

BU SAYIMIZDA

QONAQLAR AZƏRBAYCANIN DƏNİZ NƏQLİYYATI QURUMLARI İLƏ ƏMƏKDAŞLIĞA BÖYÜK MARAQ GÖSTƏRİBLƏR

Ukraynanın Odessa şəhərində yerləşən Dəniz Mühəndis Bürosu MDB məkanında gəmi layihələndirilməsi ilə məşğul olan ən tanınmış və nüfuzlu layihə təşkilatlarındandır. Bu günlərdə Dəniz Mühəndis Bürosunun baş direktoru Gennadi Yeqorov və baş konstrukturu Valeri Tonyuk Bakıda işgüzar səfərdə olublar.



Səh. 2

AZƏRBAYCAN DÖVLƏT DƏNİZ AKADEMİYASINA BEYNƏLXALQ SERTİFİKAT VERİLƏCƏK

Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin və onun struktur bölmələrinin fəaliyyətinin beynəlxalq standartlar səviyyəsində qurulması, o cümlədən müasir tələblərə uyğun sertifikatların alınması Gəmiçilik rəhbərliyinin daim diqqət mərkəzində olan məsələlərdəndir. Bu istiqamətdə mütəmadi tədbirlər görülür və beynəlxalq qurumlarla müvafiq iş aparılır.



Səh. 3

YUXARI SİNİF ŞAĞİRDƏLƏRİ İLƏ GÖRÜŞLƏRİN FAYDASI ÇOX OLACAQ

“Azərbaycan Respublikasında təhsilin inkişafı üzrə Dövlət Strategiyası”nda təhsil sisteminin müasir tələblərə uyğun hədəfləri müəyyənləşdirilmiş, təhsil işçiləri qarşısında yeni məsul vəzifələr qoyulmuşdur. Ölkəmizin təhsil sistemi dünyanın ən qabaqcıl dövlətlərinin təhsil prinsiplərindən istifadə etməklə təkmilləşdirilir.



Səh. 3

“GREENPEACE”: MÜBAHİSƏLİ YÜK DAŞIYAN “MODERN EXPRESS”

Qlobal ekologiya qrupu olan “Greenpeace” təşkilatının iddiasına görə, problemlə avtomobil daşıyıcısı olan “Modern Express” ehtimal ki, Fransa bazarı üçün nəzərdə tutulmuş mübahisəli taxta-şalban materialı daşımaları ilə məşğuldur.



Səh. 5

5-Cİ “QIZIL TOP”UNU QAZANAN MESSİ... VƏ NİYƏ ONA SƏS VERMƏDİM?

Milli komandaların baş məşqçiləri və kapitanları, həmçinin media nümayəndələrinin qatıldığı sorğuda səslərin 41,33 %-ni toplayan “Barselona” və İspaniya millisinin hücumçusu Lionel Messi karyerasında 5-ci dəfə dünyanın ən yaxşı futbolçusu üçün nəzərdə tutulan “Qızıl top” mükafatına layiq görülüb.



Səh. 8

“Biz dövlətin və cəmiyyətin idarə edilməsində gənc nəslin qüvvəsinə arxalanacaq, onun imkanlarından maksimum istifadə edəcəyik”

Heydər ƏLİYEV,
Ümummilli Lider

“Gənc nəslin yetişdirilməsi hər bir ölkə üçün ən başlıca məsələdir. Çünki gələcəkdə ölkənin müqəddəratı indiki gənclərdən asılı olacaqdır. Nəsilər dəyişir, ölkələr inkişaf edir. Ancaq əməllər yaşayır, milli dəyərlər yaşayır və ölkənin hərtərəfli, uğurlu inkişafı üçün, Azərbaycan xalqının rıhət halının yüksəldilməsi üçün hər bir insan öz əməyini göstərməlidir. İndiki gənclər müstəqillik dövründə formalaşırlar. Bu, böyük xoşbəxtlikdir, böyük səadətdir. Gənclərdən bir şey tələb olunur ki, onlar yaxşı oxusunlar, bilikli, savadlı olsunlar, öz Vətəninə sadıq olsunlar və özlərinin fəaliyyəti ilə bu gün və gələcəkdə ölkəmizin inkişafına xidmət göstərsinlər.”

İlham ƏLİYEV,
Azərbaycan Respublikasının Prezidenti



Rauf Vəliyev:

“GƏNCLƏR MƏNİM GƏMİÇİLİKDƏ ƏN ÇOX GÜVƏNDİYİM QÜVVƏDİR”

2 fevral – Gənclər Günündə “Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin sədri Rauf Vəliyev Gəmiçilikdə çalışan gənclərlə və Azərbaycan Dövlət Dəniz Akademiyasının tələbələri ilə görüşdü.

Qeyri-rəsmi şəraitdə keçən görüşü Rauf Vəliyev “Gənclər mənim Gəmiçilikdə ən çox güvəndiyim qüvvədir” sözləri ilə başladı. O, bildirdi ki, gənclər bizim gələcəyimizdir, inkişafın və müasirləşmənin ön cəhəsidir. Azərbaycanda gənclər siyasəti həmişə dövlət siyasətinin əsas tərkib hissəsi kimi xüsusi əhəmiyyətə malikdir. Gənclərə diqqət və qayğı Ulu Öndər Heydər Əliyevin Azərbaycan rəhbərliyinin hər iki dövründə həyata keçirilən siyasətin önündə dayanıb. Ümummilli liderimiz deyirdi ki, “cəmiyyətin gələcək tərəqqisi bir çox cəhətdən indi gənclərimizə nəyi və necə öyrətməyimizdən asılı olacaq. Gənclərimiz mükəmməl təhsil almalı, həyatı dərinəndən öyrənməli, dünyada gedən prosesləri bilməli, lazımı fəaliyyət göstərərək, öz xalqına, dövlətinə xidmət etməlidir.” Əgər Heydər Əliyev, hakimiyyətinin birinci dövründə daha çox gənclərin bir kadr kimi yetişməsinə çalışdırsa,



müstəqil Azərbaycana rəhbərliyi dövründə artıq onları dövlətin idarə edilməsində aparıcı qüvvə kimi görürdü.

Rauf Vəliyev Azərbaycan dövlətinin gənclər siyasətinin formalaşmasında və gənc nəslin geniş fəaliyyət meydanına çıxarılmasında Ulu Öndərin təşəbbüsü və iştirakı ilə keçirilən ölkə gənclərinin I Forumunun xüsusi rolu olduğunu söylədi. 1996-cı il fevralın 2-də keçirilən bu forum Heydər Əliyevin gənclərlə bağlı strategiyasının ilk təntənəsi kimi dəyərləndirildi. Hazırda bu siyasət möhtərəm Prezidentimiz İlham Əliyev tərəfindən uğurla davam etdirilir.

Gəmiçiliyin sədri onu da qeyd etdi ki, dövlət başçısı daim gəncləri böyük qüvvə kimi qiymətləndirərək, informasiya-kommunika-

siya texnologiyaları əsrində yüksək ixtisaslı gənclərin yetişdirilməsini qarşıya mühüm vəzifə kimi qoyur. Prezident İlham Əliyev bildirir ki, “neft-qaz Tanrıdan verilən böyük nemətdir. Biz bundan uğurla və məharətlə istifadə edirik. Amma gəc-gez, bu təbii sərvətlər tükenəcək və bilik, zəka, səviyyə isə ölkəmizin dayanıqlı inkişafını uzun illər bundan sonra da təmin edəcəkdir. Ən yaxşı inkişaf etmiş ölkələrin təcrübəsinə baxsaq görərik ki, o ölkənin bağlı strategiyasının uzun illər bundan sonra da təmin edəcəkdir. Ən yaxşı inkişaf etmiş ölkələrin təcrübəsinə baxsaq görərik ki, o ölkənin bağlı strategiyasının uzun illər bundan sonra da təmin edəcəkdir. Ən yaxşı inkişaf etmiş ölkələrin təcrübəsinə baxsaq görərik ki, o ölkənin bağlı strategiyasının uzun illər bundan sonra da təmin edəcəkdir.”

Rauf Vəliyev Gəmiçilikdə aparılan islahatlardan, onun inkişaf perspektivlərindən, müasir beynəlxalq standartlara cavab verən bir şirkət quruculuğundan geniş söhbət açdı, bu işlərdə gənclərə güvəndiyi-

ni bir daha vurğuladı: “Bizim sizə ehtiyacımız var. Bu, ölkə rəhbərliyinin apardığı siyasətin bir hissəsidir. Bizim də borcumuz bu siyasətə öz dəstəyimizi verməkdir.”

Tam səmimi şəraitdə davam edən görüşdə gənclər onları düşündürən suallarla Gəmiçiliyin sədrinə müraciət etdilər. Suallar göstərdi ki, bu gün gəncləri Gəmiçilikdə kadr siyasəti, tədris və istehsalat təcrübələrinin təşkili, sosial problemlərin həlli, donanmanın yeniləşdirilməsi, tələbələrə hərbi xidmətdən sonra işlə təminatı və s. kimi məsələlər maraqlandırır. Rauf Vəliyev bütün suallara ətraflı cavab verdi, gənclərə bu məsələlərdə tövsiyələrini çatdırdı.

Sonra sədr görüş iştirakçılarının çoxsaylı suallarını cavablandırdı. Görüşdə Gəmiçiliyin gənclərlə iş üzrə mütəxəssisi Cabir Süleymanlı təqdimatla çıxış edərək, “AXDG” QSC-də gənclərə münasibətdən, o cümlədən işə qəbulda məhz onlara üstünlük verilməsindən, karyera imkanlarından danışdı. Bildirdi ki, bu gün Gəmiçilik işçilərinin 26 %-i, 2015-ci ildə karyera yüksəlişi olanların 51 %-i gənclərdir.

Görüşün sonunda əməkdə və təhsildə fərqlənən gənclərə qiymətli hədiyyələr təqdim olundu, xatirə şəkilləri çəkildi.



QONAQLAR AZƏRBAYCANIN DƏNİZ NƏQLİYYATI QURUMLARI İLƏ ƏMƏKDAŞLIĞA BÖYÜK MARAQ GÖSTƏRİBLƏR

Ukraynanın Odessa şəhərində yerləşən Dəniz Mühəndis Bürosu MDB məkanında gəmi layihələndirilməsi ilə məşğul olan ən tanınmış və nüfuzlu layihə təşkilatlarından. Bu günlərdə Dəniz Mühəndis Bürosunun baş direktoru Gennadi Yeqorov və baş konstrukturu Valeri Tonyuk Bakıda işgüzar səfərdə olublar. Səfərin məqsədi Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi və Bakı Gəmiqayırma Zavodu ilə əməkdaşlıq barədə danışıqlar aparmaq, ölkəmizdə gəmiqayırma sənayesinin perspektivləri ilə yaxından tanış olmaq idi.

Fevralın 3-də odessalı qonaqlar Azərbaycan Dövlət Dəniz Akademiyasında oldular. Dəniz Akademiyasının rektoru Çingiz Əliyev tədris prosesinin təşkili, tələbələr üçün yaradılan şərait, dənizçilik təhsilinin maddi-texniki bazası barədə onlara ətraflı məlumat verdi.

Texnika elmləri doktoru, professor Gennadi Yeqorov müəllim və tələbələr üçün açıq mühazirə ilə çıxış etdi. Mühazirədə Xəzər hövzəsində gəmiçiliyin tarixi və inkişafı ilə yanaşı, gəmiqayırma sahəsində perspektivlər, gəmi layihələndirilməsinin özəllikləri, müxtəlif təyinatlı gəmilərin inşası və istismarı ilə bağlı aktual məsələlər, müasir tendensiyalar əhatə olunmuşdu. Açıq mühazirəni tələbələr və müəllimlər böyük



maraqla dinlədilər.

Sonra Gennadi Yeqorov və Valeri Tonyuk Dəniz Akademiyasının tarix müzeyi ilə tanış oldular, fəxri qonaqlar kitabına ürok sözlərini yazdılar.

Fevralın 4-də ukraynalı qonaqlar Gəmiçilikdə oldular. "Azərbaycan Xəzər Dəniz Gə-

miçiliyi" QSC-nin sədri Rauf Vəliyev Odessa Dəniz Mühəndis Bürosunun baş direktoru Gennadi Yeqorov və baş konstrukturu Valeri Tonyuku qəbul etdi.

Qonaqlar Bakıda keçirdikləri görüşlər barədə məlumat verərək, əməkdaşlıq perspektivlərini yüksək qiymətləndirdilər. Gennadi

Yeqorov Dəniz Mühəndis Bürosunun hazırladığı layihələr əsasında Bakı Gəmiqayırma Zavodunda gəmi inşa etmək üçün hər bir şərait olduğunu təsdiqlədi. O, Gəmiçilik üçün maraq doğura biləcək müxtəlif təyinatlı gəmi layihələri barədə geniş məlumat verdi.

Rauf Vəliyev Azərbaycanda dəniz nəqliyyatına ölkə rəhbərliyi səviyyəsində göstərilən daimi diqqətdən, Gəmiçiliyin gələcək planlarından və inkişaf perspektivlərindən, donanmanın yeniləşdirilməsi zərurətindən ətraflı söhbət açdı. Qeyd etdi ki, bu gün Gəmiçilik üçün kran, xilasetmə və yangınsöndürmə əməliyyatlarını yerinə yetirən ixtisaslaşmış gəmilərin, habelə quru yük daşıyan, tanker və Ro-PAX tipli təkrarlı texnika və sərnişin daşıyan gəmilərin sifarişləri daha aktualdır.

Fikir mübadiləsi zamanı müxtəlif gəmi variantlarının inşaat və istismar özəllikləri müzakirə olundu, əməkdaşlığın bundan sonra da davam etdirilməsi qərar alındı.

Həmin gün qonaqlar Bakı Gəmiqayırma Zavodunda da oldular, müəssisənin texniki imkanları ilə maraqlandılar.

Bakı Gəmiqayırma Zavodunun baş direktor müavini İmanverdi Həsənov bu müasir zavodun istehsal gücü, kadr potensialı, beynəlxalq standartlara cavab verən maddi-texniki bazası haqqında ətraflı məlumat verdi.

Bildirdi ki, 2013-cü ildə istifadəyə verilmiş Bakı Gəmiqayırma Zavodu ölkə rəhbərliyinin dəniz nəqliyyatına daimi diqqətinin bəriz nümunəsidir və Xəzər hövzəsi üçün ən müxtəlif təyinatlı və ölçülü gəmilər inşa edə bilər.

Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi ilə sıx əməkdaşlıq şəraitində işləyən Bakı Gəmiqayırma Zavodu bundan sonra da sifarişləri vaxtında və keyfiyyətlə yerinə yetirməyə hazırdır. Odessa Dəniz Mühəndis Bürosunun hazırladığı gəmi layihələrinə gəldikdə isə, həmin layihələr əsasında gəmi tikintisi üçün müəssisədə bütün zəruri avadanlıq və şərait mövcuddur.

Odessa Dəniz Mühəndis Bürosunun baş direktoru Gennadi Yeqorov Bakı Gəmiqayırma Zavodunun texniki imkanlarını çox yüksək qiymətləndirdi və rəhbərlik etdiyi layihə təşkilatının Azərbaycanın dəniz nəqliyyatı qurumları ilə əməkdaşlığa böyük maraq göstərdiyini vurğuladı.

İşgüzar danışıqlarda Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin nümayəndələri də iştirak etdilər.

Dənizçilərimiz ikinci sınaq qatarını da Xəzərin bir sahilindən digər sahilinə vaxtında çatdırdılar

Ukrayna Transxəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Marşrutuna qoşulduqdan sonra İliçevskdən bərə ilə fevralın 7-də çıxan ərzaq məhsulları və metal məmulatlarla dolu 32 vaqondan ibarət ikinci sınaq qatarı fevralın 12-də səhər Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanına çatdı.

Ukrayna - Qara dəniz - Gürcüstan - Azərbaycan - Xəzər dənizi - Mərkəzi Asiya marşrutu ilə hərəkət edən konteyner qatarının 31 vaqonu nəzərdə tutulan vaxtda Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin "Qarabağ" bərəsi ilə Türkmənbaşı limanına yola salındı. Dənizçilərimiz ikinci sınaq qatarını da Xəzərin bir sahilindən digər sahilinə vaxtında çatdırdılar.

Qazaxıstana ünvanlanan bir vaqon isə ilk bərə ilə Aktau limanına göndərildi.

Yüklərin Transxəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Marşrutu ilə hərəkətini daha da sürətləndirmək məqsədi ilə Ukrayna hökuməti Mərkəzi Asiya ölkələri ilə müvafiq danışıqlar aparıb və ikinci sınaq qatarının Çinə 10 günə çatdırılması planlaşdırılıb.

Xatırladaq ki, Ukrayna Transxəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Marşrutuna qoşulmaq istəyini bildirdikdən sonra – yanvarın 14-də Bakıda Azərbaycan, Qazaxıstan, Gürcüstan və Ukrayna nümayəndələrinin dördtərəf-

li görüşü keçirilmişdi və tərəflər marşrutda vahid tariflərin müəyyənləşdirilməsi ilə bağlı razılığa gəlmişdilər. "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 Məmməd Baxtadzə, "Ukrayna Dəmir Yolu" SC-nin İdarə Heyətinin sədr əvəzi Aleksandr Zaqorodniy 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 tutulurdu.

Ukrayna-Mərkəzi Asiya marşrutu ilə hərəkət edən 10 vaqon və 20 qırxfutluq konteynerdən ibarət ilk sınaq qatarı isə yanvarın 15-də İliçevskdən çıxmış, yanvarın 22-də Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanından Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin "Azərbaycan" bərəsi ilə yola salınmış və yanvarın 23-də Aktauya çatdırılmışdı. Daha sonra Qazaxıstan ərazisi ilə hərəkət edən qatar yanvarın 31-də Çində səfərini başa vurmuşdu.

"Dəniz"



AZƏRBAYCAN DÖVLƏT DƏNİZ AKADEMİYASINA BEYNƏLXALQ SERTİFİKAT VERİLƏCƏK

Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin və onun struktur bölmələrinin fəaliyyətinin beynəlxalq standartlar səviyyəsində qurulması, o cümlədən müasir tələblərə uyğun sertifikatların alınması Gəmiçilik rəhbərliyinin daim diqqət mərkəzində olan məsələlərdəndir. Bu istiqamətdə mütəmadi tədbirlər görülür və beynəlxalq qurumlarla müvafiq iş aparılır.

Gəmiçiliyin sıx əməkdaşlıq şəraitində işlədiyi beynəlxalq qurumlardan biri Amerika Gəmiçilik Bürosudur (ABS). Bu nüfuzlu təsnifat cəmiyyəti yanvarın 26-dan fevralın 2-dək Azərbaycan Dövlət Dəniz Akademiyasının nəzdindəki Dənizçilərin hazırlanması və sertifikatlandırılması mərkəzində sertifikatlaşdırma üzrə beynəlxalq audit aparıb. Auditin məqsədi Mərkəzdə tədris olunan 34 təlim kursunun ABS-in "Tədris müəssisələrinin və təlim kurslarının sertifikatlaşdırılması üzrə standartları"na uyğunluğunu yoxlamaq idi. Audit müddətində artıq 10 təlim kursunun uyğunluğu təsdiqlənib. İl ərzində digər kursların da auditdən keçəcəyi nəzərdə tutulub.

Auditin nəticələrinə əsasən, Amerika Gəmiçilik Bürosu Azərbaycan Dövlət Dəniz Akademiyasına və Dənizçilərin hazırlanması və sertifikatlandırılması mərkəzinə Uyğunluq Sertifikatı təqdim edəcəkdir.



Yuxarı sinif şagirdləri ilə görüşlərin faydası çox olacaq

Azərbaycan Dövlət Dəniz Akademiyası da yüksəkixtisaslı kadrların yetişdirilməsinə, Gəmiçiliyin insan resurslarına ehtiyacının ödənilməsinə başlıca vəzifəsi kimi baxır. Təsədüfi deyil ki, "Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi" QSC-nin sədri Rauf Vəliyev Gəmiçiliyin gələcək idarəçilərinin məhz

rir. Xaçmaz, Goranboy, Qəbələ, Saatlı, Sabirabad, Qazax, Ağstafa, Şirvan, Abşeron, Ağdaş, Şamaxı, Ağsu, Kürdəmir, Beyləqan, Tovuz, Salyan, Qusar, Lənkəran, Siyazan və digər rayonların orta məktəblərində baş tutan tədbirlər maraqla qarşılanmışdır.

Məktəb direktorlarının yaxından köməkliyi ilə gerçəkləşdirilən



"Azərbaycan Respublikasında təhsilin inkişafı üzrə Dövlət Strategiyası"nda təhsil sisteminin müasir tələblərə uyğun hədəfləri müəyyənləşdirilmiş, təhsil işçiləri qarşısında yeni məsul vəzifələr qoyulmuşdur. Ölkəmizin təhsil sistemi dünyanın ən qabaqcıl dövlətlərinin təhsil prinsiplərindən istifadə etməklə təkmilləşdirilir. Bu da təsədüfi deyil. Möhtərəm Prezidentimiz İlham Əliyevin sözləri ilə desək, "Nə təbii ehtiyatlar, nə coğrafi vəziyyət yox, məhz intellektual potensial, məhz elmin səviyyəsi ölkənin tərəqqisini müəyyən edir, təmin edir və ölkəni inkişaf etmiş ölkələr sırasına çıxarır."



ADDA-da yetişdiyini vurğulamaqla yanaşı, professor-müəllim heyətinə yüksəkixtisaslı kadrların hazırlanmasında çiyinlərinə düşən məsuliyyəti də heç vaxt unutmadığı tövsiyə edir.

ADDA-da tədris prosesinin keyfiyyətinin artırılması, tədris planlarının müasirləşdirilməsi, tələbə kontingentinin təhsil göstəricilərinin yüksəldilməsi üçün ardıcıl tədbirlər görülür.

Akademiyada tələbələr və onların valideynləri üçün «Açıq qapı» günlərinin keçirilməsi və tələbə-müəllim heyəti ilə müxtəlif görüşlərin təşkili isə artıq ənənəyə çevrilmişdir.

Hazırda professor-müəllim heyəti yeni təməllərdə dənizçi peşəsinə maraqla oyanmaq, onların Akademiya haqqında zəruri məlumatla malik olmaları üçün ölkəmizin əksər rayonlarında yuxarı sinif şagirdləri ilə görüşlər keçir-

belə görüşlərdə Akademiyanın rayonlara ezam olunan əməkdaşları şagirdlərə Azərbaycan Dövlət Dəniz Akademiyasının tarixi, burada təhsilin səviyyəsi, uğurları, tələbələr üçün yaradılan geniş imkanlar barədə ətraflı məlumat verib və onlara gələcəkdə perspektivli karyera qurmaq üçün daha münasib Azərbaycan Dövlət Dəniz Akademiyasında təhsil almağı tövsiyə ediblər. Görüş iştirakçılarının çoxsaylı sualları Dəniz Akademiyasının müəllimləri tərəfindən ətraflı cavablandırılmışdır.

Şagirdlərdə dənizçi peşəsinə yaradılan maraqla, yaxşı oxuyanların gələcəkdə Azərbaycan Dövlət Dəniz Akademiyasında təhsil almaq istəklərini ələ götürməyə dilə gətirmələri belə tədbirlərin əhəmiyyətini bir daha təsdiq edir.

XƏZƏRDƏ GƏMİÇİLİYİN TARİXİNDƏN

Xəzərdə gəmiçiliyin tarixi qədimdir. Bunu Qobustandakı qayaüstü təsvirlərin arasında qayıq şəkillərinin olması da sübut edir. Piktoqlif adlanan bu təsvirlərin ən qədiminin yaşı 9 min ildir.

Tarixin atası Herodotun Xəzər dənizinin ölçülərini "Avarlı gəmidə üzmə günləri" adlı əsərində göstərməsi, eramızdan əvvəl V əsrdə burada dəniz üzgüçülüğünün kifayət qədər inkişaf etməsi haqqında fikir yürütməyə əsas verir.

Bu gün ölkəmizin iqtisadiyyatında çox əhəmiyyətli rol oynayan Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin sələfi isə "Qafqaz və Merkur" Səhmdar Cəmiyyəti sayılır.

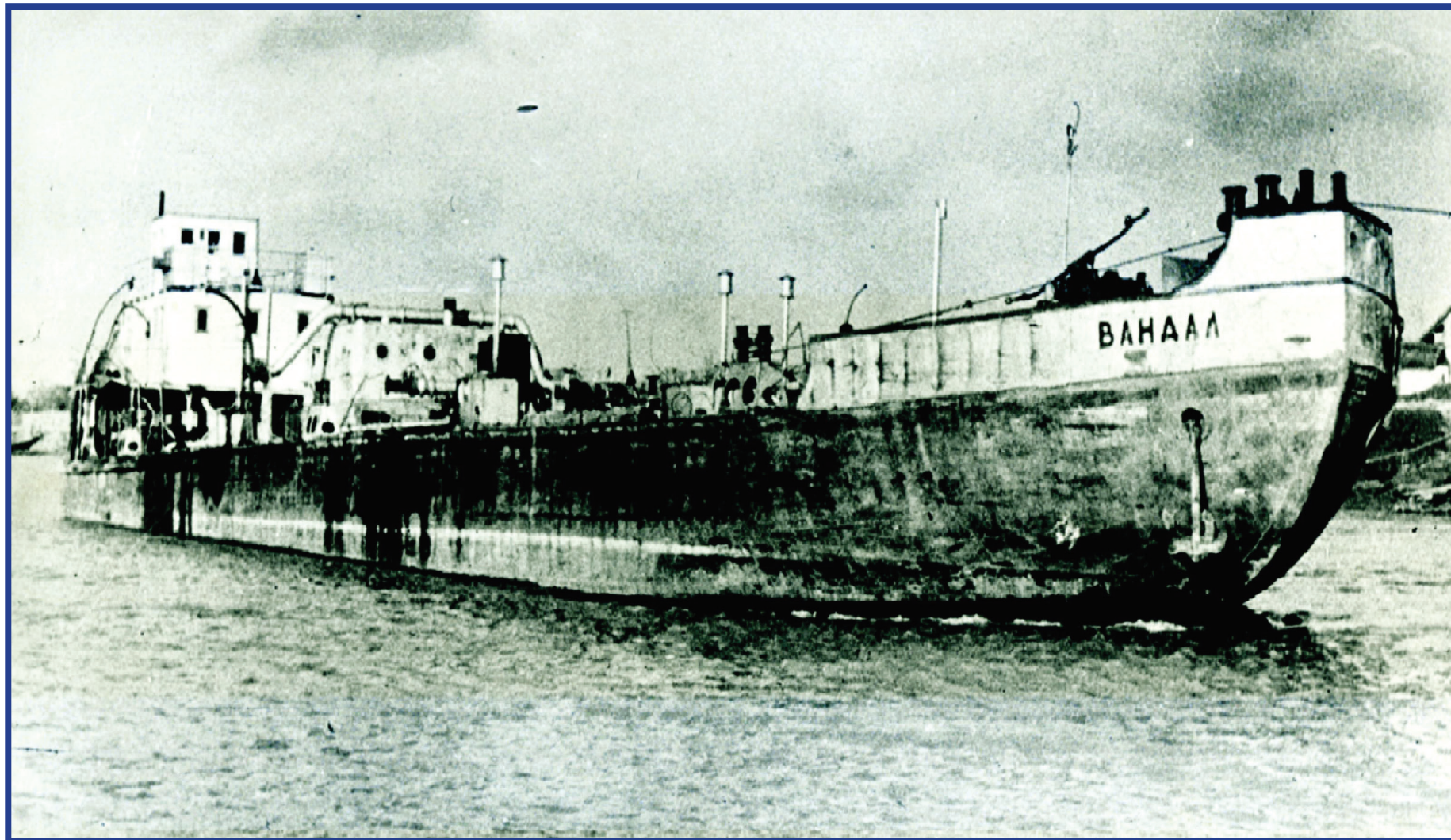
1858-ci il mayın 21-də Rusiya senatının qərarı ilə yaradılan "Qafqaz və Merkur" Səhmdar Cəmiyyəti Orta Asiya və İran yüklərinin Xəzər dənizi, Volqa və Kür çayları ilə daşınmasına xidmət edirdi. Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin tarixi də məhz həmin ildən hesablanır. "Qafqaz və Merkur" Səhmdar Cəmiyyətinin idarə heyəti Sankt-Peterburqda yerləşirdi. 1859-cu il dekabrın 14-də "Qafqaz və Merkur"nin Xəzər şöbəsi Bakıya köçürülür.

Xəzərdə ticarət gəmiçiliyinin gur inkişafı Abşeronda neft hasilatının kəskin artması və neft sənayesinin çiçəklənməsi dövrünə təsadüf edir. Buna qədər Abşeronda neft quyulardan əl əməyi, yəni vedrələrlə çıxarıldı. Sonra nefti qoyun dərinsinə dolduraraq, arabalarda Azərbaycanın şəhər və kəndlərinə, Qafqaz, Rusiya, İran və Orta Asiyaya göndərilirdi. Yalnız XVI əsrdən etibarən nefti çəlləklərə töküb ağac gəmilərdə Bakıdan Həştərxana, sonra isə İrana daşımağa başladılar. Neftin çəlləklərdə daşınması gəmi sahibkarları üçün sərfəli deyildi, çünki onların doldurulması və yüklənməsi xeyli vəsait və vaxt tələb edirdi. Bundan başqa, anbarlara yığılan çəlləklər çox yer tutur, onların öz çəkisi isə gəminin təmiz yüklənmə qabiliyyətinin böyük bir hissəsini təşkil edirdi.

Axtarışlar öz nəticəsini verdi. Çəlləkləri düzbucaqlı formada olan böyük dəmir sistemlərlə - tanklarla əvəzləmək qərara alındı. Tanklar bilavasitə tryumlara qoyulurdu. Maye yük daşıyan gəmilərin - tankerlərin adı da məhz buradan götürülüb.

Tankların doldurulub-boşaldılması əl nasosları ilə həyata keçirilirdi. Sonradan belə qərara gəldilər ki, sistemlərin ölçülərini artırmaqla, sayını azaltmaq olar. Nəhayət, hər tryumda bir böyük tank qaldı. Onun ölçüləri yük sahəsinin qabarıqlarına uyğun idi. Yükləmə-boşaltma əməliyyatları artıq mexaniki nasoslarla aparılırdı.

Neftin çəlləklərdə daşınmasından gəmiyə doldurulmasına keçid ideyası dahi rus alimi D.İ. Mendeleyəvə məxsusdur. O, 1863-cü ildə Bakıda olanda bu fikrə gəlib. Lakin neft sənayeçiləri hələ uzun müddət çəlləklərdən istifadə edirdilər, çünki ağac gəmilərə neft doldurmaq çox çətin idi. Neftin yelkənli gəmilərdən



dənizə sızması üçün anbarların dibinə və bortlarına içəridən keçə və sement döşəmək lazım gəlirdi. Belə gəmilərdə yalnız yüksək özlülüyə malik tünd neft məhsullarını daşımaq mümkün idi. Kerosin kimi açıq neft məhsulları isə korpusun ağac örtüyündən sızdı. Ona görə də, açıq dənizdə gəmiçilik şirkətləri doldurulurdu. Çıxış yolu dəmir və polad gəmilərin inşasında idi.

XIX əsrin 70-ci illərində su yolu ilə neft daşınması Xəzər dənizində gəmiçilik şirkətlərini inkişaf etdirdi. Rusiyada belə daşımalar digər ölkələrə nisbətən daha tez başlamışdı. 1873-cü ildə Artemyev qardaşları özlərinin "Aleksandr" yelkən gəmisini neftdaşıyan gəmiyə çevirdilər. Yükləmə-boşaltma işi əl nasosunun köməyi ilə görülürdü. Bu, səfər dövrününə imkan verirdi. "Aleksandr" naviqasiya zamanı 6 səfər əvəzinə 10 səfər edirdi. Bundan əlavə, onun əks istiqamətdə taxta materialı daşımaq imkanı var idi. Əvvəllər gəmilərdə boş çəlləklər götürülürdü. Müvəffəqiyyət qardaşları bütün yelkən donanmasını neftdaşıyan donanmaya çevirməyə ruhlandırdı. Digər gəmi

sahibləri də onlardan nümunə götürməyə başladılar.

Ağır neft növlərinin nəql edilməsi təcrübəsində Xəzər, yeni üsulun beşiyinə çevrildi. Dünyada ilk dəmir tanker - "Zoroastr" paroxodu 1878-ci ildə Bakı milliyonçusu Robert Nobelin sifarişi ilə İsveçdə inşa edildi. Bu gəmi atəşpərəstliyin banisi Zərdüşün adını daşıyırdı. Onun uzunluğu 56 m, eni 8 m, sürəti 10 uzel, yükləmə qabiliyyəti 240 t idi. "Zoroastr"ın korpusunda 8 silindrik sistem quraşdırılmışdı. Xəzər dənizinə keçid zamanı həmin sistemlər çıxarılaq ayrıca barja yüklənmişdi. Çünki gəmi Peterburqa gələndə aydın olmuşdu ki, onun oturma kanallarından keçmək üçün çox böyükdür. Bakıda isə nefti birbaşa tryumlara doldurmaq məqsədilə tankerdə yenidən qurma işləri aparıldı və yükləmə qabiliyyəti 600 tona çatdırıldı.

Maşın bölməsi gəminin orta hissəsində, kormaya daha yaxın yerləşdirilmişdi. O, neft tanklarından quru və boş bölmə ilə kofferdamla ayrılırdı. Burun hissəsində də analoji kofferdam var idi. Tankerdə ikinci dib nəzərdə tutulmamışdı. Yük tanklarını

ayırmaq üçün diametral müstəvidə bir uzununa arakəsmə və dibdən göyərtəyə qədər gedən 3 eninə arakəsmə qoyulmuşdu. Məqsəd bort yığılması zamanı yükün bir bortdan digərinə axınının qarşısını almaq idi. Çünki bu, gəminin dayanıqlığının itirilməsi ilə nəticələnə bilərdi. Digər tərəfdən, kil yığılması zamanı yük qurtaracaq arakəsmələrinə və göyərtəyə güclü zərbələr vuraraq tikişlərin suburaxmazlığını poza bilərdi.

Bakı limanında qeydiyyata alınmış sonrakı tankerlər "Zərdüş"ə nisbətən bir sıra üstünlüklərə malik idi. Məsələn, "Uda" gəmisinin anbarında uzununa və eninə arakəsmələr, göyərtədə isə anbarlar üzərində genişləndirici şaxtalar yox idi. "Moisey"nin anbarları bir təbəqədən ibarət idi. "Merkuri"nin burun tərəfində də quru yük anbarı vardı. "Xilaskar"ın maşın şöbəsi dünya təcrübəsində birinci dəfə olaraq gəminin arxa hissəsində yerləşdirilmişdi.

Yeni gəmilərin ölçüləri də dəyişirdi. 1882-ci ildə inşa edilmiş tankerlərin ölçüləri (dedveyti 1050 ton) xeyli böyük idi. Həmin gəmiləri iki yerə bölərkə yola sa-

lınırdılar. Sonrakı illərdə də digər tankerləri Xəzərə bu yolla gətirirdilər.

Xəzərdə ilk buxar gəmisini 1846-cı ildə suya buraxılıb. Səksəninci illərin ikinci yarısından etibarən Volqa üzərindəki gəmiqayırma zavodlarında Xəzər dənizi üçün neftdaşıyan buxar gəmilərinin tikintisinə başlandı. 1888-ci ildə orada "Naxçıvan" tankeri inşa edildi. Gəmi 56 ildən sonra da - Böyük Vətən müharibəsi dövründə qiymətli texniki yağı daşıyırdı. Gəmilərin ölçüləri və yükləmə qabiliyyəti daim artırdı. Kolomensk zavodunda "Delo" tankerinin inşa edilməsi ilə Xəzərə ilk dəfə 100 metr uzunluğunda gəmi gətirildi.

Qazanlarda maye yanacağın təbii Xəzər donanmasının adı ilə bağlıdır. Təkmilləşdirilmiş forsunkaların təbiiqədən sonra gəmilərin buxar qazanları ucuz maye yanacaqla işləyirdi. Uzun illər Bakıda işləmiş akademik V. Şuxovun ideyası ilə hazırlanan forsunka geniş yayılmışdı. Şuxov qazan sisteminin vətəni də Xəzər dənizidir. Maye yanacağın çox olması Xəzər gəmilərinin daha tez daxiliyanma mühərrikinə keçməsinə təkan verdi.

Dizel mühərrikinin üstünlüklərinə əmin olmaq üçün Nobel qardaşları Sormovo zavoduna 2 metal barj sifariş etdilər. Uzunluğu 74,5 m, eni isə 9,5 m olan "Vandal" və "Sarmat" barjları Peterburqa neft məhsulları daşımaqdan ötrü nəzərdə tutulmuşdu. Bu gəmilər elə layihələndirilib tikilmişdi ki, sonradan güc qurğusu quraşdırmaq mümkün olsun. Onların korma dövrə xətləri vintli gəmilər üçün xarakterik idi.

1903-cü ildə inşa olunmuş "Vandal" yedəkdə Peterburqa aparıldı və gəmidə "L. Nobel" zavodunda hazırlanmış 3 üçsilindri dördtaktlı kompressorlu qeyri-reversiv mühərrik quraşdırıldı. Hər birinin gücü 120 a.q. (88 kVt), fırlanma tezliyi 240 dövr/dəq olan mühərriklər sabit cərəyan generatorlarını hərəkətə gətirirdilər. Bu generatorların hasil etdiyi cərəyan 3 avar elektrik mühərrikinə verilir, onlar isə hərəsi öz avar vintini fırladırdı. Revers avar elektrik mühərrikləri vasitəsilə həyata keçirilirdi.

Beləliklə, yükləmə qabiliyyəti 820 t, tam yüklə suya oturma 1,83 m, sürəti 7,4 mil/saat olan "Vandal" dünyada ilk dizel-elektroxd idi ki, maşın bölməsində daxiliyanma mühərriki qoyulmuşdu, gücün mühərriklərdən vintlərə verilməsi üçün, ilk dəfə olaraq, elektrik ötürməsi tətbiq edilmişdi. Sonradan daxiliyanma mühərrikləri olan gəmiləri teploxod adlandırmağa başladılar.

1904-cü ildə tikilmiş "Sarmat"da 2 dörd silindri dördtaktlı mühərrik qoyulmuşdu. Fırlanma tezliyi 240 dövr/dəq olan hər mühərrikin gücü artıq 180 a.q.-ə (132 kVt) çatırdı. Onun mexaniki qurğusu daha mükəmməl idi: irəli hərəkət zamanı mühərriklər bilavasitə 2 avar valını fırladırdı, geriyyə hərəkətdə isə elektrik ötürməsindən istifadə olunurdu.

1908-ci ildə Kolomensk gəmi inşaatçıları "Delo" tankerində iki ədəd reversivli mühərrik qoydu və bu gəmi dünyada ilk dizel dəniz tankeri oldu.

Dəniz daşımalarının artması ilə əlaqədar olaraq, Bakıda, Mahaçqalada, Türkmənbaşıda dəniz limanları inkişaf etməyə başladı. 1907-1908-ci illərdə düyü, pambıq, meyvə, ağac materialı, şəkər, metal, metal məmulatı və sair daşımaq üçün quru yük gəmilərinin xüsusi çəkisi artırdı.

1881-ci ildə donanmanı kadrarla təmin etmək üçün Bakı dənizçilik sinifləri, sonra da gəmi mexaniki kursları yaradıldı. 1883-cü ildə dənizçilik siniflərinin birinci buraxılışı oldu.

1921-ci ildə Müvəqqəti Xəzər Su Nəqliyyatı İdarəsi Xalq Yolları Komissarlığının tərkibinə keçdi. 1934-cü il aprelin 1-də Su Nəqliyyatı Komissarlığının tərkibində Xəzər Gəmiçiliyi yaradıldı.

Xəzər yükdaşımanın həcminə görə bütün dəniz hövzələri arasında birinci yerə idi. Dənizlə daşınan yüklərin böyük bir hissəsi SSRİ-nin mərkəzi rayonlarına çatdırılmaq üçün dəmir yolu və çay nəqliyyatına verirdi. Həştərxana, Mahaçqalaya və Türkmənbaşına neft daha intensiv daşınırdı.

Şəkil: Fransa Hərbi-dəniz Qüvvələri



“GREENPEACE”: Mübahisəli yük daşıyan “Modern Express”

böyük həcmdə qanunsuz taxta-şalban materiallarının hər il beynəlxalq bazarlara ixrac edilməsi bildirilir.

Avropa Taxta-şalban Materiallarının Tədarükünə dair Qaydası (EUTR) qanunsuz taxta-şalban materiallarının Avropa bazarlarına çıxarılmasını qadağan edib və onların təchizat zəncirinin pozulmasının qarşısının alınması məqsədilə operatorlarından hüquqi araşdırmalar aparmalarını tələb edir. Lakin həm Fransa, həm də İspaniya bu qanunun icrasında passivlik nümayiş etdirmiş və aidiyyəti orqanlar indiyədək qənaətbəxş və effektiv yoxlamalar həyata keçirə bilməmişlər.

“Greenpeace” hər iki ölkəni təcili tədbirlər görməyə, taxta-şalban materialını ələ keçirməyə və cəlb olunmuş operatorların EUTR üzrə öz öhdəliklərinə riayət edib-etmədiklərini müəyyənləşdirməyə

səsləyir. Təşkilatdan bildirilir ki, taxta-şalban materiallarının tədarükünə dair qaydalara riayət edilməməsi halında sanksiyalar tətbiq edilməlidir.

“Greenpeace” həmçinin Qabon hökumətindən dərhal araşdırmalara başlamasını, İspaniya və Fransa hökumətlərinə məsələni araşdırmaq üçün tələb edilən bütün sənədlərə tam çıxış imkanı verilməsini tələb edir.

3600 ton taxta-şalban və inşaat avadanlıqları ilə yüklənmiş avtomobil daşıyıcısı yanvarın 26-da Biskay körfəzində yerləşən Cape Ortegal, Galiciadan 240 km məsafədə yana əyilməyə başlayıb və çətin vəziyyətə düşüb. Pis hava şəraitinə görə, gəmi həftə ərzində kursdan yayınaraq hərəkət etmiş, sonra yedəklənərək Fransa sahilindən uzaqlaşdırılmış və fevralın 3-də İspaniyanın Bilbao limanına təhlükəsiz yan almışdır.

Qlobal ekologiya qrupu olan “Greenpeace” təşkilatının iddiasına görə, problemlə avtomobil daşıyıcısı olan “Modern Express” ehtimal ki, Fransa bazarı üçün nəzərdə tutulmuş mübahisəli taxta-şalban materialı daşımaları ilə məşğuldur.

Bu mübahisənin Fransa, Le Havre üçün nəzərdə tutulmuş taxta-şalban materialının mənsəyi və qanuniliyi ilə bağlı ol-

ması bildirilir.

Yəni bu yükün mənsəyinin meşələrin qanunsuz qırılması geniş vüsət almış problem ol-

duğu bölgə kimi tanınan Konqo hövzəsini təşkil edən ölkə olmasına inanılır.

“Greenpeace” təşkilatının

bildirdiyinə görə, Qabonun səlahiyyətli orqanları məsələni araşdırmış və beynəlxalq təhqiqata başlamaq üçün İnterpolə müraciət etmişlər.

Bu bölgənin meşə təsərrüfatında korrupsiyanın geniş vüsət alması, şəffaflığın, lazımı monitorinqin və hüquq-mühafizə orqanlarının yoxluğu ilə yanaşı,

Çin Yaxın Şərqlə meyl edir

Neft və ticarət Pekinin Yaxın Şərqlə marağını yenidən oyatdı

Erik Yep

Çin, Asiyada Şərqlə Qərblə arasında bağlantanın irəlilətməsi üzrə İranla əməkdaşlığı genişləndirməyə hazırdır.

Çin prezidenti Si Tzinpin bu yaxınlarda Yaxın Şərqlə etdiyi qısamüddətli səfəri Pekinin region üzrə özünün “direktiv sənədini” dərc etdikdən bir müddət sonra, Qərblə İran üzərindən sanksiyaları götürməsi fonunda baş tutmuşdur.

Çinin Yaxın Şərqlə marağının yenidən oyanması neftin qiymətinin aşağı düşdüyü, İran ilə Səudiyyə Ərəbistanı arasında diplomatik gərginliyin yarandığı, İŞİD-in törətdiyi zorakılıq və Suriyada, eləcə də Liviyada davam edən münaqişənin mövcud olduğu bir dövrdə təsadüf edir.

Şübhəsiz ki, c-b Sinin İran, Səudiyyə Ərəbistanı və Misirə səfərlərinin geosiyasi məsələlər və regional təhlükəsizlik kimi bir çox başqa məqsədləri də olmuşdur. Lakin Pekinin təşəbbüslərinin əsasında neft, sərmayə və ikitərəfli ticarətin genişləndirilməsi durmuşdur.

İran və Səudiyyə Ərəbistanı qəzetlərində dərc edilmiş yazılara görə, c-b Sin Pekin ilə Ərəb dünyası arasında orta əsrlərdən bəri qədim ticarət əlaqələrinin mövcud olduğunu vurğulayıb. Yanvar ayının ortalarında dərc edilmiş Çinin Ərəb Direktiv Sənədində



Çinin təklif etdiyi “İpək Yolu İqtisadi Marşrutunun” və “21-ci əsrin dəniz ipək yolunun” vacibliyi xüsusi yer alıb.

Pekinin direktiv sənədində belə qeyd edilib: “Ərəb ölkələri ümumilikdə Çinin ən iri xam neft təchizatçısı və yeddinci ən iri ticarət tərəfdaşı oldular”.

Xam neft “tapmacası”

Pekin ilə Yaxın Şərqlə əlaqələrinin mərkəzində neft durur.

“Əlriyad” qəzetinə verdiyi müsahibədə c-b Si qeyd edib ki, Səudiyyə Ərəbistanı Çinin ən iri xam neft təchizatçısıdır və ixrac etdiyi xam neftinin hər altı barelinin biri Çinin payına düşür. Qəzet yazıb: “2013-cü ildə Çin ilk dəfə olaraq Səudiyyə Ərəbistanının ən iri ticarət tərəfdaşı oldu”.

Lakin, neft üzərində qurulan ticarət əlaqələri qeyri-sabit ola bilər. Səudiyyə Ərəbistanı dünyaya neft bazarında malik olduğu

payını möhkəm qoruyub saxlayır. Lakin son bir neçə il ərzində ABS-da slans neftinin hasilatının artması neft sektorunu alt-üst etdi. Yaranmış həddən artıq böyük təklif onunla nəticələndi ki, Səudiyyə Ərəbistanı, Rusiyada və Qərbi Afrikada artan xam neft ixracatı ilə rəqabət şəraitinə düşdü. Bu isə onun Çin qarşısında ən böyük təchizatçı mövqeyini vaxtaşırı itirməsinə gətirib çıxarırdı. Riyad hazırda özünün bazaradakı payını qorumaq üçün Çinin neft

emalı zavodlarına sərmayələrini artırmaq niyyətindədir. Çin öz növbəsində Səudiyyə Ərəbistanında ticarət və sərmayə qoyuluşu üçün yollar axtarır. Səudiyyə kral ailəsinin yuxarı əşalonlarında son ildə baş vermiş bir sıra dəyişiklik və “Səudi Aramco” şirkətində hal-hazırda davam edən struktur dəyişiklikləri fonunda Pekin öz maraqlarının qorunmasına əmin olmaq istəyir.

Tehran ilə Səudiyyə Ərəbistanı arasında fikir ayrılığına

baxmayaraq, Çin İranda qərblə təsirinə həqarətlə baxan daha bir güclü müttəfiqə malikdir. Çin hətta özünün neft maraqlarını qorumaq üçün İran ilə Səudiyyə Ərəbistanı arasında artan gərginliyi aradan qaldırmağa cəhd edə bilər (həm Ədən körfəzi, həm də Hormuz boğazı dəniz ticarəti üçün vacib keçidlərdir). Çinin xarici əlaqələrə müdaxilə etməkdən çəkinməyə meyilli olduğunu nəzərə alsaq, vasitəçi rolu çox güman ki məhdud olacaq.

Pekinin İrana dəstəyi Qərblə sanksiyaları dövründə müstəsna olmuşdur və o, açıq şəkildə İran neftini idxal edirdi. Ince & Co beynəlxalq hüquq firmasının hesabatında deyilir: “Çin, yalnız nüvə silahının və raket sistemlərinin yayılması sahəsində AB-nin sanksiyalarına dair məktuba əməl etmişdir və İran neftinə və neft-kimya sənayesinə qoyulmuş beynəlxalq embarqoya qoşulmaqdan imtina etmişdir”. Firmada bildirildi: “Qərblərin yerinə yetirilməsinə nəzarət məsələsi qaranlıq olaraq qalır, çünki Ticarət Nazirliyinin müəyyən etdiyi qərarların yerinə yetirilməsinə nəzarət siyasətləri ictimaiyyət üçün açıq deyil. İndi Qərblə sanksiyalarının aradan qaldırılması Pekinə Tehranın sərmayə çatışmazlığı üzündən kənarda qalmış neft-qaz sektoruna daxil olmaqla yağlı pay vəd edir. Hərçənd ki, o, həmçinin İran iqtisadiyyatının digər sahələrinə də sərmayə qoyuluşu potensialı ilə maraqlanır”.

ABŞ-ın QƏRB SAHİLİNDƏKİ LİMANLAR XƏLƏL DƏYİMİŞ NÜFUZLARINI BƏRPA ETMƏK UĞRUNDA YARIŞIR



Janet Porter

janet.porter@informa.com @JanetPorter_LL

İlk 18,000 teu ölçüsündə gəminin ABŞ-a gəlməsi "böyük gəmi hazır" iddiasını tam əsaslandırmağdan əvvəl liman və terminala əlavə investisiya qoyuluşlarına olan zərurəti önə çəkmişdir

Big in LA: 17,800 futluq "CMA CGM Benjamin Franklin" gəmisi APM Terminallarının 400 Sahil bəndində lövbər atmışdır.

ABŞ-da hələ görünməmiş ən böyük konteyner gəmisi gələndə Los-Anceles şəhərində keçirilən Milad bayramı zamanı MİSLİ GÖRÜNƏN BİRLİK nümayiş etdirildi.

Yerli siyasətçilər, sənaye bosları və həmkarlar ittifaqlarının rəhbərləri Çindən ilk səfərindən sonra APM Terminallarının 400 Sahil bəndində lövbər atan zaman 17,800 futluq "CMA CGM Benjamin Franklin" konteyner gəmisi salamlamaq üçün sıraya düzülüşdülər.

Mesaj isə aydın idi. ABŞ-ın şərqindəki sahil limanları "hazır böyük gəmi" limanlarıdır və ultra iri tutumlu konteyner gəmilərinin ən son nəslilə iş bacarıqlarında dünya səviyyəli statusa malikdirlər.

CMA GGM-in ən son istehsal etdiyi konteyner gəmisi alqışlama mərasimində Los-Anceles şəhərinin meri Eric Garcetti, kongresmen xanım Janice Hahn, Los-Anceles Limanının icraçı direktoru Gene Seroka, Federal Dəniz Daşımaları Komissiyasının sədri Mario Cordero, "International Longshore and Warehouse Union Local 13" təşkilatının prezidenti Bobby Olvera, Liman kapitanı Jennifer Williams, APM Terminallarının 400 Sahil bəndinin baş direktoru Steven Trombley, digər yüksək rütbəli qonaqlar və CMA GGM (Amerika) prezidenti Marc Bourdon iştirak etmişlər.

Dörd gündən az bir müddətdə ABŞ-da sahilə yan alan ən böyük konteyner gəmisi kimi rekordla imza atmış 13,100 teu "Maersk Edmonton" ilə yanaşı, lövbər atan gəmi ilə daha yaxından tanış olmaq üçün bütün mərasim iştirakçıları Milad bayramının ikinci günündə qayıqla səfərə çıxmışdılar. "Maersk's first Triple-E", "Maersk Mc-Kinney Moller" gəmilərinin gəlişi ilə demək olar ki, üç il əvvəl 18,000 futluq gəmilərin istismara verildiyi yerdə Los-Anceles limanının Asiya və ya Avropada olan limanlarında olduğu kimi, bu ölçüdə olan gəmini qəbul etmək bacarığını bütün dünyaya söyləmək üçün növbəyə düzülüşdülər.

Cənab Mr Garcetti demişdir: "Bu, yalnız Los-Anceles üçün deyil, bütövlükdə bizim iqtisadiyyatımız üçün böyük bir yenilikdir. Demək istəyirəm ki, bütün ilboyu, o cümlədən yük daşımaları sahəsində rekordlara imza atdığımız Los-Ancelesdən gəlinəsi və biznesin inkişaf etdiriləsi daha yaxşı məkan yoxdur. Burada bizim ən yaxşı fəhlələrimiz çalışırlar və ən mükəmməl maddi-texniki təchizat bazamız yerləşir, bu limanı və əməliyyatlarını yaxşılaşdırmaq üçün biz gündə \$1m ABŞ dollarından çox vəsait sərf edirik."

yük əməliyyat rəhbərləri yeni məşğulluq modeli işlənilməməsinin nəticələri barədə limanın səlahiyyətli orqanları, terminal operatorları və həmkarlar ittifaqı boslarına artıq ciddi xəbərdarlıqlar göndərməkdədirlər.

Hələlik, sırayı sahil işçilərinin müstəri məmnunluğunu bərpa etmək prosesinə cəlb olunmasını təmin etmək çağırışlarından başqa heç bir qəti həll yolları ərsəyə gəlməmişdir.

Uzunmüddətli perspektivdə, Milli Pərakəndə Satış Federasiyasının nümayəndəsi Jonathan Goldun ötən ilin sonlarında San Diego şəhərində keçirilmiş Amerikanın Yük Logistika şousu

Kənd Təsərrüfatı Nəqliyyat Koalisiyasının icraçı direktoru, üzvləri ötən il baş vermiş ciddi biznes itkilərindən ziyan çəkmiş Peter Friedmann, ILWU bir tərəfdə və PMA digər tərəfdə olmaqla, danışıqlar masası arasında monopoliya vəziyyəti kimi təsvir etdiyi vəziyyəti xüsusilə tənqid etmişdir.

Həmçinin, Amerika Yük Daşıma Logistikası Mərkəzində nitq söyləyən cənab Friedman qərb sahilində yerləşmiş limanlarda olan vəziyyəti bəzi limanlarda fəhlələrin Beynəlxalq Sahil işçiləri Birliyinin üzvləri olduqları, digərlərinin Qrup rəhbərləri tərəfindən təmsil edildikləri, bir başqalarının isə

boslarına istinad etməli olurlar. Onun qənaətinə görə, ABŞ-ın idxalçı və ixracatçılara təsir edən belə qərarlar ölkə xaricində yerləşən qərarçıxaranların əlində təmərküzlənməlidir.

Lakin BK bayrağı altında üzən "CMA GGM Benjamin Franklin" gəmisi Milad bayramı ərzində Asiyaya geri qayıtmazdan əvvəl ilk öncə Los-Anceles və daha sonra Oaklandda dayanmaqla, Kaliforniyaya səfəri zamanı bu narahatlıqların heç biri dilə gətirilmədi.

Amma hər cür atəşfəşanlıqlara rəğmən, bu, uzun müddətli perspektivdə trans okeaniya ticarətinin yeni erasının



Lakin cəmi bir neçə il bundan əvvəl, şəhər meri ilə razılaşma imzalananda təərəddüd edən şəxslərdən bəziləri terminal operatorları, okean yük gəmiləri və stividorlarını təmsil edən Sakit Okean Dəniz daşımaları Assosiasiyası ilə "International Longshore and Warehouse Union" Təşkilatı arasında ABŞ-ın qərb sahilində tərsana işçiləri ilə yeni əmək müqaviləsinin bağlanması üzrə uzun sürən gərgin qarşıdurmada birbaşa iştirak etmişdilər.

Bir ilə yaxın davam edən sürəkli danışıqlar 2014-cü ilin sonları və 2015-ci ilin əvvəllərində qərb sahil boyu ciddi pozuntu və xidmətlərdə gecikmələrə yol açaraq gəmiləri günlərlə limanlardan kənardə lövbər atıb yan almaq üçün sahil bəndinin azad olmasını gözləməyə məcbur etmişdir. Bu qarşıdurma ABŞ-da olan bizneslərə, yük daşıyan operatorların maraqlarına ciddi zərər vermiş, Kanada, Meksika və ölkənin digər tərəfində alternativ yollar aramağa başlanılmışdır.

Həmçinin, PMA ilə ILWU arasında bağlanmış beş illik müqavilənin 2014-cü ilin iyul ayına geri çəkildiyini nəzərə alaraq, ABŞ-ın qərb sahilindəki limanların öz xələl dəymiş nüfuzunu bərpa etmək üçün kifayət qədər vaxtı qalmamışdır. Bunun üçün isə, hazırkı sövdələşmə başa çatanaq üç ildən bir qədər artıq vaxt tələb olunur və

üçün təqdimatda dediyi kimi, qərb sahilində yerləşmiş limanlar öz bazar paylarını Kanada, Meksika, ABŞ körfəzi və şərq sahilində yerləşən limanlardakı rəqiblərinə uduzmaqda davam edərək, "bundan ən çox uduzan işçi qüvvəsi olacaq."

O, daha sonra deyib: "Vəziyyət mütləq dəyişməlidir və biz daha yaxşı yol tapmalıyıq. Bizə 21-ci əsrin limanları lazımdır."

Cənab Gold üzvlərindən bəzilərinin ABŞ-ın qərb sahilinə hələ qayıtmadıqlarını açıqlamışdır. ILWU üzvləri ticarət döviyyəsinə pozmağın mənfəət nəticələrini anlamalıdır.

Son qış mövsümündə xaosa cəlb olunanlar ümid edirlər ki, bu dəfə sövdələşmə olduğu kimi, bitmə tarixindən əvvəlki cəmi bir neçə ay ərzində deyil, cari sövdələşmənin bitdiyi tarixdən çox əvvəl başlayacaq.

Yük daşıma operatorlarının nümayəndələrinin 2019-cu ildə liman əməliyyatlarında fəlakətlərin qarşısını alınması barədə aydın təsəvvürləri olmasa belə, sonuncu dəfə bu hal baş verən zaman kifayət qədər müşahidələr aparmaq imkanına malik olmuş və yeni danışıqlar modeli aşkar olunmadığı təqdirdə ABŞ-ın qərb sahilindəki limanların üzvləşməyə risklər barədə xəbərdarlıqlar almışlar.

bağlanmış həmkarlar ittifaqlarının qadağan edildiyi İş Hüququna malik ştatlarda yerləşmiş limanlardakı - şərq və Körfəz sahillərindəki vəziyyətlə tutuşdurmuşdur. Orada həmçinin, limana sahiblik modeli də qərb sahilində olan vəziyyətdən fərqlidir.

Hər iki tərəf arasında münasibətləri yaxşılaşdırmaq üçün səhnə arxasında bəzi işlər artıq aparılmaqdadır. Cənab Friedman isə, sırayı işçilər arasında daha çox razılıq yönümlü əhval-ruhiyyənin olacağına ümid edərək, onun işçilərinin bəzi ILWU işçilərinin rəhbərləri ilə özəl danışıqlar apardığını aşkarlamışdır. O, həmçinin ölkənin digər bölgələri ilə müqayisədə qərb sahilindəki yerli təşkilatlardan ibarət olan liman orqanlarının əmək münasibətləri ilə daha çox məşğul olduqlarını görmək istədiyini deyib. "Liman orqanlarını irəli addım atmağa" səsləmiş və bu orqanların hamısının demək olar ki, xarici ölkələrə məxsus olan Los-Anceles, Long Beach, Oakland və Seattle/Tacomada yerləşən terminal operatorlarından daha çox maraqlı olduğunu bildirmişdir.

O, iddia edir ki, bu, heç şübhəsiz, ILWU ilə PMA arasında danışıqları müşkülə salan məqamdır və danışıqlar masası arxasında oturanlar çox vaxt mühüm məsələlərlə bağlı xaricdəki

başlanğıcını qoydu.

"CMA CGM-nin ən son istehsalı olan bu gəmi "Pearl River" Ekspres xidmətinin tərkib hissəsi kimi, Fransa tərəfinin 10% səhm payına sahib olduğu "Long Beach"dəki Pier J limanı, sonra isə Asiya-Avropa ticarəti üçün yenidən istismara verilməzdən əvvəl Sietldə dayanaraq ABŞ-a daha bir səfər edəcək", - deyərək cənab Bourdon bildirmişdir.

Çünki görünüşünə rəğmən, ABŞ limanları bu ölçüdə olan konteyner gəmilərini qəbul etməyə hələ hazır deyil.

Gəmidə olan konteynerlər kranlar kifayət qədər böyük olduğu təqdirdə mümkün 10 hündür stellaj şəklində deyil, yalnız gəmi göyərtəsində yeddi yarus şəklində yüklənmişdir. Bu isə o demək idi ki, gəmi tam yük həcmi deyil, 15,000 futdan bir qədər az yük daşıyırdı.

Cənab Bourdon yükü boşaldılan zaman "CMA CGM Benjamin Franklin" gəminə baxmaq üçün qayıqla səfəri zamanı "Containerisation International"a müsahibəsində bunun "sınaq mərhələsi" olduğunu söyləmişdir: "Biz bu gəmiləri tam yüklənmiş vəziyyətdə istismar etməli olduğumuza görə, kranların hazır vəziyyətə gətirilməsini gözləməliyik və bunun 2016-cı ilin sonunadək baş verəcəyini ehtimal edirik."

(Əvvəli 6-cı səhifədə)

Sonra isə demişdir, ki, "investisiya qoyuluşları hər yerdə baş verməlidir və bütün limanlar hazır vəziyyətə gətirilən kimi, biz öz strategiyamızı yenidən nəzərdən keçirəcəyik."

Uzun müddətli potensiala inam

Lakin CMA CGM həm də ABŞ qarşısında ciddi öhdəlik nümayiş etdirməkdə maraqlıdır, belə ki, bu xətt Amerika Birləşmiş Ştatlarının sabiq Prezidentinin Xətləri və Asiya-ABŞ ticarətinin mühüm oyunçusu APL sahibi "Neptune Orient Lines"-i əldə etmək mərhələsindədir.

Oktyabr ayında Los-Ancelesdə olmuş, "Jacques Saadé" Qrupunun sədri və baş icraçı rəhbəri "CMA CGM-nin ABŞ iqtisadiyyatının uzun müddətli artımında maraqlı olduğunu nümayiş etdirmək" və bu Fransa xəttinin ABŞ bazar payını artırmaq məqsədini vurğulamaq üçün Sakit okeanda 18,000 fut tutuma malik gəminin istismarına qərar vermişdir.

Los-Anceles, Long Beach və digər ABŞ Sakit okeaniya dəniz göyərte limanlarının adətən, CMA CGM-nin yeni gəlişində olduğundan daha artıq gəmiləri qəbul edə bildiyi Asiya-Avropa ticarət limanları ilə ayaqlaşma bilməsi sadəcə vaxt mərhələsidir.

MSC-nin 19,224 fut tutuma malik Oskar-sınıf gəmiləri hal-hazırda kon-



Yekdillik nümayişi (şəkildə soldan): Los-Anceles Limanının icraçı direktoru Gene Seroka, CMA CGM (Amerika) prezident Marc Bourdon, ABŞ Kongresinin üzvü Janice Hahn və "CMA CGM Benjamin Franklin"-in kapitanı Velibor Krpan

teyner tutumuna görə rekordla sahibdirlər; Amma uzunluqları 394 m olan bu gəmilər fiziki ölçülər baxımından hələ ən böyük gəmilər deyil. Maersk şirkətinin "Triple-E" gəmilərinin uzunluğu 399 m, eni isə 59 m-dir.

Öz seriyasında altıncı və sonuncu olan "CMA CGM Benjamin Franklin" gəmisinin uzunluğu 399 m olsa da, eni 54 m olmaqla, cüzi dərəcədə qısdır.

Hal-hazırda ULC-lərin ABŞ-a tam yüklü vəziyyətdə gələ bilməsi üçün terminalar investisiya qoyuluşuna hazırlanırlar. "Pier 400"-ün nümayəndəsi cənab Trombley dünyanın ən böyük konteyner gəmilərini qəbul edə bilmək üçün limanın öz kranlarından bəzilərinin hündürlüyünü 135 futdan 160 futa qaldıracağını təsdiqləmişdir. Həmçinin "Long Beach"də olan Pier J limanı kranlarının hündürlüyü də "CMA CGM Benjamin Franklin" gəmisinin fevralın 18-nə planlaşdırılan təkrar səfəri üçün artırılmışdır.

Limanlar üçün indiyədək tikilmiş ən böyük gəmiləri qəbul etmək şərti məsələsidir. Lakin konteyner gəmi ticarətinin üzvləşdiyi ən pis ticarət şərtlərinin öhdəsindən gəlməyə çalışan okean gəmiləri ULC-lərin Sakit okeanda üzmək ehtimalı olmadığından rahat nəfəs ala bilərlər.

BANKLAR DƏNİZ SEKTORUNDA

Qabaqcıl kreditorlar dəniz sənayesi oyunçuları üçün daha ağır maliyyələşdirmə mühitini proqnozlaşdırırlar



Maks Tingyao Lin

TingYao.Lin@informa.com @MaxL_lloydlist

QIYMƏTLƏR aşağıdır və məşğulluq imkanları azdır. Hal-hazırda borc yığanlar qapıları elə döyürlər ki, sanki vəziyyət o qədər də pis deyilmiş.

2014-ci ilin ortalarından bəri bir bərel üçün 30 dollaradək, təxminən dörd-də üç qədər azalmış neft qiymətinin düşməsi ilə dəniz xidmət sektorunda imkanlar daralmaqdadır. Buna reaksiya olaraq enerji firmaları kəşfiyyat və hasilat xərclərini azaltmışdır ki, bu da qazma qurğuları, lövbər gəmiləri, eləcə də dəniz və platforma təchizat gəmilərinə olan tələbatı azaltmışdır.

Bazar proqnozları ən azı orta perspektivdə ürəkəcan deyil. Neft qiymətlərinin növbəti bir-iki il ərzində bərpa olunacağı gözlənilmir ki, bu da kəşfiyyat və hasilata sərmayə qoyuluşunu sual altına qoyur. Platforma və dəniz təchizat gəmilərinin həddən artıq təchizə məsələsi 2016-2017-ci illərdə bir sıra yeni qurğuların tikilib başa çatdırılması ilə daha da kəskinləşə bilər.

Bu günlərdə qabaqcıl bankirlər Dəniz Sənayesinin Maliyyələşdirilməsi (Marine Money) forumunda dəniz sənayesi oyunçularının sarsıntı içində olduğu barədə açıqlama verdilər. Kreditorlar çətin dövrlərdə adətən olduğu kimi daha tələbkar olmağa başlayıblar. DNB Bankının dəniz sənayesinin maliyyələşdirməsi üzrə direktoru Qeyr Scurset belə söylədi: "Müşahidə etdiklərimizin

bu günə qədər presedenti olmamışdır. Biz, tənəzzül dövrünün ilk mərhələsindəyik. Düşünürəm ki, qasırganın tam gücü hələ qabaqdadır".

"Banklar xərclərini azaldacaq, buna hazır olun". Maliyyələşdirməyə ehtiyacı olanlar güclü kredit profilərinə ehtiyac duymağa başlayır. Bundan əlavə, kontragent risklərinin idarə edilə bilməsi zəruri olacaq, çünki bütöv enerji təchizat zənciri neft qiymətlərinin aşağı olmasından zərər çəkir. Banklar dəniz qurğularının sahibləri kimi müştərilərinin çarter üzrə icarə haqlarını ödəmə qabiliyyəti, aşağı geosiyasi və maliyyə risklərinə malik olan ölkələrdə fəaliyyət göstərən hasilat firmaları ilə əməkdaşlıq etmələrində əmin olmaq istəyəcəklər. KfW IPEX-Bankının dəniz sənayeləri üzrə vitse-prezidenti Heyke Ross belə söylədi: "Bankların fikri elədir ki, biz (borc alanların) maliyyə strukturuna... (və) risk yaradan amilin nəyin olacağına baxacağıq".

Kreditləmə şərtlərinin sərtləşdirilməsi dəniz oyunçularına sağqalma üçün mübarizə şəraiti yaradır və adicəkilən firmalar arasında artıq erkən qurbanlar olmuşdur. Dekabrda Dolphin Group özünün müflisləşdiyini elan edib, eyni zamanda Ultrapetrol və Polarcus bəzi borc ödənişlərini saxlayıblar. C-b Scurset belə söylədi: "İlk çökən şirkətlər borcu çox olan şirkətlər olacaq". Bəzi borcverənlərin sözlərinə görə, xüsusilə Çin və Cənubi Koreyada olan ixrac kredit agentlikləri maliyyələşdirmədə



Çətin vaxtlar: 2014-ci ilin ortalarından bəri təxminən dörd-də üç qədər azalmış neft qiymətinin düşməsi ilə dəniz xidmət sektorunda imkanlar daralır.

yaranan müəyyən boşluqları özlərinin etibarlı və sabit maliyyələşdirmə hesabına doldura bilərlər. Lakin, hətta onlar belə bütün tələbləri ödəyə bilməyəcək və tənəzzül dövrü ilə bağlı risklərdən sığortalanmayıblar.

Bankı Çinin eksport-kredit agentlikləri ilə əməkdaşlıq etmiş ICBC-nin global gəmiçilik və dəniz maliyyələşməsi üzrə direktoru Devid Lan belə söylədi: "Bu dövr hamı üçün çətinidir. Biz, daha yüksək keyfiyyətli, daha çox kredit pro-

fillərini tələb edən daha konservativ yanaşma tətbiq edə bilərik..."

Tənəzzül dövrünün öhdəsindən gəlməyin ən yaxşı yolu xərcləri azaltmaq, iqtisadi cəhətdən səmərəli planlar işləyib hazırlamaq və borcverənlər qarşısında önləyici olmaqdır. Dinamik Qazma üzrə prezident Manav Kumar belə söylədi: "Hər iki tərəfə sərfəli həll yolu tapmaq üçün indi borcverənləri cəlb etməyə davam etmək və problemləri əvvəlcədən müzakirə etmək üçün yaxşı vaxtdır".

"Kreuz Subsea" şirkətinin icraçı direktoru Kuruş Kontraktor həmçinin qeyd etdi ki, şəxsi vasitələrin səfərbər olunması kreditlərin alınması üçün zəruri olmağa başlayır. "Siz, onlara biznes təklifi verməlisiniz və onlara (banklara) ümid vermək üçün şərait yaratmalısınız". Onlar bunu görsə, çox güman ki, sizə dəstək olacaqlar" deyər c-b Kontraktor söylədi.

5-Cİ "QIZIL TOP"UNU QAZANAN MESSİ... ...VƏ NİYƏ ONA SƏS VERMƏDİM?

Milli komandalının baş məşqçiləri və kapitanları, həmçinin media nümayəndələrinin qatıldığı sorğuda səslərin 41,33 %-ni toplayan "Barselona" və İspaniya millisinin hücumçusu Lionel Messi karyerasında 5-ci dəfə dünyanın ən yaxşı futbolçusu üçün nəzərdə tutulan "Qızıl top" mükafatına layiq görülüb.

"Real"-ın portuqaliyalı forvardı Kriştianu Ronaldo 27,76 % səslə ikinci, "Barselona"-nın braziliyalı hücumçusu Neymar 7,86 %-lə üçüncü, "Bayern"-in polşalı forvardı Robert Levandovski 4,17 %-lə dördüncü, "Barselona"-nın uruqvaylı hücumçusu Luis Suarez isə 3,38 %-lə beşinci olub.

Xatırladım ki, 2000-ci ildən "Qızıl top" mükafatının sorğusunda Azərbaycanı təmsil edirəm. Bu dəfə anketimdə bu futbolçulara səs vermişdim: 1. Neymar; 2. Luis Suarez; 3. Robert Levandovski.



Messiyə səs verməməyimin səbəbi çox sadədir: onu 2015-ci ilin ən yaxşı futbolçusu hesab etmirəm. Fikrimcə, "Barselona"-nın uğurlarında Neymar və Luis Suarezin əməyi daha çox idi. Xüsusilə ilin ikinci yarısında bu cütlüyün parlaq oyununu qeyd etməliyəm. Messi isə əksinə, bu dövrdə həm bir müddət zədəli oldu, həm də əvvəlki effektivliyi çıxış etmədi.

Messinin "Barselona"-dan kənarında nəyə qadir olduğunu Amerika kuboku-2015-də gördük. 6 oyunda cəmi 1 qol vurdu, onu da penaltidən. Komandası isə aşkar favorit olduğu turnirdə 2-ci yerlə kifayətləndi.

Məhsuldarlıq baxımından da Messi digərlərindən geri qaldı. Məsələn, ötən mövsüm La Liqada daha çox qol vuran Kriştianu Ronaldo "Qızıl buts"u qazandı. Çempionlar Liqasında Neymarın 1/4 finaldan başlayaraq hər oyunda, o cümlədən finalda fərqlənməsi daha effektiv oldu. Ötən ilin son turundan sonrasına hazırkı İspaniya çempionatının bombardirlər

siyahısına Luis Suarez başçılıq edirdi. Uruqvaylı klubların dünya çempionatının da ən yaxşı və ən sərtast oyunçusu oldu. Hazırkı Çempionlar Liqasında Kriştianu Ronaldo öndədir.

Bəs Robert Levandovskinin əvəzetmədən meydana daxil olaraq 9 dəqiqə ərzində 5 qol vurmaması və 4 rekorda imza atmasını diqqətdən kənar saxlamaq olarmı? "Bayern"-li futbolçu həm də Polşa yığmasıyla Avro-2016-ya vəsiqə qazandı və seçmə turnirin bombardir oldu. Təsadüfi deyil ki, polşalı forvard "Qızıl top"un yekun sıralamasında 4-cü oldu.



FİFA Messidən başqa 2015-ci ilin digər laureatlarını da açıqlayıb. Amerikalı Karli Lloyd dünyanın ən yaxşı qadın futbolçusu seçilib. İspaniyalı Luis Enrike dünyanın ən yaxşı kişi məşqçisi adını qazanıb. Amerikalı Cill Ellis dünyanın ən yaxşı qadın məşqçisi seçilib. Qaçqınlara dəstək vermiş dünyanın bütün futbol təşkilatları və klubları FIFA-nın "Fair Play" mükafatının sahibi elan olunub.

STATS MESSİ, CRISTIANO & NEYMAR IN 2015				
by @messistats				
		MESSİ	CRISTIANO	NEYMAR
CLUB	GAMES	53	52	53
	GOALS	48	54	41
	ASSISTS	23	17	16
	TROPHIES	5	0	5
COUNTRY	GAMES	8	5	9
	GOALS	4	3	4
	ASSISTS	3	0	1
	TROPHIES	0	0	0
TOTAL	GAMES	61	57	62
	GOALS	52	57	45
	ASSISTS	26	17	17
	TROPHIES	5	0	5

Dünyanın ən yaxşı qolu üçün nəzərdə tutulan Puşkaş mükafatı braziliyalı Vendell Liraya qismət olub.

Dünyanın ən yaxşı 11 futbolçusunun siyahısına isə bu oyunçular daxil edilib: qapıçı Manuel Noyer (Almaniya/Bayern Münxen); müdafiəçilər Dani Alves (Braziliya/Barselona), Marcelo (Braziliya/Real Madrid), Serxio Ramos (İspaniya/Real Madrid) və Tiaqo Silva (Braziliya/Paris SG); yarımmüdafiəçilər Andres İnyesta (İspaniya/Barselona), Luka Modriç (Xorvatiya/Real Madrid) və Pol Poqba (Fransa/Yuventus); hücumçular Kriştianu Ronaldo Portuqaliya/Real Madrid, Lionel Messi (Argentina/Barselona) və Neymar (Braziliya/Barselona).

RASİM MÖVSÜMZADƏ
"Qızıl top"un jürü üzvü





3-cü XƏZƏR BEYNƏLXALQ

KATER VƏ YAXTALAR SƏRGİSİ

7-9 APREL 2016
BAKİ EKSPONER MƏRKƏZİ

TƏŞKİLATÇILAR
Iteca ITE
Tel: +99412 4041000
Faks: +99412 4041001
E-mail: boat@iteca.az



www.cibs.az



Baku AZ1025, AZERBAIJAN – Khatai district, 38A, N.Aliyev street | Tel: (+99412) 464 15 31 / 32 | Fax: (+99412) 464 15 33
E-mail: info@caspmarine.com URL: www.caspmarine.com



Xidmətlərimiz:

- ❖ Viza dəstəyi
- ❖ Mehmanxanaların sifarişi
- ❖ Avia biletlərin rezervasiyası
- ❖ Ekspursiya və transfer
- ❖ MICE (Toplantı, Təşviq, Konqres, Tədbirlər)
- ❖ Səfər sığortası
- ❖ Bonus proqramları
- ❖ Güzəştli ödəniş

Üstünlüklərimiz:

- ❖ 24/7 dəstək xidməti
- ❖ Rahat ödəniş seçimləri
- ❖ Sürətli cavab
- ❖ Xüsusi tariflər

Antalya

3* - 199 USD
4* - 249 USD
5* - 299 USD

Kuşadası

4* - 249 USD
5* - 299 USD

Tel: (+994 12) 464 15 31/32 (ext 154)
Mob: (+994 51) 351 00 01
Email: info@blueskytravel.az
Web: www.blueskytravel.az

BAŞ REDAKTOR
Rasif İman oğlu
TAHİROV

Ünvanımız:
AZ1003, 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
Cəmiyyəti

Qəzet "Dəniz" qəzetinin
kompyuter mərkəzində
yığılmış, səhifələnməmiş və
"Azərbaycan" nəşriyyatında
çap olunmuşdur

Şəhadətnamə: 271
Tiraj: 2000
Sifariş: 26