

ULU ÖNDƏR
HEYDƏR
ƏLİYEV
VƏ MİLLİ GƏMİÇİLİK SİYASƏTİ

Kitab "Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi" QSC-nin (ASCO)
sifarişi əsasında yazılıb



*Bizim Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin Donanması
Azərbaycanın çox böyük sərvətidir.*

İ. Aliyev

GİRİŞ

Xalqımızın ümummilli lideri Heydər Əliyev respublikamıza rəhbərlik etdiyi uzun illər ərzində ölkə həyatının iqtisadiyyat və siyasət, mədəniyyət və incəsənət, elm və təhsil, nəqliyyat və kənd təsərrüfatı və s. kimi bütün sahələrinə öz sanballı töhfəsini verib, adını Azərbaycan tarixinə qızıl hərflərlə yazdırıb.

Bu kitab ulu öndərin Azərbaycanda gəmiçilik infrastrukturunun inkişafı və daha da təkmilləşdirilməsi istiqamətində gördüyü titanik işlərdən bəhs edir. Çünki Heydər Əliyev istər 1969-cu ildən 1982-ci ilə qədər respublikaya rəhbərlik etdiyi dövrdə, istərsə də müstəqillik illərində Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin fəaliyyətini daim diqqətdə saxlayıb, bu sahədə olan problem və çətinliklərin aradan qaldırılmasında həmişə mühüm rol oynayıb.

Heydər Əliyev 1969-cu ilin iyulunda

respublikaya rəhbərlik etməyə başladığı ilk günlərdən Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsinə, eləcə də Xəzər Dəniz Neft Donanmasına qayğı və diqqətini əsirgəməyib. Bu, sadəcə gəlişigözəl sözlər deyil, arxiv sənədlərinə əsaslanan tarixi həqiqətdir.

Bircə faktı xatırlatmaq yerinə düşər ki, 1969-cu il iyulun 14-də Azərbaycanın rəhbəri seçilən Heydər Əliyev cəmi bir həftə sonra – 1969-cu il iyulun 22-də keçirilən Mərkəzi Komitə bürosunun gündəliyinə “Xalq təsərrüfatı yüklərinin daşınmasının yaxşılaşdırılması sahəsində Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsinin işi haqqında” məsələ də daxil edib.

Bu, o deməkdir ki, Heydər Əliyev yüksək vəzifəyə seçildəndən dərhal sonra gəmiçilik sahəsində işin daha da yaxşılaşdırılması qayğısına qalıb və mövcud problemlərin həlli üçün ətraflı müzakirə açıb, konkret tapşırıqlar verib.

Həç kimə sirr deyil ki, həmin 70-ci illərdə yeni gəmilərin alınması, Xəzər dənizçilərinin mənzil-məişət şəraitinin yaxşılaşdırılması, bütövlükdə gəmiçiliyin modernləşdirilməsi sahəsində Heydər Əliyevin nüfuzu xüsusi rol oynayır.

Xəzərdə neft çıxarılması işinin daha da təkmilləşdirilməsi məqsədilə Xəzər Dəniz Neft Donanması yeni və müasir gəmilərlə təchiz edilir. 1970-1980-ci illərdə donanma Finlandiya, Polşa və Yuqoslaviyada istehsal olunmuş güclü gəmilər

alır. “Neft daşları”na sərnəşin daşınmasını Finlandiyada istehsal edilmiş yeni sərnəşin gəmiləri həyata keçirməyə başlayır.

Ötən əsrin 70-ci illərində neftin dənizin daha dərin qatlarından çıxarılması Xəzər Dəniz Neft Donanması üçün geniş texniki imkanlara malik güclü gəmilərin alınmasını zərurətə çevirir. O zamanlar SSRİ-nin gəmiqayırma zavodlarında belə gəmilərin inşası təcrübəsi olmadığından neftçıxarma sənayesinə lazım olan xüsusi təyinatlı, böyük gücə malik gəmilərin inşa edilməsi ancaq xarici ölkələrin gəmiqayırma zavodlarında mümkün idi. Xarici ölkələrin zavodlarına Azərbaycan gəmiçiliyi üçün sifarişlər vermək isə, o qədər də sadə məsələ deyildi. Bu problemlər öz həllini yalnız Heydər Əliyevin böyük səyi, qətiyyəti və nüfuzu ilə tapır.

1978-ci ilin sentyabrında Heydər Əliyev Azərbaycanda gəmiçiliyin problemləri ilə bağlı Sov.İKP MK-ya geniş məktub göndərir və həmin məktubda illərdən bəri yığılıb qalmış çətinlikləri xatırlatmaqla onların aradan qaldırılması yolları barədə də konkret təkliflər verir. Məhz bundan sonra Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinə ittifaq hökumətinin diqqəti artır.

Sonralar Moskvada SSRİ Nazirlər Soveti sədrinin birinci müavini kimi işə irəli çəkilən Heydər Əliyevə başqa sahələrlə yanaşı, Sovet İttifaqının nəqliyyat sisteminə rəhbərlik etmək də nəsim olur. Onu bu yüksək vəzifəyə təyin edən sovet rəhbəri Yuri Andropov ölkənin nəqliyyat problemlərinə və onların aradan qaldırılmasına xüsusi diqqət yetirməsini xahiş edir.

Heydər Əliyev bu məsul vəzifədə də daim öz tələbkarlığı və işgüzarlığı ilə seçilir, üzərinə düşən vəzifələri vicdanla, yüksək peşəkarlıqla yerinə yetirir. O, işlərin gedişi ilə yerində

tanış olmaq üçün Baykal–Amur Magistralının tikintisinə baş çəkir, Uzaq Şərqdə dənizçilərlə görüşür, Qara Dənizdə baş verən gəmi qəzasının səbəblərini araşdıran dövlət komissiyasının rəhbəri olur, bu ağır faciənin səbəblərinin hərtərəfli araşdırılmasını təmin edir.

Azərbaycan müstəqilliyini bərpa etdikdən sonrakı illərdə Heydər Əliyevin xidmətləri, o cümlədən gəmiçilik sahəsindəki yorulmaz fəaliyyəti ayrıca mövzudur.

Müstəqillik illərində Heydər Əliyevin rəhbərliyi ilə “Əsrin müqaviləsi”nin imzalanması, ölkəmizin beynəlxalq layihələrə qoşulması, xüsusən TRASEKA proqramı çərçivəsində Böyük İpək yolunun bərpası artıq Azərbaycanın nəqliyyat infrastrukturunun dünyaya inteqrasiyasına geniş imkanlar açır. Bütün bunlar isə Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsinin, eləcə də Neft Donanmasının işini zamanın tələblərinə uyğun qurmağı zərurətə çevirir. Ulu öndərin məhz bu kimi qlobal məsələlərə xüsusi diqqət ayırması Azərbaycanı növbəti iqtisadi tənəzzüldən və dağılmaqdan qoruyur.

Kitabda arxiv sənədləri əsasında ulu öndərin 1969-cu ildən 2003-cü ilə qədər Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin fəaliyyətinin daha da yaxşılaşdırılması istiqamətində gördüyü işlərdən, eləcə də onun layiqli davamçısı İlham Əliyevin dəniz gəmiçiliyinin strukturunun daha da təkmilləşdirilməsi, gəmiçiliyin işinin yenidən qurulması sahəsindəki nəhəng xidmətlərindən bəhs edilir.

Bütün bu məsələlərdən daha ətraflı söhbət açmazdan əvvəl, ümumiyyətlə, Azərbaycanda gəmiçilik infrastrukturunun yaranması və təşəkkülü tarixinə qısa ekskurs etməyə ehtiyac duyuruq.



AZƏRBAYCANDA GƏMİÇİLİK: QISA TARİXİ AĞAYIŞ

Xəzərdə gəmiçilik barədə bir neçə söz

Dünyanın ən böyük qapalı su hövzələrindən olan Xəzər dənizinin Avropa və Asiyanın qovuşuğunda yerləşməsi onun bu coğrafiyada yaşayan müxtəlif xalqların həyatında mühüm rol oynamasını şərtləndirib. Tarixi mənbələr Xəzərin adının çox qədim dövrlərdə onun şimal-qərbində yaşamış türkdilli tayfa ilə bağlı olduğunu xəbər verir. Elə həmin mənbələrdə bu dənizin sahillərində məskunlaşmış insanların gəmiçiliyə böyük maraq göstərməsi, onun mavi sularında ova və səyahətə çıxmaq üçün müxtəlif cür üzmə vasitələrindən istifadə etməsi barədə də məlumatlara rast gəlinir.

Xəzərin əsas sərvəti onun təkindəki təbii sərvətlər – neft, qaz, duz, qum, daş, əhəng yataqlarıdır. Əcdadlarımız hələ iki min il əvvəl bu sərvətlərdən xəbərdar olub və bunlardan faydalanmağa çalışıblar. Təbii ki, dənizin özündən və dibindən böyük əziyyət bahasına əldə olunan növbənöv məhsulların bir hissəsindən özləri istifadə edib, qalan hissəsini digər məhsullara dəyişiblər. Bu mübadilə sonralar ticarətə çevrilib ki, onda yenə dənizə üz tutmaq lazım gəlib. Qədim dövrlərdə Xəzərdə yüklərin daşınması, ticarət aparılması üçün hansı vasitələrdən istifadə edildiyi barədə tarixi məxəzlərdə bəzi məlumatlar bu gün də qalmaqdadır. Bunlardan ən mötəbəri Qobustan qayalarıdır: eramızdan əvvəl VII minilliyə aid olduğu ehtimal edilən qayaüstü rəsmlərdəki qayıq təsvirləri Xəzərdə gəmi səfərlərini təsdiqləyən ilkin “sənədlər”dir. Həmin təsvirlər göstərir ki, əvvəlcə qayıqlar oyma

üsulu ilə yoğun ağac gövdələrindən, sonralar qamış və bambukdan, daha sonralar isə üzərinə heyvan dərisi çəkilmiş taxta konstruksiyalardan düzəldilmiş...¹

Qədim dövr tarixçilərinin əsərlərində əcdadlarımızın kiçik qayıqlarda Xəzərin qərb və cənub sahilləri boyunca üzərək özlərini yadellilərdən qoruduqları qeyd edilir.²

Qobustanın qayaüstü rəsmləri sübut edir ki, eramızdan bir neçə min il əvvəl bu ərəzilərdə yaşayan xalqlar öz qayıqları ilə Xəzər dənizində üzüblər. Bu zaman qayıqlardan həm nəqliyyat vasitəsi kimi, həm balıqçılıq fəaliyyəti, həm də müdafiə məqsədləri üçün istifadə edilib.

Qədim yunan tarixçisi Herodot eramızdan əvvəl V əsrdə yazırdı: “Xəzər – başqa dənizlərə bənzəmir. Onu uzununa avarlı qayıqla on beş, ən geniş yerində eninə – səkkiz günə üzmək olar”. Görünür, həmin dövrdə dənizin hüdudlarını başqa cür ölçmək mümkün deyilmiş...

Azərbaycanlıların Xəzərdə dəniz yolu ilə ticarət səfərlərini ən fəal şəkildə təşkil edən xalq olduğu da tarixi gerçəklikdir.

Bütün bunlara baxmayaraq Xəzər dənizində sistemli və dəqiq qrafik üzrə işləyən gəmiçilik şirkətinin yaranması yalnız XIX əsrin ortalarında mümkün olub. Belə ki, 1828-ci ildə Türkmənçay sülh müqaviləsinin imzalanması ilə Rusiya və İran arasında uzun illərdən bəri davam edən çəkişməyə son qoyulub və bu iki böyük dövlət öz ticarət əlaqələrini genişləndirməyi qərara alıblar.

Bundan sonra Rusiyanın hakimiyyət dairələrində İranla ticarət əlaqələrinin genişləndirilməsi barədə müzakirələr başlayıb. Bu zaman Rusiya–İran ticarət əlaqələrinin

möhkəmlənməsində Xəzər dənizinin roluna xüsusi diqqət ayrılıb, iki dövlət arasında su nəqliyyatının təşkili barədə müəyyən planlar hazırlanıb.

Rusiyanın Qafqazda möhkəmlənməsindən sonra isə bu diyarın daha da inkişafı naminə Xəzərdə sistemli işləyən gəmiçilik şirkətinin yaradılması zərurəti ortaya çıxıb. Rusiyada istehsal edilən malların Qafqaz bazarlarına daşınmasında gəmiçilik şirkətinin imkanlarından yararlanmaq barədə təkliflər səslənib.

Lakin uzun illər bu mövzuda müzakirələr aparılmasına, Rusiyanın ayrı-ayrı dövlət məmurlarının, xüsusən hərbiçilərin bu məsələyə müsbət rəy verməsinə baxmayaraq, Xəzərdə gəmiçiliyin təşkili məsələsi reallaşmayıb.

“Kavkaz”la “Merkuri”nin birləşməsi

XIX əsrin ortalarında isə Xəzərdə gəmiçiliyin təşkili başqa bir zərurətdən aktuallaşıb: Rusiya imperatoru Qafqaza ordu hissələrinin göndərilməsi, eləcə də bu ordunun təchizatı işində Xəzər dənizindən istifadə etmək barədə tapşırıq verib. Rusiya hökuməti Qafqazda yerləşdirilən ordunun tələbatını ödəmək üçün ucuz nəqliyyat vasitəsi kimi gəmiçilikdən yararlanmaq qərarına gəlib. Lakin Xəzərdə gəmiçilik şirkətinin yaradılması yenə də bürokratik əngəllərlə üzləşdiyindən bu işin təşkili bir qədər də ləngiyib. Bu dəfə Xəzərdə gəmiçilik şirkətinin təşkilinin kimə həvalə edilməsi barədə müzakirələr gedib

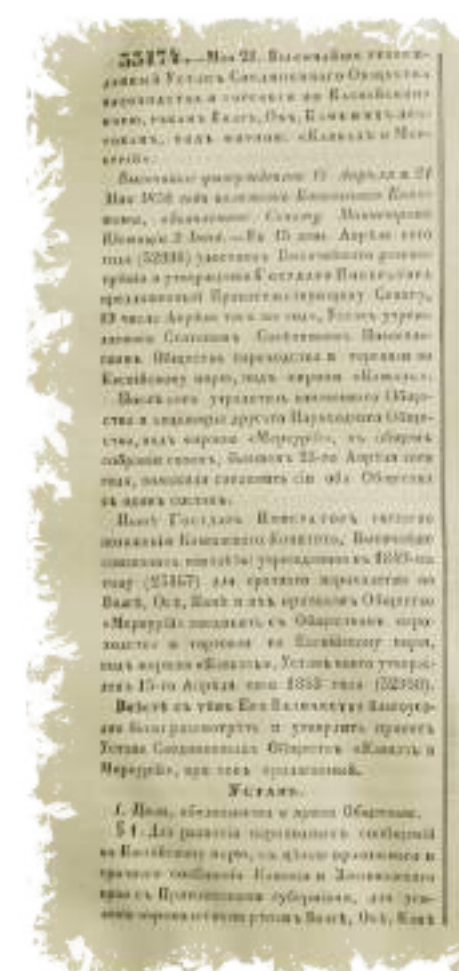
və nəhayət, 1849-cu ildə təsis olunmuş “Merkuri” gəmiçilik şirkətinin üzərində dayanılıb.

XIX əsrin ortalarında həmin şirkətin rəhbəri olan A.Novoselski 1857-ci ilin oktyabrında “Kavkaz” firması adı altında daha bir şirkət – Xəzər Gəmiçilik və Ticarət Cəmiyyəti təsis edir. Onun nizamnaməsi imperator II Aleksandr tərəfindən 1858-ci il aprelin 15-də təsdiq olunur.

Bundan on gün sonra – aprelin 25-də “Kavkaz” şirkətinin təsisçisi və “Merkuri” Gəmiçilik Cəmiyyətinin səhmdarları ümumi yığıncaq çağıraraq bu iki şirkətin birləşdirilməsi barədə qərar qəbul edirlər. “Kavkaz i Merkuri” adlanan yeni cəmiyyətin nizamnaməsi hazırlanır və təsdiq edilmək üçün imperatora təqdim olunur.

Rusiya imperatoru II Aleksandr 1858-ci il mayın 21-də fərman imzalayır: “... Əlahəzrət İmperator Qafqaz Komitəsinin fikrinə əsasən, ali hökm verməyi iltifat etdi: Volqa, Oka, Kama çayları və onların qollarında cədvəl əsasında işləyən gəmiçilik təşkil etmək məqsədilə 1849-cu ildə təsis olunmuş “Merkuri” Cəmiyyəti “Kavkaz” firması adı altında Nizamnaməsi 1858-ci il aprelin 15-də təsdiq edilmiş Xəzər Dənizində Gəmiçilik və Ticarət Cəmiyyəti ilə birləşdirilsin”.

Beləliklə, Xəzərdə “Kavkaz i Merkuri” adı altında gəmiçilik şirkəti fəaliyyətə başlayır və fəaliyyətini ötən əsrin 20-ci illərinə qədər uğurla davam etdirir, su nəqliyyatının, gəmiçilik sənayesinin inkişafına öz töhfəsini verir.



“Kavkaz i Merkuri” şirkətinin nizamnaməsinin təsdiq edilməsi barədə fərman. 21 may 1858-ci il.

¹ Джафарзаде И.М. Гобустан. Наскальные изображения. Баку, 1973.

² Рустамов Дж. Гобустан - Очаг древней культуры Азербайджана. Баку, 2006.

Doğrudur, keşməkeşli 1918-ci ildə Bakıda ictimai-siyasi vəziyyət gərginləşir, bütün sahələrdə olduğu kimi gəmiçilik şirkətlərinin, o cümlədən “Kavkaz i Merkuri”nin işində də ciddi problemlər yaranır. Şəhərdə hakimiyyət əldən-ələ keçir, stabillik pozulur. Həmin ilin noyabrında general Tomsonun rəhbərliyi ilə Bakıya daxil olan ingilis hərbi qüvvələri Xəzərdəki gəmiçilik şirkətlərinin işini də öz nəzarətinə götürür.

Lakin 1919-cu ilin avqustunda ingilis qoşunları Bakını tərk etməli olur və bundan sonra Xəzərdə gəmiçilik şirkətlərinin işinin təşkili Azərbaycan Xalq Cümhuriyyəti hökumətinin üzərinə düşür. Təəssüf ki, milli hökumət tezliklə Rusiyanın Qırmızı ordusu tərəfindən devrilir və Azərbaycanda sovet hakimiyyəti qurulur, başqa sənaye müəssisələri və təşkilatları kimi gəmiçilik şirkətləri də milliləşdirilir. “Kavkaz i Merkuri” də ləğv olunur.

“Kavkaz i Merkuri”dən sonra Xəzərdə daha bir neçə böyük gəmiçilik şirkətləri yaranmış və uzun illər fəaliyyət göstərmişdi. Lakin “Kavkaz i Merkuri” Rusiyanı Qafqazla Xəzər vasitəsilə birləşdirən sistemli və qrafik üzrə işləyən ilk gəmiçilik şirkəti olduğundan həmin şirkətin təsis edildiyi 1858-ci ilin 21 mayı Azərbaycanda gəmiçilik tarixinin əsasının qoyulduğu gün kimi tarixə düşür.

Gəmiçilikdə sovet dönəmi. “Kaspar” necə yarandı?

1920-ci il aprelin 28-də Azərbaycanda sovet hakimiyyətinin qurulması ilə, bütün sahələr kimi, gəmiçilik də bolşevik qanunları ilə işləməyə başlayır.

1918-ci ildən Britaniya hərbi qüvvələrinin, sonralar Azərbaycan Xalq Cümhuriyyətinin ixtiyarında olan Xəzər gəmiçiliyinin Rusiya ilə, demək olar ki, əlaqəsi kəsilmişdi. Bakı limanı ilə Həştərxan limanı arasında əlaqə yox idi. Lakin bolşeviklər hakimiyyəti ələ aldıqdan iki gün sonra artıq Bakı neftinin dəniz vasitəsilə Rusiyaya daşınmasına başlanır. 1920-ci ilin iyununda isə Xəzər Ticarət Donanmasının milliləşdirilməsi haqqında dekret verilir: “Bütün Xəzər Ticarət Donanmasının, kimə məxsusluğundan asılı olmayaraq, bütün növ dəniz və çay gəmiləri, harda olmasına və nədən ibarət olmasına baxmayaraq, bütün daşınar və daşınmaz əmlakı ilə birlikdə ticarət donanmasına xidmət edən hər cür sahil qurğuları, kontorları, anbarları, agentlikləri və yardımçı müəssisələri Sovet Respublikasının mülkiyyətidir”.

1923-cü ilədək Sovet Azərbaycanında su nəqliyyatının fəaliyyətini tənzimləmək üçün davamlı struktur dəyişiklikləri aparılır. Nəhayət, həmin ilin oktyabrında “Xəzər Gəmiçiliyi” Səhmdar Cəmiyyətinin qısaca “KASPAR” adlandırılması barədə sərəncam verilir. Bundan sonra Xəzərə yeni gəmilər gətirilir, xüsusən 1928-ci ildən başlayaraq böyük tankerlər və quru yük gəmiləri alınır. Bununla belə gəmiçiliyin idarə edilməsi sahəsində islahatlar davam edir.

1930-cu ildə sovet hökuməti su nəqliyyatını iki hissəyə - dəniz və çay nəqliyyatına bölərək, onların hər birinin idarəçiliyini həyata keçirən təsərrüfathesablı birliklər təşkil edir. Bir il sonra isə bu birliklər yeni yaradılan Su Nəqliyyatı Komissarlığının tabeliyinə verilir.

1934-cü ilin martında “Su nəqliyyatı idarəetmə orqanlarının yenidən qurulması haqqında” daha bir qərar qəbul edilir. Həmin qərara əsasən gəmiçiliklə məşğul olan bəzi idarələr birləşdirilir, bir-birini təkrarlayan xidmətlər ləğv olunur. SSRİ xalq su nəqliyyatı komissarının əmri ilə Mərkəzi Dəniz Donanması İdarəsi yaradılır. Dəniz donanmasının istismarına, gəmi təmiri və gəmiqayırma işinə, eləcə də liman təsərrüfatlarına rəhbərlik etmək məqsədilə bu idarənin tərkibində təşkil edilən qurumlardan biri də Bakıda yerləşən Xəzər Dəniz Donanması İdarəsi olur. 1935-ci ildən bu idarə Xəzər Dövlət Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsi adlandırılır. İdarənin qarşısında duran vəzifələr isə belə müəyyən olunur: “Xəzər dənizində, eləcə də SSRİ limanlarında və Xəzər dənizindəki İran limanlarında yüklərin və sərnişinlərin daşınmasını təşkil edir və həyata keçirir”.



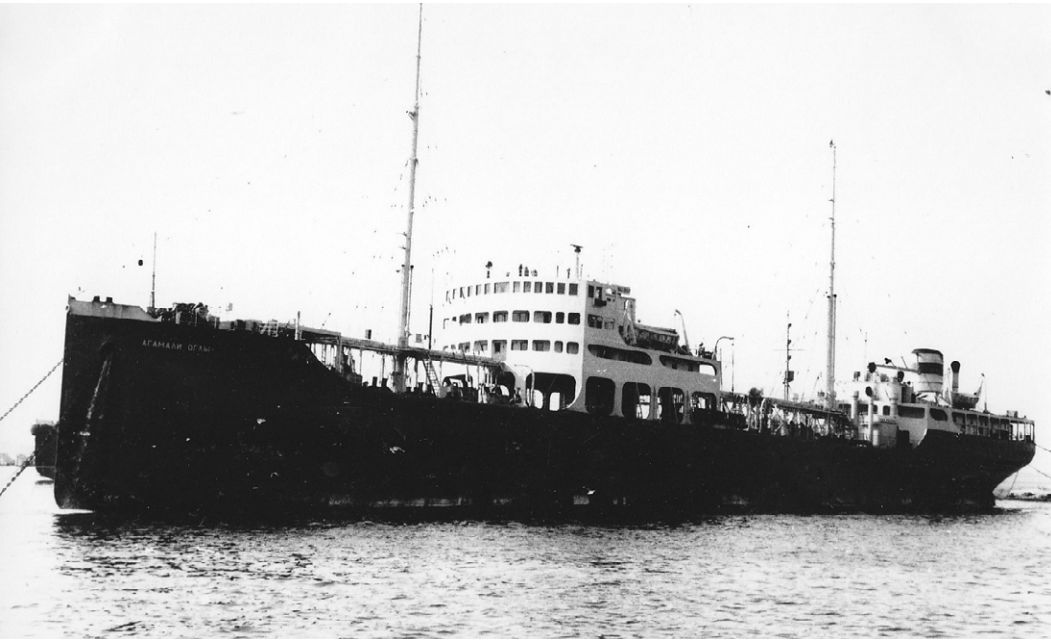
“Xəzər Gəmiçiliyi” Səhmdar Cəmiyyətinin “Kaspar” adlandırılması barədə sərəncam. 22 oktyabr 1923-cü il.

Su nəqliyyatı sistemində daha bir struktur dəyişikliyi 1938-ci ilin martında edilir. Bu dəyişiklik əsasında neft daşımalarını yaxşılaşdırmaq məqsədilə neftdoldurma donanması Xəzər Gəmiçilik İdarəsinin tərkibindən çıxarılaraq müstəqil neftdaşıma gəmiçiliyi idarəsinə çevrilir. Beləliklə, Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsi “Kasptanker” Neftdaşıma Gəmiçiliyi İdarəsi və “Kaspflot” Quru Yükdəşmə Gəmiçiliyi İdarələrinə bölünür. Hər iki idarə 1941-1945-ci illərin Böyük Vətən müharibəsi illərində öz missiyasını şərəflə yerinə yetirir. Ümumilikdə həmin dövrdə Xəzər dənizində “Reydtanker” adlandırılan Həştərxan Donanması da fəaliyyət göstərirdi.

Məlum olduğu kimi, müharibə illərində keçmiş SSRİ-də hasil olunan neftin 75 faizi Bakının payına düşürdü. Bu isə o demək idi ki, hər on sovet təyyarəsindən və hər on sovet tankından yeddisi Bakı yanacağı ilə işləyirdi...

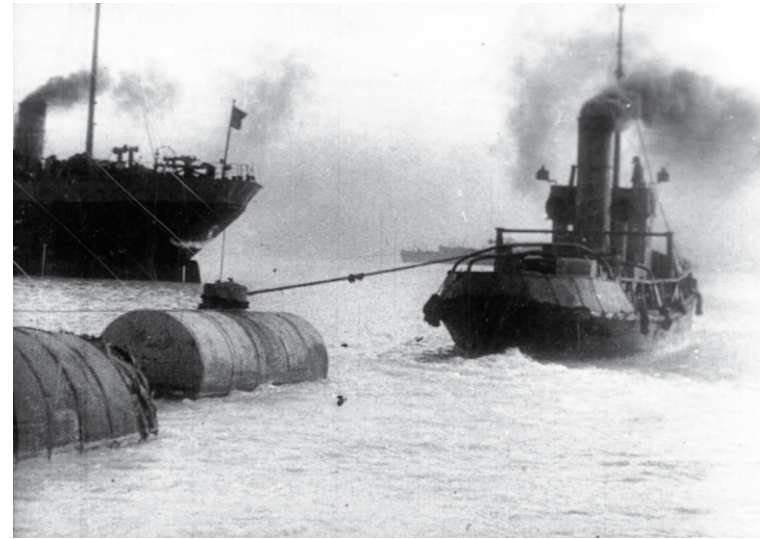
Bakı neftinin cəbhəyə çatdırılmasında Xəzər dənizçilərinin üzərinə çox ağır və məsul vəzifə qoyulmuşdu. Neft məhsulları iri tankerlərlə Həştərxana daşınır, oradan isə Volqa çayı vasitəsilə döyüş bölgələrinə göndərilirdi.

Lakin Xəzər dənizçilərinin işi təkə neft məhsulları daşımaqla bitmirdi. Müharibə özünün sərt qayd və şərtlərini diqtə edirdi. İndi dənizçilər neftlə yanaşı, ordu hissələrinin daşınmasında, eləcə də ölkənin qərb rayonlarından əhalinin təxliyyə edilməsində, habelə faşist işğalı təhlükəsi altında olan ərazilərdən zavod və fabriklərin ölkənin şərqinə köçürülməsində yaxından iştirak edir, Dövlət Müdafiə Komitəsinin mühüm qərarlarını yerinə yetirirdi.



"Ağamalioğlu" gəmisi müharibə illərində.

Həm Bakı neftçiləri, həm də Xəzər dənizçiləri müharibə illərində böyük fədakarlıqla işləyir, qarşıya qoyulan bütün tapşırıqları vaxtında icra edirlər. Ümumiyyətlə, Xəzər dənizçilərinin Böyük Vətən müharibəsi illərində fəaliyyətini Azərbaycanın gəmiçilik tarixinin qəhrəmanlıq səhifəsi adlandırmaq olar.



Böyük Vətən müharibəsi illərində neftin Xəzər dənizi ilə daşınması. 1942-ci il.

Müharibə dövründə Xəzər donanması gəmilərinin, sözün əsl mənasında, taqətdən düşməsi onun maddi-texniki təchizatını möhkəmləndirmək zərurəti yaradır. Sovet hökuməti bu məqsədlə hətta faşist Almaniyasından təminat şəklində alınmış gəmilərin bir hissəsini bu donanmanın ixtiyarına verir.

Dənizdən neftçixarma tarixçəsi və yeni donanma

Müharibə başa çatdıqdan sonra Abşeron yarımadasında və Xəzərin yarımadağa yaxın hissələrində aparılan neft axtarışları dənizdə xüsusi üzən qurğulara tələbat yaradır. Sovet hökuməti 1949-cu il mayın 7-də "Azərbaycan SSR-də dəniz yataqlarının kəşfiyyatı və işlənməsinin üzən vasitələrlə təmin edilməsi haqqında" xüsusi qərar qəbul edir. Həmin qərarla "Azneftkəşfiyyat" birliyinin nəzdində Üzən Vasitələr İdarəsi təşkil olunur. Az sonra isə həmin idarə yeni yaradılan "Azərdənizneft" birliyinin tərkibində fəaliyyətini davam etdirir.

SSRİ Nazirlər Soveti 1949-cu il oktyabrın 31-də "Azərbaycan SSR-in dəniz neft yataqlarının kəşfiyyatı və istismarı üzrə işlərin təşkilini yaxşılaşdırmaq tədbirləri haqqında" 5030 nömrəli qərar qəbul edir. Həmin qərarla Neft Sənayesi Nazirliyinin nəzdində dəniz neft yataqlarının kəşfiyyatı və işlənməsi üzrə baş idarənin – "Başdənizneft" in (rus dilində "Qlavmorneft") yaradılması nəzərdə tutulur. SSRİ Neft Sənayesi Nazirliyinin "Başdənizneft" idarəsinin tabeliyində isə "Azərdənizneft" birliyi təşkil olunur.

Bu birlik yaranandan az sonra – 1949-cu il noyabrın 4-də SSRİ neft sənayesi naziri "Azərdənizneft" birliyinin nəzdində Üzən Vasitələr İdarəsinin təşkil olunması barədə əmr verir.

1949-cu il noyabrın 7-də sonralar "Neft daşları" kimi şöhrət tapacaq ərazidə ilk neft quyusu fontan vurur.



1950-ci illərin əvvəllərində dəniz yataqlarının kəşfiyyatı və işlənməsi sahəsində görülən işlərin həcmi xeyli artır, Xəzərdə neft hasilatının daha səmərəli təşkili üçün xüsusi donanmaya ehtiyac yaranır.

SSRİ Nazirlər Soveti 1953-cü il yanvarın 19-da "Azərbaycan SSR-in dəniz yataqlarında neft hasilatının təşkilini yaxşılaşdırmaq barədə" daha bir qərar qəbul edir.

"Neft daşları" mədəninə ilk estakadaların tikintisi. 1952-ci il.

Abşeron yarımadasından 42 kilometr cənub-şərqdə yerləşən və “Neft daşları” adlandırılan unikal dəniz şəhərində neft və qazçıxarma işlərinin sürətlənməsi nəzərə alınaraq, 1953-cü il yanvarın 22-də SSRİ neft sənayesi naziri N.Baybakovun əmri ilə “Azərdənizneft” birliyinin Üzən Vasitələr İdarəsi ləğv edilir və “Azərdənizneft” birliyinin tərkibində Xəzər neft mədənləri donanması – “Xəzərneftdonanma” (rus dilində: “Kaspneftflot”) təşkil olunur.

Bu dənizçilik müəssisəsinin əsas vəzifəsi dəniz buruqları və estakadalar tikmək, yeni neft yataqlarının kəşfiyyatı, neft mədənlərinə xidmət, açıq dənizdə quraşdırma və demontaj işləri görmək idi.

Bununla da sonralar uzun illər Xəzərdə neft sənayesi sahəsinə xidmət edən yeni bir donanmanın – neft donanmasının əsası qoyulur.

Neft və qaz sənayesinə xidmət edən donanma 1978-ci ildən “Xəzərneftqazdonanma”

Qazma buruqları üçün 160 tonluq üzən kranla dərin dəniz özüllərinin quraşdırılması. 1956-cı il.



adlandırılır.

Xəzərdə yükdaşımaları həyata keçirən “Kasptanker” və “Kaspflot” gəmiçilik idarələri isə 1953-cü ildə yenidən birləşdirilir, vahid Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsi yaradılır.

Xəzər dənizində neft daşımalarının xüsusi çəkisinin dəfələrlə artması ilə əlaqədar 1960-cı ildə Xəzər Dövlət Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsinin strukturunda yenidən dəyişiklik edilir və “Reydtanker” də onun tərkibinə daxil olunur.

Struktur dəyişikliklərindən sonra yenilənən idarənin fəaliyyət imkanları və coğrafiyası da xeyli genişlənilir. Gəmilər uzaq səfərlərə çıxmağa, Avropa, Asiya və Afrika limanlarına müxtəlif yüklər daşımağa başlayır. Elə həmin vaxtlarda Bakı-Krasnovodsk marşrutu üzrə işləmək üçün Rusiyanın “Krasnoye Sormovo” zavodunda inşa edilmiş və o dövrün Avropası üçün ən böyük gəmi-bərə sayılan “Sovet Azərbaycanı” Xəzərdə istismara verilir.

Zavodda hazırlanmış daha bir iri dəniz nəqliyyatı vasitəsi – 250 ton yükqaldıran unikal “Koroğlu” katamaran tipli kran gəmisi isə neft donanmasının ixtiyarına keçir və bu nəhəng üzmə qurğusu dənizin 60 metrə qədər dərinliyində axtarış işlərinin aparılmasına geniş imkanlar açır. Donanmanın tərkibindəki “Sov.İKP-nin 50 illiyi” və “26 Bakı Komissarı” kimi nəqliyyat-quraşdırma gəmilərinin köməyi ilə dənizin daha dərin yerlərində stasionar özüllərin inşası həyata keçirilir.

1960-cı illərdən başlayaraq neft donanması Xəzərin Azərbaycan sektorunda neftçıxarma işlərini təmin etməklə yanaşı, İran, Türkmənistan, Qazaxıstan və Rusiya Federasiyasına aid sektorlarda da axtarış-kəşfiyyat işlərində yaxından iştirak edir...



YENİ ERANIN BAŞLANGICI

69-cu ilin isti yayı

Azərbaycan xalqının taleyində xüsusi əhəmiyyət kəsb edən tarixi günlər və hadisələr çoxdur. Yaxın tariximizin belə əhəmiyyətli səhifələrindən biri 1969-cu ilin yayı ilə bağlıdır. Daha doğrusu, həmin ilin 14 iyulu ilə...

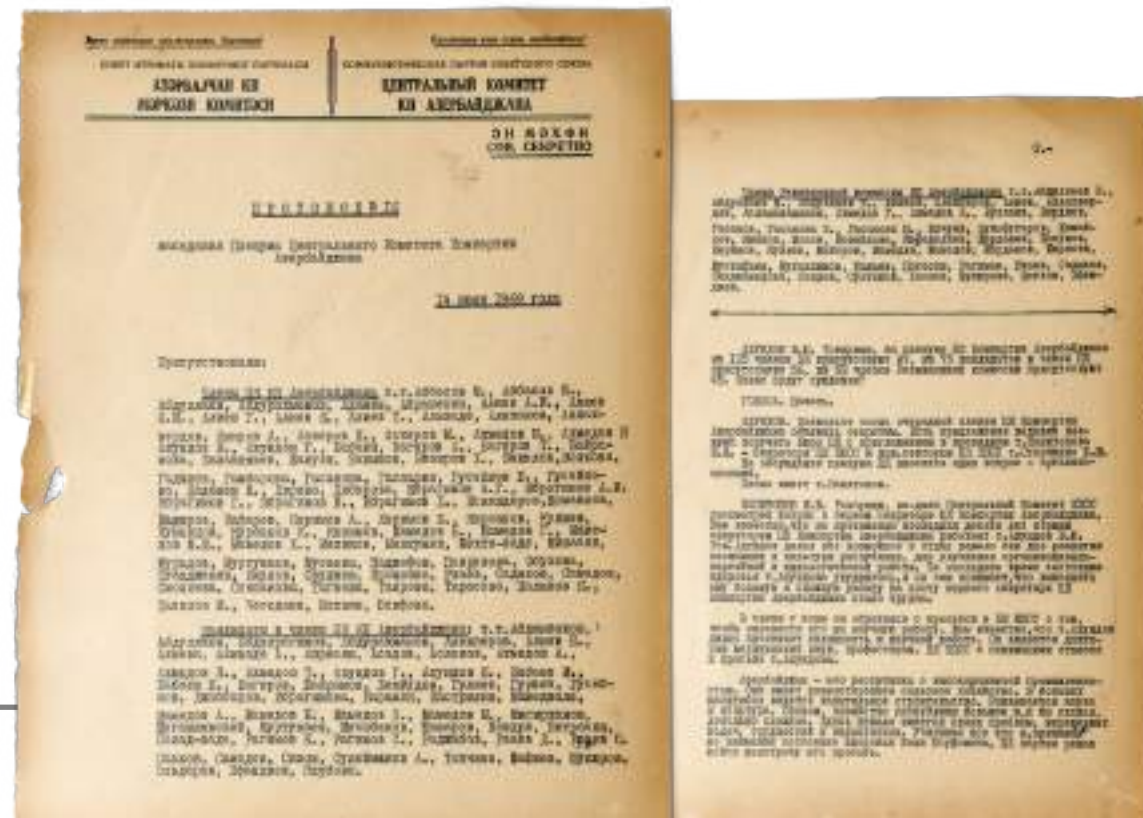
1969-cu ilin 14 iyulunda Azərbaycan Kommunist Partiyası Mərkəzi Komitəsinin plenumu keçirilir.

Latın mənşəli “plenum” sözü seçkili orqanın əksər üzvlərinin iştirak etdiyi yığıncaq, toplantı deməkdir. Sovet dövründə kommunist partiyasının rəhbər orqanlarının ən mühüm qərarları plenumlarda qəbul edilirdi.

1969-cu ilin iyulunda çağırılan plenum da mühüm bir məsələnin müzakirəsinə həsr edilmişdi. İclasda Azərbaycan KP MK-nın 125 üzvündən 87 nəfəri, üzvlüyə namizəd olan 75 nəfərdən 56 nəfəri, Təftiş Komissiyasının 53 üzvündən 45-i iştirak edirdi. Plenumun işə başlaması üçün bu rəqəmlər kifayət idi.

Yığıncağı Azərbaycanın o vaxtkı rəhbəri Vəli Axundov açaraq demişdi: “İcazə verin Azərbaycan Kommunist Partiyası Mərkəzi Komitəsinin növbəti plenumunu açıq elan edim. Plenumun müzakirəsinə bir məsələ çıxarılır – təşkilat məsələsi”.

Plenumda təşkilat məsələsinə baxılması o demək idi ki, respublikanın rəhbəri dəyişir. Onda Azərbaycan rəhbərliyində dəyişiklik olacağını az adam bilirdi. Ona görə də bilənlərdən fərqli olaraq bilməyənlər səslerini üçün çəkib diqqətlə qulaq asırdılar.



Azərbaycan KP MK plenumunun protokolu. 14 iyul 1969-cu il.

Bəs kim gəlir?

Bilməyənlərin rahatlığını pozan bu sual idi...

Vəli Axundov: “Söz verilir Sov.İKP MK-nın katibi İ.V.Kapitonova...”

Zalda sükut...

Moskvadan gələn Mərkəzi Komitə katibi respublikanın yeni rəhbərinin adını açıqlayacaqdı. Lakin o, birbaşa mətləbə keçmir: “Bildiyiniz kimi, son 10 ildə Azərbaycan KP MK-nın birinci katibi Vəli Yusif oğlu Axundov olmuşdur. O, respublikanın iqtisadiyyatının və mədəniyyətinin inkişafı üçün bütün mümkün olanları etmiş və bu işə xeyli güc sərf etməli olmuşdur. Son vaxtlar V.Y.Axundovun səhhəti bir qədər pisləşmişdir və o özü anlayır ki, üzərinə düşən böyük və mürəkkəb işin öhdəsindən gəlmək müəyyən çətinliklər yaradır.

Bununla əlaqədar o, Sov.İKP MK-ya müraciət etmişdir ki, onu elmi fəaliyyətlə məşğul olmağa göndərsin. Bildiyiniz kimi, Axundov çoxdan elmi fəaliyyətə meyllidir, tibb elmləri doktoru, professorudur. Mərkəzi Komitə Axundovun xahişini anlayışla qarşılamışdır...”

Zalda sükut...

Hamı diqqətlə qulaq asır. Bu anlarda İ.V.Kapitonov Azərbaycanın yeni rəhbərinin adını çəkməlidir. Lakin o, tələsmir, çıxışını davam etdirir: “Azərbaycan yüksək inkişaf etmiş sənaye respublikasıdır. Çoxsahəli kənd təsərrüfatına malikdir. Respublikada irimiqyaslı əsaslı tikinti işləri aparılır. Elm və mədəniyyət inkişaf edir. Bir sözlə, respublikanın təsərrüfatı böyükdür, mən deyərdim, həm də mürəkkəbdir. Burada çoxlu problemlər, həll edilməmiş vəzifələr, çətinliklər və çatışmazlıqlar var...”

Bütün bunlardan sonra Mərkəzi Komitənin katibi Vəli Axundova plenum iştirakçıları adından işlədiyi müddətdə gördüyü işlərə görə təşəkkür edir və ona yeni işində – Azərbaycan SSR Elmlər Akademiyasının vitse-prezidenti vəzifəsində uğurlar arzulayır.

Həmin ərəfədə V.Y.Axundov Elmlər Akademiyasının akademiki və akademiyanın ümumi yığıncağında vitse-prezident vəzifəsinə seçilmişdi.

Artıq plenumda Azərbaycanın yeni rəhbərinin adı çəkməli idi. Hamı gözləyirdi. Lakin Mərkəzi Komitənin katibi bir az uzaqdan başlayır: “Sizə açıq deməliyəm ki, Azərbaycan KP MK-nın birinci katibi vəzifəsinə namizəd məsələsinə uzun müddətdir ki, Mərkəzi Komitədə diqqətlə və hərtərəfli baxılır. Bu vəzifəyə çoxlu namizədlər nəzərdən keçirilmişdir. Hərtərəfli öyrəniləndən və müzakirə ediləndən sonra Heydər Əlirza oğlu Əliyevin namizədliyi üzərində dayanılmışdır.

Bilirəm ki, siz onu yaxşı tanıyırsınız, barəsində çox danışmağa ehtiyac yoxdur, amma bir neçə söz demək istəyirəm”.

Zaldakılar sanki dərinədən nəfəs alırlar...

Kapitonov işə davam edir: “H.Ə.Əliyev obyektiv bir üstünlüyə malikdir ki, o, hələ cavandır, 1923-cü ildə anadan olmuşdur”.

46 yaş o vaxtkı sovet qaydaları və sovet ənənələri ilə respublika rəhbərliyi kimi məsuliyyətli bir vəzifə üçün cavan yaş hesab edilirdi.

Və Mərkəzi Komitənin katibi xüsusi vurğulayır ki, “respublika rəhbəri üç illiyə, beş illiyə yox, daha uzun müddətə seçilməlidir”...



Heydər Əliyev. 1969-cu il.

İ.V.Kapitonov uzun müddət deyəndə, yəqin ki, azı on il nəzərdə tuturdu. Lakin o, çətin ki, Heydər Əliyevin Azərbaycana onun fikirləşdiyindən də çox rəhbərlik edəcəyini həmin isti yay günlərində ağına gətirə bilərdi. Zalda həyəcanla Mərkəzi Komitə katibinin nitqini dinləyənlər də həmçinin...

Natiq tribunadan yeni rəhbərin digər üstünlüklərini də sadalayır və deyir: “O, yaxşı təşkilatçıdır, insanlarla işləməyi bacarır, bununla bərabər, özünə və tabeliyində olanlara qarşı olduqca tələbkardır”.

69-cu ilin həmin isti yay günlərindən 50 il keçir. İndi nə Kommunist Partiyası var, nə də Sovet İttifaqı. İ.V.Kapitonov özü isə 1986-cı ildə dünyasını dəyişib. Sovet hakimiyyətini də, sovet siyasi sistemini də, hətta o vaxtkı rəhbərləri də tənqid etmək olar. Amma İ.V.Kapitonovun Heydər Əliyev haqqında hələ o vaxt uzaqgörənliklə dediyi fikirlərin bu gün də aktuallığını saxladığını heç kim dana bilməz: “O yaxşı təşkilatçıdır, insanlarla işləməyi bacarır, bununla bərabər, özünə və tabeliyində olanlara qarşı olduqca tələbkardır...”

Bundan sonra plenumda V.Y.Axundov çıxış edir, o da Heydər Əliyevin layiqli namizəd olduğunu bildirir və səsvermə yolu ilə onun birinci katib seçilməsi təsdiq olunur.

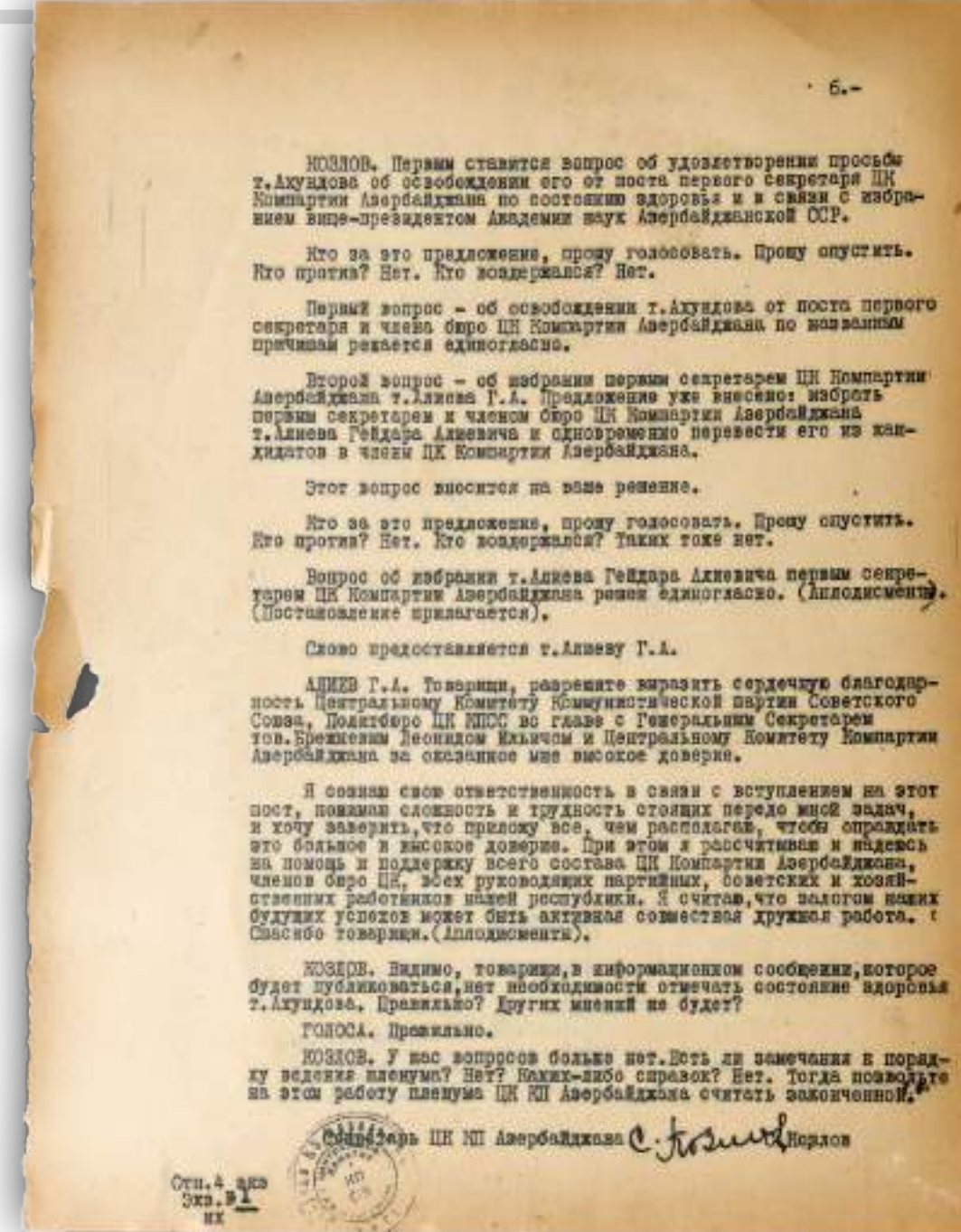
Söz Azərbaycanın yeni rəhbərinə verilir. O, səsvermədə iştirak edənlərə qısa təşəkkürdən sonra deyir: “Mən bu vəzifəyə başlamaqla əlaqədar üzərimə düşən bütün məsuliyyəti anlayıram, qarşımda duran vəzifələrin çətinliyini və mürəkkəbliyini başa düşürəm və əmin etmək istəyirəm ki, bu böyük və yüksək etimadı doğrultmaq üçün bütün imkanlarımdan istifadə edəcəyəm”.

Yeri gəlmişkən, illər keçəcək və tale elə gətirəcəkdi ki, Azərbaycan xalqının ümummilli lideri təxminən oxşar mövzuda bir dəfə də çıxış etməli olacaqdı. 1993-cü ilin 15 iyununda. Özü də bu dəfə müstəqil Azərbaycanın parlamentinin tribunasından çıxış edəcəkdi. Xalqının və ölkəsinin 69-cu ildəkindən daha ağır bir dövründə. Və yenə də böyük vədlər verməyəcəkdi, sadəcə üzərinə düşən vəzifənin məsuliyyətini dərk etdiyini xüsusi vurğulayacaqdı: “...sizi əmin edirəm ki, bütün imkanlardan istifadə edib bu böyük vəzifəni, ağır bir yükü aparmağa çalışacağam və bu vəzifənin ləyaqətlə yerinə yetirilməsinə səy edəcəyəm. Bildirmək istəyirəm ki, Azərbaycan Respublikasının bugünkü ağır, mürəkkəb və gərgin vəziyyətini tam məsuliyyətlə dərk edirəm. Bu vəzifəni üzərimə götürərək öz məsuliyyətimi anlayıram və bunların hamısını rəhbər tutaraq əlimdən gələni edəcəyəm”.

Bütün bunlar 24 il sonrakı isti bir yay günündə baş verəcəkdi.

Hələlik isə 69-cu ilin yayına qayıdaq. Heydər Əliyevi Azərbaycana yeni rəhbər seçən plenum öz işini başa çatdırır və respublikada sonradan “Heydər Əliyev dövrü”, “Heydər Əliyev erası” kimi xarakterizə edilən yeni dövr başlanır.

Lakin bu dövrün, bu başlanğıcın da öz çətinlikləri var idi...

Azərbaycan KP MK
plenumunun protokolu.
14 iyul 1969-cu il.

Tənəzzüldən dirçəlişə...

Əslində Heydər Əliyevin respublika rəhbərliyinə gəldiyi həmin günlərdə ölkədə vəziyyət o qədər də ürəkəçən deyildi. İqtisadiyyat artıq böhran mərhələsinə qədəm qoymuşdu, iqtisadi inkişaf sahəsində mənfi meyillər müşahidə olunurdu.

Respublika bir çox sahələrdə - milli gəlirin inkişaf templərinə, sənaye və kənd təsərrüfatı istehsalının həcmində, elmi-texniki tərəqqinin

Heydər Əliyev.
1970-ci il.



nailiyyətlərinin istehsala tətbiqinə, ictimai əməyin məhsuldarlığına görə ümumittifaq göstəricilərindən geridə idi. 1965-ci ildə 1940-cı ilə nisbətən Azərbaycanda məcmu ictimai məhsul 3,6 dəfə, sənaye məhsullarının həcmi 4 dəfə artmışdı. Lakin ittifaq miqyasında bu göstəricilər müvafiq surətdə 5,7 və 7,9 dəfəyə çatırdı.

Azərbaycan SSR milli gəlirin həcmində görə ümumittifaq səviyyəsindən 2 dəfə, əsas fondlara görə 1,8, kapital qoyuluşu üzrə 1,7 dəfə geri qalırdı. Neft sənayesi, energetika, qara metallurgiya, kimya və neft kimyası sənayesində işlərin fasiləsiz aparılması pozulur, bir çox sahələrin texniki-iqtisadi göstəriciləri aşağı düşürdü.

Kənd təsərrüfatının istehsal səviyyəsi geriləməkdə davam edirdi. Meliorasiya və dəmyə torpaqların suvarılmasında, kənd təsərrüfatı işlərinin mexanikləşdirilməsində nöqsanlar var idi. Kənd təsərrüfatında taxılın, pambığın, tərəvəzin, üzümün, çay yarpağının və başqa bitkilərin məhsuldarlığı aşağı səviyyədə idi. Respublikanı belə bir ağır vəziyyətdən qurtarmaq üçün çıxış yolu axtarıb tapılmalı, iqtisadiyyatın inkişafı üçün prinsip etibarlı ilə yeni konseptual proqram işlənilməli idi, xalq təsərrüfatında köklü struktur dəyişikliklərinə ehtiyac vardı, təsərrüfatçılıq işində yeni metodlar tətbiq olunmalıydı.

Bu çətin və mürəkkəb vəzifənin öhdəsindən gəlməyə güclü, bacarıqlı təşkilatçı, cəsarətli bir rəhbər lazım idi. Belə bir rəhbər Heydər Əliyev oldu.

Heydər Əliyev Azərbaycana rəhbərlik etməyə başlayan gündən bütün bu çətinlikləri görür və onların aradan qaldırılması yollarını axtarırdı. Və o, qısa müddətdən sonra problemlərin həlli yollarını tapdı.

Tezliklə iqtisadiyyatın bütün sahələrində inkişaf hiss olunmağa başladı.

Ən başlıcası, Heydər Əliyev hakimiyyətə gəldiyi ilk günlərdən milli maraqlara, xalqın milli düşüncəsinin inkişafına xüsusi diqqət yetirməyə başladı.

Respublikanın arxivlərində saxlanılan ayrı-ayrı sənədlər ölkənin yeni rəhbərinin götürdüyü bu xəttin izlərini qoruyub saxlayır. Məsələn, 1969-cu ilin yayından başlayaraq Azərbaycan KP MK bürosunun iclaslarında Azərbaycan ədəbiyyatının və incəsənətinin inkişafına təkan verən məsələlərin müzakirəsi üstünlük təşkil etməyə başlayır. Elə həmin 1969-cu ildə büro iclaslarının birində Qazaxda Molla Pənah Vəqifin xatirə muzeyinin yaradılması barədə qərar qəbul olunur.

Sentyabr ayında Azərbaycan mədəniyyətinin SSRİ-nin baş muzeyləri vasitəsilə təbliği işinin yaxşılaşdırılması haqqında məsələ müzakirə edilir. Görkəmli Azərbaycan aktyoru Hüseyn Ərəblinskiyin xatirəsinin əbədiləşdirilməsi də Azərbaycanın yeni rəhbərinin ilk işlərindən biri olur.

1969-cu ilin oktyabrında Mərkəzi Komitə bürosunun qərarı ilə "Azərbaycanfilm" kinostudiyasının həyətində Cəfər Cabbarlının heykəlinin qoyulması qərara alınır.

Azərbaycanlı gənclərin dünya ədəbiyyatı ilə öz ana dilində tanış olmasına imkan yaratmaq üçün "Dünya" adlı almanaxın nəşrinə başlanılır.

1970-ci ildə tanınmış yazıçılar Süleyman Rəhimovun və Sabit Rəhmanın yubileylərinin keçirilməsi qərara alınır, böyük mütəfəkkir İmadəddin Nəsiminin yubileyinin keçirilməsi üçün təşkilat komitəsi yaradılır və s.



Bütün bunlar 1969-cu ilin iyulunda Azərbaycanda öz xalqını sevən, milli ədəbiyyatını, incəsənətini və mədəniyyətini yüksək qiymətləndirən bir liderin hakimiyyətə gəldiyindən xəbər verirdi.

Həmin liderin bütün sahələrə olduğu kimi milli gəmiçilik siyasətinə də özünəməxsus baxışları, planları, arzu və ideyaları var idi.

Təsadüfi deyil ki, Heydər Əliyev respublika rəhbəri seçildəndən sonrakı elə ilk həftədə keçirilən Mərkəzi Komitənin büro iclaslarından birində Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsinin fəaliyyətinə dair məsələni də müzakirəyə çıxarırdı.

Heydər Əliyev
iş otağında.
1973-cü il.

Xəzər gəmiçiliyində geriliyin səbəbi nədir?

Respublika rəhbərliyi bu suala cavab axtarırdı.

Söhbət Azərbaycan KP MK-nın 1969-cu il iyulun 22-də keçirilən büro iclasından gedir. Büronun iclasına Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsinin rəisi C.Həşimov, onun müavinləri D.Sosyuk, N.Qaraqaşlı, baş mühəndis İ.Kriman və partiya təşkilat katibi T.Abdullayevlə yanaşı, Bakı Dəniz Limanının rəisi, Bakıda fəaliyyət göstərən gəmi təmiri zavodlarının baş mühəndisləri də dəvət olunur. Bu, həm də onun göstəricisidir ki, Heydər Əliyev elə ilk günlərdən problemlərin kompleks həlli üçün müzakirələrdə peşəkarların iştirakını təmin edir, çətinliklərin aradan qaldırılması yollarını bilavasitə mütəxəssislərin və həmin sahəyə cavabdeh adamların özləri ilə müzakirə edir.

Həmin gün büroda üçüncü məsələ kimi gündəliyə “Xalq təsərrüfatı yüklərinin daşınmasının yaxşılaşdırılması sahəsində Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsinin işi haqqında” məsələ daxil edilir.

Deməli, Heydər Əliyev hakimiyyətə gəldiyi ilk həftədən uzaqgörənliklə hiss edir ki, ölkə iqtisadiyyatının dirçəldilməsi üçün xalq təsərrüfatı yüklərinin daşınması sahəsində işin yaxşılaşdırılmasına ciddi ehtiyac var!

Elə həmin iclasda Xəzər Dəniz Gəmiçiliyində olan nöqsan və çatışmazlıqlar prinsiplərlə müzakirə olunur. Müzakirələr zamanı geriliyin əsas səbəbinin gəmilərin boş dayanması və onların yükötürmə imkanlarından tam istifadə edilməməsi olduğu ortaya çıxır. Neftdaşıma donanmasına məxsus gəmilərin Bakı və Mahaçqala limanlarında günlərlə boş dayandığı məlum olur.

Tankerlərin limanlarda boş dayanma səbəbləri də araşdırılır. Müəyyən edilir ki, gəmilərin yan alması üçün körpülər, eləcə də neftdoldurma çənləri kifayət etmir, neft vuran nasoslar aşağı məhsuldarlıqla işləyir və s.

Eyni zamanda payız-qış mövsümündə neftdaşıma gəmilərinin boşdayanma səbəblərindən birinin çox sadə olduğu da üzə çıxır: Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsi meteoroloji çətinlikləri qabaqcadan proqnozlaşdırmır!

Bütün bunların nəticəsində gəmiçilik idarəsi 1968-ci ilin plan tapşırıqlarını yerinə yetirə bilməyib.

Nəinki neftdaşıma sahəsində, hətta quru yükdaşımalar sahəsində də gerilik hökm sürür. Bakı-Krasnovodsk bərə xəttində hərəkət edən gəmilər tam yüklə təmin edilmir.

Mərkəzi Komitə bürosunda keçirilən prinsipial müzakirə nəticəsində daha bir həqiqət üzə çıxır: gəmi-bərələrin tam doldurulmamasının bir səbəbinin də dəmir yolu nəqliyyatının pis işləməsi ilə əlaqədar olduğu aşkar edilir. Dəmiryolçular gəmi-bərələrə çatdırılmalı olan yüklərin vaxtında mənzil başına yetirilməsini təmin etmirlər. Azərbaycan Dəmir Yolu İdarəsi Bakı Dəniz Limanından yükləri vaxtında daşımır ki, bu da gəmilərin boşaldılması üçün boş meydanların çatışmazlığına səbəb olur.

Həmin iclasda idarəyə məxsus sənaye müəssisələrinin işi də müzakirə edilir. Gəmi təmiri sahəsində ortaya çıxan nöqsanlar göstərilir.

Heydər Əliyev dənizçilər qarşısında konkret vəzifə qoyur: bundan sonra belə işləmək olmaz!

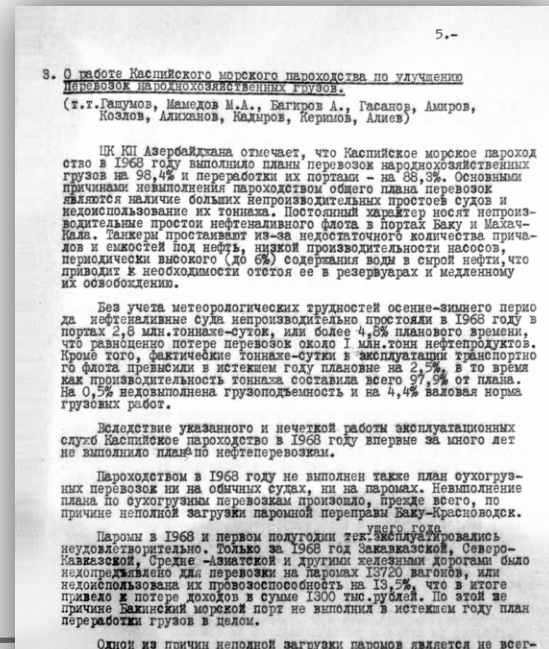
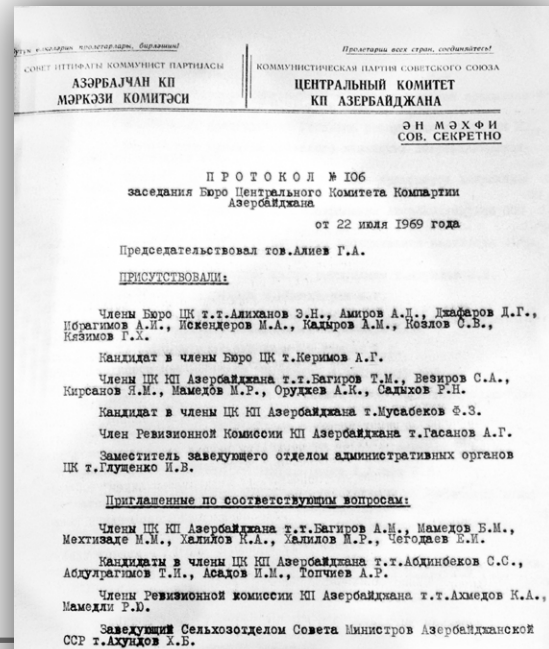
Elə həmin büro iclasında Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi

İdarəsinə son xəbərdarlıq olunur ki, ötən ilin acı təcrübəsi 1969-cu ildə təkrar edilməsin. Respublikanın iqtisadiyyatını dirçəltmək üçün dəniz nəqliyyatının imkanlarından maksimum istifadə olunsun.

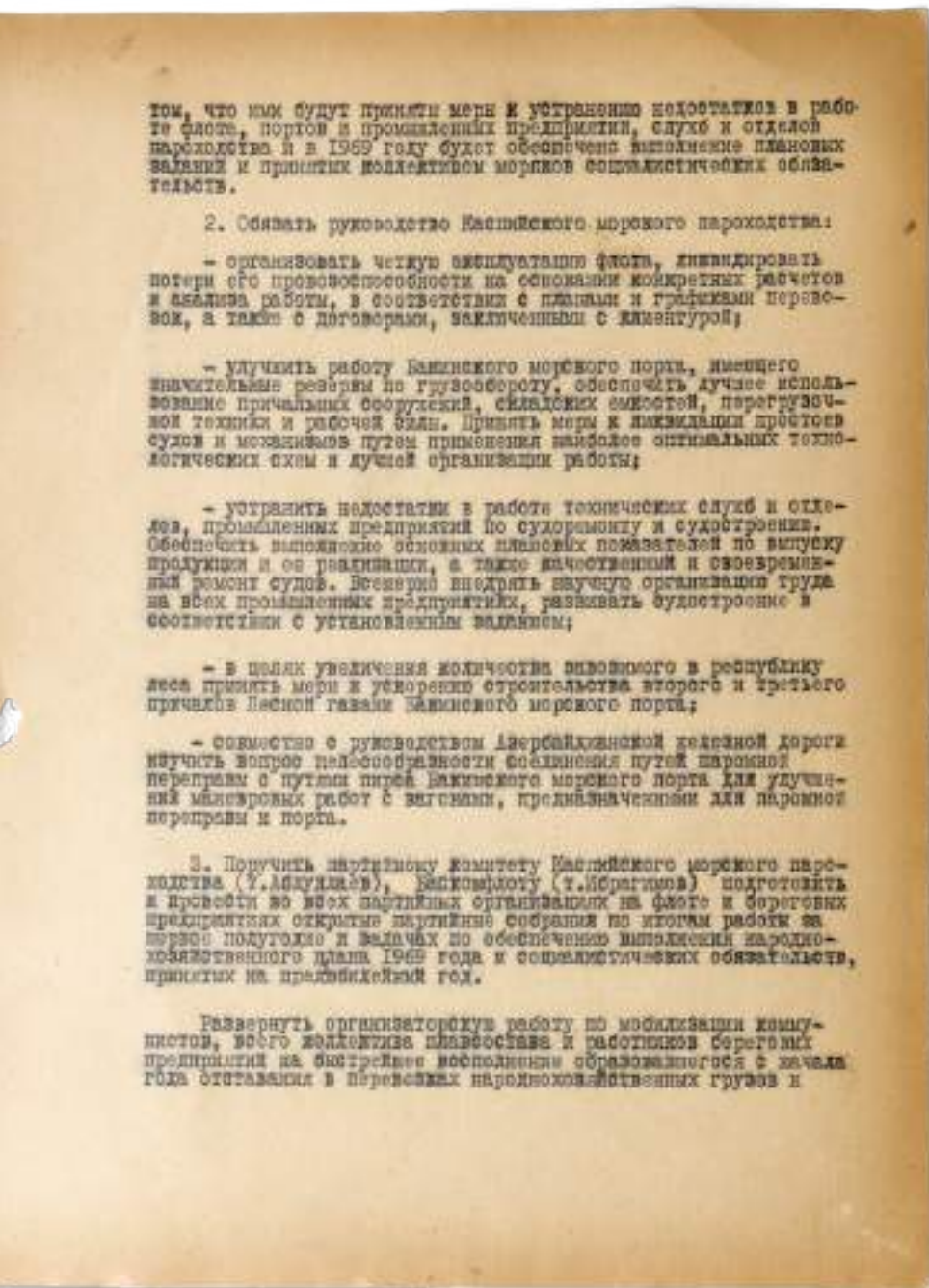
Gəmiçilik sahəsində ortaya çıxan nöqsanların tezliklə aradan qaldırılması məqsədilə konkret tapşırıqlar verilir, Bakı limanının işini yaxşılaşdırmaq üçün də tədbirlər müəyyənləşdirilir. Qərara alınır ki, Bakı Dəniz Limanında ikinci və üçüncü yanalma körpülərinin tikintisi sürətləndirilsin.



Heydər Əliyev iş otağında. 1974-cü il.



Azərbaycan KP MK bürosunun iclas protokolu. 22 iyul 1969-cu il.



İclasda Azərbaycan Dəmir Yolu İdarəsinin rəhbərliyinə də konkret tapşırıqlar verilir. Gəmi-bərə ilə dəmir yolu xətləri arasında işgüzar ritmin pozulmasının qarşısını almaq üçün tədbirlər müəyyən olunur.

Ən maraqlısı isə büronun qərarının sonuncu – yeddinci maddəsi idi: “Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsinin rəhbərliyinə (Həşimov) tapşırılsın ki, 1970-ci il martın 1-nə qədər bu qərarın yerinə yetirilməsi barədə Azərbaycan KP MK-ya hesabat təqdim etsin”.

Bu, respublikanın yeni rəhbərinin tələbkarlığından xəbər verir. Artıq əvvəlki illərdə olduğu kimi tənqidi qulaqardına vurmaq olmaz. Verilən tapşırıqlar yerinə yetirilməli, bu barədə Mərkəzi Komitəyə – Heydər Əliyevə hesabat verilməlidir.

Mərkəzi Komitədə keçirilən bu iclasdan sonra Xəzər dənizçiləri anlayır ki, artıq əvvəlki qaydalarla işləmək mümkün olmayacaq.

Çox keçmir ki, bütün bunlarla yanaşı, dənizçilər bir həqiqəti də anlaşırlar ki, respublikanın yeni rəhbəri sadəcə tənqid etmir, nöqsanların aradan qaldırılması üçün prinsipial mövqe nümayiş etdirməklə bərabər, yaxşı işi, qabaqcıl təcrübəni qiymətləndirməyi, işçilərin əməyini dövlət səviyyəsində mükafatlandırmağı da bacarır...

Azərbaycan KP MK bürosunun qərarı. 22 iyul 1969-cu il.

Xəzər dənizçilərinə Heydər Əliyevdən ilk mükafatlar

Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsinin işinin müzakirə edildiyi büro iclasından heç bir il keçməmiş Mərkəzi Komitə yenidən diqqəti gəmiçilik sahəsinə yönəlmişdir. Bu dəfə Heydər Əliyev Xəzər dənizçilərinin gərgin və ağır əməyinə qiymət vermək qərarına gəlir.

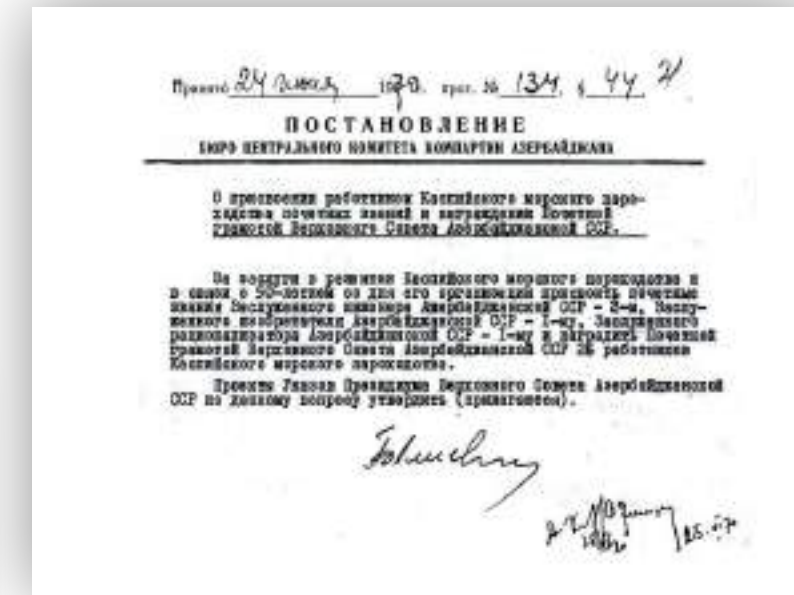
Mərkəzi Komitənin 1970-ci il iyunun 24-də keçirilən büro iclasında Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsi respublikanın xalq təsərrüfatının inkişafına verdiyi böyük töhfəyə görə Azərbaycan SSR Ali Soveti Rəyasət Heyətinin fəxri fərmanı ilə təltif olunur.



Azərbaycan KP MK bürosunun qərarı. 24 iyun 1970-ci il.

Bundan başqa gəmiçiliyin ayrı-ayrı əməkdaşları da mükafatlandırılır. Bakı Dəniz Limanının rəisi Tofiq Əsgərova və Mərkəzi Layihə-Konstruktor bürosunun rəisi Oleq Kazakova Əməkdar mühəndis fəxri adı verilir. Gəmi mexaniki Ədhəm Ünsizadə Əməkdar ixtiraçı adına layiq görülür.

Gəmiçiliyin onlarla əməkdaşına respublika Ali Sovetinin fəxri fərmanları verilir.



Azərbaycan KP MK bürosunun qərarı. 24 iyun 1970-ci il.

Mərkəzi Komitənin həmin il dekabrın 15-də keçirilən büro iclasında isə Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsinin müəssisə və təşkilatlarında çalışan fəhlələrin, mühəndis-texniki işçilərin və qulluqçuların SSRİ-nin orden və medalları ilə təltif edilməsi barədə Sov.İKP MK qarşısında vəsatət qaldırmağa dair qərar qəbul olunur. Orden və medallarla təltif edilmək üçün göndərilən siyahıya Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin 99 nəfər işçisinin adı daxil edilir.

Həmin qərarla 4 nəfərin “Lenin”, 7 nəfərin “Oktyabr



Heydər Əliyev, 1974-cü il.

inqilabı”, 24 nəfərin “Qırmızı Əmək Bayrağı” və 25 nəfərin “Şərəf nişanı” ordeni ilə, daha 39 nəfərin isə medallarla təltif edilməsi xahiş olunur.

Bütün bunlar Xəzər dənizçilərinə Heydər Əliyevin respublikaya rəhbərlik məharətinin daha bir incə məqamını göstərir. Təxminən bir il əvvəl Mərkəzi Komitə bürosunda gəmiçiliyin geriqalma səbəblərini bütün çıpaqlığı ilə təhlil edən, bu səbəblərin aradan qaldırılması üçün konkret yollar göstərən, hətta ayrı-ayrı ciddi nöqsanlara görə sərt tənqidi fikirlər söyləyən respublika rəhbərinin lazım gəldikdə, normal iş atmosferi yaradıldıqda, tənqiddən nəticə çıxarılanda yaxşı işləyənləri, əmək meydanında fərqlənənləri mükafatlandırığının şahidi olurlar.

Heydər Əliyev üçün bu məsələlər prinsipial əhəmiyyət kəsb edir. Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsi respublikanın iqtisadi inkişafına ciddi töhfə verməlidir. Əgər burada əmək intizamı pozulursa, xalq təsərrüfatı yükləri vaxtılı-vaxtında mənzil başına çatdırılmırsa, onda iqtisadiyyatın digər sahələri də axsayacaq, ölkəni iqtisadi böhrandan çıxarmaq mümkün olmayacaq.

Bütün bunları nəzərə alan ulu öndər hakimiyyətə gəldiyi ilk günlərdən gəmiçilik sahəsinin inkişafına xüsusi qayğı və diqqət göstərir, tənqid edir, müvafiq təhlillər aparır, tənqiddən nəticə çıxaranların əməyinə ədalətli qiymət verir. Bu, respublikaya rəhbərlik edən enerjili liderin əsas keyfiyyətlərindəndir.

Görünür, respublika rəhbərinin tənqid və tələbkarlıqla yanaşı, mükafatlandırma metodundan da istifadə etmək təcrübəsi “aşağılara” dərs olur.

1976-cı ilin əvvəllərində gəmiçilik idarəsində “1976-1977-ci illərdə Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsinin struktur bölmələrinin fəhlələrinin mükafatlandırılması haqqında əsasnamə” hazırlanır və təsdiq edilir.

Əsasnamənin təsdiq edilməsi fəhlələrin maddi marağını gücləndirmək və əmək məhsuldarlığını, görülən işin keyfiyyətini daha da yüksəltmək və istehsal tapşırıqlarının artıqlaması ilə yerinə yetirilməsinə həvəsləndirmək məqsədi daşıyırdı.

Bundan başqa nəqliyyat donanmasının üzən heyətinin, eləcə də rəhbər, mühəndis-texniki işçilərin, qulluqçuların, kiçik xidmət personalının və digər işçilərin mükafatlandırılması sistemi isə başqa əsasnamə ilə tənzimlənirdi.

İlin yekunlarına görə də idarənin işçiləri mükafatlandırılırdı.

Bu, Heydər Əliyevin mükafatlandırma təlimindən çıxarılan ibrət dərslərindən yalnız biri idi və öz səmərəsini verirdi.

Neft sənayesinin dirçəlişinə xüsusi diqqət

Heydər Əliyev hakimiyyətinin ilk dövrlərindən başlayaraq, birinci növbədə, iqtisadiyyatın dirçəldilməsi qayğısına qalmağa başlayır. Lakin bununla neft sənayesinin əvvəlki şöhrətini özünə qaytarmağın mümkün olmayacağını başa düşdüyündən, neft sənayesi və emalı müəssisələrinin işinin daha da

təkmilləşdirilməsi barədə düşünür.

Neft sənayesinin innovasiyalar üçün münbit zəmin olduğunu yaxşı bilən Heydər Əliyev özünəməxsus böyük uzaqgörənlik nümayiş etdirərək, ümumittifaq neft sənayesinin konseptual inkişaf perspektivlərini təmin edən bir çox təsisatları - elmi-tədqiqat institutlarını, istehsalat birliklərini, mühüm strateji müəssisələri Bakıda cəmləşdirir. Məqsəd neft sənayesində elmtutumlu müasir sahələrin inkişafına təkan vermək, aktual və prioritet istiqamətləri müəyyənləşdirmək, SSRİ-nin elmi-texniki fikrini bu istiqamətlərə yönəltməklə son nəticədə bütün mümkün vasitələr hesabına Azərbaycan neft təsərrüfatının modernləşdirilməsini həyata keçirmək və respublikamızı yenidən iri neft mərkəzlərindən birinə çevirmək idi.

Bakı hələ qədim dövrlərdən zəngin neft ehtiyatları ilə tanınmış, dünyanın müxtəlif ölkələrindən olan tacirlərin diqqətini özünə cəlb etmişdi. Orta əsrlərin ən məşhur tarixçi və coğrafiyaşünasları öz əsərlərində Bakı nefti barədə söhbət açmış, bu qiymətli sərvətin rolundan bəhs etmişdilər.

XIX əsrin ikinci yarısından Bakıda neftin sənaye üsulu ilə hasilatına başlanmış, bu şəhər zəngin neft yataqları ilə dünyanın diqqətini özünə cəlb etmişdi. Həmin əsrin sonlarına doğru Azərbaycan nefti dünya bazarlarında Amerika Birləşmiş Ştatlarında istehsal edilən neftlə rəqabət qabiliyyətinə malik olmuş, bəzi dövrlərdə istər istehsalın həcminə, istərsə də məhsulun keyfiyyətinə görə onu qabaqlamışdı.

Azərbaycanda sovet hakimiyyətinin qurulmasından sonra milliləşdirilən neft sənayesi dövlətin əlində cəmləşdirilmiş, SSRİ-

nin qüdrətinin artırılması istiqamətinə yönəldilmişdi.

Uzun illər boyu Xəzər sahillərində neft hasilatının sənaye üsulu ilə təşkili, neftin emalı, istər boru kəmərləri, istər su nəqliyyatı, istərsə də dəmir yolu vasitəsilə daşınması sahəsində qazanılan təcrübə, Bakıda neft sənayesi ilə bağlı yaradılan elmi-tədqiqat müəssisələrinin uğurları Azərbaycanı dünyaya tanıtmışdı. Bütün bunların nəticəsidir ki, Bakı bir vaxtlar dünyanın neft akademiyası kimi şöhrət qazanmışdı.

Lakin İkinci Dünya Müharibəsindən sonrakı illərdə, xüsusən ötən əsrin altmışıncı illərində SSRİ-nin digər regionlarında neft hasilatının təşkili ilə əlaqədar, eləcə də bir sıra obyektiv və subyektiv səbəblər üzündən Bakı neft istehsalı və emalı sahəsində birinciliyi əldən vermişdi.

Bakı neft sənayesinin şərəfli tarixinə bələd olan Heydər Əliyev, ilk növbədə, neft sənayesi sahəsinin idarə edilməsində qayda yaratmaq qərarına gəlir. Bu barədə Moskvada müvafiq danışıqlar aparılır. Nəhayət, idarəetmə sistemində ciddi dəyişikliklər edilir: 1970-ci ilin iyulunda ötən əsrin ortalarında yaradılmış Azərbaycan SSR Neftçixarma Sənayesi Nazirliyi ləğv edilir, respublikada neftin və qazın hasilatı, quruda quyuların qazılması işinə rəhbərlik etmək üçün yenidən "Azərneft" Dövlət İstehsalat Birliyi təşkil olunur. "Dənizneft" adı ilə fəaliyyət göstərən birlik isə "Xəzərdənizneft" Dövlət İstehsalat Birliyinə çevrilir.

Elə həmin ilin avqustunda Mərkəzi Komitənin büro iclasında Heydər Əliyev hər iki birliyin rəislərinin və onların müavinlərinin vəzifəsini Azərbaycan KP MK-nın nomenklaturasına daxil edir. Bu, o dövrdə həmin vəzifələrin dövlət üçün xüsusi əhəmiyyət daşımasının göstəricisi idi.

Bundan sonra isə hər iki birliyin rəhbərliyinə gənc və milli kadrlar təyin edilir: Ələkbər Süleymanov yeni yaradılan "Azərneft" İstehsalat Birliyinin rəisi olur. Birliyin rəis müavini - baş mühəndis vəzifəsini Mansur Əhmədov, daha iki rəis müavini vəzifələrini isə Ağarza Qafarov və Cümşüd



Ələkbər Süleymanovun "Azərneft" İstehsalat Birliyinin rəisi təyin edilməsi barədə Azərbaycan KP MK bürosunun qərarı. 13 avqust 1970-ci il.

İbrahimov tutur.

Mərkəzi Komitə Bəxtiyar Məmmədovu "Xəzərdənizneft" İstehsalat Birliyinin rəisi vəzifəsinə tövsiyə edir. Nəcməddin Qarayev əsaslı tikinti üzrə, Nəsrulla Babayev isə qazma işləri üzrə rəis müavini vəzifəsinə göndərilir.

1970-ci ilin 13 avqustunda keçirilən həmin büro iclasında Azərbaycanın indiki tanınmış və qocaman neftçisi Xoşbəxt Yusifzadə "Xəzərdənizneft" İstehsalat Birliyinin baş geoloqu - rəis müavini təyin edilir.

Büronun bu barədə arxivdə saxlanılan qərarında da Heydər Əliyevin imzası var...



Xoşbəxt Yusifzadənin "Xəzərdənizneft" İstehsalat Birliyinin baş geoloqu - rəis müavini təyin edilməsi barədə Azərbaycan KP MK bürosunun qərarı. 13 avqust 1970-ci il.



Daha bir yenilik: Gəmilərə milli və tarixi adların verilməsi

Heydər Əliyev hakimiyyətə gələndən sonra yeni tikilən gəmilərə milli adların verilməsi məsələsini də ön plana çəkir. Azərbaycan KP MK-nın 1970-ci il martın 31-də keçirilən büro iclasında qəbul olunan bir qərar bundan xəbər verir: "Leningrad şəhərində tikilməkdə olan yanğın əleyhinə dəniz gəmisinə "General Həmidov" adının verilməsi barədə Azərbaycan SSR Neftçixarma Sənayesi Nazirliyinin təklifi qəbul edilsin".

İlk baxışda elə görünə bilər ki, bu, bir təsadüfdür. Lakin ötən əsrin 70-ci illərinə aid partiya sənədlərinin qorunduğu Azərbaycan Respublikası Prezidentinin İşlər İdarəsi Siyasi Sənədlər Arxivində yüngülvari araşdırma aparmaq kifayətdir ki, belə qərarların ardıcıl qəbul edildiyinin şahidi olasan.

Belə sənədlər isə çoxdur.

1970-ci ildə Həştərxanda "Xəzərdənizneft" birliyi üçün inşa edilən iki dəniz kran gəmisinin tikintisi başa çatır. Həmin gəmilərə ad verilməsi məsələsi Azərbaycan KP MK-nın 2 fevral 1971-ci il tarixli büro iclasında müzakirə edilir. Və qərara alınır ki, 1400 at qüvvəsinə və 25 ton yükqaldırma imkanına malik kran gəmisinə Fuad Səmədovun, eyni gücə malik digər kran gəmisinə isə Məlik Göyçəyevin adı verilsin.

Tikilməkdə olan kran gəmilərinə "Fuad Səmədov" və "Məlik Göyçəyev" in adının verilməsi barədə MK bürosunun qərarı. 2 fevral 1971-ci il.

Həm Fuad Səmədov, həm də Məlik Göyçayev Azərbaycanın tanınmış neftçiləri olmuşdu.

Azərbaycan Sənaye İnstitutunun məzunu olan F.Səmədov 1952-ci ildə "Neft daşları"nda baş geoloq vəzifəsinə təyin olunmuş, 8 il burada geoloji kəşfiyyat işinə rəhbərlik etmişdi. Sonralar da onun həyatı dənizdə neft kəşfiyyatı ilə bağlı olmuş, dəniz neft-qaz geologiyası sahəsində böyük xidmətlər göstərmişdi.

Məlik Göyçayev isə 1920-ci ildən Azərbaycanın neft sənayesi sahəsində çalışmış, Sosialist Əməyi Qəhrəmanı fəxri adına layiq görülmüşdü.

Azərbaycanın əməkdar mühəndisi fəxri adını alan Fuad Səmədovun və Sosialist Əməyi Qəhrəmanı Məlik Göyçayevin adlarının məhz "Xəzərdənizneft" birliyinin gəmilərinin adında əbədiləşdirilməsi tamamilə qanunauyğun idi. Və təsadüfi deyil ki, bu barədə Mərkəzi Komitə bürosunun qərarını da şəxsən Heydər Əliyev özü imzalamışdı.



"Fuad Səmədov" kran gəmisi Xəzər dənizi hövzəsində. May, 1971-ci il.

1971-ci ilin avqustunda Qırmızı Bayraqlı Sakit Okean Donanmasının komandanı admiral N.Smironov Bakıya – Heydər Əliyevə məktub göndərir. O, məktubda 1945-ci ilin avqustunda Sakit Okean Donanmasının böyük serjantı İvan Kobzarın göstərdiyi qəhrəmanlığı xatırladır və "Xəzərdənizneft" birliyinin tikilməkdə olan gəmilərindən birinə İ.Kobzarın adının verilməsini xahiş edir.

Azərbaycan rəhbərliyi bu məsələyə həmin ilin payızında baxmaq qərarına gəlir. Mərkəzi Komitə bürosunun noyabrda keçirilən iclasında müzakirə edilən məsələlər siyahısına biri də əlavə edilir: "Xəzərdənizneft" birliyinin "Xəzərneftdonanma" idarəsinin 12 nömrəli kran gəmisinə "İvan Kobzar" adının verilməsi haqqında".

Həmin iclasda gəmiyə ad verilmir. Heydər Əliyevin tapşırığı ilə büro aşağıdakı məzmununda qərar qəbul edir: "H.N.Seyidova tapşırılsın ki, kran gəmilərinə və digər kiçik gəmilərə xüsusi adların verilməsinin məqsəduyğunluğu məsələsini hərtərəfli araşdırsın, bu məsələlərə baxılmasına bundan sonra qayıdılınsın".

O vaxt Mərkəzi Komitə katibi vəzifəsində çalışan H.N.Seyidov tapşırılan məsələni hərtərəfli araşdırır, gəmilərə ad verilməsi ilə bağlı mövcud qanunvericilik haqqında geniş arayış təqdim edir. Arxiv sənədlərindən görünür ki, bu məsələ barədə Mərkəzi Komitəyə ünvanlanan məktub və arayışların hamısı, demək olar ki, "Sizin tapşırığımız əsasında..." sözləri ilə başlayır. Bu fakt özü də məsələyə Heydər Əliyevin nə qədər ciddi yanaşmasından xəbər verir.

Beləliklə, 1971-ci ildə SSRİ-də gəmilərə ad verilməsi ilə əlaqədar qaydalar barədə Heydər Əliyev üçün arayış hazırlanır. Həmin arayışdan görünür ki, gəmilərə ad verilməsi məsələsi

Azərbaycan Xalq Təsərrüfatı Şurasının 7 dekabr 1964-cü il tarixli, 968 nömrəli sərəncamı ilə təsdiq edilən "Xəzərneftdonanma" idarəsinin gəmilərinə ad verilməsi qaydaları haqqında əsasnaməyə uyğun tənzimlənir. Həmin əsasnamədə deyilir ki, dövlət xadimlərinin, ictimai-siyasi xadimlərin, Vətən müdafiəçilərinin, görkəmli mədəniyyət xadimlərinin adının verilməsi SSRİ Ali Soveti Rəyasət Heyətinin 11 sentyabr 1957-ci il tarixli fərmanı əsasında həyata keçirilir.

Həmin dövrdə "Xəzərneftdonanma" idarəsində 399 gəmi olub, onlardan 189-na dövlət xadimlərinin, hərbiçilərin, Vətən müdafiəçilərinin, elm, ədəbiyyat və incəsənət xadimlərinin, əməkdar neftçilərin və s. adları verilib. İdarənin qalan gəmiləri – kiçik katerlər isə bort nömrəsi ilə fəaliyyət göstərirdi.

Qeyd etmək yerinə düşər ki, ad verilməyən gəmilər o vaxt SSRİ Registr müfəttişliyi tərəfindən sənədləşdirilmirdi.

SSRİ Ali Soveti Rəyasət Heyətinin 11 sentyabr 1957-ci il tarixli fərmanı ilə diyar, vilayət və rayonlara, eləcə də şəhər və digər yaşayış məntəqələrinə, müəssisə, dəmir yolu stansiyaları, kolxozlar, idarələr, təhsil müəssisələrinə və təşkilatlara yaşamaqda olan dövlət xadimlərinin, ictimai-siyasi xadimlərin, elm və mədəniyyət xadimlərinin adının verilməsi praktikasına son qoyulur.

Qərara alınır ki, bundan sonra adlar həmin ictimai-siyasi xadimlərin və s. ölümündən sonra onların adının əbədiləşdirilməsi məqsədilə verilsin.

Bu fərman verincə Stalinin, Malenkovun, Mikoyanın, Bağırovun və başqalarının hələ sağlığında adını daşıyan gəmilər var idi.

Beləliklə, uzun araşdırmadan sonra Qırmızı Bayraqlı Sakit Okean Donanmasının xahişinə baxılır. Həmin ərəfədə Həştərxanda Xəzər dənizçiləri üçün kran gəmisi, Leninqradda isə yangınsöndürən gəmi inşa olunurdu.

Azərbaycan KP MK bürosu həmin gəmilərə ad verilməsi barədə qərarı 1971-ci il dekabrın 28-də qəbul edir. Heydər Əliyev kran gəmisinə "İvan Kobzar", yangınsöndürən gəmiyə isə "General Zeynalov" adının verilməsi barədə qərarı imzalayır.

Məlumat üçün bildirək ki, Hacıbaba Zeynalov 1906-cı ildə Gəncədə anadan olmuşdur (maraqlıdır ki, Mərkəzi Komitəyə təqdim edilən arayışda elə belə də yazılıb: "Gəncədə (Kirovabad) doğulmuşdur"). Böyük Vətən müharibəsi illərində göstərdiyi qəhrəmanlığa görə Lenin ordeni ilə təltif edilmiş, müharibədən sonra təhsilini davam etdirərək diviziya komandiri, Bakı Ümumqoşun Ali Məktəbinin rəisi olmuş, general-mayor rütbəsi almışdı.

Bu fakt da sübut edir ki, Xəzər dənizində üzən gəmilərə ad verilməsində millilik prinsiplərinin üstünlük təşkil etməsi heç də təsadüfi deyil, Heydər Əliyevin həyata keçirdiyi ardıcıl xətt, prinsipial məsələ idi. Təsadüfi deyil ki, bunun ardınca respublikanın yeni rəhbəri böyük Azərbaycan şairi İmadəddin Nəsiminin 600 illik yubileyinin dünya səviyyəsində qeyd olunması üçün tədbirlər görməyə başlayacaq, bu sırada ilk addım kimi Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsi üçün



Tikilməkdə olan gəmiyə "Şair Nəsimi" adının verilməsi barədə Heydər Əliyevin imzaladığı qərar. 13 mart 1973-cü il.

tikilməkdə olan "çay-dəniz" tipli teploxoda "Şair Nəsimi" adının verilməsi barədə qərar qəbul edəcəkdi. Və sonrakı illərdə Heydər Əliyevin xeyir-duası ilə artıq Xəzərdə "Şair Sabir", "Nizami", "Füzuli", "Vaqif" və s. adlı gəmilər üzüməyə başlayacaqdı.

1974-cü ilin sentyabrında isə Azərbaycan KP MK bürosu Həştərxanda tikilməkdə olan başqa bir üzən qurğuya "Bakı" adının verilməsi barədə qərar qəbul edəcəkdi. Qeyd edək ki, o dövrdə partiya işində yazışmalar, əsasən, rus dilində aparılırdı. Üzən qurğuya "Bakı" adının verilməsi barədə Heydər Əliyevin imzası ilə arxivdə saxlanılan sənəd də rus dilində yazılıb. Amma maraqlıdır ki, həmin qərarda gəminin adı "Baku" yox, məhz "Bakı" kimi göstərilib...

Yeri gəlmişkən, Həştərxanda həmin üzən qurğunun inşasına SSRİ Nazirlər Sovetinin 19 may 1970-ci il tarixli



Yeni tikilən üzən qurğuya "Bakı" adının verilməsi barədə Azərbaycan KP MK bürosunun qərarı. 10 sentyabr 1974-cü il.

sərəncamı ilə başlanmışdı. Bu unikal mühəndislik qurğusu dəniz suyunun dərinliyinin 60 metrə qədər çatan ərazilərində 6 min metrə yaxın dərinlikdə quyu qazmağa imkan verirdi. Texnoloji, enerji və gəmiçilik avadanlıqları ilə, 50 nəfər üçün yaşayış və xidmət otaqları ilə təmin edilmiş üzən qurğuda xüsusi vertolyot meydançası da quraşdırılmışdı.

Qurğunun inşası 1975-ci ilin iyulunda başa çatmış və Bakı limanına gətirilmişdi. İyulun 24-də Heydər Əliyev qurğunun istismara verilməsi mərasimində iştirak edir, qurğu ilə yaxından tanış olur, neftçilərlə və dənizçilərlə səmimi söhbət aparır. Sonra isə toplaşanlar qarşısında çıxış edərək deyir: "Bu möhtəşəm qurğu bütöv bir istehsal kompleksidir. Onun vəzifəsi dəniz quyuları qazmaqdır. Burada hər şey müasir tələblər səviyyəsində qurulmuşdur. Mürəkkəb dəniz şəraitində işləməli olacaq. "Bakı" qurğusunda neftçilərin və dənizçilərin yüksək məhsuldarlıqla işləmələri üçün yaxşı



Heydər Əliyev "Bakı" üzən qurğusu ilə tanış olarkən. 1975-ci il.

şərait yaradılmışdır".

Daha bir neçə il də keçəcək, Heydər Əliyev Mərkəzi Komitə bürosunun növbəti bir qərarını imzalayacaqdı. Həmin qərarla belə bir bənd də var idi: "...Nizami adına Azərbaycan Ədəbiyyatı Muzeyinə tapşırılsın ki, görkəmli dövlət xadimlərinin, Azərbaycan ədəbiyyatı klassiklərinin adını daşıyan Xəzər teploxodlarında muzey guşələrinin yaradılması məqsədilə materiallar hazırlayaraq xarici ölkələrə üzən gəmilərə versin".

"Nəsimi" quru yük daşıyan teploxodu Bakı limanında. May, 1974-cü il



Bu işə o demək idi ki, Heydər Əliyev, məsələn, xarici ölkə limanlarına üzən "Şair Nəsimi" gəmisində İmadəddin Nəsiminin kimliyini sübut edən sənəd və materiallardan ibarət muzey guşəsinin yaradılmasını istəyir və tələb edirdi. Ona görə ki, xarici ölkə vətəndaşları da Azərbaycanın belə görkəmli şair və filosoflarının olduğundan xəbər tutsun. Təbii ki, bu, həmin 70-ci illərdə, sovet dövründə Azərbaycanı tanımaq üçün bir vasitə idi və Heydər Əliyev rəhbərlik etdiyi respublikanı dünyada tanıtdırmağa hələ o vaxtdan başlamışdı. İmadəddin Nəsiminin 600 illik yubileyinin UNESCO xətti ilə keçirilməsinə nail olması da bu müqəddəs istəkdən irəli gəlirdi.

Azərbaycan Respublikasının Dövlət Arxivində Bakıdan SSRİ Dəniz Donanması naziri T.Qujenkoya göndərilmiş bir məktubun surəti də saxlanılır. Məktub Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinə məxsus gəmilərə ad verilməsi barədədir.

Məktubda Xəzər dənizi üçün tikilməkdə olan "Kişinyov" tipli üç quru yük gəmisinə "əsərləri dünya poeziya xəzinəsinə daxil olan və bütün mütərəqqi bəşəriyyətin tanıdığı böyük Azərbaycan şairləri Nizami, Füzuli və Vaqifin" adının verilməsi barədə vəsatət qaldırılır.

Eyni zamanda Finlandiyada tikilən yedək gəmilərinə Xəzərin məşhur gəmi kapitanları "Kapitan M.İsmayılov" və "Kapitan Ə.Rəcəbov"un adının verilməsi xahiş olunur.

Məktub bu sözlərlə bitirdi: "Bu vəsatət Azərbaycan KP MK ilə razılaşdırılmışdır".

Təbii ki, o dövrdə belə bir vəsatət Mərkəzi Komitənin, şəxsən Heydər Əliyevin razılığı olmadan yazıla bilməzdi.

Heydər Əliyev.
1977-ci il.

Bütün bunlar barədə indi danışmaq olduqca asan və sadədir. Amma ötən əsrin 70-ci illərində Azərbaycan kimi respublikalarda milli ictimai-siyasi xadimlərin və ədəbiyyat-incəsənət adamlarının adının bu səviyyədə əbədiləşdirilməsi yalnız Heydər Əliyev kimi milli ruhlu dövlət xadiminin iradəsi və cəsarəti hesabına mümkün olan işlər idi.

Yeri gəlmişkən, bir qədər qabağa qaçaraq bildirək ki, ulu öndər gəmi və qurğulara tarixi və milli adlar qoymaq ənənəsinə ömrünün sonuna qədər sadıq qaldı. O, 1998-ci ilin sentyabrında "İstiqlal" qazma qurğusunun işə salınması münasibətilə keçirilən təntənəli mərasimdə demişdi: "Mən bir neçə gün bundan öncə bu qurğuya ad qoymuşam - onun adı "İstiqlal"dır. Bu nəhəng istehsal müəssisəsinə, qazma qurğusuna bu ad heç də təsadüfi olaraq verilməyibdir. Bilirsiniz ki, bir neçə vaxt bundan əvvəl biz böyük qazma qurğusunun bərpa olunub

modernləşdirildəndən sonra işə başlamasını təntənəli surətdə qeyd etdik və ona “Dədə Qorqud” adı verdim. Bu adı mən vermişəm. Nə üçün “Dədə Qorqud”? Çünki Qorqud bizim ulu babamız, dədəmizdir, tarixi kökümüz, soyumuzdur. İkinci qazma qurğusuna “İstiqlal” adı verərkən, bununla mən keçmişimizi bu günümüzlə daha da sıx bağlamaq arzusunda, istəyində olmuşam. Bizim tarixi keçmişimiz Dədə Qorquddur, bu günümüz, gələcəyimiz isə əbədi müstəqillikdir, istiqlaliyyətdir. Mən əminəm ki, bu üzən qazma qurğusu “İstiqlal” adını şərəflə daşıyacaq, onun ömrü uzun olacaq və daim Azərbaycan xalqının iqtisadiyyatının inkişafına, Azərbaycan vətəndaşlarının rifah halının yaxşılaşmasına, Azərbaycanın istiqlaliyyətinə sədaqətlə xidmət edəcəkdir”.

Belə yerdə deyirlər: Şərhə ehtiyac yoxdur...

Mövzunun davamı kimi, ümummilli liderin xalqımızın tarixinə daim hörmət və ehtiramla yanaşdığını təsdiq edən daha bir faktı da xatırlatmaq yerinə düşər.

1968-ci ilin avqustunda Azərbaycan Tarixi Muzeyində Xəzər dənizinin Azərbaycan sahilı abidələrinin tədqiqi məqsədilə Sualtı Arxeoloji qrup yaradılır. Muzeyin elmi əməkdaşı, arxeoloq Viktor Kvaçidzenin başçılığı ilə Xəzərin Azərbaycan akvatoriyası sualtı abidələrinin tədqiqi üçün arxeoloji ekspedisiya təşkil olunur. Maraqlıdır ki, bu ekspedisiyalar az sonra respublikaya rəhbərlik etməyə başlayan Heydər Əliyevin hakimiyyəti illərində daha da uğurla davam etdirilir, 1987-ci ilə qədər tədqiqatlar aparılır. Mütəxəssislər Bilgəh zonasında antik dövrdən orta əsrlərə qədər istifadə olunduğu ehtimal olunan daş lövbərlər aşkar edirlər.

Xəzərdə gəmiçiliyin tarixinə işıq salan növbəti

dəlillər – dəmir lövbərlər 1980-ci illərdə tapılır. Milli Azərbaycan Tarixi Muzeyinin arxeologiya fondunda saxlanılan həmin dördbuynuzlu dəmir lövbərlərdən XIV-XVI əsrlərdə istifadə olunduğu güman edilir. Arxeoloji tapıntılar alimlərə Xəzərdə gəmiçiliyin inkişafı ilə bağlı yeni ehtimallar irəli sürməyə imkan verir.

Dənizçi kadrlardan əsas tələb – peşəkarlıq

Heydər Əliyevin hakimiyyət illəri həm də yerli mütəxəssislərin yüksək vəzifələrə təyin edilməsi, gənclərin və milli kadrların irəli çəkilməsi ilə əlamətdar olub. Xəzər Dəniz Gəmiçiliyində kadr məsələsi də Azərbaycanın yeni rəhbərinin ilk dövrlərdən əsas qayğısına çevrilib. Hələ 1972-ci ilin avqustunda Azərbaycan KP MK Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsində kadrların seçilməsi, yerləşdirilməsi və tərbiyə edilməsinə dair xüsusi qərar qəbul edib.

Doğrudur, həmin dövrdə dəniz donanmasının ixtisaslı kadrlarla təmin edilməsinə xüsusi diqqət ayrılırdı. Gəmiçilik idarəsində gənc mütəxəssislər komandir vəzifələrinə irəli çəkilir, onlara böyük istehsalat sahələrinə rəhbərlik etmək həvalə olunurdu. Təkcə 1971-ci ildə istehsalatdan ayrılmadan ali təhsil almaq imkanı qazanan 104 fəhlə mühəndis-texniki vəzifələrə irəli çəkilmişdi. Gəmiçiliyin 2300 nəfərdən çox işçisi istehsalatdan ayrılmadan ali və orta texniki məktəblərdə təhsil alır, təhsillərini başa vurduqdan sonra isə müvafiq vəzifələr tuturdular.



V.Sturua adına Bakı Gəmi Təmiri və Tikintisi Zavodu. İyun, 1970-ci il.

Lakin bütün bunlar Azərbaycan rəhbərliyini qane etmir. Heydər Əliyev Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsində kadrların hazırlığı və ixtisasartırma tempi ilə razılaşmır. O, gəmiçilikdə peşəkar mütəxəssislərin, müasir texnoloji avadanlıqları idarə etməyi bacaran mühəndis-texniki işçilərin sayının daha da artırılması qayğısına qalmaq tapşırır.

Mərkəzi Komitənin yuxarıda adı çəkilən qərarında qeyd olunur ki, “Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsində kadrlarla işin səviyyəsi günün tələblərinə cavab vermir”, kadrların hazırlanması işinə perspektiv yanaşma hiss edilmir. İdarədə 140 nəfər mütəxəssisin hələ də fəhlə kimi çalışması Mərkəzi Komitəni – şəxsən Heydər Əliyevi narahat edir.

Gəmiçilik İdarəsindən kadr axını faktı da respublika rəhbərinin narazılığına səbəb olur. O, son iki ildə 570 nəfər mühəndis-texniki işçinin idarədən niyə uzaqlaşması ilə maraqlanır. Buna gətirən səbəblərin araşdırılmasını tələb edir.

Xüsusən xarici ölkə limanlarına üzən gəmilərin heyətinin mənəvi tərbiyəsindən, məsuliyyət və peşəkarlığından narahatlıq ifadə olunur.

Gəmilərdə qəza hallarının sayının artması da ciddi narahatlıq doğurur. Əgər 1970-ci ildə gəmilərdə 7 qəza halı baş vermiş, 29 min rubl ziyan dəymişdisə, 1971-ci ildə qəzaların sayı 24-ə çatmış və dəyən ziyanın miqdarı da artıq 100 min rubla çatmışdı.

Bütün bu və digər nöqsanları ortaya çıxaran Mərkəzi Komitə Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsinin rəhbərliyi qarşısında konkret məsələlər qoyur, gəmiçiliyin işinin kökündən yaxşılaşdırılmasını tələb edir.

Heydər Əliyevin o dövrdə məsələni belə kəskin qoyması təsadüfi deyildi. Artıq həmin 70-ci illərdə Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin müasir gəmilərlə təmin edilməsi istiqamətində məqsədyönlü işlər aparılırdı. Ona görə də yeni gəmilərin idarə edilməsi, onlara xidmət göstərilməsi xüsusi hazırlıq tələb edirdi.

Aradan bir qədər də keçəcək, o dövrdə Xəzər Dəniz Gəmiçiliyində gedən dəyişikliklər barədə 1973-cü ilin mayında idarənin rəisi Cabbar Həşimov mətbuata açıqlamasında deyəcəkdi: "İdarə "Tissa" və dənizə azoturumlu "Oleq Koşevoy" tipli yeni tankerlər almışdır. Yükdəşmələrin istiqaməti də dəyişmişdir. Neft Çələkəndənvə "Neft Daşları"ndan daşmır, taxıl isə Krasnovodskdan. Bundan başqa Xəzər dənizçiləri Xəzər-Baltika xətti üzrə tranzit yüklərin daşınmasının pionerinə çevrilmişlər.



Bu işə bizə Şimali Atlantika limanlarına, Qərbi Avropa ölkələrinin limanlarına qədər gedib çıxmağa imkan vermişdir. Tanker donanması "Nikifor Roqov" tipli ən müasir teploxodlar almışdır, quru yük donanmasına isə orta tonnajlı qarışıq "çay-dəniz" tipli yeni gəmilər gətirilmişdir".

Bu qısa hesabat Heydər Əliyevin o dövrdə kədr hazırlığına niyə xüsusi həssaslıqla yanaşdığına aydınlıq gətirir. Artıq 1973-cü ildə Xəzər dənizçiləri Şimali Atlantika limanlarına üzürdülər. Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsinin gəmilərini Qərbi Avropa limanlarında da görmək olardı. Onlar Azərbaycanı təmsil edirdilər. Ona görə də dənizçilərdən yalnız yüksək peşəkarlıq və mənəvi saflıq tələb olunurdu. Bu, Heydər Əliyevin Xəzər dənizçilərindən əsas tələbi idi.

"Paris Kommunası" adına Bakı Gəmi Təmiri Zavodunun körpüsü. İyun, 1975-ci il.

Dənizdən neft çıxarılması diqqət mərkəzində

Dünya neft sənayesinin gələcək inkişaf yolunun məhz dənizdə neftçıxarma ilə bağlı olacağını irəlicədən görən ulu öndərin rəhbərliyi ilə ötən əsrin 70-ci illərində bu istiqamətdə genişmiqyaslı fəaliyyətə başlanılır. Məlum olduğu kimi, 1970-ci ilə qədər Xəzər dənizində istifadə olunan texniki vasitələr dənizin cəmi 40 metrədək dərinliyində işləməyə imkan verirdi. Xəzərin Azərbaycan sektorunda bu dərinliklərdə olan perspektiv strukturlar isə, demək olar ki, bütünlüklə kəşf olunmuşdu. Buna görə əvvəlcə

dənizin 70 metr dərinliyində kəşfiyyat-axtarış işləri aparmağa imkan verən “Xəzər” tipli üzən qazma qurğuları alınır. Görülən tədbirlər tezliklə “Bahar” və “Bulla-dəniz” yataqlarının kəşfi ilə nəticələnir. Xalqımızın ümummilli lideri az sonra qarşıya dənizin 200 metr və daha çox dərinliyində işləmək vəzifəsi qoyur və böyük siyasi qətiyyət, iradə bahasına bu məqsədinə də nail olur.

Artıq 70-ci illərin əvvəllərindən gəmiçiliyin sahil bazasının da inkişafına xüsusi diqqət ayrılır. Xəzər limanları yeni yükvurma və yükboşaltma avadanlıqları ilə təmin edilir.

Vano Sturua adına və “Paris kommunası” adına gəmi təmiri zavodlarında yeni körpülər istifadəyə verilir.

Xəzər dənizçilərinin mənzil-məişət şəraitinin yaxşılaşdırılması da unudulmur. 70-ci illərin

əvvəllərində dənizçilər üçün yeni yaşayış binaları inşa edilir.

Azərbaycan KP MK-nın 1974-cü il avqustun 30-da keçirilən büro iclasında isə Heydər Əliyevin təşəbbüsü ilə “Neft daşları” dəniz yatağının işlənməyə başlanmasının 25 illiyinin qeyd edilməsi barədə qərar qəbul olunur.

Heydər Əliyev bu yubiley tədbirlərinin təşkili üçün Azərbaycan Nazirlər Sovetinin sədr müavini İ.İbrahimovun başçılığı ilə xüsusi dövlət komissiyası yaradır.

“Neft daşları”nın kəşfindən sonra 1974-cü il yanvarın 1-nə qədər buradan 107 milyon tondan çox neft çıxarılmışdı. Dənizdə estakadalar üzərində dünyada analoqu olmayan şəhər salınmışdı. SSRİ-də ilk dəfə uzunluğu 180 kilometrə çatan hidrotexniki qurğular kompleksi tikilmişdi.

Əvvəldə qeyd olunduğu kimi “Neft daşları”nda hasilatın təşkili dənizdə işləyən üzən qurğuların alınmasına zərurət yaratmış, Üzən Vasitələr İdarəsi təşkil olunmuşdu.

Sonralar Üzən Vasitələr İdarəsi “Xəzərdənizneftdonanma” idarəsinə - neft donanmasına çevrilmişdi.

1970-ci ildən isə Xəzər Dəniz Neft Donanması “Azərneft” birliyinin tərkibində “Xəzərdənizneft” Dövlət İstehsalat birliyi kimi fəaliyyət göstərməyə başlamışdı.

O illərdə dənizdə qazma işlərinin təşkili üçün xüsusi kran gəmiləri, borudüzən gəmilər, yanğındanmühafizə gəmi və qurğuları alınaraq Xəzər Neft Donanması daha da gücləndirilir.

Heydər Əliyev tanınmış neftçilərlə Xəzər dənizində, 1975-ci il.



Heydər Əliyev dövlət nümayəndələri ilə Xəzər dənizində, 1975-ci il.

Bir daha kadrlar və neft sənayesində yenidənqurma haqqında

1978-ci ildə SSRİ Nazirlər Soveti Azərbaycanda neft sənayesinin idarə edilməsi sahəsində daha bir dəyişiklik edir. Həmin il avqustun 28-də Nazirlər Sovetinin “SSRİ-nin kontinental şelfində neft və qaz ehtiyatlarının mənimsənilməsi üzrə işlərin təşkili haqqında” 720 nömrəli qərar imzalanır.

Həmin qərarla SSRİ-nin kontinental şelfində neft və qaz axtarışı, kəşfiyyatı, çıxarılması və daşınması, eləcə də qeyd olunan işlərin planlaşdırılması və maliyyələşdirilməsi işləri SSRİ Qaz Sənayesi Nazirliyinə həvalə edilir. “Xəzərdənizneft” İstehsalat Birliyi də bütün struktur bölmələri, müvafiq istehsal birlikləri, müəssisə və təşkilatları ilə birlikdə həmin nazirliyə verilir.

SSRİ Qaz Sənayesi nazirinin 20 avqust və 5 dekabr 1978-ci il tarixli qərarları ilə “Xəzərdənizneft” İstehsalat Birliyi yenidən qurulur, neft və qaz çıxarılması üzrə “Xəzərdənizneftqazsənaye” Ümumittifaq Sənaye Birliyi adlanır, onun təşkilati strukturu təsdiq olunur. Yeni ümumittifaq istehsalat birliyinin nəzdində neft və qaz quyularının qazılması üzrə “Xəzərneftqazçıxarma” və “Xəzərmaşzavodlar” ixtisaslaşmış zavodlar birliyi yaradılır.

Vaxtilə “Xəzərdənizneft”ə daxil olan layihə

institutlarının adı da müvafiq olaraq yeni idarənin adına uyğunlaşdırılır.

Beləliklə, Xəzərdə neft və qaz çıxarılması, kəşfiyyatı və daşınması məsələləri bilavasitə SSRİ Qaz Sənayesi Nazirliyinin sərəncamına verilir. Lakin maraqlıdır ki, yeni yaradılan ümumittifaq tabeliyində olan həmin idarə və müəssisələrin rəhbərləri Azərbaycan KP MK bürosunda təsdiq edilir.

Mərkəzi Komitənin 3 aprel 1979-cu il tarixli büro iclasında Heydər Əliyevin imzası ilə yeni qərarlar qəbul edilir: Ələkbər Süleymanov təzə yaradılan İstehsalat Birliyinin rəisi, Xoşbəxt Yusifzadə isə baş geoloqu - birliyin rəis müavini vəzifələrinə təyin olunur.

Həmin büro iclasında Cəlal Məmmədov birlik rəisinin qazma işləri üzrə, Rafiq Xələfov əsaslı tikinti üzrə, Azər Vəlibəyov isə kadrlar üzrə müavinləri təyin edilir.

Arxivdə saxlanılan bu qərarların altında da Heydər Əliyevin imzası var.

Bu qərarlar bir həqiqəti də tarix üçün yaşadır: Azərbaycanda neft və qaz sənayesinin idarə edilməsi Moskvaya – SSRİ Qaz Sənayesi Nazirliyinə həvalə edilsə də, Heydər Əliyev Bakıda fəaliyyət göstərəcək ümumittifaq istehsalat birliyinin rəhbərliyinə milli kadrlar təyin etməyi bacarır.

Bir qədər irəliyə gedərək xatırladaq ki, Azərbaycan Respublikası dövlət müstəqilliyini bərpa etdikdən sonra həmin qurum Xəzər Dəniz Neft Donanması kimi uzun illər Azərbaycan Respublikası Dövlət Neft Şirkətinin (ARDNS) tərkibində fəaliyyət göstərir. Yalnız 2013-cü ildə “Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” Qapalı Səhmdar Cəmiyyəti yaradılarkən həmin donanma da səhmdar cəmiyyətin tabeliyinə verilir.

Heydər Əliyev iş otağında. 1978-ci il.



“Neft daşları”nın 25 illiyi təntənələri haqqında bir neçə söz

“Neft daşları”nda neftin sənaye üsulu ilə çıxarılmasının 25 illiyinin qeyd olunması təntənələrinə 1974-cü ilin ikinci yarısından ciddi hazırlıq görülür. Yubiley tədbirlərinə 1975-ci ilin iyununda start verilir. SSRİ Neft Sənayesi naziri V.D.Şaşın də Bakıya dəvət edilir.

Ümummilli lider
Heydər Əliyev “Sovet
Azərbaycanı” bərəsində
“Neft daşları”na
gedərkən. 1975-ci il.



Heydər Əliyev və SSRİ neft sənayesi naziri
V.Şaşın “Sovet Azərbaycanı” bərəsində “Neft
daşları”na gedərkən. 1975-ci il.

İyunun 17-də “Sovet Azərbaycanı” gəmi-bərəsi “Neft daşları”nın körpüsünə yan alır. Gəmidən respublikanın rəhbəri Heydər Əliyev və SSRİ Neft Sənayesi naziri V.D.Şaşın düşürlər. Burada təntənəli mitinq keçirilir. H.Əliyev və V.Şaşın çıxış edirlər.

İyunun 18-də isə Lenin adına sarayda “Neft daşları”nın 25 illiyinə həsr edilmiş təntənəli yığıncaq keçirilir.



Heydər Əliyev və SSRİ neft sənayesi naziri V.Şaşin Xəzər dənizində. 1975-ci il.

Heydər Əliyev yığıncaqda geniş nitq söyləyir: “1948-ci ilin payız günləri xalqımızın yeni-yeni nəsillərinin xatirində yaşayacaqdır. Dalğalar üzərində azacıq ucalan, neftə bulaşmış daşların üstünə o günlər kiçik bir kəşfiyyat desantı çıxdı. Bakı-Krasnovodsk yolunda ən təhlükəli yer sayılan, insan ayağı dəyməyən bu daşlar cərgəsini dənizçilər “gəmi qəbiristanı” adlandırırdılar. Hesabdan silinmiş gəmilər sıldırım sahillərin yaxınlığına gətirilib suya batırıldı. Beləliklə, “Yeddi gəmi adası” meydana gəldi və buradan Xəzərin dərinliklərində yatan neft sərvətlərinə hücum başlandı”.

Heydər Əliyev həmin tədbirdə “Neft daşları”nın yaradılmasında xidməti olan bütün sahələrin mütəxəssisləri ilə yanaşı neftin təhlükəsiz daşınmasını təmin edən Xəzər dənizçilərini də unutmur: “Biz dəniz mədənləri üçün nadir avadanlıq yaradan konstruktorlara və neft maşınqayırma zavodlarının fəhlələrinə, möhkəm polad borular verən poladəridənlərə və boru prokatçılara, estakadalar qurarkən hər cür çətinliklərə üstün gələn inşaatçılara, hər cür hava şəraitində, fırtınada fəhlələri daşıyan, duru yanacaqın böyük torpağa fasiləsiz daşınmasını təmin edən dənizçilərə və təyyarəçilərə, Xəzər



Heydər Əliyev “Neft daşları”nda. 1975-ci il.

fatehlərinin qayğısına qalan xidmət sahəsi işçilərinə, “Neft daşları” ilə möhkəm tellərlə bağlı olan, öz nəcib əməyi ilə dənizin dibindən daha çox neft və qaz çıxarılmasına yaxından kömək edən bütün zəhmətkeşlərə dərin minnətdarlığımızı bildiririk”.

Həmin illərdə Heydər Əliyev Xəzər neftçiləri qarşısında böyük vəzifələr qoymuşdu: Xəzərin dərinliyi 100-150 metr olan yerlərində yeni neft quyuları qazmaq! Lakin açıq dənizdə neftin hasilatı unikal gəmilər alınmasını, xüsusi kran gəmilərinin, borudüzən gəmilərin, yedək və təchizat gəmilərinin gətirilməsini tələb edirdi.

Təsadüfi deyil ki, “Neft daşları”nın 25 illiyinin qeyd olunduğu həmin 70-ci illərdə Heydər Əliyev həm də Neft Donanmasının maddi-texniki bazasının daha da gücləndirilməsi qayğısına qalır. İlk növbədə neftçilərin “Neft daşları”na daha rahat və daha təhlükəsiz çatdırılması üçün xüsusi sərnişin gəmilərinə ehtiyac var idi. Bu məqsədlə Finlandiyada istehsal edilmiş okean tipli iki gəmi alınır. Hər cür rahatlığı olan bu gəmilərin hər biri 550-600 sərnişin götürməklə, neftçiləri “Neft daşları”na – iş başına tez və təhlükəsiz çatdırmağa başlayır.

Bunun ardınca Polşa və Yuqoslaviyadan dənizçiləri daha uzaq platformalara çatdıran 50, 60, 70 nəfərlik gəmilər gətirilir.

Yanğın əleyhinə gəmilər parkı da genişləndirilir. Dəniz mədənlərində, eləcə də dənizdə, limanlarda və reydlərdə yanğın təhlükəsi ilə üzləşən gəmilərə kömək etmək məqsədilə “Vixr” tipli 13 sürətli gəmi alınır.

Xəzər dənizçiləri ilk borudüzən “Süleyman Vəzirov” gəmisini də 1973-cü ildə - Heydər Əliyevin respublikaya rəhbərlik etdiyi dövrdə alırlar. Sualtı neft və qaz xətlərinin inşası üçün Hollandiyada inşa edilmiş “Süleyman Vəzirov” borudüzən gəmisi dənizin dərinliyi 195 metrə qədər olan sahələrində sualtı boru xətlərinin çəkilməsini təmin edir.

Yeri gəlmişkən, 1973-cü ilə qədər bu tipli gəmilər ancaq Britaniyada, habelə Şimal dənizindəki neft mədənlərində istismar olunurdu.

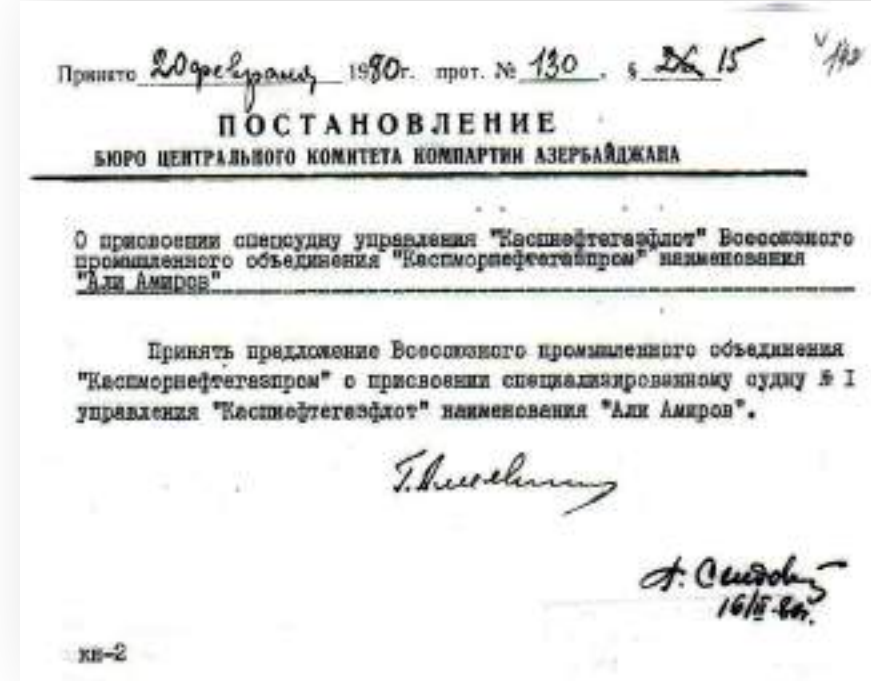
Bu tip gəmilərin Xəzərə gətirilməsindən sonra neft dənizdən sahilə borularla vurulur və “Neft daşları”ndan, digər dəniz mədənlərindən neftin sahilə tankerlərlə daşınmasına ehtiyac qalmır.

Bu illərdə gücü 7040 at qüvvəsində olan üç ədəd təchizat gəmisi Norveçdə inşa olunaraq Bakıya çatdırılır.

1978-ci ilin iyun ayında isə Fransanın “Seret” şirkətində hazırlanmış yeni gəmi Bakıya gətirilir. Bu gəmi suyun dərinliyi 600 metrə qədər olan yerlərdə neft-qaz yataqlarının aşkar edilməsi və 200 metrə qədər dərinlikdə quyuların qazılması üçün nəzərdə tutulurdu. Gəmi geoloji-geofiziki



Hollandiyanın “Qusta” şirkəti tərəfindən inşa edilmiş “Süleyman Vəzirov” borudüzən gəmisi Bakı limanında. Sentyabr, 1975-ci il.



“Xəzərneftqazdonanma” idarəsinin 1 nömrəli ixtisaslaşdırılmış gəmisinə “Əli Əmirov” adının verilməsi barədə Azərbaycan KP MK bürosunun qərarı. 28 fevral 1980-ci il.

tədqiqatlar və sualtı işlər aparılması üçün elmi-texniki aparat kompleksi ilə təmin edilmişdi. Yeni gəminin qiyməti 18 milyon rubl təşkil edirdi.

Bakıya gətirilən gəmidə Fransa mütəxəssislərinin iştirakı ilə istismar üçün hazırlıq işləri aparılır.

Həmin gəmiyə Azərbaycanın tanınmış neftçisi Əli Əmirovun adı verilir.

Azərbaycan Respublikası Prezidentinin İşlər İdarəsi Siyasi Sənədlər Arxivində gəmiyə ad verilməsi barədə Mərkəzi Komitə bürosunun qərarı da saxlanılır. 1980-ci il fevralın 20-də keçirilən büro iclasının qərarında deyilirdi: “Xəzərneftqazdonanma” idarəsinin 1 nömrəli ixtisaslaşdırılmış gəmisinə “Əli Əmirov” adının verilməsi barədə “Xəzərdənizneftqazsənaye” Ümumittifaq Sənaye Birliyinin təklifi qəbul edilsin”.

Qərarın sonunda Heydər Əliyevin məşhur imzası var...

Xüsusi qazma qurğusu olan “Əli Əmirov” geoloji-kəşfiyyat gəmisi artıq dənizin 600 metr dərinliyində axtarış-kəşfiyyat işləri aparmağa imkan verir.

Ötən əsrin 80-ci illərində “Xəzərdənizneftqazdonanma” daha güclü və daha müasir “İsrafil Hüseynov” borudüzən gəmisi alır. Həmin gəminin köməyi ilə dünya rekordu vurulur: bir sutka ərzində 100 metrdən çox dərinlikdə, su altında 3 kilometr boru düzülür.

Daha sonra ümummilli liderin təşəbbüsü və rəhbərliyi ilə Bakı Dərin Dəniz Özülləri Zavodu fəaliyyətə

başlayır.

Sonrakı illərdə də neft hasilatının artması ilə əlaqədar Xəzər Dəniz Neft Donanması üçün müxtəlif təyinətli gəmi və qurğular alınır. Söhbət gəmi-kranlardan, sərnişin, yedək, dalğıcı, geoloji-kəşfiyyat, yanğınsöndürən gəmilərdən, kiçik yedək və xidmət katerlərindən və barjlardan gedir.

1980-ci ildə Almaniya Federativ Respublikasında inşa edilmiş "Azərbaycan" gəmisi bu donanmada xidmətə başlayır. "Günəşli" yatağında nəhəng stasionar platformalar məhz 2500 ton yükötürmə qabiliyyətinə malik "Azərbaycan" kran gəmisinin köməyi ilə qurulur.

Bütün bu faktlar ötən əsrin 70-ci illərində respublikada neft-qaz, neft-kimya sənayesinin inkişafına, bununla birlikdə Dəniz Neft Donanmasının gəmi və avadanlıq parkının daha da zənginləşdirilməsinə xüsusi diqqət yetirildiyindən xəbər verir. Sonralar həmin illərdə görülən işləri xatırlayan ulu öndər demişdi: "Dördilyarım ərzində həmin məqsədlərə 1,8 milyard manatdan artıq və ya əvvəlki altı il ərzindəki qədər vəsait yönəldilmişdir. Xəzər neftçilərinə dənizin dərinliyi 70 metrədek olan sahələrində 6 kilometrlik quyular qazılması üçün yeni, səmərəli üzən qurğular, suyun altında neft və qaz kəmərləri çəkilməsi və geoloji-axtarış, mühəndis-axtarış işləri aparılması üçün ixtisaslaşdırılmış gəmilər, dənizin dərin sahələrində topa halında on quyu qazılması üçün sabit platformalar, 2,5 min ton yük götürən nadir kran gəmisi verilmişdir. Neft və qaz ehtiyatları xeyli artırılmış, neft hasilatı səviyyəsinin azalması sürəti zəifləmişdir".

Tikinti işlərinə xüsusi qayğı

Ötən əsrin 70-ci illərində Heydər Əliyev Xəzər Dəniz Gəmiçiliyində çalışan işçilərin mənzil-məişət şəraitinin yaxşılaşdırılmasına da daim diqqət ayırır, bu sahəni həmişə nəzarətdə saxlayır. Təsədüfi deyil ki, Xəzər dənizçilərinin mənzil-məişət şəraitinin və sosial problemlərinin həllinə məhz o illərdə daha çox diqqət ayrılır.

O dövrdə əsaslı tikinti işlərinin aparılması üçün Moskvadan xüsusi razılıq alınması vacib olduğundan ulu öndər daim belə məsələləri mərkəzi orqanlar qarşısında cəsarətlə qaldırır, problemlərin həllinə nail olurdu.

Azərbaycan Respublikasının Dövlət Arxivində dənizçilər üçün mənzil tikintisi ilə bağlı bir arayış saxlanılır. Həmin sənəddən görünür ki, Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsi 1972-ci ilin dördüncü kvartalında Bakının Haqverdiyev küçəsində yaşayış evinin tikintisinə başlayıb. Beş mərtəbəli, 56 mənzilli binanın tikintisinə 650 min rubl vəsait ayrılıb. Lakin sonradan inşaat materiallarının çatışmazlığı ucbatından tikinti yarımçıq qalıb.

Bu problem o vaxtkı gəmiçilik idarəsi rəhbərliyinin Mərkəzi Komitəyə bir müraciəti ilə qısa vaxtda aradan qaldırılır. Çünki o dövrdə dənizçilər qarşısında hər yerdə yaşıl işıq yandırılırdı...

Həmin 70-ci illərdə Bakı Dənizçilik Məktəbi üçün yeni bina tikilməsi məsələsini də məhz Heydər Əliyev qaldırmış, məktəb üçün təzə binanın tikilməsinə nail olmuşdu.

O illərdə Sovet İttifaqı Qəhrəmanı Qafur Məmmədovun adını daşıyan Bakı Dənizçilik Məktəbi Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsi üçün ixtisaslı kadrlar hazırlayırdı. Həmin illərin statistikasına görə, təkcə ötən son 30 il ərzində bu məktəb dəniz donanması üçün 5 mindən çox mütəxəssis hazırlamışdı. Dövrün tələblərinə uyğun olaraq Bakı Dənizçilik Məktəbində yeni ixtisaslar üzrə təhsilin təşkilində müəyyən çətinliklər yaranırdı. Çünki məktəb əsası 1900-cü ildə qoyulmuş binada yerləşir, gəmiçiliyin ilbəl kadrlara artan tələbini ödəmək üçün kifayət etmirdi.

Bütün bunların nəticəsidir ki, o vaxt Azərbaycan KP MK katibi H.Seyidov Heydər Əliyevin tapşırığı ilə SSRİ Dəniz Donanması naziri T.Qujenkoya məktub göndərir. O, Bakı Dənizçilik Məktəbinin donanma üçün kadrlar hazırlanmasında rolunu xatırladır, məktəbdə təlim və tədrisin daha da

təkmilləşdirilməsi üçün bazanın zəif olduğunu əsaslandırır və məktəb üçün yeni tədris kompleksinin inşa edilməsinə vəsait ayrılmasını xahiş edir.

Bir müddət sonra məktəb üçün bina tikməyə lazımi vəsait ayrılır və Bakının Əhmədli qəsəbəsində inşa olunan məktəbin yeni binası 1980-ci ildə istifadəyə verilir.

Hazırda həmin binada Bakı Dənizçilik Kolleci fəaliyyət göstərir və orada sırası heyət üçün kadrlar hazırlanır.

Göründüyü kimi, Heydər Əliyev nəinki gəmiçiliyin gündəlik problemləri ilə məşğul olur, daşımaların artırılmasını tələb edir, həm də dənizçilərin mənzil-məişət şəraitinin yaxşılaşdırılması, eləcə də dənizçi kadrların hazırlanması işini daim diqqətdə saxlayır.



Heydər Əliyev. 1975-ci il.

Qocaman neftçi Xoşbəxt Yusifzadə o illərdə fəhlələrin mənzil-məişət şəraitinin yaxşılaşdırılmasına ayrılan diqqəti bu gün də unutmur: “Heydər Əliyevin respublikamıza rəhbərliyinin sovet dövrü təkcə istehsalat nailiyyətləri ilə deyil, həm də ümummilli liderimizin neftçilərə böyük qayğısı ilə xarakterizə edilir. Yalnız bir fakt: ulu öndərin respublikaya rəhbərliyi illərində neftçilər üçün tikilən mənzillərin sayı rekord həddə çatmışdı. 70-ci illərin sonlarında neftçilərin mənzilə ehtiyacı 95 faizdən çox ödənilmişdi”.

İqtisadiyyatın dirçəldilməsində Xəzər dənizçilərinin rolu artır

Ötən əsrin 70-ci illərində Heydər Əliyevin qayğı və diqqəti ilə xeyli modernləşən Xəzər gəmiçiliyi artıq SSRİ hökumətinin həyata keçirdiyi beynəlxalq daşımalarda mühüm həlqəyə çevrilir, ən vacib yüklərin daşınması Xəzər dənizçilərinə həvalə olunur.

70-ci illərin əvvəllərində SSRİ-də yaranan ərzaq qıtlığı ciddi problemlərə səbəb olur. Sovet hökuməti xarici ölkələrdən taxıl, şəkər və yağ almaq məcburiyyətində qalır. Bu məhsulların vaxtılı-vaxtında Sovet İttifaqına çatdırılması üçün xüsusi tədbirlər görülür. Onda xarici ölkələrdən ərzaq məhsullarının daşınmasına Xəzər dənizçiləri də cəlb edilir və onlar bu məsul işin

1984-cü ildə gəmiçiliyini yaşayış fondunun faydalı sahəsi 272 min kvadrat metrə çatır. Dənizçilərin, liman işçilərinin, gəmi təmirçilərinin ixtiyarına 335 çarpayılıq iki xəstəxana, 2900 xəstə üçün nəzərdə tutulmuş 5 poliklinika, 6 həkim və 11 feldşer səhiyyə məntəqəsi verilir.

Maraqlıdır ki, bu gün də Bakı sakinlərinin köhnə ənənə ilə “Kaspar” xəstəxanası adlandırdığı məşhur müalicə ocağı bu şöhrətə məhz sovet dövründə, Heydər Əliyev dövründə çatmışdı. Müasir tibb avadanlıqları ilə, peşəkar həkimləri ilə, yüksək xidmət mədəniyyəti ilə...

öhdəsindən ləyaqətlə gəlirlər.

Bununla əlaqədar SSRİ Dəniz Donanması nazirinin müavini A.Treğubovun Bakıya – Heydər Əliyevə göndərdiyi məktub arxivdə saxlanılır.

23 sentyabr 1973-cü il tarixli həmin məktubda deyilirdi: “Xaricdən taxıl, şəkər və yağ alınması və bu məhsulların xarici ölkə limanlarından sovet limanlarına daşınması haqqında Sov.İKP MK və SSRİ Nazirlər Sovetinin qərarlarının uğurla yerinə yetirilməsi ilə bağlı Sov.İKP MK 17 sentyabr 1973-cü il tarixli qərarı ilə Dəniz Donanması Nazirliyinə tapşırılmışdır ki, nazirliyin tabeliyində olan donanma, liman və digər təşkilatların işçilərini dövlət mükafatlarına təqdim etsin. Bununla əlaqədar nazirlik Xəzər gəmiçiliyinin rəisi C.Həşimov yoldaşa tapşırıq vermişdir ki, müvafiq qaydalara uyğun olaraq üzən heyətdən 2 nəfəri mükafata təqdim etsin: “Şərəf nişanı” ordeninə – 1 nəfər, “Əmək igidliyinə görə” medalına – 1 nəfər”.

Bu məsələ Azərbaycan KP MK bürosunun 15 oktyabr tarixli iclasında müzakirə edilir və “Sabirabad” teploxodunun kapitanı Əsədulla

Kazımov “Şərəf nişanı” ordeninə, “Yanqi-Yul” teploxodunun kapitanı Qüdrət Abidzadə isə “Əmək igidliyinə görə” medalına təqdim olunur.

1974-cü ilin oktyabrında isə Türkmənistanın Kinalı yatağından dəniz duzunun Norveçin şimal limanlarına daşınması zərurəti meydana çıxır. O vaxt Moskvadan – SSRİ Xarici Ticarət Nazirliyindən Bakıya ünvanlanmış məktubda deyilirdi ki, “bu tip duzun eksportu üçün Norveç bazarı kifayət qədər perspektivlidir və hesablamalara görə, təkcə 1974-cü ildə 50-70 min ton duz daşınmasına ehtiyac var”.

Bununla əlaqədar xahiş olunur ki, “dəniz duzunun Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsinin gəmiləri ilə daşınması məsələsi müsbət həll edilsin, əks təqdirdə dəyəri azad konvertə olunan valyuta ilə ödəniləcək sovet duzunun etibarlı bazarını itirə bilərik”.

Təkcə bu iki fakt da o dövrdə Xəzər gəmiçiliyinin sovet beynəlxalq ticarət dövriyyəsində hansı rola malik olduğundan xəbər verir.

Azərbaycan Respublikasının Dövlət Arxivində Moskvadan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsinə 1974-cü ilin oktyabrında ünvanlanmış maraqlı bir teleqram da qorunur. Həmin sənəddə deyilir ki, “Yujflot” ABŞ, Kanada, Qərbi Avropa və Yaponiyadan İrana konteyner yüklərinin daşınmasını planlaşdırır. Bununla əlaqədar Xəzər dənizçiləri qarşısında vəzifə qoyulur: bu yüklərin daşınmasının təşkili ilə bağlı imkanlarımızı qısa vaxtda nəzərdən keçirib məlumat verin.

Onda xarici ölkələrdən gətiriləcək konteyner yüklərinin Bakı limanından İranın Pəhləvi limanına daşınması Xəzər dənizçilərinə həvalə edilirdi. İrihəcmli konteynerlərin daşınması üçün gəmilərin bir hissəsinin yenidən qurulmasına və yeni avadanlıqlarla təchiz edilməsinə ehtiyac var

idi. Xəzər dənizçiləri bu çətin işin öhdəsindən də uğurla gəlirlər...

70-ci illərin ortalarında Bakı-Krasnovodsk bərə keçidi vasitəsilə daşımalarla bağlı yaranmış ajiotaj isə ayrıca mövzudur.



Bakı-Krasnovodsk bərə keçidi.

1976-cı ilin avqustunda Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsinin rəisi əvəzi D.Sosyukun respublika Nazirlər Soveti sədrinin müavini İ.İbrahimova göndərdiyi məktubda bu problemdən söhbət açılır. Həmin dövrdə yüklərin çox olması səbəbindən Bakıdan "Türkmənneft" birliyi üçün yük avtomobillərinin daşınmasında çətinlik yaranmışdı. Bu çətinlik isə Bakı-Krasnovodsk bərə keçidi ilə daşınan tez xarab olan yüklərin çoxalması, eləcə də həmin marşrut üzrə minik avtomobillərinin daşınma zərurətinin artması ilə bağlı idi.

1975-ci ildə Bakı-Krasnovodsk-Bakı xətti ilə 18 min avtomobil daşınmışdı ki, bu da 1974-cü illə müqayisədə 1,5 dəfə çox idi.

Onda gəmiçiliyin rəhbərliyi Xəzər hövzəsində minik avtomobillərinin daşınması probleminin həlli yolu kimi təklif edir: Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsinə təxminən yüzə qədər avtomobil və 200-250 sərnişin götürmək imkanına malik avtomobildəşiyən gəmilər ayrılсын. Hətta iki liman arasında

məsafənin uzaq olmadığını nəzərə alaraq sərnişinlər üçün təyyarədə olduğu kimi kreslolar qoyulan salonlar da kifayət edə bilər.

Bu faktlar həmin 70-ci illərdə daha da güclənən Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin sovet iqtisadiyyatı üçün necə böyük əhəmiyyət kəsb etdiyini sübut edir.

Lakin onu da unutmamaq olmaz ki, bütün bu uğur və inkişaf elə-belə, asanlıqla başa gəlmirdi. Bir çox hallarda Moskvadakı ittifaq nazirlikləri ilə sərt yazışmalarla müşayiət olunurdu. Bəzən isə problemlərin həlli üçün iqtisadi cəhətdən daha səmərəli təkliflərin verilməsi köməyə çatırdı.

Bir sözlə, 70-ci illərdə gəmiçilik sahəsindəki uğurların arxasında Heydər Əliyevin gərgin əməyi, bəzən problemləri ustalıqla həll etmək məharəti dayanırdı...

Gəmiçiliyin problemləri necə həll olunurdu?

Heydər Əliyevin hakimiyyətə gələndən sonra Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsinin işində olan nöqsanların aradan qaldırılması, gəmilərin boşdayanma hallarının minimuma endirilməsi, gəmiçilikdə əmək və istehsalat intizamının gücləndirilməsi sahəsində gördüyü işlər tezliklə səmərəli nəticəsini verir. Xəzər dənizçiləri dövlət plan tapşırıqlarını vaxtında və yüksək keyfiyyətlə yerinə yetirirlər.

Heydər Əliyev Azərbaycanda neft sənayesinin inkişafına xüsusi diqqət ayırır, Neft Donanmasının gəmi parkının artırılması üçün bütün imkanlardan istifadə edir, Xəzərə yeni müasir gəmi və avadanlıqlar gətirilir. Lakin bütün bunlar heç də asan başa gəlmir. Sovet bürokratiya aparatı bir çox hallarda yeni gəmilərin alınması xahişi ilə Bakıdan göndərilən müraciətlərə biganə yanaşır. Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsinin rəisi C.Həşimovun SSRİ Dəniz Donanması Nazirliyinə bu mövzuda müraciətləri cavabsız qalır.

Xəzər gəmiçiliyinin yeni gəmi və avadanlıqlarla təmin edilməsində yaranan problemlər 1972-ci ildə Mərkəzi Komitədə müzakirə olunur. Lakin o dövrdə respublikanın özünün sərbəst şəkildə gəmiçilik parkını daha da artırmaq imkanı yox idi. Müvafiq gəmi və avadanlıqların alınması məsələsi SSRİ Plan Komitəsində, SSRİ Dəniz Donanması Nazirliyində, SSRİ Maliyyə Nazirliyində və digər qurumlarda müzakirə edilməli, müvafiq vəsait



ayrılmalı idi. Yalnız bundan sonra yeni gəmi və tankerlər sifariş vermək olardı.

Təəssüf ki, bütün bu bürokratik prosedurlar keçildəndən sonra da problemlər heç də həmişə tam həllini tapmırdı. Məsələn, 1972-ci ildə Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsi üçün Həştərxan Gəmiqayırma Zavoduna müvafiq sifariş verilsə də, zavod bu işlərin öhdəsindən vaxtında gələ bilməmişdi.

1972-ci ilin avqustunda C.Həşimov SSRİ Dəniz Donanması naziri T.Qujenkoya məktubunda Həştərxan Gəmiqayırma Zavodunun Xəzər gəmiçiliyinin sifarişləri yerinə yetirə bilmədiyini üçün Xəzər dənizində istismarı nəzərdə tutulan tankerlərin Bolqarıstan və ya Rumıniya zavodlarına sifariş olunmasını xahiş etmişdi.

Sov.İKP XXI qurultayı adına Bakı Gəmi Təmiri zavodunun ümumi görünüşü. 1971-ci il.

Lakin bu təklifə də Moskvadan reaksiya verən olmamışdı.

Ona görə də C.Həşimov 1972-ci ilin noyabrında Heydər Əliyevin tapşırığı ilə SSRİ Nazirlər Soveti sədrinin müavini P.Şeüstə məktub göndərir. Hazırda surəti Azərbaycan Respublikasının Dövlət Arxivində saxlanılan həmin məktubda deyilirdi: “Son illər Xəzər gəmiçiliyinin neftdaşıma donanması nəinki artıb, əksinə xeyli zəifləyib ki, bu da Xəzər hövzəsində xam neftin, mazut və yağların, benzin və digər neft məhsullarının daşınma tələbatını təmin etməyə imkan vermir”.

Məktubda qeyd olunurdu ki, hökumətin tapşırığı ilə Həştərxan Gəmiqayırma Zavodu 1971-1973-cü illərdə 5 tanker tikib təhvil verməli idi: 1971-ci ildə bir, 1972-ci ildə iki, 1973-cü ildə isə 2 gəmi hazır olmalı idi. Faktiki olaraq 1971-ci ildə bir, 1972-ci ildə iki gəmi tikilib, 1973-cü ildə isə cəmi bir gəminin təhvil verilməsi gözlənilir.

Bundan başqa zavod daha bir neçə ixtisaslaşdırılmış gəmi də təhvil verməli olduğu halda, hökumətin bu tapşırıqları yerinə yetirilmir. Bütün bunlar isə Xəzər dənizində daşımaların tempini aşağı salır.

Bu problemləri sadalayan gəmiçiliyin rəisi xahiş edir ki, P.Şeüst ölkənin gəmiqayırma sənayesinə plan tapşırıqlarının yerinə yetirilməsi barədə göstəriş versin.

Bəs ötən əsrin 70-ci illərinin əvvəllərində Xəzər dənizçilərinə bu biganəliyin kökündə nə dayanırdı?

Bu suala uzun illər Xəzər gəmiçiliyində çalışan mütəxəssislərin xatirələri əsasında cavab vermək yerinə düşər.

XX əsrin 60-cı illərində Rusiyada, bir qədər sonra isə Qazaxıstanda böyük karbohidrogen ehtiyatları

üzə çıxandan sonra Azərbaycan nefti ilə bərabər, Xəzər gəmiçiliyi də mərkəzin diqqətindən kənarda qalır. Ona görə də donanmanın təzələnməsi yubadılır, ildən ilə ötürülür. SSRİ hökumətinə, SSRİ Dəniz Donanması Nazirliyinə müraciətlər cavabsız qalır. Yalnız Heydər Əliyev Azərbaycana rəhbər təyin olunandan sonra bu problemləri özünəməxsus incəliklə həll edir.

Qocaman dənizçilər xatırlayır ki, o vaxtlar Rusiyada və Qazaxıstanda hasil olunan xam nefti emal etmək üçün SSRİ rəhbərliyi yeni neftayırma zavodları tikməyi planlaşdırır. Buna isə xeyli vaxt və böyük vəsait lazım olur. Onda Heydər Əliyev yaranmış məqamdan istifadə edərək SSRİ hökuməti qarşısında belə bir təkliflə çıxış edir: “Biz Bakının neftayırma zavodlarında Manqışlaq və Sibir neftini emal edə bilərik”.

Təklif bəyənilir və bundan sonra Qazaxıstanın xam nefti Xəzərin o tayından tankerlərlə Abşeron sahillərinə, geriyyə isə neft məhsulları daşınmağa başlanır. Bu, həm də Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsinin işlərinin artmasına, gəlirlərinin çoxalmasına səbəb olur. Bütövlükdə hövzəyə yük axını çoxalır.

Məhz bu işlərin yerinə yetirilməsi məqsədi ilə 1970-1975-ci illərdə 12 min tonluq 5 tanker alınır. Həmin dövrdə Qara Dəniz gəmiçiliyi üçün tikilən “Qəhrəman Mehdi” teploxodu da Xəzər gəmiçiliyinə verilir.

1971-1977-ci illərdə Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi üçün 20 quru yük gəmisi inşa olunur.

Həmin dövrdə Xəzərdə, həqiqətən də, daşımalar ilbəl artırıldı. Məsələn, 1973-cü ildə 23,3 milyon ton maye yük daşınmışdı, hesablamalara görə, bu rəqəm hər il artmalı və 1980-ci ildə 27,7 milyon tona çatmalı idi.



Heydər Əliyev. 1977-ci il.

1973-cü ildə 6,09 milyon ton quru yük daşınmışdı, bu rəqəmin də 1980-ci ildə 9,8 milyon tona çatacağı proqnozlaşdırılırdı. 1976-1980-ci illərdə 23 tankerin balansdan çıxarılması nəzərdə tutulduğundan həmin dövrdə Xəzər donanmasının gəmi parkı xeyli artırılmalı idi.

1976-1980-ci illərdə Xəzər üçün yeni bərə-keçidlərin tikilməsi də zərurətə çevrilmişdi. Qeyd edək ki, həmin dövrdə Bakı-Krasnovodsk xətti üzrə beş bərə fəaliyyət göstərirdi. Gəmiçiliyin rəisi C.Həşimovun yuxarı orqanlara ünvanladığı məktublarda 1974-1980-ci illərdə Xəzərdə minimum iki yeni bərənin istifadəyə verilməsi xahiş edilirdi.

Bundan başqa dənizdə dibdərinləşdirmə qurğularına da ciddi ehtiyac var idi.

Gəmiçiliyin rəhbəri bu problemlər barədə SSRİ Dəniz Donanması naziri T.Qujenkoya məktubunda bu problemləri də qaldırır, Xəzər donanması üçün yeni gəmi və tankerlər tikilməsini xahiş edirdi.

1975-ci ilin iyulunda SSRİ Nazirlər Soveti sədrinin birinci müavini K.Mazurov SSRİ Dövlət Plan Komitəsinə, Gəmiqayırma Sənayesi Nazirliyinə və SSRİ Dəniz Donanması Nazirliyinə tapşırıq verir ki, Xəzər Gəmiçiliyi üçün bir neçə bərə-gəmi tikilməsi imkanlarını araşdırsınlar. Amma sovet bürokratiya maşını bu tapşırığı qulaqardına vurur və həmin ilin oktyabrında məlum olur ki, SSRİ Dövlət Plan Komitəsi Sormovo zavodunda bərələrin inşası barədə qərar qəbul edib, lakin ilk bərə, nə qədər qərribə olsa da, yalnız 1981-ci ildə hazır olacaq.

..Və Heydər Əliyevin şəxsi müdaxiləsi: Sov.İKP MK-ya müraciət

Azərbaycan Respublikası Prezidentinin İşlər İdarəsinin Siyasi Sənədlər Arxivində Xəzər gəmiçiliyi ilə bağlı 1978-ci ilin sentyabrına aid maraqlı bir yazışma da saxlanılır.

Söhbət o vaxt Azərbaycan SSR Nazirlər Sovetinin sədri vəzifəsində çalışan Əli İbrahimovun Heydər Əliyevə ünvanladığı məktubdan gedir.

Ə.İbrahimov yazır ki, SSRİ Nazirlər Soveti Rəyasət Heyətinin 30 avqust tarixli iclasında “1979-1980-ci illərdə dəniz nəqliyyatının maddi-texniki bazasının inkişaf etdirilməsi sahəsində təxirəsalınmaz tədbirlər haqqında” SSRİ Nazirlər Soveti Rəyasət Heyətinin tapşırığı ilə SSRİ Plan Komitəsi tərəfindən hazırlanmış və SSRİ Dəniz Donanması Nazirliyi ilə razılaşdırılmış qərara baxılmış və həmin qərar qəbul edilmişdir.

O dövrdə belə sənədlər təsdiq edilməzdən əvvəl bir qayda olaraq müzakirə üçün əlaqəli respublikalara göndərilirdi. Bu qərar nədənsə Azərbaycana göndərilməmişdi.

Ə.İbrahimov bu məsələdən narahat olduğunu bildirir, eyni zamanda son illərdə Xəzər donanmasına gəmilər alınması və gəmiçiliyin texniki vasitələrlə təmin edilməsi zərurəti ilə bağlı ittifaq təşkilatlarına göndərilən müraciətlərin cavabsız qaldığını xatırladır.



Heydər Əliyev.
1975-ci il.

Məktub bu sözlərlə bitirdi: “Xəzər Gəmiçiliyinin bərələr, tankerlər, dibdərinləşdirmə qurğuları və digər texniki vasitələrlə təmin edilməsi sahəsində vəziyyətin son dərəcədə gərgin olduğunu və hazırda bu məsələyə dair qərar verildiyini nəzərə alaraq Sov.İKP MK-ya məktub göndərilməsini məqsəduyğun hesab edirik”.

Belə bir narahatlıq nədən yaranmışdı?

Xidmət vaxtına və texniki vəziyyətinə görə cari beşillikdə 35 aztutumlu tankerdən 19-u, o cümlədən onların 14-ü təkcə 1977-1978-ci illərdə balansdan çıxarılmalı idi. Eyni zamanda doqquzuncu və onuncu beşilliklərdə Ruminiyada, Bolqarıstanda və Volqoqrad şəhərində inşa ediləcək 22 tanker hesabına Xəzər neftdoldurma donanması parkının artırılacağı nəzərdə tutulmuşdu. Lakin bu barədə Rumıniya və Bolqarıstanla müqavilələr imzalanmamış, 1979-1980-ci illərdə isə Volqoqradan cəmi 4 tankerin gətiriləcəyi gözlənilirdi.

Neftdaşıma gəmilərinin alınmasının gecikdirilməsi nəticəsində onuncu beşillikdə Xəzərdə xam neftin və neft məhsullarının daşıma həcmnin artırılması gözlənilmirdi, daha doğrusu, bu artımı təmin etməyə kifayət qədər gəmilər yox idi.

Xəzər dənizçiləri 1977-ci ildə 20,5 milyon ton neft məhsulu daşmışdı. Yaxın iki ildə həmin səviyyəni qoruyub saxlamaq üçün Xəzər Gəmiçiliyi silinmək üçün nəzərdə tutulan gəmi və tankerlərin təmirini öz zavodlarında təşkil etməyə məcbur idi.

Həmin dövrdə Xəzər hövzəsində dəniz bərələrinin sayı da tələbatı ödəmirdi.

Sovet İttifaqında dəmir yolu vaqonlarının bərələrlə daşınmasına ilk dəfə 1962-ci ildə

Xəzər dənizində başlanılmışdı. O vaxt “Krasnoye Sormovo” zavodunda 5 bərə tikilmişdi. Faktiki olaraq onlardan dördü istismarda idi, çünki biri daim təmir-profilaktikada olurdu.

Respublikada istehsal olunan malların və Bakı-Krasnovodsk bərə keçidi vasitəsilə tranzitlə gələn vaqonların Orta Asiyaya göndərilməsində çətinliklər yaranmışdı. Yeni bərə keçidlərinin tikilməsinə ehtiyac var idi.

1976-cı ildə Aktau limanında tikintisi başa çatan bərə-keçid hələ istismar edilmirdi. Ona görə də 1978-ci ildə 300 min ton quru yük adi gəmilərlə daşınmışdı.

1978-ci ildə Bektaş limanında bərə-keçid istifadəyə verilsə də, Qara Boğaz keçidinin olmaması səbəbindən natrium quru yük gəmiləri ilə daşınırdı. 1978-ci ildə 360 min ton natrium daşınması nəzərdə tutulurdu.

Bakı-Krasnovodsk istiqamətində minik avtomobillərinin daşınması sahəsində də ciddi problemlər var idi. Çünki bu istiqamətdə daşıma ilbəl artırdı. Məsələn, 1973-cü ildə 2,5 min avtomobil daşınmışdısa, 1977-ci ildə bu rəqəm 28,7 minə çatmışdı. Bakı Dəniz Vağzalında çox vaxt 300-ə qədər avtomobil yüklənmə gözləyirdi.

Avtomobil daşınmasında yaranan bu problemlər həmin yüklərin qanuni sahiblərinin haqlı narazılığına və yuxarı orqanlara şikayət yazmasına səbəb olurdu.

Gəmiçilik idarəsinin Xəzərə avto-sərnişin bərələri verilməsi xahişi ilə SSRİ Dəniz Donanması Nazirliyinə ünvanladığı müraciətlər isə cavabsız qalırdı.

Qeyd etmək yerinə düşər ki, Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi Xəzər hövzəsində dənizdə olan bütün müəssisələrin dibdərinləşdirmə işlərinə

Heydər Əliyev Xəzər dənizində qazmaçılar arasında. 1980-ci il.



tələbatını ödəyən yeganə müəssisə idi. Son 2-3 ildə isə Xəzər dənizinin səviyyəsi az qala 50 santimetr aşağı düşmüşdü və bu tendensiya davam edirdi. Bütün bunların nəticəsində Xəzərdə dibdərnləşdirmə işi də xeyli artmış, bu sahədə texniki vasitələr alınması zərurəti daha da aktuallaşmışdı.

Dənizdə dibdərnləşdirmə işlərinin aparılmasında yaranan çətinliklər təkcə Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin deyil, "Azərbaycan Dəniz Gəmiçiliyinin", "Azərtransneqliyyat" birliklərinin, Qırmızı Bayraqlı Xəzər Donanmasının və "Xəzərdənizneft" İstehsalat Birliyinin işində də ciddi problemlər yaradırdı.

İstər Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsinin, istərsə də Azərbaycan SSR Nazirlər Sovetinin rəhbərliyi bu problemlər barədə dəfələrlə Moskvaya müraciət etmiş, gəmiçilikdə yaranan çətinliklərin aradan qaldırılması üçün müvafiq tədbirlər görülməsini yazmışdı. Lakin bütün bu müraciətlər nəticə verməmişdi.

Görünür, Nazirlər Sovetinin sədri Əli İbrahimov məhz bu amili nəzərə alaraq Xəzər gəmiçiliyinin yığılıb qalmış problemləri barədə SSRİ rəhbərliyinə yalnız Heydər Əliyevin imzası ilə müraciət edilməsi fikrinə gəlmişdi. Çünki bütün bu aktual məsələlər barədə Sovet İttifaqının rəhbərliyinə yalnız Heydər Əliyev ətrafı məlumat verərək problemlərin həllini tələb edə bilərdi.

Heydər Əliyevin yuxarıda sadalanan problemlərlə bağlı Sov.İKP MK-ya müraciəti bu sözlərlə bitirdi: "Azərbaycan KP MK xahiş edir ki, bu məktubda qaldırılan məsələlərə baxılması və müsbət həll edilməsi barədə tapşırıq verilsin".

O vaxtdan çox illər keçib, çox sular axıb. Amma bu gün aydın görünən odur ki, həmin dövrdə

Xəzər gəmiçiliyinin bütün problemləri barədə Sovet İttifaqının rəhbərliyinə bu cür açıq və müfəssəl məktub yazmağa ancaq Heydər Əliyev kimi güclü liderin cəsarəti çatardı...

Nəqliyyatda intizam tələbi və yubileylər barədə

Heydər Əliyev 70-ci illərin sonu və 80-ci illərin əvvəllərində Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsində və ona tabe olan qurumlarda işin ahəngdar qurulmasını, əmək intizamının möhkəmləndirilməsini daim diqqətdə saxlayır.

Ötən əsrin 70-ci illərinin sonunda SSRİ-nin nəqliyyat sistemində dövləti narahat etməyə başlayan bir tendensiya yaranır. Ölkənin dəmir yolu və su nəqliyyatında xalq təsərrüfatı yüklərinin oğurlanması halları müşahidə edilir. Məsələn, 1980-ci ilin əvvəllərində aparılan hesablamalar zamanı məlum olur ki, son iki ildə dəmir yolu nəqliyyatında oğurluq halları iki dəfə artıb, nəticədə dəyən ziyanın miqdarı da dörd dəfə çoxalıb.

Bu rəqəmlər SSRİ miqyasında olan göstərici idi. Lakin Azərbaycanda da dəmir yolu və su nəqliyyatında oğurluq halları artmışdı.

Ona görə də 1980-ci ilin martında Azərbaycan KP MK və Azərbaycan SSR Nazirlər Soveti "Dəmir yolu və su nəqliyyatında xalq təsərrüfatı yüklərinin qorunmasının təmin edilməsi və oğurluqla mübarizənin gücləndirilməsi haqqında" qərar qəbul edir.

Bu qərar yenə də nəqliyyatdan Heydər Əliyevin əsas tələbi - istehsalat intizamı tələbi ilə bağlı idi.

Heydər Əliyev ayrı-ayrı müəssisə və təşkilatların yubiley tədbirlərinin yüksək səviyyədə təşkilinə də daim xüsusi diqqət yetirir, bunun istehsalat intizamının daha da gücləndirilməsinə, insanların həvəsləndirilməsinə kömək etdiyini yaxşı başa düşürdü.

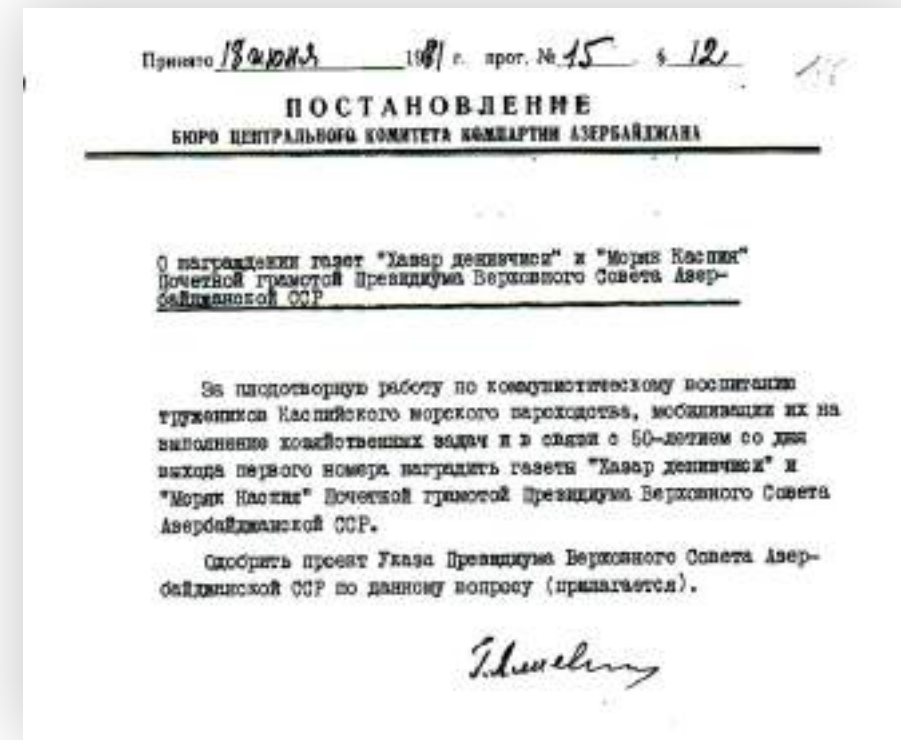
1980-ci ilin noyabrında "Xəzərneftqazdonanma"nın Sov. İKP-nin XXI qurultayı adına Gəmi Təmiri Zavodunun 25 illiyi tamam olur. Bu zavod 1955-ci ildə "Neft daşları"nın mənimsənilməsindən sonra Neft donanmasına məxsus gəmilərin təmiri üçün yaradılmışdı. Kiçik emalatxanaların bazasında formalaşan zavod 25 il ərzində təmir avadanlıqlarının modernləşdirilməsi və yenidən qurulması nəticəsində neft-qaz donanmasının xüsusişdirilmiş gəmilərinin təmiri üzrə nəhəng istehsalat müəssisəsinə çevrilmişdi. Bu illər ərzində, xüsusən 70-ci illərdə zavod, demək olar ki, yenidən qurulmuş, müəssisənin istehsal gücü 25 faiz artmış, texniki təchizat səviyyəsi dəfələrlə yüksəlmişdi. Məhz bu zavodun köməyi ilə ilk dəfə respublikada "Xəzər" və "Azərbaycan" kimi üzən qazma qurğularının tikintisi həyata keçirilmiş, kran gəmilərinin daha böyük yükqaldırma qabiliyyətinə çatdırılması üçün modernləşdirmə işləri aparılmışdı.

Ölkənin neft donanmasında oynadığı tarixi rolu nəzərə alan Heydər Əliyev 1980-ci ilin avqustunda zavodun 25 illiyinin təntənəli surətdə qeyd edilməsi barədə qərar qəbul edir. Təbii ki, zavodun əməkdə fərqlənən əməkdaşlarını mükafatlandırmaqla...

1981-ci ilin fevralında isə Mərkəzi Komitə bürosunun iclasında "Xəzərdənizelmi-tədqiqatlayihə" (rus dilində "Kaspiymorniiproekt") dövlət dəniz nəqliyyatı layihə-axtarış və elmi-tədqiqat layihə institutunun Bakı filialının 50 illiyinin qeyd edilməsi barədə qərar qəbul olunmuşdu. Bu institut nəinki Bakıda, bütövlükdə SSRİ-də dəniz nəqliyyatı obyektlərinin layihələşdirilməsi işinə sanballı töhfə vermişdi. Institutun layihələri əsasında Bakı, Mahaçqala

və Krasnovodsk limanları modernləşdirilmiş, Bakı-Krasnovodsk, Vanino-Xolmsk kimi bərə keçidləri tikilərək istismara verilmişdi.

1981-ci ilin aprelində Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin mətbu orqanları olan "Xəzər dənizçisi" və "Moryak Kaspiya" qəzetlərinin nəşrə başlamasının 50 illiyi tamam olur. Bu qəzetlərin ilk nömrəsi 1931-ci il aprelin 16-da çıxmışdı. Daha doğrusu, həmin tarixdə dənizçilərin ilk qəzeti "Ştorm" ("Fırtına") adı ilə nəşr edilmişdi. 1932-ci ildən 1953-cü ilə qədər rus dilində qəzet "Bolşevik Kaspiya" adı ilə işıq üzü görmüşdü. Sonralar 1962-ci ilə qədər qəzetin adı "Kommunist Kaspiya" olmuşdu. 1964-cü ilin iyun ayından isə "Moryak Kaspiya" kimi çıxırdı.



"Xəzər dənizçisi" və "Moryak Kaspiya" qəzetlərinin Azərbaycan SSR Ali Soveti Rəyasət Heyətinin Fəxri Fərmanı ilə təltif edilməsi haqqında qərar. 18 iyun 1981-ci il.

"Xəzər dənizçisi" isə "Ştorm" kimi fəaliyyətə başlamış, 1932-1953-cü illərdə "Kaspi bolşeviki" adı ilə nəşr edilmişdi. 1953-cü ildən 1962-ci ilə qədər "Xəzər kommunisti" olmuşdu. Qısa müddətə hər iki qəzetin nəşri dayandırılmış və 1964-cü ildən bərpa olunan dənizçilərin mətbu orqanı "Xəzər dənizçisi" adı ilə çıxmağa başlamışdı.

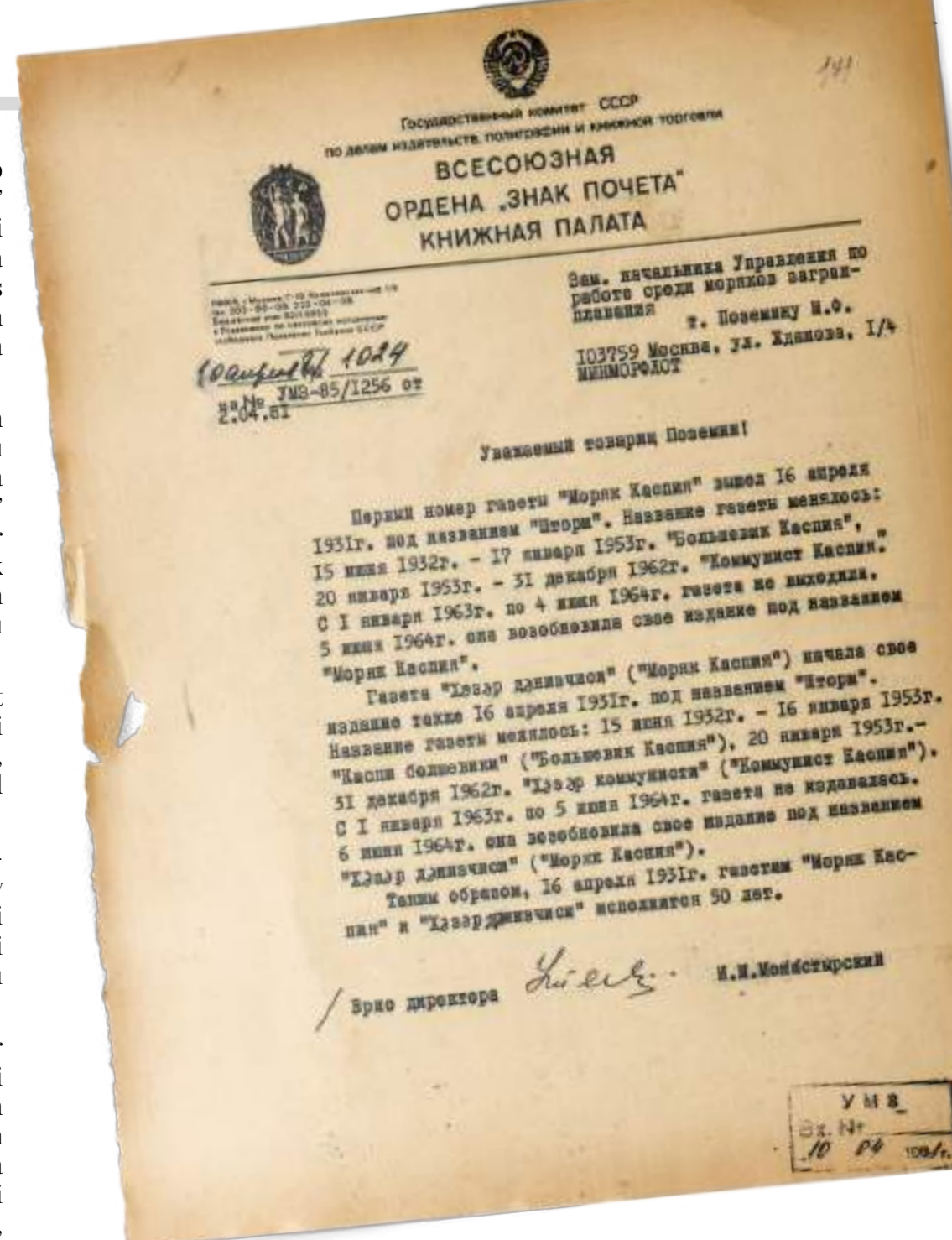
Beləliklə, 1981-ci ildə bu qəzetlərin 50 illiyinin keçirilməsi barədə Mərkəzi Komitənin bürosu xüsusi qərar qəbul edir. Həmin ilin iyununda qəbul olunan qərara əsasən "Xəzər dənizçisi" qəzetinin redaktoru Saleh Hüseynova Əməkdar mədəniyyət işçisi fəxri adı verilir, "Moryak Kaspiya" qəzetinin iki əməkdaşı isə Azərbaycan SSR Ali Soveti Rəyasət Heyətinin Fəxri Fərmanı ilə təltif olunur.

Ulu öndər Xəzər dənizçilərinin ayrı-ayrı təşkilat və qurumlarının yubileylərini belə ürəkgenişliyi ilə qeyd edib, fərqlənənləri mükafatlandırarsa da, lazım gəldikdə gerilikləri əvvəlki kimi sərt tənqid də edir, hətta sərt cəza da verir.

1981-ci il dekabrın 2-də Azərbaycan KP MK-nın plenumu keçirilir. Plenumda Heydər Əliyev geniş nitq söyləyir. Respublikanın rəhbəri iqtisadiyyatın bütün sahələrində görülən işləri təhlil edir, nöqsanların aradan qaldırılması yollarını göstərir.

Həmin plenumda Heydər Əliyev Xəzər dənizçilərini də unutmur: "Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi və Mülki Aviasiya İdarəsi qarşısında mühüm vəzifələr durur. Onlar nəqliyyat vasitələrindən istifadə olunmasının səmərəliliyini daha da yüksəltməyə, yük daşınmasının bütün növləri üzrə tapşırıqları sözsüz yerinə yetirməyə, sərnəşinlərə xidmət mədəniyyətini xeyli yüksəltməyə nail olmalıdırlar".

Ümummilli liderin tələbi beləydi...



Dənizçilərin mətbuat orqanlarının tarixinə dair arayış. 1981-ci il.

Sənaye sahəsində tərəqqi və gəmiçilik

Heydər Əliyevin Azərbaycana rəhbərlik etdiyi 70-ci illərin bir özəl xüsusiyyəti üzərində ayrıca dayanmağa ehtiyac var.

Məlum olduğu kimi, 1969-cu ilin yayında respublika rəhbəri seçilən ulu öndər ilk növbədə Azərbaycan iqtisadiyyatının tənəzzüldən çıxarılması qayğısına qalır.

1971-ci ildə respublikada kimya sənayesinin qarşısında duran vacib məsələləri diqqətlə araşdıran Heydər Əliyev bu sahənin inkişaf konsepsiyasının əsasını qoyur. “Kimyasənaye” İstehsalat Birliyində 1970-ci ildən başlayaraq istehsalat sahələrində avadanlıqların yenilənməsi, yeni texnologiyaların tətbiqi üzrə ardıcıl və məqsədyönlü tədbirlər görülür. 1975-ci ildə yeni sulfanol istehsalı kompleksi istismara verilir. 1971-ci ildə sintetik kauçuk zavodunda illik gücü 15 min ton olan butil-kauçuk istehsalı işə salınır və zavod keçmiş SSRİ-də bu tip kauçuk istehsal edən yeganə müəssisəyə çevrilir.

Neft sənayesinin ölkə iqtisadiyyatındakı rolunu nəzərə alan Heydər Əliyev 1970-ci illərdə bu sahənin dinamik inkişafına nail olur, neft-kimya sənayesinin modernləşdirilməsini təmin edir. Neftayırma zavodlarında neftin ilkin emalı üçün yeni qurğular işə salınır və bu müəssisələrdə 90 adda müxtəlif məhsulların istehsalına şərait yaradılır.

Bu illərdə Azərbaycanın neftmaşınqayırma zavodlarında da əsas sahələr yenidən qurulur, yeni istehsal sahələri işə salınır.

Bütün bunların nəticəsidir ki, artıq 90-cı illərin əvvəllərində SSRİ-də istehsal olunan neftçixarma texnikasının böyük hissəsini Azərbaycan verirdi. Neftmaşınqayırma sahəsində Azərbaycan ABS-dan sonra dünyada ikinci yeri tuturdu.

Həmin 70-ci illərdə cihazqayırma sahəsində də yeni müəssisələr yaradılır. Bakıda “Ulduz” elektrik cihazqayırma, “Ozon” zavodu, Sumqayıtda məişət kompressorları zavodları istifadəyə verilir. 1975-ci ildə isə SSRİ-də ilk dəfə Bakıda məişət kondisionerləri zavodu fəaliyyətə başlayır.

Əgər XIX əsrin ortalarından 1969-cu ilədək Azərbaycanda cəmi 735 böyük sənaye obyektı tikilmişdisə, 1969-1982-ci illərdə onların sayı 1048-ə çatdırılır.

Bundan başqa, 1970-1982-ci illərdə Cənubi Qafqazın ən iri poladtökmə zavodu, Gəncədə əlvan metallar zavodu, Ələtdə ağac emalı kombinatı, Naxçıvanda və Sumqayıtda şüşə zavodu və s. sənaye müəssisələri istifadəyə verilir.

Sənaye sahəsində gedən bu inkişaf, təbii ki, Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi sahəsinin də işinə çox ciddi təsir göstərir. Azərbaycanın sənaye müəssisələrində istehsal olunan avadanlıq və qurğular SSRİ-nin digər regionlarına daşınmalı idi. Daşınma sahəsində isə ən ucuz və səmərəli nəqliyyat vasitəsi gəmiçilik idi. Məsələn, ilk dəfə SSRİ-də istehsal edilən Bakı kondisionerlərinə daha çox SSRİ-nin Orta Asiya regionunda tələbat var idi. Bu regiona isə ən səmərəli daşınma yolu Bakı-Krasnovodsk xətti üzrə işləyən gəmilər idi.

Bir sözlə, ulu öndərin diqqət və qayğısı ilə inkişaf edən Azərbaycan sənayesi gəmiçilik infrastrukturunun da tərəqqisinə, daim

təkmilləşdirilməsinə xidmət edirdi. Respublikada istehsal olunan neft və neft məhsulları, neft maşınqayırması avadanlıqları, digər yeni texnologiyalar Xəzər üzərindən hövzə ölkələrinə daşınırdı.

Çünki həmin illərdə Azərbaycan ulu öndərin qayğı və diqqəti nəticəsində qabaqcıl ixracatçı respublikaya çevrilmişdi. Ölkəmiz neftməhsulları, sintetik kauçuk, elektrik mühərrikləri, tikinti materialları, avtomobil hissələri, xalça və xalçaçılıq məmulatları, çini-saxsı qablar istehsalı üzrə keçmiş SSRİ-də aparıcı yerlərdən birini tuturdu. İstehsal olunan 350 adda məhsul isə dünyanın 65 ölkəsinə ixrac olunurdu. Təbii ki, bu ixracatda gəmiçiliyin xüsusi yeri vardı...



Heydər Əliyev Bakı Məişət Kondisionerləri zavodunda. 1975-ci il.

Dəniz donanması naziri Heydər Əliyevə müraciət edir...

1981-ci ildə Bakı Dənizçilik Məktəbinin 100 illiyi tamam olur.

Bu yubileyə əlaqədar Siyasi Sənədlər Arxivində ayrıca qovluq var. 1981-ci il sentyabrın 8-də SSRİ Dəniz Donanması naziri T.Qujenko Bakıya – Heydər Əliyevə məktub göndərir. Məktubda

həmin ilin noyabrında Bakı Dənizçilik Məktəbinin 100 illiyinin tamam olduğu xatırladılır, məktəbin keçdiyi tarixi yola qısa nəzər salınır.

Nazirin məktubu bu sözlərlə bitirdi: “Yüksək ixtisaslı mütəxəssislər hazırlanması işində mühüm xidmətlərinə və yaradılmasının 100 illiyi ilə əlaqədar Dəniz Donanması Nazirliyi Bakı Dənizçilik Məktəbinin “Xalqlar dostluğu” ordeni ilə təltif edilməsi barədə müvafiq qurum qarşısında vəsatət qaldırmaq niyyətindədir. Sizdən xahiş edirəm ki, məktəbin dövlət mükafatına təqdim edilməsi məsələsinə baxasınız”.

Əslində nazir “müvafiq qurum qarşısında vəsatət qaldırmaq” deyəndə, təbii ki, Sov.İKP

MK-nı nəzərdə tuturdu. Hadisələrin sonrakı inkişafı göstərir ki, T.Qujenko Sov.İKP MK qarşısında vəsatət qaldırmağı Heydər Əliyevdən xahiş edirmiş.

Nazirin məktubu Azərbaycan KP MK-ya sentyabrın 14-də daxil olur. Məktubun üstündə Heydər Əliyevin sentyabrın 15-də yazdığı qısa dərkənar var: “Yol. Bağirov K.M. Xahiş edirəm, MK bürosuna çıxarın”.

Məsələ MK bürosuna sentyabrın 23-də çıxarılır və qərar qəbul olunur: “Dəniz donanması üçün yüksək ixtisaslı mütəxəssislər hazırlanması işində xidmətlərinə görə və yaradılmasının 100 illiyi ilə əlaqədar SSRİ Dəniz Donanması Nazirliyinin Qafur Məmmədov adına Bakı Dənizçilik Məktəbinin “Xalqlar dostluğu” ordeni ilə təltif edilməsi xahişi ilə Sov.İKP MK-ya müraciət olunsun”.

Heydər Əliyevin müraciətinə Moskvada baxılır və təbii ki, müsbət qarşılır. 1981-ci ilin noyabrında SSRİ Ali Sovetinin Rəyasət Heyəti Bakı Dənizçilik Məktəbinin “Xalqlar dostluğu” ordeni ilə təltif edilməsi barədə fərman verir.



Q.Məmmədov adına Bakı Dənizçilik Məktəbinin “Xalqlar dostluğu” ordeni ilə təltif edilməsi barədə təqdimat. 23 sentyabr 1981-ci il.

1981-ci ilin dekabrında Bakıda Sovet İttifaqı Qəhrəmanı Qafur Məmmədov adına Bakı Dənizçilik Məktəbinin 100 illiyinə həsr edilmiş təntənəli tədbir keçirilir. Heydər Əliyevin də iştirak etdiyi həmin tədbirdə SSRİ Dəniz Donanması naziri T.Qujenko çıxış edir.

Nazir çıxışına məktəbə daim diqqət və qayğı göstərdiyinə görə Heydər Əliyevə təşəkkür etməklə başlayır.

Sonra SSRİ Ali Soveti Rəyasət Heyətinin məktəbin “Xalqlar dostluğu” ordeni ilə təltif edilməsi barədə fərmanı oxunur və orden məktəbin bayrağına taxılır.

Həmin günlərdə Azərbaycan SSR Ali Soveti Rəyasət Heyətinin fərmanı ilə məktəbin iki əməkdaşı Əməkdar nəqliyyat işçisi, üç nəfər isə Əməkdar müəllim fəxri adına layiq görülür.

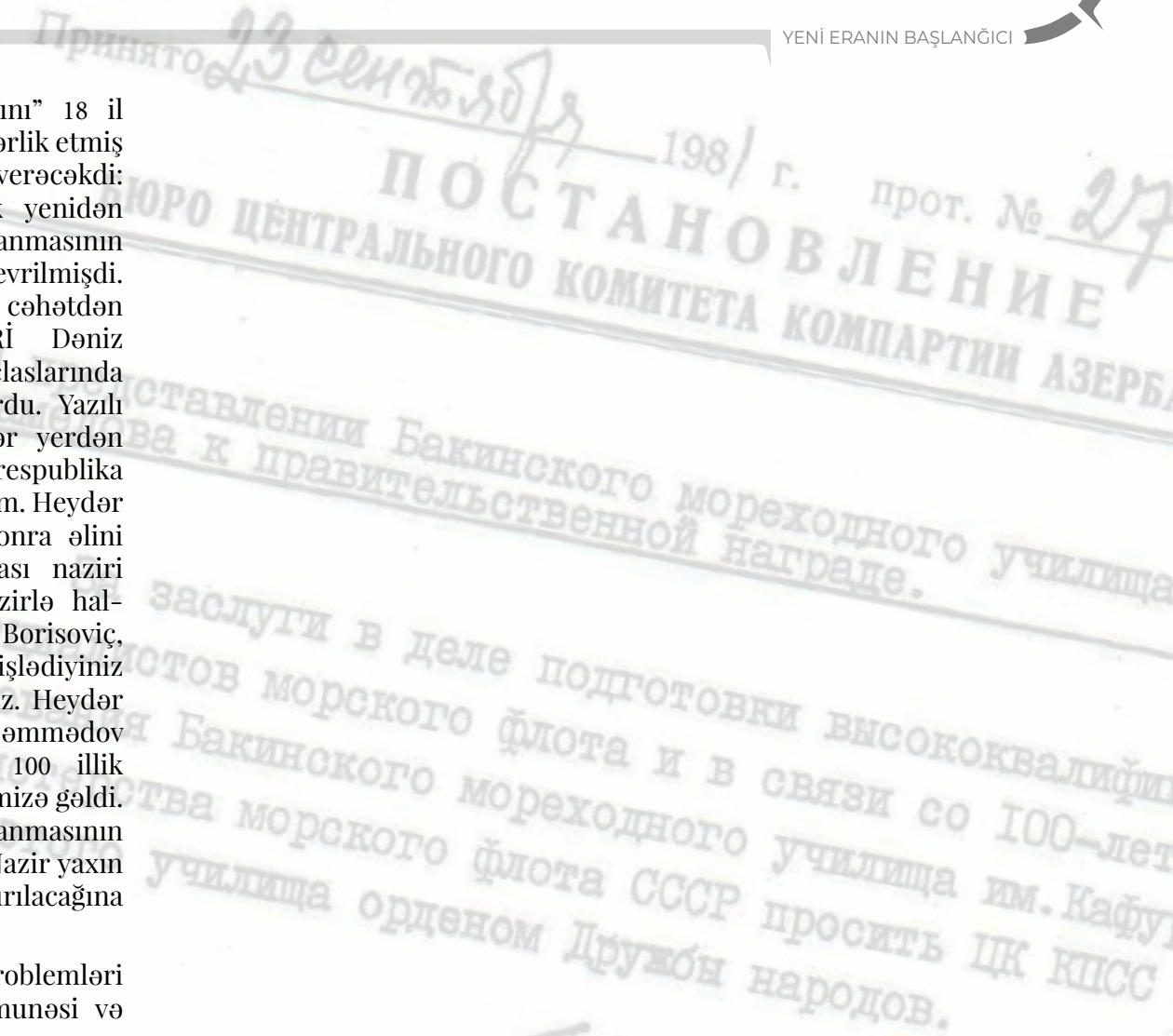
Məktəbin 11 əməkdaşı isə Ali Sovetin Rəyasət Heyətinin Fəxri Fərmanı ilə təltif edilir.

Nazir T.Qujenko üç gün Bakıda olur, Xəzər Dəniz Gəmiləri Təmiri Birliyinin gəmi təmiri zavodlarını, Bakı Dəniz Limanı və gəmiçilik idarəsinin digər obyektlərini gəzir, respublikanın gəmiçilik təsərrüfatı ilə yaxından tanış olur, bu sahədə çalışan insanların problemləri ilə maraqlanır. Dekabrın 10-da isə onu Heydər Əliyev qəbul edir və birlikdə gəmiçiliyin problemlərini müzakirə edirlər.

O dövrün qəzetləri yazırdı: “Görüşdə Xəzər hövzəsində nəqliyyat donanmasının inkişafı problemləri və perspektivləri, gəmi təmiri zavodlarının və limanların yeni texnika ilə təchiz edilməsi, dənizçilərin, limançıların, gəmi təmirçilərinin əmək və məişət şəraitinin yaxşılaşdırılması ilə əlaqədar məsələlər müzakirə edilmişdir”.

Bu qısa qəzet hesabatının “açmasını” 18 il Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsinə rəhbərlik etmiş mərhum Cabbar Həşimov sonralar verəcəkdı: “80-ci illərin əvvəllərində gəmiçilik yenidən çətinliklərlə üzləşdi. Tanker donanmasının təzələnməsi aşılmaz zirvəyə çevrilmişdi. Bu donanmanın fiziki və mənəvi cəhətdən qocalması barədə dəfələrlə SSRİ Dəniz Donanması Nazirliyinin kollegiya iclaslarında məsələ qaldırısaq da, nəticəsi olmurdu. Yazılı müraciətlərimiz cavabsız qalırdı. Hər yerdən əlimiz üzüləndən sonra yenə də respublika rəhbərinə müraciət etməyi qərara aldım. Heydər Əliyev məni diqqətlə dinləyəndən sonra əlini telefona atdı. SSRİ Dəniz Donanması naziri Timofey Qujenkoya zəng vurdu. Nazirlə hal-əhval tutduqdan sonra dedi ki, Timofey Borisoviç, dənizçilər sizdən gileyənirlər. Nazir işlədiyiniz on bir ildə onların qonağı olmamısınız. Heydər Əliyevin dəvəti ilə T.Qujenko Qafur Məmmədov adına Bakı Dənizçilik Məktəbinin 100 illik yubileyində iştirak etmək üçün şəhərimizə gəldi. Respublikanın rəhbəri tanker donanmasının təzələnməsi barədə məsələ qaldırdı. Nazir yaxın vaxtlarda bu problemin aradan qaldırılacağına söz verdi”.

Heydər Əliyevin sovet dövründə problemləri həll etmək ustalığının daha bir nümunəsi və nəticə: 1981-ci ildən başlayaraq donanmaya Almaniya, Finlandiya, Norveç, Polşa, Yuqoslaviya, Bolqarıstan və Fransa kimi ölkələrdə inşa edilmiş gəmilər alınır...





ULU ÖNDƏRİN
FƏALİYYƏTİNDƏ
MOSKVA VAXTI

Yuri Andropovun Heydər Əliyevdən əsas xahişi nə idi?

- Heydər Əlirza oğlu, hər şeydən əvvəl, nəqliyyatla məşğul olun. Buna mənim şəxsi xahişim kimi baxın.

Bu sözləri 1982-ci ilin payızında SSRİ Nazirlər Soveti sədrinin birinci müavini təyin edilən Heydər Əliyevə sovet dövlətinin başçısı Yuri Andropov demişdi.

Heydər Əliyev
Kremldəki iş
otağında. Avqust,
1983-cü il.



Sonra isə əlavə etmişdi: “Ölkənin xəritəsinə baxın. Nəqliyyat bizdə həm iqtisadi, həm strateji, həm də ümummilli rol oynayır, dövlətimizdə yaşayan xalqları birləşdirir”.

Bu fikirlər tanınmış Rusiya yazıçı-publisisti Nikolay Zenkoviçin kitabından götürülüb. O, vaxtilə Sov.İKP MK aparatında işləyib, həmin dövrdə bir neçə dəfə Heydər Əliyevlə təmasda olub. Bir sözlə, sovet ali rəhbərliyinin mətbəxinə kifayət qədər bələd insandır. Sovet İttifaqı dağılandan sonra isə SSRİ-nin yaxın tarixinə dair maraqlı tarixi araşdırmalar apararaq sanballı kitablar yazıb.

Bu baxımdan Heydər Əliyevin Moskvada fəaliyyəti barədə N.Zenkoviçin qeydləri kifayət qədər etibarlı mənbə sayıla bilər.

1982-ci ilin dekabrından 1987-ci ilin oktyabrına qədər SSRİ Nazirlər Soveti sədrinin birinci müavini vəzifəsində çalışan Heydər Əliyevin kurasiyasına nələr daxil idi?

Bu suala qısaca belə cavab vermək olar: Nəqliyyat, xalq istehlakı malları, səhiyyə, kitab nəşri, kinematografiyanın maddi-texniki bazası, uşaq evləri və s. Bütövlükdə iyirmiyyə yaxın nazirlik və baş idarə!

Rəhbərlik etdiyi sahələrdə gərgin işlə yanaşı, 1984-cü ildən həm də sovet məktəbində islahatlar aparılması üzrə komissiyanın sədri olur. 1986-cı ildə isə SSRİ Nazirlər Sovetinin sosial inkişaf üzrə bürosuna rəhbərlik edir. Eyni zamanda SSRİ Nazirlər Sovetinin operativ məsələlər üzrə Komissiyasına rəhbərlik də ona tapşırılır.

Elə bu faktlar kifayət edir ki, Heydər Əliyevin Moskvadakı fəaliyyətinin miqyası barədə aydın təsəvvür yaransın.

Bununla belə o dövrdə SSRİ rəhbərliyində Heydər Əliyevin məşğul olduğu əsas sahə, təbii ki, nəqliyyat sahəsi idi. Bu sahəyə xüsusi diqqət ayırmağı isə ondan SSRİ-nin yeni rəhbəri – Yuri Andropov xahiş etmişdi. O Andropov ki, uzun illər SSRİ Dövlət Təhlükəsizliyi Komitəsində çalışmış, hələ Azərbaycanın dövlət təhlükəsizliyi orqanlarında işlədiyi illərdən Heydər Əliyevin xarakterinə, iş prinsiplərinə və şəxsiyyətinə yaxşı bələd olmuşdu.

Təbii ki, Y.Andropov nəqliyyat deyəndə onun bütün növlərini – dəmir yolunu, avtomobil, hava və su nəqliyyatını nəzərdə tuturdu. Lakin biz diqqəti daha çox ulu öndərin su nəqliyyatı sahəsində xidmətlərinə yönəltmək istəyirik.

Bu barədə dolğun təsəvvür yaratmaq üçün vaxtilə RSFSR Avtomobil Nəqliyyatı naziri vəzifəsində işləmiş Yuri Suxinin xatirələrindən istifadə etmədən keçinmək olmur. N.Zenkoviç danışılan xatirələrdən...

Heydər Əliyev Sovet İttifaqının Uzaq şərq regionuna səfəri zamanı. İyun, 1984-cü il.



Y.Suxin uzun illər Əfqanıstanda avtomobil nəqliyyatının qaydaya salınması ilə məşğul olur və 1983-cü ildə Moskvaya çağırılaraq ona avtomobil nəqliyyatı naziri vəzifəsi təklif edilir. Bu vəzifəyə təyinat Heydər Əliyevin kabinetindən keçir.

Y.Suxin: “Biz otağa girəndə o, diqqətlə üzümə baxıb dedi: siz axı Bakıda mənim yanımda olmusunuz, tranzit məsələsi ilə bağlı...”

Qeyri-adi yaddaş!

Bundan sonra Heydər Əliyev gələcək nazirə sual verir: “Bərə ilə bağlı məsələ necə qurtardı?...”

Y.Suxin: “İlahi, bunu da xatırlayır! Biz onda Yuqoslaviyadan beş bərə almışdıq və həmin bərələr Bakıdan Krasnovodskaya aparılmalı idi. Oradan isə Əfqanıstana...”

Bu görüşdən sonra Heydər Əliyev həmsöhbətinin nazir postuna təyin olunmasına

Çoxşaxəli fəaliyyətin bəzi məqamları barədə

Beləliklə, 1982-ci ilin payızından Heydər Əliyev nəhəng Sovet İttifaqının rəhbərlərindən biri kimi Moskvada fəaliyyətə başlayır. Ölkənin 20-yə yaxın nazirlik və baş idarəsinə kuratorluq edən H.Əliyevin hansı gərgin iş qrafiki ilə işlədiyini təsəvvür etmək çətin deyil. O, daim səfərlərdə olur, istehsal müəssisələrini, nəqliyyat qovşaqlarını gəzir, sadə insanlarla görüşür, onların problemlərinin həlli ilə məşğul olur.

1983-cü ilin noyabrında SSRİ partiya və hökumət

etiraz etmir. Əksinə, ona yeni vəzifədə hər cür dəstək verəcəyini bildirir.

“Nəqliyyat kompleksi onun üçün yeni sahə idi, amma öz müşahidəm və dəmir yolu nazirliyində, mülki aviasiyada, dəniz və çay nəqliyyatında çalışan həmkarlarımla sözlərinə əsasən deyə bilərəm ki, bizim yeni kurator işin mahiyyətini çox tez başa düşdü və dərinliyinə qədər öyrəndi. Bu, yəqin, istedad adlanan nadir təbii qabiliyyət idi!”

Bu fikirlər də Y.Suxinə aiddir. Amma kiçik bir düzəlişə ehtiyacı var: Heydər Əliyev üçün nəqliyyat sahəsi heç də təzə deyildi. O, Bakıda istər dəmir yolu, istər dəniz nəqliyyatı, istər avtomobil nəqliyyatı, istərsə də mülki aviasiyanın problemləri ilə kifayət qədər məşğul olmuşdu. Sadəcə, Moskvadakı fəaliyyətin miqyası böyük idi!

nümayəndə heyətinin rəhbəri kimi Vyetnam səfər edir, Vyetnam şelfində neft və qaz kəşfiyyatı və çıxarılması üzrə müəssisə ilə tanış olur.

Uzun illər Azərbaycan neft və qaz sənayesinin problemləri ilə məşğul olan Heydər Əliyevin Vyetnam neftçilərinə də deməyə sözü və məsləhətləri var idi.

1984-cü ilin iyununda o dövrün əsas tikintisi olan Baykal-Amur Magistralının tikintisi ilə yaxından tanış olmaq üçün Şərqi Sibirə yollanır, Lena stansiyasından Komsomolsk-Amur şəhərinə qədər gedir, magistral boyu salınan şəhər və qəsəbələrə baş çəkir, yerli sakinlərlə mehriban söhbət edir.

Bu səfərdə nəqliyyat konveyerinin digər həlqələri ilə də maraqlanır. Lena çayındakı

Osyotrovo limanına baş çəkir, Vrangel buxtasında olur, Vladivostokun ticarət limanının işi ilə yaxından tanış olmaq imkanı qazanır.

Heydər Əliyev Qırmızı Bayraqlı Sakit Okean Donanmasında dənizçilərlə görüşür, onların sosial-iqtisadi problemləri ilə maraqlanır, “Petropavlovsk” gəmisində dənizçilərlə söhbət edir.

Cənubi Ural dəmir yolunun Kurqan qovşağında təsərrüfat fəallığının yığılmasında çıxış edir.

1985-ci ilin fevralında Sibirdə - Barnaul şəhərindəki 42 nömrəli məktəbdə görüş keçirir.

1987-ci ildə SSRİ-nin nəhəng nəqliyyat qovşağı olan Volqoqradada olur, M.Qorki adına dəmir yolu stansiyasında səmimi görüşlər keçirir, çay vağzal kompleksinə baş çəkir, çay nəqliyyatı işçilərinin qayğıları ilə maraqlanır.

Bütün bunlar Heydər Əliyevin SSRİ Nazirlər Soveti sədrinin birinci müavini kimi kurasiyasında olan sahələrlə tanışlığı, xüsusən nəqliyyat sahəsində keçirdiyi görüş və səfərlərin çox kiçik bir hissəsidir.

Lakin sadalanan bir neçə fakt belə onun çoxşaxəli fəaliyyətinin geniş ictimaiyyətə məlum olmayan bəzi səhifələrinə işıq salır.

Amma Heydər Əliyev Moskvada işlədiyi dövrdə heç də həmişə təntənəli açılışlar, tanışlıq



Heydər Əliyev Vladivostok limanında. İyun, 1984-cü il.



Heydər Əliyev Barnaul şəhərindəki 42 nömrəli orta məktəbdə. 1985-ci il.



От Центрального Комитета КПСС и Совета Министров СССР

5 июня с. г. на Волге, вблизи г. Ульяновска, произошла авария пассажирского теплохода «Александр Суворов», повлекшая за собой человеческие жертвы.

Центральный Комитет КПСС и Совет Министров СССР выражают глубокое соболезнование семьям и родственникам погибших.

Правительство СССР принимает меры по оказанию помощи семьям погибших и ликвидации последствий аварии.

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ СОВЕТ

“Pravda” qəzeti, 8 iyun 1983-cü il.

səfərlərində olmayıb. Onun SSRİ rəhbərliyinin yüksək postunda çalışdığı illər həm də kədərli səfərlərlə yadda qalıb.

1983-cü il iyunun 8-də “Pravda” qəzeti sovet dövrü üçün unikal və kədərli bir məlumat yayır: “Sov.İKP MK və SSRİ Nazirlər Sovetindən. Bu il iyunun 5-də Volqa çayında, Ulyanovsk şəhəri yaxınlığında “Aleksandr Suvorov” sərnəşin teploxodunda insan tələfatına gətirib çıxaran qəza baş vermişdir. Sov.İKP MK və SSRİ Nazirlər Soveti həlak olanların ailələrinə və qohumlarına dərin hüznə başsağlığı verir”.

Bu faciə zamanı gəmidə olan sərnəşinlərdən 176 nəfəri həlak olmuşdu. Dərhal qəzanın səbəblərini araşdırmaq üçün xüsusi dövlət komissiyası yaradılır. Komissiyaya rəhbərlik etmək Siyasi Büronun üzvü Heydər Əliyevə tapşırılır...

Təkcə bu fakt Heydər Əliyevin Moskvada çalışdığı illərin heç də asan və rahat olmadığından xəbər verir. Təəssüf ki, bu, ulu öndərin sovet dövründə rəhbərlik etdiyi sonuncu komissiya olmur. Bundan üç il sonra Qara dənizdə gəmi qəzası baş verir və yenə də qəzanın səbəblərini araşdıran komissiyaya Heydər Əliyev rəhbərlik etməli olur...



От Центрального Комитета КПСС, Президиума Верховного Совета СССР и Совета Министров СССР

31 августа ночью вблизи Новороссийска в результате столкновения с грузовым судном потерпел аварию и затонул пассажирский пароход «Адмирал Нахимов». Приняты меры по спасению людей. Пострадавшим оказывается необходимая помощь. Имеются человеческие жертвы.

Для расследования причин аварии образована правительственная комиссия во главе с членом Политбюро ЦК КПСС, первым заместителем Председателя Совета Министров СССР тов. Алиевым Г. А.

“Pravda” qəzeti, 2 sentyabr 1986-cı il.

“Admiral Naximov” gəmisində faciə

Faciə 1986-cı il avqustun 31-də baş verir. Axşam saat 22.10-da Novorossiysk yaxınlığında “Admiral Naximov” sərnəşin teploxodu quru yük daşıyan “Pyotr Vasev” gəmisi ilə toqquşur. Gəmidə olan 1234 nəfərdən 398 nəfəri həlak olur...

Bəd xəbər barədə Moskvaya gecə məlumat verilir.

SSRİ Nazirlər Sovetinin sədri Nikolay Rijkov Heydər Əliyevə elə gecə zəng vurur:

- Heydər Əlirza oğlu, siz faciənin səbəblərini araşdıran dövlət komissiyasının sədri təyin edirsiniz. Adamları özünüz seçin...

Heydər Əliyev komissiyada çalışacaq adamları müəyyən edir, elə həmin gecə Vnukovo-2 aeroportundan Novorossiysk şəhərinə uçur və on dörd gün (!) faciə rayonunda qalır...

Bu iki həftədə əzizləri həlak olan insanlarla təmas, onların çətin və kədərli suallarına cavab vermək...

Doğrudan da, ağır və məsuliyyətli iş idi.

Dövlət bu işi məhz Heydər Əliyevə həvalə etmişdi.

Sonradan istintaq bu nəticəyə gələcəkdi ki, hər iki gəminin kapitanları cinayətkarcasına səhlənkərliyə yol veriblər. Onlardan biri gəmilərin necə aralanacağını digər kapitanla razılaşdırmayıb, ikincisi isə yol verməyə çox gec başlayıb...

Dövlət Komissiyası sədrinin həmin günlərdə necə gərgin işlədiyini bu fakt da sübut edir. Görüşlərdən birində komissiyanın öz işini necə qurması sualına cavab olaraq Heydər

Əliyev bildirmişdi: «Bizim işimiz səhər saat altıda başlayır. Dövlət Komissiyası bütün gün ərzində işləyir. Bir çox məsələlər yerində həll edilir. Komissiyanın üzvləri hər gün qəzanın şahidləri, batanların qohumları ilə görüşür. Bizə olduğumuz yerlərdə, küçələrdə belə birbaşa sualla müraciət edirlər. Komissiya üzvləri hər gün mehmanxanalara, nəqliyyat qovşaqlarına, ictimai-iaşə müəssisələrinə, tibb müəssisələrinə gedir. Biz hesab edirik ki, belə görüşlər lazımdır, onlar bizim işimizin tərkib hissəsidir. Bunlarla yanaşı, komissiya dənizdə işlərə operativ rəhbərlik edir, çünki orada çoxlu məsələlər meydana çıxır. Ardıcıl olaraq gündə iki dəfə hökumət komissiyasının iclası keçirilir».

Heydər Əliyev
"Admiral Naximov"
teploxodunun
qəzaya uğramasının
səbəblərini
araşdırarkən.
Sentyabr, 1986-cı il.



Bu barədə o vaxt "Trud" qəzeti də yazmışdı. Dövlət Komissiyası gündə iki dəfə – səhər saat 10.00-da və axşam 17.30-da toplaşır iclas keçirir, görüləcək işləri planlaşdırır. Hər axşam saat 19.00-da isə komissiyanın sədri Heydər Əliyev həlak olanların və zərər çəkənlərin qohumları ilə görüşür, gün ərzində görülən işlər barədə onlara məlumat verir.

Bəzən hətta sərt tədbirlər də görməli olur. Verilən tapşırığın yerinə yetirilməsini gecikdirdiyinə görə dəniz donanması nazirinin müavini elə oradaca vəzifədən azad edilir. Digər məmurlara dərs olsun deyər...

İllər keçəcək, SSRİ adlı imperiya dağılacaq və bu faciə barədə, onun səbəbləri və günahkarları haqqında çox yazılacaqdı. Amma həmin günlərdə Novorossiyskdə fotoqraf kimi fəaliyyət göstərmiş Vladimir Svartseviçin "Arqumentı i faktı" qəzetinə danışdığı xatirələr xüsusi əhəmiyyət kəsb edəcəkdi: "Novorossiysk limanındakı 15-ci körpünü hələ də "dəfn körpüsü" adlandırırlar. Həlak olanların cəsədləri yüklənən 5 vaqon-refrijerator məhz bu körpünün yanında dayanmışdı. Bu, yüzlərlə sovet ailəsinin faciəsi idi. Boğulub ölənlərin cəsədlərini 15-ci körpüyə çatdırmazdan əvvəl onların hamısının fotosəklini çəkir, sonradan meyitləri tanımağa imkan verə biləcək paltarları və zinət əşyalarını təsvir edirdilər".

Meyitlərin fotosunu çəkmək məhz Vladimir Svartseviçə həvalə edilir. Həmin fotosəkillər xüsusi albomlara yığılıb onların qohumlarına göstərilir, tanınma prosesi aparılır. Belə bir şəraitdə hətta bəzən həlak olanların qohumları səbəb sarsıntısına davam gətirmir, tappılı ilə yerə yığılırlar...

Bu dəhşətli mənzərəni, az qala, hər gün dövlət komissiyasının sədri də müşahidə edir.

Vladimir Svartseviç: "Mən ilk dəfə idi ki, bu cür şəkillər çəkməli olurdum. Bu, çox çətin idi – göz yaşlarım aramsız axırdı. Birdən zala balaca boylu, gözlərinə yekə eynək taxmış bir insan daxil oldu. Pencək geyinmiş insanların əhatə etdiyi bu adam kolxoz partiya komitəsinin katibini

xatırladırdı. Lakin yaxşı deyiblər ki, "rəisləri sifətlərindən tanımaq lazımdır". O, mənim əlimdəki fotoaparatu görüb, ağzı köpüklənə-köpüklənə bərkdən çısqırır, əllərini açaraq deyirdi: "Sən kimsən? Jurnalistsən? Burada insanların dərdi var, siz isə öz kameranızı onların üzünə zilləmişiniz. Rədd olun buradan!".

Fotoqraf əsəbi vəziyyətdə olduğundan, dişinin dibindən çıxan həmin adama deyir və iki milis işçisinin "köməyi ilə" otaqdan çıxarılmalı olur. Yalnız küçədə ona xatırladırlar ki, söydüyün adam Sov. İKP MK-nın üzvü, Krasnodar vilayət partiya komitəsinin birinci katibi İvan Polozkovdur!

V.Svartseviç anlayır ki, artıq bu partiya xadimi Moskvaya teleqram vurub fotoqrafın ciddi cəzalandırılmasına nail olacaq, sorğusuz-sualsız...

Hətta partiya bileti də əlindən alın bilər...

Novorossiysk şəhər partiya komitəsinin əməkdaşları fotoqraf üçün dərhal Moskvaya gedən təyyarəyə bilet də alırlar. "Təhlükəli jurnalist" şəhəri tərk etməlidir. Vilayətin partiya lideri belə tapşırıb...

Lakin o Moskvaya uçmağa tələsmir. Axşam yola düşməzdən əvvəl Dənizçilərin Mədəniyyət Sarayına gedir.

V.Svartseviç: "Xüsusi hökumət komissiyasının rəhbəri – o vaxt Sov.İKP MK Siyasi Bürosunun üzvü Heydər Əliyev "Admiral Naximov" teploxodunda həlak olanların qohumları ilə orada görüşürdü. Polozkov məni zalda görəndə kim, barmağı ilə göstərərək Əliyevə şikayət etməyə başladı. Onda Əliyev dedi: "İvan Kuzmiç, mən hesab edirəm ki, müxbirlər cinayətkar səhlənkərliyin hansı müsibət bahasına başa gəlməsini sovet xalqına söyləməyə borcludurlar! Mən jurnalistlərə nə ilə kömək edə bilərəm?".

Fotoqrafın sözlərinə görə, bundan sonra Polozkov sözün əsl mənasında büzüşür. O isə cəsarətlənib yerindən çısqırır: "Yoldaş Siyasi Büro üzvü, fəlakət yerinə getmək üçün helikopter, kater, maşın lazımdır. Dalgıcların necə işlədiyini göstərmək lazımdır. Ən başlıcası, senzura məsələsini həll

etmək lazımdır! Əks halda onlar hamısını kəşib doğrayacaqlar!”.

Heydər Əliyev başını tərpedərək öz köməkçilərinə müraciətlə uca səslə deyir: “Jurnalistlərə kömək edin! Mənim adımdan! Senzura məsələsini həll edin”.

Faciədən çıxarılan dərslər



Heydər Əliyev “Admiral Naximov” teploxodunun qəzaya uğramasının səbəblərini araşdırarkən. Sentyabr, 1986-cı il.

Bununla da fotoqrafın başı üstündəki qara buludlar dağılır. Onu Moskvaya deportasiya etməyə hazırlaşan məmurlar kömək etməyə başlayırlar və çəkdiyi plyonkaları Moskvaya – redaksiyaya göndərə bilir...

Faciə rayonuna on dörd günlük ezamiyyətdən sonra Heydər Əliyev Moskvaya dönür və komissiyanın hesabatının hazırlanmasına rəhbərlik edir. Sonralar tarixçi-publisist kimi tanınacaq Nikolay Zenkoviç Heydər Əliyevlə ilk dəfə məhz həmin günlərdə tanış olur.

“Sov.İKP MK Siyasi Bürosunun üzvü və SSRİ Nazirlər Soveti sədrinin birinci müavini Heydər Əliyevlə mənim ilk görüşüm 1986-cı ilin sentyabrında Kremldə olmuşdu. Onda mən Sov.İKP MK-da işləyirdim və Novorossiysk yaxınlığında baş vermiş faciə ilə bağlı nazirlik və baş idarələrə, sənaye və nəqliyyat müəssisələrinə Sov.İKP MK və sovet hökuməti adından müraciətin mətninin hazırlanmasına məsul şəxs təyin edilmişdim”.

Siyasi Büronun iclasında faciənin günahkarları barədə sərt tədbirlər görülməsi qərara alınır. Eyni zamanda Novorossiysk faciəsindən ibrət götürülməsi məqsədilə rəhbər vəzifəli şəxslərin tabeliklərində olan müəssisələrdə intizamın möhkəmləndirilməsi üçün xüsusi müraciət hazırlanması də zəruri hesab edilir.

N.Zenkoviç həmin mətni hazırlayaraq Heydər Əliyevin kabinetinə gətirir. “Heydər Əlirza oğlu mənim yazdıqlarımı diqqətlə oxudu. Sonra mətndə düzəliş etməyə başladı. Bu, qeyri-adi iş idi. Adətən, onun səviyyəsində olan rəhbərlər

mətn üzərində işləmirdilər, xüsusən bütöv cümlələr əlavə etmədilər”.

Beləliklə, Heydər Əliyev mətni redaktə edir, əlavə və düzəlişlərini yazır, Mərkəzi Komitənin ayrı-ayrı şöbələrində artırılmış texniki terminləri sadələşdirir və yalnız ondan sonra müraciətin çapa getməsinə icazə verir.

Bu faciə zamanı Heydər Əliyevin gördüyü işlər çox mətləblərə işıq salır. Əvvəla, o, çoxsaylı insan tələfatı ilə nəticələnən gəmi qəzasının başvermə səbəblərini təfərrüatı ilə araşdırmağa nail olur. Çünki gəmiçilik sahəsində kifayət qədər bilik və bacarıqlara malik idi.

İkincisi, sovet senzura rejiminin kəşhakəs vaxtında yüksək çinli vilayət partiya məmurunun ziddinə gedərək, jurnalistlərə faciə rayonunda azad işləmək sərbəstliyi verir. Və bunu ictimaiyyətin qarşısında elan edir.

Bu cür demokratik jest Sovet İttifaqında SSRİ-nin süqutundan sonra mümkün olacaqdı. Amma Heydər Əliyev faciənin ağırlığına baxmayaraq, jurnalistlərə hadisə yerində sərbəstlik verəndə hələ 1986-cı il idi. SSRİ məkanında demokratiyadan danışmaq hələ çox tez idi, amma Heydər Əliyev danışdı...

Üçüncüsü, bu hadisə Sovet İttifaqının rəhbərlərindən biri olan Heydər Əliyevin sənədlər, imzaladığı materiallar üzərində xüsusi işləmək qabiliyyətini bir daha sübut edir.

Nəhayət, aradan 16 il keçir və... N.Zenkoviç 2002-ci ilin yazında Rusiya Federasiyası Federal Məclisinin nümayəndə heyətinin tərkibində Bakıda səfərdə olur və Azərbaycan Respublikasının Prezidenti Heydər Əliyevlə görüşür. Nümayəndə heyəti üzvlərinin bir-bir əlini sıxan prezident N.Zenkoviçlə görüşəndə dillənir:

– Biz sizinlə tanış ki... – sonra isə əlavə edir, – görüşümüz kədərli bir tarixlə bağlı olsa da...

N.Zenkoviç sonralar bu görüşün təfərrüatını qələmə alanda yazacaqdı: “Fövqəladə yaddaş! Kremldə onun kabinetində keçirdiyim həmin bircə saatlıq görüşü xatırlayır... Halbuki nə qədər görüşləri, başqa tanışlıqları olub... Amma xatırlayır...”

Bu isə ulu öndərin qeyri-adi yaddaşı barədə indiyə kimi deyilənlərə daha bir əlavə...

Özü Moskvada olsa da, qəlbi Azərbaycanla bir idi

“...Moskvada olanda da onun əli respublikanın inkişaf pultunun üstündə idi. Bu, onun fəaliyyətinin bir-birindən az və ya çox dərəcədə azad olan iki xətti idi. Bu gün o, Azərbaycanda geniş sadə kütlələr üçün Sovet İttifaqında bir azərbaycanlının uğur simvoludur, postsovet məkanından baxanda isə onu çox vaxt Azərbaycanın Atatürkü adlandırırlar”.

Bu fikirlər Moskva politoloqu Aleksandr Karavayevin “Heydər Əliyev: müasirlik kontekstində aktual irs” adlı məqaləsindəndir.

Həqiqətən də, Heydər Əliyev Moskvada olanda belə Azərbaycanla yaşayır, respublikanın problemləri ilə maraqlanır, həmin problemlərin həllinə kifayət qədər böyük dəstək verir. Xüsusən gəmiçilik sahəsi onun qayğısından kənar qalmır.

SSRİ-nin ali rəhbərliyində çalışdığı illər Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi tarixində donanmanın müasir gəmi və avadanlıqlarla zənginləşməsi və sürətli inkişafı dövrü hesab edilir. Məhz həmin dövrdə ulu öndərin qayğı və diqqəti sayəsində gəmiçiliyin donanması üçün dünyanın ayrı-ayrı ölkələrində inşa olunmuş müxtəlif təyinatlı çoxsaylı gəmilər alınır. Həmin gəmilərin əksəriyyəti bu gün də Xəzərdə üzür, ölkəmizin sosial-iqtisadi inkişafına öz töhfəsini verir.

Heydər Əliyev SSRİ Nazirlər Soveti sədrinin birinci müavini işləyəndə də Xəzərdə gəmiçiliyin inkişafına xüsusi diqqət yetirir, dənizçilərin qayğıları ilə maraqlanır. O, öz nüfuzundan və imkanlarından istifadə etməklə donanmanın yeni gəmilər hesabına zənginləşdirilməsinə çalışır. 1984-1986-cı illərdə Yuqoslaviyada tikilən 8 gəmi-bərənin Bakıya gətirilməsi məhz ulu öndərin səyi nəticəsində mümkün olur.

Sonradan Heydər Əliyevin köməyi ilə gəmiçiliyin donanması Yuqoslaviyanın "Ulyanik" tərsanəsində inşa edilən "Sovet Dağıstanı" tipli gəmi-bərələrlə genişləndirilir.

Gəmi-bərələr işə salındıqdan sonra yüklər Aşqabaddan Bakıya dövrələmə dəmir yolu ilə gətirilməyə sərf olunan vaxtdan on dəfə tez çatdırılır.

1980-1991-ci illər ərzində müxtəlif təyinatlı 196 gəmi donanmanın balansına daxil edilir. Onlardan 115-i keçmiş SSRİ zavodlarında, 81-i isə uzaq xarici ölkələrdə inşa olunmuşdu. O vaxt idarənin gəmiləri

əsasən dizel yanacağı, içməli su, metal konstruksiyalar, sement, kimyəvi reagentlər, borular və s. daşımaqla məşğul olurdu.

Xəzər Neft Donanması da 1980-1991-ci illər ərzində uzaq xarici ölkələrdə inşa edilmiş 40 - 2500 ton yükqaldıran 17 ədəd kran, gücü 4000-8000 at qüvvəsində olan 23 ədəd təchizat gəmisi, 12 ədəd sərnişin gəmisi, 9 ədəd yangınsöndürən gəmi və s. alır.

Nəhayət, 1984-cü ildə istehsalat planlarının uğurla yerinə yetirilməsi sahəsində nailiyyətlərinə görə Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsi sovet dövlətinin yüksək mükafatlarından sayılan "Oktyabr inqilabı" ordeni ilə təltif olunur. Təbii ki, SSRİ Nazirlər Soveti sədrinin birinci müavini vəzifəsində çalışan Heydər Əliyevin qayğı və dəstəyi ilə...



Heydər Əliyev Kremldəki iş otağında. 1 aprel 1983-cü il.

ASI ÜZRƏ
ONFRANS



INTERNATIONAL
RESTORATION



MÜSTƏQİLLİYİN
İLK İLLƏRİ

90-cı illərin böhranı

Ötən əsrin 80-ci illərinin sonlarında ermənilərin torpaq iddiaları əsasında başlayan Ermənistan-Azərbaycan, Dağlıq Qarabağ münaqişəsi sonralar Azərbaycanda və bütövlükdə regionda vəziyyəti gərginləşdirir. Problemin həlli ilə bağlı respublika rəhbərliyinin təslimçi mövqeyi kütləvi mitinq və nümayişlərə səbəb olur, tezliklə bu narazılıqlar Ermənistanla Azərbaycan arasında silahlı toqquşmalara gətirib çıxarır. Bu hadisələrin fonunda baş verən mitinq və tətilər

ölkə iqtisadiyyatını iflic vəziyyətinə salır.

1990-cı ilin qanlı yanvar hadisələri isə Xəzər dənizçilərini Böyük Vətən müharibəsindən sonra ilk dəfə ölüm və ya olum dilemması qarşısında qoyur. Dənizçilər həmin günlərdə növbəti dəfə öz adlarını xalqımızın müstəqillik uğrunda apardığı mübarizə tarixinin qəhrəmanlıq salnaməsinə yazdırırlar. Həmin gecə dənizçilər 100-dən çox gəmini Bakı buxtasına yığaraq, sovet ordusunun şəhərə dənizdən daxil olmasının və onların Xəzər buxtasını tərk etməsinin qarşısını alırlar. Həmçinin “SOS” həyəcan signalı ilə informasiya blokadasını qırır, xalqımızın başına

Bakı limanı.
Yanvar, 1990-cı il.



20 Yanvar hadisələri zamanı güllə-baran edilən
“Vodoley-4” gəmisi.

gətirilən müsibətlər barədə dünya ictimaiyyətini məlumatlandırırlar.

Bu cür ağırlı-acılı tale yaşayan Azərbaycan xalqı müstəqillik uğrunda mübarizəni dayandırmır, daha da irəli gedir.

1991-ci il oktyabrın 18-də Azərbaycan parlamenti müstəqillik haqqında Konstitusiyaya aktı qəbul edir. Xalq 1920-ci ilin aprelində itirilmiş istiqlalına qovuşur.

Bundan az sonra isə Sovet İttifaqı süquta uğrayır.

Bütün bu proseslər nəticəsində sovet respublikaları arasında uzun illərdən bəri formalaşan təsərrüfat əlaqələri pozulur. Təbii ki, Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsinin əvvəlki iş prinsipləri də dəyişir, Rusiya ilə Azərbaycanı birləşdirən su nəqliyyatı, demək olar ki, tamamilə dayanır.

“Xəzərdənizneftdonanma” – Xəzər Neft Donanması da ağır günlərini yaşayır. Yeni gəmilərin alınması, gəmilərin xarici ölkələrdə təmiri, xaricdən ehtiyat hissələrinin gətirilməsi isə mümkün olmur.

Hələ bütün bunlar az imiş kimi, 1988-ci ildə Xəzər dənizində suyun səviyyəsinin qalxması ilə əlaqədar ötən əsrin 50-ci illərində istifadəyə verilmiş Gəmi Təmiri zavodunun istehsalat sahələri, demək olar ki, suyun altında qalır, dəniz suyu texnoloji maşın və avadanlıqları sıradan çıxarır. Bütün bunlar donanmanın gəmilərinin texniki imkanlarını xeyli aşağı salır.

Həmin 90-cı illərin əvvəllərində dəniz nəqliyyatı sahəsində ümumittifaq mülkiyyəti respublikalar arasında bölüşdürülərkən Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin sərəncamına 4 gəmi təmiri zavodu, liman təsərrüfatı, 25-dən çox liman körpüsü, mülki tikintilər, onlarla qaldırıcı kran və avadanlıq, 34 gəmidən ibarət tanker donanması, 27 quru yük gəmisi və 8 gəmi-bərə keçir.

Bu bölgüdən sonra Azərbaycan dəniz nəqliyyatında ümumi yük tutumu 324,3 min ton olan 69 gəmi var idi. Donanmanın gəmiləri cəmi 16 milyon ton yükdaşıma imkanına malik idi.

1992-ci il yanvarın 24-də Azərbaycan Respublikasının Nazirlər Kabineti “Nəqliyyat və rabitə müəssisələrinin Azərbaycan Respublikasının yurisdiksiyasına verilməsi haqqında” qərar qəbul edir. Bundan sonra Xəzərdə üzən gəmilər üzərində Azərbaycan Respublikasının bayrağı dalğalanmağa başlayır.

Bundan bir neçə gün sonra Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsi rəisinin əmri ilə nəqliyyat donanmasının vaxtilə bolşeviklərin adını daşıyan gəmilərinin adları dəyişdirilir. “Sergey Kirov”

gəmisi “Abşeron”, “Böşevik Ə.Qarayev” gəmisi “Lənkəran”, “Fədyə Qubanov” gəmisi “Gəncə” adlandırılır. Bu proses sonralar da davam etdirilir.

Lakin gəmilərə, necə deyərlər, milli adların verilməsi, müstəqil Azərbaycan bayrağı altında üzməsi yaranmış iqtisadi problemləri aradan qaldıra bilmir. Müstəqilliyin ilk illərində mövcud olan ağır sosial-iqtisadi vəziyyət, nəqliyyat-iqtisadi blokadanın davam etməsi, keçmiş təsərrüfat əlaqələrinin pozulması, Avropa və dünya bazarlarına çıxışın olmaması səbəbindən dəniz nəqliyyatında ümumi daşımaların həcmi xeyli aşağı düşür. Əgər 1990-cı ildə yükdaşımaların ümumi həcmi 17,8 milyon ton idisə, sonradan baş verən böhranla əlaqədar bu rəqəm 5,7 milyon tona qədər azalır.

Azərbaycan bayrağı altında üzən gəmilərin Rusiya Federasiyasının daxili sularından keçməsinə qadağa qoyulması gəmiçiliyin fəaliyyətinə olduqca mənfi təsir

göstərir. Təkcə elə bu səbəbdən Xəzər gəmiçiliyi o vaxtlar hər il 3 milyon ABŞ dolları itirir.

Rusiya ilə dəmir yolu əlaqəsinin tamamilə kəsilməsi isə daha böyük problemlər yaradır. Nəticədə Bakıdan Orta Asiya respublikalarına və İrana daşınan tranzit yük axını, demək olar ki, dayanır. Xəzəryanı dövlətlərin öz nəqliyyat donanmalarını yaratmaq və genişləndirmək istəyi yeni yollar axtarmağı, yeni konsepsiyaların hazırlanmasını zəruri edir.

Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsi qonşu dövlətlərlə gəmiçilik sahəsində əməkdaşlığa başlayır. Azərbaycan Respublikası adından Gürcüstan, Ukrayna, Qazaxıstan, Türkiyə və başqa dövlətlərlə əməkdaşlığa dair imzalanan sazişlər yükdaşımalar bazarının formalaşmasına, onların həcminin artmasına müsbət təsir göstərir.

Belə ağır iqtisadi çətinlik və özbaşnalıqdan yararlanmaq istəyənlər isə Xəzər gəmiçiliyinin mülkiyyətinin talanması istiqamətində fəaliyyət göstərirlər. Bütövlükdə gəmiçilik təsərrüfatında dağılma prosesi gedir. 1970-1975-ci illər ərzində ulu öndər Heydər Əliyevin köməyi ilə alınmış 12 min tonluq tankerlərdən ikisi – “Nikifor Roqov” və “Ruhulla Axundov” gəmiləri, dənizçilərə aid bir sıra sahil obyektləri dəyər-dəyməzinə satılır. Digər tankerlərin və gəmi-bərələrin satışı üçün hazırlıq işləri aparılır.

1993-cü ilin yayında xalqın təkidli tələblərindən sonra hakimiyyətə qayıdan Heydər Əliyev bütün bu dağılma proseslərinin qarşısını alır. Ölkədə stabillik bərpa olunur, iqtisadiyyatın inkişafı üçün ilk addımlar atılır.

Heydər Əliyev hakimiyyətə qayıtdıqdan sonra respublikanın beynəlxalq əhəmiyyətli qlobal nəqliyyat-kommunikasiya xətlərinin kəsişdiyi əlverişli coğrafi məkanda yerləşməsinə nəzərə alaraq, Azərbaycanda bu sahənin yenidən qurulması və modernləşdirilməsini iqtisadi inkişaf strategiyasının əsas prioritetlərindən biri kimi müəyyənləşdirir. Bununla da Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin böhrandan çıxarılmasına nail olur.

Bir qədər qabağa qaçaraq xatırladaq ki, 2003-cü ilin iyulunda gəmiçiliyin 145 illiyi münasibətilə keçirilən yığıncaqda Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi işçilərinin Heydər Əliyevə ünvanladığı müraciətdə ağırlı-acılı 90-cı illər yenidən yada salınmışdı: “Ötən əsrin 90-cı illərinin əvvəllərində Azərbaycanın Xəzərdə tutduğu mövqeyi zəiflətmək məqsədilə gəmiçiliyi müəyyən qüvvələrin təsiri ilə parçalamaq üçün onun özəlləşdirilməsinə cəhdlər göstərilirdi. O zaman məhz Sizin qətiyyətli mövqeyiniz sayəsində respublika üçün strateji əhəmiyyəti olan dəniz nəqliyyatının özəlləşdirilməsi plandan çıxarıldı. Daha sonra bilavasitə Sizin köməkliyinizlə dəniz nəqliyyatının inkişafına təkan verən bir çox ciddi addımlar atıldı. Onların nəticəsidir ki, gəmiçilik həm Xəzərdə aparıcı mövqeyini, həm də nəqliyyat donanmasını bütövlükdə qoruyub saxlaya bilmiş və bu il 145 yaşını da yüksək göstəricilərlə qeyd edir. Belə ki, 1998-ci ildə yükdaşımaların həcmi 8 milyon 177,9 min ton olduğu halda, 2002-ci ildə artıq bu göstərici 11 milyon 378 min ton idi. Bu isə həmin dövrdə daşınan yüklərin həcmində 39,1 faiz artması deməkdir”.

Dənizçilərin ulu öndərə həmin müraciətində keşməkeşli 90-cı illərin əvvəllərinin xatırladılması təsadüfi deyildi. O illərdə Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi həqiqətən də dağılmaq,

parçalanmaq ərəfəsində idi. Lakin ümummilli lider bütün bu təhlükələrin qarşısını aldı. Həmin dövrdə yaranmış real vəziyyəti sonralar Prezident İlham Əliyev çox dəqiqliklə xarakterizə edəcəkdiki: “Azərbaycanın coğrafi və siyasi vəziyyəti belədir ki, nəqliyyat infrastrukturunun güclü olması bizim üçün çox əhəmiyyətli bir amildir. Amma 1990-cı illərin əvvəllərində bu sahədə vəziyyət o qədər də ürəkəcan deyildi. Demək olar ki, bizim infrastrukturumuz bərhad vəziyyətdə idi. O cümlədən, Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi də çox ağır vəziyyətdə idi.

Ümumiyyətlə, deyə bilərəm ki, keçmiş sovet məkanında müxtəlif dəniz gəmiçilikləri var idi. Bu gün də var. Amma onların fəaliyyətinə baxsaq, görürük ki, bir çox hallarda əvvəlki mövqelərini itirdilər. Böyük xoşagəlməz hallar baş verdi. Amma çox sevindirici haldır ki, Azərbaycanda Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi və ümumiyyətlə, bütün nəqliyyat infrastrukturunu nəinki dağılmadı, əksinə, daha da inkişaf etdi, müasirləşdi və biz bu gün bunu bütün sahələrdə əyani şəkildə görə bilirik.

Yenə də deyirəm, 1993-cü ildən başlayaraq, Azərbaycanda bütün sahələr kimi, nəqliyyat sahəsinə də Heydər Əliyev tərəfindən göstərilmiş diqqət imkan verdi ki, indi o, bu gün çox yüksək səviyyədədir”.

Heydər Əliyev və TRASEKA layihəsi

Gərgin 90-cı illərin əvvəllərində ölkədə yaranmış iqtisadi-siyasi böhranın aradan qaldırılması üçün yollar axtaran ümummilli lider beynəlxalq layihələrə qoşulmağa üstünlük verir.

Avropa Komissiyasının müstəqillik əldə etmiş dövlətlər üçün hazırladığı TRASEKA layihəsi və Heydər Əliyevin bu layihəni qətiyyətlə dəstəkləməsi, dövlətçiliyimizin

qorunması və onun iqtisadi və siyasi cəhətdən möhkəmləndirilməsi üçün geniş imkanlar açır.

TRASEKA layihəsi ilə bağlı ilk addım hələ 1993-cü ilin mayında Avropa Birliyinin təşəbbüsü ilə Brüsseldə çağırılmış konfransda atılmışdı. Həmin tədbirdə 5 Mərkəzi Asiya – Qazaxıstan, Qırğızıstan, Türkmənistan, Özbəkistan, Tacikistan və 3 Qafqaz respublikası – Azərbaycan, Gürcüstan və Ermənistanın nəqliyyat və ticarət nazirləri iştirak edirdi. Konfransda adı çəkilən ölkələr üçün TRASEKA proqramı və “Brüssel bəyannaməsi” qəbul edilmişdi.

Bu tədbirlərin məqsədi nə idi?



Heydər Əliyev Naxçıvanda. 1991-ci il.

1) Müstəqillik əldə etmiş ölkələrin Avropa və dünya bazarlarına alternativ nəqliyyat marşrutu ilə çıxışını təmin etməklə onlara iqtisadi və siyasi yardım göstərmək;

2) TRASEKA proqramı iştirakçısı olan ölkələr arasında regional əməkdaşlığın genişlənməsinə kömək göstərmək;

3) TRASEKA layihələrinin reallaşdırılması işinə maksimum dərəcədə beynəlxalq maliyyə qurumlarının – Avropa Yenidənqurma və İnkişaf Bankının, Dünya Bankının cəlb edilməsinə nail olmaq;

4) “Avropa-Qafqaz-Asiya” nəqliyyat dəhlizinin Transavropa şəbəkəsilə interqasiyasına kömək etmək.

Azərbaycanda TRASEKA layihəsinin dəstəklənməsi ilə yanaşı, Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin işinin səmərəliliyini artırmaq üçün də tədbirlər görülür. Yaxın və uzaq xaricdə üzən gəmilərin fəaliyyətinə operativ nəzarət, məqsədyönlü rəhbərlik üçün həmin regionlarda dəniz nəqliyyatı nümayəndəlikləri və agentlikləri yaradılır. Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin 1992-ci ilə aid arxiv sənədləri həmin il Türkiyənin İstanbul, Yunanistanın Pirey, Almaniyanın Hamburq şəhərlərində gəmiçiliyin nümayəndəliklərinin yaradıldığını təsdiq edir.

Gəmiçiliyin növbəti ilə aid arxiv sənədlərindən görünür ki, 1993-cü ildə Rusiyanın Həştərxan və Almaniyanın Kil limanlarında, eləcə də İran İslam Respublikasında dəniz agentlikləri fəaliyyətə başlayıb.

1995-ci ildə isə Türkmənistanın Türkmənbaşı, Rusiyanın Mahaçqala, Qazaxıstanın Aktau, Ukraynanın Odessa şəhərlərində nümayəndəliklər yaradılır.

Bütün bunlarla yanaşı, Böyük İpək yolunun bərpası istiqamətində işlər də davam etdirilir.

1996-cı ilin mayında Azərbaycan, Gürcüstan, Türkmənistan və Özbəkistan dövlət başçılarınun iştirakı ilə Türkmənistanın Sərəxs şəhərində tranzit yükdaşımanın tənzimlənməsi, dəmiryolu nəqliyyatının əlaqələndirilməsi haqqında saziş imzalanır. Həmin sazişlə dövlətlərarası yükdaşımaların hüquqi və tarif əsasları, tranzit daşımalarına maksimum



Bakıda Böyük İpək yolunun bərpasına həsr olunmuş konfrans. 1998-ci il.

kömək göstərilməsi, tariflərin 50 faiz həcmində azaldılması, yüklərin maneəsiz keçirilməsi, qorunması kimi mühüm məsələlər öz əksini tapır.

Həmin ilin dekabrında isə Odessada Azərbaycan, Gürcüstan və Ukrayna dövlət başçıları Avrasiya nəqliyyat dəhlizinin yaradılması haqqında saziş imzalayırlar.

TRASEKA-nın işçi qruplarının Almatıda, Vyanada, Venesiyada, Afinada və Tbilisidə beş iclası keçirilir, bu iclaslarda mövcud nəqliyyat strukturlarının modernləşdirilməsinə və yeni obyektlərin tikilməsinə dair bir çox layihələr qəbul edilir.

1998-ci ilin sentyabrında Heydər Əliyevin təşəbbüsü ilə Bakıda Tarixi Böyük İpək yolunun bərpası üzrə beynəlxalq konfrans keçirilir. Azərbaycan, Gürcüstan, Özbəkistan, Ukrayna, Qırğızıstan, Moldova, Rumıniya, Türkiyə və Bolqarıstanın dövlət başçıları, 13 beynəlxalq təşkilatın və 32 dövlətin nümayəndələrinin iştirak etdiyi konfransda “Avropa-Qafqaz-Asiya” nəqliyyat dəhlizinin inkişafı ilə bağlı bir sıra mühüm sənədlər qəbul olunur.

Konfransda çıxış edən Heydər Əliyev deyir: “Bəşər sivilizasiyasının tarixində yollar, nəqliyyat xətləri həmişə çox böyük rol oynayaraq, həyatın bütün sahələrinə – siyasətə, iqtisadiyyata, mədəniyyətə təsir göstərmişdir. Bunun parlaq nümunələrindən və rəmzlərindən biri də bir çox ölkələrin və xalqların minillik tarixini, Çinin qədim mədəniyyətini, avropalıların böyük coğrafi kəşflərini, orta əsr müsəlman intibahının nailiyyətlərini və bir sıra digər cəhətləri ehtiva etmiş qlobal, nadir hadisə olan Böyük İpək yoludur”.

Həqiqətən də, Böyük İpək yolu nadir hadisə hesab oluna bilərdi. Çünki bu, yenidən müstəqillik qazanan dövlətlərin iqtisadi dirçəlişinə təkan verən layihə idi.

Ona görə də ulu öndər Böyük İpək yolunu uzaqgörənliklə gələcəyə doğru gedən yol adlandırmışdı: “Tarixi İpək yolunun bərpası, yeni-yeni ölkələrin və regionların ona cəlb edilməsi xalqlarımızın yaxınlaşması və qarşılıqlı surətdə

zənginləşməsi, yeni müstəqil dövlətlərin istiqlaliliyyətinin və suverenliyinin möhkəmlənməsi, bu dövlətlərdə demokratik islahatların, bazar islahatlarının uğurla aparılması üçün güclü təkan verəcək, hamı üçün sülhün, sabitliyin və təhlükəsizliyin təmin olunmasına kömək göstərəcəkdir.

Böyük İpək yolu keçmişdə başlansa da, gələcəyə doğru gedən yoldur. Mən inanıram ki, əgər biz əməkdaşlıq edəcəkdə, bir-birimizə hörmət bəsləyərək və bir-birimizi dəstəkləyərək bu yolla birlikdə getsək, o, xalqlarımızı firavanlığa və tərəqqiyə gətirib çıxaracaqdır”.

Konfransdan sonra Azərbaycanla Gürcüstan, Qazaxıstan, Ukrayna, Türkiyə respublikaları arasında dəniz yolları ilə yük daşınması bazarının formalaşdırılmasına dair müqavilələrin bağlanması xüsusi əhəmiyyət kəsb edir.

Ulu öndər tarixi İpək yolunun bərpası ideyasını xəyaldan reallığa çevirmək üçün əlindən gələni edir. Bu layihənin reallaşması ilə ölkəmizin geostrateji və geosiyasi əhəmiyyəti daha da artır, Azərbaycan Şərqlə Qərbdə arasında stratejik körpü rolunu oynayan əlverişli tranzit əhəmiyyətli dövlətlərdən birinə – Cənubi Qafqazın lider dövlətinə çevrilir.

TRASEKA layihəsi üzrə görülən işlər tezliklə öz nəticəsini verir. 1998–1999-cu illərdə Azərbaycanın nəqliyyat gəmiləri ilə yüklərin daşınması 5 il əvvəlki həcmdən təxminən 1,5 dəfə çox artır.

TRASEKA proqramı çərçivəsində “Avropa-Qafqaz-Asiya” nəqliyyat dəhlizinin keçdiyi ölkələrdə Avropa İttifaqının ayırdığı vəsait hesabına onlarca layihə reallaşdırılır. Bunun nəticəsində dəhlizin təkcə Azərbaycan hissəsindən keçən yük dövriyyəsi 1995-ci ildə 355 min ton olduğu halda, 2000-ci ildə 5,2 milyon tona çatır. Bu da 1995-ci ilin göstəricisindən 15 dəfə çox idi. Bu yüklər Xəzər üzərindən gəmiçiliyin bərə və quru yük gəmiləri vasitəsi ilə daşınır.

“Əsrin müqaviləsi” iqtisadi dirçəlişin təmali kimi

Heydər Əliyev dəqiq bildirdi ki, Azərbaycanda neft sənayesinin inkişafını təmin etmədən, neft hasilatını müasir tələblər səviyyəsində yenidən qurmadan iqtisadiyyatın dirçəldilməsi mümkün olmayacaq. Bu işdə isə Qərbdə şirkətləri ilə əməkdaşlıq vacib idi. Çünki yeni neft yataqlarının kəşfiyyatı və qazılması üçün Azərbaycanın nəqliyyat imkanları, nə də müasir texnologiyası var idi.

Bütün bunları nəzərə alan ulu öndər uzun müddət Qərbin qabaqcıl neft şirkətləri ilə danışıqlar aparır.

1994-cü il sentyabrın 20-də Azərbaycan Dövlət Neft Şirkəti ilə dünyanın 11 böyük neft şirkəti arasında Bakıda – “Gülüstan” sarayında Xəzər dənizinin Azərbaycan sektorunda olan “Azəri”, “Çıraq” və “Günəşli” yataqlarından birgə neft çıxarılması haqqında ilk neft müqaviləsi imzalanır. Bu müqavilə dünyada böyük əks-səda doğurur. Jurnalistlər yeni sənədi “Əsrin müqaviləsi” kimi təqdim edirlər.

Müqaviləni Amerika Birləşmiş Ştatlarının “Amoko”, “Yunokal”, “Penzoyl”, “Ekson”, Böyük Britaniyanın “Britiş Petroleum” (BP), “Remko”, Rusiyanın “Lukoil”, Norveçin “Statoyl”, Türkiyənin “Türk petrolları”, Səudiyyə Ərəbistanının “Delta”, Yaponiyanın “İtoçu” şirkətləri imzalayır. Bu şirkətlərin iştirakı ilə neft müqaviləsinin həyata keçirilməsi məqsədilə Azərbaycan Beynəlxalq Əməliyyat Şirkəti yaradılır.



“Əsrin müqaviləsi”nin imzalanması mərasimi. 20 sentyabr 1994-cü il.

Azərbaycan Respublikasının Milli Məclisi 1994-cü il dekabrın 2-də neft müqaviləsini təsdiqləyir, onun həyata keçirilməsinə icazə verir.

Ulu öndərin ideyaları əsasında imzalanan “Əsrin müqaviləsi” Azərbaycan üçün beynəlxalq iqtisadiyyata pəncərə açır, Azərbaycan Respublikasının suveren hüquqları bərqərar olur və xalqımız öz təbii sərvətlərinə sahibliyini dünyaya göstərir. Azərbaycan iqtisadiyyatının dünya, azad bazar iqtisadiyyatına qoşulması üçün əsas yaradılır.

“Əsrin müqaviləsi”nin imzalanması ilə Xəzərdə maraqları təmin olunmuş aparıcı Qərbdövlətlərinin Azərbaycanla bütün sahələrdə genişmiqyaslı əməkdaşlığa marağı artır. Beynəlxalq maliyyə qurumları ilə tərəfdaşlıq sahəsində tamamilə yeni mərhələnin başlanğıcı qoyulur.

Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyev sonralar bu tarixi reallıqlardan söhbət açaraq çıxışlarının birində demişdi: “Şübhə yoxdur ki, 1990-cı illərin əvvəllərində və ortalarında Heydər Əliyev tərəfindən atılan cəsarətli və uzaqgörən addımlar Azərbaycanın inkişaf yoluna qədəm qoyması demək idi. Azərbaycanın dünya iqtisadiyyatına, dünya birliyinə inteqrasiyası demək idi. Azərbaycanın bugünkü uğurlarının başlanması demək idi. O çətin, ağır şəraitdə bütün yerlərdən, xaricdən təzyiqlər var idi. Həm də daxili vəziyyət tam stabil deyildi, xalqımızın və ölkəmizin yaşaması üçün bu layihələr vacib idi, həyati əhəmiyyət kəsb edirdi”.

“Əsrin müqaviləsi”nin qüvvəyə minməsi Azərbaycanda gəmiçilik təsərrüfatının inkişafına da öz töhfəsini verir. Söhbət bu müqavilənin imzalanmasından sonra hələ Azərbaycan Dövlət

Neft Şirkətinin tərkibində fəaliyyət göstərən Xəzər Dəniz Neft Donanmasının daha da gücləndirilməsindən gedir.

1994-cü ildə Azərbaycan Dövlət Neft Şirkəti və ABŞ-ın “MakDermott” şirkətləri arasında yaradılan “Makdok” gəmi təmiri zavodu Neft Donanmasının “Azərbaycan” kran və “İsrafil Hüseynov” borudüzən gəmilərinin modernləşdirilməsini həyata keçirir. Çünki artıq gəmilər və digər avadanlıqlar yeni şəraitdə əvvəlki qaydalarla işləyə bilməzdi. Aparılan yenidənqurma sayəsində “Azərbaycan” kran gəmisi ilə “Çıraq-1” platformasının tikintisi, blokların montajı reallaşdırılmağa başlayır. “İsrafil Hüseynov” borudüzən gəmisinin köməyi ilə “Çıraq-1” platformasından sahilə 177 kilometr uzunluğunda neft və “Neft daşları”na qədər 48 kilometr uzunluğunda qaz kəməri çəkilir.

1997-ci ildə Gəmi Təmiri Zavodunda “Şelf-5” üzən qazma qurğusunun modernləşdirilməsi həyata keçirilir. 17 ay çəkən işlərdə, ümumilikdə, 1200 azərbaycanlı mütəxəssis iştirak edir. İşlərin yekunlaşmasına həsr olunmuş təntənəli mərasimdə iştirak edən ulu öndər Heydər Əliyev qurğuya “İstiqlal” adını verir.

Xəzər Dəniz Neft Donanmasının bu cür iri layihələrə cəlb olunması isə, maliyyə vəziyyətinin sabitləşməsinə, Gəmi Təmiri Zavodunun yeni avadanlıqlarla təchizinə, müasir standartlara cavab verən yeni infrastrukturun yaradılmasına gətirib çıxarır.

Bütün bunlarla yanaşı, zavod 1995–1996-cı illərdə İngiltərənin “Bue Marin” şirkəti ilə birlikdə “Aura”, “Lyutoqa”, “Nerça” təchizat gəmilərinin təmirini reallaşdırır. Eyni zamanda donanmanın inkişafına xarici investisiyalar cəlb olunur. Xəzər Dəniz Neft Donanması iri xarici neft şirkətləri

ilə əməkdaşlığa başlayır. Həmçinin, digər Xəzər hövzəsi ölkələrinin gəmiçilikləri ilə əlaqələr genişləndirilir. İranın Milli Neft Şirkətinə məxsus “İran-Xəzər” qazma qurğusuna məhz neft donanması texniki xidmət göstərir.

1998-ci ilin sentyabrında donanmanın 3 gəmisinin iştirakı ilə Xəzərin Qazaxıstan hissəsində neft yatağının qazma işlərinə start verilir. Rusiyanın sifarişi əsasında Xəzərin şimalında qazma işlərinə “Zöhrab Vəliyev” və “Hövsan-5” gəmiləri cəlb edilir. İcra olunan layihələrin sayının çoxalması nəticəsində donanmanın gəlirləri ilə yanaşı, təchizat, sərnişin, yedək və digər ixtisaslaşmış gəmilərin sayı da artır. Gəmilərin modernləşdirilməsi üçün xarici ölkələrdən 12 milyon ABŞ dolları dəyərində avadanlıq alınır.

Belə əməkdaşlıq donanmanın gəmi parkını zənginləşdirmək üçün yeni imkanlar açır. Təsadüfi deyil ki, 1994–2000-ci illər ərzində Xəzər Dəniz Neft Donanmasının sıraları “Bulaq-1”, “Bulaq-2”, Bakıda tikilən “Xəzər-2”, “Magic-1”, “Sumqayıt” gəmiləri ilə zənginləşir.

Aradan illər keçəcək və 2009-cu ilin noyabrında Prezident İlham Əliyev “Neft daşları”nın 60 illik yubileyi ilə əlaqədar keçirilən mərasimdə deyəcəkdi: “Əgər bizim çox inkişaf etmiş neft infrastrukturumuz, xüsusi gəmilərimiz və platformalarımız olmasaydı, “Əsrin kontraktı”nın imzalanması, hesab edirəm ki, bizə o qədər böyük səmərə verməzdi, ümumiyyətlə, xarici şirkətlər 1994-cü ildə Azərbaycana sərmayə qoyacaqdı, qoymayacaqdı, bu, hələ sual doğururdu. Yəni, bu günkü Azərbaycanın inkişafında, müstəqil ölkə kimi inkişafında və güclənməsində neftçilərin payı, əməyi, zəhməti çox böyükdür”.

80-ci illərdə gücləndirilən donanma müstəqilliyin ilk illərində

“Əsrin müqaviləsi”nin imzalanması ilə neft sənayesinin inkişafı, eləcə də dənizdə neft və qaz hasilatına xüsusi diqqət yetirilməsi Xəzər donanmasının işinin də canlanmasına səbəb olur.

Sonralar Xəzər Dəniz Neft Donanması adlandırılan “Xəzərdənizneftdonanma” “Əsrin

“İsrafil Hüseynov” borudüzən gəmisi.



müqaviləsi”nin imzalanmasından sonra özünün inkişafında yeni mərhələyə qədəm qoyur. Belə ki, müqavilə imzalanandan dərhal sonra “Xəzərdənizneftdonanma”nın 15 gəmisi bu nəhəng layihənin reallaşdırılmasına cəlb edilir, Azərbaycan Beynəlxalq Əməliyyat Şirkəti ilə ilk yerli təşkilat kimi əməkdaşlığa başlayır. Donanmanın gəmiləri ABƏŞ-in həyata keçirdiyi layihələrin yerinə yetirilməsinə cəlb olunur.

“Azərbaycan” kran gəmisi, “Dədə Qorqud” üzən qurğusu, “İstiqlal” qurğusu, “İsrafil Hüseynov” borudüzən gəmisi və digər gəmilər “Əsrin müqaviləsi”nin reallaşmasının pionerləri olur.

“Əsrin müqaviləsi” çərçivəsində ilkin neft layihəsinin yerinə yetirilməsində, “Çıraq-1” platformasının tikintisində və həmin platformadan sahilə sualtı neft kəmərinin çəkilməsində donanmanın 11 gəmi və 4 barjı xüsusi rol oynayır.

Əgər həmin illərdə Neft Donanmasının gəmiləri əsasən ABƏŞ-ə xidmət edirdisə, sonralar donanmanın gəmiləri digər şirkətlərlə, o cümlədən “BP” şirkəti ilə əməkdaşlıq edir.

Sonrakı illərdə donanma Xəzəryanı dövlətlərlə və onlara məxsus sektorlarda işləyən neft şirkətləri ilə də əməkdaşlığa başlayır. Xüsusən Qazaxıstanın neft şirkətləri ilə işgüzar əlaqələr qurulur. Digər xarici ölkə şirkətləri ilə də əlaqələr genişlənir.

“Xəzərdənizneftdonanma” İdarəsi Xəzərin kontinental şelfində neft-qaz istehsalı proseslərinin tam təmin edilməsi, o cümlədən dəniz özüllərinin, estakadaların tikilməsi, geoloji və coğrafi kəşflərin həyata keçirilməsi, neft-qaz kəmərlərinin çəkilməsi, istismar dövründə onların təmir edilməsi, neft obyektlərinin yanğından mühafizəsi, neftçilərin öz iş yerlərinə çatdırılması və s. işlərin yerinə yetirilməsi üçün bütün imkanlara malik ən böyük neft donanmalarından birinə çevrilir.

Burada maraqlı bir məqamı vurğulamağa ehtiyac var. Azərbaycanın müstəqilliyinin iqtisadi çətinliklərlə müşayiət olunan ilk illərində neft sənayesinin inkişafı, xüsusilə dənizdə neft və qaz hasilatı üçün istifadə edilən bəzi gəmi və üzən qurğuların hələ ötən əsrin 70-80-ci illərində alındığı heç kimə sirr deyil. Məsələn, 90-cı illərin ortalarında Azərbaycan Beynəlxalq Əməliyyat Şirkətinə xidmət edən, müstəqil Azərbaycanın neft sənayesinin dirçəldilməsində xüsusi əhəmiyyəti olan “Azərbaycan” kran gəmisi Heydər Əliyevin təşəbbüsü ilə 1980-ci ildə Almaniya Federativ Respublikasında inşa edilərək, Xəzər donanmasına gətirilmişdi. “İsrafil Hüseynov” borudüzən gəmisi də ötən əsrin 80-ci illərində alınmışdı.



Heydər Əliyev Bakı Dərin Dəniz Özülləri zavodunda “Dədə Qorqud” Yarımalmı qazma qurğusunun bərpası və fəaliyyətə başlanmasına həsr olunmuş mərasimdə. 1996-cı il.

Müstəqil Azərbaycanın neft strategiyasının reallaşmasında xüsusi rola malik Bakı Dərin Özüllər Zavodunun təməli isə ulu öndərin xeyir-duası ilə 1978-ci ildə qoyulmuş, zavod 1984-cü ildə istismara verilmişdi. Bu zavodda 1985-ci ildə quraşdırılmış ilk stasionar dəniz platforması indi də “Günəşli” yatağında istismar olunur.

Təbii ki, həmin 80-ci illərdə Azərbaycanın müstəqilliyindən söhbət belə gedə bilməzdi.

Bu faktlar həm də onu sübut edir ki, hələ ötən əsrin 70–80-ci illərində Heydər Əliyevin qayğı və himayəsi ilə zənginləşdirilən Neft Donanmasının bir çox gəmiləri məhz müstəqil Azərbaycanın neft strategiyasının uğurlarının əsasını təşkil edir. Sovet dövründə Heydər Əliyevin xeyir-duası ilə hazırlanan bir çox üzən qurğular və gəmilər

məhz müstəqillik illərində də Azərbaycana xidmət göstərməkdədir!

Bu da tarixin daha bir hədiyyəsi – Heydər Əliyev sanki o dövrdə də gələcək üçün, gələcək naminə işləyib!

Bu baxımdan qocaman neftçi Xoşbəxt Yusifzadənin xatirələri maraqlıdır: “Ötən əsrin 70–80-ci illərində neft sənayesi üçün müxtəlif təyinatlı 400-dən çox gəmi alındı. Bunların arasında kran gəmiləri, o cümlədən 2500 ton gücündə “Azərbaycan” kran gəmisi, borudüzən və seysmik gəmilər, sərnəşin gəmiləri və s. var idi. O vaxt dünyada analoqu olmayan dərin dəniz özülləri zavodu inşa edildi. Geoloji kəşfiyyat işləri üçün neftçilərin sərəncamına əvvəlcə “Xəzər” tipli özüqalxan qazma qurğuları, sonra isə “Şelf” tipli yarımalmalı üzən qazma qurğusu verildi”.

rolunu da xatırlatmışdı: “Görülən bu müştərək işlərin nəticəsində Qazaxıstandakı “Tengiz” neft yataqlarından və ümumiyyətlə, Qazaxıstan ərazisindən çıxarılan neftin, “Mobil” və “Total” şirkətlərinin Türkmənistanda hasil etdikləri neftin Xəzər dənizi ilə respublikamıza gətirilməsi və buradan məhz Azərbaycanın nəqliyyat imkanlarından – bizim Xəzər Dəniz Donanmasının, dəmiryolunun və ölkəmizin ərazisində olan neft kəmərlərinin imkanlarından istifadə olunaraq Gürcüstan dəmiryolu vasitəsilə Batumi limanına çatdırılması proqramı müəyyən edilmişdir”.

Artıq həmin dövrdə bu strategiyanın müsbət nəticələri göz qabağında idi və Heydər Əliyev bu nəticələrdən qürurla danışdı: “Ən əsas müsbət nəticə ondan ibarətdir ki, Xəzər dənizinin şərq sahilində, Qazaxıstan, Türkmənistan respublikalarının və orada işləyən başqa ölkələrin şirkətlərinin hasil etdiyi neftin Xəzər dənizindən Azərbaycana, buradan Gürcüstan ərazisindən keçməklə Qara dənizə çıxarılması problemi həll olunubdur”.

Bu problemin həll edilməsindən Azərbaycan nəqliyyatçıları və şirkətləri böyük gəlir götürmüş, işlərində ciddi dönüş yaratmışdılar.



Heydər Əliyev Dübəndi terminalında çıxış edərkən. 1998-ci il.

Ulu öndər “Dübəndi” terminalının açılışında bu məsələlərə də toxunmuşdu: “Görülən bu işlər, eyni zamanda, bizim dəmir yolunu canlandırır, inşaatçılarımıza çox yeni işlər verir, həm Dövlət Dəmir Yolu İdarəsinə, Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsinə, Xəzər Dəniz Donanmasına, həm də Azərbaycan Dövlət Neft Şirkətinə gəlirlər gətirir. Orada yeni iş yerləri açılıb. Dəmir yolu xətlərinin, ümumiyyətlə, yolların çəkilməsi, bərpa edilməsi, sisternlərin təmir olunması, işə salınması həm Azərbaycanda, həm Gürcüstanda, Bakı-Gürcüstan-Qara dəniz dəmiryolu xəttinin də canlanmasına gətirib çıxarmışdır”.

Heydər Əliyev həmin mərasimdə Xəzər dənizçilərinin əməyinə yüksək qiymət verməyi də unutmamışdı: “Bizim Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsinin donanması Azərbaycanın çox böyük sərvətidir. O, böyük işlər görür və gələcəkdə də görəcəkdir. Bu sahədə də işlərin müsbət istiqamətdə getməsi sevindirici haldır”.

Həmin 90-cı illərin ikinci yarısında ölkədə gedən müsbət dəyişikliklər, həqiqətən də qürurverici idi.

Azərbaycanda neft yataqlarının beynəlxalq şirkətlərlə birgə işlənməsi, iqtisadiyyatın digər sahələrinin inkişafına diqqətin artırılması, Böyük İpək yolunun bərpası kimi layihələr ölkənin inkişafında yeni mərhələ açmışdı. Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi də artıq bu illərdə inkişaf yoluna çıxmışdı.

Təsadüfi deyil ki, 1995-ci ilin mayında ulu öndərin təşəbbüsü ilə ölkəmiz Beynəlxalq Dəniz Təşkilatına üzv seçilir.

Bu təşkilata üzv olmaqla Azərbaycan dəniz nəqliyyatı sahəsində onlarla beynəlxalq konvensiyaya qoşulur, dəniz nəqliyyatı sahəsində qanunvericiliyin təkmilləşdirilməsinə nail olur.

Azərbaycanın Beynəlxalq Dəniz Təşkilatına üzv olması gəmiçilik sahəsini keyfiyyətcə növbəti mərhələyə qaldırır. Artıq gəmiçilik 50-dən çox beynəlxalq sənədin normalarına, o cümlədən dənizçilərin hazırlanması, dənizdə insanların həyatının qorunması, gəmiçiliyin təhlükəsizliyinə zidd olan qanunsuz hallara qarşı mübarizə, axtarış və xilasetmə, gəmilərin toqquşmasının qarşısının alınması üçün beynəlxalq qaydalar, yüklərin markalanması və başqa məsələlərə dair öhdəlik götürür.

1996-cı ilin may ayında Azərbaycan, Türkmənistan və Gürcüstan

İslahatların ilk nəticəsi: “Maestro Niyazi” səfərə ÇIXIR

Beləliklə, ötən əsrin 90-cı illərində Heydər Əliyevin həyata keçirdiyi uğurlu iqtisadi siyasət nəticəsində hələ ulu öndərin qayğısı ilə 70–80-ci illərdə daha da gücləndirilən Neft Donanmasının, neft sənayesinin bazası əsasında Azərbaycan dünyanın neft mərkəzlərindən birinə çevrilir. Bununla yanaşı, Azərbaycan Avropa ilə Asiyanın qovuşduğu bir yerdə yerləşdiyinə, öz coğrafi və geosiyasi vəziyyətinə görə Avropa-Asiya iqtisadi, nəqliyyat əlaqələrinin də yaranmasında və inkişaf etməsində xüsusi rol oynayır. Xarici ölkələrin şirkətləri ilə aparılan birgə işlərin nəticəsində Transqafqaz magistralı, Avropa-Asiya nəqliyyat dəhlizi yaranır.

1998-ci ilin yanvarında “Dübəndi” terminalının açılış mərasimində çıxış edən ulu öndər Heydər Əliyev bütün bu işlərin görülməsində Xəzər dənizinin, Xəzər dənizçilərinin

prezidentləri dəmir yolu ilə yük daşımaların tənzimlənməsinə dair sazişi imzaladıqdan sonra Xəzər üzərindən yük daşınması bir neçə dəfə artır. Bu işə gəmiçiliyin inkişafına təkan verir, donanmanın gəmi parkının zənginləşdirilməsinə imkan yaradır. Gəmiçiliyin Nəqliyyat Donanması 5 min ton yükötürmə qabiliyyətinə malik "Mahmud Rəhimov" quru yük gəmisi alır.

Artıq 2000-ci illərin əvvəllərində Azərbaycan iqtisadiyyatının dirçəlməsi və inkişafı prosesi gedir. Gəmiçilik sahəsində də inkişaf müşahidə olunur.

2002-ci ilin mayında Bakı Dəniz Vağzalıının yanılma körpüsündə "Maestro Niyazi" quru yük gəmisinin təntənəli qarşılama mərasimi keçirilir. Bu gəmi Azərbaycan Xəzər



"Maestro Niyazi" quru yük gəmisi

Kadr hazırlığına xüsusi diqqət: Azərbaycan Dövlət Dəniz Akademiyası

Dəniz Gəmiçiliyinin sifarişləri ilə Nijni Novqorodun "Krasnoye Sormovo" Gəmiqayırma Zavodunda inşa edilmişdi.

O vaxt Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi son səkkiz ildə ilk dəfə belə böyük yük gəmisi alırdı. Heydər Əliyevin 70-ci illərdə qoyduğu ənənəyə uyğun olaraq gəmiyə Azərbaycan bəstəkarı və dirijoru, Sosialist Əməyi Qəhrəmanı, Dövlət mükafatları laureatı maestro Niyazinin adı verilmişdi. Bu gəminin alınması Böyük İpək yolunun bərpasına Azərbaycanın layiqli töhfəsi hesab olunurdu.

"Maestro Niyazi" gəmisinin uzunluğu 140 metr, eni 16,5 metr, yük tutumu 5500 ton idi.

Əvvəldə qeyd edildiyi kimi, ulu öndər Azərbaycanda gəmiçilik təsərrüfatının ixtisaslı kadrlarla təmin edilməsi məsələlərinə hələ sovet dövründə, XX əsrin 70-ci illərində xüsusi diqqət ayırırdı. Müstəqillik illərində bu məsələ daha böyük aktuallıq kəsb edir. Ona görə də Heydər Əliyevin təşəbbüsü ilə Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin 15 iyul 1996-cı il tarixli qərarına əsasən Bakı Dəniz Yolları Məktəbinin, Qafur Məmmədov adına Bakı Dənizçilik Məktəbinin və Novorossiysk Su Nəqliyyatı İnstitutunun Bakı filialının qiyabi şöbəsinin bazasında Azərbaycan Dövlət Dəniz Akademiyası yaradılır.

2000-ci ilin yayında Azərbaycan Dövlət Dəniz Akademiyasında ilk məzunlara diplom təqdim edilməsi ilə əlaqədar təntənəli toplantı keçirilir. Həmin toplantıda akademiyanın ilk məzunları bu mötəbər ali təhsil müəssisəsinin diplomunu almaqdan qürur duyduqlarını bildirir, bu münasibətlə akademiyanın yaradıcısı olan ümummilli liderə təbrik məktubu ünvanlayırlar.

Məktubda deyilirdi: "...Möhtərəm cənab Prezident! Məhz Sizin sayənizdə Akademiyamız Beynəlxalq Dəniz Təşkilatı tərəfindən tanınaraq dənizçilik üzrə ali məktəblərin sırasına qəbul edilmiş və Müstəqil Dövlətlər Birliyinin ali dənizçilik məktəblərinin tədris-metodiki birliyinə üzv seçilmişdir. Hazırda Akademiyamızda tələbələrin yetkin Azərbaycan vətəndaşı və kamil mütəxəssis kimi hazırlanması üçün hər cür şərait yaradılmışdır".



Akademiyanın təcrübəli müəllimləri gənc nəslə uzaq səfərlərə hazırlayır.

Həqiqətən də akademiya mütəxəssis hazırlığı ilə bağlı hər cür imkan və şərait var və tədris prosesi ilbəl daha da təkmilləşdirilir.

Hazırda Akademiyada 2 fakültə, 6 kafedra fəaliyyət göstərir.

"Gəmi sürücülüyü" fakültəsinin bakalavr səviyyəsində "Dəniz naviqasiyası mühəndisliyi" və "Gəmiqayırma və gəmi təmiri mühəndisliyi" ixtisasları üzrə kadrlar hazırlanır.

Magistratura səviyyəsində isə "Dəniz texnikası və texnologiyası mühəndisliyi" və "Gəmiçilik və gəmilərin hərəkətinin idarə edilməsi" ixtisasları üzrə magistrlər yetişdirilir.

Akademiyanın “Gəmi mexanikası və elektromexanikası” fakültəsi bakalavr səviyyəsində “Gəmi energetik qurğularının istismarı mühəndisliyi” və “Elektrik mühəndisliyi” ixtisasları üzrə təhsil verir.

Magistratura səviyyəsində isə “Elektrik mühəndisliyi” və “Dəniz texnikası və avadanlıqlarının istismarı mühəndisliyi” ixtisasları üzrə kadrlar hazırlanır.

Akademiya yüksək ixtisaslı professor-müəllim heyəti çalışır.

Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin qərarı ilə 2010-cu ildən Azərbaycan Dövlət Dəniz Akademiyasında “Gəmiçilik texnikası”, “Gəmiçilik və su nəqliyyatının istismarı”, eləcə də “Gəmiqayırma və gəmi təmiri texnologiyası” ixtisasları üzrə doktorantura fəaliyyət göstərir.

Tələbələrin kamil mütəxəssis kimi yetişməsində təcrübənin rolu böyükdür. Buna görə də onların gəmilərdə tədris, istehsalat və üzmə təcrübələrinə xüsusi diqqət yetirilir. Dəniz Akademiyasında tədrisin təkmilləşdirilməsi, elm və istehsalatla əlaqəsi də unudulmur. Burada Elmi-Tədqiqat şöbəsi, Tələbə Elmi Cəmiyyəti fəaliyyət göstərir.

Azərbaycan Dövlət Dəniz Akademiyası Beynəlxalq Dəniz Təşkilatı (IMO) tərəfindən tanınıb, onun təşəbbüsü ilə dünya ali dəniz təhsili sistemində daxil edilib. ADDA MDB və xarici ölkələrin ali dənizçilik məktəbləri ilə əməkdaşlıq edir və Sankt-Peterburqdakı admiral S.Makarov adına Dövlət Dəniz və Çay Donanması Universiteti yanında elmi-metodik Şuranın üzvüdür.

Dəniz Akademiyası ilk gündən təhsili BDT-nin “Dənizçilərin hazırlanması, sertifikatlandırılması və növbə çəkmələri haqqında” 1978-ci ildə qəbul

edilmiş Beynəlxalq Konvensiyasının tələblərinə uyğun qurur. Bu məqsədlə bütün ixtisaslar üzrə baza təhsil proqramları, tədris planları və təhsilin dövlət standartları hazırlanır, BDT tərəfindən qəbul edilir.

Nazirlər Kabinetinin 2000-ci il 8 may tarixli qərarı ilə “Dənizçilərin hazırlanması və sertifikatlandırılması mərkəzi” yaradılır. Bununla da, Dəniz Akademiyası bütün Xəzər hövzəsi ölkələri arasında ən nüfuzlu ali təhsil ocağına çevrilir.

Sonralar dənizdə işləyən mütəxəssislərin hazırlanması və sertifikatlandırılması haqqında beynəlxalq standartların tələbləri nəzərə alınmaqla İstehsalat Xidmətləri İdarəsinin tərkibində Təlim Tədris Mərkəzi təşkil edilir, 2015-ci ildən isə həmin mərkəz Azərbaycan Dövlət Dəniz Akademiyasının tərkibinə daxil olunur.

Təlim Tədris Mərkəzində dənizçilərin sertifikatlaşdırılması üçün təlimlərin keçirilməsi, onların praktik məşqləri və qiymətləndirilməsi xidmətləri göstərilir.

Bütün bunların nəticəsidir ki, təhsilin üç dildə həyata keçirildiyi Azərbaycan Dövlət Dəniz Akademiyasının diplomları dünyanın 170-dən çox ölkəsində tanınır.

“Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” QSC-nin tabeliyində fəaliyyət göstərən Xəzər Dəniz Nəqliyyat Layihə-Axtarış və Elmi-Tədqiqat İnstitutu bərə əlaqəsinin inkişafına öz layiqli töhfəsini verir. Bakı, Türkmənbaşı, Bekdaş limanlarında bərə komplekslərinin layihələri məhz bu institutda hazırlanır.

İnstitutun layihələri üzrə həmçinin Saxalin adasını materiklə birləşdirən Vanino-Xolmsk,

İliçevsk-Varna (Ukrayna-Bolqarıstan), Klaypeda-Mukran (Litva-Almaniya) bərə keçidləri quraşdırılır. Bakının Qaradağ rayonunda yerləşən Dərin Özüllər Zavodunun hidrotexniki qurğularının inşası, gəmi təmiri zavodlarının və gəmi üzgüçülüğü kanallarının rekonstruksiyası,

ictimai və yaşayış binalarının, müxtəlif qurğuların tikintisi üzrə layihələrin də müəllifi bu institutdur.

İnstitut bu işlərlə yanaşı, Suriya, Liviya, İran, Bolqarıstan və Əfqanıstan kimi ölkələrdə tədqiqat və layihə işləri də həyata keçirir.

Sabahın peşəkar dənizçiləri hazırlanır.



Heydər Əliyev Xəzər dənizçiləri haqqında

Heydər Əliyevin bütövlükdə Xəzərə və Xəzər dənizçilərinə münasibəti də həmişə orijinallığı ilə seçilib. Ulu öndər istər yerli tədbirlərdə çıxış edərkən, istərsə xarici ölkələrdən gələn qonaqlarla görüşlərdə Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsi, Xəzər dənizçiləri barədə həmişə ağızdolusu, ürəklə, böyük məhəbbətlə danışıb. Çünki ümummilli lider dənizçi peşəsinin çətinliyini yaxşı başa düşür, bu sahədə çalışanların əməyini həmişə yüksək qiymətləndirirdi.

Təsadüfi deyil ki, 1982-ci ildə Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin muzeyi açılarkən bura gələn ilk qonaqlardan biri məhz Heydər Əliyev olmuşdu. Muzeyin “Fəxri qonaqlar kitabı”nda onun həmin dövrdə yazdığı xatirə qeydləri indi də saxlanılır: “Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi böyük və qəhrəmanlıqlarla zəngin tarixə malikdir. Bu yaxınlarda yaradılmış muzey bunların hamısını layiqincə əks etdirir. Şübhə yoxdur ki, o, inkişaf edəcək və genişlənəcəkdir, zəhmətkeşlərin ideya-siyasi tərbiyəsi, Azərbaycanın, dəniz donanmasının nailiyyətlərinin geniş yayılması üçün yaxşı vasitəyə çevriləcəkdir”.

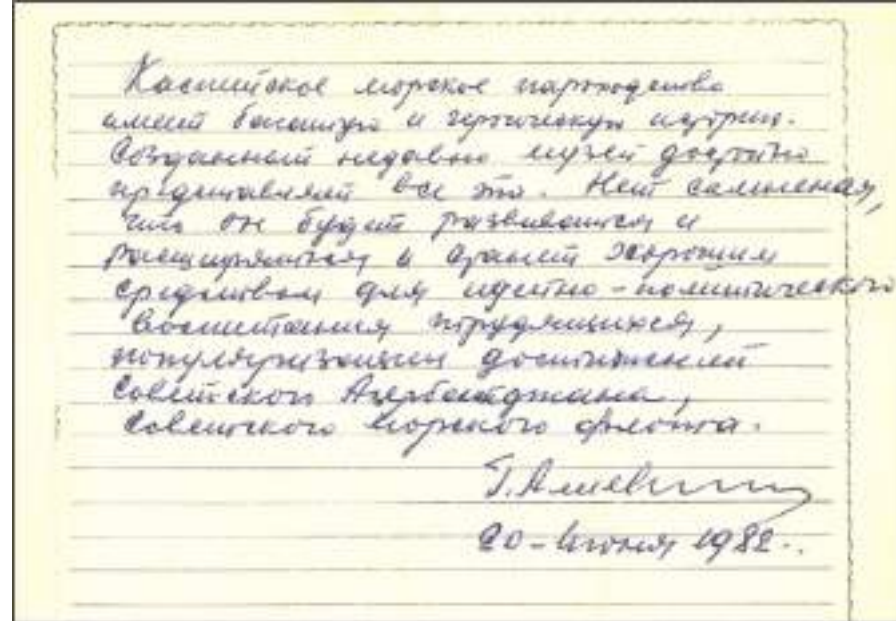
Heydər Əliyevin Xəzər dənizçilərinə diqqət və qayğısını daha bir fakt da sübut edir. Hələ ötən əsrin sonlarında ümummilli lider ölkəmizdə “Dənizçi günü”nün təsis edilməsi barədə sərəncam vermişdi. Hər il iyulun ilk bazar günü dənizçilərin peşə bayramı günü kimi qeyd edilirdi. Prezident İlham Əliyev isə 2014-cü ilin iyununda dənizçilərin peşə bayramı günü münasibətilə yeni sərəncam imzalayıb: Hər il iyun ayının 25-i “Dənizçi günü” peşə bayramı kimi qeyd edilsin.

Göründüyü kimi, istər ulu öndər, istərsə də onun layiqli davamçısı dənizçi peşəsini həmişə yüksək qiymətləndirib.

1998-ci ilin iyulunda Heydər Əliyev Xəzər dənizinin hüquqi statusunun müəyyənləşdirilməsi məsələlərində

Azərbaycan Respublikası ilə məsləhətləşmələrdə Rusiya Federasiyası xarici işlər nazirinin birinci müavini Boris Pastuxovun başçılıq etdiyi nümayəndə heyəti ilə görüşdə demişdi ki, “Azərbaycan Xəzərin problemləri ilə başqa ölkələrə nisbətən həmişə daha çox məşğul olmuşdur. Sovetlər İttifaqı dövründə də Moskva Xəzərdə öz missiyasını məhz Bakı vasitəsilə həyata keçirirdi”.

Daha sonra isə qürurla əlavə etmişdi: “Xəzər Gəmiçilik İdarəsinə gəldikdə isə onun qərarı həmişə Bakıda yerləşmişdir, filiallar isə Həştərxanda, Krasnovodskda olmuşdur. Bütün yükdaşımalar məhz Bakıda həyata keçirilirdi. Sovetlər İttifaqı dövründə ilk bərə keçidi də Bakı-Krasnovodsk keçidi olmuşdur. Bu, indiyədək mövcud olan çox mühüm nəqliyyat xəttidir. Bu mühüm məqamları xatırlatmaqla demək istəyirəm ki, biz keçmişdə də Xəzər dənizinin problemləri ilə - həm gəmiçilik, həm balıq ovu, həm də ekologiya problemləri ilə fəal məşğul olurduq. Məsələn, Xəzər dənizinin ekoloji təmizliyinə həmişə böyük



Heydər Əliyevin Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi muzeyinin “Fəxri qonaqlar kitabı”na yazdığı ürək sözləri. 20 iyun 1982-ci il.

əhəmiyyət verərək, dəfələrlə yoxlamalar təşkil etmişdik və Sumqayıtdakı kimya zavodlarımızın zəhərli maddələrinin dənizə axıdılmasına görə adamları cəzalandırmışdıq, nə qədər təmizləyici qurğular yaratmışdıq”.

Bu, uzun illər – istər sovet dövründə, istərsə də müstəqillik illərində Xəzərin problemləri ilə yaxından məşğul olan bir liderin xatirəsi, səmimi ürək sözləri idi.

Xəzər dənizçiləri ümummilli liderin bu səmimiyyətinin, onların əməyinə verdiyi yüksək qiymətin müqabilində onun qarşıya qoyduğu ideyaları böyük fədakarlıqla yerinə yetirirdilər.

Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi işçilərinin 2003-cü ildə gəmiçiliyin 145 illiyi münasibətilə Heydər Əliyevə ünvanladıkları yuxarıda xatırladılan müraciətində deyilirdi: “Sizin gəmiçiliyimizin çoxminli kollektivinə bəslədiyiniz xüsusi münasibət hər birimizə yaxşı məlumdur. Dənizçilərimiz gündəlik işlərində daim Sizin diqqət və qayğınızı hiss edir, göstərilən yüksək etimadı doğrultmağa çalışaraq, Azərbaycanımızı dünya sularında layiqincə təmsil edirlər. Buna sübut gəmiçiliyin gündən-günə artan nailiyyətləridir...”

Bu sözlərdə böyük həqiqət var. Heydər Əliyevin respublikaya rəhbərlik etdiyi illərdə gəmiçiliyin nailiyyətləri daim artmış, Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsi Azərbaycan iqtisadiyyatının çiçəklənməsinə həmişə öz sanballı töhfəsini vermişdi...

Ona görə də 1998-ci ilin yanvarında “Dübəndi” terminalının açılış mərasimində çıxış edəndə ulu öndər demişdi: “Dəmiryolçular, neftçilər, gəmiçilər bilməlidirlər ki, mən həmişə onların işlərini xüsusi qiymətləndirmişəm. Mən bu sahələrin inkişafı üçün keçmişdə də çox səylər qoymuşam. Məmnunam ki, indi də, respublikamızın müstəqil olduğu və çətin iqtisadi proseslər dövrü keçdiyimiz bir zamanda da bu sahələr öz xüsusi çəkisini saxlayıb, öz rolunu oynayır. Bu sahələr mənim daim diqqət və qayğım altında olub və bundan sonra da olacaqdır”.

Həqiqətən də, ölkənin bütün nəqliyyat sistemi, o cümlədən Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi ömrünün sonuna qədər Heydər Əliyevin qayğı və diqqəti altında olub.

Ən başlıcası isə, ulu öndər hələ 1969-cu ilin yayında ilk dəfə Azərbaycan Respublikasına rəhbərlik etməyə başladığı gündən müstəqil Azərbaycan Respublikasının prezidenti kimi fəaliyyət göstərdiyi bütün illər ərzində Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsinin daim mühüm bir təsərrüfat subyekti kimi əhəmiyyətini yüksək qiymətləndirib, həmişə gəmiçilik infrastrukturunun təkmilləşdirilməsi qayğısına qalıb.

O, bu məqsədlə tənqiddən də istifadə edib, istehsalatın daha da inkişafı naminə xüsusi xidmətləri olanların əməyinə yüksək qiymət verməkdən də. Yeri gələndə inkişafa mane olanları tənbeh edib, digər cəzalandırma üsullarından istifadə etməklə ölkənin əsas nəqliyyat sisteminin uğurlu inkişafına nail olub.

Bütün bunlar isə bütövlükdə Azərbaycanda gəmiçilik infrastrukturunun etibarlı təməl üzərində inkişafına zəmin yaradıb. Təsadüfi deyil ki, ikinci minilliyin əvvəllərində artıq dünya sularında Azərbaycan bayrağı altında üzən gəmilərin sayı artıb, Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsi beynəlxalq daşımalarda etibarlı tərəfdaş kimi tanınıb.

Ona görə də 2003-cü ildə Azərbaycanda növbəti prezident seçkiləri keçiriləndə bütün ölkə iqtisadiyyatı kimi ölkənin gəmiçilik infrastrukturunun da davamlı inkişaf yolu ilə irəliləyəcəyinə heç kimdə şübhə yox idi. Azərbaycanı qarşıda yeni zirvələr, yeni inkişaf mərhələsi gözləyirdi...



GƏMİÇİLİYİN İNKİŞAFINDA YENİ MƏRHƏLƏ

Uzun fasilədən sonra Xəzərə yeni tankerlər gətirilir

2003-cü ilin payızında xalq səsvermə yolu ilə Azərbaycan adlı gəminin sükanını Heydər Əliyevin layiqli davamçısı İlham Əliyevə etibar edir.

Azərbaycanın yaxın tarixində inkişafın və tərəqqinin yeni mərhələsi məhz bu dövrdən başlanır.

Hələ ötən əsrin 90-cı illərinin ortalarından ölkənin nəqliyyat sistemində aparılan islahatlar, xüsusən TRASEKA layihəsi çərçivəsində görülən işlər artıq yeni əsrin əvvəllərində öz nəticəsini verməyə başlayır.

Əvvəldə qeyd olunduğu kimi, ötən əsrin 90-cı illərinin əvvəllərində Azərbaycanda baş verən

ictimai-siyasi proseslər bütün sahələr kimi gəmiçilik təsərrüfatını da iflic vəziyyətinə gətirmişdi. Elə bu səbəbdən də uzun illər Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsinin gəmi parkını zənginləşdirmək, yeni gəmilər almaq, demək olar ki, müşkülə çevrilmişdi.

1994-cü ildə Rusiyanın "Krasnoye Sormovo" zavodunda tikilmiş yük tutumu 4 min ton olan cəmi bir quru yük gəmisi alınmışdı. 1998-ci ildə isə Xəzərə Həştərxanda inşa olunmuş bir yanacaq doldurma gəmisi gətirilmişdi.

Yeni əsrin ilk illərindən başlayan iqtisadi inkişaf özünü gəmiçilik təsərrüfatında da göstərməyə başlayır. Bu inkişaf, hər şeydən əvvəl, Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi üçün yeni gəmi və tankerlər sifariş etmək imkanının yaranması ilə əlamətdar olur.

Beləliklə, uzun fasilədən sonra - 2003-cü ilin sentyabrında Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin "Professor Əziz Əliyev" tankeri istismara verilir. 8 min ton neft və neft məhsulları daşımaq gücünə malik olan, ən müasir texniki avadanlıqlarla təchiz olunmuş tankerin uzunluğu 141, eni isə 16,9 metr idi. Əsas sistemləri İngiltərədə istehal olunan tanker kompüter sistemi ilə idarə edilirdi.

2004-cü ilin noyabrında Rusiyanın Nijni Novqorod şəhərindəki "Krasnoye Sormovo" Gəmiqayırma Zavodunda tikilən daha bir gəmi - "Prezident Heydər Əliyev" tankeri Bakıda istismara verilir. Ulu öndərin adını daşıyan bu gəmi Xəzərdə üzən ən nəhəng tanker sayılırdı. Uzunluğu 150 metr olan tankerin tam yüklənmə qabiliyyəti 13 min tondur.



"Prezident Heydər Əliyev" tankeri Xəzər dənizində.

Həmin ilin dekabrında isə Xəzər dənizçiləri “Krasnoye Sormovo” Gəmiqayırma Zavodunda inşa edilmiş daha bir tankeri - “Babək” tankerini Bakı buxtasında təntənəli surətdə istismara qəbul edirlər.

Ən müasir mexanizm və avadanlıqlarla təchiz olunmuş “Babək” texniki göstəricilərinə görə bundan əvvəl Xəzərdə istismara verilmiş “Prezident Heydər Əliyev” tankeri ilə oxşar tiplidir.

Bu tanker də Xəzər üzərindən neft və neft məhsullarının daşınmasında istifadə olunur.

“Krasnoye Sormovo” gəmi inşaatçılarının hazırladığı “Şah İsmayıl Xətai” tankeri isə 2005-ci ilin oktyabrında istismara qəbul edilir.

Tankerin istismara verilməsi ilə əlaqədar Bakı buxtasında təntənəli mərasim təşkil olunur və bildirilir ki, ümummilli liderimiz Heydər Əliyevin təşəbbüsü ilə bərpa olunan qədim İpək yolunun və yaradılan digər beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin Azərbaycandan keçən hissəsində daşımaların həcmnin artırılmasına imkan verəcək bu tankerin şəxsi heyəti yüklərin mənzil başına vaxtında və təhlükəsiz çatdırılmasına nail olmaq üçün bütün səylərini səfərbər edəcək.

Ən müasir mexanizm və avadanlıqlarla təchiz olunmuş “Şah İsmayıl Xətai” texniki göstəricilərinə görə bundan əvvəl istismara verilmiş “Prezident Heydər Əliyev” və “Babək” tankerlərinin oxşarı idi.

Ölkənin tranzit imkanlarını artıran ilk nəhəng gəmilər

2008-ci ilin yanvarında görkəmli oftalmoloq alim, akademik Zərifə Əliyevanın adını daşıyan gəmi-bərə istifadəyə verilir. Gəminin istifadəyə verilmə mərasimində Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyev iştirak edir.

Gəmi-bərə Xorvatiyanın Ulyanik tərsanəsində tikilmişdi. Ən müasir naviqasiya sisteminə malik, uzunluğu 154,5 metr, eni 17 metr olan gəmi-bərə dəmir yolu vaqonlarının daşınması üçün nəzərdə tutulmuşdu. Dedveyti 5985 ton olan gəmi-bərəyə eyni vaxtda 52 dəmir yolu vaqonu yükləmək mümkündür. Bu, Xəzər Dəniz Gəmiçiliyində sayca 8-ci gəmi-bərə idi və özündən əvvəlkilərdən yükötürmə qabiliyyətinin çox olmasına görə fərqlənirdi.

Vaqonların gəmi-bərəyə yerləşdirilməsi üçün ən müasir metodlar tətbiq edilir. Burada uzaq məsafələrə daşınan vaqonların daha sıx dayanması üçün xüsusi qurğulardan və liftlərdən istifadə olunur.

“Akademik Zərifə Əliyeva” gəmi-bərəsi Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu layihəsi çərçivəsində istifadə olunur. Onunla Aktau, Kurık və Türkmənbaşı limanlarına yük vaqonları daşınır və bu, Xəzər dənizində yükdaşımaların intensivliyinə təsir göstərir.

Bütün ekstremal vəziyyətlərə hazır olan gəmidə yüksək təhlükəsizlik sistemi quraşdırılıb, xilasetmə qayıqları qoyulub.

Gəminin yüksək standartlara cavab verən

avadanlıqların quraşdırıldığı kapitan körpüsündə nadir idarəetmə mərkəzi yaradılıb və bütün sistem kompüterləşdirilib. Radarlar 200 kilometr radiusda bütün üzən obyektlərin koordinatlarını, sürətini və istiqamətini müəyyən etməyə imkan verir.

2009-cu ilin oktyabrında isə Xəzərdə “Şuşa” tankeri istismara verilir. Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyev həmin mərasimdə də iştirak edir. Bu tanker də “Krasnoye Sormovo” Gəmiqayırma Zavodunda inşa olunmuşdu.



“Akademik Zərifə Əliyeva” gəmi-bərəsi.

“Şuşa” tankeri də əsasən Qazaxıstan neftinin Heydər Əliyev adına Bakı-Tbilisi-Ceyhan boru kəməri ilə ixracı üçün Səngəçal terminalına daşınmasında istifadə olunur. Eyni vaxtda bir neçə növ neft və neft məhsulları daşımaq üçün nəzərdə tutulan gəmi “Prezident Heydər Əliyev” tankeri ilə eyni layihəyəndir və bu tip tankerlər Xəzərdə istismar edilən ən iri gəmilərdən hesab olunur.

O da maraqlıdır ki, “Şuşa” tankeri həmin dövrdə Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin sayca 80-ci gəmi sayılırdı. Bu gəmilərdən isə 43-ü tanker, 37-si quru yük gəmi idi.

Ən müasir tələblərə cavab verən yeni nəqliyyat infrastrukturunun yaradılması ölkəmizin tranzit imkanlarını artırmaqla yanaşı, Azərbaycanın regionda mövqeyini daha da möhkəmləndirir. Nəqliyyatın digər sahələri kimi dəniz nəqliyyatının inkişaf etdirilməsini də İlham Əliyev daim diqqət mərkəzində saxlayır. Elə bunun nəticəsidir ki, gəmiçilik üçün yeni gəmilər sifariş olunur. Və bu gəmilər zaman-zaman Xəzərdə istismara qəbul edilir.

“Balakən” və “Bərdə” gəmi-bərələri də bu qəbildəndir. Bu gəmi-bərələr 2012-ci ilin noyabrında Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyevin iştirakı ilə istismara verilir.

“Balakən” və “Bərdə” gəmi-bərələrinin istismara verilməsi Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin yükdaşıma imkanlarının genişləndirilməsi baxımından olduqca böyük əhəmiyyət daşıyır.

Bu gəmi-bərələr təxminən bir il əvvəl Xorvatiyanın Ulyanik tərsanəsi ilə imzalanmış müqaviləyə əsasən inşa edilmişdi. Yükdaşıma qabiliyyəti 54 vaqon, uzunluğu 155 metr, eni 18 metr olan gəmi-bərənin suya oturuğu 4,5 metrdir.

Bərələr Beynəlxalq Konvensiyaların ən müasir tələblərinə cavab verir. Eyni vaxtda bir neçə növ neft məhsulu daşıya bilən bərələr Avrasiya

nəqliyyat dəhlizində yükdaşıma konveyerinə qoşulmaqla nəqliyyat donanmasını daha da gücləndirir.

Lakin bu inkişaf, bu tərəqqi Azərbaycan Respublikasının Prezidentini qane etmir. Çünki yeni dövr, yeni zaman Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin iri beynəlxalq layihələrdə iştirakını zərurətə çevirir. Prezident başa düşür ki, Azərbaycan dənizçilərinin beynəlxalq layihələrə qoşulması üçün əvvəlki idarəetmə forması yaramayacaq.

Nə etməli?



“Şuşa” tankeri.



“Bərdə” gəmi-bərəsi.

“Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin yaradılması haqqında Azərbaycan Respublikası Prezidentinin Sərəncamı

22 oktyabr 2013, 18:30

Azərbaycan Respublikası Konstitusiyasının 109-cu maddəsinin 32-ci bəndini rəhbər tutaraq, iqtisadiyyatda institusional islahatların davam etdirilməsi, dəniz gəmiçiliyi sahəsində yerli və beynəlxalq daşımaların səmərəliliyinin artırılması, ölkənin rəqabət qabiliyyətinin və tranzit potensialının gücləndirilməsi məqsədi ilə qərara alıram:

1. Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi və Azərbaycan Respublikası Dövlət Neft Şirkətinin Xəzər Dəniz Neft Donanması ləğv edilsin və onların əsasında “Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” Qapalı Səhmdar Cəmiyyəti yaradılsın.

2. Bu Sərəncamın 1-ci hissəsi ilə ləğv edilmiş Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin və Azərbaycan Respublikası Dövlət Neft Şirkətinin Xəzər Dəniz Neft Donanmasının əmlakı “Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinə verilsin.

3. Azərbaycan Respublikasının Nazirlər Kabineti:

3.1. bu Sərəncamın 1-ci hissəsi ilə yaradılmış “Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin Nizamnaməsinin layihəsini və strukturunu barədə təkliflərini bir ay müddətində Azərbaycan Respublikasının Prezidentinə təqdim etsin;

3.2. Azərbaycan Respublikası Prezidentinin aktlarının bu Sərəncama uyğunlaşdırılmasına dair təkliflərini iki ay müddətində Azərbaycan Respublikasının Prezidentinə təqdim etsin;

3.3. üç ay müddətində Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin normativ hüquqi aktlarının bu Sərəncama uyğunlaşdırılmasını təmin etsin və bu barədə Azərbaycan Respublikasının Prezidentinə məlumat versin;

3.4. mərkəzi icra hakimiyyəti orqanlarının normativ hüquqi aktlarının bu Sərəncama uyğunlaşdırılmasını nəzarətdə saxlasın və bunun icrası barədə beş ay müddətində Azərbaycan Respublikasının Prezidentinə məlumat versin;

3.5. bu Sərəncamdan irəli gələn digər məsələləri həll etsin.

4. Bu Sərəncam imzalandığı gündən qüvvəyə minir.

İlham Əliyev
Azərbaycan Respublikasının Prezidenti

Bakı şəhəri, 22 oktyabr 2013-cü il

Səhmdar cəmiyyətin yaradılması zamanın tələbidir

Dəniz nəqliyyatının idarə edilməsi sahəsində yeni islahatlar həyata keçirmək və daha böyük nailiyyətlər qazanmaq üçün mütəxəssislərlə müzakirələr aparılır. Azərbaycan hökuməti zamanın tələbi ilə gəmiçiliyin strukturunun təkmilləşdirilməsi, habelə maddi-texniki bazasının daha da gücləndirilməsi məsələlərinə xüsusi diqqət ayırır.

2012-ci ildə “Azərbaycan 2020: gələcəyə baxış” İnkişaf Konsepsiyası təsdiq olunur. Həmin sənəddə Azərbaycanın regionun nəqliyyat qovşağına çevrilməsini, ölkənin strateji coğrafi mövqeyindən səmərəli istifadə edilməsini, tranzit və nəqliyyat xidmətlərinin inkişafını nəzərdə tutan perspektivlər müəyyən olunur.

Programın nəqliyyat bölməsində konkret görüləcək işlər sadalanır: “Azərbaycanın rəqabət qabiliyyətinin artırılması məqsədi ilə ölkə ərazisində Avropa-Qafqaz-Asiya və Şimal-Cənub beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərində daşıma xərclərinin azaldılması, idxal, ixrac əməliyyatları və tranzit daşımaları üçün sərf edilən vaxtın qısaltılması və sərhəd-keçid prosedurlarının sadələşdirilməsi üçün tədbirlər görülməkdir. Yaxın illərdə Yeni Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı Kompleksinin tikintisi tamamlanacaq, dəniz donanması yeniləşdiriləcək, nəqliyyat-

logistika mərkəzləri yaradılacaq, dəmir yolu şəbəkəsinin diversifikasiyası siyasətinə uyğun olaraq Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu xətti istifadəyə veriləcəkdir”.

Aradan bir neçə il də keçəcək və qarşıya qoyulan bu programın bütün müddəaları yerinə yetiriləcəkdir.

Bu programın yerinə yetirilməsi üçün isə, ilk növbədə, Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsində struktur dəyişikliyinə ehtiyac var idi. Ona görə də Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyev 2013-cü il oktyabrın 22-də iqtisadiyyatda institusional islahatların davam etdirilməsi, dəniz gəmiçiliyi sahəsində yerli və beynəlxalq daşımaların səmərəliliyinin artırılması, ölkənin rəqabət qabiliyyətinin və tranzit potensialının gücləndirilməsi məqsədi ilə Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi və Azərbaycan Respublikası Dövlət Neft Şirkətinin Xəzər Dəniz Neft Donanmasının əsasında “Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” Qapalı Səhmdar Cəmiyyəti yaradılması barədə sərəncam imzalayır.

Bundan sonra Azərbaycan Respublikasının Prezidenti “Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin fəaliyyətinin təşkili haqqında 10 yanvar 2014-cü il tarixli sərəncam verir.

Müəyyən edilir ki, “Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” Qapalı Səhmdar Cəmiyyəti Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin və Azərbaycan Respublikası Dövlət Neft Şirkətinin Xəzər Dəniz Neft Donanmasının yenidən təşkili yolu ilə yaradıldığına görə, həmin şirkətlərin hüquqi varisidir və onların bütün hüquq və öhdəlikləri Cəmiyyətə keçir.

Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabineti isə 2014-cü il yanvarın 24-də “Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin Nizamnaməsi”ni təsdiq edir. Həmin nizamnamədə Cəmiyyətin əsas məqsədi kimi yerli və beynəlxalq daşımaların səmərəliliyinin artırılması, dənizdə həyata keçirilən neft-qaz və digər layihələrdə daşıyıcı, eləcə də ticarət gəmiçiliyinin fəaliyyət növləri əsasında xidmətlərin davamlı sürətdə göstərilməsi üzrə qabaqcıl beynəlxalq təcrübənin, elmi-texniki innovasiyaların tətbiqi, yerli, xarici fiziki və hüquqi şəxslərə yüksək keyfiyyətli, rəqabətə davamlı xidmətlərin təqdim olunması və gəlir əldə edilməsi göstərilir.

Başqa sözlə, “Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin yaradılmasında əsas məqsəd ölkənin tranzit yükdaşımalar sahəsində rəqabət potensialından daha səmərəli istifadə etməklə gəmiçilik sahəsində yerli və beynəlxalq daşımaların həcmi artırmaq idi. Bu dəyişikliklə Cəmiyyət sərnişin və yük daşınması, habelə gəmilərin təmiri və modernləşdirilməsi ilə bağlı müxtəlif növ xidmətlər təqdim edən, eləcə də dənizdə həyata keçirilən neft və qaz əməliyyatlarına ixtisaslaşdırılmış gəmiçilik xidmətləri göstərən yeni və güclü bir quruma çevrilir.

Bununla da ölkəmizin iqtisadiyyatında köklü struktur islahatlarının davam etdirilməsi, dəniz gəmiçiliyi sahəsində yerli və beynəlxalq daşımaların artırılması, ölkənin rəqabət qabiliyyətinin və tranzit potensialının gücləndirilməsinə ciddi töhfə verilir.

Gəmiçiliyin inkişafına dair Dövlət Proqramı qəbul edilir

2016-cı il martın 9-da Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyev Xəzər gəmiçiliyi ilə bağlı daha bir fərman imzalayır.

Prezident “Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin rəqabət qabiliyyətinin artırılmasını, dəniz nəqliyyatı sisteminin təkmilləşdirilməsini, Cəmiyyətə məxsus gəmilərin beynəlxalq sulara fəaliyyətinin genişləndirilməsini, habelə beynəlxalq şirkətlərin müasir idarəetmə təcrübəsindən istifadə etməklə, su nəqliyyatının inkişafının sürətləndirilməsini və rəqabətə davamlı dəniz nəqliyyatı xidmətləri göstərilməsini təmin etmək məqsədi ilə “Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin fəaliyyətinin təşkili haqqında” Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 2014-cü il 10 yanvar tarixli sərəncamında bəzi dəyişikliklər edir.

Eyni zamanda həmin fərmanla Azərbaycan Respublikasının Nazirlər Kabinetinə tapşırıqlar ki, “2016–2020-ci illərdə Azərbaycan Respublikasında gəmiçiliyin inkişafına dair Dövlət Proqramı”nın layihəsini hazırlayıb Azərbaycan Respublikasının Prezidentinə təqdim etsin.

Həmin layihə hazırlanıb təqdim edilir və Prezident İlham Əliyev

2016-cı il noyabrın 7-də “2016–2020-ci illərdə Azərbaycan Respublikasında gəmiçiliyin inkişafına dair Dövlət Proqramı”nı təsdiq edir.

Dövlət Proqramının əsas məqsədi Azərbaycanda gəmiçilik sahəsinin inkişafını, rəqabətqabiliyyətli və beynəlxalq standartlara uyğun yüksək səviyyəli daşıma və neft sənayesi üçün ixtisaslaşdırılmış xidmətlər təqdim edən, kommersiyacəhətdən səmərəli fəaliyyət göstərən və gələcəkdə özünü sərbəst maliyyələşdirməklə dövlət büdcəsinə gəlir gətirən nüfuzlu gəmiçilik şirkətinin formalaşdırılmasını, Azərbaycan ərazisindən yük daşımalarının həcmünün artırılmasını təmin etmək və “Azərbaycan 2020: gələcəyə baxış” İnkişaf Konsepsiyası çərçivəsində Azərbaycanın beynəlxalq əhəmiyyətli nəqliyyat və lojistik mərkəzə çevrilməsi üçün zəruri tədbirlər görmək idi.

Dövlət Proqramı Cəmiyyətin daha sürətlə inkişafına nail olunmasını nəzərdə tuturdu. Məqsəd qabaqcıl beynəlxalq təcrübəyə uyğun gəmiçilik şirkətinin qurulmasının davam etdirilməsi və xidmət keyfiyyətinin daim yüksək səviyyədə saxlanılmasını təmin etmək idi.

İndi artıq müştərilərlə peşəkar və etibarlı münasibətlərin qurulmasına xüsusi diqqət yetirilməli, dayanıqlı xidmət təqdim edən şirkət imicini yüksəltməklə Xəzər dənizində aparıcı mövqenin qorunub saxlanılmasına nail olunmalı idi.

Azərbaycanda və regionda irimiqyahlı layihələrin həyata keçirilməsi nəticəsində artıq Asiya ilə Avropa arasında yükdaşıma həcmələrinin bir qisminin Azərbaycan üzərindən fasiləsiz nəqli də Xəzər dənizçilərinin üzərinə düşürdü.

Bir sözlə, yeni yaradılan cəmiyyət qarşısında vəzifələr çox və məsuliyyətli idi...



“Üfüq” gəmisi.

Gəmiçilikdə struktur dəyişikliklərinin ilk nəticələri

Müvafiq struktur dəyişikliklərindən, habelə qarşıda duran hədəflər müəyyən olunandan dərhal sonra bütövlükdə nəqliyyat, o cümlədən dəniz nəqliyyatı və gəmiçilik sahəsində nəzərdə tutulan strategiyanın icrasına başlanılır.

2014-cü ilin payızında "Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi" Qapalı Səhmdar Cəmiyyəti Sinqapurun "Pacc Offshore Services Holding Ltd" şirkətinin nəzarəti altında inşa olunan yedək-təchizat gəmisi alır. DP-2 sistemi ilə təchiz edilən, dartma qüvvəsi təxminən 207 ton olan yedək-təchizat gəmisi texniki göstəricilərinə görə Xəzərdə birincidir.

Gəminin texniki imkanları onun Xəzərdə nəzərdə tutulan bir çox layihələr, o cümlədən "Şahdəniz-2", "Şəfəq-Asiman", "Abşeron Faza-1"

layihələri çərçivəsində planlaşdırılan işlərə cəlb olunmasını mümkün edir. Gəmiyə Azərbaycanın qədim şəhərlərindən olan Lənkəranın adı verilir.

Dahi Üzeyir Hacıbəylinin adının verildiyi daha bir yeni quru yük gəmisi isə Rusiya Federasiyasında istehsal olunur. "Üzeyir Hacıbəyli" gəmisi üçrəngli bayrağımız altında Qara dəniz, Aralıq dənizi və digər hövzələrdə yükdaşıma əməliyyatlarına cəlb edilir.

Yeri gəlmişkən, Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin Xəzərdənkənar beynəlxalq sulara fəaliyyəti uzun fasilədən sonra Prezident İlham Əliyevin tapşırığı ilə 2014-cü ildə "Üzeyir Hacıbəyli" və "Natəvan" gəmilərinin alınması ilə bərpa olunur.

2015-ci ildə nəqliyyat donanmasının 3 gəmisi - "Qaradağ", "Teymur Əhmədov" və "Maestro Niyazi" gəmiləri Qara və Aralıq dənizlərinə yola salınır.

Beləliklə, gəmiçiliyin fəaliyyət sahələrinin şaxələndirilməsi və bir bazardan asılılığının azaldılması ilə əlaqədar qarşıya qoyulan tapşırıqlara uyğun olaraq, Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi beynəlxalq sulara fəaliyyətini bərpa edir. Çünki bu vaxta qədər donanmamızın xarici sulardakı fəaliyyətinə müxtəlif səbəblər üzündən beş il fasilə verilmişdi. Dənizçilərimiz düz beş il müstəqil Azərbaycanın üçrəngli bayrağının uzaq sahillərdə yenidən dalğalanacağı günü gözləmişdilər. Onların bu intizarına da "Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi" Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin yaradılması son qoyur. Gəmiçiliyin Xəzərdən kənardə üzən gəmilərinin sayı 14-ə çatır. Onlardan on ikisi quru yük, ikisi tankerdir. Xarici sulara üzən gəmilərin istismarının effektivliyinin artırılması üçün ASCO-nun Türkiyədə təsis etdiyi iki yeni şirkət, o cümlədən Yunanıstanda nümayəndəliyi fəaliyyət göstərir.



2014-cü ilin dekabrında SSRİ Xalq artisti, dünya şöhrətli müğənni Müslüm Maqomayevin adını daşıyan gəminin istismara verilməsi mərasimi keçirilir.

Azərbaycan Prezidenti İlham Əliyev, xanımı Mehriban Əliyeva və Müslüm Maqomayevin həyat yoldaşı, SSRİ Xalq artisti Tamara Sinyavskaya mərasimdə iştirak edirlər.

“Caspian Marine Services” şirkəti ilə uzunmüddətli alyans razılaşması çərçivəsində alınan “Müslüm Maqomayev” sürətli sərnəşin gəmisinin uzunluğu 70 metr, eni 16 metr, bortunun hündürlüyü 6 metrdir. Gövdəsi ikiqat, bütövlükdə alüminium qatlarından yığılmış

katamaran tipli gəmi təyinatına görə dünyada həmin kateqoriyada ilk sürətli sərnəşin gəmisidir. Gəminin inşası Beynəlxalq Dənizçilik Təşkilatının sürətli gəmilərin tikintisində tətbiq edilən HSC kodu tələblərinə uyğun olaraq, Avstraliyanın “Incat-Tasmania” Gəmiqayırma Zavodunda bir il ərzində həyata keçirilmişdi.

“Müslüm Maqomayev” gəmisini dənizdə çalışan neftçilərin sərəncamına verilərək, 150 nəfərədək xüsusi dəniz-mədən heyətinin Xəzərdəki neft-qaz platformalarına çatdırılması işlərini yerinə yetirir.

“Müslüm Maqomayev” gəmisinin istifadəyə verilməsi xüsusi heyətin və yüklərin dənizdəki

platformalara helikopterlər vasitəsilə daşınmasını minimuma endirməyə imkan verir.

Prezident İlham Əliyev istismara verilən “Lənkəran” yedək-təchizat gəmisini ilə də yaxından tanış olur və gəmiçilik sahəsində son illərdə aparılan islahatlardan danışır: “Gəmiçiliyin gözəl gələcəyi var. Aparılan islahatlar, struktur islahatları və gəmiçiliyin fəaliyyəti ilə bağlı atılan addımlar gözəl nəticələr verir. Daha da böyük nəticələr olacaq. Bu yaxınlarda gəmiçiliyin fəaliyyəti üçün əlavə maddi dəstək verilmişdir. Əminəm ki, Xəzər Gəmiçiliyi dünya miqyasında çox gözəl və müasir şirkətə çevriləcəkdir.

Azərbaycanda artıq bir neçə beynəlxalq şirkət fəaliyyət

göstərir - SOCAR, AZAL və digər şirkətlər. Əlbəttə ki, özəl şirkətlər də bu sıradadır. Ancaq dövlət şirkətləri arasında Xəzər Gəmiçiliyinin öz yeri, böyük tarixi, ənənələri var. Xəzərdə bizim gəmiçiliyimiz həmişə böyük rola malik olub. Biz bu gün müasir şirkət yaratmaqla həm iqtisadi potensialımızı möhkəmləndirəcəyik, eyni zamanda, Xəzər Gəmiçiliyi dünya miqyasında müasir, çox səmərəli şəkildə idarə olunan şəffaf şirkət kimi özünü təqdim edəcək”.

Qeyd etmək yerinə düşər ki, 2003-2014-cü illərdə “Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” üçün 23 yeni gəmi, o cümlədən 11 tanker, 6 bərə, 2 quru yük gəmisini, 4 yedək və yedək-təchizat gəmisini alınıb.

“Müslüm Maqomayev” gəmisinin istismara verilməsi mərasimi. 2014-cü il.



Yeni alınan gəmilərdən biri də böyük Azərbaycan şairi Nəsiminin adını daşıyır və donanmanın flaqmanı olan “Prezident Heydər Əliyev” tankeri ilə eyni layihə əsasında inşa edilir. “Nəsimi” tankeri əsası ulu öndər Heydər Əliyev tərəfindən qoyulmuş Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizində neft və neft məhsulları daşıyır.

Bütün bunlardan sonra “Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” QSC-nin və “Caspian Marine Services” şirkətinin uzunmüddətli Alyans razılaşması çərçivəsində daha 3 yedək və 2 borudüzən gəmi alınır. Bu gəmilər “Şahdəniz-2” layihəsində istifadə olunur, yeni boru kəmərlərinin çəkilişində yaxından iştirak edir.

Bu yeniliklər hazırda global səviyyədə, o cümlədən Xəzərdə tranzit yüklər üstündə kəskin mübarizə gedən bir dövrdə “Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin rəqabət qabiliyyətini artırır, onu güvənli və nüfuzlu bir gəmiçilik şirkəti kimi tanıdır.

Bundan başqa, səhmdar cəmiyyət Azərbaycanın neft strategiyasının uğurla həyata keçirilməsinə öz töhfəsini verməklə yanaşı, qeyri-neft sektorunun inkişafında da mühüm rol oynayır, quru yük daşımaları sahəsində müxtəlif şirkətlərlə etibarlı əməkdaşlığı davam etdirir.

Yeni və müasir texnologiyalarla təchiz edilmiş gəmilərin alınması Azərbaycanda gəmi mütəxəssisləri üçün yeni iş yerlərinin açılmasına, istər beynəlxalq, istərsə də yerli yük və xidmət bazarlarında dayanıqlı mövqelərin əldə olunmasına, eləcə də dövlət bayrağımızı dünya sularında və beynəlxalq limanlarda dalğalandırmaqla ölkəmizin təbliğinə və bütövlükdə dəniz nəqliyyatının inkişafına xidmət edir.

“Zığ” və “Bibiheybət” zavodları necə yarandı?

Bakı gəmi təmiri sahəsində kifayət qədər zəngin təcrübəsi olan şəhərlərdəndir. Burada ilk gəmi təmiri emalatxanaları hələ XIX əsrin sonlarından, daha doğrusu, 1889-cu ildən fəaliyyət göstərməyə başlamışdı və sovet dövründə də davam etdirilmişdi.

Təbii ki, Azərbaycanda gəmi təmiri sahəsində zəngin ənənələrin olmasına baxmayaraq, yeni dövr bu sahədə də islahatlar aparmaq zərurətini ortaya çıxarır. Çünki hər il yeni müasir gəmilər alınır, bu gəmilərin təmiri müasir texnologiyalar tələb edirdi. Ona görə də hələ sovet dövründə Xəzər gəmiçiliyinə xidmət edən zavodların da yenidən qurulmasına ciddi ehtiyac var idi. Yeni zaman gəmi təmiri sahəsində də qarşıya yeni tələblər qoyurdu.

Hələ 1950-ci illərdə Xəzər Dəniz Neft Donanmasının tərkibində yeni gəmi təmiri emalatxanası istifadəyə verilmişdi. Bu emalatxana neft donanmasının gəmilərinə xidmət edirdi. Sonralar bu müəssisə uzun illər “Sov.İKP XXI qurultayı” adına zavod kimi fəaliyyət göstərmiş, gəmi təmiri sahəsində kifayət qədər zəngin ənənəyə sahib olmuşdu. 2013-cü ildə həmin zavodun bazasında “Bibiheybət” Gəmi Təmiri Zavodu yaradılır. Təbii ki, bu zavod da ən müasir təmir avadanlıqları və qurğularla təmin edilir.

“Bibiheybət” Gəmi Təmiri Zavodunun əsas fəaliyyət istiqaməti “Azərbaycan Xəzər Dəniz

Gəmiçiliyi” QSC-yə və başqa təşkilatlara məxsus gəmiləri və texniki avadanlıqları təmir etmək, onlar üçün sifarişlər əsasında müxtəlif növ ehtiyat hissələri, xüsusi boyalar və texniki vasitələr hazırlamaqdır.

Zavodun strukturuna mexaniki-təmir, gövdə-qaynaq, enerji-mexaniki xidmət, ağac emalı, tərsanə, təmizləmə-rəngləmə, tökmə, elektrik-quraşdırma və boya istehsalı bölmələri daxildir.

2014-cü ilin yanvarında isə vaxtilə “Paris Kommunası” və “Zaqfederasiya” adına gəmi təmiri zavodları kimi fəaliyyət göstərən iki müəssisənin bazasında “Zığ” Gəmi Təmiri və Tikintisi Zavodu yaradılır.

Bu zavodun əsas fəaliyyət predmetini “Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinə məxsus olan, eləcə də üçüncü şəxslərin sifarişləri əsasında gəmilərin cari və əsaslı təmirini həyata keçirmək təşkil edir.



ASCO-nun “Neptun” üzən tərsanəsi.

Zavodun strukturuna mexaniki-təmir, gövdə-qaynaq, tərsanə, təmizləmə-rəngləmə bölmələri, enerji-mexaniki xidmət, ağac emalı, tökmə və elektrik-quraşdırma sahələri daxildir.

Belə müasir zavodların istifadəyə verilməsi ilə "Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi" QSC-nin gəmi təmiri imkanları daha da genişlənir. Tərsanə təsərrüfatı və sahil

gəmi təmiri vasitələrinə malik "Bibiheybət" və "Zığ" gəmi təmiri zavodlarında tankerlərin, universal quru yük, sərnişin və yedək gəmilərinin, gəmi-bərələrin, üzən qazma qurğularının təmiri yüksək keyfiyyətlə həyata keçirilir. Yüksək ixtisaslı mütəxəssislər bütün mürəkkəb təmir əməliyyatlarının öhdəsindən bacarıqla gəlirlər.



"Zığ" Gəmi Təmiri və Tikintisi Zavodunun ümumi görünüşü.

"Gəncə" tankeri Xəzər sularında

"Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi" Qapalı Səhmdar Cəmiyyəti sonrakı illərdə də donanmanın gücləndirilməsinə xüsusi diqqət yetirir. Həm də ona görə ki, Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyev gəmiçilik sahəsinin inkişafını daim diqqətdə saxlayır, yeni gəmilərin istismara verilməsində şəxsən iştirak edərək öz xeyir-duasını verir.

2016-cı ilin aprelində Prezident İlham Əliyev Bakı Gəmiqayırma Zavodunda "Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi" Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin sifarişi ilə inşa edilən "Üfüq", "Zəfər" və "Turan" sərnişin gəmilərinin istismara verilməsi mərasimində iştirak edir.

Azərbaycan neftçilərinin dəniz platformalarına çatdırılması üçün tikilən sərnişin gəmiləri 80 sərnişin tutumuna malikdir. Yüngül materialların tətbiqi, hərəsinin gücü 1920 kilovat olan iki baş mühərrikin qoyulması sərnişin gəmilərinə saatda 35 kilometrə yaxın sürət yığmağa imkan verir. Bu, mövcud gəmilərlə müqayisədə iki dəfə çoxdur. Yeni gəmilər göyertələrinə 10 tonadək müxtəlif yük də götürə bilər.

2016-cı ilin mayında "Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi" Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin aldığı "Rəsul Rza" quru yük gəmisinin istifadəyə verilməsi münasibətilə Türkiyənin Yalova bölgəsində yerləşən "Tersan" tərsanəsində bayraqqaldırma mərasimi keçirilir.

Oxşar tədbir bundan təxminən bir ay sonra daha dörd quru yük gəmisinin - "Hüseyn Cavid", "Şair Vaqif", "Şair Sabir" və "General Aslanov" gəmilərinin istifadəyə verilməsi münasibətilə təşkil olunur.

Azərbaycana məxsus yük gəmilərinin Türkiyənin ərazi sularında və qardaş ölkəyə məxsus şirkətlər tərəfindən istismara hazırlanması Azərbaycan-Türkiyə qardaşlıq münasibətlərinin daha bir göstəricisi kimi qiymətlidir.

Azərbaycan gəmilərinə xalqımızın böyük ictimai xadimlərinin, o cümlədən görkəmli şair və yazıçıların adlarının verilməsi isə ulu öndər Heydər Əliyevin hələ ötən əsrin 70-ci illərində qoyduğu ənənənin uğurla davam etdirilməsindən xəbər verir.

"Şair Sabir"
gəmisində səfərdə.



Təbii ki, yeni gəmilərin alınması Prezident İlham Əliyevin yeni iş yerlərinin açılması, gəmiçiliyin beynəlxalq yükdaşımalarda rəqabətə davamlı fəaliyyət göstərməsi, xarici sulara ölkəmizin təmsil və təbliğ olunması ilə bağlı yeritdiyi siyasətin tərkib hissəsidir.

2016-cı ilin noyabrında dövlət başçısının iştirakı ilə daha üç gəmi - "Rəşid Behbudov" sürətli sərnişin gəmisi, "Gəncə" tanker və "Qafur Məmmədov" quru yük gəmisi istismara verilir.

"Gəncə" tanker "Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi" QSC və "Caspian Marine Services" Alyansı tərəfindən sifariş olunan 2 yeni tankerdən biri idi.

"Gəncə" tankerin texniki göstəriciləri onun gələcəkdə Xəzər hövzəsində dayaz limanlara daxil olmasına, eyni zamanda, Volqa-Don, Volqa-

Balt kanallarında üzünə imkan yaradır. Bu tanker ən müasir avadanlıqlarla təchiz olunub.

Yeri gəlmişkən, hazırda Xəzər dənizində yükötürmə qabiliyyətinə görə ən böyük tankerlər "Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi" QSC-yə məxsusdur və onlar 13,5 min ton dedveytə malikdir. Bu tankerlərin suya oturma çox olduğundan onlar Xəzər dənizini xarici sularla əlaqələndirən Rusiyanın daxili su kanallarına, o cümlədən İran limanlarına yüklə daxil ola bilmirlər. Ona görə də həcmnin artması proqnozlaşdırılan maye yüklərin daşınmasını təmin etmək üçün "Gəncə" tipli tankerlərin böyük iqtisadi əhəmiyyəti var.

"Rəşid Behbudov" gəmisinin üstünlükləri isə başqadır.

Xəzərdə neft və qaz layihələrində rəqabətqabiliyyətli, beynəlxalq standartlara uyğun yüksək səviyyəli xidmətlərin göstərilməsi istiqamətində mühüm rol oynayan bu gəmi alüminium gövdəli sürətli sərnişin gəmilərinin tikintisi üzrə dünyada məşhur olan Avstraliyanın "Austal" Gəmiqayırma Zavodunda inşa edilib və sərnişinlərin, eləcə də kiçikhəcmli yüklərin dəniz platformalarına təhlükəsiz çatdırılması üçün nəzərdə tutulub.

Gəmidə sərnişinlərin rahatlığı üçün hər cür şərait yaradılıb, ən son beynəlxalq konvensiya tələblərinə uyğun səs və titrəmə izolyasiyası ilə təmin edilib, istirahət sahələri quraşdırılıb.

"Rəşid Behbudov" sürətli sərnişin gəmisi eyni tipli "Müslüm Maqomayev" gəmisi ilə bərabər "BP" şirkətinin sifarişlərini yerinə yetirir. Bütövlükdə alüminium təbəqələrdən yığılmış katamaran tipli gəmi saatda 60 kilometr sürət yığmaq imkanına malikdir. Onun uzunluğu 70, eni isə 16 metrdir. Gəmi ən müasir avadanlıqlarla, o cümlədən DP-2 dayanıqlı mövqeləndirmə sistemi, sərnişinlərin platformalara təhlükəsiz keçidi üçün xüsusi teleskopik körpü ilə təchiz olunub. Bu isə onun Beynəlxalq Dənizçilik konvensiyalarının tələblərinə tam səviyyədə cavab verməsini təsdiqləyir. Belə gəmilərdə xüsusi teleskopik körpünün istifadəsi dünyada ilk dəfə tətbiq olunur. Hazırda irimiq yaşlı neft və qaz layihələrinə xidmət edən bir sıra digər gəmiçilik şirkətləri bu texnologiyanın tətbiqini Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin təcrübəsi əsasında öyrənir.

Yeni alınmış "Qafur Məmmədov" quru yük gəmisi isə Xəzərdəki quru yük donanmasının yenilənməsi, hazırda balansda olan, maksimum yükötürmə qabiliyyəti 3 min ton təşkil edən

və istismar müddətini başa vurmuş gəmiləri yeniləməyə və növbəti illər ərzində gəmiçiliyin quru yük daşımaları bazarında mövqeyinin sabitləşməsinə imkan yaradır. Eyni zamanda, belə gəmilərin istismara verilməsi strateji əhəmiyyətə malik Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu xəttinin işə salınması nəticəsində ölkəmizin ərazisindən keçməklə daşınan tranzit yüklərin və konteyner həcmələrinin mənzil başına vaxtında çatdırılmasında da böyük əhəmiyyət daşıyır.

2017-ci ilin mayında "Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi" QSC-nin "Qubadlı" adlı yeni təchizat gəmisinin istismara verilməsi mərasimi keçirilir.

"Qubadlı" bu tip gəmilərin tikintisi üzrə dünyanın qabaqcıl müəssisələrindən sayılan Norveçin "STX Norway Offshore" Gəmiqayırma Zavodunda inşa edilib və müxtəlif növ yüklərin dəniz platformalarına çatdırılması üçün nəzərdə tutulub.

Prezident İlham Əliyev "Qubadlı" və "Cəbrayıl" təchizat gəmilərini istismara verərkən. 2017-ci il.



"Gəncə" tanker Xəzər sularında.



Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin donanmasında olan digər təchizat gəmiləri ilə müqayisədə bu gəmilərin bir sıra üstünlükləri var. Belə ki, yeni təchizat gəmiləri yanacaq, sürtkü yağı, qələvi məhlul, özül yağı, quru yük, içməli su, qazma məhlulu, konteyner, boru və bu kimi digər müxtəlif yükləri qəbul etmək üçün daha geniş göyertəyə və böyük həcmli yük tanklarına malikdir.

Müasir avadanlıqlarla, o cümlədən DP-2 dayanıqlıq sistemi ilə təchiz olunan "Qubadlı" gəmisinin texniki xüsusiyyətləri sərt hava şəraitində dənizdəki platformalara yan almadan yükləmə-boşaltma əməliyyatını təhlükəsiz şəraitdə yerinə yetirməyə imkan verir. Gəmidə quraşdırılan

yanğınsöndürmə avadanlığı isə dəniz obyektlərində yanğın baş verərkən hadisəyə ilkin müdaxilə etməyə şərait yaradır. Xilasetmə əməliyyatlarının yerinə yetirilməsi üçün gəmi xüsusi xilasedici qayıqla təchiz olunub. Qayıqların konstruksiyası kəskin hava şəraitində dənizdə axtarış və xilasetmə işlərinin yerinə yetirilməsini mümkün edir.

Bu kimi gəmilərin istismara verilməsi və həmin mərasimlərdə Prezident İlham Əliyevin şəxsən iştirakı və uzaq səfərlərə çıxan dənizçilərə xeyir-dua verməsi ölkə rəhbərliyinin Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin donanmasını daha da gücləndirmək istəyindən irəli gəlir.

"Xankəndi" gəmiçilik tarixində yeni eranın başlanğıcı sayılır

Bakı Gəmiqayırma Zavodunda "BP" şirkətinin sifarişi ilə "Şahdəniz-2" layihəsi çərçivəsində inşa olunan və 2017-ci ilin sentyabrında istifadəyə verilən "Xankəndi" sualtı tikinti gəmisi bütövlükdə Xəzərin gəmiçilik tarixində yeni eranın başlanğıcı hesab edilir. Xəzər dənizindəki neft və qaz donanmasının yeni texnologiyalı ən müasir gəmisi olan "Xankəndi" suyun dərinliyi 550 metrədək olan hissələrində dünya standartlarına uyğun sualtı qurğular tikmək məqsədilə inşa edilib.

"Xankəndi" istifadəyə verildəndə dünyada bu tipdə cəmi 10 gəmi var idi və onlardan biri Azərbaycanda idi. Həqiqətən, qürurverici faktır!

Sualtı tikinti gəmisinin iki iri gövdə bölməsi müvafiq müqavilə əsasında Sinqapurda inşa edilərək təhlükəsiz şəkildə Bakıya gətirilib və bu iki hissə Bakı Gəmiqayırma Zavodunda tikinti-quraşdırma sahəsinə çıxarılaraq inşası

"Xankəndi" gəmisi.



başla çatdırılıb, burun, yaşayış və idarəetmə blokları ilə birləşdirilib və müvafiq integrasiya işləri yerinə yetirildikdən sonra suya salınıb. Bu gəmi xüsusi olaraq nəhəng "Şahdəniz-2" işlənmə layihəsinin sualtı qurğularını quraşdırmaq üçün inşa edilib.

"Xankəndi" gəmisinin tikintisində ümumilikdə iki mindən çox insan çalışıb ki, bu işçilərin 75 faizini yerli, 25 faizini isə əcnəbi mütəxəssislər təşkil edib.

DNV GL Norveç və Almaniya təsnifat cəmiyyətinin nəzarəti altında tikilən bu unikal və çoxfunksiyalı gəminin maksimal sürəti 13,5 uzel, uzunluğu 155, eni 32, maksimal suya oturma 7,5 və əsas bortunun hündürlüyü 13 metrdir. Gəmi 3,5

metr hündürlüyündə böyük dalğalarda fəaliyyət göstərməsi üçün dinamik mövqeləndirmə sistemi, 600 metrədək sualtı əməliyyatlar aparmaq üçün 900 metrik tonluq əsas kranı, 18 nəfərlik iki dalğıc kapsulu sistemi, məsafədən idarə olunan iki aparatı, möhkəmləndirilmiş avadanlıq endirmə şaxtası və digər zəruri texnikalarla tam təchiz edilib.

"Xankəndi" gəmisinin inşası Azərbaycanın iqtisadi və sənaye potensialının gücləndirilməsi istiqamətində növbəti mühüm addımdır. Təsadüfi deyil ki, gəminin istismara verilməsi mərasimində Prezident İlham Əliyev məhz bu məsələni xüsusi vurğulamışdı: "Bu gəminin tikintisi ölkəmizin gücünü göstərir. Onu göstərir

Prezident İlham Əliyev "Xankəndi" gəmisinin istismara verilməsi mərasimində. 2017-ci il.



ki, bu gün Azərbaycanda istənilən böyük tikinti işi aparıla bilər”.

Prezident daha sonra demişdi: “Xankəndi” gəmisinin tikintisi təqribən 400 milyon dollara yaxın vəsaitə başa gəlib. Bu da dövlətimizin gücünü göstərir. “Şahdəniz” qaz yatağının işlənməsində bu gəminin əvəzsiz xidməti olacaq.

Bu gün mənə verilən məlumata görə, dünyada bu tiptə cəmi 10 gəmi var. Onlardan biri Azərbaycandır, Azərbaycanda tikilib. Bu gəmidə çalışacaq heyət üzvlərinin əksəriyyəti Azərbaycan mütəxəssisləridir. Yəni bu gəminin tikintisi ilə eyni zamanda treninq, hazırlıq işləri də aparılmışdır ki, bu gün həm gəminin kapitanı, həm də bütün heyət üzvlərinin əksəriyyəti yerli kadrlardır”.

Şübhəsiz, ölkəmizdə donanmanın yenilənməsi istiqamətində aparılan bu işlər İlham Əliyevin təşəbbüsü ilə hazırlanmış gəmiçiliyin strateji inkişaf proqramına, həmçinin “2016-2020-ci illərdə Azərbaycanda gəmiçiliyin inkişafına dair Dövlət Proqramı”na uyğun olaraq həyata keçirilir.

Bu sahədə görülməli işlər Azərbaycanın regionda nəqliyyat-logistika qovşağına çevrilməsi strategiyasına, ölkənin tranzit potensialının gücləndirilməsinə və iqtisadiyyatın şaxələndirilməsi ilə qeyri-neft sektorunun inkişafına və milli gəmiçiliyin yükdaşıma bazarında mövqeyinin möhkəmləndirilməsinə xidmət edir.

Prezident İlham Əliyev Xəzər gəmiçiliyinin inkişafı ilə əlaqədar tövsiyələrini verir.



Dəniz Nəqliyyatı Donanması haqqında

“Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin yaradılmasından sonra aparılan struktur dəyişiklikləri idarəetmənin asanlaşdırılmasına, daha çevik planlaşdırma, zamanın çağırışlarına daha tez reaksiya verməyə imkan yaradır.

Səhmdar cəmiyyətin özəyini təşkil edən Dəniz Nəqliyyatı Donanması müxtəlif təyinatlı yüklərin və sərnişinlərin daşınmasını həyata keçirir, rabitə, radiomərkəz və elektrodəniznavigasiya üzrə müxtəlif xidmətlərin göstərilməsini təşkil

edir, gəmilərin yüklənmə-boşaldılmasını və yedək əməliyyatlarını, dibdərinləşdirmə işlərini aparır, habelə dəniz yolları navigasiya işarələrinin yerləşdirilməsini və onların saz vəziyyətdə saxlanılmasını təmin edir. Həmçinin gəmilərin texniki istismar qaydalarına müvafiq olaraq vaxtında və keyfiyyətlə təmir edilərək Dəniz Registrinə təqdim olunması üçün tədbirlər görür.

“Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” QSC-nin tanker donanması Xəzər hövzəsində aparıcı mövqə tutur. Hövzədə öz rolunu və yükdaşımalarda xüsusi çəkisini saxlamaq üçün donanma son illərdə yeni gəmilərlə zənginləşir. Xüsusən, 2003-cü ildən sonra 2 ədəd 8000 tonluq “Professor Əziz Əliyev” tipli, 1 ədəd 12000 tonluq “Cabbar Həşimov” və 7 ədəd 13000 tonluq “Prezident Heydər Əliyev” tipli tankerlərlə nəqliyyat donanmasının yükdaşıma qabiliyyəti xeyli artırılıb.



“Cabbar Həşimov” tankeri.

İndi Azərbaycanın maye yük daşıyan gəmiləri Aktau (Qazaxıstan), Türkmənbaşı, Alaca, Oğuzxan, Kiyanlı (Türkmənistan), Mahaçqala (Rusiya) limanlarından yüklərin idxal və ixracını həyata keçirir. Yükdaşımaların əksər hissəsi Aktau-Bakı (Dübəndi, Səngəçal) və Türkmənistan - Bakı (Dübəndi, Səngəçal) istiqamətlərində nəql edilən neft və neft məhsullarının payına düşür.

Böyük İpək yolunun bərpası və "Əsrin müqaviləsi"nin nəticəsi olan "Bakı - Tbilisi-Ceyhan" neft boru kəmərinin işə düşməsi yuxarıda göstərilən istiqamətlərdə daşınan maye yüklərin həcmnin sürətlə artmasına səbəb olur.

"Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi" QSC-nin quru yük gəmiləri Xəzəryanı ölkələrin limanları

arasında müntəzəm səfərlər edir. Quru yüklərin daşınmasına 8 ədəd "Nizami" tipli, 2 ədəd "Teymur Əhmədov" tipli, habelə "Maestro Niyazi" və "Mahmud Rəhimov" gəmiləri cəlb olunub.

"Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi" QSC Xəzər hövzəsində gəmi-bərə donanmasına malik olan yeganə şirkətdir. Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizində dəmiryol vaqonları və sərnişinlər, eləcə də avtomobillər 7 ədəd "Dağıstan" tipli (28 vaqon götürən) bərələr, 4 ədəd "Akademik Zərifə Əliyeva" tipli (52 vaqon götürən), 2 ədəd "Bərdə" tipli (54 vaqon götürən), habelə 2 ədəd "Bəstəkar Qara Qarayev" tipli Ro-Ro gəmiləri ilə Bakı-Kurik-Bakı və Bakı-Türkmənbaşı-Bakı istiqamətlərində daşınır.

Xəzər Dəniz Neft Donanmasının rolu artır

Xəzər Dəniz Neft Donanması Xəzər dənizində neft-qaz hasilatı proseslərinin tam təmin edilməsi, o cümlədən dəniz özüllərinin, estakadaların tikintisi, geoloji kəşfiyyat, neft-qaz kəmərlərinin çəkilişi, onların istismar dövründə təmiri, neft obyektlərinin yanğından mühafizəsi, neftçilərin iş yerlərinə çatdırılması kimi işləri yerinə yetirir.

Bu donanma həmçinin gəmilərin texniki istismar qaydalarına müvafiq olaraq vaxtında və keyfiyyətlə təmir edilərək Dəniz Registrinə təqdim olunması üçün tədbirlər görür, dəniz dibində və təkində mineral ehtiyatların kəşfiyyatı

və hasilatı ilə əlaqədar digər xidmətlər göstərir.

Xəzər Dəniz Neft Donanmasının tərkibinə ixtisaslaşdırılmış gəmilər, gəmi təmiri emalatxanaları, yanğından mühafizə balonlarının və gəmi xilasətmə vasitələrinin təmiri, karvan növbə xidməti, qalıqların qəbulu, işlənməsi və təhvil sahələri daxildir.

Dənizdə neft hasilatı ilə bağlı işlərin təmin edilməsi üçün "AXDG" QSC-nin sərəncamında 188 gəmi, o cümlədən 21 kran, 22 təchizat-yedək, 29 sərnişin, 2 borudüzən, 11 dalğıcı, 7 yanğınsöndürən, 5 mühəndis-geoloji, 7 liman-yedək gəmisi və 84 xidməti və köməkçi gəmi vardır. Bu gəmi bazası daim artır, zənginləşir. Şübhəsiz, gələcəkdə gəmilərin sayı və xidmət keyfiyyətləri də daim artacaqdır.

İndi Xəzərdə böyük yükqaldırma imkanlarına malik kranların quraşdırıldığı gəmilər - kran gəmiləri üzür. Özühərəkətməyən gəmilərin,

üzən qazma qurğularının, stasionar platformaların yedəyə alınmasını, dəniz özülləri və qazma qurğularını yanacaq-sürtkü materialları, içməli su, ərzaq məhsulları və s. ilə təchiz edilməsini universal təchizat-yedək gəmiləri təmin edir.

Neftçiləri "Neft daşları"na, Bakıdan uzaq məsafədə yerləşən dəniz özüllərinə daşıyan 600 yerlik sərnişin gəmiləri və sahil rayonlarında növbənin dəyişdirilməsini təmin edən kiçik sərnişin katerləri fəaliyyət göstərir.

Dənizin 300 metrədək dərinliyində sualtı boru kəmərlərinin çəkilişini və təmirini borudüzən gəmilər həyata keçirir.

Xəzərdə 300 metr dərinliyə enə bilən dalğıcı qurğulu

gəmilər və dalğıcı katerləri də xidmət göstərir.

Neft-qaz hasilatı və qazma rayonlarında yanğından mühafizə xidmətini yanğınsöndürən gəmilər həyata keçirir.

İçməli suyun, metanolun, yanacaq-sürtkü materiallarının daşınmasını isə tankerlər təmin edir.

Donanmanın gəmiləri Xəzərin Azərbaycan sektorunda neft-qazçıxarma ilə məşğul olan xarici şirkətlərin sifarişlərini də keyfiyyətlə yerinə yetirir. Ötən illər ərzində donanmanın gəmiləri Xəzər dənizinin Rusiya Federasiyasına, Qazaxıstana və Türkmənistana aid sektorlarında fəaliyyət göstərən şirkətlərin sifarişlərini vaxtında və keyfiyyətlə icra etmişdir. Bu işə "Aura", "Andoqa", "Vadim Seyidov", "Lyutoqa", "İlqar Poluyev", "Ehram Xəlqov", "Nerça", "Nefteqaz-58" və s. gəmilər cəlb olunur.



"Lankaran" gəmisi yedəkləmə əməliyyatı həyata keçirərkən.

Gəmiçiliyin 160 illiyi: keçilən yollara baxış

2018-ci ilin oktyabrında Azərbaycan dənizçiləri ölkədə gəmiçiliyin əsasının qoyulmasının 160 və İlham Əliyevin sərəncamı ilə “Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin yaradılmasının 5 illiyini Heydər Əliyev Mərkəzində təntənə ilə qeyd edir.

Ölkə ictimaiyyətinin diqqətini bu mühüm tarixlərə yönəltmək və dənizçi peşəsinə məhəbbət yaratmaq məqsədilə hələ yubiley günlərindən xeyli əvvəl bir sıra tədbirlər həyata

keçirilir.

Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin 160 illik yubileyi ərəfəsində Milli Məclis “Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin 160 illiyi (1858–2018)” Azərbaycan Respublikasının yubiley medalını və “Gəmiçilik sahəsində xidmətlərə görə” medalını təsis edir.

Hər iki medalla gəmiçilik sahəsində xüsusi xidmətləri olan dənizçilər təltif olunur.

“Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin sifarişli ilə “Azərbaycanda gəmiçilik: sənədli tarix” adlı kitab və “Azərbaycanda gəmiçilik: şəkillərdə yaşayan tarix” adlı kitab–albom hazırlanır.

Heydər Əliyev
Mərkəzində
təntənəli mərasim.
Oktyabr, 2018-ci il.



Bakı, Moskva və Sankt–Peterburq arxivlərində saxlanılan sənədlər əsasında yazılan hər iki kitab Azərbaycan gəmiçilik tarixinə işıq salır, Azərbaycan dənizçilərinin keçdiyi çətin və şərəfli yoldan söhbət açır.

Bundan başqa gəmiçiliyin tarixi və müasir fəaliyyətindən bəhs edən “Azərbaycanda gəmiçilik: Tarixin səhifələri” adlı sənədli film hazırlanır.

Gəmiçiliyin 160 illik yubiley tədbirləri çərçivəsində gənc rəssamlar arasında təsviri incəsənət müsabiqəsi və müsabiqə çərçivəsində həmin əsərlərin sərgisi keçirilir.

dənizçilərin gərgin əməyinə dövlət başçısının verdiyi ən yüksək qiymət kimi xarakterizə etmək olar.

Məktubda deyilir: “Ölkəmizin Avrasiyanın əhəmiyyətli nəqliyyat–logistika mərkəzlərindən birinə çevrilməsinə yönəlmiş irimiqyash infrastruktur layihələri, o cümlədən iki donanmanın birləşdirilməsi yolu ilə “Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin yaradılması, ən yeni texnoloji standartlar səviyyəsində Gəmiqayırma



“Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin yeni brendi olan ASCO-nun loqotipi.

Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyev bu tarixi yubiley münasibətilə bir qrup dənizçinin orden və medallarla təltif edilməsi, fəxri adlar verilməsi barədə sərəncam imzalayır.

Yubiley tədbirlərində gəmiçiliyin yeni loqotipi – “ASCO” təqdim olunur. Bununla da “Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” Qapalı Səhmdar Cəmiyyəti yeni dövrə yeni brendlə qədəm qoyur. Şirkət bundan sonra “ASCO” brendi ilə tanınır.

İlham Əliyevin Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin 160 illiyinə həsr olunmuş mərasimin iştirakçılarına ünvanladığı təbrik məktubunu isə

Zavodunun istifadəyə verilməsi, 2017-ci ildə Bakı–Tbilisi–Qars dəmir yolunun açılışı və 2018-ci ildə Xəzərdə ən böyük Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanının istifadəyə verilməsi son illər Azərbaycanda bu istiqamətdə məqsədyönlü strateji planın uğurla reallaşdırılmasının bariz nümunələridir. Ənənələrinə sadıq qalaraq 160 illik təcrübəsindən lazımınca bəhrələnen Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi bu gün beynəlxalq tələblərə uyğun dəniz nəqliyyatı xidmətləri gerçəkləşdirməklə iqtisadiyyatımızın inkişafına dəyərli töhfələr verir”.

Prezident inandığını bildirir ki, “Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi yenə də ahəngdar iş rejimində çalışaraq ölkəmizin rəqabət qabiliyyəti və tranzit potensialının gücləndirilməsi üçün üzərinə düşən vəzifələri müvəffəqiyyətlə yerinə yetirəcək, Xəzərdə özünün aparıcı mövqeyini qoruyacaqdır”.

Bəli, Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi yenə də ahəngdar iş rejimində çalışır. Ölkəmizin rəqabət qabiliyyəti və tranzit potensialının gücləndirilməsi üçün üzərinə düşən vəzifələri müvəffəqiyyətlə yerinə yetirir. Çünki hələ bir neçə il əvvəl müasir iqtisadi çağırışların tələblərinə cavab vermək imkanına malik olan və səmərəli fəaliyyət göstərən şirkətin yaradılması barədə İlham Əliyevin tapşırıqlarını rəhbər tutaraq, gəmiçiliyin inkişaf hədəfləri müəyyənləşdirilmiş, bu hədəflərə çatmaq üçün Strateji İnkişaf Proqramı hazırlanmış və gəmiçiliyin fəaliyyəti həmin Proqrama uyğun təşkil edilmişdi.

Son 5 ildə işə gəmiçilikdə əməliyyatlar beynəlxalq standartların tələblərinə uyğunlaşdırılmış, gəmiçilik sahəsində şəffaflıq təmin edilmiş, donanmaların yenilənməsi işləri aparılmış, gəmiçilik fəaliyyəti üzrə beynəlxalq sertifikatlar alınmış, əməliyyatların təhlükəsiz və ətraf mühitə zərər vurmada aparılması istiqamətində xeyli iş görülmüşdür. Bununla yanaşı, Xəzərdənkənar sulara fəaliyyət bərpa edilmiş, güclü yerli kadr bazasının formalaşdırılması istiqamətində tədbirlər həyata keçirilmişdir.

Prezident İlham Əliyevin gəmiçiliyə xüsusi qayğısı nəticəsində donanmanın yenilənməsi məqsədilə son 5 ildə Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi 20 ədəd yeni gəmi alaraq, istismara verib. Bunlar 8 quru yük gəmisi, bir tanker, bir

ədəd Xəzər dənizində ən böyük yedək-təchizat, altı təchizat və yedək, bir liman-yedək və üç sərnişin gəmisidir.

Bu sahədə işlər davam etdirilir və 2025-ci ilə kimi 50-dən çox yeni gəminin alınması və tikintisi planlaşdırılır.

Bu gün “Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” Qapalı Səhmdar Cəmiyyəti Xəzər hövzəsində aparıcı gəmiçilik şirkəti kimi fəaliyyətini Azərbaycanın regionda nəqliyyat-logistika qovşağına çevrilməsi, ölkəmizin əlverişli coğrafi mövqeyinin və onun tranzit potensialının reallaşdırılması istiqamətində qurur. Gəmiçilik Xəzərdə yeganə bərə operatoru olaraq, 2014-cü ildə yaradılmış Transxəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Marşrutunun təsisçilərindən biridir.

ASCO bu gün dəhlizin inkişafı istiqamətində ölkəmizin, eləcə də digər dövlətlərin yükdaşımalarda iştirak edən müvafiq qurumları ilə sıx əməkdaşlıq edir. Eyni zamanda, gəmiçiliyin neft donanması Xəzərdə, əsasən də Xəzərin Azərbaycan sektorunda həyata keçirilən irimiqyaslı neft və qaz layihələrinin icrasında fəal rol oynayır.

Hazırda ASCO-nun Dəniz Nəqliyyat Donanmasının tərkibində 13 gəmi-bərə, 2 Ro-Ro tipli gəmi istismar edilir.

Bütün bunlar bir daha sübut edir ki, hələ ötən əsrin 70-ci illərində ulu öndər Heydər Əliyevin Azərbaycanda gəmiçiliyin inkişafı istiqamətində qoyduğu ənənələr bu gün də uğurla davam etdirilir, gəmiçilik ölkə iqtisadiyyatının çiçəklənməsinə öz layiqli töhfəsini verir.



Heydər Əliyev
Mərkəzində
təntənəli mərasim.
Oktyabr, 2018-ci il.

Son söz əvəzi

Şanlı tarixinin 160-cı səhifəsini çevirən Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi bu tarixin yeni və daha uğurlu səhifələrini yazır. Bu gün Xəzərdənkənar beynəlxalq sulara Azərbaycan bayrağı altında üzən gəmi görmək hər bir azərbaycanlının qəlbində fəxarət və qürur doğurur. Çünki indi inamla, əminliklə söyləyə bilirik ki, var millətimin imzası imzalar içində...

Və gəmiçilik öz tarixinin növbəti səhifələrini artıq yeni brendlə - "ASCO" adı ilə yazır.

Bu, sadəcə loqo dəyişikliyi deyil!

Bu, iş üslubunun, gəmiçilik infrastrukturunun, bütövlükdə daşıma mədəniyyətinin və məsuliyyətinin yeniləşməsi deməkdir!

Bu, həm də "Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi" QSC-nin donanmalarının müasir gəmilərlə yenilənməsi ilə müşayiət olunur. Artıq Xəzər Dəniz Neft Donanmasının balansına "Mərdəkan", "Şüvəlan" "Zirə" və s. kimi müasir təchizat-yedək gəmiləri daxil olunub.

Azov, Qara dəniz və Aralıq dənizlərində üzən gəmilərin sayı 14-ə çatdırılıb.

2018-ci ildə ASCO Yunanistanın paytaxtı Afinadakı "Metropolitan Expo" mərkəzində dünyanın ən böyük dənizçilik sərgilərindən sayılan 25-ci "Poseydoniya-2018" sərgisində iştirak edib. Sərgidə "Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi" QSC-nin stendində ölkəmizin dənizçilik sahəsi, o cümlədən Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi, Bakı Gəmiqayırma Zavodu haqqında məlumat və videoçarxlar nümayiş etdirilib.

Bütün bunlar 20-30 il əvvəl qeyri-mümkün sayıla bilərdi...

Amma indi reallıqdır.

İndi Bakıda yalnız gəmilər təmir edilmir, indi Bakıda həm də gəmilər inşa olunur. Özü də yeni avadanlıq və texnologiyalarla təchiz edilmiş ən müasir gəmilər inşa olunur.

Bu məqsədlə "Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi" QSC və "Bakı Gəmiqayırma Zavodu" MMC arasında uğurlu əməkdaşlıq davam edir.

Bakı Gəmiqayırma Zavodunda yerləşdirilən gəmi-vaqon-TIR və sərnişin daşınması üçün nəzərdə tutulan yeni nəsil iki "Ro-Pax"/Bərə və iki tankerin tikintisi üzrə işlər yekunlaşmaq üzrədir.

Nobel qardaşları ilk neftdaşıyan tankeri Bakıya 1878-ci ildə gətirmişdilər. "Zərdüşt" adlanan həmin tanker İsveçin "Motala" zavodunda inşa edilmişdi. Bu gün Bakıda "Laçın" adını daşıyan RST12 C tipli yeni nəsil neftdaşıyan tanker inşa olunur. Qürur duyulması faktıdır...

Bütün bu uğurlar niyə mümkün olub?

Ona görə mümkün olub ki, Azərbaycanda hələ ötən əsrin 70-ci illərindən başlayaraq gəmiçilik infrastrukturuna xüsusi diqqət və qayğı göstərilib. Azərbaycan gəmiçiliyi məhz o illərdən güclənməyə başlayıb, o vaxtlar qurulan bir çox zavodlar, eləcə də qazma qurğuları, gəmi avadanlıqları müstəqilliyin ilk illərində görək olub, xalqın rifahına xidmət edib.

Bir sözlə, gəmiçiliyin inkişafı və tərəqqisi üçün etibarlı baza hələ o illərdə yaradılıb və Azərbaycan müstəqillik qazanandan sonra uğurla davam etdirilib.

Bu uğurların şəriksiz müəllifi isə Azərbaycan xalqının ümummillə lideri Heydər Əliyevdir...

BİBLİOQRAFIYA

Arxivlər

1. Azərbaycan Respublikasının Dövlət Tarix Arxivi
2. Azərbaycan Respublikasının Dövlət Arxivi
3. Azərbaycan Respublikasının Dövlət Foto–Kino Sənədləri Arxivi
4. Azərbaycan Respublikası Prezidentinin İşlər İdarəsinin Siyasi Sənədlər Arxivi
5. Rusiya Dövlət İqtisadiyyat Arxivi (Moskva)
6. Rusiya Dövlət Kino–Foto Sənədləri Arxivi (Krasnoqorsk)
7. Rusiya Dövlət Tarix Arxivi (Sankt– Peterburq).
8. Rusiya Federasiyasının Dövlət Arxivi (Moskva)
9. Rusiya Federasiyası Dövlət İnformasiya Agentliyinin – “TASS”-ın (“SİTA”) foto-arxivi (Moskva).

Ədəbiyyat

Azərbaycan dilində

1. Abdullayev R. Azərbaycan neft sənayesinin modernləşməsində Heydər Əliyevin rolu. “Yeni Azərbaycan”, 2011– 7 may.
2. Azərbaycan Xalq Cümhuriyyəti Ensiklopediyası. İki cildə. I cild Bakı, 2005.
3. Azərbaycan Xalq Cümhuriyyəti Ensiklopediyası. İki cildə. II cild Bakı, 2005.
4. Dahi xilaskar. Dövlət Dəniz Gəmiçiliyi ulu öndər Heydər Əliyevin yadigarıdır. “Nəqliyyat hüququ” elmi-nəzəri, təcrübi jurnal, 2008, № 2.
5. Heydər Əliyev Azərbaycanın müasir neft emalı sənayesinin yaradıcısıdır. Bakı, 2001.
6. Heydər Əliyev işiği – ipək yolu. Bakı, 2001.
7. Heydər Əliyev və Azərbaycan iqtisadiyyatı. Bakı, 1998.
8. Heydər Əliyevin neft strategiyası: Azərbaycanın müstəqilliyi və rifahı naminə. 1-ci hissə. Bakı, 2001.
9. Həsənov Ə. Heydər Əliyevin xarici siyasətində nəqliyyat–kommunikasiya və enerji dəhlizləri məsələsi. “Xalq qəzeti”, 2009, 14 iyun.
10. Xəzər Dəniz gəmiçiliyi: XIX əsrdən XXI əsrə. Bakı, 1998.
11. İqtisadiyyat və neft: Heydər Əliyevin yeni neft strategiyasının reallaşmasında İlham Əliyevin xidmətləri. Bakı, 2004.
12. İsakov H. Azərbaycan Respublikası dəniz nəqliyyatının inkişaf tarixi (90-cı illər). Tarix elmləri namizədi alimlik dərəcəsi almaq üçün təqdim edilmiş dissertasiya. Bakı, 2000.
13. İsakov H. Heydər Əliyevin iqtisadi siyasətində “İpək yolu” strategiyası. Qərb Universitetinin Elmi Xəbərləri, 2013, № 2.
14. İsakov Hakim. Azərbaycan Respublikasının “Böyük İpək Yolu”nun bərpasında iştirakı (1991–2005-ci illər). Bakı, 2011.
15. Kərimov Ə. Azərbaycanda gəmiçilik və gəmi təmirinin inkişafına dair (1920–1932-ci illər). Azərbaycan SSR EA-nın Xəbərləri. İqtisadiyyat. 1974, № 4.
16. Nadirov A. Müstəqil Azərbaycan iqtisadiyyatının inkişaf məsələləri. Bakı, 2001.
17. Novruzov V. İnkişaf və tərəqqinin Heydər Əliyev modeli. Bakı, 2004.
18. Yusifzadə Xoşbəxt. Heydər Əliyev və Azərbaycanda neft–qaz sənayesinin inkişafı. “Azərbaycan Neft Təsərrüfatı” jurnalı, 2013, № 5.

Rus dilində

19. «Кавказ и Меркурий». Волга, Кама и Каспийское море. 1914.
20. Алиев Ильхам. Каспийская нефть Азербайджана. Москва, 2003.
21. Алиев Натиг. Нефть и нефтяной фактор в экономике Азербайджана XXI веке. Баку, 2010.
22. Андриянов Виктор, Мираламов Гусейнбала. Гейдар Алиев. Москва, 2005.
23. Генерал–майор Денстервиль. Британский империализм в Баку и Персии 1917–1918 (воспоминания). Перевод с английского. Тифлис, 1925.
24. Гусейнова Д.С. Рабочие–морьяки Каспия (90–е годы XIX в. – 1907 г.). Баку, 1981.
25. Джалилов А.Г. Бакинский промышленный район и развитие Каспийского флота в конце XIX – начале XX века. Баки Университетinin Xəbərləri, Humanitar elmlər seriyası. 2010, №4.
26. Джафарзаде И.М Гобустан. Наскальные изображения. Баку, 1973.
27. Зенькович Н. Гейдар Алиев. Москва, 2007.
28. История транспорта России (IX– начало XXI в.). Екатеринбург, 2010.
29. Кремлевские будни Гейдара Алиева. Баку, «Адильоглы», 2007.
30. Наркомвод СССР. Сборник приказов и рапоржений. Октябрь, 1935. Баку, 1936.
31. Отчет о деятельности Акционерного Общества «Каспийское Пароходство» в 1926 году. Баку, 1927.
32. Отчет о деятельности Акционерного Общества «Каспийское Пароходство» в 1924–25 операционном году. Баку, 1926.
33. Отчет о деятельности Акционерного Общества «Каспийское Пароходство» в 1923–1924 операционном году. Баку, 1925.
34. Очерки истории российских фирм: вопросы собственности, управления, хозяйствования. Факультет менеджмента Санкт–Петербургского государственного университета, 2007.
35. Полное собрание законов Российской Империи. Том XXXIII. Отделение первое. 1858. Санкт Петербург, 1860.
36. Река смерти. На Волге уже была масштабная катастрофа с пассажирским судном. «Московский комсомолец», 13 июля 2011 г.
37. Рустамов Дж. Гобустан – Очаг древней культуры Азербайджана. Баку, 2006
38. Самедов В. Каспийский нефтеналивной флот (1874–1917). Баку, 2013.
39. Сборник узаконений и административных распоряжений, относящихся до торгового мореплавание и торговых портов. С.–Петербург, 1914.
40. Соглашение о прямом Закавказско–Каспийском через «Кавказ и Меркурий» товарном сообщении. С.–Петербург, 1889.
41. Эдлинский С.Ф. Каспийский транспортный флот в Великой Отечественной войне Советского Союза 1941–1945 гг. Москва, 1963.
42. Юсифзаде С.З. Азербайджано– Британские отношения в начале XX века. Баку, 2008.

MÜNDƏRİCAT

Giriş	4
AZƏRBAYCANDA GƏMİÇİLİK: QISA TARİXİ ARAYIŞ	7
Xəzərdə gəmiçilik barədə bir neçə söz	8
“Kavkaz”la “Merkuri”nin birləşməsi	9
Gəmiçilikdə sovet dönəmi. “Kaspar” necə yarandı?	10
Dənizdən neft çıxarma tarixçəsi və yeni donanma	13
YENİ ERANIN BAŞLANĞICI	17
69-cu ilin isti yayı	18
Tənəzzüldən dirçəlişə...	22
Xəzər gəmiçiliyində geriliyin səbəbi nədir?	24
Xəzər dənizçilərinə Heydər Əliyevdən ilk mükafatlar	27
Neft sənayesinin dirçəlişinə xüsusi diqqət	29
Daha bir yenilik: Gəmilərə milli və tarixi adların verilməsi	31
Dənizçi kadrlardan əsas tələb – peşəkarlıq	38
Dənizdən neft çıxarılması diqqət mərkəzində	42

Bir daha kadrlar və neft sənyesində yenidənqurma haqqında	44
“Neft daşları”nın 25 illiyi təntənələri haqqında bir neçə söz	46
Tikinti işlərinə xüsusi qayğı	52
İqtisadiyyatın dirçəldilməsində Xəzər dənizçilərinin rolu artır	54
Gəmiçiliyin problemləri necə həll olunurdu?	57
..Və Heydər Əliyevin şəxsi müdaxiləsi: Sov.İKP MK-ya müraciət	60
Nəqliyyatda intizam tələbi və yubileylər barədə	63
Sənaye sahəsində tərəqqi və gəmiçilik	66
Dəniz donanması naziri Heydər Əliyevə müraciət edir...	67

ULU ÖNDƏRİN FƏALİYYƏTİNDƏ MOSKVA VAXTI

Yuri Andropovun Heydər Əliyevdən əsas xahişi nə idi?	72
Çoxşaxəli fəaliyyətin bəzi məqamları barədə	74
“Admiral Naximov” gəmisində faciə	77
Faciədən çıxarılan dərslər	80
Özü Moskvada olsa da, qəlbi Azərbaycanla bir idi	81

MÜSTƏQİLLİYİN İLK İLLƏRİ 85

90-cı illərin böhranı	86
Heydər Əliyev və TRASEKA layihəsi	89
“Əsrin müqaviləsi” iqtisadi dirçəlişin təməli kimi	93
80-ci illərdə gücləndirilən donanma müstəqilliyin ilk illərində	95
İslahatların ilk nəticəsi: “Maestro Niyazi” səfərə çıxır	98
Kadr hazırlığına xüsusi diqqət: Azərbaycan Dövlət Dəniz Akademiyası	100
Heydər Əliyev Xəzər dənizçiləri haqqında	104

GƏMİÇİLİYİN İNKİŞAFINDA YENİ MƏRHƏLƏ 107

Uzun fasilədən sonra Xəzərə yeni tankerlər gətirilir	108
Ölkənin tranzit imkanlarını artıran ilk nəhəng gəmilər	110
Səhmdar cəmiyyətin yaradılması zamanın tələbidir	114
Gəmiçiliyin inkişafına dair Dövlət Proqramı qəbul edilir	116
Gəmiçilikdə struktur dəyişikliklərinin ilk nəticələri	118
“Zığ” və “Bibiheybət” zavodları necə yarandı?	122

“Gəncə” tankeri Xəzər sularında	125
“Xankəndi” gəmiçilik tarixində yeni eranın başlanğıcı sayılır	128
Dəniz Nəqliyyatı Donanması haqqında	131
Xəzər Dəniz Neft Donanmasının rolu artır	132
Gəmiçiliyin 160 illiyi: keçilən yollara baxış	134
Son soz əvəzi	138

BİBLİOQRAFIYA 140

Müəllif **Müsəllim Həsənov**
Redaktor **Elşən Əliyev**
Vüqar Sadıqov
Korrektor **Qurban Təbiətoğlu**
Koordinator **Mehman Mehdiyev**
Tural İbrahimov
Dizayner **Hüseyn Rzazadə**