

...Çoğrafiyada hər şey Orinviçdən ölçüldüyü kimi, bu yerlərin bütün məsafələri dəmir yolu ilə müəyyən edilir. Dəmir yolu Naxçıvan Muxtar Respublikası üçün hər şeydir. İqtisadiyyatından tutmuş siyasi, sosial və mənəvi həyatınadək hamısı onun ahəngdar işləməsindən asılıdır. Dəmir yolu respublikanın həyat yolu. Bu mənada dəmir yolu nəyin hesabına olur-olsun işləməli, qatarlar gecə-gündüz şərqdən qərbə, qərbədən şərqə getməlidir. Kimin kimdə acığı, hayifi varsa, qisas almaq istəyirsə, qoy başqa yol seçsin, muxtar respublikanın, onun 300 minlik əhalisinin həyat yoluna toxunmasın. Əks təqdirdə daha böyük belalar, daha dəhşətli faciələri nəsibimiz olar.

Bu sətirlər Naxçıvana ezamiyyə olunan "Kommunist" qəzetiñin müxbiri Piri Məmmədovun "Şərq qapısı" qəzetiñin 20 fevral 1990-ci il sayında dərc edilən "Həyat yolu: bu yerlərdə qatarlar nə şərqdən qərbə gedir, nə də qərbədən şərqə..." sərlövhəli yazısındandır.

Yazı o vaxt yazılmışdı ki, ermənilər artıq bir il əvvəldən başlayaraq Bakıdan Naxçıvana gedən qatarlara tecavüz edir, maşinistləri döyür, qatarları ateşə tutur, tunelləri partladır,



bu səbəblərdən həftələrlə dəmiriyolu işləmirdi. Yüz min tonlarda xalq təsərrüfatı yükleri yollarda günlər, həftələrlə nəzarətsiz qaldığı və mallar xarab olduğu üçün vaqonlar təraş edilirdi. Ve bir gün düşmən dəmir yoluunu təmamile keşdi, regionun polad magistralları iflic oldu, muxtar respublikanın şah damarı fəaiyyətdən qaldı. Bu hal nəinki ələnin iqtisadi heyatını, bütün Zaqafqaziyanı diksindirdi.

Muxtar respublikanın iqtisadi həyatı çöküşdü. Yanacaq çatmaması üzündən avtomobil nəqliyyatı pis işləyir, material qılıqlıqdan inşaatçılar boş dayanır, sənaye müəssisələrinin əksəriyyəti məhsul istehsal etmirdi. Mağazaların vitrinləri bomboş idi, ərəqən tükənmişdi. Dəyən iqtisadi ziyanı hesablamadı məmən deyildi, mənəvi ziyanı isə...

Dəmiriyolunun bir regionun həyatındaki əhəmiyyətinin mənəvi tərəfini 1991-cü ilin noyabr ayında Bakı Dövlət Universitetinin tələbəsi kimi 670 nömrəli Bakı-Noraşen (Şərur) qatarının sərnişini olarkən gördüm: Bakıdan Naxçıvana gedən qatarın Mehri stansiyasında ermənilər tərəfindən qarşısının kəsilməsi nəticəsində ölümlə üz-üzə qalan, ateşə tutulan, cılıklınen pəncərələr kimi ümidiyi yere səpələnən yüzlərle insanın telaşında, düz güñyarım bu stansiyada saxlanan qatarda körpələrin hava, su, yemək nələsində, Bakının susmasında, bütün ümidiyin Naxçıvana dikilməsində... Və kömək ele Naxçıvandan-zaman Naxçıvan Muxtar Respublikası Ali Məclisinin Sədri vəzifəsində çalışan Heydər Əliyev tərəfindən insanların xilası üçün vertolyotların göndərilməsi ilə oldu. Sərnişinlər Mehridən Naxçıvana vertolyotlara daşındı: öz torpağından özünü olan digər torpağı... Vətəndaşın Vətəni daxilində gedış-geliş yoluñun olmaması məsələnin mənəvi tərəfinin nədən ibarət olduğundan səhbat açır.

Artıq 35 ildir ki, o qatarların gecənin qaralığını yaran, gündüzün səsini səs verən sədasi Zəngəzur çöllərindən- Mehridən eşidilmir. Düz 35 ildir ki, Bakı-Naxçıvan-Bakı qatarları polad magistrallar üzərində susqınca dayanıb: şərqdən qərbə, qərbədən şərqə nəhayətsiz bir susqunluq... Bu xüsusda regionun və insanların hansı əziyyətlərə qarşılaşdığını təsəvvür etmək çətin deyil. Əslinde Naxçıvan və onun sakinləri kimi, bu polad magistralın da "taleyi" qəribədir...

"Dəmir İpək Yolu" ilə: şərqdən qərbə, qərbədən şərqə...



Bir inqilab, üç müharibə yaşayan, müstəqilliyi görməyən 122 yaşı dəmir yolu

145 illik tarixi yol keçən və bu dövrü müxtəlif iqtisadi-ictimai formasiyalarda yaşayışın Azerbaycan Dəmir Yolları (ADY) ölkənin ən əhəmiyyətli nəqliyyat sistemlərindən biri olaraq hem daxili, hem də beynəlxalq yük və sərnişin daşımalarının heyata keçirilməsində mühüm rol oynayır. 1880-ci ildə fəaliyyətə başlayan Azərbaycan Dəmir Yollarının böyük əhəmiyyətə malik olan qollarından biri 122 yaşı olan Naxçıvan Dəmir Yollarıdır.

1921-ci ildə Rusiya Sovet Bolşeviklər Partiyası tərəfindən Zəngəzurun qəb hissəsinin Ermənistana verilməsi ilə Naxçıvan Azerbaycanın əsas ərazisindən ayrı düşüb. Muxtar respublikanın məxsus olduğu ölkə ilə quru yol əlaqəsi yalnız Ermənistandan, əslinde bizim ərazidən keçməklə dəmir yolu olub.

Muxtar respublikada nəqliyyatın "qan damarı" adlanan və tarixi İpək Yolu üzərində özünəməxsus əhəmiyyəti olan dəmir yolu 1903-cü ildə Şərur, 1905-ci ildə isə Naxçıvan stansiyasının istismara buraxılması ilə inkişafı doğru start götürüb. 1908-ci ildə uzunluğu 189 kilometr olan və Zaqafqaziya dəmir yoluñun tərkibində sayılan Uluxanlı-Culfa, daha sonralar Əlet-Mincivan, Naxçıvanı Azərbaycanın paytaxtı ilə birləşdirən 126 kilometr uzunluğunda Mincivan-Culfa dəmiriyol xəttinin çəkilişi başa çatdırılıb.

1905-ci ildən çar hökumətinin getdikcə zəifləməsi, inqilabi hərəkətin bütün Rusiyani bürüməsi, bunun Azerbaycandan təsirsiz ötməməsi, 1914-cü ildə başlanan Birinci Dünya, 1941-ci ildə başlanan İkinci Dünya müharibələrinin hər biri dəmir yoluñunu işi xeyli çətinləşdirib, ciddi sınaqlara məruz qoyub. Həmin illərdə qatarların hərəkəti xüsusi herbi qrafika keçirilib, sərnişin daşınması məhdudlaşdırılıb. Müharibələrə dövlərə dəmir yoluñda yeni xətər istifadəyə verilib, texniki təchizat gücləndirilib, mühərbiyədən sonra isə yük dövriyyəsi və parovozların orta sutkalıq məhsuldarlığı yüksəlməyə başlayıb.

Ümumilikdə Azərbaycan Dəmir Yolları sisteminin möhkəm təməllər üzərində qurulmasında Ümummilli Lider Heydər Əliyevin misilsiz xidmətləri olub. Muxtar respublikası üzrə artan yük və sərnişin daşınmasına olan tələbatın təmin edilməsi, eləcə də yüksək seviyyədə nəqliyyat xidmətinin təşkil edilməsi məqsədilə 1976-ci ildə dəmir yollarının imişli stansiyasındaki mərkezi aparıcı Ulu Öndərin şəxsi təşəbbüsü ilə Naxçıvan şəhərinə köçürürlər Naxçıvan hissəsi kimi müstəqil fəaliyyətə başlayıb.

Nəticə etibarilə Sovetlər birliyi dönməndə Naxçıvanın daş duzu, mineral suları, kon-

serv və kənd təsərrüfatı, yüngül sənaye və digər ixrac yönümlü məhsulları dəmir yolu vasitəsilə daşınırı. Təkəcə post-sovet ölkələrinə gün ərzində min ton ayañ daş duz məhsulları və bir milyon butulkə mineral su göndəriliyrdi. Hazırda da bu məhsullara, eləcə də Naxçıvanın daş və travertin, həmçinin, sement və digər məhsullarına tələbat böyükür.

1988-ci ildə Culfa-Şərur sahəsinin elektrikləşdirilməsinin başa çatması nəticəsində yük və sərnişin daşınmasında elektrovoz dərtisindən istifadə edilib. Elə həmin ildən başlanan Birinci Vətən müharibəsi ilə çox keçmədi ki, dəmir yolu Ermənistandan tərəfindən işgal edildi. Və budur, müstəqilliyimizi, üçrəngli bayraqımızı hələ görməyən dəmir yoluñun 35 illi... Lakin dövlətimiz daim alternativ yollar axtarışında olub...

Bakı-Tbilisi-Qars, Qars-İğdır-Naxçıvan dəmir yolu- həm də Orta Dəhlizin bir qolu

Dövlətimizin iqtisadi siyaseti və gücü ilə reallaşan, uzunluğu təxminən 850 kilometr olan və 500 kilometrdən çoxu Azərbaycan ərazisindən keçən Bakı-Tbilisi-Qars (BTQ) dəmir yolu 2017-ci ildə fəaliyyətə başlayıb. Üç ölkəni bir-birinə bağlayan layihəni "Dəmir İpək yolu" adlandıran Türkiye Prezidenti Rəcəb Tayyib Ərdoğan yoluñ bir tərəfdən Mər-



kəzi Asiya və Çini, digər tərəfdən Avropanı Qafqazda qovuşduracaqını bildirib.

Bakı-Tbilisi-Qars xətti artıq Şərq-Qərb nəqliyyat dəhlizində Azərbaycanın logistik imkanlarının artırılması ilə nəticələnib və yaxın gelecekde bu dəmir yolu ilə sərnişin daşınmasına da start verilecək.

Söz yox ki, dövlətimiz Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yoluñ inşasında maraqlarından biri də gelecekde bu yolu Naxçıvana qədər uzadılması ilə regionun iqtisadiyyatının dirçəldiləmisi və əhaliyə bu yolla paytaxta çıxış imkanını yaratmaq olub. Qars-İğdır-Naxçıvan dəmir yolu layihəsi bu fikirləri təsdiqləyir.

223,9 kilometr uzunluğunda və saatda 120-160 kilometr sürət üçün nəzərdə tutulan və Orta Dəhlizin yeni qolu hesab edilən Qars-İğdır-Naxçıvan dəmir yolu layihəsinin 5

ile tamamlanması nəzərdə tutulub. Təbii ki, Zəngəzur dəhlizinin tərkib hissəsi olan Qars-İğdır-İralıq-Dilucu-Sədərək-Naxçıvan-Culfa dəmir yolu xətti təkəcə Türkiyə və Naxçıvanı Azərbaycanın əsas ərazisi ilə birləşdirmək xarakteri daşıır. Dəmir yolu muxtar respublikanın nəqliyyat və iqtisadi potensialını, ixrac imkanlarını artıracaq, eyni zamanda beynəlxalq ticarətə yeni imkanlar yaratmaqla Naxçıvanı mühüm tranzit mərkəzine çevirecək, regionu Çinlə, Avropa və Fars körfəzi ölkələri ilə birləşdirəcək ki, bu, həm də "Dəmir İpək Yolu" marşrutunun genişlənməsi deməkdir.

Dəmir yolu ilə Naxçıvanda istehsal olunan, eləcə də soyuducu vagonlardan istifadə etməklə muxtar respublikanın ekoloji temiz və orqanik məhsullarının post-sovet, Avropa və Asiya ölkələrə rahat və birbaşa çıxışı təmin ediləcək. Tranzit imkanları həm də Sovet dövründə də xeyli inkişaf etmiş məşhur Ordubad İpək Yoluñ şöhrətini özünə qaytara, Naxçıvan turizmini xeyli canlandırma bilər. Hazırda muxtar respublikada minə yaxın çeşidde məhsul istehsal olunsa da, onların bazar problemi var, cünki burada çıxış məhduddur. Yeganə yol...

Zəngəzur Dəhlizi: 40 kilometrlik məsafədə bitən problem

2020-ci ildə 44 günlük ikinci Vətən müharibəsində elədə etdiyimiz tarixi Zəfər Naxçıvanın dəmir yolu məsələsini də gündəmə getirib. Azərbaycan Respublikasının Prezidenti, Ermənistən Respublikasının Baş naziri və Rusiya Federasiyasının Prezidentinin 2020-ci il 10 noyabr tarixdə imzaladıqları Bəyanata dövlətimizin başçısının təşəbbüsü ilə Azərbaycan respublikasının qərb rayonları və Naxçıvan Muxtar Respublikası arasında nəqliyyat əlaqəsinin bərpası, təhlükəsizliyinə zəmanət məsələsi də salınıb.

Ermənistən üzərinə götürdüyü öhdəlikdən qəsa da, bu nəqliyyat əlaqəsi Naxçıvanla Zəngilan arasındaki cəmi 40 kilometr məsafə olan Zəngəzur dəhlizi ilə mümkün olacaq. Cünki dövlət başçısının da dediyi kimi, bu gün Zəngəzur dəhlizi artıq dünyada qəbul edilmiş termindir.

Zəngəzur dəhlizinin açılmasının böyük geosiyası və iqtisadi əhəmiyyəti Azərbaycanın Orta Dəhliz üzərində və Şimal-Cənub marşrutu boyu yerləşməsi deməkdir. Dəhliz Rusiya, Azərbaycan, Türkiyə, İran və Ağlı başına gələrsə, Ermənistən da qoşularsa, bölgədə beşərəli yeni əməkdaşlıq platformasının yaradılması, Türkiyə üzərindən türk dünyasına uzanan yeni ineqrasiya xəttidir.

Zəngəzur dəhlizinin açılmasının böyük iqtisadiyyatda təsir gücüne malik olan rayonlararası dəmir yolları şəbəkəsinin genişləndiriləcək. Naxçıvanda dəmir yolu işinin tekmilləşdirilməsi uzunmüddətli etibarlı bazarın formalasmasında, ticaret əlaqələrinin genişləndirilməsində, yük daşımaları ilə bağlı infastruktur sahələrinin inkişafında faydalı olacaq. Bu uğurlu addımlar həmçinin gelecekde bu sahənin qeyri-neft sektorunda xüsusi çəkisinin artması ilə nəticələnəcək.

Cəmi 40 kilometrlik məsafəni aşmaqla, şərqdən qərbə neçə-neçə ölkə bu ortaq iqtisadi dəhliz ilə qədim "İpək Yolu"nu dəmir magistrallarla daha asan, tez, ucuq qiymətə qət edə, faydalana bilər. Naxçıvan bu layihədə şərqli qərb arasında "İpək Yolu"nu daha möhkəm-dəmir əsaslıa söykəyen mühüm dayanacaqdır. Ona görə də çox arzulandır ki, 35 il əvvəl susan qatarlar "Dəmir İpək Yolu" ilə şərqdən qərbə, qərbədən şərqə gecə-gündüz hərəkət etsin.

Mətanət Məmmədova
Yazı Azərbaycan Dəmir Yolları" QSC
və Mətbuat Şurasının "Azərbaycan Dəmir Yolları - 145 illik inkişaf yolu" mövzusundakı birgə müsabiqəsinə təqdim olunur.