

“...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 mədəni həyatınadək hamısı onun əhəngdar işləməsindən asılıdır. Dəmir yolu respublikanın həyat yoludur. Bu mənada dəmir yolu nəyin hesabına olur-olsun işləməli, qatarlar gecə-gündüz şərqdən qərbə, qərbdən şərqə getməlidir. Kimin kimdə acığı, hayı varsa, qisas almaq istəyirsə, qoy başqa yol seçsin, muxtar respublikanın, onun 300 minlik əhalisinin həyat yoluna toxunmasın. Əks təqdirdə daha böyük bəlalər, daha dəhşətli faciələr nəşibimiz olar”.

Bu sətirler Naxçıvana ezamiyyə olunan “Kommunist” qəzetinin müxbiri Piri Məmmədovun “Şərq qapısı” qəzetinin 20 fevral 1990-cı il sayında dərc edilən “Həyat yolu: bu yerlərdə qatarlar nə şərqdən qərbə gedir, nə də qərbdən şərqə...” sərlövəli yazısındandır.

Yazı o vaxt yazılışdı ki, ermənilər artıq bir il əvvəldən başlayaraq Bakıdan Naxçıvana gedən qatarlara təcavüz edir, maşinistləri döyür, qatarları atəşə tutur, tunelləri partladır,



bu səbəblərdən həftələrlə dəmiryolu işləmirdi. Yüz min tonlarla xalq təsərrüfatı yükləri yollarda günlərlə, həftələrlə nəzarətsiz qaldığı və mallar xarab olduğu üçün vaqonlar tərəş edilirdi. Və bir gün düşmənin dəmir yolunu tamamilə kəsdi, regionun polad magistralları iflic oldu, muxtar respublikanın şah damarı fəaliyyətdən qaldı. Bu hal nəinki ölkənin iqtisadi həyatını, bütün Zaqafqaziyanı diksindirirdi.

Muxtar respublikanın iqtisadi həyatı çökmüşdü. Yanacaq çatmaması üzündən avtomobil nəqliyyatı pis işləyir, material qıtlığından inşaatçılar boş dayanır, sənaye müəssisələrinin eksəriyyəti məhsul istehsal etmirdi. Mağazaların vitrinləri bomboş idi, ərzaq tükənmişdi. Deyən iqtisadi ziyanı hesablamaq mümkün deyildi, mədəni ziyan isə...

Dəmiryolunun bir regionun həyatındakı əhəmiyyətinin mədəni tərəfini 1991-cu ilin noyabr ayında Bakı Dövlət Universitetinin tələbəsi kimi 670 nömrəli Bakı-Norşen (Şərur) qatarının sərnəşini olarkən gördüm: Bakıdan Naxçıvana gedən qatarın Mehri stansiyasında ermənilər tərəfindən qarşısının kəsilməsi nəticəsində ölümə üz-üzə qalan, atəşə tutulan, ciliklənən pəncərələr kimi ümidləri yerə səpələnən yüzlərlə insanın təlaşında, düz günyarım bu stansiyada saxlanan qatarda körpələrin hava, su, yemək nələsində, Bakının susmasında, bütün ümidlərin Naxçıvana dikilməsində... Və kömək elə Naxçıvandan-o zaman Naxçıvan Muxtar Respublikası Ali Məclisinin Sədri vəzifəsində çalışın Heydər Əliyev tərəfindən insanların xilas üçün vertolyotların göndərilməsi ilə oldu. Sərnəşinlər Mehridən Naxçıvana vertolyotlarla daşındı: öz torpağından özünün olan digər torpağa... Vətəndaşın Vətəni daxilində gediş-gəliş yolunun olmaması məsələnin mədəni tərəfinin nədən ibarət olduğundan söhbət açıq.

Artıq 35 ildir ki, o qatarların gecenin qaralığını yaran, gündüzün səsinə səş verən sədası Zəngəzur çöllərindən- Mehridən eşidilmir. Düz 35 ildir ki, Bakı-Naxçıvan-Bakı qatarları polad magistrallar üzərində susqunca dayanıb: şərqdən qərbə, qərbdən şərqə nəhayətsiz bir susqunluq... Bu xüsusda regionun və insanların hansı əziyyətlərlə qarşılaşdığını təəvvür etmək çətin deyil. Əslində Naxçıvan və onun sakinləri kimi, bu polad magistralları da “taleyi” qərbdən...

“Dəmir İpək Yolu” ilə: şərqdən qərbə, qərbdən şərqə...



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

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

1921-ci ildə Rusiya Sovet Bolşeviklər Partiyası tərəfindən Zəngəzurun qərb hissəsinin Ermənistanla verilməsi ilə Naxçıvan Azərbaycanın əsas ərazisindən ayrı düşüb. Muxtar respublikanın məxsus olduğu ölkə ilə quru yol əlaqəsi yalnız Ermənistandan, əslində bizim olan 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 inkişafa doğru start götürüb. 1908-ci ildə uzunluğu 189 kilometr olan və Zaqafqaziya dəmir yolunun tərkibində sayılan Uluhanlı-Culfa, daha sonralar Ələt-Mincivan, Naxçıvanı Azərbaycanın paytaxtı ilə birləşdirən 126 kilometr uzunluğunda Mincivan-Culfa dəmiryol xəttinin çəkilişi başa çatdırılıb.

1905-ci ildən çar hökumətinin getdikcə zəifləməsi, inqilabi hərəkatın bütün Rusiyanı bürüməsi, bunun Azərbaycandan təsirsiz ötməməsi, 1914-cü ildə başlanan Birinci Dünya, 1941-ci ildə başlanan İkinci Dünya müharibələrinin hər biri dəmir yolunun işini xeyli çətinləşdirib, ciddi sınaqlara məruz qoyub. Həmin illərdə qatarların hərəkəti xüsusi hərbi qrafikə keçirilib, sərnəşin daşınması məhdudlaşdırılıb. Müharibələrə qədər dəmir yolunda yeni xətlər istifadəyə verilib, texniki təchizat gücləndirilib, müharibədən 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 respublika üzrə artan yük və sərnəşin daşınmasına olan tələbatın təmin edilməsi, eləcə də yüksək səviyyədə nəqliyyat xidmətinin təşkil edilməsi məqsədilə 1976-cı ildə dəmir yollarının imişli stansiyasındakı mərkəzi aparatı Ulu Öndərin şəxsi təşəbbüsü ilə Naxçıvan şəhərinə köçürülərək Naxçıvan hissəsi kimi müstəqil fəaliyyətə başlayıb.

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

serv və kənd təsərrüfatı, yüngül sənaye və digər ixrac yönümlü məhsulları dəmir yolu vasitəsilə daşınırdı. Təkcə post-sovet ölkələrinə gün ərzində min tona yaxın daş duz məhsulları və bir milyon butulka mineral su göndərilirdi. Hazırda da bu məhsullara, eləcə də Naxçıvanın daş və travertin, həmçinin, sement və digər məhsullarına tələbat böyükdür.

1988-ci ildə Culfa-Şərur sahəsinin elektriklişdirilməsinin başa çatması nəticəsində yük və sərnəşin daşınmasında elektrovoz darıxmasından istifadə edilib. Elə həmin ildən başlanan Birinci Vətən müharibəsi ilə çox keçmədi ki, dəmir yolu Ermənistan tərəfindən işğal edildi. Və budur, müstəqilliyimizi, üçrəngli bayrağımızı hələ görməyən dəmir yolunun 35 ili... Lakin dövlətimiz daim alternativ yollar axtarışında olub...

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

Dövlətimizin iqtisadi siyasəti 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 Türkiyə Prezidenti Rəcəb Tayyib Ərdoğan yolun bir tərəfdən Mər-



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

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

Söz yox ki, dövlətimizin Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolunun inşasında maraqlarından biri də gələcəkdə bu yolun Naxçıvana qədər uzadılması ilə regionun iqtisadiyyatının dirçəldilməsi 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

ilə tamamlanması nəzərdə tutulub. Təbii ki, Zəngəzur dəhlizinin tərkib hissəsi olan Qars-İğdır-Aralıq-Dilucu-Sədərək-Naxçıvan-Culfa dəmir yolu xətti təkcə Türkiyə və Naxçıvanı Azərbaycanın əsas ərazisi ilə birləşdirmək xarakteri daşıyır. Dəmir yolu muxtar respublikanın nəqliyyat və iqtisadi potensialını, ixrac imkanlarını artıracaq, eyni zamanda beynəlxalq ticarətə yeni imkanlar yaratmaqla Naxçıvanı mühüm tranzit mərkəzinə çevirəcək, 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 vaqonlardan istifadə etməklə muxtar respublikanın ekoloji təmiz və orqanik məhsullarının post-sovet, Avropa və Asiya ölkələrinə rahat və birbaşa çıxışı təmin ediləcək. Tranzit imkanlar həm də Sovet dövründə də xeyli inkişaf etmiş məşhur Ordubad İpəkçiliyinin şöhrətini özünə qaytara, Naxçıvan turizmini xeyli canlandırır bilər. Hazırda muxtar respublikada minə yaxın çeşiddə məhsul istehsal olunsada, onların bazar problemi var, çünki burada çıxış məhduddur. Yeganə yol...

Zəngəzur Dəhlizi: 40 kilometrlik məsafədə bitən problem

2020-ci ildə 44 günlük İkinci Vətən müharibəsində əldə etdiyimiz tarixi Zəfər Naxçıvanın dəmir yolu məsələsinə də gündəmə gətirib. Azərbaycan Respublikasının Prezidenti, Ermənistan 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.

Ermənistan üzərində götürdüyü öhdəlikdən qaçsada, bu nəqliyyat əlaqəsi Naxçıvanla Zəngilan arasındakı cəmi 40 kilometr məsafə olan Zəngəzur dəhlizi ilə mümkün olacaq. Çünki dövlət başçısının da dediyi kimi, bu gün Zəngəzur dəhlizi artıq dünyada qəbul edilmiş termindir.

Zəngəzur dəhlizinin açılmasının böyük geosiyasi və iqtisadi əhəmiyyəti Azərbaycanın Orta Dəhliz üzərində və Şimal-Cənub marşrutu boyu yerləşməsi deməkdir. Dəhliz Rusiya, Azərbaycan, Türkiyə, İran və ağıl başına gələrsə, Ermənistan da qoşularsa, bölgədə beşərəfli yeni əməkdaşlıq platformasının yaradılması, Türkiyə üzərindən türk dünyasına uzanan yeni inteqrasiya xəttidir.

Zəngəzur dəhlizi həm də daxili iqtisadiyyatda təsir gücünə malik olan rayonlararası dəmir yolları şəbəkəsini genişləndirəcək. Naxçıvanda dəmir yolu işinin təkmilləşdirilməsi uzunmüddətli etibarlı bazarın formalaşmasında, ticarət əlaqələrinin genişləndirilməsində, yük daşımaları ilə bağlı infrastruktur sahələrinin inkişafında faydalı olacaq. Bu uğurlu addımlar həmçinin gələcəkdə bu sahənin qeyri-neft sektorunda xüsusi çəkisinin artması ilə nəticələnecek.

Cəmi 40 kilometrlik məsafəni aşmaqla, şərqdən qərbə neçə-neçə ölkə bu ortaq iqtisadi dəhliz ilə qədim “İpək Yolu”nu dəmir magistrallarla daha asan, tez, ucuz qiymətə qət edə, faydalana bilər. Naxçıvan bu layihədə şərqlə qərb arasında “İpək Yolu”nu daha möhkəm-dəmir əsaslara söykəyən mühüm dayanacaqdır. Ona görə də çox arzulanandır ki, 35 il əvvəl susan qatarlar “Dəmir İpək Yolu” ilə şərqdən qərbə, qərbdən şərqə gecə-gündüz hərəkət etsin.

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