncamları ilə və Bakı metropolitenin 35 illik yubileyinə həsr olunmuş təntənəli mərasimdəki tarixi nitqlə açılmasının özündə də simvolik mənə var. Çünki əsrin memarı adlandırılmış Ulu Öndər Heydər Əliyev həm də Bakı metronun yaradıcılarından, qurucularından biridir. Bakı metropoliteninə Heydər Əliyevin gördüyü unikal işləri əks etdirən "Əsrin memarı Heydər Əliyev" kitabında biz, bu dahi insanla bir dövrdə yaşayan, onun rəhbərliyi altında işləyən və bununla da özünü xoşbəxt sayan nəslin nümayəndəsi kimi, öz üzərimizə düşən məsuliyyəti vəzifənin öhdəsindən gələ bilməyimizmi?

Bu gün Azərbaycan inkişaf etmiş nəqliyyat infrastrukturuna, bu sektorun fəaliyyətini tənzimləyən mükəmməl qanunvericilik bazasına malikdir. Respublikamız mehç özünün nəqliyyat kommunikasiyaları resursları ilə də beynəlxalq inteqrasiya proseslərinin fəal iştirakçısıdır. Ölkəmiz beynəlxalq yük və sərnişin daşımaları uğurla və yüksək səviyyədə yerinə yetirir. Azərbaycan nəqliyyat müstəqilliyinin genişləndirilməsi istiqamətində aparılan davamlı və məqsəduşünlü iş nəticəsində nəqliyyat sisteminin inkişafında irihəcmli investisiyalar qoyulur, müasir beynəlxalq standartlara cavab verən avtomobil yolları inşa edilir və müasirləşdirilir. Dəniz nəqliyyatının imkanları genişləndirilib, Əlat qəsbəsinde Xəzardə ən böyük beynəlxalq dəniz ticarət limanı kompleksi tikilib. Hava nəqliyyatının inkişafı üçün zəruri tədbirlər həyata keçirilib, təyyarə parkı yenilənir, hava daşımalarının həcmi artırılır.

Dəmir yolu nəqliyyatı "Azərbaycan Respublikasında dəmir yolu nəqliyyat sisteminin 2010-2014-cü illərdə inkişafına dair Dövlət Proqramı" əsasında, demək olar ki, yenidən qurulmuşdur. "Azərbaycan 2020: gələcəyə baxış" inkişaf Konsepsiyasında nəqliyyat sektorunun perspektivləri müəyyənləşdirilmişdir. Azərbaycanın alverşli geosiyasi mövqeyi, şimal-cənub və şərq-qərb nəqliyyat marşrutlarının burada kəşifməsi beynəlxalq inteqrasiya məsələləri baxımından mühüm əhəmiyyət daşıyır. Üstəlik, ölkəmiz özünün və bölgənin karbohidrogen resurslarının Avropa bazarlarına daşınmasında da geniş lojistik imkanlara malikdir. Respublikamız 7 neft və qaz magistral kəməri ilə zəruri ixrac potensialını gerçəkləşdirir.

Azərbaycandan keçən Şərq-Qərb nəqliyyat dəhlizi - TRACECA (Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia - Avropa İttifaqının Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizinin təşkilatı proqramı. 1993-cü ildə təsis edilmişdir. 13 üzv dövləti: Azərbaycan, Türkiyə, İran, Qazaxıstan, Özbəkistan, Qırğızıstan, Tacikistan, Ukrayna, Moldova, Rumıniya, Bolqarıstan, Gürcüstan, Ermənistan təmsil edir, qərargahı Bakı şəhərində yerləşir) Avropa ilə Asiyayı birləşdirən ən kiçik marşrut kimi beynəlxalq iqtisadi inteqrasiya proseslərinin güclənməsində, kontinental inteqrasiyasının möhkəmlənməsinə güclü təkan verir.



Ulu Önder Heydər Əliyevin təşəbbüsü ilə 1998-ci ilin sentyabrında Bakıda Avropa İttifaqı Komissiyasının təşkilatçılığı ilə TRACECA Proqramına həsr edilmiş konfrans keçirilmiş, Bəyannamə qəbul edilmiş, yekun sənəd kimi Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat-kommunikasiya dəhlizinin inkişafına dair çoxtərəfli saziş imzalanmışdır. Ulu Önder bu sənədlərin tarixi əhəmiyyəti haqqında demişdir: "...Onların qəbul olunması Avropa, Qara dəniz, Qafqaz, Xəzər dənizi və Asiya regionlarından ticarətin inkişafına, təbii ehtiyatlardan istifadəyə və onların nəqlinə, qarşılıqlı surətdə faydalı əməkdaşlığa kömək edəcəkdir. Tarixi İpək yolunun bərpası, yeni-yeni ölkələrin

və regionların ona cəlb edilməsi xalqlarımızın yaxınlaşması və qarşılıqlı surətdə zənginləşməsi, yeni müstəqildövlətlərin istiqlaliyyətinin və suverenliyinin möhkəmlənməsi, bu dövlətlərdə demokratik islahatların, bazar islahatlarının uğurla aparılması üçün güclü təkan verəcək, hamı üçün sülhün, sabitliyin və təhlükəsizliyin təmin olunmasına kömək göstərəcəkdir".

Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizinin inkişafında Azərbaycanın aparıcı rol oynaması onun beynəlxalq inteqrasiyasının dərinləşməsinə geniş imkanlar açmışdır.

Beynəlxalq inteqrasiyada Azərbaycan ərazisindən keçəcək digər bir global nəqliyyat

xəttinin - cənub-şimal dəhlizinin də çox mühüm əhəmiyyəti vardır. Bu marşrut qonşu Rusiya və İran ərazisindən keçməklə Yaxın Şərqdən və Cənub-Şərqi Asiyadan Avropaya daşınan yükdaşımalarnın sürətini bir neçə dəfə artıracaqdır. O, Süveyş kanalı vasitəsi ilə Hindistandan Avropaya uzanan nəqliyyat xəttindən 3 dəfə qısadır. Dəmir yolu, su nəqliyyatı və avtomobil xətlərinin ehtiva olunduğu bu nəqliyyat dəhlizi üzrə bütün zəruri infrastrukturun qurulması şəraitində planetin Cənubundan Avropaya hər il orta hesabla 15-20 milyon ton yükün daşınacağı təmin edilir. Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu xətti tarixi Böyük İpək yolu marşrutunda yer-

ləşir ki, bu da onun mövcud coğrafiyadakı türkdilli ölkələrin inteqrasiyasından rolunu yüksəldir. Qəbələ şəhərində Heydər Əliyev adına Konqres Mərkəzində keçirilən Türkdilli Dövlətlərin Əməkdaşlıq Şurasının III Zirvə toplantısında Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyev demişdir: "Avropanı Asiya ilə birləşdirən Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolunu, xüsusilə qeyd etmək istəyirəm. Bu dəmir yolu bundan sonra 100 illiklər ərzində xalqlarımıza xidmət edəcək. Bu, böyük geosiyasi, geoiqtisadi və əməkdaşlıq layihəsidir".

Bütövlüklə davamlı inkişaf və təhlükəsizliyin təminatına yönəlmiş, Xəzər hövzəsi regionunun və Mərkəzi Asiya ölkələrinin Avropa ilə bilavasitə nəqliyyat əlaqələrinin qurulmasına, yük və sərnişinlərin Azərbaycan, Gürcüstan və Türkiyə ərazilərindən keçməklə birbaşa Avropaya çıxışına, nəticə etibarilə, Azərbaycanın Avropaya inteqrasiyası prosesinin sürətləndirilməsinə xidmət edən Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu bağlantısı layihəsi Azərbaycan üçün böyük siyasi və iqtisadi əhəmiyyət daşıyır. Bu amil nəzərə alınaraq, layihə üzrə maliyyə və digər təşkilati məsələlərin həll edilməsi və aidiyyəti dövlət orqanlarının fəaliyyətinin əlaqələndirilməsinin təmin edilməsi məqsədi ilə xüsusi komissiya yaradılmışdır. Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu xətti layihəsi region dövlətlərini səmərəli inteqrasiyası baxımından böyük əhəmiyyət daşıyır. 25 may 2005-ci ildə Bakı şəhərində Azərbaycan, Gürcüstan və Türkiyə respublikalarının prezidentləri Bakı-Tbilisi-Qars yeni dəmir yolu xətti layihəsinin həyata keçirilməsinin sürətləndirilməsi haqqında birgə bəyanat imzalamışlar. Hazırda layihə üzrə əsas mühüm işlər görülmüş və bu il onun tam başa çatdırılacağı gözlənilir.

Azərbaycan Prezidenti İlham Əliyevin böyük müdriklik və uzaqgörənliklə dediyi kimi, Avropanı Asiya ilə birləşdirən, böyük geosiyasi, geoiqtisadi və əməkdaşlıq layihəsi olan Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu bundan sonra yüz illər ərzində bölgə xalqlarının inkişafına və tərəqqisinə xidmət edəcək, beynəlxalq inteqrativ prosesləri dərinləşdir-məklə sülh və təhlükəsizlik faktoruna laıcaqdır.