Bizim Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin donanması Azərbaycanın çox böyük sərvətidir. O, böyük işlər görür və gələcəkdə də görəcəkdir.
Heydər ƏLİYEV

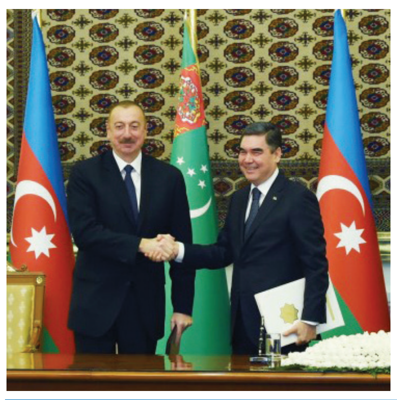
DƏNİZ

"AZƏRBAYCAN XƏZƏR DƏNİZ GƏMİÇİLİYİ" QSC-nin qəzeti

5 dekabr 2018-ci il | № 85-88 (9275) | Qəzet 1931-ci ildən nəşr olunur | www.seanews.az | Qiyməti 50 qəpik

BU SAYIMIZDA

İmzalanmış sənədlər Azərbaycan Prezidentinin Türkmənistana səfərinin praktiki əhəmiyyətini aydın göstərir



Prezident Administrasiyasının xarici siyasət məsələləri şöbəsinin müdiri Hikmət Hacıyev Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyevin Türkmənistana rəsmi səfəri zamanı keçirilən görüşlərin, imzalanan sənədlərin önəmini AZƏRTAC-a şərh edib.

Səh. 2

Ətraf mühitə zərərin vurulmaması üçün görülən qabaqlayıcı tədbirlər nəticəsiz qalmır

Ətraf mühitin qorunması "Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi" QSC (ASCO) üçün əsas davamlı inkişaf meyarlarından biridir.

Səh. 3

Peşəkar kapitan və ya 55 illik təcrübə

Qarşımda 20 Yanvar hadisələrinin gedişatına birbaşa təsir etmiş bir insan oturub. Həm də Sovet ordusunun gülləbaranına, işgəncələrinə davam gətirmiş biri… Maraqlıdır ki, o, sizin ilk ağlınıza gələn formada əsgər, komandir və ya döyüşçü də deyil. Qonağımız dənizdə 55 il sözün həqiqi mənasında can qoyan bir kapitandır!

Səh. 5

Hindistanlı qonaqlar Azərbaycan Dövlət Dəniz Akademiyasından xoş təəssüratla ayrılıblar

Hindistanın Yeni Manqalor limanının rəisi Pravin Kumar və Kolkata limanının tədqiqat üzrə direktor müavini Sarma Çaudri Azərbaycan Dövlət Dəniz Akademiyasında qonaq olublar.

Səh. 6

Daşkənddə keçirilən "Nəqliyyat və logistika" sərgisində Azərbaycan da iştirak edib

Daşkənddə 15-ci beynəlxalq "Nəqliyyat və logistika" sərgisi keçirilib.

Sərgidə Müstəqil Dövlətlər Birliyi və bir sıra digər ölkələrin nəqliyyat və logistika sahələrində fəaliyyət göstərən şirkətləri iştirak edib.

Səh. 7

Alpaqut Turan döyüş sənəti üzrə ilk dünya çempionatı Azərbaycan komandasının qələbəsi ilə yekunlaşıb

"Sərhədçi" İdman Olimpiya Kompleksində alpaqut Turan döyüş sənəti üzrə birinci dünya çempionatı keçirilib.

Səh. 8

"Lapis-Lazuli" beynəlxalq nəqliyyat dəhlizi yükdaşımaların həcmini artırmaq üçün yeni imkanlar yaradır

Noyabrın 28-də Türkmənbaşı şəhərində tranzit və nəqliyyat əməkdaşlığı haqqında "Lapis-Lazuli" Sazişinin iştirakçısı olan ölkələrin (Əfqanıstan, Türkmənistan, Azərbaycan, Gürcüstan və Türkiyə) nəqliyyat nazirlərinin beynəlxalq konfransı keçirilib.

Konfransın işində Azərbaycanın Baş nazirinin birinci müavini Yaqub Eyyubovun rəhbərlik etdiyi nümayəndə heyəti iştirak edib.

Azərbaycan nümayəndə heyətinin tərkibinə nəqliyyat, rabitə və yüksək texnologiyalar naziri Ramin Quluzadə, "Azərbaycan Dəmir Yolları" Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin sədri Cavid Qurbanov, "Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi" Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin sədri Rauf Vəliyev, Azərbaycanın Türkmənistandakı səfiri Həsən Zeynalov, xarici işlər nazirinin müavini Xələf Xələfov və digər rəsmi şəxslər daxil idi.

Konfrans "Lapis-Lazuli" beynəlxalq nəqliyyat dəhlizinin yaradılması haqqında Sazişin müddəalarının qısa müddətdə həyata keçirilməsini təmin etmək məqsədilə Türkmənistan Prezidenti Qurbanqulu Berdiməhəmmədovun sərəncamına müvafiq olaraq keçirilib.

Türkmənistan Prezidenti Qurbanqulu Berdiməhəmmədovun konfrans iştirakçılarına təbrikini Türkmənistanın Baş nazirinin müavini Məmmədxan Çakıyev oxuyub.

Azərbaycanın Baş nazirinin birinci müavini Yaqub Eyyubov Plenar iclasda çıxış edərək bildirib ki, Azərbaycan "Lapis-Lazuli" layihəsinin reallaşdırılması üçün əlindən gələni edəcək. Baş nazirin birinci müavini deyib ki, nəqliyyat sahəsi Azərbaycan-Türkmənistan tərəfdaşlığının strateji istiqamətlərindən biridir. Bu sahədə tranzit-nəqliyyat və logistika infrastrukturunun yaradılması və inkişaf etdirilməsi üçün geniş imkanlar var.

Yaqub Eyyubov Azərbaycan Prezidentinin bu günlərdə Türkmənistana rəsmi səfər etməsini xatırladaraq deyib ki, həmin səfər müddətində nəqliyyat sahəsində əməkdaşlıq məsələlərinə xüsusi diqqət yetirilib. Səfər çərçivəsində imzalanmış 21 sənəddən 9-u tranzit-nəqliyyat əməkdaşlığına aiddir. Bu il Bakı və Türkmənbaşı şəhərlərində açılmış limanları "Lapis-Lazuli" nəqliyyat marşrutunun əsas yükaşırma məntəqələri adlandıran Y.Eyyubov bildirib ki, Bakı limanının yükaşırma qabiliyyəti birinci mərhələdə ildə 15 milyon tona, növbəti mərhələdə isə ildə 25 milyon tona bərabər olacaq. Tranzit-nəqliyyat əməkdaşlığını ölkələr arasında ticari-iqtisadi əməkdaşlığın mühüm amillərindən biri adlandıran Azərbaycan Baş nazirinin birinci müavini xatırladıb ki, Azərbaycan, Türkiyə və Gürcüstanın birgə səyləri ilə bir il bundan əvvəl istifadəyə verilmiş Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu Asiyanı Avropa ilə birləşdirən ən qısa marşrutdur.

Plenar iclasda Özbəkistan Respublikası Baş nazirinin birinci müavini Açılbay Ramatov, Türkiyə Respublikası nəqliyyat və infrastruktur naziri Cahit Turxan, Əfqanıstan İslam Respublikasının nəqliyyat naziri Təhmasi Möhd Hamid, Gürcüstanın iqtisadiyyat və davamlı inkişaf nazirinin müavini Akaki Saqiraşvili, MDB İcraiyyə Komitəsi sədrinin birinci müavini Viktor Quminski çıxış ediblər.

MDB nümayəndəsi "Lapis-Lazuli" layihəsinin reallaşdırılmasını dəstəklədiyini bildirərək deyib ki, bu layihə həyata keçirilən qitələrarası layihələrin şərq budağı olacaq. V.Quminski nəqliyyat dəhlizlərinin şaxələndirilməsinin əhəmiyyətindən söhbət açaraq Azərbaycan Prezidenti İlham Əliyevin bu fikrini sitat gətirib ki, nəqliyyat dəhlizlərinin fəaliyyəti yeni tranzit-nəqliyyat imkanları yaradır, ikitərəfli və çoxtərəfli ticari-iqtisadi əlaqələri genişləndirir.

Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat, rabitə və yüksək texnologiyalar nazirinin müavini Elmir Vəlizadə forumda "Tranzit-nəqliyyat dəhlizinin fəallaşmasında dövlətlərarası əməkdaşlığın rolu, tranzit-nəqliyyat dəhlizlərinin inkişafında logistik şirkətlərin əhəmiyyəti" seksiyasında çıxış edib. O vurğulayıb ki, nəqliyyat və tranzit infrastrukturunun inkişafı Azərbaycanın hərtərəfli inkişafı, qarşıdakı illərdə onun sabit və ardıcıl tərəqqisinin təmin edilməsi üzrə dövlət siyasətinin əsas istiqamətlərindəndir. 2016-cı ilin sonunda Azərbaycanda iqtisadiyyatın bütün əsas sektorlarını əhatə edən 12 Strateji Yol Xəritəsi qəbul edilib.

Strateji Yol xəritələrində başqa sektorlarla yanaşı, logistika və ticarət sektorlarına da diqqət yetirilib, Azərbaycanın regional logistika və ticarət mərkəzi kimi aparıcı rolunun artması qeyd edilib.

"Şimal-Cənub", "Bakı-Tbilisi-Qars", "Cənub-Qərb" və "Lapis-Lazuli" beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin qovuşduğu məkanda yerləşən Azərbaycan Avropa ilə Asiyanı birləşdirən logistik zəncirin əsas halqasına çevrilmək üçün hər cür şəraitə malikdir.

Bu vəzifənin reallaşdırılması, infrastruktur layihələrinə investisiyalar Azərbaycanın ümumi daxili məhsulunu birbaşa 240 milyon manat, dolayısı ilə daha 140 milyon manat və bütövlükdə 380 milyon manat artırmağa, 5500 yeni iş yeri açılmasına imkan verəcək.

Gözlənildiyinə görə, "Şərq-Qərb" və "Şimal-Cənub" beynəlxalq nəqliyyat marşrutlarının sayəsində ölkənin ümumi daxili məhsulu hər il 7 faiz artacaq. Konteyner, quru, maye və qablaşdırılmış yüklərin bütün kateqoriyalarının daşınmasında Azərbaycanın iştirakı təmin olunacaq.

"Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı" Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin baş direktoru Taleh Ziyadov "Multimodal daşımalar və onların dövriyyəsi" seksiyasında çıxış edib. O vurğulayıb ki, ölkəmizin "Qərb-Şərq" və "Şimal-Cənub" nəqliyyat dəhlizlərinin kəsişdiyi məkanda yerləşməsi və ölkədə mövcud olan siyasi sabitlik sayəsində Bakı limanı əcnəbi sərmayədarlar üçün cəlbedici olub. T.Ziyadov bildirib ki, Bakı limanında yükdaşımaların dinamikası ildən-ilə artır. Cari ilin 10 ayı ərzində konteynerlərin aşırılması göstəricisi 50,6 faiz artaraq 18.728 TEU olub, limanın xidmətlərindən istifadə edən sərnişinlərin sayı isə 48,5 faiz artaraq 39.215-ə bərabər olub.

Bu gün Bakı limanı yükdaşımaların bütün növlərini həyata keçirməyə imkan verir. T.Ziyadovun sözlərinə görə, hazırda limanın tamamilə avtomatlaşdırılmış şəkildə idarə edilməsi üçün son sınaq yoxlamaları aparılır. Bütün bunlar beynəlxalq nəqliyyat marşrutlarında, o cümlədən "Lapis-Lazuli" marşrutunda yükdaşımaları və boşaldılan yüklərin yenidən yüklənməsi işlərini səmərəli və sürətlə həyata keçirməyə şərait yaradır.

Tədbir öz işini plenar iclaslarda, habelə "Tranzit-nəqliyyat dəhlizlərinin fəaliyyətində dövlətlərarası əməkdaşlığın rolu", "Tranzit-nəqliyyat dəhlizlərinin inkişafında logistik şirkətlərin əhəmiyyəti", "İnfrastruktur və nəqliyyat imkanları", "Multimodal daşımalar və onların dövriyyəsi" mövzularına həsr edilmiş seksiyalarda davam etdirib. Konfrans çərçivəsində sərgi təşkil olunub.

Xatırladaq ki, "Lapis-Lazuli" marşrutuna dair Saziş 2017-ci il noyabrın 15-də Əfqanıstan, Türkmənistan, Azərbaycan, Gürcüstan və Türkiyə arasında Əfqanıstana dair VII regional iqtisadi əməkdaşlıq konfransında (RECCA - Regional Economic Cooperation Conference on Afghanistan) imzalanıb.

Bu sənədin reallaşdırılması regionun iqtisadi inteqrasiya səviyyəsini yüksəltməyə, ticarətin həcmini əhəmiyyətli dərəcədə artırmağa xidmət edir. "Lapis-Lazuli" beynəlxalq nəqliyyat dəhlizi həmin marşrut üzrə yükdaşımaların həcmini artırmaq üçün yeni imkanlar yaradır.

Forumun işində Sazişin iştirakçısı olan ölkələrin nüfuzlu nümayəndə heyətləri, dünyanın bir sıra ölkələrindən gəlmiş mütəxəssislər, o cümlədən nəqliyyat şirkətlərinin, sahəvi nazirlik və idarələrin, beynəlxalq təşkilatların və KİV-lərin nümayəndələri iştirak ediblər.

Beynəlxalq konfransın iştirakçıları yekun bəyannamə qəbul ediblər. Sənəddə davamlı inkişafın mühüm elementlərindən biri kimi nəqliyyat və tranzit dəhlizlərinin yaradılması və inkişafı işində beynəlxalq əməkdaşlığın zəruriliyi vurğulanır. Yekun bəyannamədə deyilir: "Sabit regional inkişafın təmin edilməsi üçün Əfqanıstan, Türkmənistan, Azərbaycan, Gürcüstan və Türkiyə arasında tranzit və nəqliyyat əməkdaşlığı haqqında "Lapis-Lazuli" Sazişinin əhəmiyyətini xüsusi vurğulayırıq. Sazişin müddəalarının praktiki surətdə həyata keçirilməsi məqsədilə iştirakçı ölkələrin müvafiq idarələrinin nümayəndələri arasında müntəzəm görüşlər keçirilməsinin zəruriliyini qeyd edirik. Digər ölkələrin sazişə qoşulmağa marağını alqışlayırıq.

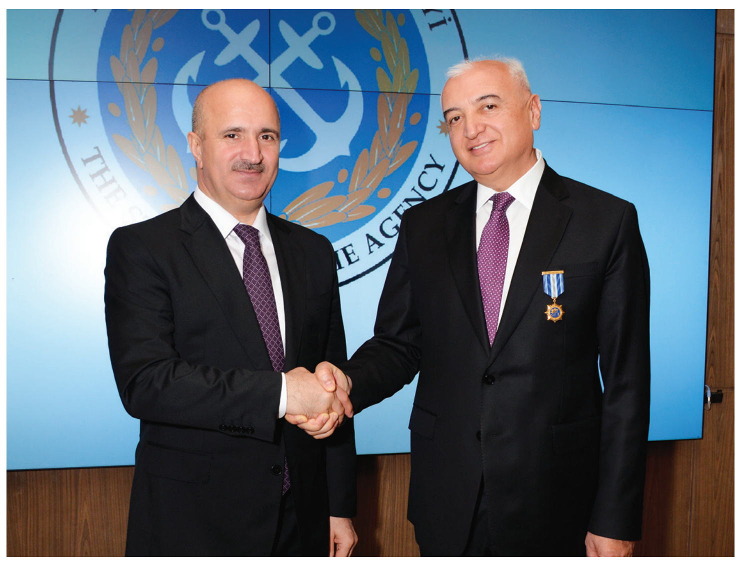
Nəqliyyatın bütün növləri arasında əlaqələrin möhkəmlənməsi və tranzit-nəqliyyat dəhlizlərinin inkişafı üçün BMT sisteminə daxil olan təşkilatlar və digər beynəlxalq təşkilatlar, müvafiq beynəlxalq maliyyə təsisatları, çoxtərəfli və ikitərəfli donorlar və özəl sektor tərəfindən ölkələrə maliyyə və texniki yardımın səfərbər edilməsi işində səyləri əlaqələndirməyin və əməkdaşlığın zəruriliyini vurğulayırıq".

ARDDA-nın əməkdaşlarına "Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin 160 illiyi (1858-2018)" yubiley medalı təqdim olunub

"Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin 160 illiyi (1858-2018)" Azərbaycan Respublikasının yubiley medalı ilə təltif edilən Azərbaycan Respublikasının Dövlət Dəniz Agentliyinin əməkdaşlarına medalların təqdimetmə mərasimi keçirilib.

Tədbirdə çıxış edən Dövlət Dəniz Agentliyinin direktoru Qüdrət Qurbanov bildirib ki, Azərbaycan Respublikasının Prezidenti cənab İlham Əliyevin sərəncamı ilə 2018-ci il "Azərbaycan Xalq Cümhuriyyəti İli" elan edilib. Məhz, Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin (ASCO) 160 illiyinin 2018-ci ilə təsadüf etməsini əlamətdar hadisə kimi dəyərləndirən Dövlət Dəniz Agentliyinin direktoru Qüdrət Qurbanov Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin yubileylə əlaqədar bir sıra yaddaqalan, möhtəşəm tədbirlər gerçəkləşdirdiyini deyib.

Qüdrət Qurbanov Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin 160 illik yubileyi münasibətilə Azərbaycan Respublikası Prezidentinin bir qrup dəniz nəqliyyatı işçisinin "Əmək" ordeni, "Tərəqqi" və "Gəmiçilik sahəsində xidmətlərə görə"



medalları ilə təltif edilməsi, iki nəfərə "Əməkdar mühəndis" fəxri adının verilməsi haqqında imzaladığı sərəncamları dənizçilərə olan diqqət və qayğısı kimi dəyərləndirib.

"Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi" QSC-nin (ASCO) sədri Rauf Vəliyev bildirib ki, istər Ümummilli Liderimiz Heydər Əliyevin ölkənin siyasi rəhbərliyində olduğu dövrlərdə, istərsə də cənab İlham Əliyevin hakimiyyəti illərində gəmiçilik sahəsinin inkişafına daim qayğı göstərilib. Yükdaşımalarda, neft-qaz layihələrində iştirak edən müasir tipli gəmilərin alınması, uğurla reallaşan gəmilərin tikintisi, xarici sularda yeni gəmilərin istismara verilməsi, dənizçilərin sosial rifahının daha da yaxşılaşdırılması, peşəkar dənizçi kadrlarının hazırlanması istiqamətində görülən işlər bunun bariz nümunəsidir.

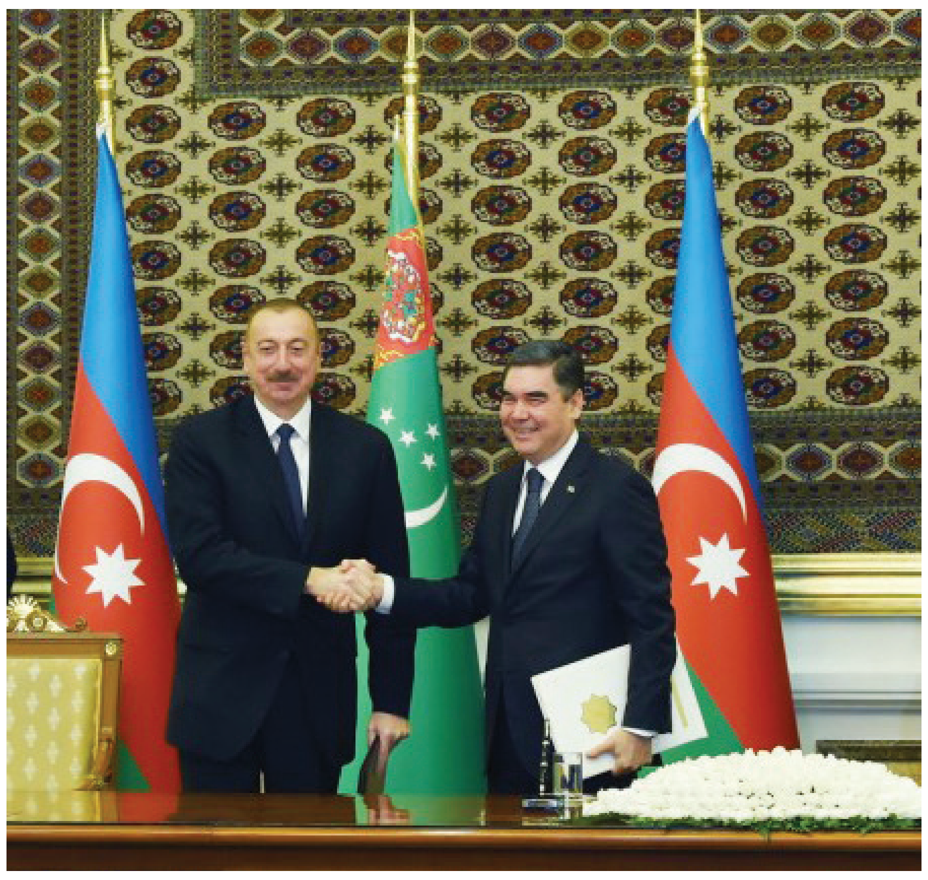
Bundan başqa, Rauf Vəliyev xüsusi vurğulayıb ki, 160 illik yubiley ərəfəsində gəmiçilik sahəsində fəaliyyətə görə Milli Məclisin təsis etdiyi, Azərbaycan Respublikası Prezidentinin təsdiqlədiyi iki yeni – "Gəmiçilik sahəsində xidmətlərə görə" Azərbaycan Respublikasının medalı və "Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin 160 illiyi (1858-2018)" Azərbaycan Respublikasının yubiley medalı da dənizçilərə diqqətin əyani sübutudur.

(Davamı 3-cü səhifədə)

İmzalanmış sənədlər Azərbaycan Prezidentinin Türkmənistana səfərinin praktiki əhəmiyyətini aydın göstərir

Prezident Administrasiyasının xarici siyasət məsələləri şöbəsinin müdiri Hikmət Hacıyev Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyevin Türkmənistana rəsmi səfəri zamanı keçirilən görüşlərin, imzalanan sənədlərin önəmini AZƏRTAC-a şərh edib.

Hikmət Hacıyev deyib ki, Azərbaycanın beynəlxalq əlaqələrinin genişləndirilməsi, digər dövlətlərlə qarşılıqlı faydalı əməkdaşlığının inkişaf etdirilməsində Prezident İlham Əliyevin xarici ölkələrə rəsmi və işgüzar səfərləri, əcnəbi ölkələrin dövlət və hökumət başçılarını və digər yüksək səviyyəli rəsmi nümayəndə heyətlərini respublikamızda qəbul etməsi xüsusi əhəmiyyətə malikdir. Dövlətimizin başçısının xarici ölkələrə səfərlərindən əvvəl qarşıya qoyulmuş tapşırıqlar əsasında müfəssəl və məzmunlu gündəlik formalaşdırılır, səfərlər mahiyyət etibarilə nəticəyönümlü xarakter daşıyır, açıq məsələlərin həllinə və ikitərəfli siyasi, iqtisadi, ticarət, humanitar və digər sahələrdə əməkdaşlığın daha da dərinləşdirilməsinə xidmət edir. Təbii ki, Ermənistan-Azərbaycan Dağlıq Qarabağ münaqişəsi, beynəlxalq və regional təhlükəsizlik məsələləri Prezident İlham Əliyevin gündəliyində prioritet xarakter daşıyır.



Həftə ərzində dövlətimizin başçısının Belarus və Türkmənistana rəsmi səfərləri həyata keçirildi. Hər iki ölkə ilə Azərbaycanın tarixi və ənənəvi dostluq əlaqələri var. Belarusa səfər əsnasında Prezident İlham Əliyevin Prezident Aleksandr Lukaşenko ilə iki saatdan artıq apardığı danışıqlar, imzalanan 10-a yaxın sənəd, xüsusilə iki ölkənin liderlərinin imzaladığı Birgə Bəyanat strateji tərəfdaşlığımızın müxtəlif sahələrdə daha da dərinləşməsi üçün geniş perspektivlər açıb. Dövlət başçılarının imzaladığı Birgə Bəyanatda Ermənistan-Azərbaycan münaqişəsinin BMT Təhlükəsizlik Şurasının qətnamələri və beynəlxalq hüququn ümumqəbuledilmiş prinsipləri olan ərazi bütövlüyü, suverenlik və sərhədlərin toxunulmazlığı əsasında həllinin vacibliyi qeyd olunub.

Türkmənistan tərəfi Azərbaycan ilə əməkdaşlığın genişləndirilməsi və dövlətimizin başçısı tərəfindən rəsmi səfərin həyata keçirilməsinə münasibətdə öz marağını ifadə etmişdi. Belə ki, dövlətimizin başçısının səfərindən əvvəl Türkmənistan Baş nazirinin müavini və xarici işlər naziri ölkəmizə səfər etmişdi.

2017-ci ildə “Azərbaycan Respublikası ilə Türkmənistan arasında strateji Tərəfdaşlıq haqqında Bəyannamə” imzalanıb. Bu Bəyannamə iki dövlət arasında əlaqələrin strateji tərəfdaşlıq müstəvisində inkişafını xarakterizə edir.

Noyabrın 21-22-də həyata keçirilən səfər çərçivəsində 20 sazişin və dövlət başçılarının Birgə Bəyanatının imzalanması səfərin praktiki əhəmiyyətini və nəticələrini açıq şəkildə nümayiş etdirir. İmzalanan sənədlər siyasi, nəqliyyat-logistika, tranzit daşımalar və onların idarə edilməsi, uzunmüddətli iqtisadi-sənaye əməkdaşlığı, elm-təhsil və humanitar sahələri əhatə edir.

Prezident Administrasiyasının rəsmisi qeyd edib ki, səfər çərçivəsində imzalanan Birgə Bəyanatda dövlət başçıları dost ölkələr olan Azərbaycan və Türkmənistanın bir-birinin suverenliyi, ərazi bütövlüyü və beynəlxalq səviyyədə tanınmış sərhədlərinin toxunulmazlığını qətiyyətlə dəstəklədiklərini bir daha təsdiqlədilər. Həmçinin Birgə Bəyanatda prezidentlər suverenlik, ərazi bütövlüyü və dövlətlərin beynəlxalq səviyyədə tanınmış sərhədlərinin toxunulmazlığı prinsiplərinə hörmət və riayət əsasında beynəlxalq hüququn hamılıqla qəbul edilmiş prinsip və normalarına uyğun olaraq münaqişələrin sülh yolu ilə həllinin zəruriliyini qeyd etdilər.

Hikmət Hacıyev vurğulayıb ki, Azərbaycanda və Türkmənistanda paralel surətdə multimodal nəqliyyat sistemləri, dəniz limanları, yol-nəqliyyat infrastrukturu yaradılıb. Dövlətimizin başçısının Türkmənistana səfəri və səfər əsnasında imzalanmış sənədlər iki ölkənin nəqliyyat sistemlərinin inteqrasiya və harmonizasiya edilməsi, nəqliyyat və digər sahələrdə əməkdaşlığın müqavilə-hüquq bazasının və hökumət səviyyəsində operativ əlaqələndirmə mexanizmlərinin yaradılmasına əsaslı təkan verib. Azərbaycan və Türkmənistan yalnız regional səviyyədə deyil, Avrasiya qitəsi boyunca Şərq-Qərb dəhlizinin inkişafına öz mühüm töhfələrini verirlər.

Atılan addımlar Azərbaycanın nəqliyyat infrastrukturunun gücləndirilməsində mühüm rol oynayır və tranzit daşımalarında iştirak imkanını genişləndirir

Noyabrın 23-də Bakı Biznes Mərkəzində keçirilmiş mətbuat konfransında iqtisadiyyat naziri, Azərbaycan Respublikasının Tranzit Yükdaşımalar üzrə Koordinasiya Şurasının sədri Şahin Mustafayev ölkənin nəqliyyat-tranzit potensialı, Azərbaycandan keçən beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri, bu sahədə həyata keçirilən tədbirlər və görüləcək işlər barədə məlumat verib.

Nazir Şahin Mustafayev nəqliyyat sahəsinin, tranzit daşımalarının qeyri-neft sektorunun aparıcı sahələrindən olduğunu deyib. Bildirib ki, Azərbaycan Respublikası Prezidentinin rəhbərliyi ilə digər sahələrdə olduğu kimi, nəqliyyat sektorunun inkişafı, tranzit imkanlarının genişləndirilməsi üçün mühüm işlər görülür, layihələr həyata keçirilir. Azərbaycan ərazisindən bir sıra beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri keçir - Şərq-Qərb, Şimal-Cənub, Cənub-Qərb. Azərbaycandakı siyasi sabitlik və təhlükəsizlik, ölkəmizin beynəlxalq aləmdə formalaşmış etibarlı tərəfdaş imici, yerləşdiyi coğrafi mövqe, digər dəhlizlərlə müqayisədə məsafənin qısa olması və daşıma müddətinin az olması bu dəhlizlərin əsas üstünlükləridir. Bu dəhlizlərin inkişafı istiqamətində 2017-ci ildə Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu, 2018-ci ilin mayında Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı istifadəyə verilib, Bakı-Böyük Kəsik dəmir yolunun yenidən qurulması həyata keçirilir, Yalamadan-Astarayadək dəmir yolu yenidən qurulur, Astara çay üzərində körpü tikilib, digər terminal kompleksləri yaradılır. Xəzər dənizində 270 gəmidən ibarət ən böyük donanma Azərbaycana məxsusdur, ölkə ərazisində 6 beynəlxalq hava limanı, müasir gəmiqayırma zavodu fəaliyyət göstərir, müasir

avtomobil yolları tikilir. 2019-cu ildə gəmiqayırma zavodunda istehsal olunmuş 4 gəmi istismara veriləcək, daha 4 gəminin tikintisi üçün sifariş veriləcək. 2020-ci ildə Şimal sərhədindən Cənub sərhədinədək, 2021-ci ildə isə Bakıdan Gürcüstan sərhədinədək müasir avtomobil yolları istifadəyə veriləcək. Bütün bunlar Azərbaycanın nəqliyyat infrastrukturunun gücləndirilməsində mühüm rol oynayır və tranzit daşımalarında iştirak imkanını genişləndirir.

Nazir Şahin Mustafayev vurğulayıb ki, Azərbaycan Ermənistanı regiondakı bütün nəqliyyat layihələrindən təcrid edib.

Tədbirdə Azərbaycanın tranzit daşımaları sahəsində potensialından daha geniş və səmərəli istifadə edilməsi məqsədilə yaradılmış Tranzit Yükdaşımalar üzrə Koordinasiya Şurası barədə də məlumat verilib. Bildirilib ki, Azərbaycan nəqliyyat dəhlizlərinin təşviqi istiqamətində də işlər aparır. İndiyədək Türkmənistan, Gürcüstan, İran, Türkiyə və Çində Trans-Xəzər beynəlxalq nəqliyyat dəhlizi ilə bağlı tədbirlər keçirilib. 2019-cu ildə isə belə bir tədbir Hindistanda təşkil olunacaq.

Nazir qeyd edib ki, Azərbaycan və Türkmənistan arasında nəqliyyat sahəsində əməkdaşlığın genişləndirilməsinin müzakirə edilməsi məqsədilə Türkmənistanın Nazirlər Kabineti sədrinin müavini, xarici işlər naziri Rəşid Meredov bu il Azərbaycana səfər edib. Türkmənistanın Nazirlər Kabineti sədrinin müavini Məmmetxan Çakıyevin bu ilin oktyabrında Azərbaycana səfəri çərçivəsində nəqliyyat sahəsində fəaliyyət göstərən müvafiq qurumların iştirakı ilə nəqliyyat-tranzit sahəsində əlaqələrin inkişafı məsələsi müzakirə edilib.

Bildirilib ki, Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyevin Türkmənistan tərəfinin xahişi ilə baş tutan rəsmi səfəri zamanı imzalanmış 21 sənəddən əksər hissəsi məhz nəqliyyat-tranzit sahəsində əlaqələrin genişləndirilməsi ilə bağlı olub. Belə ki, səfər çərçivəsində nəqliyyat-tranzit sahəsinə aid 9 sənəd - "Azərbaycan Respublikası Hökuməti ilə Türkmənistan Hökuməti arasında nəqliyyat, tranzit və logistika məsələləri üzrə Azərbaycan-Türkmənistan Birgə Komissiyasının yaradılması haqqında", "Azərbaycan Dəmir Yolları" QSC və “Türkmənistanın Dəmir Yolu Nəqliyyatı Nazirliyi arasında nəqliyyat və tranzit məsələlərinə dair", "Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi" QSC ilə “Türkmənistanın Dəniz və Çay Nəqliyyatı üzrə Dövlət Xidməti arasında dəniz ticarət gəmiçiliyinin inkişafına dair", "Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı" QSC ilə “Türkmənbaşı Beynəlxalq Dəniz Limanı arasında avtomatlaşdırılmış informasiya mübadiləsi haqqında", "Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı" QSC ilə “Türkmənistanın Dəniz və Çay Nəqliyyatı üzrə Dövlət Xidməti arasında Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı və Türkmənbaşı Beynəlxalq Dəniz Limanı arasında yükaşırma həcmlərinin artırılması haqqında", "Azərbaycan Respublikası Hökuməti ilə Türkmənistan Hökuməti arasında iki ölkənin limanlarından keçən daşımaların inkişafı haqqında", "Azərbaycan Respublikasının Nəqliyyat, Rabitə və Yüksək Texnologiyalar Nazirliyi ilə Türkmənistanın Avtomobil Nəqliyyatı Nazirliyi arasında beynəlxalq avtomobil daşımalarının inkişafı haqqında", "Azərbaycan Respublikası Hökuməti ilə Türkmənistan Hökuməti arasında Azərbaycan Respublikası və Türkmənistan iki dövlətin (əlavə) ərazilərindən keçməklə həyata keçirilən beynəlxalq daşımaların iştirakçıları üçün viza rejiminin sadələşdirilməsi haqqında" sazişlər və "Azərbaycan Respublikası Hökuməti ilə Türkmənistan Hökuməti arasında 2019-2022-ci illər üçün nəqliyyat sahəsində əməkdaşlıq Proqramı" imzalanıb. Nəqliyyat-tranzit sahəsi üzrə imzalanmış sənədlər Türkmənistan və Azərbaycan üzərindən keçən beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin hüququ rejimini tənzimləyir. Qeyd edək ki, 2018-ci ilin 9 ayında Türkmənistandan keçməklə Avropaya və əks istiqamətdə daşınan yüklərin həcmi 190 min ton olub. Gələcəkdə bu yüklərin həcminin 10 dəfə artması üçün potensial var. Ümumiyyətlə, Prezident İlham Əliyevin Türkmənistana səfəri zamanı hər iki ölkənin dövlət başçıları nəqliyyat-tranzit sahəsinin əməkdaşlığın prioritet istiqaməti olduğunu vurğulayıblar.

Azərbaycanın tranzit daşımaları sahəsində potensialını reallaşdırmaq baxımından Çinin "Bir kəmər - Bir yol" təşəbbüsü ölkəmiz üçün əhəmiyyətlidir. Azərbaycan bu strategiyanı dəstəkləyən ilk ölkələrdəndir. Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 2015-ci ildə Çinə dövlət səfəri çərçivəsində "İpək Yolu İqtisadi Kəməri"nin yaradılmasının birgə təşviqinə dair Anlaşma Memorandumu imzalanıb. Azərbaycan Çindən Avropaya və əks istiqamətdə yüklərin daşınmasında əhəmiyyətli rol oynayır və Azərbaycandan keçən Trans-Xəzər beynəlxalq nəqliyyat marşrutu Çinin "Bir kəmər - Bir yol" təşəbbüsü ilə uzlaşır və Çin tərəfi konteyner daşımaları baxımından bu dəhlizə maraq göstərir. Nəqliyyat-tranzit sahəsində əməkdaşlığın genişləndirilməsi üçün Çin nümayəndə heyətinin Azərbaycana səfəri nəzərdə tutulur.

Aparılmış uğurlu siyasət nəticəsində Azərbaycandan keçən tranzit yüklərin həcminin artmaqda olduğunu deyən nazir diqqətə çatdırıb ki, tranzit yüklərin həcmi ümumilikdə 10,4 milyon ton, o cümlədən 8,4 milyon ton neft və neft məhsulları, 2 milyon ton qeyri-neft məhsulları təşkil edir. Qeyri-neft məhsullarının tranzit daşımaları 2017-ci ildə 16 faiz, 2018-ci ilin 9 ayında 23 faiz, Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizi üzrə isə 100 dəfə artıb. Bununla belə tranzit daşımaların artırılması üçün böyük imkan var və ölkəmizdən keçən nəqliyyat dəhlizlərinin potensialının genişləndirilməsi üçün işlər aparılır.

Sonda jurnalistləri maraqlandıran suallar cavablandırılıb.

ARDDA-nın əməkdaşlarına "Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin 160 illiyi (1858-2018)" yubiley medalı təqdim olunub

(Əvvəli 1-ci səhifədə)

Son beş illik fəaliyyətə nəzər salan Rauf Vəliyev bu müddətdə görülən işlər nəticəsində qarşıya qoyulan hədəflərə nail olunduğunu bildirib. Sədr bundan sonrakı hədəflərə çatmaq üçün də dənizçilərin əzmkarlıqla çalışacaqlarına əminliyini ifadə edib.

Daha sonra Gəmiçiliyin 160 illik yubileyi münasibətilə ASCO-nun sədri Rauf Vəliyevin sərəncamına əsasən yubiley medalı ilə təltif olunan dənizçilərə medallar təqdim olunub.

Qeyd edək ki, tədbirdə Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin 160 illik yubileyi münasibətilə Dövlət Dəniz Agentliyinin direktoru Qüdrət Qurbanovun əmrinə əsasən dəniz nəqliyyatı sahəsində çalışan bir qrup mütəxəssis "Donanmanın Fəxri işçisi" döş nişanı ilə təltif edilib.

Ətraf mühitə zərərin vurulmaması üçün görülən qabaqlayıcı tədbirlər nəticəsiz qalmır

Ətraf mühitin qorunması "Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi" QSC (ASCO) üçün əsas davamlı inkişaf meyarlarından biridir.

ASCO gəmilərin istismarı və sahil obyektlərinin fəaliyyəti nəticəsində yaranan neftli şlamların, işlənmiş yağların, digər maye və bərk tullantıların su mənbələrinə, qrunta və havaya ekoloji mənfi təsirlərinin minimuma endirilməsini daim diqqət mərkəzində saxlayır. Əməliyyatlar zamanı ətraf mühitə zərərin vurulmaması üçün mövcud imkanlar daxilində zəruri qabaqlayıcı tədbirlər görülür.

Cari ilin yanvar – sentyabr aylarının nəticələrinə görə, ASCO-nun həm sahil, həm də dəniz obyektlərində formalaşan 122944 ton çirkab məişət-təsərrüfat suyu, 5336 ton neftli döşəməaltı su, 229,582 ton işlənmiş sürtgü yağı, 49,277 ton yağlı əski, 22,792 ton sintetik propilen buraz kəndir qalığı, 160,42 ton şüşə məmulatları bağlanmış müqavilələr əsasında səriştəli mütəxəssislərə və texniki resurslara malik sertifikasiyalı qurumlara təhvil verilməklə ərazilərimizdən kənarlaşdırılıb.

Həmçinin, 87 ədəd yararsız akkumulyator, 55,103 ton rezin tullantısı, 211 ədəd yanacaq, 612 ədəd yağ və 368 ədəd hava süzgəcləri, 9,5 ton yararsız təşkilati avadanlıq və toner-katric, 40,86 ton keramik qırıntı, 6 ton asbest qalığı, 53,5 ton işlənmiş boya qabı və boya tullantıları, 318,899 ton taxta tullantı, 45 ton tibbi tullantı, 188,437 ton sellüloz (kağız-karton) tullantısı, 280,339 ton tekstil parça qalığı, 259,706 ton polimer əsaslı və plastmas tullantı, 749,416 ton qida qalığı aidiyyəti üzrə təhvil verilib.

Qeyd edilən dövrdə Dənizkənarı Milli Park və Cəmiyyətin sahil fəaliyyət akvatoriyaları səthindən 2,42 ton neft-su qarışığı və 41,25 ton müxtəlif ölçülü əşyalar yığılıb təhvil verilib.

Azərbaycan və Gürcüstan dəmir yolları "Avropa-Qafqaz-Asiya Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizi"nin əsas hissəsini təşkil edir

Gürcüstan Dəmir Yolları" Səhmdar Cəmiyyəti "Azərbaycan Dəmir Yolları" Qapalı Səhmdar Cəmiyyəti ilə birlikdə "Avropa-Qafqaz-Asiya Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizi"nin əsas hissəsini təşkil edir.

Bu fikirlər "Fitch" beynəlxalq reytinq agentliyinin məlumatında yer alıb.

Gürcüstanın iqtisadiyyat və davamlı inkişaf nazirinin müavini Akaki Saqiraşvili agentliyin məlumatını yüksək qiymətləndirib və ölkəsinin mövqeyini şərh edib.

O deyib: "Gürcüstan tranzit ölkədir və hökumət dəmir yolu, avtomobil magistralları, dəniz limanı və hava nəqliyyatının inkişafına böyük önəm verir. Hökumət, həmçinin "Gürcüstan Dəmir Yolları"nın müasirləşdirilməsinə və Bakı-Tbilisi-Qars layihəsinin inkişafına xüsusi əhəmiyyət verir.

Onun sözlərinə görə, Gürcüstan üçün bu funksiyanın gücləndirilməsi və dəmir yolu infrastrukturunun müasirləşdirilməsi strateji əhəmiyyət kəsb edir.

"Bununla yanaşı Anaklia dəniz limanı, Şərq-Qərb avtomagistralı, loqistika mərkəzlərinin yaradılması, Poti və Batumi limanlarının genişləndirilməsi və digər layihələr də Gürcüstanın nəqliyyat-loqistika habına çevrilməsinə imkan verəcək", – deyə Saqiraşvili vurğulayıb.

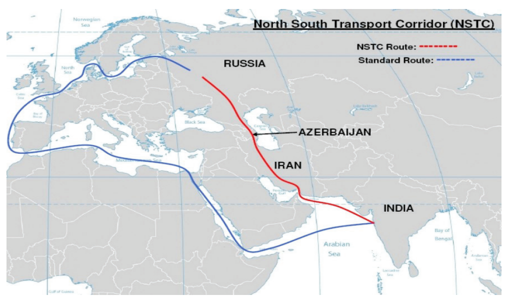
Nazir müavini deyib ki, agentlik "Gürcüstan Dəmir Yolları" SC-nin reytinqini "B+" səviyyəsində saxlayaraq proqnoz gözləntilərini "Stabil"dən "Pozitiv"ə doğru yaxşılaşdırıb.

Xətayi Əzizov

Rusiya ilə İran arasında Azərbaycan ərazisi ilə yükdaşımaları 30 faiz artacaq

Rusiya ilə İran arasında Azərbaycan ərazisindən keçən yükdaşımaları 2019-2021-ci illərdə 30 faiz artacaq.

Bunu Rusiya Federasiyası Dövlət Dumasının Nəqliyyat və Tikinti Komitəsinin sədri Yevgeni Moskviçov "Rusiya nəqliyyatı" Beynəlxalq Forumunda çıxışında söyləyib.



Rusiya ilə İran arasında nəqliyyat sahəsində əməkdaşlığın inkişafından söz açan komitə sədri deyib: "Biz Azərbaycanla razılığa gəlmişik ki, Rusiya ilə Azərbaycan arasında İrana azad tranzit təşkil edilsin. Odur ki, hazırda İrana gedən və İrandan gələn yüklərin həcmi, zənnimcə, 2019-2021-ci illərdə 30 faiz artacaq".

Azərbaycanın 2005-ci ildə qoşulduğu "Şimal-Cənub" dəhlizinin yaradılması Hindistandan Rusiyaya, habelə Şimali və Qərbi Avropaya yüklərin daşınması müddətini (indiki marşrutla 6 həftədən çox çəkir, "Şimal-Cənub" marşrutu ilə 3 həftə çəkəcəyi gözlənilir) azaltmaq məqsədi daşıyır.

Gözlənildiyinə görə, dəhlizin Azərbaycan ərazisindən keçən hissəsindən birinci mərhələdə 3 milyon ton, ikinci mərhələdə 5-8 milyon ton, üçüncü mərhələdə isə 15 milyon ton yük daşınacaq.

Rusiya "Şimal-Cənub" beynəlxalq nəqliyyat dəhlizinə 3 milyard avro kredit ayırmaq niyyətindədir

Rusiya "Şimal-Cənub" beynəlxalq nəqliyyat dəhlizinin formalaşıb başa çatdırılması üçün 3 milyard avro kredit ayırmaq niyyətindədir.

Bu sözləri İranın yollar və şəhərsalma naziri Məhəmməd İsmayıl deyib.

O, Moskvaya yola düşərkən bəyan edib ki, sanksiyalara baxmayaraq, İran bu beynəlxalq nəqliyyat dəhlizinin formalaşması istiqamətində üzərinə düşən bütün işləri yerinə yetirəcək.

Noyabrın 24-də İran, Rusiya və Hindistanın nəqliyyat strukturlarının rəhbərləri Tehranda görüşərək dəhlizin formalaşmasını müzakirə ediblər. Bu müzakirələrdən sonra Rusiyanın 3 milyard avro kredit ayırması təsadüfi deyil. Hindistan, Rusiya və İranın təşəbbüsü ilə formalaşmağa başlayan "Şimal-Cənub" beynəlxalq nəqliyyat dəhlizinin taleyi ABŞ-ın sanksiyalarından sonra naməlum qalmışdı. Lakin Rusiyanın 3 milyard avro kredit ayırmaq niyyətinin açıqlanmasından sonra Hindistanın ticarət və sənaye naziri Sureş Pranhunun bəyanatı da onu deməyə əsas verir ki, bu beynəlxalq layihə sanksiyalara baxmayaraq, həyata keçiriləcək.

Hindistanlı nazir bildirib ki, "Şimal-Cənub" beynəlxalq nəqliyyat dəhlizi Hind okeanı ilə Fars körfəzini, Asiya ilə Avropanı birləşdirən iri həcmli layihədir. Bu layihə region dövlətlərinin iqtisadi inkişafı üçün həyati əhəmiyyət kəsb edir və Hindistan dəhlizin tam olaraq formalaşması üçün bütün imkanlarından istifadə edəcək.

Beləliklə, İran və Rusiyanın ABŞ-ın sanksiyalarına məhəl qoymayaraq dəhlizin formalaşması üçün işləri davam etdirəcəkləri aydındır. Hər iki dövlət ABŞ-ın dünyadakı hegemonluğunu qəbul etmir və rəsmi Vaşinqtonun siyasətinə qarşı əks addımlar atırlar. Bu yenilik deyil. Hər halda son 50 il ərzində ABŞ-ın İran və Rusiya ilə münasibətlərində nəzərə çarpacaq yaxınlaşma müşahidə edilməyib. Digər tərəfdən isə həm Hindistan, həm də Rusiya dəhliz üçün maliyyə vəsaiti ayırmaqdan çəkinmir. Artıq Hindistan carı ilin fevralında İranın Hind okeanı sahilindəki Çabahar limanın yenidən qurulmasına 2 milyard dollar güzəştli kredit ayırıb. Bu liman Hindistan və Asiyanın başqa dövlətlərindən Avropa və Rusiya istiqamətində göndərilən yükləri qəbul edəcək. Bu səbəbdən də Hindistan Çabahar limanının müasirləşməsində maraqlıdır. İrana gəldikdə isə qeyd etmək lazımdır ki, gələn ilin büdcəsindən İran ölkə daxilində yeni dəmir yolları xətlərinin inşası üçün 134 milyon dollar vəsait ayırıb. Bu vəsaitin bir qisminin də Qəzvin-Rəşt-Astara dəmir yolunun tikintisinin başa çatdırılmasına ayrılacağı da şübhə doğurmur. Yuxarıda deyilənləri nəzərə alaraq belə qənatə gəlmək olar ki, adı çəkilən hər 3 dövlət siyasi iradəsi və iqtisadi imkanları ilə "Şimal-Cənub" beynəlxalq nəqliyyat dəhlizinin formalaşmasını başa çatdırmaq niyyətindədirlər və bu yolda onlar heç bir sanksiyadan çəkinməyəcəklər.

Asiya ilə Avropanı birləşdirən "Şimal-Cənub" beynəlxalq nəqliyyat dəhlizinin keçdiyi əsas məntəqələrdən biri də Azərbaycandır. Azərbaycan da bu layihənin həyata keçməsində maraqlıdır. Ölkəmiz Asiyadan Rusiya və Avropaya daşınacaq yükləri qəbul edib yola salmağa tam hazırdır. İran ilə Azərbaycanın dəmir yolları sistemlərini birləşdirən Astara(Azərbaycan)-Astara(İran) dəmir yolu xətti artıq istifadəyə verilib. Bu yolla Rusiya ilə İran arasında yüklərin daşınması da artıq həyata keçirilir. Azərbaycanı ilə Rusiya arasında dəmir yolları hələ isə hələ Sovet hökuməti dövründən mövcuddur. Ələt Beynəlxalq Ticarət limanı da müasir standartlar səviyyəsində istismara verilib.

Bütün bunlarla yanaşı, onu da qeyd etmək lazımdır ki, ABŞ-ın İrana qarşı tətbiq etdiyi sanksiyaların əleyhinə çıxan Avropa dövlətləri də "Şimal-Cənub" beynəlxalq nəqliyyat dəhlizinin formalaşmasında maraqlıdırlar. Bu dəhliz Avropaya iqtisadi dividentlər gətirərək Asiya ilə ticarət əlaqələrini genişləndirəcək. İstehsalçı rolunda çıxış edən Avropanın istehlakçıya ehtiyacı böyükdür. İstehlakçılar isə Asiya ölkələridir. Digər tərəfdən isə istehsal üçün xam mal lazımdır ki, bu rolu da Asiya ölkələri oynayırlar. "Şimal-Cənub" beynəlxalq nəqliyyat dəhlizi 7200 kilometrdir və Hindistandan Finlandiyaya qədər uzanır. Bu dəhliz ildə 30 milyon ton yükü daşımaq imkanına malik olmaqla yanaşı, daşınma xərclərini də 40 faiz azaldacaq. İqtisadi inkişaf hər bir dövlətin milli marağındadır. Dəhlizin formalaşması isə bu maraqları təmin edir və burada çox dövlət iştirakçı qismində çıxış edir. Odur ki, sanksiyalara baxmayaraq, dəhlizin istifadəyə verilməsi baş tutacaq.

Rabil Kətanov

Dəniz Üzgüçülüyünün Təhlükəsizliyi Mərkəzinin nizamnaməsi və strukturu təsdiq edilib

Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin 2018-ci il 19 noyabr tarixli 491 nömrəli qərarı ilə Dövlət Dəniz Agentliyinin tabeliyində Dəniz Üzgüçülüyünün Təhlükəsizliyi Mərkəzi və Nəqliyyat və Texniki-Təminat İdarəsi publik hüquqi şəxslərinin nizamnamələri və strukturları təsdiq edilib.

Dövlət Dəniz Agentliyindən bildirilib ki, qeyd edilən qərara əsasən, Dəniz Üzgüçülüyünün Təhlükəsizliyi Mərkəzinin əsas funksiyaları Azərbaycan Respublikasının ərazi sularında, həmçinin limanların akvatoriyalarında "Azərbaycan Respublikasının ərazi sularında üzmə Qaydaları"nın tələblərinə riayət olunmasına nəzarətin həyata keçirilməsi, dəniz üzgüçülüyünün təhlükəsizliyinin təmin edilməsini, gəmilərin hərəkətinin idarə olunmasına nəzarətin həyata keçirilməsi, gəmilərə naviqasiya, meteoroloji və digər məlumatların ötürülməsi, dəniz naviqasiya avadanlıqlarının işlək vəziyyətdə olmasına nəzarət, kanallarda dibdərinləşdirmə işlərinin təşkili və gəmilərə dənizdə yaranmış təhlükəli vəziyyətlərdən çıxılması üçün məsləhət və tövsiyələrin verilməsi, həmçinin dəniz üzgüçülüyünün təhlükəsizliyinin daha səmərəli təşkilinin təmin edilməsindən ibarətdir.

Həmçinin gəmilərdə liman və bayraq nəzarəti ilə əlaqədar yoxlamaların həyata keçirilməsi istiqaməti üzrə fəaliyyət göstərən Mərkəzin gəmi üzgüçülüyə yararlı olmadıqda, gəminin yüklənilməsinə, təchizatına, gəmi heyətinin komplektləşdirilməsinə dair tələblər pozulduqda və ya gəmidə olan insanların həyatına və ya sağlamlığına təhlükə, habelə gəminin dəniz mühitinə zərər vurmaq təhlükəsi yarada biləcək digər çatışmazlıqlar olduqda, gəmi sənədlərinə olan tələblər pozulduqda və müəyyən edilmiş digər hallarda gəminin limandan çıxışını qadağan etmək hüququ Nizamnaməsində əks olunub.

Eləcə də Dəniz Üzgüçülüyünün Təhlükəsizliyi Mərkəzi Azərbaycan Respublikasının ərazisində yerləşən limanlarda bələdçi xidmətini həyata keçirir, eyni zamanda gəmilərin bələdçi ilə keçirilməsinin məcburi və məcburi olmayan rayonlarını müəyyən edir.

Qeyd edilənlərlə yanaşı, Nizamnaməsinə uyğun olaraq, Dəniz Üzgüçülüyünün Təhlükəsizliyi Mərkəzi dənizdə gəmilərdə baş verən qəza hadisələrinin araşdırılmasında, xüsusilə də Azərbaycan Respublikasının Xəzər dənizinin axtarış-xilasetmə məsul sektorunda dənizdə qəzaya uğrayan insanların axtarışı və xilası üçün Azərbaycan Respublikasının və xarici dövlətlərin dəniz və aviasiya qəza-xilasetmə xidmətləri tərəfindən zəruri tədbirlərin həyata keçirilməsində iştirak edir.

Qeyd edilib ki, bütün göstərilənlər, Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyevin birbaşa diqqət və qayğısı ilə iqtisadiyyatın digər sahələri ilə yanaşı dəniz nəqliyyatı sahəsində həyata keçirilmiş davamlı islahatların, habelə dəniz üzgüçülüyünün təhlükəsizliyi, dənizdə insan həyatının və dəniz mühitinin mühafizəsi sahəsində məqsədyönlü tədbirlərin davam etdirilməsinə və Dövlət Dəniz Agentliyinin tabeliyində Dəniz Üzgüçülüyünün Təhlükəsizliyi Mərkəzi tərəfindən Azərbaycan Respublikasının ərazi sularında, həmçinin liman akvatoriyasında dəniz üzgüçülüyünün təhlükəsizliyinin daha səmərəli təşkil edilməsinə öz töhfəsini verəcək.

Şərq-Qərb enerji dəhlizinin əsasını təşkil edən layihə

BTC kəmərinin çəkilişi ilə bağlı İstanbul Bəyannaməsinin imzalanmasından 19 il ötür

Azərbaycanın yeni neft strategiyasının ən mühüm tərkib hissələrindən biri olan Bakı-Tbilisi-Ceyhan (BTC) əsas ixrac neft boru kəmərinin çəkilişi ideyası və onun reallığa çevrilməsi məhz ulu öndər Heydər Əliyevə məxsusdur. Bu layihənin baş memarı, onun bünövrəsini qoyan, həyata keçirilməsinə şəxsən rəhbərlik edən ümummilli lider Heydər Əliyev olub. BTC kəmərinin çəkilməsi ilə reallaşan və Ulu Öndərin bir neçə onilliklər üçün hesablanan neft strategiyasının həlli və uğurla davam etdirilməsinin nəticəsidir ki, bu gün Azərbaycan dünya birliyində siyasi, iqtisadi inkişafı, qlobal hadisələrə təsir imkanları artan qüdrətli dövlət kimi tanınır, qəbul olunur. Əminliklə demək olar ki, "Üç dənizin əfsanəsi" adlandırılan və minilliyin ən böyük neft ixracı marşrutlarından sayılan Bakı-Tbilisi-Ceyhan haqqında deyilən və geniş məkan mənasında işlədilən qlobal layihə sözü ötən müddətdə artıq öz təsdiqini tapıb. BTC Şərq-Qərb enerji dəhlizinin əsasını təşkil edir və XXI əsrdə Azərbaycanda həyata keçirilən ən böyük layihələrdən biridir.

Tarixə nəzər salaq. Yeni neft strategiyasının təməl daşını təşkil edən "Əsrin müqaviləsi"nin mühüm tərkib hissələrindən birini də xarici şirkətlərlə birlikdə hasil olunan neftin nəqlini və xarici bazarlara ixracını təmin edəcək çoxvariantlı boru nəqliyyat infrastrukturunun yaradılması təşkil edirdi. Ümummilli lider Heydər Əliyev bu məsələdə qətiyyət nümayiş etdirərək Azərbaycan neftini Aralıq dənizi vasitəsilə dünya bazarlarına çıxaracaq Bakı–Tbilisi–Ceyhan əsas ixrac neft boru kəməri ideyasını irəli sürdü. 1998-ci il oktyabrın 29-da ulu öndər Heydər Əliyev Ankarada Türkiyə və Gürcüstanın prezidentləri ilə Bakı-Tbilisi-Ceyhan əsas ixrac boru kəmərinin inşa edilməsi haqqında ilk Bəyannaməni imzaladı. Aparılan tədqiqatlar və danışıqlar 1999-cu il noyabrın 18-də ATƏT-in İstanbul zirvə görüşü zamanı ABŞ-ın keçmiş Prezidenti Bill Klintonun iştirakı ilə Azərbaycan, Gürcüstan, Türkiyə prezidentləri tərəfindən xam neftin Bakı-Tbilisi-Ceyhan boru kəməri vasitəsilə nəql edilməsinə dair hökumətlərarası sazişin imzalanmasına imkan verdi. Ümummilli lider Heydər Əliyevin gördüyü siyasi, diplomatik tədbirlər və səylər nəticəsində ABŞ Prezidentinin şahidliyi ilə Azərbaycan, Qazaxıstan, Gürcüstan və Türkiyə prezidentləri tərəfindən bu layihənin dəstəklənməsi haqqında və qısa müddət ərzində həyata keçirilməsinə yönəlmiş İstanbul Bəyannaməsinin imzalanmasına nail olundu.

Ulu öndər Heydər Əliyev 1999-cu il dekabrın 29-da "Bakı-Tbilisi-Ceyhan əsas ixrac boru kəmərinin tikintisi və istismara verilməsi tədbirləri haqqında" Sərəncam imzaladı və layihənin həyata keçirilməsi üzrə komissiya təşkil etdi. Komissiyaya danışıqların aparılmasına, müvafiq tədbirlərin icrasına aid səlahiyyətlər verildi. Eyni zamanda, komissiyaya tapşırıldı ki, boru kəmərində Azərbaycan Respublikası Dövlət Neft Şirkətinin iştirak payının maliyyələşdirilməsini təşkil etmək üçün müəyyən olunmuş qaydada beynəlxalq səviyyədə tanınmış qurumlardan maliyyə məsləhətçisini seçib təyin etsin. Bu sazişlərin və sərəncamların ümummilli lider Heydər Əliyev tərəfindən imzalanması 2000-ci ilin oktyabr ayında BTC layihəsinin sponsorlar qrupunun yaradılmasına, ilkin mühəndislik və ətraflı mühəndislik işlərinin aparılmasına imkan verdi və BTC layihəsinin texniki, iqtisadi, kommersiya, maliyyə cəhətdən ən əlverişli və səmərəli olduğu təsdiqləndi.

2002-ci il avqustun 1-də Londonda ümummilli lider Heydər Əliyevin xeyir-duası ilə kəmərin tikilməsi və gələcəkdə onu istismar etmək üçün "BTC Co." şirkəti təsis olundu. BP şirkəti layihənin operatoru seçildi. Onun səhmdarları BP (30,1 faiz), SOCAR (25 faiz), "Chevron" (8,9 faiz), "Statoil" (8,71 faiz), "TPAO" (6,53 faiz), "Eni" (5 faiz), "Total" (5 faiz), "Itochu" (3,4 faiz), "Inpex" (2,5 faiz), "ConocoPhillips" (2,5 faiz) və "Amerada Hess" (2,36 faiz) şirkətləri oldu. Azərbaycan Respublikasının Dövlət Neft Şirkəti Bakı-Tbilisi-Ceyhan layihəsində iştirak etmək məqsədilə "AzBTC Co." törəmə şirkətini təsis etdi və bu qurum layihənin iştirakçıları olan neft şirkətlərinin konsorsiumu tərəfindən yaradılmış "BTC Company" şirkətində 25 faizlik iştirak payı əldə etdi. "AzBTC Co." şirkəti daxil olmaqla bütün digər iştirakçılar layihənin dəyərinin 30 faizlik hissəsini öz vəsaitləri hesabına, qalan 70 faizlik hissəsini isə beynəlxalq maliyyə institutlarından, ixrac kredit agentliklərindən və kommersiya banklarından cəlb edilmiş kredit vəsaitləri hesabına maliyyələşdirilməsi ilə bağlı qərar qəbul etdilər. Azərbaycan dövləti adından Azərbaycan "BTC Co." şirkətindəki payının maliyyələşdirilməsi isə Dövlət Neft Fondu tərəfindən həyata keçirildi. Ulu öndər Heydər Əliyev 2002-ci il iyulun 30-da "Bakı-Tbilisi-Ceyhan əsas ixrac boru kəməri layihəsində Azərbaycan Respublikası Dövlət Neft Şirkətinin iştirak payının maliyyələşdirilməsi haqqında" Fərman imzaladı. Həmin Fərmanda BTC layihəsində Azərbaycan Respublikasının iştirakının təmin edilməsi ilə bağlı öhdəliklərin yerinə yetirilməsi, o cümlədən ölkənin iştirak payının maliyyələşdirilməsi ilə bağlı məsələlər öz əksini tapdı.

Həmin il sentyabrın 18-də isə Bakıda - Səngəçal terminalının ərazisində Azərbaycan, Gürcüstan və Türkiyənin dövlət başçıları Heydər Əliyev, Eduard Şevardnadze, Əhməd Necdət Sezər və ABŞ-ın sabiq energetika naziri Spenser Abrahamsın iştirakı ilə Bakı-Tbilisi-Ceyhan neft boru kəmərinin təməli qoyuldu və tikintisinə start verildi. Bununla da, ümummilli lider Heydər Əliyevin müəllifi olduğu yeni neft strategiyasının mühüm tərkib hissələrindən olan Bakı-Tbilisi-Ceyhan layihəsinin reallığa çevrilməsinə başlanıldı. Kəmərin inşası üçün podratçı şirkətin müəyyən edilməsi məqsədilə beynəlxalq səviyyəli tender elan olundu. Tender prosesinin nəticəsi olaraq Yunanıstanın "Konsolideytd Kontraktors Kompani" (CCIC) şirkəti qalib elan edildi. 2003-cü ilin fevral ayında Bakı yaxınlığındakı Səngəçal terminalından başlayaraq kəmərin tikintisinə start verildi. 2004-cü ilin oktyabrında BTC-nin Azərbaycan hissəsi Gürcüstan ərazisindən keçən hissəsi ilə birləşdirildi. BTC-nin Gürcüstan hissəsi 2005-ci ilin oktyabrında istifadəyə verildi.

Ulu öndər Heydər Əliyevin qalibiyyətli neft strategiyasının ardıcıl şəkildə həyata keçirilməsi sahəsində misilsiz xidmətlər göstərən Prezident İlham Əliyev dövlət başçısı kimi fəaliyyətə başladığı ilk günlərdən etibarən layihənin gedişi ilə şəxsən maraqlanır, vaxtaşırı olaraq tikinti işləri ilə tanış olur. Nəhayət, 2005-ci ilin aprelində tikinti işləri yekunlaşdırıldı. Həmin il mayın 25-də Səngəçal terminalında xam neftin BTC-yə vurulması ilə bağlı rəsmi tədbir keçirildi. Azərbaycan, Gürcüstan və Türkiyənin dövlət başçıları İlham Əliyev, Mixeil Saakaşvili və Əhməd Necdət Sezər terminalda quraşdırılmış xüsusi qurğudakı sürgünü açdıqdan sonra kəmərlə ilkin neft axmağa başladı.

2006-cı il mayın 28-də Azərbaycan nefti Ceyhan limanına çatdı. İyunun 14-də "Azəri-Çıraq-Günəşli" yataqlar blokundan hasil edilən neftin ilk partiyası Ceyhan dəniz terminalında "British Hawthorn" tankerinə yüklənərək dünya bazarına yola salındı. 600 min barrel xam neft yüklənmiş həmin tankerin Ceyhan limanından yola salınması ilə Azərbaycan neftinin Xəzər dənizindən Aralıq dənizi sahilinədək üç ölkəni birləşdirən boru kəməri - Bakı-Tbilisi-Ceyhan ilə dünya bazarına ixracı başlandı. 2006-cı il iyulun 13-də isə Türkiyənin Ceyhan şəhərində XXI əsrin ən böyük enerji layihəsi olan boru kəmərinin təntənəli açılış mərasimi keçirildi.

Bakı-Tbilisi-Ceyhan boru kəməri region və Avropanın enerji təhlükəsizliyi üçün böyük əhəmiyyətə malikdir

Yeni enerji dəhlizinin fəaliyyəti sayəsində Azərbaycan neftinin beynəlxalq bazarlara genişmiqyaslı nəqli və ölkədə çoxvariantlı ixrac strategiyasının həyata keçirilməsi üçün əlverişli imkan yarandı, eyni zamanda, ölkənin tranzit potensialı bir neçə dəfə artdı. Xalqımızın ümummilli lideri Heydər Əliyevin adını daşıyan Bakı-Tbilisi-Ceyhan əsas ixrac boru kəməri "Əsrin müqaviləsi" çərçivəsində Xəzər dənizinin Azərbaycan sektorunda hasil olunan xam neftin dünya bazarına çıxışını təmin etmək üçün inşa edilmiş boru nəqliyyat vasitəsidir. Kəmərin uzunluğu 1768 kilometrdir. Respublikamızın 13 rayonundan – Bakının Qaradağ, həmçinin Abşeron, Hacıqabul, Ağsu, Kürdəmir, Ucar, Ağdaş, Yevlax, Goranboy, Samux, Şəmkir, Tovuz və Ağstafa rayonlarından keçən kəmərin Azərbaycan hissəsinin uzunluğu 443 kilometrdir. BTC Gürcüstanda 7 və Türkiyədə 9 bölgədən keçir. Kəmərin qalan 249 kilometr Gürcüstanın, 1076 kilometr isə Türkiyənin ərazisindən keçir.

Kəmərin istismar müddəti 40 ildir və hazırda orta ötürücülük qabiliyyəti sutkada 1,2 milyon barreldir. Səngəçal terminalından Türkiyənin Aralıq dənizi sahilindəki Ceyhan terminalınadək uzanan kəmərin çəkilməsinə təxminən 4,5 milyard dollar vəsait xərclənib. Hazırda kəmər vasitəsilə ildə 60 milyon ton neft nəql etmək mümkündür. Bakı-Tbilisi-Ceyhan boru kəməri Azərbaycan, Gürcüstan, Türkiyə və bütövlükdə bölgə, Avropa və ümumən dünya üçün iqtisadi və siyasi baxımdan, eləcə də enerji təhlükəsizliyi cəhətdən çox böyük əhəmiyyətə malik olmaqla yanaşı, Türkiyənin Qara dəniz boğazlarının həddən artıq yüklənməsinin də qarşısını alıb.

BTC boru kəməri nəqliyyat baxımından onsuz da izdihamlı olan Dardanel və Bosfor boğazlarında tankerlərin hərəkət sıxlığını artırmadan Xəzər dənizindən təhlükəsiz və məsuliyyətli qaydada neft ixrac etməyə imkan verir. Üç tranzit ölkə boyu 8 nasos stansiyası və 98 siyirtmə stansiyası var.

Dünya miqyasında dövrünün ən böyük və ən mürəkkəb mühəndis-texniki nailiyyətlərindən biri hesab edilən BTC-nin tikintisinin tamamlanması üçün dörd il tələb olunub – layihə 2002-ci ilin iyul ayında təsdiqlənib və 2006-cı ilin may ayında başa çatıb. Fəaliyyətlərin ən qızğın dövründə tikintiyə 22 min nəfər cəlb olunmuş (bunların demək olar 80 faizini yerli işçilər təşkil edib), 110 milyondan artıq nəfər-saat sərf edilib, 200 milyon kilometrdən artıq məsafə qət edilmiş – bu Yer kürəsi ətrafında 10 dəfə dövrə vurmağa bərabərdir – 220 min ədəd boru qaynaq edilib.

İstismara verildiyi 2006-cı ildə BTC ilə 57 milyon 78 min barrel neft nəql olunub. Hazırda BTC boru kəməri Azərbaycandan əsasən "Azəri-Çıraq-Günəşli" nefti və "Şahdəniz" kondensatı daşıyır. Bundan əlavə, boru kəməri vasitəsilə digər xam neft və kondensat həcmləri də, o cümlədən Türkmənistan, Rusiya və Qazaxıstan nefti nəql olunur. Bu ilin birinci yarısında BTC üzrə əməliyyat xərclərinə təqribən 61 milyon dollar, əsaslı xərclərə isə 13 milyon dollar sərf edilib.

"BTC Co."nun səhmdarları belədir: BP (30,1 faiz), "AzBTC" (25 faiz), "Chevron" (8,9 faiz), "Equinor" (8,71 faiz), TPAO (6,53 faiz), "Eni" (5 faiz), "Total" (5 faiz), "Itochu" (3,4 faiz), "Inpex" (2,5 faiz), "ExxonMobil" (2,5 faiz) və "ONGC (BTC) Limited" (2,36 faiz).

Qəri Counz: "Ceyhandan neftin 3 milyardıncı barrelinin nəqli BTC-nin əldə etdiyi əlamətdar nailiyyətdir"

Cari il iyulun 14-də Bakı–Tbilisi–Ceyhan boru kəməri vasitəsilə nəql olunan Xəzər xam neftinin 3 milyardıncı barreli 3 min 929-cu tankerə yüklənərək dünya bazarına yola salındı. Bu əlamətdar hadisəni şərh edən BP şirkətinin Azərbaycan, Gürcüstan və Türkiyə üzrə regional prezidenti Qəri Counz deyib: "Ceyhan limanından xam neftin 3 milyardıncı barrelinin nəql olunması BTC-nin əldə etdiyi əlamətdar nailiyyətdir. İstismara başladığı vaxtdan etibarən boru kəməri müstəsna səmərəlilik nümayiş etdirib. Onun inşası nəhəng mühəndis-texniki nailiyyətdir və 12 illik təhlükəsiz, etibarlı və məsuliyyətli əməliyyatlardan sonra bu boru kəməri əməliyyat səmərəliliyinin bariz nümunəsi və üç ölkə boyunca vahid komandanın gerçəkləşdirdiyi dünya miqyaslı fəaliyyət kimi təsvir oluna bilər. Əminliklə deyə bilərəm ki, BTC-nin fəaliyyəti dünyada ən təhlükəsiz və ekoloji cəhətdən zərərsiz boru kəməri əməliyyatlarından biridir".

"Biz hamımız BTC-nin uğur hekayəsi ilə qürur duymalıyıq. Hamımız dedikdə, mən layihə başladığı andan etibarən üç ölkədə layihənin icrasına cəlb edilmiş minlərlə insanı – işçi qüvvəsini, icmaları, şirkətləri, regional və beynəlxalq hökumətləri, tərəfdaşları və öz işçi heyətimizi nəzərdə tuturam. Bu, həqiqətən də hər mənada böyük obyektdir və bu günə qədər onun əldə etdiyi nailiyyətlər bizdə qürur hissi oyadır.

Üç regional ölkəni birləşdirən körpü kimi BTC həmin üç ölkə boyu icmalarda və əhalidə böyük müsbət dəyişikliklərə yol açaraq bu ölkələr arasında əlaqələri möhkəmləndirib. BP-nin dünya üzrə biznesində belə layihənin olması mənə böyük qürur və şərəf verir və sizin çoxunuzun da eyni hissləri bölüşdüyünüzə əminəm", - deyə BP-nin regional prezidenti əlavə edib.

Qeyd edək ki, cari ilin yanvar-oktyabr ayları ərzində Bakı–Tbilisi–Ceyhan boru kəmər vasitəsilə 28 milyon 256,9 min ton neft ötürülüb. On ayda BTC ilə 5 milyon 465,4 min ton tranzit nefti də nəql edilib.

Regionda enerji ixracının başlıca arteriyası hesab olunan Bakı–Tbilisi–Ceyhan boru kəməri Xəzər dənizinin zəngin enerji ehtiyatlarının dünya bazarlarına çıxarılmasında bundan sonra da mühüm rol oynayacaq. Azərbaycanın strateji obyekt kimi dəyərləndirdiyi BTC boru kəməri qapalı Xəzər hövzəsi ilə bütün dünya bazarlarına asan çıxışı olan Aralıq dənizi arasında ilk birbaşa əlaqədir. Bu günə qədər BTC texniki təhlükəsizlik və istismar baxımından yüksək göstəricilər nümayiş etdirib. Onun səmərəliliyi və istismar etibarlılığı ilk dövrlərdəki 75 faizdən artaraq hazırkı 99,9 faiz səviyyəsinə çatıb.

Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu Azərbaycana Avrasiyanın ən böyük logistika hablarından birinə çevrilmək imkanı verir

Bu yaxınlarda Moskvada keçirilmiş "Rusiya nəqliyyatı" XII Beynəlxalq Forumuna rekord sayda iştirakçı gəlib. Tədbirdə nəqliyyat sektorunun liderləri və dövlət orqanlarının nümayəndələri əsas nəqliyyat vasitələrinin inkişafı məsələlərini müzakirə ediblər. Rusiya-Azərbaycan Parlamentlərarası Dostluq Qrupunun rəhbəri, RF Dövlət Dumasının deputatı Dmitri Savelyev iki ölkə arasında nəqliyyat sahəsində əməkdaşlığın perspektivlərindən bəhs edib.

- Dmitri İvanoviç mötəbərlik baxımından ötən forumu necə qiymətləndirirsiniz?

- Nəqliyyatı nahaq yerə iqtisadiyyatın qan damarı adlandırmırlar: hər hansı dövlətin iqtisadi inkişafının dinamikası əhəmiyyətli dərəcədə ondan asılıdır. Bu səbəbdən forum peşəkarlarda böyük maraq doğurub: onun işində bu sahəyə aid 910 şirkətin 3500-dən çox mütəxəssisi iştirak edib. Təkcə çıxışçıların sayı 300 nəfərdən çox olub. Tədbirdə, həmçinin 18 ölkənin, o cümlədən son illər regional nəqliyyat infrastrukturunun inkişafında əhəmiyyətli rol oynayan Azərbaycanın nəqliyyat idarələrinin nümayəndələri iştirak ediblər. Ölkənin əlverişli coğrafi mövqeyi, irimiqyaslı layihələrin həyata keçirilməsi, həmçinin tranzit və yükdaşımaları potensialının səmərəli istifadəsi

Azərbaycan iqtisadiyyatına böyük uğurlar qazandırıb.

- Rusiya ilə Azərbaycan arasında nəqliyyat sahəsində əlaqələr nə dərəcədə aktivdir?

- Bu sahədə ölkələrimiz arasında zəruri hüquqi-normativ baza işlənib hazırlanıb, dəmir yolu, avtomobil və hava nəqliyyatı növləri üzrə bir sıra hökumətlərarası sazişlər imzalanıb. Hazırda ticarət gəmiçiliyi, Azərbaycan gəmilərinin Rusiyanın daxili sularında üzməsi şərtləri üzrə sazişlərin layihələri nəzərdən keçirilir. İki ölkənin şəhərləri arasında 100-ə yaxın müntəzəm aviareyslər fəaliyyət göstərir. Müxtəlif istiqamətlərdə 30-dan çox mütəmadi avtobus marşrutları mövcuddur. Azərbaycanla Dağıstanı birləşdirəcək yeni dəmir yolu xətti üzrə müzakirələr aparılır, ən yaxın gələcəkdə isə Mahaçqala və Bakı arasında birbaşa aviareysin həyata keçirilməsi nəzərdə tutulur.

- Yəqin ki, sərhədyanı iqtisadi əlaqələr avtomobillə yükdaşımaların həcminin artmasına xüsusi stimul verir.

- Elədir, son vaxtlar Rusiya-Azərbaycan quru sərhədi ilə avtomobil yolu əlaqəsinin səmərəliliyinə dair layihələrə daha çox ehtiyac duyulur. Bizim yol idarələri Azərbaycanla sərhədə qədər uzanan R-217 "Qafqaz" trasında genişhəcmli iş aparırlar. Öz növbəsində, Prezident İlham Əliyev Bakıdan Rusiyanın sərhədinədək yeni avtomagistralın tikintisi ilə bağlı tapşırıq verib. İki ildən sonra o, istifadəyə veriləcək.

Bir il əvvəl Samur (Azərbaycan) və Yaraq-Qazmalar (Rusiya) keçid məntəqələri rayonunda dövlət sərhədindən keçməklə yeni avtomobil körpüsünün tikintisinə başlanılıb. Samur çayı üzərindən keçən bu körpünün tikintisi paritet əsaslarda maliyyələşdirilir və növbəti ilin üçüncü rübündə başa çatacaq. Rusiya Samurun ona aid olan hissəsində bütün zəruri gömrük infrastrukturu, o cümlədən aksiz malları üçün hazırda mövcud olmayan xüsusi post yaradacaq.

- Rusiya və Azərbaycan arasında nəqliyyat sahəsində əməkdaşlıqdan danışarkən "Şimal-Cənub" nəqliyyat dəhlizi mövzusuna toxunmamaq mümkün deyil. Bu cür irimiqyaslı layihənin yaxın perspektivlərini necə qiymətləndirirsiniz?

- Mən onu əsrin layihəsi adlandırardım. Axı, "Şimal-Cənub" dəhlizi faktiki olaraq Süveyş kanalına alternativ təşkil edir. Onun Hindistanın Mumbai limanından bizim Sankt-Peterburqa qədər 7,2 min kilometr məsafədə uzanan quru və dəniz marşrutları ilə yüklər təxminən 30-40 faiz daha sürətlə daşınacaq. Azərbaycan marşrutun istifadəyə verilməsi üçün infrastruktur üzərində işləri başa çatdırıb. Bundan başqa, Azərbaycan tərəfi İran Astarasında terminal istifadəyə verib və qonşu ölkəyə Xəzərin sahillərlinədək uzanacaq Rəşt-Astara dəmir yolu xəttinin çəkilməsi üçün kredit ayırıb. Artıq nəqliyyat dəhlizi fəaliyyətə başlayıb: cari ilin yeddi ayı ərzində bu marşrutla yükdaşımaların həcmi 170 min ton təşkil edib.

Digər irimiqyaslı layihə ötən il istifadəyə verilmiş Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu xəttidir. Bu, açıq dənizlərə çıxışı olmayan Azərbaycana Avrasiyanın ən böyük logistika hablarından birinə çevrilmək imkanı verir. Xüsusən, bir neçə ay əvvəl açılışı olmuş Abşeron Logistika Mərkəzi vaxta qənaət etməyə və yükdaşıma şirkətlərinin nəqliyyat xərclərini azaltmağa imkan verir. Ələt qəsəbəsində tikintisi davam edən Beynəlxalq Dəniz Limanı da bu məqsədlərə xidmət edir və regionda avtomobil, dəmir yolu və dəniz yollarının kəsişmə məntəqəsi olacaq.

- Ələt dəniz limanından söz düşmüşkən, dənizçilik sahəsində əməkdaşlıqdan da danışmaq yaxşı olar. Axı, Azərbaycan Xəzər dənizində ən böyük donanmaya malikdir. Xəzərdə birgə dəniz turizmi inkişaf edirmi?

- Unikal və analoqu olmayan turizm layihəsi - Xəzər dənizində kruiz marşrutu hazırlanır. Hazırda Həştərxandakı "Lotos" gəmiqayırma zavodunda –çay-dəniz" tipli "Pyotr Veliki" kruiz gəmisi inşa edilir. O, 2019-cu ildə istismara veriləcək və biz Xəzər dənizində kruiz səyahətlərinə başlayacağıq. Bu özünəməxsus səyahət gəmisinin marşrutu turistlərə Xəzəryanı ölkələrin sahil şəhərlərini gəzmək imkanı verəcək. Azərbaycan tərəfi ölkələrimizə qarşılıqlı gəlir gətirəcək bu layihədə tərəfdaşlıq haqqında sazişi artıq imzalayıb.

Qeyd edim ki, turizmin inkişafı təkcə iqtisadiyyatın nəqliyyat sahəsinin deyil, digər sektorların inkişafına da təkan verir. Bir neçə rəqəmi misal çəkmək istəyirəm: yanvar-oktyabr aylarında 752 min vətəndaşımız Azərbaycana səyahət edib. Ölkəmiz əcnəbi turistlərin sayına görə birinci yerdədir. Rusiyalılar Odlar diyarının tarixi yerlərini həvəslə ziyarət edirlər, dağ-xizəkçiliyi kurortlarına və yay istirahəti zonalarına gedirlər. Yaxın vaxtlarda bu imkanlara dəniz turizmi də əlavə olunacaq. Bütün bunlar ölkələrimizin bir-birinə artan marağının təzahürüdür. Axı, biz eyni dildə danışırıq, ortaq tariximiz var və bu amillər Rusiya ilə Azərbaycan arasında davamlı və səmərəli əməkdaşlığın təməlini təşkil edir.

Fəridə Abdullayeva

Peşəkar kapitan və ya 55 illik təcrübə

Qarşımda 20 Yanvar hadisələrinin gedişatına birbaşa təsir etmiş bir insan oturub. Həm də Sovet ordusunun gülləbaranına, işgəncələrinə davam gətirmiş biri… Maraqlıdır ki, o, sizin ilk ağlınıza gələn formada əsgər, komandir və ya döyüşçü də deyil. Qonağımız dənizdə 55 il sözün həqiqi mənasında can qoyan bir kapitandır!

Azərbaycan Dövlət Dəniz Akademiyasının nəzdindəki Kollecin müəllimi, təqaüdçü kapitan Kərəm Məmmədov sulardakı "döyüş"lərindən danışır...

– Gəmi kapitanı olmağa necə qərar verdiniz?

– Lap əvvəldən başlayım. Hərbi xidmətimi Şimal dənizində dənizçilik alayında keçmişəm və az da olsa, dənizçilərin iş prinsipini, şəraitlərini, çətinliklərini və eyni zamanda bu işin şərəfini görmüşəm. İşi öyrəndiyimə görə bu alayda mənə matrosluq edə bilməyim üçün sənəd verdilər və mən 1963-cü ildə ordudan tərxis olunduqdan sonra qərara gəldim ki, ömrümü dənizə həsr edim.

– Bu qərardan sonra kapitanlıq yolunda hansı addımları atdınız?

– Ordudan tərxis olunduqdan sonra, 1964-cü ildə Xəzər Dəniz Neft Donanması İdarəsinə matros kimi qəbul olundum. Donanmamızın işi sırf neftlə bağlı idi. Dənizdəki neft buruqlarının avadanlıqlarını bizim idarə təmin edirdi. Daha çox Səngaçal adasına, Qum adasına və Bahar yatağına gedib-gəlirdik, o ərazilərdə işləyirdik. Ən uzaq səfərimiz isə Neft Daşlarına olurdu. Donanmada işləyən zaman dənizə marağım daha da artdı və mən qərara gəldim ki, bu işin təhsilini almalıyam. Çünki sona qədər matros işləyə bilməzdim, kapitanlıq üçün isə təhsil mütləq idi.

El arasında deyirlər ki, dəniz cəsurları sevər. Dəniz, doğrudan da, küləyi, fırtınası ilə çox çətindir. Bütün bunları nəzərə alıb sevə-sevə sənədlərimi hazırladım və 1968-ci ildə o vaxtkı Qafur Məmmədov adına məktəbə – indiki Azərbaycan Dövlət Dəniz Akademiyasına verdim. 1973-cü ildə buranı bitirdikdən sonra artıq matros yox, gəmi sürücüsü kimi işləməyə başladım. 1986-cı ildə isə Odessa Ali Dəniz Mühəndisləri Məktəbini bitirmişəm.

– Kapitan olmaq üçün Azərbaycanda hansı yolları keçmək zəruridir?

– Gəmidə kapitan kimi işləyə bilmək üçün qayda-qanun belədir: əvvəlcə kapitanın 3-cü köməkçisi kimi işə başlayırsan. Onun özünəməxsus işləri var, hamısını tamamlayırsan. Sonra kapitanın tövsiyəsi ilə 2-ci köməkçi olursan. Bu mərhələdə də öz vəzifələrinin öhdəsindən tam şəkildə gəldikdən sonra kapitan sənə xarakteristika verir və sən donanmada imtahan verdikdən sonra olursan baş köməkçi. Uzun illər baş köməkçi işləyirsən və bundan sonra yenə də kapitanın tövsiyəsi ilə kapitan ola bilərsən. Bu mərhələlərin isə konkret bir zamanı yoxdur, işini tam mənimsədikdən və bir növ bu işdə "bişdikdən" sonra növbəti mərhələyə keçirsən. Məsələn, mən özüm kapitanlıqdan əvvəl 7 il baş köməkçi işləmişəm və kapitanım məni sözün əsl mənasında bir kapitan kimi yetişdirmişdi. Yeri gəlmişkən, bu heyətdən hər hansısa biri olmasa, o gəminin işi axsayar, çünki köməkçilərin də özünə aid vəzifələri var və onlar eyni zamanda hər hansı fövqəladə vəziyyət zaman bir-birini əvəz etmək iqtidarında olmalıdırlar. Yəni vəzifənin adı köməkçi olsa da, gəmidə o köməkçilərə həmişə ehtiyac olur. Sadaladığım mərhələləri keçmək şərtilə akademiyada 4 il təhsil alaraq kapitan olmaq mümkündür. Hazırda akademiyada 3 ixtisas var: kapitanlıq, gəmi mexanikliyi və elektromexaniklik.

– Hansı yaşa qədər kapitanlıq etmək olar?

– 60-65 yaşına qədər kapitan kimi işləmək mümkündür. Daha sonra isə adətən işimizi müəllim kimi davam etdiririk.

– Sərnişin gəmisi idarə etmisinizmi?

– Daha çox kran gəmiləri idarə etmişəm, amma sərnişin gəmisi idarə etdiyim qısa vaxtlar da olub. O zaman belə idi ki, ehtiyac yarandıqda biz kapitanları bir gəmidən başqa gəmiyə işə göndərə bilirdilər. Mən də vaxtilə Bakı-Neft Daşları xəttində üzən sərnişin gəmisinə kapitanlıq üçün ezam olunmuşdum.

– Bu bölmələr üzrə təhsil fərqlidirmi?

– Kapitan üçün gəmilərin heç bir fərqi yoxdur. Yəni gəlib kapitanlıq vəzifəsinə çatdıqda sən istənilən gəmini idarə edə bilərsən və hətta etməyi bacarmalısan da. Kapitan kiçik gəmilərdən tutmuş böyük tanker gəmilərinə qədər idarə etməyi bacarmalıdır, çünki bu, onun sənətidir.

– Hazırda Azərbaycanda sərnişin gəmiləri varmı?

– Ancaq Neft Daşlarına işləyən gəmilər mövcuddur. Xarici ölkələrə isə yalnız yük gəmiləri işləyir. Bəzən sərnişinlərin də həmin yük gəmisi ilə getdikləri zamanlar olur. Aktau, Türkmənbaşı kimi şəhərlərə bəzən yük ilə bərabər həmin şəhərə gedən sərnişinləri də aparırlar.

– Gəmi səyahətləri zamanı başqa ölkələrdə qaldığınız olubmu?

– 1991-1992-ci illərdə Azərbaycandan kənarda – Şimal dənizində işləmişəm. Bizim neft-qaz tipli gəmilərimizi ora kirayə vermişdilər, bizi də həmin gəmilərdə növbə ilə işləməyə göndərirdilər.

– Gəminin əsas işçi heyəti neçə nəfər olmalıdır?

– Əslində bunun üçün xüsusi bir rəqəm demək olmaz. Baxır gəminin böyük-kiçikliyinə və onun iş prinsipinə. Məsələn, mən ilk dəfə "Azərbaycan" kran gəmisində işləməyə gedəndə gəmidə 100 nəfər heyət var idi. Onların yarısı buruqlarda işləyən neftçilər, yarısı isə gəminin öz işçiləri idi.

– Qadın kapitanlarımız varmı?

– Hazırda yoxdur, amma olub. 2-ci Dünya müharibəsi zamanı ilk azərbaycanlı qadın gəmi kapitanı Şövkət Səlimova olub. 1960-cı ildə isə donanmamızda hamımızın böyük hörmət bəslədiyimiz Valya Tereşkova adında qadın kapitanımız var idi.

– Ən uzun səyahətiniz neçə ay olub?

– Azəri-Çıraqda 3 ay gecə-gündüz platformanı bərkitmək üçün işləmişik.

– Bəs gəmi kapitanı kimi sizin oradakı əsas işiniz nə olurdu?

– Kapitan gəmi ilə bağlı hər şeyə cavabdeh olur. Gəminin təhlükəsizliyi, işin gedişatı bu cavabdehliklər arasındadır. Elə idarə etməliyik ki, platformanı bərkidən heyətə heç bir problem yaranmasın və vaxtında işi təhvil verə bilsinlər.

– Dənizdə olanda ailənizin hansısa özəl gününü qaçırdığınız olubmu?

– Yox, xoşbəxtəm ki, ailəmdə baş verən özəl və gözəl günləri işim səbəbilə qaçırmamışam.

– Bu səyahətlər zamanı yeməkləriniz əvvəldən hazırlanır?

– Gəminin içərisində xüsusi yeməkxana da olur və günlük yeməklərimiz orada aşpaz tərəfindən bişirilir. Lazımi ərzaqlar isə hər 10 gündən bir sahildən başqa gəmi ilə gətirilir. Kapitan yeməkxana heyətini yığıb nələrə ehtiyac olduğunu qeyd edir və radioqram vasitəsilə sahilə məlumat ötürür. Yəni əgər aşpaz məharətlidirsə, ev yeməkləri üçün çox da darıxmırıq.

– Gəmidə ürəkbulanma kimi çətinlikəri dəf etmək üçün hansısa təlimlərdən keçirsiniz?

– Təhsil müddətində bunun üçün xüsusi təlimlər olmur. Bayaq qeyd etdiyim kimi, gərək həvəskar olasan ki, gəminin bu kimi çətinliklərinə də dözə biləsən. Həm də hamıda bu ürəkbulanma halları mütləq olur deyə bir şey yoxdur. Ürəyi bulananlar külək kəsənə qədər işləyə bilmir və bu dövrü adətən yataraq keçirirlər.

– Hazırda naviqasiya sistemi çox inkişaf edib və keçmişdəki kimi kompasla, xəritələrlə yola düşməyə ehtiyac qalmır. Bəs bu vəziyyətdə kapitanın təcrübəsi nə qədər önəmlidir?

– Düşünürəm ki, texnika nə qədər müasir və güclü olsa da, təcrübəli bir kapitanı sona qədər əvəz edə bilməz. Kapitan gəminin beynidir. O, hər şeyi ölçüb-biçir və qərar verir. Müasir texnika sadəcə onun işini asanlaşdıra bilər.

– Səyahətiniz daha çox hansı ərazilərə olub?

– Azərbaycan suları daxilində və Şimal dənizində üzmüşəm. Bundan başqa, 1979-cu ildə idarəmiz tərəfindən Almaniyanın Hamburq şəhərinə "Azərbaycan" kran gəmisinin inşası üçün göndərilmişdim. Həmin gəminin tikintisi 1981-ci ildə bitdi və biz onu ilk olaraq Həştərxana gətirdik. Oradan da Volqa çayı ilə Xəzərə düşməli idik, amma gəmi çox böyük olduğundan çaya sığmadı və biz onu üç hissəyə ayırıb gətirməli olduq. Gəminin parçaları Azərbaycana gətirildikdən sonra yenidən birləşdirildi. Qeyd edim ki, əvvəl bizim kran gəmilərimiz yalnız 20 ton yük qaldıra bilirdi. Bu gəmi isə düz 2500 ton yük qaldıra bilirdi və onun vasitəsilə biz neftçıxarma sahəsində çox irəli getdik. Həmin gəmidə mən həm baş köməkçi, həm də kapitan kimi düz 10 il işləmişəm.

– Gəmi idarəsi də təyyarədə olduğu kimi avtopilot rejiminə keçə bilirmi?

– Müasir gəmilərin demək olar ki, hamısı elə avtopilot rejimlə idarə olunur.

– Fövqəladə hallarda ilkin hansı prosesləri həyata keçirirsiniz?

– Biz çox uzaq yerlərə səfər etmədiyimizdən böyük fövqəladə hallarla çox da rastlaşmırdıq. Güclü küləklər, tufanlar olanda sahilə geciksən və ya daldalanmağa yer uzaq olsa, o zaman təhlükə yarana bilər. Bu yerdə də kapitanın təcrübəsi öz sözünü deyir. Çünki nə gəmiyə, nə də heyətə zərər dəymədən belə hallardan çıxmaq hər texnikanın işi deyil, burada kapitanın təcrübəsinə və soyuqqanlılığına mütləq ehtiyac olur. Dənizdəsənsə, başına belə işlərin gəlməyi çox normal haldır və mənim kapitanlıq həyatımda bu kimi təhlükəli hal bir neçə dəfə olub. Adətən küləyin hansı saatlarda gəlib-gedəcəyini əvvəldən bilirdik. Amma bəzən də olurdu ki, külək qəfildən gəlirdi. Onda da halımız xarab olurdu (gülür). "Azərbaycan" kran gəmisində işlədiyim zaman belə möhkəm küləyə düşmüşdük. Lövbərlərdən çıxmaq mümkün olmamışdı. Sadəcə hərəkətimizi dayandırıb həmin nöqtədə küləyin kəsməyini gözləmişdik. Bir gün sonra külək kəsmişdi və hər şey qaydasına düşmüşdü.

– Təhlükəsizlik üçün gəmidə hansı avadanlıqlar var?

– Fərdi jiletlər, gəmiyə bağlı xilasetmə dairələri var ki, suya düşən zaman onlardan yapışmaq olsun, 20-30 nəfərlik üstüörtülü katerlər var ki, fövqəladə vəziyyət zamanı heyəti təxliyyə etmək olsun, bu katerlərdə isə hərə öz yerini əvvəldən bilir. Heyət daha əvvəl dənizdə olanda kimin harada oturacağı haqda məşqlər edir və artıq təhlükə zamanı hərə öz işini bilir. Qeyd edim ki, dəniz təyyarə qədər qorxulu deyil, çünki dənizdə qəza zamanı xilas olma şansın çoxdur, amma təyyarədə belə şans olmur.

– Kapitan olasan və xatirələrdə maraqlı hekayələr olmaya. Bu hekayələrin ən maraqlısını eşitmək istərdik…

– Mənim üçün ən önəmli hadisələrdən birini, 20 Yanvar faciəsini biz dənizçilərin gözü ilə sizə danışmaq istəyirəm. Deməli, 1988-1989-cu illərdə Azərbaycan Xalq Hərəkatı başlamışdı. Dənizdə olduğumuzdan bu hərəkata birbaşa qoşula bilmirdik, lakin sahil ilə tez-tez əlaqə saxlayıb məlumat alırdıq.

O vaxt mən "Komsomolun 40 illiyi" adına teploxodun kapitanı idim. Yanvar ayının 19-u saat 16:00-da Nargin adasından Mərkəzi Komitənin (red. – Prezident Aparatı) qarşısındakı izdiham çox aydın görünürdü. Hava tutqun və soyuq idi. Bütün heyət göyərtədən şəhərə tamaşa edirdi. Bakı heç vaxt dənizdən belə sakit və kimsəsiz görünməmişdi. Dispetçerdən körpüyə yan almaq üçün icazə istədim. O isə mənə reyddə lövbərə dayanmaq əmrini verdi.

Lövbərdə dayanıb şəhəri və Mərkəzi Komitənin qarşısındakı izdihamı durbinlə müşahidə edirdik. Saat 22:00-da isə Bakının giriş yerlərində tonqallar yanırdı, dənizdən gələn gəmilər ətrafda lövbər atırdı. Gecədən xeyli keçirdi ki, ordu tanklarda şəhərə irəliləyirdi.

Gəmi heyətilə birlikdə güllələrin işıqlarını görürdük, amma nə baş verdiyi haqda bizə məlumat vermirdilər. Səhərə yaxın dispetçerlə birtəhər əlaqə yarada bildik və bizə qırğın olduğunu və çox şəhid verdiyimizi bildirdilər. Onda biz ratsiya əlaqəsilə dənizdəki bütün Xəzər Dəniz Neft Donanması İdarəsi gəmilərinə bu barədə xəbər verdik. Bütün gəmilər – 120-dən çox gəmi ayın 20-si səhər saat 10-11-də artıq Bakı buxtasına yığışmışdı. Prezident Aparatının qarşısında çox insan toplaşmışdı və ordu onları mühasirəyə almışdı. Biz düşündük ki, gedək əlimizdən nə gəlirsə kömək edək. Gəmiləri indiki Bayraq Meydanı tərəfə sürdük. Orada həmişə Sovet hərbi gəmiləri dayanırdı. Bizi xeyli sorğu-suala tutdular və geri göndərdilər. Onda şübhələndik ki, bizi buradan təcili göndərdiklərinə görə, demək ki, nəsə var. Ayın 20-si gecə səhərə yaxın bizə xəbər verdilər ki, BTR-lərlə şəhidlərimizi hərbi bazaya gətirirlər və niyyətləri onları aparıb dənizə tökməkdir. Onda biz təcili həmin 120 gəminin kapitanlarının iclasını çağırdıq. Qəti qərara gəldik ki, şəhidləri yalnız bizim ölümüzün üzərindən keçirib dənizə apara bilərlər, başqa yolu yoxdur. Həmin iclasda gəmi heyətləri arasında nizam yaratmaqları üçün 7 kapitan seçdik. Mən də bu heyətdə idim. Hadisələrin bu gedişində ən əsas məsələ biz 7 kapitanın 120 gəminin bir yerdə bu hadisəyə etiraz olaraq siqnal verməsi qərarı oldu. Və 20-si axşamdan etibarən hər yarım saatdan bir 5 dəqiqə siqnal verməyə başladıq. Bu proses dayanmadan 4 gün gecə-gündüz davam etdi. Ta ki, şəhidlərimiz Xiyabana aparılıb dəfn edilənə qədər. Dəfn zamanı son dəfə daha güclü siqnal verdik və dayandıq…

Bizi yolumuzdan döndərmək üçün çox çalışdılar. Gəmilərimizi pulemyotlarla gülləbaran da etdilər. Hətta indi də bəzən deyirlər ki, dənizçilər olmasaydı, qırğın hələ 1 həftə davam edəcəkdi…

İndiki Bayraq Meydanından dənizə bircə kanal var. Həmin kanal çox dayazdır deyə gəmilər ancaq oradan dənizə çıxa bilir. Biz həmin kanalın qabağına böyük gəmi qoyub, lövbər salıb yolu kəsdik. Sovet ordusu öz planını həyata keçirə bilmirdi. SSRİ Müdafiə naziri Yazov biz 7 kapitana müraciət edib görüş tələb etdi. Onda Ali Sovetin sədri Elmira Qafarova bizi qəbul etdi və onun yanından yarımızı admiral Sidrovun, yarımızı isə Yazovun yanına apardılar. Rəhmətlik ağsaqqal kapitanımız Müzəffər Əliyev təklif etdi ki, Yazovun yanına getmək asan iş deyil, mən hamınızdan yaşlıyam, gedim hamımızın adından danışım, ölməli olsam da mən ölüm… Razılaşdıq və beləliklə də, ayın 24-ü Müzəffər Əliyev, Arif Məlikov, Tofiq İsmayılov, Allahşükür Paşazadə və Ziya Bünyadov getdilər Yazovun yanına. Bu barədə Ziya Bünyadov da yazıb. Müzəffər Əliyev öz kapitan formasında imiş və Yazov birbaşa ona "niyə siqnal verib bizi yatmağa qoymursunuz?"- deyə müraciət edib. Cavabında isə "bəyəm siz bura yatmağa gəlmisiniz?" cavabını eşidib…

Biz 5 nəfər isə Sidrovun yanına getdik və o, bizə bildirdi ki, əgər siz geri çəkilməsəniz, sabah Bakı buxtasında fövqəladə vəziyyət elan edib sizi gülləbaran edəcəyəm. Biz qayıtdıq gəmilərimizə və mən 120 gəmiyə sabahkı gülləbaran haqda ratsiya vasitəsilə məlumat verdim. Müraciət edib bildirdim ki, kimin xəstəsi, körpəsi varsa, elə indi getsin evinə, sabah hər şey ola bilər. Amma 120 gəminin heç birindən 1 nəfər də olsa tərpənmədi, hamı mərdliklə sabahı gözlədi. Ölümün gözünə dik baxmaq bax budur. Ayın 24-də dedikləri kimi gəmilərimizə hücum etdilər və biz 60 nəfəri tutub yarımızı Orenburqa, yarımızı isə Ulyanovski şəhərinə apardılar, işgəncə verdilər. Şəhidlərimizin 40-na qədər bizi buraxdılar və biz qayıtdıq Bakıya.

– Kapitan kimi gəmini sonuncu tərk etməyə həmişə hazırsınızmı?

– Elə kapitan var ki, heç sonuncu da tərk etmir. Heyəti xilas edib özü də gəmi ilə ölümə gedir. Sovet vaxtında bu tip bir epizod olub. Ümumiyyətlə, bu, gəmiçiliyin yazılmamış qanunlarındadır. Əgər kapitanın günahı varsa, o, heyəti xilas etsə də, özünü ölümə məhkum edir, təbii ki, yaxşı kapitan. Amma kapitanın günahı yoxdursa və gəmi batırsa, o, yenə də ilk növbədə heyəti xilas edir, yalnız bundan sonra özü də gəmini tərk edir.

– "Kon-Tiki" adlı bir kitabda belə bir fikir müdafiə edilir ki, müasir gəmilərlə müqayisədə keçmişdə insanların hazırlayıb istifadə etdikləri "sal" daha təhlükəsizdir və uzun müddətli dəniz səyahəti üçün onlar daha uyğundur…

– O vaxtlar texnika olmadığı üçün taxtadan sallar hazırlayırdılar. Amma indi texnika inkişaf edib və mən bir kapitan kimi düşünürəm ki, hazırkı gəmilər daha təhlükəsizdir və hər hansı təhlükə zamanı sağ çıxmaq şansı indiki gəmilərdə daha çoxdur.

– Dəniz deyəndə quldur, quldur deyəndə dəniz yada düşür. Bəs sizin təcrübənizdə belə hallar olubmu?

– Yox, piratlar Afrikadadır və onlar gəmi oğurlamaqla məşğuldurlar. Bizdə isə yoxdur və dolayısıyla da belə təcrübəm olmayıb.

– Son olaraq həm təcrübəli kapitan, həm də müəllim kimi kapitan olmaq istəyənlərə hansı tövsiyələriniz var?

– Kapitan olmaq istəyən gənclərdən əsas istəyim və tövsiyəm odur ki, dənizi sevmirlərsə, "paqon" xatirinə bu işə başlamasınlar. Yox əgər qərarlıdırlarsa, onda gərək dənizi sevsinlər və mükəmməl şəkildə bu işin təhsilini alsınlar, ən əsası isə daim öyrənməyə meylli olsunlar.

Pərvanə Həsənova,
"Discovery Azerbaijan"

"Bir kəmər-Bir yol" layihəsi çərçivəsində əməkdaşlığın perspektivləri"

Azərbaycanın Ukraynadakı səfiri Azər Xudiyevin müəllifi olduğu "Çin-Azərbaycan-Gürcüstan-Ukrayna: "Bir kəmər-Bir yol" layihəsi çərçivəsində əməkdaşlığın perspektivləri" sərlövhəli məqaləsi ABŞ-ın Harvard Universitetinin rəsmi saytında yerləşdirilib.

HARVARD UNIVERSITY JOHN F. KENNEDY SCHOOL OF GOVERNMENT | BLACK SEA SECURITY PROGRAM | US-RUSSIA SECURITY PROGRAM | РУССКИЙ | EURASIA SECURITY PROGRAM

HOME PAGE
BLACK SEA SECURITY 2018
ABOUT PROGRAM
ANNUAL PROGRAMS
UKRAINIAN PROGRAM
NEWS
PUBLICATIONS
CONTACT US
OUR PARTNERS
Center for International and European Studies
Carnegie Corporation of New York
NATO

China-Azerbaijan-Georgia-Ukraine: prospects for cooperation under the 'One Belt, One Way' project

An increasing number of politicians and experts have recently recognized that the processes of global geopolitical transformation should have specific trends that unite them. So far, the tendency towards controlled chaos prevails. Against this background, the creation of a new world order is the main task for political leaders. Therefore, any forms of manifestation of political wisdom and constructivism are perceived as an opportunity to save all of humanity.

Back in 1994, the former President of Azerbaijan, Heydar Aliyev, speaking at the 49th session of the UN General Assembly, noted that serious changes were taking place in the system of international relations. It becomes necessary to create an 'equal world order'. Developing thoughts, the then head of the Azerbaijani state outlined his vision of the fundamental principles of the new world order: "Partnership, durable peace and security for all, in accordance with international law, principles and provisions of the United Nations Charter' become the fundamental principles of the new world order (1). In other words, Azerbaijan believed that humanity should move 'from a world of hostility based on strength into an era of cooperation and prosperity' (1). It should be noted that the leadership of Azerbaijan steadily and actively acts in this direction.

After the collapse of the *Yalta-Potsdam system of international relations* and the formation of a new world order, today's geopolitical realities vividly show that prestigious international organizations and leading countries of the world are faced with the task of stopping the world system's incitement to a turbulent clash of civilizations and global chaos where political cataclysms occur more often and the world map changes, the world needs, in the literal sense of the word, a geopolitical placebo.

Based on these arguments, we would like to outline the geopolitical aspect of the prospects for the development of cooperation between Azerbaijan, Georgia, Ukraine and China in the framework of the One Belt, One Road project. In order for this project not to become an 'underground' of the modern geopolitics, which is opposed to traditional geopolitics, specific programs are needed to fully comply with all norms of international law and to be based on the principle of mutually beneficial cooperation of equal partners. Therefore, the most appropriate partner of China and other participants of the 'One Belt, One Way' project is Azerbaijan. Because, as experience shows, the leadership of Azerbaijan pursues its foreign policy proceeding from international law, strict observance of the equality of all parties and according to the principle of mutually beneficial cooperation. This is evidenced by the dynamics of cooperation between Azerbaijan and China under the 'One Belt, One Way' project.

The 'One Belt, One Way' strategy was launched in 2013 by the head of the PRC, Xi Jinping. Political circles received it with great interest. It is considered one of the promising global international infrastructure projects. The territory of this project includes countries rich in resources as well as 63% of the world's population. Xi Jinping introduced this strategy as the "Economic Belt of the New Silk Road". 'One Belt, One Way' program consists of three projects: 'New Silk Road', 'South Silk Road' and 'Sea Silk Road of the 21st Century' (2).

According to the Azerbaijani analytical portal Newtimes.az, 'The main goal in this strategy is to connect China's economy with Asia, Africa, the Middle East and Europe. According to the official Beijing, its concrete implementation should take place along a single route strip. The above-mentioned three projects comprise separate parts of this route ... The new development strategy of China stands behind the 'One Belt, One Way' initiative'. (3).

Search
SBSR BLACK SEA SECURITY PROGRAM - 2018
Annual bulletin
PUBLICATIONS
Amb. Azer Khudyev - China-Azerbaijan-Georgia-Ukraine:
Dr. Valery Erozaryan - THE COMPROMISE DEFICIT: factors and causes of volatility of economic development of the Black Sea region
Dimitrios Triantaphyllou - THE EMPTY SHELL OF BLACK SEA REGIONALISM, DIMITRIOS TRIANTAPHYLLOU
MORE
HAPPY FOR YOUR SUCCESS!
KYIV. Feb 27 (Interfax) - Ukraine's Acting President and Verkhovna Rada Chairman Oleksandr Turchynov has appointed Viktor Hvozd as head of the Ukrainian External Intelligence Service.
Send your congratulations

İngilis və rus dillərində yayılan məqalədə Cənub Qaz Dəhlizinin və Avropa-Qafqaz-Asiya və Çin-İran-Avropa nəqliyyat marşrutlarının həyata keçirilməsinin xüsusi əhəmiyyət daşıdığı qeyd edilir. Bildirilir ki, bu marşrutlar müxtəlif tranzit axınlarını Azərbaycanın ərazisində vahid sistemə birləşdirməyə imkan verir. Hələ 1994-cü ildə BMT Baş Assambleyasının 49-cu sessiyasında ümummilli lider Heydər Əliyev bu layihənin yaradılmasının vacibliyini vurğulayıb.

Müəllif qeyd edir ki, "Bir kəmər-Bir yol" layihəsində iştirak edən bütün ölkələri özündə birləşdirən prosesdə Azərbaycan özü mühüm və həlledici geosiyasi, siyasi, mədəni və nəqliyyat məkanına çevrilir. Çünki müxtəlif tranzit marşrutlarını birləşdirərək və geosiyasi bir mərkəz rolunu oynayaraq ölkəmiz bu marşrutları müxtəlif istiqamətlərdə genişləndirə bilir. Bu baxımdan Azərbaycan "Bir kəmər-Bir yol" layihəsi çərçivəsində Şərqi Avropa ölkələri üçün ən cəlbedici ölkədir. Ekspertlər Azərbaycanın əməkdaşlıqda maraqlı olan bütün dövlətlər üçün təhlükəsiz, sabit və etibarlı tərəfdaş olduğunu qeyd edirlər.

Emil Hüseynli

Dəhliz vasitəsilə daşınmış yüklərin 7 milyon 75 min tonunu tranzit yüklər təşkil edib

Cari ilin yanvar-sentyabr aylarında Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizinin Azərbaycan hissəsində daşınmış yüklərin həcmi 39 milyon 195 min ton, yük dövriyyəsi isə 8 milyard 564,9 milyon ton-kilometr olub.

Dövlət Statistika Komitəsindən bildirilib ki, yüklərin 24 milyon 685,4 min tonu və ya 63 faizi avtomobil nəqliyyatı, 9 milyon 320,1 min tonu və ya 23,8 faizi dəmir yolu nəqliyyatı, 5 milyon 189,8 min tonu və ya 13,2 faizi dəniz nəqliyyatı ilə daşınıb.

Dəhliz vasitəsilə daşınmış yüklərin 18,1 faizini və ya 7 milyon 75 min tonunu tranzit yüklər təşkil edib.

Əhalinin sayı il ərzində orta hesabla 1 faiz artır

Son on səkkiz il ərzində Azərbaycanda diri doğulan körpələrin sayı 1 milyon 600 mindən çox olub. 1990-cı illərin sonu ilə müqayisədə dəfələrlə artıq olan bu rəqəm ölkədə demoqrafik göstəricilərin dinamik artım tempi ilə getdiyini deməyə əsas verir.

Doğum göstəricilərinin sayı ölüm hallarını 2 dəfə üstələdiyi üçün əhalinin artım indeksi də yüksəkdir. Ölkədə əhalinin sayı il ərzində orta hesabla 1 faiz artır.

Mütəxəssislər doğum sayının artmasının səbəblərini tibb müəssisələrində, xüsusilə uşaq xəstəxanalarında maddi texniki bazanın müasir tibbi texnoloji avadanlıqlarla təchiz edilməsi ilə izah edirlər. Bu isə hamiləlik dövründə diaqnostik müalicələrin dəqiq aparılmasına imkan verir. Tibb müəssisələrinin dərman vasitələri ilə təchizatının yaxşılaşdırılması da diri doğulanların sayının artmasına təsir edən amillərdəndir.

Azərbaycanda artıq dörd ildir ki, doğuşun yeni meyarları tətbiq olunur.

Hindistanlı qonaqlar Azərbaycan Dövlət Dəniz Akademiyasından xoş təəssüratla ayrılıblar

Hindistanın Yeni Manqalor limanının rəisi Pravin Kumar və Kolkata limanının tədqiqat üzrə direktor müavini Sarma Çaudri Azərbaycan Dövlət Dəniz Akademiyasında qonaq olublar.

"Azərbaycanın regional nəqliyyat və logistika mərkəzi kimi potensialı" mövzusunda tədqiqat işi aparan hindistanlı qonaqlar ölkəmizdə ali təhsilli dənizçi kadrlar hazırlayan Dəniz Akademiyasının imkanlarına və perspektivlərinə böyük maraq göstəriblər.

Azərbaycan Respublikasının Prezidenti yanında Strateji Araşdırmalar Mərkəzi və Xarici İşlər Nazirliyinin Beynəlxalq İnkişafa Yardım İdarəsi tərəfindən həyata keçirilən "Qonaq Elmi İşçilərin Mübadiləsi Proqramı" çərçivəsində elmi araşdırmalar aparan hindistanlı tədqiqatçılar Dəniz Akademiyasının rəhbərliyi ilə görüşdə bu təhsil ocağında tədrisin təşkili, maddi-texniki bazası, məzunların işlə təminatı, digər ölkələrin dənizçilik universitetləri ilə əlaqələr və s. barədə çoxsaylı suallar səsləndiriblər.

Qonaqlara məlumat verilib ki, "Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi" QSC-nin (ASCO) strukturuna daxil olan Akademiyada yüksəkixtisaslı dənizçi kadrların hazırlanması üçün hər cür şərait mövcuddur. Burada müasir trenajor və simulyatorlar, fənn laboratoriyaları, professor-müəllim heyəti qarşıya qoyulan hədəflərə çatmaq üçün lazımi texniki və intellektual baza yaradır. Dəniz Akademiyası Gəmiçiliyin bilavasitə dəstəyi ilə beynəlxalq standartlar səviyyəsində fəaliyyətini quraraq, regionda aparıcı dənizçilik ali məktəbi statusunu qoruyub saxlayır. Beynəlxalq Dənizçilik Universitetləri Assosiasiyasının üzvü olan Akademiyamızın verdiyi diplomlar dünyanın 170-dən çox ölkəsində tanınır. Bu isə məzunlarımıza istənilən ölkədə çalışmağa imkan verir.

Sonra hindistanlı qonaqlar Dəniz Akademiyasının auditoriyaları, tədris və iş şəraiti ilə yaxından tanış olublar, verilən hərtərəfli məlumata görə minnətdarlıqlarını bildiriblər.

Olimpiadada ən yüksək nəticələr ingilis dili fənni üzrə qeydə alınıb

Noyabrın 29-da Azərbaycan Dövlət Dəniz Akademiyasının tələbələri arasında Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin 160 illik yubileyinə həsr olunmuş ümumpeşə hazırlığı fənləri üzrə olimpiada keçirilib.

Tələbələrə öz intellektual bacarıqlarını maksimum açmağa imkan yaradılması, elmdə və təhsildə qabiliyyətli, istedadlı gənclərin üzə çıxarılması məqsədi daşıyan olimpiada 3 fənn – riyaziyyat, fizika və ingilis dili fənləri üzrə təşkil olunmuşdu. Hər fənn üzrə ayrılıqda keçirilən bilik yarışmasında gənclər qoyulmuş sualları yazılı şəkildə cavablandırıb müsabiqə komissiyasına təqdim ediblər. Yazılar yoxlandıqdan sonra müsabiqə komissiyası noyabrın 30-da nəticələri elan edib. Ən yüksək nəticələr ingilis dili fənni üzrə qeydə alınıb. Toğrul Əhmədov, Şamil Əhmədzadə, Murad Eyvazov, Nihad Məmmədli və Qudrət Şəmilzadə daha çox bal toplayıblar.

"Nə? Harada? Nə zaman?" oyununun ikinci turu keçirilib

Azərbaycan Dövlət Dəniz Akademiyasında "Nə? Harada? Nə zaman?" intellektual oyununun ikinci mərhələsi keçirilib.

Bu mərhələyə müxtəlif universitetlərin 15 komandası qoşulub. Komandalar ADDA-nın Tələbə Həmkarlar İtttifaqı Komitəsinin təşkilatçılığı ilə baş tutan intellektual oyunda həvəslə iştirak ediblər. Ümumilikdə 24 sual səsləndirilib.

"Kapitan Qrantın yetimləri" komandası 17 suala düzgün cavab verərək birinci yerə layiq görülüb. 14 sualı düzgün cavablandıran Bakı Ali Neft Məktəbinin "JustForFun" komandası ikinci yerlə kifayətlənib. Azərbaycan Dövlət Dəniz Akademiyasının "Revolver" komandası isə 9 suala düzgün cavab verməklə üçüncü yeri tutub.

Azərbaycan Asiya ilə Avropa arasında logistik əlaqə yaradır

İlham Əliyevin qlobal miqyaslı təşəbbüsləri ölkəmizi mühüm nəqliyyat-tranzit və ticarət mərkəzinə çevirməkdədir

Müasir dövrdə ölkələr arasında əlaqələrin məzmunu yeni keyfiyyət dəyişikliklərinə məruz qalsa da, ticari və iqtisadi dəhlizlərin əhəmiyyəti öz aktuallığını yenə də qoruyub saxlayır. Xüsusən, qloballaşan dünyamızın yeni geoiqtisadi çağırışları kontekstində ölkəmizin bu sahədə rolu artaraq strateji əhəmiyyət kəsb edir.

Tarixi İpək yolunun keçdiyi Azərbaycanın yerləşdiyi ərazi bütün dövrlərdə Avropa və Asiyanı, ən uzaq ölkətləri birləşdirən, strateji ticari-iqtisadi dəhlizlərin qovuşduğu məkanlardan biri olub. Cəmi 27 ildir ki, müstəqil dövlət kimi yaşayan Azərbaycan bu qısa zaman ərzində nəqliyyat infrastrukturunu getdikcə daha da möhkəmləndirərək dəniz nəqliyyatına, dəmir yoluna böyük investisiyalar yatırıb. Bu sərmayələr artıq ölkəmizə böyük iqtisadi və siyasi uğurlar gətirməkdədir.

Açıq dənizlərə, okeanlara çıxışı olmayan ölkənin yüksələn tranzit potensialı

Unikal coğrafi geosiyasi şəraitə malik olan Azərbaycan bu gün dünya təsərrüfatının nəqliyyat sektorunda baş verən proseslərdən kənarda qalmır.

Prezident İlham Əliyevin təşəbbüsü və dəstəyi ilə həyata keçirilən nəhəng regional layihələr ölkəmizin nəqliyyat qovşağına çevrilməsinə, tranzit potensialının güclənməsinə xidmət edir. Digər sahələrdə olduğu kimi, ölkə iqtisadiyyatında da əhəmiyyəti böyük olan nəqliyyat sektorunun inkişafı, tranzit imkanlarının genişləndirilməsi üçün mühüm işlər görülür. Həm ölkə daxilində müasir nəqliyyat infrastrukturu yaradılır, həm də tranzit potensialı gücləndirilir.

Bəllidir ki, Azərbaycanın açıq dənizlərə, okeanlara çıxışı yoxdur. Bu səbəbdən də ölkənin bütün nəqliyyat, enerji, kommunikasiya xətləri başqa digər dövlətlərin ərazisindən keçməlidir. Buna nail olmaq üçün öncə qonşu dövlətlərlə və daha böyük coğrafiyanı əhatə edən ölkələrlə çox sıx dostluq münasibətləri yaradılmalıdır.

İlham Əliyevin həyata keçirdiyi tam müstəqil xarici siyasət nəticəsində Azərbaycan Ermənistan istisna olmaqla bölgədəki bütün dövlətlərlə çox yaxşı dostluq münasibətləri qurub. Bu münasibətlər sayəsində isə beynəlxalq layihələr gerçəkləşdirilib.

Son 15 ildə yaradılan müasir nəqliyyat infrastrukturu

İnfrastruktur obyektlərinin yaradılması, logistika sistemlərinin təkmilləşdirilməsi etibarlı və təhlükəsiz nəqliyyat sisteminin fəaliyyəti, Azərbaycan ərazisindən keçən nəqliyyat dəhlizlərinin inkişafı üçün böyük əhəmiyyət kəsb edir.

Nəzər yetirsək görərik ki, son 15 ildə Azərbaycanda çox müasir nəqliyyat infrastrukturu yaradılıb. Bunların sırasında 6 beynəlxalq hava limanı, ölkəmizi bütün qonşu ölkələrlə bağlayan 15 min kilometrdən çox avtomobil yolları, Xəzər hövzəsində 200-dən çox gəmisi olan ən böyük ticarət donanması, Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu, Yeni Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanını göstərmək olar.

Qitələrarası daşımalar üçün geniş imkanlar açan Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu Çin ilə Avropa ölkələri arasında ən qısa marşrut hesab olunur. Bu yol, yüklərin daşınmasına sərf edilən vaxtı iki dəfədən çox qısaltmağa imkan verir. Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu Mərkəzi Asiya ölkələrinin - Türkmənistan, Qazaxıstan, Özbəkistan, Qırğızıstan, Tacikistan və Əfqanıstanın Avropa və dünya bazarlarına çıxışını asanlaşdırır.

Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu Qarsdan Naxçıvana qədər uzadılacaq

Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu Çinin elan etdiyi, Azərbaycan da daxil olmaqla bir sıra ölkələrin dəstəklədiyi "Bir kəmər-Bir yol" iqtisadi inkişaf strategiyası prizmasından nəzərdən keçirilir. İnamla deyə bilərik ki, bu dəmir yolu qitələrarası daşımalar üçün əlverişli imkanlar yaradır.

Onu da əlavə edək ki, artıq Türkiyənin Qars şəhəri ilə Naxçıvan Muxtar Respublikası arasında dəmir yolu xəttinin tikintisi üzrə işlər başlayıb. Türkiyənin Azərbaycandakı səfiri Erkan Özoral bu günlərdə mətbuata verdiyi açıqlamada qeyd edib ki, bu istiqamətdə işlər Bakı-Tbilisi-Qars layihəsi çərçivəsində aparılır.

Belə ki, tikintisi yaxın iki ildə başa çatacağı gözlənilən bu layihəyə əsasən Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu Qarsdan Naxçıvana qədər uzadılacaq. Bu, əlbəttə ki, həm Türkiyə, həm də Azərbaycan üçün mühüm əhəmiyyət kəsb edəcək.

Xəzər dənizi hövzəsində ən böyük liman kompleksi

Nəqliyyat-tranzit xidmətlərinin təşkilində Yeni Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı mühüm əhəmiyyət kəsb edir. May ayının 14-də açılış mərasimi keçirilən liman kompleksi bu gün Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu xətti üçün birbaşa yükcəmləyici məntəqə funksiyasını yerinə yetirir.

Azərbaycanın "Şimal-Cənub" və "Şərq-Qərb" beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri üzərində yerləşməsi yeni liman üçün zəngin tranzit potensialı yaratmaqla, ölkəyə daxil olan, ölkədən çıxan və tranzit yüklərin aşırılmasında strateji nəqliyyat qovşağı funksiyalarını yerinə yetirməyə imkan verərək, Xəzər dənizindən səmərəli, sürətli və təhlükəsiz bərə keçidini təmin edir. Bu isə ölkəyə daxil olan yük axınlarının yeni liman kompleksində cəmlənərək, buradan Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu xətti ilə Avropa istiqamətində və ya gəmilər vasitəsilə Şərq istiqamətində nəqlini təmin edən səmərəli və dayanıqlı logistik zəncir formalaşdırır.

Bir sözlə, Yeni Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı Xəzər dənizi hövzəsində ən böyük liman kompleksi olmaqla, bölgənin əhəmiyyətli tranzit nöqtəsinə çevrilib.

Genişmiqyaslı beynəlxalq əməkdaşlıq formatı

Ölkəmiz həmçinin Çin, Qazaxıstan, Azərbaycan, Gürcüstan, Türkiyə və Avropa dövlətlərini birləşdirən "Şərq-Qərb", həmçinin Pakistan, Hindistan, İran, Azərbaycan, Rusiya, Şimali Avropa ölkələrini qovuşduran "Şimal-Cənub" nəqliyyat dəhlizlərinin iştirakçısıdır.

Ümumiyyətlə, bu nəqliyyat dəhlizlərində iştirak edən ölkələrin sayına, onların gücünə baxsaq, görərik ki, bu, doğrudan da genişmiqyaslı beynəlxalq əməkdaşlıq formatıdır. "Şimal-Cənub Nəqliyyat Dəhlizi"nin fəaliyyəti daha da genişlənib. Keçən illə müqayisədə cari ildə bu dəhliz vasitəsilə 100 dəfədən çox həcmdə yük daşınıb.

Prezident İlham Əliyev Azərbaycanın bu istiqamətdəki uğurlarını dəyərləndirərkən vurğulayıb ki, bu nəqliyyat bağlılığı, eyni zamanda, mehriban qonşuluğa da gözəl şərait yaradır. Heç bir ölkə, əgər qonşularla yaxşı münasibətləri yoxdursa, heç vaxt etibarlı tranzit məntəqəsinə çevrilə bilməz. Ona görə Azərbaycanın enerji, nəqliyyat, infrastruktur layihələri ölkələr arasındakı əməkdaşlığı stimullaşdırır.

Nazirlər Kabinetinin 2018-ci ilin doqquz ayının sosial-iqtisadi inkişafının yekunlarına və qarşıda duran vəzifələrə həsr olunan iclasında İlham Əliyevin dediyi kimi, regionda baş verən hadisələr, Azərbaycanın təşəbbüsü ilə icra edilən nəhəng nəqliyyat layihələri, digər sahələrdə aparılan işlər ölkəmizin siyasi çəkisini böyük dərəcədə artırıb. Bu gün Azərbaycan yüksək beynəlxalq nüfuza malik olan ölkəyə çevrilib. Cənubi Qafqazın ən böyük və ən perspektivli dövləti sayılan Azərbaycan regionda gedən əsas proseslərin və transmilli maraqların mərkəzində dayanmaqla geoiqtisadi cəhətdən dünyanın aparıcı dövlətləri, böyük şirkətləri üçün cəlbedici tərəfdaş hesab olunur.

Azərbaycan güclü logistika platformasına malik olacaq

"Azərbaycanda logistika və ticarətin inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi"ndə də bildirilir ki, 2025-ci ilə qədər ölkənin əhəmiyyətli logistika və ticarət qovşağına çevrilməsi üçün regional miqyasda fəaliyyət göstərən şirkətlərin ölkədə bazalarının yaradılması üzrə işlər görüləcək.

Sənədə əsasən, logistika və ticarət sahəsində güclü inkişafın təmin edilməsi yolu ilə Azərbaycan regional şirkətlər üçün logistika və ticarət mərkəzinə çevriləcək. Eyni zamanda, logistika və ticarət sahəsində yüksək imkanlara malik müəssisələrin potensialı diqqətlə qiymətləndirilərək, özəl sektorun bu sahəyə cəlb olunması istiqamətində işlər davam etdiriləcək. 2025-ci ilədək ölkə Ələt qəsəbəsində yaradılmış yeni Bakı limanının ərazisi daxil olmaqla azad ticarət zonasının üstünlüklərindən faydalanan güclü logistika platformasına malik olacaq.

Qlobal dəyər zəncirindən daha çox pay əldə etmək məqsədilə "Şimal-Cənub" və "Şərq-Qərb" dəhlizləri ilə beynəlxalq ticarət həcmində artıma nail olmaq üçün səy göstəriləcək. Bundan başqa, sənəddə qeyd olunur ki, Yeni Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanının Heydər Əliyev Beynəlxalq Hava Limanına və ölkənin daxili ticarət şəbəkəsinə çevik inteqrasiyasını təmin etməkdən ötrü avtomobil və dəmir yolu əlaqələri gücləndiriləcək.

2019-cu ildə nəqliyyat infrastrukturu daha da təkmilləşdiriləcək

Bu il olduğu kimi, 2019-cu ildə də tranzit və nəqliyyat xidmətlərinin inkişafı, həyata keçirilən iqtisadi siyasətin əsas istiqamətlərindən olacaq.

Öncə onu qeyd edək ki, 2018-ci ilin büdcəsində dövlət əsaslı vəsait qoyuluşu üçün nəzərdə tutulan 4.824.2 milyon manat vəsaitin sifarişçi təşkilatlar və obyektlər üzrə bölgüsündə infrastruktur layihələrinə 3.435.5 milyon manat vəsait ayrılıb. Bu vəsaitin 1.549.3 milyon manatının nəqliyyat layihələrinə yönəldilməsi bu sahənin prioritetliyinin göstəricisidir.

Gələn ilin dövlət büdcəsi layihəsində də göstərilir ki, ölkəmizin logistika və nəqliyyat mərkəzi kimi mövqeyinin gücləndirilməsi və ölkədə çoxşaxəli nəqliyyat infrastrukturunun yaradılması məqsədi ilə, habelə Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu layihəsinin həyata keçirilməsi nəticəsində artan yük həcmlərinin qarşılanması üçün ardıcıl tədbirlərin görülməsi nəzərdə tutulur. Bundan başqa, yaxın illərdə "Şimal-Cənub Nəqliyyat Dəhlizi"nin yerüstü marşrutunun mərkəzində yerləşən və əsas birləşdirici rol oynayan Astara (Azərbaycan)-Astara (İran)-Rəşt-Qəzvin dəmir yolu xəttinin inşa edilərək istifadəyə verilməsi yüklərin və sərnişinlərin Mərkəzi və Şimali Avropadan Azərbaycanın ərazisindən keçməklə Fars körfəzi, Hind okeanı regionlarına tez bir zamanda çatdırılmasını təmin edəcək. Həmçinin ölkənin əlverişli məkanlarında azad iqtisadi zonaların, yaxın gələcəkdə isə Heydər Əliyev Beynəlxalq Aeroportu ərazisində logistika qovşağının ("hub") yaradılması məsələlərinə baxılacaq.

Bütün bunlar əlbəttə ki, Azərbaycanın regionda beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri üzərində mühüm ticarət, tranzit mərkəzinə çevriləcəyini bir daha təsdiqləyir. Azərbaycan Avrasiya məkanının mühüm logistik mərkəzlərindən birinə çevrilərək yeni təşəbbüslər irəli sürməkdə davam edir. İpək yolu üzərində geniş iqtisadi zolağın yaradılmasının fəal dəstəkçisi olan respublikamız müxtəlif istiqamətlərə tranzit daşımalarının səmərəli təşkilinə də etibarlı təminat verir.

Rəşad BAXŞƏLİYEV

BP Şimal dənizindəki "Clair Ridge" layihəsi üzrə hasilata başlayıb

BP Şimal dənizindəki "Clair Ridge" layihəsi üzrə hasilata başlayıb.

Bu barədə BP məlumat yayıb. Bildirilir ki, şirkət yataqdan gündəlik 120 min barrel neft çıxarmağı hədəfləyir. Pik hasilat səviyyəsinin sutkada 640 milyon barrel olacağı nəzərdə tutulur.

Bu, "Clair Ridge" yatağının inkişafının ikinci mərhələsidir. BP-nin layihə üzrə tərəfdaşları "Shell", "Chevron" və "ConocoPhillips" şirkətləridir.

Layihəyə təxminən 5,79 milyard dollar sərmayə yatırılıb və 40 il müddətinə istismar planlaşdırılır.

Daşkənddə keçirilən "Nəqliyyat və logistika" sərgisində Azərbaycan da iştirak edib

Daşkənddə 15-ci beynəlxalq "Nəqliyyat və logistika" sərgisi keçirilib.

Sərgidə Müstəqil Dövlətlər Birliyi və bir sıra digər ölkələrin nəqliyyat və logistika sahələrində fəaliyyət göstərən şirkətləri iştirak edib.

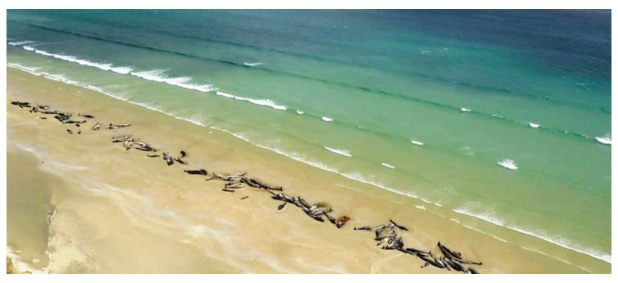
Azərbaycanı bu tədbirdə "Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi" QSC-nin tərkibinə daxil olan "ACSC Logistics" MMC təmsil edib.

Qurumun nümayəndələri "ACSC Logistics" MMC haqqında sərgi iştirakçılarına məlumat verib, maraqlananlara şirkətin fəaliyyəti ilə bağlı jurnal və açıqcalar paylayıblar.

"ACSC Logistics"ın baş direktoru Azər Məmmədov bildirib ki, şirkət nəqliyyat marşrutlarına daxil olan dənizlərdə (Xəzər dənizi, Qara dəniz), dəmir yolu sahələrində (Azərbaycan, Gürcüstan, Qazaxıstan, Türkmənistan və Özbəkistan), həmçinin həmsərhəd dəmir yollarında ekspeditor xidmətləri göstərir. Xəzər və Qara dənizlərin limanları - Bakı, Hövsan, Poti, Batumi, Aktau, Kurık, Türkmənbaşı və digər limanlarda yükləmə-boşaltma, yüklərin qorunması, xüsusi şəraitdə yüklərin daşınması və saxlanması, multi və modaldaşımalar, yükboşaltma və yükdoldurma, vaqonlarla təchizat, sənədlərin hazırlanması, yolboyu yük sahiblərinə informasiya verilməsi və digər işləri icra edirik.

Qulu Kəngərli

Təqribən 150-dək delfin özünü sahilə atıb



Noyabrın 26-da Yeni Zelandiyanın Stüart adasında təqribən 150-dək delfin özünü sahilə atıb.

Bu barədə "New Zealand" radiosu məlumat yayıb.

Məlumatda qeyd edilir ki, Təbiəti Mühafizə Departamentinin əməkdaşları bu məməliləri aşkar edənədək onların təqribən yarısı məhv olub. Qalanlarını isə iynə vuraraq yatırıblar.

"Bu barədə qərar qəbul etmək həmişə çətindir, sağ qalan delfinlərin yenidən okeana qayıtması ehtimalı olduqca çox az olur. Bundan əlavə, onların sahilə atıldığı yer okeandan kifayət qədər uzaqdadır və biz baş verənlər barədə çox gec məlumat almışdıq", - deyə departamentin əməkdaşı Ren Leppens bildirib.

Yeni Zelandiyanın Təbiəti Mühafizə Departamentinin bildirdiyinə görə, ölkədə hər il böyük dəniz heyvanlarının kütləvi şəkildə məhvi ilə bağlı təqribən 85 hadisə qeydə alınır. Belə ki, son dəfə noyabrın 1-də Şimal adası sahillərində 10 balina özünü sahilə atıb. Bu barədə xəbər tez yayıldığına görə, onlardan səkkizini xilas etmək mümkün olub. Alimlər onları yenidən okeana qaytarmağa hazırlaşırlar. Noyabrın 24-də isə Dabltes körfəzində 15 metr uzunluğunda kaşalot özünü sahilə atıb, onu xilas etmək mümkün olmayıb.

Vüqar Ağayev

Nəhəng buz qatının altında "donmuş tektonik blok" yerləşir

Antarktidanın şərq hissəsi qalın buzlarla örtülüdür. Bəzi alimlər iddia edirlər ki, nəhəng buz qatının altında "donmuş tektonik blok" yerləşir ki, bu kütlə geoloji baxımdan digər qitələrlə həmcins olması ilə fərqlənir. Lakin kosmik peyk vasitəsilə əldə edilən məlumata görə, Şərqi Antarktidanın həqiqətən qitələrin qalıqları üçün bir "qəbiristanlıq" olduğu qənaəti yaranıb. Alimlər planetin ən cənub qitəsinin 3D formatında tektonik xəritəsini tərtib ediblər və məlum olub ki, buz qatlarının altında qədim superqitənin qalıqları var.

"The New York Times" qəzetində dərc olunmuş məqalədə bildirilir ki, Almaniyanın Kil Universitetinin geofiziki Yorq Ebbinin rəhbərlik etdiyi tədqiqat qrupunun gəldiyi qənaət qravitasiya sahəsinin öyrənilməsi və Okean Dövriyyəsi Tədqiqatçısı ("GOCE") stasionar peykinin məlumatlarına əsaslanır. Bu stasionar peyk yerin dərin qatlarında cazibə qüvvəsi sahəsini ölçməyə imkan verir.

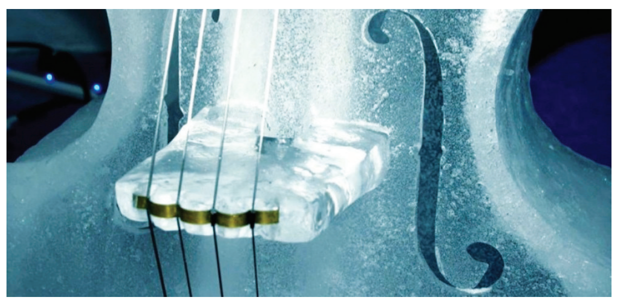
İngiltərənin Nortumbriya Universitetində Antarktidanın buz təbəqələrini araşdıran alim Keyt Vinter bildirib ki, "GOCE"nin peyk məlumatları sayəsində superqitənin ayrı-ayrı kiçik detallarını birləşdirmək mümkün olub. Onun sözlərinə görə, Şərqi Antarktida ən azı geoloji baxımdan üç nəhəng kraton (yunancadan tərcümədə "güc" deməkdir) əyalətin olduğu labirintdir. Buz qatlarının altındakı qitələrin möhkəm qaya nüvələri Yer qabığının tektonik hərəkətlərini yüzlərlə milyon illər ərzində dağıdan geoloji amillərdir. Kratonlardan birinin forması Avstraliyanın bir hissəsi ilə eynidir, digərləri isə Hindistanın bir hissəsini xatırladır. Üçüncü kraton dəniz adalarının birləşmiş hissələrinin bənzəridir.

Tədqiqata dair hesabatın müəlliflərindən biri olan Britaniya Antarktida Tədqiqatları İnstitutunun aparıcı geofiziki Fausto Ferraçiolinin fikrincə, "bu əyalətlərin Yer kürəsi tarixinin hansı mərhələsində və necə birləşdiyi, bunun nəticəsində Şərqi Antarktidanın formalaşması barədə çoxlu müzakirələr aparılır". Onun sözlərinə görə, bu parçalar 1 milyard il əvvəl - "Rodinia" adlı superqitənin yarandığı və ya onun cəmi 500 milyon il əvvəl "Qondvana" superqitəsi ilə birləşdiyi dövrdə bir araya gələ bilərlər. "Hər halda, Antarktida buzlaqlarının altında tapılan nəhəng kütlə 160 milyon il əvvəl "Qondvana"nın parçalanmasının nəticəsidir", - deyə alim vurğulayıb.

Keyt Vinter buna əlavə olaraq bildirib ki, bu kəşfə rəğmən Şərqi Antarktidanın geoloji tərkibini dəqiq müəyyən etmək üçün uzunmüddətli tədqiqatlar aparılmalıdır. Məsələn, "GOCE"nin xəritəsinə əsasən, süxurlardan nümunələr götürmək məqsədilə, qazma işləri üçün ideal yer tapmaq və qitənin mərkəzində dərin qazma işlərinə başlamaq olar.

Alim vurğulayıb ki, qlobal istiləşmə dövründə dünyada ən nəhəng buz təbəqəsinin altında nələrin gizləndiyini öyrənmək böyük əhəmiyyət kəsb edir.

Buzdan konsert zalı və musiqi alətləri hazırlanır



Musiqisevərlər qış mövsümündə qeyri-adi konsertin şahidi olacaqlar. Amerikan heykəltəraşı Tim Linart buz materialından istifadə etməklə İtaliyanın Trentino şəhərindəki 2600 metr hündürlükdə yerləşən Prezena buzlağında 200 tamaşaçı yeri olan əsl konsert zalı inşa edəcək.

2018-ci il dekabrın 29-dan 2019-cu il martın 31-dək görünüşü ilə iynəni xatırladan bu tikilidə silsilə konsertlər təşkil olunacaq. Lakin tədbirin unikallığı yalnız onun keçirildiyi yerdən ibarət deyil. Musiqiçilər əsərləri tamamilə buzdan hazırlanmış alətlərdə ifa edəcəklər. Tim Linart bu musiqi alətlərinin səsinin gözəl olacağına əmindir. Qeyri-adi ansamblın üzvləri öz partiyalarını buzdan hazırlanan gitara, ksilofon, nəfəsli və simli alətlərdə səsləndirəcəklər.

Bu konsertin yeganə çatışmayan cəhəti isə soyuq zalda keçirilməsi olacaq. Ona görə də tamaşaçılar qalın paltarlar geyinməlidir.

"San Juan" sualtı qayığı yoxa çıxdığı rayonda su səthindən 800 metr dərinlikdə aşkar edilib

Argentinanın Hərbi Dəniz Qüvvələri "Twitter" sosial şəbəkəsində "San-Juan" sualtı qayığının dəniz dibindəki şəkillərini yayımlayıb. Kadrlarda sualtı qayığın dağılmış korpusu və hərəkət vinti görünür. Mar-del-Plata hərbi dəniz bazasının komandanı Qabriel Attis aşkarlanan sualtı qayığın gövdəsinin deformasiyaya uğradığını və üzərində partlayış izlərinin olduğunu bildirib.

"San Juan" sualtı qayığı "Ocean Infinity" kompaniyası tərəfindən yoxa çıxdığı rayonda su səthindən 800 metr dərinlikdə aşkar edilib. Argentinanın müdafiə naziri Oskar Aquad itkin düşən heyət üzvlərinin ailələri qarşısında çıxış edərkən Hərbi Dəniz Qüvvələrinin sualtı qayığın axtarışı üzrə əməliyyatlara 780 milyon peso (təxminən 31 milyon avro) xərclədiyini bildirib.

Argentina Prezidenti Maurisio Makri 2017-ci ildə itən "San-Juan" sualtı qayığının heyəti üçün 3 günlük matəm elan edib. Prezident həmçinin sualtı qayığın axtarışında iştirak edən bütün ölkələrə təşəkkürünü bildirib.

Xatırladaq ki, Argentinanın Uşuaya limanından səfərə çıxan və göyərtəsində 44 heyət üzvünün olduğu dizel-elektrik mühərrikli "San Juan" sualtı qayığı ilə əlaqə 2017-ci il noyabrın 15-də kəsilmişdi. Noyabrın 30-da ölkənin Hərbi Dəniz Qüvvələri heyətin xilas edilməsi üzrə əməliyyatların dayandığını, sualtı qayığın axtarışlarının isə davam etdiyini bildirmişdi.

Viktoriya gölündə gəmi qəzası nəticəsində azı 29 nəfər həlak olub

Viktoriya gölündə Uqandaya məxsus qayığın qəzaya uğraması nəticəsində həlak olanların sayı 35 nəfərə çatıb, çox sayda insan isə itkin düşüb.

Sinxua informasiya agentliyi xəbər verir ki, hazırda qəzanın baş verdiyi rayonda axtarış-xilasetmə əməliyyatı davam edir.

Qeyd edək ki, noyabrın 24-də Viktoriya gölündə qayıq qəzaya uğrayıb. Faciəyə qayığın həddən artıq yüklənməsi səbəb olub. Belə ki, hadisə zamanı 50 nəfərlik qayığa 120 sərnişin mindirilib.

Dünyanın ən uzun ikimərtəbəli asma körpüsü inşa olunur

Çinin Uxan şəhərində dünyanın ən uzun ikimərtəbəli asma körpüsü inşa olunur.

Uxan şəhərində, Yantzı çayının üzərində tikilən körpünün əsas hissəsinin uzunluğu 1700 metr olacaq. Körpünün əsas hissəsi hər biri 36 metr uzunluğunda, 32,5 metr enində olan 49 polad paneldən ibarətdir. Hər panelin ağırlığı təxminən min tondur. Bu, 200 filin ümumi çəkisinə bərabərdir.

İnşasına 2013-cü ildə başlanan körpünün gələn ilin oktyabrında hazır olması gözlənilir. Körpünün hər mərtəbəsinin üzərindən 6 zolaqlı avtomobil yolu keçəcək.

Qeyd edək ki, dünyadakı asma körpülərin təxminən yarısı Yantzı çayının üzərində və ya ətrafındadır. Uxanı isə "Körpülər şəhəri" adlandırmaq olar. Belə ki, Yantzı çayının Uxandan keçən hissəsində 8 müxtəlif təyinatlı körpü var.

Şahin Cəfərov

Yapon dənizində balıqçı gəmiləri toqquşub

Yapon dənizində Yaponiyaya və Cənubi Koreyaya məxsus balıqçı gəmiləri toqquşub.

Bu barədə Kyodo agentliyi məlumat yayıb.

Hadisə Tokio və Seul arasında mübahisə predmeti olan Takeşima adalarından 330 kilometr şimal-şərqdə baş verib.

Cənubi Koreyanın "Yonhap" agentliyinin məlumatına görə, toqquşma iki Cənubi Koreya gəmisi ilə bir yapon gəmisi arasında baş verib. Hadisə nəticəsində Cənubi Koreya gəmilərindən biri batıb. Həmin gəmidə olan 13 heyət üzvü xilas edilib.

Yaponiya hökumətinin yüksək vəzifəli məmurunun bildirdiyinə görə, yapon gəmisi cüzi zədələr alıb, heyət üzvləri üçün heç bir təhlükə yoxdur.

Yaponiya Nazirlər Kabinetinin baş katibi Yoşihide Suqa isə bildirib ki, toqquşma rayonunda olan balıqçı gəmiləri xilasetmə əməliyyatlarına qatılıb. Həmin rayona Yaponiya Sahil Mühafizəsi Xidmətinin patrul gəmisi də göndərilib.

Vüqar Ağayev

YARIZARAFAT, YARIGERÇƏK

Yıxılana balta vuranların əksəriyyəti adətən yıxılana yaxın adamlar olur.

Pislik etməyin sonsuz yolları var. Və ən pisi odur ki, pis adamlar o yolların hamısını yaxşı bilirlər.

Ağıllılar laqeyd olmasa, axmaqlar heç vaxt uğurlu vəziyyətdə olmazlar.

Baxışları heç nə deməyən adam nə deyirsə, yalnız dildə deyir.

Kül havayı olduğu üçün gözə çox vaxt kül üfürürlər?

Bəzi kişilərin əli gətirir, bəzi arvadların əri.

Qənaət etməyin ən doğru yolu - hər kəsə qabiliyyətinə görə!

Fikir vermisiniz, bəziləri işi düşən kimi dərhal "yaxşı" adama dönür.

Özünüzü ən əvvəl, həqiqətdən başqa hər şeyə inanandan qoruyun.

Mərifəti olmayanın nəyi çox olsa da, mərifətsizliyi daha çox görünər.

Pislər həmişə yaxşıları vurmaq üçün münasib vaxt gözləyirlər. Yaxşıların ayıqlığı itirdikləri istənilən vaxt pislər üçün ən münasib vaxtdır.

Əvvəllər az qoyub, çox götürürdülər, indi isə, heç nə qoymayıb, hər şeyi götürmək istəyirlər.

Arxada şir olanlar üzdə ən uzağı dovşan olanlardır.

Axmaqları irəliyə çəkməyin. Özləri qabağa soxulacaqlar.

Dünən göylə gedən bu gün yerdə sürünür. Və təəssüf ki, yerdə süründüyünü "göydəkilər"in heç biri görmür.

Hər vəziyyətə uyğun yalan deyən var.

Ömür bir göz qırpımıdır. Gözünüzü qırpmayın.

Əcəl yaxşı adamları bizdən yaxşı tanıyır. Tez aparır.

Axmaq adamlar gəmidəki artıq yük kimidir. Artıq yük isə hər şeyi batıra bilər.

Axmaqlar qarışdırır, yaramazlar qızışdırır.

Ağıllı, savadlı adamlara qiymət qoyulmayan cəmiyyətdə də "inkişaf" mümkündür:yaltaqlıq, satqınlıq... inkişaf edir.

Hətta əhəmiyyətsiz məsələləri də əhəmiyyətsiz adamlarla müzakirə etməzlər. Bu, onların mövqeyini möhkəmləndirir.

Təsəvvür edin, ağlabatan bir şey eşitməyəcəyimə əmin olduğum biri bütün günü mənə yol göstərir.

Sizə elə gəlmirmi ki, üzümüzə gülən adamların çoxu onları tanımadığımız üçün üzümüzə gülür?

Yaza bilməyənlərin yazdıqları tarix nə olacaq?

Göstərməyə heç nəyi olmayanlar mütləq özlərini ağıllı göstərməlidirlər?

Televiziyada işləyənlərin çoxu niyə televiziyalarımızın günündədir?

Oğrunun əlini, yalançının dilini kəsməsək hər ikisinin əli də uzun olar, dili də.

Özlərini ağıl dəryası sayanlar bizi nə sayırlar?

Dünyaya ağlaya-ağlaya gəlsək də, ağlamaq üçün gəlmədik.

Heç olmasa, birini gerçəkləşdirməyə cəhd etməyəcəksənsə, xəyal da etmə.

Bəzilərinə nə qədər yaxşılıq edirsənsə, o qədər də səni özünə borclu sayır. Bu hesabla, borclu olduğum o qədər adam var ki...

Yalanların kökünü kəsməsək, hər doğru işdə kəsilə-kəsilə qalacağıq.

Bəzilərinin keçmişi bu günündən bəllidir.

Başqalarını tərifləyənləri yaltaq, bizi tərifləyənləri düz adam saymağın özü də yaltaqlıqdır.

Qaydalarını bilmədiyimiz oyunlarda texniki məğlubiyyət heç-heçəyə bərabərdir.

Yaltaqların hamısının bir-biri ilə qan qohumluğu var? Bir-birilərinə elə oxşayırlar ki...

Əvvəllər kitabları oxucular üçün yazırdılar. İndi yalnız mətbəə işçiləri üçün.

Göylə gedənləri başa sala bilmirəm ki, üzməyi göydə yox, dənizdə öyrənmək lazımdır.

Bu dünya hər şeyi bildiyini düşünən adamların əlində aciz qalıb.

Rasif TAHİROV

Şamil İsmayıl oğlu Namazov

Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin kollektivinə ağır itki üz verib. Gəmiçiliyin veteranı, Azərbaycan Respublikası Prezidentinin fərdi təqaüdçüsü Şamil İsmayıl oğlu Namazov noyabrın 9-da vəfat edib.

Şamil Namazov 1936-cı il avqustun 25-də Qərbi Azərbaycanın Krasnoselo rayonunun Cil kəndində kolxozçu ailəsində anadan olub.

1944-cü ildə Cil kənd yeddiillik məktəbinə daxil olub və 1952-ci ildə həmin məktəbi bitirib. 1953-1956-cı illərdə Krasnoselo rayonunun Toxluca kəndində 8-10-cu siniflərdə oxuduqdan sonra Bakı Dəniz Yolları Məktəbinə daxil olub. 1959-cu ildə "gəmi mexaniki" ixtisası üzrə təhsilini bitirdikdən sonra "Xəzərdənizneftdonanma" idarəsində işə başlayıb.

1960-1966-cı illərdə Azərbaycan Neft və Kimya İnstitutunda "mühəndis- elektromexanik" ixtisasına yiyələnib.

1960-1971-ci illərdə "Xəzərneftdonanma" idarəsinin "İliç buxtası" kontorunda gəmi mexaniki, mühəndis, usta, Gəmi təmiri emalatxanasının rəis müavini və rəisi vəzifələrində işləyib.

1971-1983-cü illərdə Cənub Rayon Dəniz Neft Donanma idarəsinin baş mühəndisi, rəisi, 1983-1989-cu illərdə "Xəzərneftqazdonanması" idarəsinin baş mühəndisi, əsaslı tikinti üzrə rəis müavini vəzifələrində çalışıb.

1989-1992-ci illərdə "Xəzərdənizneftqaz" İB-də Donanmanın istismarı və təmiri üzrə istehsalat şöbəsinin rəisi vəzifəsində işləyib. 1992-ci ilin dekabr ayından XDND idarəsinə keçib.

1999-2003-cü illərdə İxtisaslaşdırılmış Dəniz Neft Donanma İdarəsinin rəisi, 2003-2009-cu illərdə isə "Xəzərdənizneftdonanma" İdarəsində Texniki şöbənin rəisi vəzifələrində işləyib.

Şamil Namazovun əməyi dəfələrlə yüksək qiymətləndirilib. O, dövlət başçısı İlham Əliyevin Sərəncamları ilə Azərbaycanın neft sənayesində səmərəli fəaliyyətinə görə Azərbaycan Respublikası Prezidentinin fərdi təqaüdünə, "Gəmiçilik sahəsində xidmətlərə görə" medalına layiq görülüb.

Ömrünün 50 ilini dənizçilik sahəsinə həsr etmiş bacarıqlı rəhbər, gözəl insan Şamil Namazovun əziz xatirəsi heç vaxt unudulmayacaq, onu tanıyanların qəlbində daim yaşayacaq.

Allah rəhmət eləsin!

Mübariz İsrafil oğlu Mədətov

Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin kollektivinə ağır itki üz verib. Bütün ömrünü dənizçiliyə həsr etmiş, gəmiçiliyin inkişafında xüsusi xidmətləri olan uzaq səfərlər kapitanı, Azərbaycanın Əməkdar mühəndisi Mübariz İsrafil oğlu Mədətov 2018-ci il noyabrın 23-də ömrünün 66-cı ilində vəfat edib.

Mübariz Mədətov 1952-ci il noyabrın 8-də Bakı şəhərində doğulub. 25 nömrəli məktəbin səkkizinci sinfini bitirdikdən sonra o, 1968-ci ildə Bakı Dəniz Yolları Məktəbinə daxil olub. 1972-ci ildə həmin məktəbdə texnik-gəmi sürücüsü, 1973-1989-cu illərdə Odessa Ali Dəniz Mühəndisləri Məktəbində mühəndis-gəmi sürücüsü ixtisaslarına yiyələnib.

Əmək fəaliyyətinə 1972-ci ildə Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin nəqliyyat donanmasının gəmilərində matros kimi başlayıb, sonralar 1973-1986-cı illərdə müxtəlif gəmilərdə kapitanın üçüncü, ikinci, böyük köməkçisi və kapitan işləyib. Mahir gəmi sürücüsü olan Mübariz Mədətov uzaq səfərlər kapitanı kimi dünyanın onlarla ölkəsinin limanlarına səfərlər edib.

1995-ci ildə Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin Kadrlar xidmətinin rəisi vəzifəsinə irəli çəkilib və iki il bu vəzifədə çalışıb. 1997-ci ildə Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin Sosial məsələlər və təsərrüfat xidmətinin rəisi təyin edilib. 2000-ci ilin avqustunda Xəzər Dəniz Neft Donanmasının rəisi vəzifəsinə irəli çəkilən Mübariz Mədətov "AXDG" QSC yaranana kimi bu donanmaya rəhbərlik edib. Mübariz Mədətov 2014-cü ilin martından bir müddət QSC sədrinin müavini işləyib.

Mübariz Mədətovun gəmiçiliyin inkişafında səmərəli xidmətləri yüksək qiymətləndirilib. 2006-cı ildə "Tərəqqi" medalı ilə təltif olunub. 2012-ci ildə isə "Azərbaycanın Əməkdar mühəndisi" fəxri adına layiq görülüb.

Əməkdar mühəndis, bacarıqlı təşkilatçı, qayğıkeş rəhbər və gözəl insan Mübariz Mədətovun xatirəsi onu tanıyanların qəlbində həmişə yaşayacaq.

Allah rəhmət eləsin!

Normal yata bilməmək böyük problemlər doğurur. Alimlərin araşdırmasına görə, hər gün minimum altı saat yatmaq lazımdır. Çünki yuxu enerjini artırır, stressi azaldır və sağlamlığın qorunub saxlanılmasına kömək edir.

Normadan nə az, nə də çox yatmaq olmaz

Rusiyanın mhealth.ru saytı xəbər verir ki, normal yuxu tsikli minimum altı, maksimum doqquz saat olmalıdır. Həmin dövrdə insan orqanizmində müəyyən müsbət mübadilə prosesləri gedir. Normal yuxunun zehnə və fiziki əmək fəaliyyətinə böyük təsiri var. Normal yatmayanlarda əsəb gərginliyi, süstlük, diqqət pozğunluğu və baş ağrısı meydana çıxa bilər.

Az yatmaq qədər çox yatmaq da bir sıra sağlamlıq problemləri yaradır. Uzunmüddətli yuxu ürək-qan-damar sisteminin pozulması və infarkta səbəb ola bilər. Eyni zamanda depressiya riski yüksək olur, intellekti zəiflədir, hamilə qalmağı çətinləşdirir, şəkər xəstəliyinə tutulmaq riskini artırır, kökəlməyə səbəb olur, ürəyə ziyan verir.

Sutkada 10-12 saat və daha artıq yatmaq orqanizmdə bir sıra proseslərin ləngiməsinə səbəb olur, eyni zamanda süstlük və fikrin cəmlənməsində problemlər yaradır.

Yatmağın orqanizmə təsirindən danışarkən yuxugörməni də qeyd etmək lazımdır. Belə ki, bəziləri gördükləri yuxulara görə hərəkət edir, enerjili və ya kefsiz olur. Bütün bunları nəzərə alanda yuxunun da sağlamlığa böyük təsir göstərdiyini qeyd etmək olar. Mütəxəssislərin fikrincə, yuxu insan psixologiyasına təsir etdiyi üçün yuxulara etinasız qalmaq da düzgün deyil.

Yuxu görüb-görməməkdən asılı olmayaraq normal yuxu rejimi yatıb sağlam və gümrah yaşamağa çalışmaq lazımdır.

Alpaqut Turan döyüş sənəti üzrə ilk dünya çempionatı Azərbaycan komandasının qələbəsi ilə yekunlaşıb

"Sərhədçi" İdman Olimpiya Kompleksində alpaqut Turan döyüş sənəti üzrə birinci dünya çempionatı keçirilib.

Bütün yaş qrupları üzrə 18 ölkədən - Azərbaycan, Türkiyə, Almaniya, Pakistan, Ukrayna, Əfqanıstan, Macarıstan, İran, Hindistan, Gürcüstan, Nepal, Qırğızıstan, Qazaxıstan, Rusiya, Kamerun, Türkmənistan, Nigeriya, Özbəkistandan 500-dək idmançının qüvvəsini sınadığı yarışlarda aypara, batur, caymaz, və qurşaq sistemləri üzrə ən güclü atletlər müəyyənləşib.

Azərbaycan idmançıları çempionatda uğurla çıxış edərək ümumi komanda hesabında birinci yeri tutublar. Türkiyə komandası ikinci, Qazaxıstan və Gürcüstan yığmaları üçüncü yerə layiq görülüblər.

Yarışlarda yüksək nailiyyətlər qazanmış idmançılara kubok, medal və xatirə hədiyyələri təqdim edilib.

"Alpaqut" sözünün mənası "müqəddəs döyüşçü" deməkdir. Alpaqut Turan coğrafiyasında yaşayan, türk xalqlarının ortaq mədəni dünyagörüşünü təmsil və təbliğ edən, eləcə də milli döyüş ənənələrini inkişaf etdirən, xüsusilə qədim türklərin döyüş mədəniyyətini müasir döyüş sənəti üzərində sistemləşdirən və dərin fəlsəfi-ideoloji məna dayısan idman növüdür. Alpaqut idmanı türk döyüş sənətləri üzrə tədqiqatçı, beynəlxalq dərəcəli idman ustası kutsan Vasif Namazov tərəfindən yaradılıb və türkdilli xalqların qədim döyüş sənətinin müasir döyüş növləri ilə sintezindən ibarətdir.

Dünya Alpaqut Federasiyası 2014-cü ildən başlayaraq bir neçə beynəlxalq tədbir və yarışlar təşkil edib. Federasiyanın Azərbaycanla yanaşı, Almaniya, Böyük Britaniya, Qırğızıstan, Çexiya, Türkiyə, Gürcüstan, İran, Pakistan, Hindistan, Livan, Macarıstan, Ukrayna, Əlcəzair, Qazaxıstan, Qırğızıstan, Nepal, Özbəkistan və Rusiya üzrə nümayəndəlikləri fəaliyyət göstərir.

Günün ən vacib qidası

Səhər yeməyi günün ən vacib qidası hesab edilir. Səhər qəbul olunan qida bədənə enerji verir, gün ərzində özünü gümrah hiss etməyə kömək olur.

Mütəxəssislərin fikrincə yuxudan oyanandan sonra bir saat ərzində mütləq səhər yeməyi yeyilməlidir, çünki gecə boyu 10-12 saat ac qalan orqanizmin ayılandan sonra qidaya tələbatı artır.

İlk növbədə, qidalanmadan əvvəl bədən çəkisindən asılı olaraq təxminən 200-400 milliqram su içilməlidir. Səhər yeməyindən 1-2 saat sonra isə meyvə yemək çox faydalıdır. Çünki meyvənin həmin vaxt yeyilməsi orqanizmin vitaminə olan tələbatını ödəyir.

Səhər açılan süfrə müxtəlif qidalarla bol çeşidli, tərkibi protein, karbohidrat və vitaminlərlə zəngin olmalıdır. Səhər yeməyi üçün bal qatılmış yulaf sıyığı, yaxud süd məhsullarından hazırlanmış yeməklər də tövsiyə edilir.

Səhər yeməyi iş qabiliyyətini 30 faiz artırmaqla yanaşı, diqqəti toplamaq və eşitdiklərini yadda saxlamağa kömək edir, ürəyin fəaliyyətinə müsbət təsir göstərir, aclıq hissinin qarşısını alır.

Araşdırmalar nəticəsində müəyyən edilib ki, səhər yeməyi şəkər xəstəliyinə tutulmaq riskini aşağı salır.

Çinli Szyuy Venszyun şahmat üzrə qadınlar arasında dünya çempionu titulunu qoruyub saxlayıb

Rusiya Federasiyasının Xantı-Mansiysk şəhərində keçirilən şahmat üzrə dünya çempionatının finalında çinli Szyuy Venszyun rusiyalı Yekaterina Laqnoya qalib gəlib.

Dörd klassik partiyadan sonra matçda hesab 2:2 olub. Qısaldılmış vaxtla keçirilən tay-breykdə çinli şahmatçı qələbə qazanıb və yekunda 5:3 hesabı ilə çempion titulunu qoruyub saxlaya bilib. O, bundan əvvəlki titulunu cari ilin mayında, öz həmvətəni Tan Çjunyi üzərində 10 partiyadan ibarət matçda 5,5:4,5 hesabı ilə qələbədən sonra əldə etmişdi.

28 yaşlı Laqno ikiqat Avropa çempionu (2005, 2008), blits üzrə dünya çempionu (2010) və sürətli şahmat üzrə dünya çempionudur (2014). O, Ukrayna yığmasının tərkibində Dünya Şahmat Olimpiadasının (2006) və komanda hesabında dünya çempionatının (2013) qalibi olub. Rusiya yığmasının tərkibində isə komanda hesabında 2017-ci ilin dünya çempionu titulunu qazanıb. Laqno 2014-cü ilin yayında Rusiya vətəndaşlığı alıb.

Şahmat üzrə qadınlar arasında ilk dünya çempionu titulunu 1927-ci ildə Vera Mençik qazanıb. Bu şahmatçı Rusiyada anadan olub, lakin 15 yaşında valideynləri ilə Böyük Britaniyaya köçüb. İkinci Dünya müharibəsinədək məğlubedilməz sayılan qadın şahmatçı 1944-cü ildə Londonun bombalanması zamanı həlak olub. 1950-ci ildən başlayaraq Beynəlxalq Şahmat Federasiyası qadınlar arasında dünya çempionatını matç sistemi ilə müəyyən edirdi və 1991-ci ilədək olan dövrdə sovet şahmatçı qadınlarının – Lyudmila Rudenko, Yelizaveta Bıkova, Olqa Rubtsova, Nona Qaprindaşvili və Mayya Çiburdanidzenin mütləq üstünlüyü olub.

2007-ci ildən dünya çempionları həm ayrı-ayrı matçlarda, həm də nokaut sistemi ilə keçirilən çempionatlarda müəyyən olunur. 2008-2010-cu illərdə dünya çempionu tituluna rusiyalı Aleksandra Kostenyuk sahib olub. O, 2008-ci ilin nokaut turnirinin finalında 14 yaşlı çinli şahmatçı Hou İfana qalib gəlib. Sonuncu isə iki ildən sonra yeni dünya çempionu adını qazanıb.

Rusiyalı Arkadi Dvorkoviçin FIDE prezidenti seçkilərini qazanmasından sonra dünya çempionatının ləğv olunması, əvəzində nokaut sistemi üzrə Dünya Kuboku yarışının keçirilməsi barədə qərar qəbul edilib. Dünya Kuboku kişilər arasında turnirin təqvimi ilə analoji olaraq 2021-ci ildə keçiriləcək turnirin iddiaçıları arasında seçmə yarışlar qismində keçiriləcək. 2019-2020-ci illər mövsümündə bərpa ediləcək Qran-Pri də iddiaçıların turnirinin seçmə yarışları hesab olunacaq.

Bundan əvvəlki sistemə görə, 2019-cu ildə şahmat tacı uğrunda matçda nokaut sistemi üzrə 2018-ci ilin dünya çempionu və Qran-Pri turnirinin qalibi qarşılaşmalı idi. Bu il Qran-Pri keçirilmədiyi üçün Szyuy Venszyun gələn ilin birinci yarısında təşkil olunacaq iddiaçıların turnirinin qalibi ilə görüşəcək.

Badmintonçularımız "Botswana International-2018" turnirində uğurla çıxış ediblər

Badmintonçularımız Edi Reski Dviçayo və Ezmi Qovimuramadhoni Botsvananın paytaxtı Qaboronedə keçirilən "Botswana International-2018" turnirində 3 medal qazanıblar.

İlk dəfə beynəlxalq turnirin finalında Azərbaycan təmsilçiləri üz-üzə gəliblər. Kişilərin şəxsi yarışında mübarizəyə 1/16 finaldan start verən Edi və Ezmi yarımfinala gedən yolda bütün rəqiblərinə set vermədən - 2:0 hesabı ilə qalib gəliblər.

Həlledici görüşdə Ezmini 2:0 hesabı ilə məğlub edən Edi Reski Dviçayo kişilərin şəxsi yarışında turnirin qalibi adını qazanıb. Finalda həmkarına məğlub olan Ezmi Qovimuramadhoni isə gümüş medala layiq görülüb.

Edi-Ezmi tandemi kişilərin qoşa yarışında da turniri medalla başa vurublar. Bu kateqoriyada yarışa 1/8 finaldan start verən təmsilçilərimiz asanlıqla yarımfinala yüksəliblər. Bu mərhələdə zambiyalı Mark Banda-Nakanda Çezva üzərində 2:0 hesabı ilə qalib gələn təmsilçilərimiz həlledici görüşdə Donald Mabo – Mulenqa Kalombonu eyni hesabla məğlub ediblər.

Beləliklə, Azərbaycan badmintonçuları həm şəxsi, həm də qoşa yarışda turnirin qalibi adını qazanıblar.

A L L A H R Ə H M Ə T E L Ə S İ N

"Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi" Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin rəhbərliyi və Həmkarlar İttifaqı Komitəsi ömrünün 50 ilini gəmiçiliyə həsr etmiş Azərbaycan Respublikası Prezidentinin fərdi təqaüdçüsü

Şamil İsmayıl oğlu Namazovun

vəfatından kədərləndiklərini bildirir, ailəsinə və qohumlarına dərin hüznlə başsağlığı verirlər.

"Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi" Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin rəhbərliyi və Həmkarlar İttifaqı Komitəsi gəmiçiliyin inkişafında xüsusi xidmətləri olan uzaq səfərlər kapitanı, Azərbaycanın Əməkdar mühəndisi

Mübariz İsrafil oğlu Mədətovun

vaxtsız vəfatından kədərləndiklərini bildirir, ailəsinə və qohumlarına dərin hüznlə başsağlığı verirlər.

"Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi" Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin rəhbərliyi və Həmkarlar İttifaqı Komitəsi Dəniz üzgüçülüyünün təhlükəsizliyi departamentinin ƏİBK üzrə mühəndisi

Toğrul Bağırovun

vaxtsız vəfatından kədərləndiklərini bildirir, ailəsinə və qohumlarına dərin hüznlə başsağlığı verirlər.

"Trans Marine Shipping Enterprise" LTD-nin rəhbərliyi

Mübariz İsrafil oğlu Mədətovun

vaxtsız vəfatından kədərləndiyini bildirir, ailəsinə və qohumlarına dərin hüznlə başsağlığı verir.

Xəzər Dəniz Neft Donanmasının rəhbərliyi və kollektivi

Şamil İsmayıl oğlu Namazovun

vəfatından kədərləndiklərini bildirir, ailəsinə və qohumlarına dərin hüznlə başsağlığı verirlər.

Xəzər Dəniz Neft Donanmasının rəhbərliyi və kollektivi

Mübariz İsrafil oğlu Mədətovun

vaxtsız vəfatından kədərləndiklərini bildirir, ailəsinə və qohumlarına dərin hüznlə başsağlığı verirlər.

Dəniz Nəqliyyatı Donanmasının rəhbərliyi və kollektivi

Mübariz İsrafil oğlu Mədətovun

vaxtsız vəfatından kədərləndiklərini bildirir, ailəsinə və qohumlarına dərin hüznlə başsağlığı verirlər.

Dəniz Nəqliyyatı Donanmasının rəhbərliyi və kollektivi

Şamil İsmayıl oğlu Namazovun

vəfatından kədərləndiklərini bildirir, ailəsinə və qohumlarına dərin hüznlə başsağlığı verirlər.

"Zığ" Gəmi Təmiri və Tikintisi Zavodunun rəhbərliyi və kollektivi

Mübariz İsrafil oğlu Mədətovun

vaxtsız vəfatından kədərləndiklərini bildirir, ailəsinə və qohumlarına dərin hüznlə başsağlığı verirlər.

BAŞ REDAKTOR
Rasif İman oğlu
TAHİROV

Ünvanımız:
AZ1029, Bakı şəhəri,
Heydər Əliyev prospekti, 152
TELEFONLARIMIZ:
Baş redaktor
(050) 670-33-76;
12-36 (daxili)

Qəzetin təsisçisi:
"Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi" Qapalı Səhmdar Cəmiyyəti

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

Şəhadətnamə: 275
Tiraj: 2000
Sifariş: 3674