



Qəzet
1931-ci ilin
aprelindən
çıxır

DƏNİZ

29 yanvar
2016-cı il
№ 3-4 (9007)
Qiyməti
38 qəpik

“Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin qəzeti

2015-ci ildə dünya bazarlarında neftin qiymətinin kəskin aşağı düşməsi nəticəsində neft ixrac edən ölkələr bəzi çətinliklərlə üzləşmişlər. Neftin qiymətinin düşməsi bu gün də davam edir. Biz 2016-cı ildə də bu prosesi müşahidə edirik. Son bir il ərzində neftin qiyməti 4 dəfə düşmüşdür. Yəni, bütün neft ixrac edən ölkələrin gəlirləri böyük dərəcədə azalmışdır. Təsəvvür edin, əgər hər hansı bir ailədə gəlirlər 4 dəfə aşağı düşürsə, əlbəttə ki, o ailədə ailə büdcəsinə yenidən baxılmalıdır. Təbii ki, Azərbaycanın gəlirlərinin böyük hissəsi neftlə bağlıdır. Biz uzun illərdir çalışırıq ki, neftdən asılılığı azaldaq. Buna müəyyən dərəcədə nail ola bilmişik. Ancaq hələ ki buna tam nail ola bilməmişik. Belə olan halda neftin qiymətinin aşağı düşməsi bizim iqtisadi vəziyyətimizə mənfi təsir göstərir. Hər bir ölkə və hər bir ailə ayağını yorğanına görə uzatmalıdır. Deyə bilərəm ki, Azərbaycan bu vəziyyətdən çıxmaq üçün çox ciddi addımlar atır. Bizimlə eyni vəziyyətdə olan ölkələr arasında bu böhranlı vəziyyətdən Azərbaycan ən az itkilərlə çıxma bilməmişdir.

Nazirlər Kabinetinin 2015-ci ilin yekunlarına həsr edilmiş iclasında həm vəziyyətin təhlili, eyni zamanda, müvafiq tapşırıqlar verilmişdir. Bu tapşırıqlar mütləq yerinə yetirilməlidir. Belə olan halda Azərbaycan iqtisadiyyatı 2016-cı ildə öz tempələrini saxlayacaq və bu çətin vəziyyətdən ölkəmiz şəərəflə çıxacaqdır. Biz əvvəllər bundan da çətin vəziyyətlərlə üzləşmişik. Azərbaycan xalqı və Azərbaycan dövləti buna oxşar bütün belə məqamlarda güclü iradə nümayiş etdirmişdir. Biz müstəqil dövlət quruculuğu işində çox böyük uğurlara nail ola bilmişik. Bu gün Azərbaycan dünya miqyasında sürətlə inkişaf edən ölkədir. Son 10 il ərzində dünya miqyasında Azərbaycan qədər sürətlə inkişaf edən ölkə olmamışdır. Bu, həqiqətdir, reallıqdır və bunu bütün göstəricilər təsdiqləyir. Beynəlxalq maliyyə qurumlarının hesabatlarında Azərbaycanda əldə edilmiş uğurlar daim qeyd edilir.

Deyə bilərəm ki, indiki dünya iqtisadi böhranını heç kim təsəvvür edə bilməzdi. Heç kimin ağına gə-



lə bilməzdi ki, bir il ərzində neftin qiyməti 4 dəfə aşağı düşsün. Bir daha demək istəyirəm, dünya iqtisadiyyatı indi böhran içindədir, böyük ölkələrdə iqtisadi sahədə çox ağır proseslər gedir. Ancaq bununla belə dünya iqtisadiyyatı bu qədər tənəzzülə uğramayıb ki, neftin qiyməti 4 dəfə aşağı düşsün. Burada təbii ki, başqa səbəblər, geosiyasi səbəblər də var. Ancaq bu, bugünkü müşavirənin mövzusu deyil. Əsas mövzu ondan ibarətdir ki, biz bu vəziyyətdən ən az itkilərlə çıxmaq və bu istiqamətdə əlavə tədbirlər görülməlidir. İlk növbədə, islahatlar dərinləşməlidir, müvafiq tapşırıqlar verilmişdir. Son həftə ərzində mən hökumət üzvləri ilə bir neçə müşavirə keçirmişəm, müxtəlif fikirlər, təkliflər səslənibdir və artıq bu təkliflərin icra edilməsinə başlanılıb.

Bugünkü müşavirədə əlavə tapşırıqlar veriləcək. Əminəm ki, bu tapşırıqlar yerinə yetirilərkən həm ölkə iqtisadiyyatı yeni nəfəs alacaq, iqtisadi fəallıq artacaq, əlbəttə ki, həm də insanların sosial müdafiəsi lazımı səviyyədə təmin ediləcəkdir. İlk növbədə, biz insanların sosial müdafiəsi məsələlərini daim diqqətdə saxlamalıyıq. Əslində bu, bizim siyasətimizin əsas istiqamətlərindən biri olmuşdur. Azərbaycanda çox genişmiqyaslı sosial siyasət aparılır. Dəfələrlə bəyan etmişəm ki, bizim siyasətimizin mərkəzində Azərbaycan vətəndaşıdır. Son illər ölkədə aparılan işlərin əsas məqsədi Azərbaycan vətəndaşının rifah halını yüksəltmək, işsizliyi, yoxsulluğu aradan qaldırmaq idi. Ona görə indiki şəraitdə, ilk növbədə, insanların sosial müdafiəsi məsələləri öz həllini tapmalıdır və tapır. Qeyd etməliyəm ki, pensiyaların və əmək haqlarının 10 faiz qaldırılması bu istiqamətdə atılan önəmli addımdır. Bizim imkanımız hələlik buna çatır. Bir daha demək istəyirəm ki, hər bir dövlət ayağını yorğanına görə uzatmalıdır. Onu da qeyd etmək istəyirəm ki, neftlə zəngin olan ölkələrin böyük əksəriyyətində və bu gün bu neftin qiymətinin düşməsindən əziyyət çəkən ölkələrin böyük əksəriyyətində buna oxşar addımları biz müşahidə etmirik. Hər halda bu barədə mənə məlumat yoxdur ki, hansısa bir ölkə indiki böhran şəraitində əməkhaqlarını, pensiyaları qaldırsın. Bu, çox ciddi sosial addımdır. Bir daha demək istəyirəm ki, bizim güclü sosial siyasətimizin təzahürüdür. Bu təşəbbüsü reallaşdırmaq üçün dövlət büdcəsindən 100 milyonlarla manat vəsait xərclənəcəkdir. İndiki şəraitdə bu, nə deməkdir, hesab edirəm ki, bunu izah etməyə ehtiyac yoxdur. İstisna edilmir ki, il ərzində bu məsələyə yenidən baxılacaq. Əlbəttə ki, bu, bizim imkanlarımıza bağlı olan məsələdir.

İlham ƏLİYEV,
Azərbaycan Respublikasının Prezidenti
(Yanvarın 18-də Azərbaycan Respublikasının Prezidenti yanında iqtisadi və sosial məsələlərin həlli ilə bağlı müşavirədəki nitqindən)

Sınaq konteyner qatarı “Azərbaycan” gəmi-bərəsi ilə Bakıdan Aktau limanına yola salınmışdır

Ukrayna-Gürcüstan-Azərbaycan-Qazaxıstan-Çin marşrutu üzrə bərə keçidləri və quru yollarla hərəkət edən sınaq konteyner qatarı yanvarın 22-də Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanından Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinə məxsus “Azərbaycan” gəmi-bərəsi ilə Aktau limanına yola salınmışdır.

Qeyd edək ki, cari il yanvarın 15-də Ukraynanın İliçevsk limanından çıxan 10 vaqon və 20 qırxfutluq konteynerlərdən ibarət sınaq qatarı Gürcüstanın Poti limanına yanvarın 20-də çatmış, buradan isə Bakıya istiqamət götürmüşdür.

Dünyada iqtisadi böhran dərinləşdikcə, yüklərin daha qısa yollar və əlverişli şərtlərlə daşınmasının əhəmiyyəti də artır. Bu baxımdan bir çox ölkələrin Transxəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Marşrutuna maraq göstərməsi təsadüfi deyil.

Ukrayna da Transxəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Marşrutuna qoşulmaq istəyini bildirdikdən bir müddət sonra - yanvarın 14-də Bakıda Azərbaycan, Qazaxıstan, Gürcüstan və Ukrayna nümayəndələrinin dördtərəfli görüşü keçirildi və tərəflər marşrutda vahid tariflərin müəyyənəndirilməsi ilə bağlı razılığa gəldilər. “Azərbaycan Dəmir Yolları” QSC-nin sədri Cavid Qurbanov, “Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” QSC-nin sədri Rauf Vəliyev, “Qazaxıstan Dəmir Yolu” SC-nin prezidenti Askar Mamin, “Gürcüstan Dəmir Yolu” SC-nin rəisi Mamuka Baxtadze, “Ukrayna Dəmir Yolu” SC-nin İdarə Heyətinin sədr əvəzi Aleksandr Zavqorodniy və “Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı” QSC-nin baş direktoru Taleh Ziyadovun imzaladıqları müvafiq protokolda həmçinin Transxəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Marşrutu ilə konteyner qatarlarının hərəkətinin sadələşdirilməsi üçün kompleks tədbirlərin görülməsi də nəzərdə tutulur.

“Azərbaycan” gəmi-bərəsi ilə yanvarın 23-də axşam Aktau limanına çatdırılan sınaq qatarı Qazaxıstandan Çin Xalq Respublikasına doğru istiqamət götürmüşdür.

“Merkuri-1” istismardadır



Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin daha bir bərəsi - “Merkuri-1” gəmisi də Transxəzər istiqamətində yük avtomobillərinin daşınmasına cəlb olunmuşdur. Gəmi dokda baxışdan və müvafiq təmir işlərindən sonra istismara buraxılmışdır.

Beləliklə, istismarda olan bərələrin və Ro-Ro gəmilərinin sayı 14-ə çatdırılmışdır. Hazırda Bakı-Aktau-Bakı və Bakı-Türkmənbaşı-Bakı xətlə-



rinin hər birində 6 bərə və 1 Ro-Ro gəmisi dəmiryol vaqonları və təkərli texnika daşıyır.

Gəmi-bərələrin səfərləri barədə, o cümlədən limandan çıxış və təyinat limanına gəliş vaxtları haqqında məlumatlar mütəmadi olaraq onlayn rejimdə Gəmiçiliyin veb-saytında yerləşdirilir.

Əlaqə telefonları : (+99412) 404 37 00 (dax. 1044); (+99450) 664 68 69



Tariximizin qəhrəmanlıq səhifəsi



Xalqımızın həyatında və yaddaşında dərin iz qoymuş, onun sonrakı taleyinə güclü təsir göstərmiş hadisələr sırasında 1990-cı il 20 yanvar tarixinin özünəməxsus yeri var. Azərbaycan Respublikası Prezidenti Administrasiyası rəhbərinin sərəncamı ilə təsdiq edilmiş "20 Yanvar faciəsinin iyirmi altıncı ildönümünün keçirilməsi ilə bağlı tədbirlər planı"na müvafiq olaraq, Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyində də silsilə tədbirlər keçirilir. Yanvarın 18-də Gəmiçiliyin akt zalında 20 Yanvar faciəsinə həsr edilmiş anım tədbiri Azərbaycanın müstəqilliyi və suverenliyi uğrunda canlarından keçmiş qəhrəman vətən övladlarının xatirəsinin bir dəqiqəlik sükutla yad edilməsi ilə başladı.

"Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi" Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin sədri Rauf Vəliyev 1990-cı ilin yanvarın 19-dan 20-nə keçən gecə sovet imperiyasının qoşun birləşmələrinin Azərbaycanda müstəqillik və azadlıq uğrunda mübarizəyə qalxmış dinc əhaliyə qarşı törətdiyi qanlı cinayətlərdən danışaraq bildirdi ki, 20 Yanvar faciəsi xalqımızın milli azadlıq ruhuna qarşı yönəldilmiş təcavüz aktı olsa da, yaddaşımıza həm də ölkəmizin azadlığı və ərazi bütövlüyü uğrunda mübarizə tariximizin şərəf və qəhrəmanlıq səhifəsi kimi həkk olunmuşdur. Belə ki, qanlı yanvar gecəsi qəhrəman Azərbaycan xalqının müstəqillik və azadlıq uğrunda mübarizə əzmini, yenilməzliyini, Vətənə, torpağa sədaqətini bütün dünyaya nümayiş etdirdi.

Rauf Vəliyev həmin günlərdə informasiya blokadasına alınmış xalqımızın başına gətirilən faciənin dünya ictimaiyyətinə çatdırılması üçün Ulu öndər Heydər Əliyevin atdığı cəsarətli və qətiyyətli addımlardan da ətraflı bəhs etdi. Baş vermiş qanlı olaylardan dərhal sonra, heç nədən çəkinmədən ailə üzvləri ilə Azərbaycanın Moskvadakı daimi nümayəndəliyinə gələrək mətbuat konfransı keçirdiyini, xalqımızın haqq səsinə dünyaya çatdırdığını, bu qanlı aksiyaya köskin etiraz etdiyini bildirdi. Nəticə olaraq hüquqi-siyasi qiymət verilməsində Ulu öndərin əvəzsiz rolundan danışarkən, onun müstəqil Azərbaycana rəhbərlik etdiyi illərdə 20 Yanvar faciəsi şəhidlərinin ailələrini, əlil olmuş



vətəndaşlarımızı daim diqqət mərkəzində saxladığına toxundu. Gəmiçiliyin sədri Ümummilli liderin siyasi kursunu uğurla davam etdirən möhtərəm Prezidentimiz İlham Əliyevin də Azərbaycanın müstəqilliyi uğrunda həlak olmuş şəhidlərimizin ailə-



lərinə və sağlamlıqlarını itirmiş şəxslərə xüsusi qayğı ilə yanaşdığını vurğuladı. Faciənin 26-cı ildönümü ərəfəsində "Şəhid ailəsi üçün Azərbaycan Respublikası Prezidentinin təqaüdü"nin təsis edilməsi haqqında, "1990-cı ilin 20 yanvar hadisələri ilə əlaqədar əlil olmuş şəxslərə Azərbaycan Res-

publikası Prezidentinin təqaüdü"nin artırılması və "1990-cı ilin 20 yanvar hadisələri ilə əlaqədar əlil olmuş şəxslərə Azərbaycan Respublikası Prezidentinin təqaüdü"nin təsis edilməsi haqqında Fərmanlarda dəyişiklik edilməsi barədə imzaladığı sənədlər də bunu bir daha təsdiq edir. Rauf Vəliyev dənizçilərimizin də o günlərdə əsl fədakarlıq göstərdiklərini, silahlı hücumla məruz qalan gəmilərimizin heyətlərinin ölümünə gözüne dik baxaraq xalqımızla birlik nümayiş etdirdiklərini mərasim iştirakçılarına diqqətinə çatdırdı.

Azərbaycan Dəniz Nəqliyyatı İşçiləri Müstəqil Həmkarlar İttifaqı Respublika Komitəsinin sədri Səməd Allahverdiyev çıxışında bildirdi ki, ölkəmizin azadlığı və müstəqilliyi uğrunda şəhid olanların ailələri, sağlamlığını itirənlərə qayğı hər zaman diqqət mərkəzində saxlanılır. Natiq Gəmiçilikdə şəhid ailələrinə, əlillərə göstərilən diqqət və qayğıdan söz açdı, belə anım tədbirlərinin keçirilməsini şəhidlərin xatirəsinə dərin ehtiram kimi dəyərləndirdi.

Digər çıxış edənlər - qanlı yanvar hadisələrinin canlı şahidləri, veteran kapitan Kərəm Məmmədov, kapitanın böyük köməkçisi Faiq Səfərov və başqaları bu dəhşətli qətləmə törədən keçmiş imperiya rəhbərliyinin məkrli niyyətlərindən və arzularına çata bilməmələrindən söz açdılar, həmin günlərdə cəsur dənizçilərimizin göstərdikləri şücaətin gələcək nəsillərə çatdırılmasının əhəmiyyətini vurğuladılar, xalqımızın Azərbaycanın ərazi bütövlüyü və müstəqilliyi uğrunda canından keçən qəhrəman övladlarının xatirəsinə həmişə uca tutacağını bildirdilər.

Sonda tədbir iştirakçılarına 20 Yanvar faciəsindən bəhs edən sənədli film nümayiş etdirildi.

"DƏNİZ"

"İpək Yolu konsepsiyası dünyada geosiyasi vəziyyəti dəyişə bilər"

"Dünya bazarında neftin qiymətinin aşağı düşməsinin səbəbi ABŞ-ın Səudiyyə Ərəbistanı ilə işbirliyində olması ilə bağlıdır. Məqsəd Rusiyayı çökdürməkdir".

Bu sözləri "Vzlyad" nəşrinə müsahibəsində Çinin beynəlxalq maliyyə məsələlər üzrə məşhur eksperti Sun Xunbin deyib. 2007-ci ildə çap olunan kitabında ABŞ-dakı ipoteka böhranı və ardınca 2008-ci il böhranını öncədən proqnozlaşdırması ilə xeyli məşhurlaşan Xunbin deyib ki, Rusiya və Çin dünya iqtisadiyyatına nəzarət edə bilər. Müsahibədə qeyd edilir ki, bu gün dünya valyuta müharibəsinə səhnə olub. ABŞ-ın həyata keçirdiyi monetar siyasət dünya bazarlarında çalxalanmalara, dolların qiymətinin artmasına, neftin qiymətinin aşağı düşməsinə səbəb olub ki, bu da inkişaf etməkdə olan ölkələrdən kapital axını sürətləndirir.

Ekspert qeyd edib ki, dünyadakı geosiyasi vəziyyət iqtisadiyyata ciddi şəkildə təsir edir: "2016-cı ildə Çinin də, Rusiyanın da, ABŞ-ın da ciddi maliyyə problemləri olacaq. İstənilən ölkə iqtisadi böhranla qarşılaşa bilər və bu, real iqtisadiyyatın artımı və ya azalması ilə bağlı deyil. Neftin qiymətinin aşağı düşməsi iqtisadi deyil, siyasi səbəblərlə bağlıdır. İstənilən lokal müharibə neftin qiymətinin artımı ilə nəticələnir. Amma indi Yaxın Şərqi müharibə bürüyüb. Hamı hamıya qarşı mübarizə aparır. Amma neftin qiyməti aşağı düşür. Bu, neftin qiymətinin bazar prinsipləri ilə deyil, siyasi prinsiplərlə tənzimlənməsi ilə bağlıdır. Bu gün Çində siyasi dairələr iki yerə bölünüb. Onlardan bir qismi hesab edir ki, ABŞ-la yaxşı münasibətləri saxlamaq lazımdır və dollardan imtina etmək Çinə sərf etmir. Digərləri, o cümlədən mən hesab edirəm ki, Çin və Rusiya kimi ölkələr öz maliyyə sistemlərinə, suveren iqtisadiyyata və valyutaya sahib olmalıdırlar. Dollar sistemi stabil deyil və ona oriyentasiya etmək lazım deyil. Rusiyanın Çindən üstünlüyü böyük ərazisi və resurslarıdır. Çinin nefti və qazı yoxdur, eləcə də ABŞ və Avropanın ixrac bazarından asılıdır. Çin neft və qazı, əsasən, dollarla aldığı üçün bu valyutanın çatışmazlığı ciddi fəsadlar yarada bilər. Bu sövdələşmədə tədricən milli valyutalara keçmək lazımdır. Eyni zamanda dünyada geosiyasi vəziyyəti dəyişəcək tranzit-nəqliyyat sistemini inkişaf etdirmək lazımdır. Rusiya Avrasiya İqtisadi İttifaqını yaradıb, Çin isə öz növbəsində Rusiya ilə birlikdə İpək Yolu konsepsiyasını hazırlayıb. 500 ildir dünyanı qüdrətli dəniz dövlətləri idarə edib. Amma Asiya ilə Rusiya arasında sürətli dəmir yolu xətti çəkilsə, biz yüklərimizi Avropaya 60 deyil, 2 gün ərzində çatdırabilirik. Avrasiyada lazım olan bütün resurslar var, təbii resurs-

lar, texnologiya və insan kapitalı böyükdür. Dəmir yolu şəbəkəsini inkişaf etdirə, sürətli qatarları işə sala bilsək, dəniz nəhənglərinin dünyanı idarə etməsinə son qoya bilərik. Belə olan halda, dünya iqtisadiyyatına nəzarət digər dövlətlərin əlinə keçəcək. İpək Yolu konsepsiyası həm Çinin, həm də Rusiyanın xeyrinədir".

Qeyd edək ki, Çinin təklif etdiyi İpək Yolu konsepsiyasında ən mühüm yerlərdən birini də Azərbaycan tutur. Azərbaycanın təşəbbüsü ilə reallaşdırılan və sona çatmaqda olan Bakı-Tiflis-Qars dəmir yolu layihəsi Çindən yola çıxan yüklərin qısa zaman ərzində Bakı-Qars dəmir yolu xətti ilə Türkiyəyə, oradan da Avropaya daşınmasını təmin edəcək. Bu yaxınlarda Çində dövlət səfərində olan Azərbaycan Prezidentinin keçirdiyi görüşlərdə bu məsələlərin müzakirəsi də diqqət mərkəzində olub. Tərəflər arasında imzalanan sənədlərdən biri də "Azərbaycan Respublikası hökuməti və Çin Xalq Respublikası hökuməti arasında "İpək Yolu İqtisadi Kəməri"nin yaradılmasının birgə təşviqinə dair Anlaşma Memorandumu" oldu. Prezident İlham Əliyev Çinin Baş naziri ilə görüşdə ölkəmizin Çin ilə bütün istiqamətlərdə əlaqələri inkişaf etdirmək niyyətində olduğunu qeyd etmişdi. Dövlət başçısı Azərbaycanın sənaye istehsalında, texnoparkların yaradılmasında, informasiya-kommunikasiya texnologiyaları sahəsində Çin şirkətləri ilə əməkdaşlığın genişləndirilməsində maraqlı olduğunu qeyd edərək Çin Xalq Respublikasının Sədri Si Cinpinin irəli sürdüyü qədim İpək Yolu üzrə iqtisadi zolağın yaradılması təşəbbüsünün Azərbaycan tərəfindən dəstəkləndiyini diqqətə çatdırmışdı. Dövlətimizin başçısı Azərbaycanın da qədim İpək Yolu üzərində yerləşdiyini, Çin mallarının ölkəmizdən Türkiyəyə, oradan da Avropaya çıxarılmasında respublikamızın əlverişli coğrafi mövqeyə, infrastruktur imkanlarına malik olduğunu bildirmişdi. Azərbaycanın Avropaya çatdırıla biləcəyi ən qısa yol ola bilər.

Çin Xalq Respublikasının Sədri Si Cinpin də Prezident İlham Əliyevlə görüşdə İpək Yolu üzrə iqtisadi zolağın yaradılması layihəsinin həyata keçirilməsində Azərbaycanın fəaliyyətini dəstəklədiyini diqqətə çatdırmışdı. Azərbaycanın Avrasiyanın mərkəzində yerləşdiyini vurğulayan Si Cinpin ölkəmizin logistika, beynəlxalq nəqliyyat sistemində yaxşı imkanlara malik olduğunu, respublikamızın bu sahədə Çin ilə Avropa arasında mühüm tranzit rolu oynaya biləcəyini diqqətə çatdırmışdı.

A. MİRİYEV



Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin alyans tərəfdaşı olan "BUE Caspian Ltd" şirkəti "Günəşli" yatağındakı 10 №-li platformada qəza zamanı fədakarlıq göstərmiş dənizçiləri mükafatlandırır. Bu münasibətlə keçirilən mərasimdə "Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi" QSC-nin sədri Rauf Vəliyev və "BUE Caspian Ltd" şirkətinin daxil olduğu "Topaz Energy and Marine" şirkətlər qrupunun icraçı direktoru Rene Kofod-Olsen də iştirak ediblər.

Mərasimin əvvəlində Azərbaycan Respublikası Dövlət Neft Şirkətinin prezidenti Rövnaq Abdullayevin "BUE Caspian Ltd" şirkətinin rəhbərliyinə və əməkdaşlarına təşəkkür məktubu oxundu. Məktubda qeyd olunur ki, in-

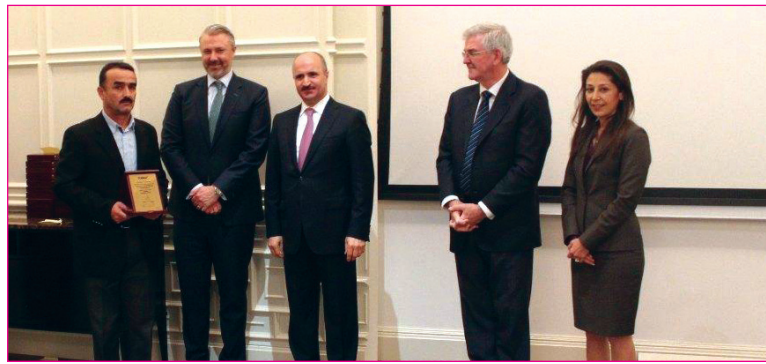
Dənizçilərin fədakarlığı qiymətləndirildi



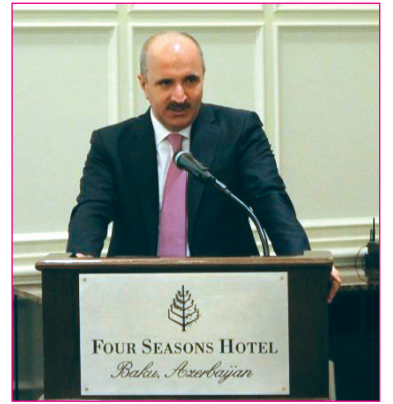
sanların xilas edilməsində, itkin düşənlərin axtarışında və yangının söndürülməsində bu şirkətin dənizçiləri əvəzsiz xidmətlər göstərblər.

Sonra Rene Kofod-Olsen çıxış edərək, azərbaycanlı dənizçilərin fədakar əməyini yüksək qiymətləndirdi və onlara minnətdarlığını bildirdi. O, qəzanın fəsadlarının aradan qaldırılmasında SOCAR, Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi, Caspian Marine Services, BUE Caspian Ltd, BP kimi şirkətlərin sıx əlaqədə işlədiklərini vurğuladı.

Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin sədri Rauf Vəliyev "Günəşli" yatağında baş vermiş qəzanın təkəcə SOCAR



üçün deyil, bütün dövlətimiz üçün bir faciə olduğunu söylədi. Hava şəraitinin son dərəcə çətin olmasına baxmayaraq, bütün qüvvələr səfərbər edildi, Gəmiçilikdə Böhran qrupu toplaşdı, "Lənkəran", "Samir Quliyev", "Avior" və digər gəmilər dərhal hadisə yerinə göndərildilər. Rauf Vəliyev xilasetmə əməliyyatının təfərrüatlarını bölüşdü, "Müslüm Maqomayev" gəmisinin bu əməliyyatda müstəsna rolunu qeyd etdi, qəzada insan itkisinə görə dərin təəssüfləndiyini



bildirdi və həlak olanların ailələrinə səbr dilədi.

Gəmiçiliyin sədri qəzanın ağır nəticələrinin aradan qaldırılması ilə bağlı aparılan işləri həm neftçilər, həm də dənizçilər üçün bir sınaq kimi dəyərləndirdi və hər kəsin əlindən gələni etdiyini vurğuladı. Rauf Vəliyev zəhməti olan bütün işçilərə dərin təşəkkürünü bildirdi.

Mərasimdə "Caspian Protector", "Caspian Endeavour", "Caspian Voyager", "Bakı", "Topaz Triumph" və "Caspian Supporter" gəmilərinin heyət üzvlərinə fəxri fərmanlar təqdim edildi, onlarla xatirə şəkilləri çəkildi.

2016-cı ilin iş vaxtı norması və istehsalat təqvimi

Əmək və Əhalinin Sosial Müdafiəsi Nazirliyinin Kollegiyasının 29 dekabr 2015-ci il tarixli 9 nömrəli qərarı ilə 2016-cı ilin iş vaxtı norması və istehsalat təqvimi təsdiq olunub. İş vaxtı norması və istehsalat təqvimi mülkiyyət və təşkilati-hüquqi formasından asılı olmayaraq müəssisə, idarə və təşkilatlarda Əmək Məcəlləsinin tələblərinə uyğun şəkildə işçilərin iş vaxtı normasının düzgün hesablanması və tətbiq edilməsi məqsədinə xidmət edir.

İş vaxtı normasına görə, Əmək Məcəlləsinə və Azərbaycan Respublikasının Nazirlər Kabinetinin "2016-cı ildə Novruz, Ramazan, Qurban bayramları haqqında" 24 dekabr 2015-ci il tarixli 402 nömrəli qərarına əsasən, 2016-cı ildə 1-2 yanvar (Yeni il bayramı), 20 Yanvar (Ümumxalq Hüzn Günü), 8 mart (Qadınlar Günü), 20, 21, 22, 23, 24 mart (Novruz bayramı), 9 may (Faşizm üzərində Qələbə Günü), 28 may (Respublika Günü), 15 iyun (Azərbaycan xalqının Milli Qurtuluş Günü), 26 iyun (Azərbaycan Respublikasının Silahlı Qüvvələri Günü), 6, 7 iyul (Ramazan bayramı), 12, 13 sentyabr (Qurban bayramı), 9 noyabr (Azərbaycan Respublikasının Dövlət Bayrağı Günü), 31 dekabr (Dünya Azərbaycanlılarının Həmrəyliyi Günü) iş günü hesab edilmir.

Azərbaycan Respublikasının Əmək Məcəlləsinin 105-ci maddəsinin 5-ci hissəsinə və Nazirlər Kabinetinin 2015-ci il 24 dekabr tarixli 402 nömrəli qərarına əsasən 2016-cı ildə həftələrarası istirahət günlərinin iş günləri hesab olunmayan bayram günləri ilə üst-üstə düşməsi ilə əlaqədar olaraq beşgünlük iş həftəsində 25 mart, 30 may, 27 iyun, altıgünlük iş həftəsində isə 25 mart və 27 iyun tarixləri istirahət günləridir.

Sənədə əsasən, 2016-cı ilin fevral ayı 29 təqvim günündən ibarət olduğuna görə il 366 təqvim günündən ibarət olacaq.

Gələcə ildə beşgünlük iş həftəsində 243 iş günü (onlardan 6-sı bayramqabağı, 1-i Ümumxalq Hüzn Günü qabağı iş günləridir), iş günü hesab edilməyən 109 istirahət günü (onlardan 4-ü iş günü hesab edilməyən bayram günləri ilə üst-üstə düşən həftələrarası istirahət günlərinin əvəzinə verilən istirahət günləri), iş günü hesab edilməyən 18 bayram günü (5-i istirahət günləri ilə üst-üstə düşən) və 1 Ümumxalq Hüzn Günü vardır.

Əmək Məcəlləsinin 89-cu və 90-cı maddələrinə əsasən, ölkəmizdə gündəlik normal iş vax-

tının müddəti 8 saatdan artıq ola bilməz və bir qayda olaraq iki istirahət günü olan beşgünlük iş həftəsi müəyyən edilir. Gündəlik normal iş vaxtına uyğun olan həftəlik normal iş vaxtının müddəti isə 40 saatdan artıq ola bilməz. Növbəti ilin iş vaxtı norması 40 saatlıq beşgünlük iş həftəsi üzrə 8 saatlıq iş günü hesabından müəyyən edilir. Bu zaman məcəllənin 108-ci maddəsinin 1-ci hissəsinə müvafiq olaraq iş günü hesab edilməyən bayramqabağı, səsvərmə, habelə Ümumxalq Hüzn Günü qabağı iş günlərində həftəlik iş günlərinin müddəti bir saat qısaldılır.

Qanunvericiliyə uyğun olaraq 2016-cı il üçün 40 saatlıq iş həftəsində iş vaxtının illik norması 1937 saat təşkil edəcək. İstehsalın, işin, xidmətin və əmək şəraitinin xarakterindən asılı olaraq tətbiq edilən bir istirahət günü olan altıgünlük iş həftəsi və müəyyən qeydiyyat (uçot) dövrü üçün növbə cədvəlləri beşgünlük iş həftəsinin həmin dövr üzrə iş vaxtı normasına riayət edilməklə tərtib olunur. Əmək Məcəlləsinin 90-cı və 108-ci maddələrinə əsasən altıgünlük iş həftəsi tətbiq edilərkən həftəlik norma 40 saat olduqda gündəlik iş vaxtının müddəti 7 saatdan və bilavasitə sonrakı gün istirahət günü olan iş gününün müddəti isə 6 saatdan çox ola bilməz. Məcəllənin 91-ci, 92-ci və 93-cü maddələrində nəzərdə tutulmuş hallar istisna olmaqla, qalan iş yerlərində səsvərmə, bu məcəllənin 105-ci maddəsində göstərilən iş günü hesab edilməyən bayram günləri və Ümumxalq Hüzn Günü qabağı iş gününün müddəti həftəlik iş günlərinin sayından asılı olmayaraq bir saat qısaldılır. Altıgünlük iş həftəsi olan iş yerlərində 40 saatlıq iş həftəsində çalışan işçilər üçün 2016-cı ildə beşgünlük iş həftəsi üzrə hesablanmış 1937 saatlıq illik iş vaxtı norması tətbiq edilməlidir.

İş vaxtının qeydiyyatı (uçotu) dövründə və ya təqvim ili ərzində iş vaxtı saatları iş vaxtı normasına uyğun gəlsə, ayrı-ayrı aylarda iş vaxtının normal iş vaxtından az və ya çox işlənməsi halları, altıgünlük iş həftəsi cədvəlinə yenidən baxılması üçün əsas ola bilməz. Qeydiyyat (uçot) dövründə iş vaxtının müddəti qanunvericiliklə müəyyən olunmuş iş saatlarının sayından çox olmamaq şərti ilə iş vaxtının cəmlənmiş uçotu tətbiq edilə bilər. Bu halda qeydiyyat (uçot) dövrü bir ildən artıq, gündəlik işin (növbənin) müddəti isə 12 saatdan çox ola bilməz.

Miqrantların əksəriyyəti Avropaya dəniz yolu ilə daxil olub

Beynəlxalq Miqrasiya Təşkilatı bildirib ki, 2015-ci ildə dəniz və quru yolu ilə Avropaya gələn miqrantların sayı bir milyon ötüb. Bu, 2014-cü ilin miqrasiya göstəricilərini dörd dəfə üstələyir. Xəbəri "BBC" agentliyi yayıb.



Məlumatla görə, miqrantların əksəriyyəti Avropaya dəniz yolu ilə daxil olub. Belə ki, təkəcə Türkiyədən Yunanıstana 800 mindən artıq miqrant keçib. Onların əksəriyyəti Suriya, İraq və Əfqanıstan sakinləridir.

Beynəlxalq Miqrasiya Təşkilatının məlumatına əsasən bu təhlükəli səfər zamanı 3695 adam boğularaq ölüb və yaxud da itkin düşüb.

Keçən il quru və dəniz yolu ilə Avropaya daxil olanların sayı bir milyon həddini keçərək 1005504-ə çatıb. Bu rəqəm Yunanıstan, Bolqarıstan, İtaliya, İspaniya, Malta və Kiprə dair statistikanı əhatə edir.

Xəbər verilir ki, miqrantların 455 min nəfəri Suriya mənşəli, daha 186 mini isə Əfqanıstandan gələnlərdir.

Avropa Birliyi daxilində sərhədsiz hərəkət qaydalarına baxmayaraq, bəzi Avropa dövlətləri miqrant axınının qarşısını almaq üçün sərhədlərdə hasar qurub və nəzarət-buraxılış məntəqələri təsis edir.

Qeyd edək ki, dekabrda Avropa Birliyi Yunanıstandakı sərhəd qüvvələrinin sayının artırılması barədə qərar qəbul edib. Yunanıstana gəldikdən sonra miqrantların əksəriyyəti Balkan ölkələri üzərindən Avropa Birliyinə keçməyə çalışır.

34 mühacirin meyiti tapılıb



Türkiyənin Egey sahillərində tapılan miqrant meyitlərinin sayı artıq 34-ə çatıb. Türkiyə mətbuatının verdiyi xəbərə görə, bundan əvvəl 21 mühacirin meyiti tapılmışdı.

Məlumatla görə, Lesbos adasına getmək istəyən miqrantların qayıqı aşılıb. İllik ehtimallara görə, söhbət

iki insidentdən gedir. Qayıqların və onların göyertəsində olan miqrantların dəqiq sayı məlum deyil.

Bununla yanaşı bildirilir ki, meyitlər iki müxtəlif yerdə aşkarlandı. 24 cəsəd Balıkesir vilayətinin Ayvalık şəhərinin sahil rayonunda, daha 10 nəfərin meyiti isə İzmir vilayətinin Dikili şəhəri sahillərində tapılıb.

Birinci insidentdə ölənlərin İraq, Əlcəzair və Suriya vətəndaşları olduğu bildirilir. İkinci insidentin qurbanlarının vətəndaşlığı barədə məlumat verilmir.

Qeyd edək ki, hazırda axtarışlar davam etdirilir. Əməliyyata qayıqlar və helikopter cəlb olunub.

T.DADAŞOV

“AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASINDA DƏNİZ NƏQLİYYATI SAHƏSİNDƏ MƏSULİYYƏTİN ARTIRILMASINDA DÖVLƏT DƏNİZ ADMINISTRASIYASINA DƏSTƏK” ADLI TVİNNİŇQ LAYİHƏSİNİN AÇILIŞI KEÇİRİLMİŞDİR

“Azərbaycan Respublikasında dəniz nəqliyyatı sahəsində məsuliyyətin artırılmasında Dövlət Dəniz Administrasiyasına dəstək” adlı tvinning layihəsinin həyata keçirilməsinə 2015-ci il 16 noyabr tarixindən başlanılıb.

Yanvarın 16-da açılışı baş tutan bu layihədə əsas məqsəd Azərbaycanda dəniz üzgüçülüynün təhlükəsizliyi və dənizin çirkləndirilməsinin qarşısının alınması ilə əlaqədar Beynəlxalq Konvensiyalarda nəzərdə tutulmuş məsuliyyət prosedurlarının Avropa İttifaqı qanunvericiliyi ilə əlaqəli şəkildə həyata keçirilməsində və tətbiqi məsələlərinə Dövlət Dəniz Administrasiyasının potensialını gücləndirməkdən ibarətdir. Bundan başqa, dəniz nəqliyyatı sahəsi üzrə inzibati məsuliyyəti müəyyən edən normativ hüquqi aktlar, İnzibati Xətalər, Cinayət və Ticarət Gəmiçiliyi Məcəllələrinin müvafiq hissələrinin bir daha nəzərdən keçirilməsi, dəyişikliklərin edilməsi, inzibati prosedurların yenidən işlənilib hazırlanması nəzərdə tutulur.

Açılış mərasimində Dövlət Dəniz Administrasiyasının rəis müavini Şahlar Məmmədov, Avropa İttifaqının Azərbaycandakı Nümayəndəliyinin əməliyyatlar bölməsinin rəhbəri Yerun Villems, üzv dövlətin Layihə rəhbəri Benito Nunez Quintanilla, Rezident tvinning müşaviri Fernando Juan Collado Simon, eləcə də Nazirlər Kabineti, İqtisadiyyat və Sənaye, Ədliyyə, Ekologiya və Təbii Sərvətlər nazirlikləri və “Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” QSC-nin nümayəndələri iştirak ediblər.

Dövlət Dəniz Administrasiyasının rəis müavini Şahlar Məmmədov çıxışında



Azərbaycan Respublikasının Prezidenti cənab İlham Əliyevin rəhbərliyi altında son dövrlərdə ölkədə dəniz nəqliyyatının inkişaf etdirilməsi istiqamətində bir sıra mühüm işlər görüldüyünü vurğulayıb: “Yeni Gəmiqayırma Zavodunun, Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanının tikintisi, eləcə də Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi ilə SOCAR-ın tərkibində olan Xəzər Dəniz Neft Donanmasının birləşdirilərək “Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin yaradılması da mühüm addımlardandır. Ən əsası da dəniz nəqliyyatı sahəsi üzrə milli qanunvericiliyin beynəlxalq standartlara uyğunlaşdırılması istiqamətində kifayət qədər iş görülüb”.

Avropa İttifaqının Azərbaycandakı Nümayəndəliyinin əməliyyatlar bölməsinin rəhbəri Yerun Villems isə çıxışı zamanı təmsil etdiyi qurumla

ölkəmiz arasındakı əlaqələrə toxunaraq dəniz üzgüçülüynün təhlükəsizliyi və dəniz mühitinin mühafizəsinə böyük önəm verdiklərini vurğulayıb. O, həmçinin Avropa İttifaqının maliyyələşdirdiyi TRASEKA-nın SASEPOL və Avropa Dəniz Təhlükəsizliyi Agentliyinin (EMSA) “TRASEKA: dənizin mühafizəsi və təhlükəsizliyi II” layihələri barədə danışdı. Cənab Yerun Villems 2014-cü ildə uğurla yekunlaşan Dövlət Dəniz Administrasiyasının be-nefisiarı olduğu “Azərbaycan Respublikasında dəniz üzgüçülüynün təhlükəsizliyinin və dəniz mühitinin mühafizəsinin təkmilləşdirilməsi haqqında tvinning layihəsi” barədə də ümumi məlumat verib.

1995-ci ilin may ayından Birləşmiş Millətlər Təşkilatının ixtisaslaşmış orqanı olan Beynəlxalq Dəniz Təşkilatı-

nın (BDT) tam hüquqlu üzvlüyünə qəbul olunandan sonra Azərbaycan 18 konvensiya və 8 protokolu ratifikasiya edib. Bu konvensiyaların milli qanunvericiliklə uzlaşdırılması üçün 10 oktyabr 2012-ci ildə “Azərbaycan Respublikasında dəniz üzgüçülüynün təhlükəsizliyinin və dəniz mühitinin mühafizəsinin təkmilləşdirilməsi haqqında tvinning layihəsi”nə başlanılıb və 7 oktyabr 2014-cü ildə layihə müvəffəqiyyətlə başa çatdırılıb.

Bu ilk tvinning layihəsi uğurla icra edilib və Avropa İttifaqının üzv dövlətlərindən biri olan İspaniyanın dəniz nəqliyyatı sahəsi üzrə mütəxəssisləri ilə birgə “Dəniz Limanları haqqında” Qanun layihəsi hazırlanıb və 2014-cü ilin 18 aprel tarixində Milli Məclisdə qəbul olunub. Bu qanundan da irəli gələrək Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 2006-cı il 20 aprel tarixli, 395 nömrəli Fərmanı ilə “Azərbaycan Respublikasının Dövlət Dəniz Administrasiyası haqqında Əsasnamə”də dəyişikliklər edilib. Tvinning layihəsi çərçivəsində “Azərbaycanın Ticarət Gəmiçiliyi” və İnzibati Xətalər Məcəllələrinə dəyişikliklər edilməsi haqqında qanun layihəsi, eləcə də ətraf mühitin mühafizəsi ilə əlaqədar qaydaların layihələri hazırlanıb.

Qabaqcıl ölkələrin dəniz nəqliyyatı sahəsində təcrübəsinin öyrənilməsinə daim üstünlük verən Dövlət Dəniz Administrasiyasının Avropa Qonşuluq və Tərəfdaşlıq Proqramları çərçivəsində reallaşdırılan Tvinning layihələrindən də gözləntiləri böyükdür.

Qara dənizdə NATO üzrə müttəfiqlər donanmasının yaradılmasını təklif edir



Rumıniyanın Müdafiə Nazirliyi NATO ilə Qara dənizdə təşkilata üzv olan ölkələrin müttəfiqlər donanmasının yaradılması barədə danışıqlara başlamaq niyyətindədir. Bu barədə Rumıniyanın “Diqi-24” telekanalına istinadən “Ukrinform”un bu ölkədəki xüsusi müxbiri məlumat yayıb.

Bu məsələ 2016-cı ildə Rumıniya hökumətinin fəaliyyətində əsas prioritetlərdən biri olacaq. Rəsmi Buxarest Qara dənizdə yaradılması nəzərdə tutulan yeni hərbi-dəniz qruplaşmasının tərkibinə ABŞ, Almaniya, İtaliya və Türkiyə kimi ölkələrin gəmilərinin daxil olmasını istəyir. Həsab edilir ki, yeni donanma Qara dəniz akvatoriyasında indiyədək mövcud olmuş və daimi xarakter daşımamış struktura bənzər şəkildə yaradıla bilər.

Layihə hazırda Rumıniyanın Baş naziri Daçian Çoloşun və mülki müdafiə naziri Mixni Motokun nəzarəti altında işlənəkdədir. Rumıniya televiziyasının verdiyi izah görə, ölkə hökuməti belə bir hərbi-dəniz strukturunun yaradılması haqqında Rusiyanın həmin regionda mövqelərini möhkəmləndirməyə başlamasından, xüsusilə 2014-cü ilin martında Ukraynanın ərazisi olan Kırım özünə birləşdirməklə bağlı keçirdiyi əməliyyatlardan sonra düşünməyə məcbur olub.

2014-cü ilin sonlarında Rusiya Hərbi Dəniz Qüvvələrinin baş komandanı Viktor

Çirkov təsdiq etmişdi ki, Qara dəniz donanması uzun illər öz potensialını artırma-yıb. İndi isə vəziyyət dəyişib və yaxın illərdə donanma əhəmiyyətli dərəcədə gücləndiriləcək. “İlin sonuna qədər donanmanın tərkibinə “636 layihəsi” üzrə 6 sualtı qayıqdan ikisi verəcək. Bunlar “Novorossiysk” və “Rostov-Don” sualtı qayıqlarıdır. Biz, eyni zamanda, Qara dəniz üçün tikilməkdə olan 6 sahil gəmisindən birincisinin üzərində bayrağımızı qaldırmağı planlaşdırırıq”.



Qeyd edək ki, son illərdə Qara dəniz akvatoriyasına NATO üzvü olan ABŞ, Böyük Britaniya və digər ölkələrin gəmiləri mütəmadi olaraq daxil olur. 2015-ci ilin oktyabrında Amerikanın “Porter” hərbi raketdaşıyan gəmisi (esminesi) də burada yerləşdirilmiş və Ukrayna Hərbi Dəniz Qüvvələrinə və Gürcüstanın sahil mühafizəsinə məxsus gəmilərlə birgə təlim keçirmişdi. “Porter”, eyni zamanda, Odessa və Batumiyə də səfər etmişdi.

Xatırladaq ki, Qara dəniz ətrafına aid olmayan ölkələrin gəmiləri bu dənizin akvatoriyasında 21 sutkadan artıq qala bilməz. Bu müddət 21 iyul 1936-cı ildə imzalanmış Montre Konvensiyası ilə müəyyən edilib. Sənədi SSRİ, Türkiyə, Böyük Britaniya, Fransa, Bolqarıstan, Rumıniya, Yunanıstan, Yuqoslaviya, Avstraliya və Yaponiya imzalayıb.

P. ƏMİRCANOV

Qeyri-adi nəqliyyat vasitələri

İctimai nəqliyyat vasitələri dünyanın bir çox ölkələrində oxşardır. Çünki iri şirkətlər eyni ölkələrə avtobuslar ixrac edir. Üstəlik, qəbul olunmuş ümumi norma var. Oturacaqlar, tutacaqlar demək olar ki, bütün avtobuslarda var. Yalnız nəqliyyat vasitələrinin formaları, ölçüləri, rəngləri, onları istehsal edən şirkətlər fərqlidir.

Lakin dünyada elə nəqliyyat vasitələri də var ki, onlar qeyri-adilikləri ilə seçilir. Tailanddakı “Canal Taxi” belələrindəndir. Böyük və səslə qayıqlar su kanalları ilə hərəkət edir. Hər gün Banqkokun minlərlə yerli sakini və turistlər bu qayıqlardan istifadə edir.

Alman şəhəri Vuppertalda asma dəmir yolu 104 il əvvəl istifadəyə verilib. Onun üzərində 13,5 kilometr sürətlə hərəkət edən qatar hər gün 82 min sərnəşin daşıyır.

Riksilər - ayrı-ayrı sürücülərlə hərəkətə gətirilən araba-velosipedlərdir. Yaponiyada ilk dəfə on doqquzuncu əsrdə istifadəyə verilib. İndi də ölkənin bəzi yerlərində riksildəndən istifadə olunur.

Amfuslardan - amfibiya avtobuslarından Hollandiyada istifadə edilir. 50 sərnəşin daşıya bilən bu universal nəqliyyat növü Rotterdama gələn turistlər arasında olduqca populyardır.

Seqveylər - elektron, özünü balanslaşdırən xizəklərdir. Amerika Birləşmiş Ştatlarında bu qeyri-adi nəqliyyat növünün əsasını 2001-ci ildə Din Keymen qoyub.

Şanxayın mərkəzi rayonu Pudunda, maqnit relslərinin üzərində hərəkət edən qatar - maqlev saatda 431 kilometr məsafə qət edir. Maqlev dünyanın ən sürətli qatarıdır.

Böyük Britaniyadakı “DUKW” da avtobus amfibiyalardan biridir. Londona gələn turistlər bu nəqliyyat növü ilə həm Temza çayında, həm də quruda rahat hərəkət edə bilərlər.



Üçtəkərli velotaksilərdən Vyetnamın mərkəzi şəhərlərində, o cümlədən paytaxt Hanoyda daha çox istifadə edilir. Yerli sakinlər və turistlər əhalisinin çox olduğu şəhərdə məhz bu qeyri-adi nəqliyyat növündən istifadə edirlər.

Peruda totoridən hazırlanmış unikal qayıqları yerli sakinlər “Barco de totora” adlandırılır. Bu nəqliyyat növündən əsasən turistlər və balıqçılar istifadə edirlər.

Qədim liftlərdən Çilidə hələ ötən əsrin əvvəllərində istifadə etməyə başlayıblar. Liftlər əsasən, yüksək təpələrdə əhatə olunan rayonlarda sakinlərin işinə yararır. Amma indi liftlərdən Valparaisonun panoramını görmək istəyən turistlər istifadə edirlər.

Xəzər Dəniz Neft Donanması üzrə 2015-ci ilin "Ən yaxşı böyük mexaniki"

"Nə vaxtsa dənizə əlvida demək mənim üçün çətin olacaq"

Azərbaycan xalqının təfəkküründə dənizçi adı hər zaman cəsurluq, qorxmazlıq, mənəvi saflıq rəmzi kimi təcəssüm olunmuş, böyük hörmət və yüksək ehtiramla çəkilmişdir. Mənim nəzərlərimdə dənizçi, həm də insan adına xəlq olunmuş dəyərlərin səfinsahmanını qoruyanlardandır. Bu dünyada çox şey görsəndə, heç vaxt əsl dənizçilərin arasında pis insan, pis insanların arasında əsl dənizçi görmədim. Bu gün dənizçi olmaq nə qədər böyük hünərdirsə, insanlığı qorumaq, insan qalmaq da bir o qədər hünər tələb edir. Səhsiz-hesabsız şeirlərin, nəğmələrin tərənnüm ünvanı olan Xəzərdə üzən, əqidəsi, amalı və əməli bir olan dənizçidən söhbət açacağam sizə. Xəzər Dəniz Neft Donanması üzrə 2015-ci ilin "Ən yaxşı böyük mexaniki" Abdulla Balasaday oğlu Babayevdən...

Nə vaxtsa taleyini gəmiçiliklə bağlaya biləcəyini ağına da gətirə bilməzdi. Uşaqılıqda tamam başqa arzular, tamam başqa xəyallarla yaşayıb. Bu gün həyatını dənizsiz təsəvvür etməsə də, uşaqılıq xəyallarında nə dəniz olub, nə də gəmilər.

Kim nə deyir-desin, insanı formalaşdıran ilk ocaq ailədir. Ailənin yeganə övladı, evin istəklişi olub Abdulla. Ömrü boyu hahal çörəyə üstünlük verən, alınının tərinə, əllərinin qabarına güvənən atası Balasaday kişi, evdar qadın olan anası Nənəqız xanım yeganə övladlarını nə qədər əzizləsələr də, tərbiyəsini və təhsilini daha əziz tutublar. Abdullanı ağı söz kəsəndən əməyə öyrəşdiriblər, böyük-küçük yeri bilməyi, yaxşını-pisi ayırmağı öyrədiblər.

Abdulla Babayev 1956-cı il iyunun 14-də Qobustan rayonunun Cəyirli kəndində anadan olub. 1972-ci ildə Cəyirli kənd orta məktəbini bitirib. Elə həmin ildə keçmiş Azərbaycan Dövlət Politexnik İnstitutunun mexanika fakültəsinin axşam şöbəsinə daxil olub və 1980-cı ildə bu təhsil ocağını fərqlənmə diplomu ilə bitirib.

Əmək kitabçasına ilk sətirlər kinoprodukt zavodunda yazılıb. 1972-ci ildə bu müəssisədə fəhlə kimi işə başlayıb. 1975-1977-ci illərdə keçmiş sovet ordusunun sıralarında xidmət edib. Əsgəri xidmətini başa vurduqdan sonra 1977-ci ildən 1988-ci ilə kimi Bakı Avtomobil-



lər Zavodunda mühəndis-konstruktor işləyib. Deyirlər Tanrı bəzən özü bəndəsini lazım bildiyi, ona ehtiyac duyulan sahəyə yönəldir. Abdullanın da qismətinə dənizçi olmaq yazılıbmış. 1988-ci ildən Xəzərdədir...

– Zavod bağlananda çox götür-qoy etmədim,-deyə Abdulla dənizə gəlməyinin səbəbini açıqladı.- İşsiz dayana bilmirdim. Bir tanışımın məsləhəti ilə Xəzər Dəniz Neft Donanmasına üz tutdum. İnsafən, məni yaxşı qarşıladılar. Sahildə də iş vardı. Bilmirəm nədən, dənizi, gəmilərdə işləməyi seçdim. Elə bil içimdə hansı qüvvə isə məni belə qərar qəbul etməyə vadar etdi.

Dənizçi həyatına alışmaq onun üçün çətin olmadı. İşgüzarlığı, biliyi, çox şeydən tez baş çıxarmaq qabiliyyəti, heyət üzvləri ilə dil tapa bilməsi köməyinə çatdı.1988-1993-cü illərdə "Qurban Abbasov" gəmisində ikinci mexanik, 1993-1997-ci illərdə "Süleyman Vəzirov" gəmisində ikinci və böyük mexanik işlədi. 2000-ci ildən "General Əliağa Şıxlinski" gəmisində üzür, 2003-dən bu gəmidə böyük mexanikdir. 1993-cü ildə "Suvan" gəmisini İngiltərənin Edenburq şəhərindən Türkmənbaşığıya gətirib, dost ölkənin dənizçilərinə təhvil verən heyət üzvləri arasında Abdulla Babayev də olub.

Fədakar əməyi layiqincə qiymətləndirilib. Dəfələrlə Fəxri fərmanlarla təltif edilib. 2009-cu ildən sinəsini yüksək dövlət mükafatı - "Tərəqqi" medalı bəzəyir.

Bütün nailiyyətlərini, uğurlarını həyətin ünvanına yazır. "Tək əldən səs çıxmaz" -deyir. Maşın komandasının üzvləri haqqında elə səmimiyyətlə danışır ki... Deyir böyük mexanik Gündüz Qədimov, böyük elektrik mexaniki Altay Hüseynov, motorçular Babək Allahverdiyev, Zəki İskəndərov, Bağır Muradov, tornaçı Qərib Ramazanov kimilərdir dənizdə üzümünü ağardan, gəminin əmək salnaməsini uğurlu səhifələrə çevirən.

Abdulla müəllim həm də xoşbəxt atadır. 5 oğul, 2 qız böyüdür. İlki Şakir1983-cü ildə doğulub, kənddə təsərrüfatla məşğul olur. İyirmi yaşlı qızı Bahar dərvidir. Emin atasının yolunu davam etdirir,"Bəstəkar Fikrət Əmirov" gəmisinin ikinci mexanikidir. Nənəqız 1987-ci ildə dünyaya gəlib, o da bacısı kimi dərzi peşəsini seçib. Saday atasının açdığı, qardaşının davam etdirdiyi yolla dənizə gəlib. "General Əliağa Şıxlinski" gəmisində tokar işləyir. Nurəli Balıq Sənayesi Texnikumunda elektrik ixtisasına yiyələnib. O da taleyini dənizlə bağlamaq fikrindədir. Sonbeşik Bəxtiyar isə qaynaqçı işləyir.

Mənə elə gəlir ki, dənizçini evindən, eşiindən, balalarından arxayın edən olmasa, bəlkə bir gün də dənizdə qalmaz. Dənizçilər dənizə çıxanda ən əvvəl, ailəsinə, ocağına böyük sədaqətlə bağlı olan, əyilməzliyi ilə seçilən həyat yoldaşlarına, bir də Gəmiçiliyə güvənirlər. Gəmiçiliyi həmişə özlərinə arxa-dayaq bilirlər. Bilirlər ki, dənizdə olarkən ailələrinin üzvləşəcəyi hər hansı çətinlik zamanı Gəmiçilik köməyə çatacaq.

İç dünyasına daha yaxşı bələd olmaq üçün soruşdum:

– Abdulla müəllim, dənizçi həyatı sizə nə öyrətdi?

– Ən əvvəl, həyatın, sevdiklərimin, dostlarımla qədrini bilməyi öyrətdi.

– Bu il 60 yaşınız tamam olur. Bu gün yüz cavana dəysəniz də, bilmək istəyirəm:yaşlaşmaq sizi qorxutmur ki? Qorxmursunuz ki, bir gün dənizə əlvida deməlisiniz?

– Düzü, həyatımı dənizsiz təsəvvür etmədiyim üçün, indi o barədə heç fikirləşmək belə istəmirəm...

–Sizcə, yaxşı dənizçi olmaq üçün ən vacib şərt hansıdır?

– Peşəyə sevgi və sədaqət.

– Sonradan peşmançılıq çəkə biləcəyiniz bir işiniz olubmu?

– Yox.

Söhbətimizin sonunda Abdulla müəllim onu narahat edən bəzi məsələlərə də toxundu:

– Yüz illərdən keçib gələn müqəddəs bir istəyimiz vardı-Azərbaycanı müstəqil görmək. Qurbanlar bahasına olsa da, ötən əsrin sonlarında müstəqilliyimizə yenidən qovuşduq, qısa vaxtda azadlığın, müstəqilliyin necə böyük nemət olduğunu bir daha hiss etdik. Yəni Ulu öndər Heydər Əliyevin əsasını qoyduğu müasir, dünyəvi dövlətimizin təşəkkülündən bu günə kimi ölkəmizin inkişafı göz önündədir. Möhtərəm Prezidentimiz İlham Əliyevin uzaqgörənliyi, siyasi səriştəsi sayəsində isə bu gün ölkəmizin adı qabaqcıl dövlətlər sırasında çəkilir. Mən əminəm ki, Qarabağ dərdimiz, qaçqın və məcburi köçkün problemimiz olmasaydı, uğurlarımız daha çox, ölkə əhalisinin yaşayış səviyyəsi daha yüksək olardı. Hər kəs istəyir ki, yaxşı gün-güzəranı, gözəl şəraiti olsun. Amma bunun üçün ən əvvəl yaşadığın ölkənin tərəqqisinə çalışmalısın. Belə bir məsələ var: dünyanı dəyişmək, gözəlləşdirmək istəyirsənsə, özündən başla. Bu baxımdan, peşəsindən asılı olmayaraq, hər kəs öz üzərinə düşən məsuliyyəti, vəzifəni unutmamalıdır. Vətəninin inkişafı üçün əlindən gələni etməlidir. Təəssüf ki, son vaxtlar ölkəmizdə bəzi radikal qüvvələr cavanları qanunsuz mitinqlərə, itaətsizliyə çağırırlar. Cavanlara üzümü tutub deyirəm ki, vaxtilə başda oturanların səriştəsizliyi ucbatından başımıza gələnləri xatırlasınlar. Aranı qarışdırmaq, bulanıq suda balıq tutmaq istəyənlərin alətinə çevrilməsinlər. Biz birlik olanda güclü oluruq. Bir olsaq, deməli Azərbaycanın daha gözəl günlərinin də şahidi olacağıq.

Bu yazımda 60 illik bir ömrün bəzi səhifələrini vərəqlədim, bu ömür sahibinin fədakar əməyindən söz açdım, Gəmiçiliyin inkişafı naminə xidmətlərini dilə gətirdim. Tanıyanların daha yaxşı tanınması, tanımayanların tanınması üçün. Ən azı ona görə ki, ləyaqətli ömür sürənləri hər birimizin tanınması vacibdir.

Rasif TAHIROV

Balıqçılar 65 qaçqını xilas ediblər

Türkiyənin Aydın vilayətində yerli balıqçılar Yunanıstan adalarına keçməyə çalışan suriyalı qaçqınları xilas etmişlər. Bu barədə "Anadolu" agentliyi xəbər verir.



65 qaçqının, o cümlədən 15 uşağın mindiyi rezin qayıq Didim kəndindən dənizə çıxmışdı. Sahildən təxminən 7 mil aralıda qayıq batmağa başlamışdı. Türkiyəli balıqçılar qayığın batdığını görüb köməyə gəlmişlər. Balıqçılar qaçqınların hamısını öz qayıqlarına götürüb sahilə çıxarmışlar.

Sahildə qeyri-leqal miqrantları sahil mühafizə qüvvələrinin nümayəndələri qarşılamışlar. Suriyalılara lazımı yardım göstərilməmişdir.



İlham MƏMMƏDOV

Rusca-İngiliscə-Azərbaycanca dənizçilik terminlərinin izahlı lüğəti

(Əvvəli ötən nömrələrimizdə)

Панамский канал

Panama kanalı

PANAMA CANAL

Расположенный на территории Республики Панама международный канал, проложенный через Панамский перешеек, соединяющий Атлантический и Тихий океаны. Сокращает путь из одного океана в другой на 16 тыс. км. Панамский канал был построен в 1901-1914 гг. на условиях, определявшихся неравноправным договором между США и Панамой от 18 ноября 1903 г., заключенный спустя 15 дней после провозглашения независимости Панамы. Первое судно прошло в 1914 г. Официальное открытие было в 1920 г.

Panama Respublikasının ərazisində yerləşən, Atlantik və Sakit okeanları birləşdirən Panama bərxəzindən çəkilmiş beynəlxalq kanal. Bir okeandan digərinə yolu 16 min kilometr qısaldır. Panama kanalı bu ölkə müstəqillik qazandıqdan 15 gün sonra, ABŞ-la Panama arasında 1903-cü il noyabrın 18-də bağlanmış qeyri-bərabər hüquqlu müqavilə ilə müəyyənləşdirilmiş şərtlərlə 1901-1914-cü illərdə çəkilmişdir. İlk gəmi 1914-cü ildə kanaldan keçmişdir. Rəsmi açılış 1920-ci ildə olmuşdur.

Парижский меморандум 1982 г. 1982-ci il tarixli Paris memorandumu
PARIS MEMORANDUM OF 1982

Меморандум взаимопонимания о государственном портовом контроле, заключенный морскими властями 14 западноевропейских стран 26 января 1982 г. в Париже. В меморандуме отмечается, что морские власти каждого из государств - его участников, не проводя дискриминацию флага, будут поддерживать эффективную систему контроля со стороны страны государства порта с целью обеспечения того, чтобы иностранные торговые суда, посещающие порты их государств, соответствовали международным стандартам и правилам с точки зрения безопасности, защиты окружающей среды, условий работы и жизни моряков. Соответствующие власти, в своих действиях руководствуясь международными конвенциями, должны принимать контроль лишь в отношении тех конвенций (соглашений), которые вступили в силу, и стороной которых является их государство. В отношении судов, плавающих под флагом государств, не являющихся участниками той или иной упомянутой конвенции (соглашения), контроль может осуществляться лишь в том случае, если соглашение прямо предусматривает возможность такого контроля (напр. Протокол 1978 г. к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г.). К меморандуму с согласия всех властей его участников, могут присоединиться морские власти др. государств, не являющихся его участниками.

Qərbi Avropanın 14 dövlətinin dəniz hakimiyyət orqanlarının 1982-ci il yanvarın 26-da bağladığı dövlət liman nəzarəti haqqında qarşılıqlı anlaşma memorandumu. Memorandumda qeyd edilir ki, onun iştirakçısı olan dövlətlərin hər birinin dəniz hakimiyyət orqanları bayraq diskriminasiyası aparmadan, onların dövlətlərinin limanlarına daxil olan xarici ticarət gəmilərinin təhlükəsizlik, ətraf mühitin qorunması, dənizçilərin iş və yaşayış şəraiti baxımından beynəlxalq standart və qaydalara müvafiqliyini təmin etmək məqsədi ilə, həmin gəmilərə limanın məxsus olduğu dövlət tərəfindən nəzarətin həyata keçirilməsinin effektiv sistemini dəstəkləyəcəklər. Müvafiq hakimiyyət orqanları öz fəaliyyətlərində beynəlxalq konvensiyaları rəhbər tutaraq, yalnız qüvvəyə minmiş və dövlətlərinin tərəfdar çıxdığı konvensiyalara (sazişlərə) münasibətdə nəzarəti qəbul etməlidirlər. Qeyd olunan bu və ya digər konvensiyanın (sazişin) iştirakçısı olmayan dövlətin bayrağı altında üzən gəmilərə münasibətdə nəzarət yalnız o halda həyata keçirilə bilər ki, saziş bilavasitə belə nəzarətin mümkünlüyünü nəzərdə tutur (məsələn, dənizdə insan həyatının mühafizə edilməsinə dair 1974-cü il tarixli Beynəlxalq konvensiyaya əlavə olunan 1978-ci il Protokolu). Memorandumda, onun iştirakçılarının bütün hakimiyyət dairələrinin razılığı ilə Memorandumun iştirakçısı olmayan dövlətlərin dəniz hakimiyyət orqanları qoşula bilər.

Партия груза

Yük partiyası

PARCEL OF GOODS

Определенное количество груза, принятое к перевозке по одному транспортному документу и следующее в один пункт назначения. При таких перевозках фрахт оплачивается только за обусловленное количество груза независимо от того, насколько использованы для размещения данной партии груза грузоподъемность и грузоместимость судна.

Bir nəqliyyat sənədi üzrə daşınmağa qəbul olunmuş və bir təyinat məntəqəsinə aparılan yükün müəyyən miqdarı. Belə daşınmalar zamanı yükün həmin partiyasının yerləşdirilməsi üçün gəminin yükqötürmə və yükütumu qabiliyyətindən nə dərəcədə istifadə edilməsindən asılı olmayaraq, fraxt yalnız yükün şərtləşdirilmiş miqdarına görə ödənilir.

Парцельная квитанция

Parsel qəbzi

PARCEL RECEIPT

Специальный провозной документ, заменяющий коносамент при перевозке ценных грузов мелкими партиями (парцельные грузы). К таким грузам относятся обычно нетоварные грузы (образцы товаров, рекламные материалы, подарки и т.п.), стоимость которых отражается в парцельной квитанции. Парцельная квитанция является именной и не может быть передана путем нанесения на нее передаточной надписи. При отплатке грузов по парцельной квитанции на погрузочном ордере делается следующая отметка: "to be shipped under parcel receipt". В квитанции указываются также реквизиты грузоотправителя и грузополучателя, наименование груза, число мест, объем, масса и маркировка, наименование судна, порт назначения.

Qiymətli yüklərin kiçik partiyalarla (parsel yüklər) daşınması zamanı konosamenti əvəz edən xüsusi daşıma sənədi. Belə yüklərə adətən satlıq olmayan yüklər (malların nümunələri, reklam materialları, hədiyyələr və s.) aid edilir, onların dəyərləri parsel qəbzində əks olunur. Parsel qəbzi adlı olur və üzərinə verilmə qeydi qoyulmaqla başqasına verilə bilməz. Yüklər parsel qəbzi üzrə göndərildikdə yükləmə orдерində «to be shipped under parcel receipt» qeydi edilir. Qəbzdə yük-göndərən və yükalanın rekvizitləri, yükün adı, yük yerlərinin sayı, həcmi, kütləsi və markalanması, gəminin adı, təyinat limanı da qeyd olunur.

Первая открытая вода

İlk açıq su

FIRST OPEN WATER

Условие договора морской перевозки, предусматривающее подачу судна в порт погрузки к открытию навигации или после ее открытия в срок, обусловленный договором или обычаями порта. При указании в чартере "ПОВ" (первая открытая вода) датой лейдейс считается дата объявления ПОВ, а канцелинг в данном случае наступает в срок, предусмотренный обычаями порта или чартером.

Gəminin müqavilə və ya liman adət-ləri ilə şərtləşdirilmiş müddətdə naviqasiyanın açılışına, yaxud onun açılışından sonra yükləmə limanına verilməsini nəzərdə tutan dənizlə yükdaşıma müqaviləsinin şərti. Çarterdə «İAS» (ilk açıq su) göstərildikdə, İAS-in elan edildiyi tarix leydeys tarixi hesab olunur, kanselinq işə bu halda liman adətləri və ya çarterlə nəzərdə tutulan vaxtda başlayır.

Перевозчик

Daşıyıcı

CARRIER

Лицо, которое по договору перевозки осуществляет или оказывает посредничество в доставке товара с использованием транспортного средства. В торговом мореплавании существует понятие "Перевозчик, занятый перевозкой определенного груза" (private carrier), который имеет договор с клиентом на перевозку такого груза по крайней мере на определенное время (например, по рейсовому чартеру или тайм-чартеру). Согласно Гамбургским Правилам не обязательно, чтобы перевозчик сам управлял транспортным средством для перевозки грузов. Достаточно, чтобы он взял на себя ответственность за транспорт.

Nəqliyyat vasitəsindən istifadə etməklə yükdaşıma müqaviləsi üzrə malın çatdırılmasını həyata keçirən, yaxud bu işdə vasitəçilik göstərən şəxs. Ticarət gəmiçiliyində «müəyyən yükün daşınması ilə məşğul olan Daşıyıcı» (private carrier) anlayışı mövcuddur ki, burada müştəri ilə adıçəkilən yükün heç olmasa müəyyən müddətə (məsələn, çarter reysi və ya taym-çarter üzrə) daşınması üçün müqaviləsi olan şəxs başa düşülür. Hamburq Qaydalarına əsasən, yüklərin daşınması üçün nəqliyyat vasitəsini daşıyıcının özünün idarə etməsi məcburi deyil. Kifayətdir ki, nəqliyyata görə məsuliyyəti o öz üzərinə götürsün.

Передачная надпись

Verilmə qeydi

ENDORSEMENT

Надпись на документе, с помощью которой передаются другим лицам права на получение груза по коносаменту, денег по страховому полису, векселю, чеку и другим денежным и товарораспорядительным документам. Лицо, совершающее передающую надпись (индоссамент, жиро), называется индоссантом или жиронтом. Различаются именные индоссаменты, по которым права передаются конкретному лицу, и бланковые - выдаваемые на предъявителя.

Sənəddə qeyd, onun vasitəsi ilə konosament üzrə yükün, sığorta şəhadətnaməsi, veksəl, çek və digər pul və mal üzərində sərəncamverici qüvvəyə malik olan sənədlər üzrə pulun alınması üçün başqa şəxslərə hüquq verilir. Verilmə qeydini (indossament, jiro) yazan şəxs indossant və ya jiront adlanır. Adlı indossament - hüququn konkret şəxsə verildiyi indossament ilə blank indossamenti - təqdim edilənə verilən indossament fərqləndirilir.

(Davamı var)

“Titanik”in toqquşduğu aysberqin fotosu satılıb



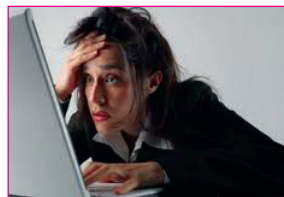
Britaniyanın Uiltşir qraflığında keçirilmiş hərracda “Titanik” gəmisinin toqquşduğu aysberqin fotosu 21 min funt-sterlinqə satılıb.

Hərrac təşkilatçılarının dediklərinə görə, fotonu “Titanik”in aysberqə dəyməsindən bir neçə saat sonra faciənin baş verdiyi yerin yaxınlığından keçən “Şahzadə Albert” gəmisinin baş stüardı çəkib.

“Titanik”dəki xilasetmə qayıqlarının birində sənişinlər üçün nəzərdə tutulmuş biskvit peçenyəsi isə 15 min funt-sterlinqə satılıb.

“Titanik”in sənişinlərindən biri - Marqaret Braunun yardımı gəlmiş “Karpatiya” gəmisinin kapitanına hədiyyə etdiyi gümüş kuboku isə 130 min funt-sterlinqə alıblar.

Ömrü qısaldan peşələr

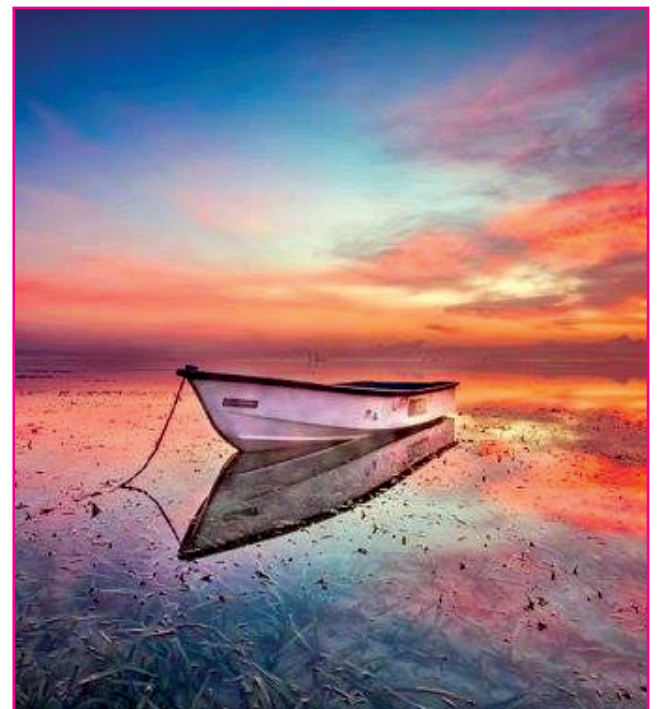


Quaçjou Universitetinin beynəlxalq mütəxəssislər qrupu 17 il ərzində insanların həyatı ilə məşğul olduqları peşələr arasında əlaqələrin olması istiqamətində tədqiqat aparıb.

Tədqiqatlarda 140 min könüllü iştirak edib. Alimlər onların həyat tərzini təhlil edərək müəyyənləşdiriblər ki, bir çox adamlarda ağır iş şəraiti gələcəkdə insultla nəticələnə bilər. Qadınlarda xəstələnmə ehtimalı 33 faiz, kişilərdə isə 22 faiz olub.

Pis qidalanma, mütəmadi olaraq alkoqoldan istifadə, siqaret çəkmək də ömrü qısaldır. Bütün bunlar isə peşə fəaliyyəti ilə bağlı stressin nəticəsidir. Bundan başqa, oturaq həyat təzi və fiziki yorğunluq da insan sağlamlığı üçün yaxşı heç nə vəd etmir. Tədqiqatlar nəticəsində məlum olub ki, müəllimlər, mühəndislər, xidmət sahələrinin əməkdaşları və ofis işçiləri öz sağlamlıqlarını ciddi təhlükə altına qoyurlar.

T.DADAŞOV



YARIZARAFAT, YARIGERÇƏK

♣ Balıq tutmaq istəyən balıq yemək istəyəndən çox olan yerdə su həmişə bulanıq olar.
♣ Yalan iştaha açır?
♣ Ermənilərin dondan-dona gərə bilmələri "yaxşı sənətkar" olmalarından irəli gəlir?
♣ Cibdə "gəzmək" dənsə, "CİP" də gəzmək yaxşıdır.
♣ Vəzifə pillələrini liftə qalxmaq istəyənlərin paraşütsüz düşmə ehtimalı daha çoxdur.
♣ Vaxtımız olmadıqı üçün biz əvvəlcə etibar edirik, sonra yoxlayırıq?
♣ Səni hər gün görürəm. Sən Allah, dostunu da mənə göstərmə.
♣ Çörəyi Allah verir o demək deyil ki, un zavodunun direktoru özünü Allah kimi aparmalıdır.

♣ Məni "çox istədiyi" üçün pulla aramızda həmişə məsafə olub?
♣ Vəfalıdır deyə it yalnız it günündə yaşamalımıdır?
♣ Riyaziyyatı yaxşı bilməyim ayıya yaxşı adam olduğumu sübut etmək üçün heç vaxt kifayət etməyib.
♣ Ayrı-seçkiliyə yaxşı baxmadığımız üçün dostu düşməndən ayıra bilmirik?
♣ Heç kəsin toyuğuna "kiş" demirəm deyə, otaq yoldaşlarım da toyuq saxlamalıdır?
♣ Bəzi "kişilər" niyə xanım yeriyi edirlər?
♣ Əvvəllər xanımlar "pıçhapıç" edirdilər, indi ölkələr. "Pıçhapıç" yıxacaq dünyanı.

♣ "Urus"un ipinin üstünə ancaq ermənilər odun yığa bilirlər, ermənilərin ipinin üstünə heç kim.
♣ Ara qarışıb, məzzəb itəndə nədənsə heç kəs məzhəbini axtarmır.
♣ Başqalarına yük olanlar çəkidə nə qədər yüngül olsalar, daha yaxşıdır.
♣ Yaxşı adam çox olsaydı, gözümlə üstə yer verməzdik.
♣ Ac qaldığım vaxtları nəzərə alsaq, qulağım həmişə dinc olmalıydı axı.
♣ Məni onsuz da çox ucuz satırdılar. Bu yandan da manat ucuzlaşır.
♣ Bəzilərinin dişinin qabiliyyəti iş qabiliyyətindən çox-çox böyükdür.

Rasif TAHIROV

"DƏNİZ"İN GÜLÜŞ PƏYİ

Qaynanamı "Çapayev" teploxodu ilə səyahətə göndərmişəm. Əlbəttə, "Çapayev" sərnişin gəmisi "Titanik" deyil, amma ümid var.

– Subay oğlanla evli kişinin fərqi nədir?

– Subay evdə hər işi özü görür. Evli kişini isə arvadı məcbur edir.

Bağcadakı elandan: "Əziz valideynlər! Uşağınızın bağçamız haqqında dediyi hər sözə inanmayın. Əvəzində isə, sizə söz veririk ki, biz də uşaqlarınızın sizin haqqınızda dedikləri hər şeyə inanmayacağıq."

Futbol üzrə Rusiya-Braziliya maçıının birinci hissəsindən

sonra braziliyalıların geyinib-soyunma otağı.

– Uşaqlar, biz rusların qarısını darmadağın etməliyik. Bacarıyıq?

– Əlbəttə bacarıyıq! Rusların geyinib-soyunma otağı. Sakitlikdir. Hamı oturub və susur.

Bu zaman küncdən taqılı təsi gəlir, hamı diksinir. Pusiya komandasının məşqçisi:

– Narahat olmayan, uşaqlar! Nə qədər ki, geyinib-soyunma otağında yığıq, bizə heç kim qol vura bilməz.

Küçədə siqaret çəkəndən siqaret almağa hamı normal baxır. Amma əgər biri küçədə şokalad yesə və yaxınlaşıb bir tikə xahiş etsən, hamı sənə səfeh kimi baxar.

– Pulları rus valyutası şəklində saxlamaq məsləhətdir.

– Niyə?
– Çünki rubl çox sərfəli valyutadır. 1 rubla görə həmişə 100 qəpik almaq olar. Əgər bu qəpikləri metal qəbulu məntəqəsinə təhvil versən, 1 rubldan çox alınar.

Əgər restoranda 3 rus bir yarımlitrlük araq sifariş edirsə, deməli onların üçü də sükan arxasındadır.

– Ana, sabah valideynlər yığınaçağı olacaq. Gedəcəksən?

– Yox.
– Niyə?
– O yığınaqların nə demək olduğunu yaxşı bilirəm. Biz o pulla sənənlə Misirə bir aylıq səyahətə gedə bilərik.

Deyingən qadının əri daha sağlam olur?

Böyük Britaniyadan olan alimlər bildiriblər ki, qadının deyinqəli olması kişilərin əhval-ruhiyyəsinə müsbət təsir göstərir. Onlar bu gözlənilməz nəticəyə keçirdikləri tədqiqatdan sonra gəliblər. Eyni zamanda, qadın məzəmməti kişilərin ömrünün uzanmasına gətirib çıxarır.

Qadınlar özlərinin, həmçinin ərlərinin səhhətinə daha diqqətli olurlar. Kişilər təbiətlərinə görə, əhval-ruhiyyələrindəki mənfi sapmalara əhəmiyyət verməməyə daha çox meyillidirlər.

Həkimlər hesablayıblar ki, ürək tutması və ya insult zamanı evli kişiləri xəstəxanaya subay kişilərə nisbətən yarım saat daha tez çatdırırlar. Buna görə onları operativ və diqqətli xanımlarına minnətdar olmaq lazımdır.



Statistika göstərir ki, tənha kişilər evli kişilərə nisbətən həkimə 68%, boşanmış və dul qalmış kişilər isə, müvafiq olaraq 69% və 71% az müraciət edirlər.

Qayğıkeş qadınlar öz ərlərinə təyin edilmiş dərmanları içməyi, həmçinin xəstəxanaya müraciət etməyi unutmamağa imkan verirlər.

F. VƏLİYEV



BAŞ REDAKTOR
Rasif İman oğlu
TAHIROV

ÜNVANIMIZ:
AZ 1003, Bakı şəhəri,
Xanlar küçəsi, 22
TELEFONLARIMIZ:
Baş redaktor
(050) 670-33-76,
Redaktor
(070) 252-39-02

Qəzetin təsisçisi
"Azərbaycan
Xəzər Dəniz
Gəmiçiliyi"
Qapalı Səhmdar
Cəmiyyətidir

Qəzet "Dəniz"
qəzetinin kompyuter
mərkəzində yığılmış,
səhifələnməmiş və
"OL" MMC-də
çap olunmuşdur

Şəhadətnamə 271
Sayı 2000
Sifariş 5



SEVGİ GÖRMƏYƏN UŞAQ QISABOYLU OLUR

Uşaqların boy problemi günümüzün aktual mövzularından biridir. Türkiyənin Nəcməddin Ərbakan Universitetinin professoru Mehmet Emre Atabek bildirib ki, uşaqların boyu ana bətnində artmağa başlayır və proses yeniyetməlik dövrünün sonuna qədər davam edir.

Uşaqlarda qısaboyluğun müxtəlif səbəblərlə bağlı olduğunu deyən professorun sözlərinə görə, xüsusən xroniki xəstəliklər və yetersiz qidalanma da boy problemi yaradır. Boy probleminin səbəbləri sırasında sevgisizlik də var: "Valideynləri tərəfindən sevilməyən, sosial problemləri çox olan ailələrin uşaqlarında boy problemi çox müşahidə olunur. Ata-anasından ayrı böyüyən və ya valideynləri ayrılmış uşaqlar sevgisiz böyüyürlər. Belə uşaqların boy artımında bir fasilə görünür. Sevgi görməyən uşaqlar xəstəxanaya göndəriləndə isə onların boy problemi dərmandan istifadə etmədən yoluna qoyulur. Çünki burada uşağa sevgi, psixoloji dəstək verilir". Professor deyib ki, sevgi olmayan böyüməni təmin edən proteinlərdə də dəyişikliklər baş verir.



mandan istifadə etmədən yoluna qoyulur. Çünki burada uşağa sevgi, psixoloji dəstək verilir". Professor deyib ki, sevgi olmayan böyüməni təmin edən proteinlərdə də dəyişikliklər baş verir.

Təmiz dişlər sağlam ürək deməkdir

Dişlərin təmizlənməsi insanı yalnız diş əti xəstəliklərindən deyil, həm də infarktdan qoruyur. ABŞ-ın Florida Universitetinin alimləri bu qənaətə gəliblər.

Ekspertlərin araşdırmalarına əsasən, diş əti xəstəliklərinin yaranmasına səbəb olan bakteriyalar həm də xolesterinin səviyyəsinin qalxmasına və ürəkdə iltihabi proseslərə təsir edir. Nəticə etibarilə, dişlərin davamlı olaraq təmizlənməməsi ilə infarkt riski də artır. Belə ki, diş əti xəstəliklərinə səbəb olan bakteriyalar ağız boşluğundan ürəyə və aorta damarına gedən qan dövranına keçir.

Müvafiq tədqiqatın müəllifləri əldə olunan nəticələr sayəsində diaqnostikanın yeni üsullarının yaradılacağını güman edirlər.

