

ULU TƏDƏR
HEYDƏR
ƏLİYEV
VƏ MİLLİ GƏMİÇİLİK SİYASƏTİ

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



Bizim Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin Donanması
Azərbaycanın çox böyük sərvətidir.

Heydar 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 səmərəli 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 problemləri və çətinlikləri 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 gəlişigözl 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.

Hec kimsə sırı deyil ki, həmin 70-ci illərdə yeni gəmilərin alınması, Xəzər dənizçilərinin mənzil-məişət şəraitinin yaxşılaşdırılması, bütövlükdə gəmiçiliyin modernləşdirilməsi sahəsində Heydər Əliyevin nüfuzu xüsusi rol oynayıb.

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 səmisişən yeni donanması Finlandiyada istehsal edilmiş yeni səmisiş 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 hələ gəmilərin inşası təcrübəsi olmadığından neftçisərmə sənayesinə lazım olan xüsusi təyinatlı, böyük gücə malik gəmilərin inşası ediləməsi ancaq xarici ölkələrin gəmiqayırma zavodlarında mümkün idi. Xarici ölkələrin zavodlarına Azərbaycan gəmiçiliyi üçün sifarişlər etmək 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 irəliləyən Heydər Əliyevə başqa sahələrlə yanaşı, Sovet İttifaqının nəqliyyat sistemində rəhbərlik etmək də nasib 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 tələbkərliliyi və işgüzarlığı ilə seçilir, özünə düşən vəzifələri vicdanla, yüksək peşəkərliliklə yerinə yetirir. O, işlərin gedişi ilə yerində

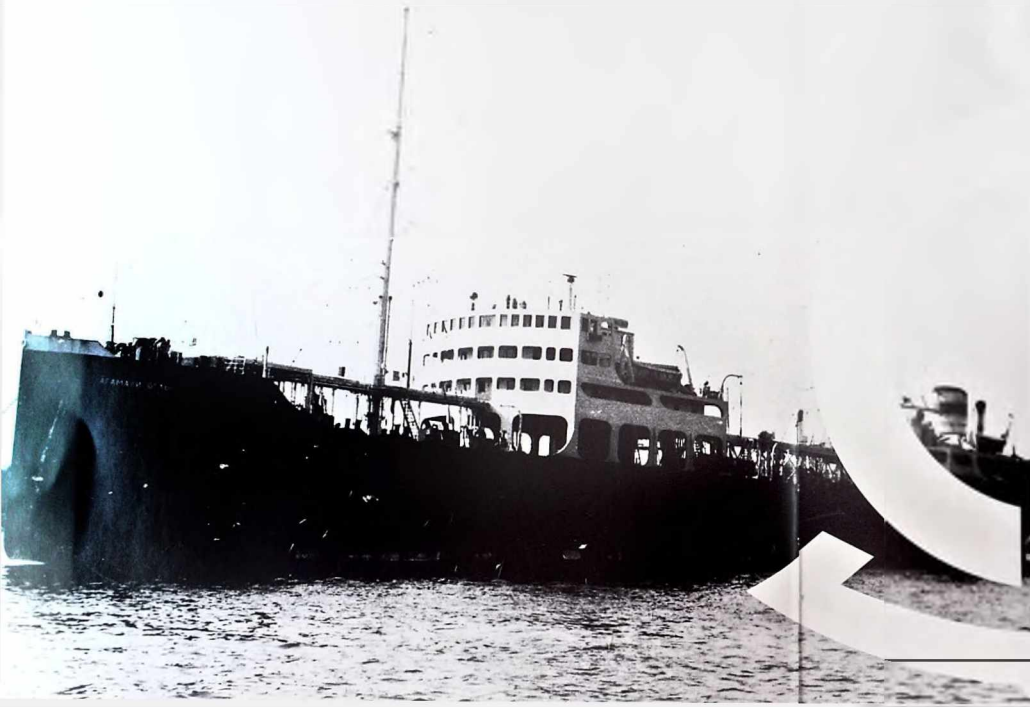
tanış olmaq üçün Baykal-Amur Magistralının tikintisinə baş çəkir. Uzaq Şərqdə dənizçilərlə görüşür, Qara Dənizdə baş verən gəmi qəzasının səbəblərini araşdıran dövlət komissiyasının rəhbəri olur. Bu ağır faciənin səbəblərinin hərtərəfli araşdırılmasını təmin edir.

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

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 global məsələlərə xüsusi diqqət ayırması Azərbaycanın 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 venidən qurulması sahəsindəki növbəti xidmətlərindən bəhs edilir.

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



AZƏRBAYCANDA GƏMİÇİLİK: QISA TARİXİ ARAYIŞ



9

Döğrudür, keçməkeşli 1918-ci ildə Bakıda iqtimai-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, sabitlik pozulur. Həmin ilin noyabrında general Tomsonun rəhbərliyi ilə Bakıya daxil olan ingilis hərbi qüvvələri Nəzərdəki gəmiçilik şirkətlərinin işini də öz nəzarətinə götürür.

Lakin 1919-cu ilin avqustunda ingilis qoşunları Bakıya tərk etməli olur və bundan sonra Nəzərdə 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 Nəzərdə daha bir neçə böyük gəmiçilik şirkətləri yaranmış və uzun illər fəaliyyət göstərmişdi. Lakin "Kavkaz i Merkuri" Rusiyanı Qafqazda Xəzər vasitəsilə birləşdirən sistemli və grafik 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?

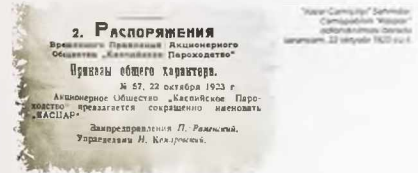
1920-ci il aprelin 28-də Azərbaycanda sovet hakimiyyətinin qurulması ilə, bütün sahələr kimi, gəmiçilik də bolşevik qanunları ilə işləməyə başlayır.

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 başlanılır. 1920-ci ilin iyununda isə Xəzər Ticarət Donanmasının milliləşdirilməsi haqqında dekret verilir: "Bütün Xəzər Ticarət Donanmasının, kəmə moxsusluğundan 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 ildəki 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 götərilir, 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 təsərrüfatşəxslər birlikləri 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 sərəfşinlərin daşınmasını təşkil edir və həyata keçirir".



Su nəqliyyatı sistemində daha bir struktur dəyişikliyi 1938-ci ilin martunda edilir. Budəyişiklik əsasən neft daşımaqlarını yaxşılaşdırmaq məqsədilə neftdoldurma donanması Xəzər Gəmiçilik İdarəsinin tərkibindən çıxarılaraq müstəqil neftdaşıma gəmiçiliyi idarəsinə çevrilir. Beləliklə, Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsi "Kasptanker" Neftdaşıma Gəmiçiliyi İdarəsi və "Kaspiplot" Quru Yükdəşıma Gəmiçiliyi İdarələrinə bölünür. Hər iki idarə 1941-1945-ci illərin Böyük Vətən müharibəsi illərində öz missiyasını şəfəllə yerinə yetirir. Ümumilikdə həmin dövrdə Nəzər dənizində "Reydtanker" adlandırılan Həştərxan Donanması da fəaliyyət göstərirdi.

Məlum olduğu kimi, müharibə illərində keçmiş SSRİ-də hasil olunan neftin 75 faizi Bakının pəyinə düşürdü. Bu isə o demək idi ki, hər on sovet tonnarəsindən 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 dəyüş bölgələrinə göndərilirdi.

Lakin Xəzər dənizçilərinin işi təkcə neft məhsulları daşımaqla bitmirdi. Mühərribə özünün sərəfçaydavaşortlarını diqtəedirdi. İndi dənizçilər neftlə yanaşı, ordu hissələrinin daşınmasında, eləcə də ölkənin qərb rayonlarından əhalinin təxliyyəedilməsində, habelə faşist işğalı təhlükəsi altında olan ərazilərdən zavod və fabriklərin ölkənin şərqinə köçürülməsində yəxından iştirak edir. Dövlət Müdafiə Komitəsinin mühüm qərarlarını yerinə yetirirdi.



"Agaməliqılı" gəmisi mühərribə illərində

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



Boyük Vətən mühərribəsi illərində neftin Xəzər dənizi ilə daşınması. 1942-ci il.

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

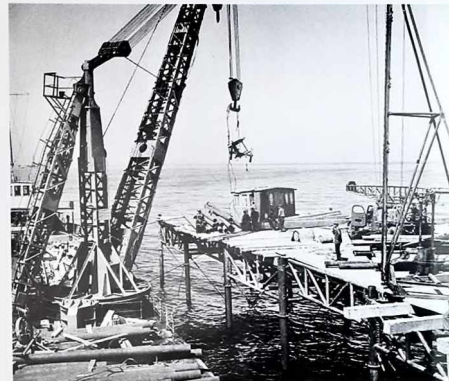
Dənizdən neftçixarma tarixçəsi və yeni donanma

Mühərribə 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 görülmə işlərin həcmi xeyli artır. Xəzərdə neft hasilatının daha səmərəli təşkil 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 qaz çıxarma işlərinin sürətlənməsi nəzərə alınaraq, 1953-cü il yanvarın 22-də SSRİ neft sənayesi naziri N.Baybakovun əmri ilə "Azərdənizneft" birləşinin Uzun Vəsitələr İdarəsi ləğv edilir və "Azərdənizneft" birləşinin tərkibində Xəzər neft mədənləri donanması – "Xəzərneftdonanması" (rus dilində: "Kaspienneftflot") 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 "Xəzərneftqazdonanması"

adlandırılır.

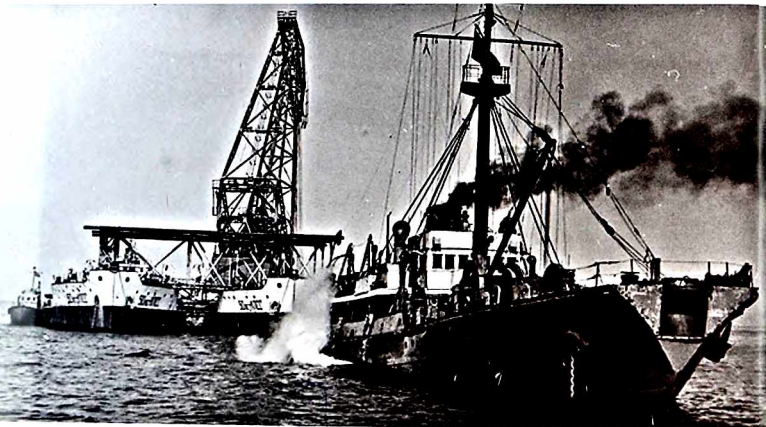
Nəzərdə yükləşmələri həyata keçirən "Kaspiatanker" və "Kaspiplot" gəmiçilik idarələri isə 1953-cü ildə yenidən birləşdirilir, vəhd Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsi yaradılır.

Xəzər dənizində neft daşmalarının 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 genişlənir. Gəmilər uzaq səfərlərə çıxmağa, Avropa, Asiya və Afrika kıyılarına müxtəlif yüklər daşımağa başlayır. Əla həmin vaxtlarda Bakı-Krasnovodsk marşrutu üzrə işləmək üçün Rusiyanın "Krasnoye Sormovo" zavodunda inşa edilmiş və o dövürün Avropası üçün ən böyük gəmi-borə sayılan "Sovet Azərbaycanı" Nəzərdə istismara verilir.

Zavodda hazırlanmış daha bir iri dəniz nəqliyyatı vasitəsi – 250 ton yükləyən unikal "Koroğlu" katamaran tipli kran gəmisi isə neft donanmasının ixtiyarına keçir və bu nəhəng üzüm 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 Nəzərin Azərbaycan sektorunda neft çıxarma 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 sahifələrindən biri 1969-cu ilin yayı ilə bağlıdır. Dəfə doğrusu, həmin ilin 14 iyulunu ilə...

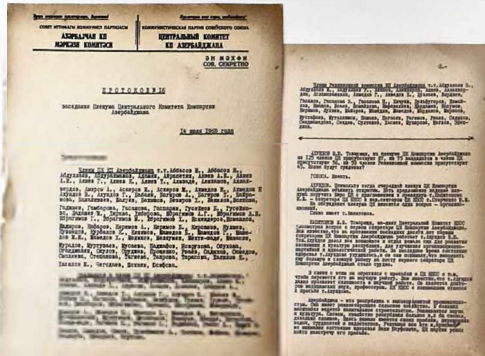
1969-cu ilin 14 iyulunda Azərbaycan Kommunist Partiyası Mərkəzi Komitəsinin plenumu keçirilir.

Latın mənşəli "plenum" sözü seçkilə 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-nin 125 üzvündən 87 nəfəri, üzvlüyə namizəd olan 75 nəfərdən 56 nəfəri, Təftiş Komissiyasının 53 üzvündən 45-i iştirak edirdi. Plenumun işə başlanması üçün bu rəqəmlər kifayət idi.

Yığıncaq Azərbaycanın o vaxtkı rəhbəri Vəli Axundov açaraq demişdi: "İcazə verin Azərbaycan Kommunist Partiyası Mərkəzi Komitəsinin növbəti plenumunu açıq elan edirəm. 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 içinə 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-nin 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-nin 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.V.Axundovun səhhati 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-yə müraciət etmişdir ki, onu elmi fəaliyyətlə məşğul olmağa göndərsin. Bildiyiniz kimi, Axundov çoxdan elmi fəaliyyətə meyillidir, tibb elmləri doktoru, professorudur. Mərkəzi Komitə Axundovun xahişini anlayışla qarşılamışdır..."

Zalda sükut...

Həmin 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. Çoxşəhərli kənd təsərrüfatına malikdir. Respublikada irimiqyaslı əsaslı tikinti işləri aparılır. Elm və mədəniyyət inkişaf edir. Bir sözə, respublikanın təsərrüfatı böyükdür, məndəyərdir, həm də mürəkkəbdir. Burada çoxlu problemlər, həll edilməmiş vəzifələr, çətinliklər və çatışmazlıqlar var..."

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

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

Artıq plenumda Azərbaycanın yeni rəhbərinin adı çəkməli idi. Həmin gözləyirdi. Lakin Mərkəzi Komitənin katibi bir az uzaqdan başlayır: "Sizə açıq deməliyəm ki, Azərbaycan KP MK-nin birinci katibi vəzifəsinə namizəd məsələsinə uzun müddətdir ki, Mərkəzi Komitədə diqqətlə və hərtərəfli baxılır. Bu vəzifəyə çoxlu namizədlər nəzərdən keçirilmişdir. Hərtərəfli öyrəniləndən və müzakirə edildəndən sonra Nəydar 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 dərindən nəfəs alır...

Kapitonov isə davam edir: "H.Ə.Əliyev obyektiv bir üstünlüyə malikdir ki, o, hələ cavanıdır, 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 seçilmişdir..."

Heydar Əliyev 1969-cu il

IX.Kapitonov uzun müddət deyəndə, yaqın ki, azı on il nəzərdə tuturdı. Lakin o, çətin ki, Heydər Əliyevin Azərbaycanca onun fikirlişdivindən də çox razıhərlik edəcəyini həmin istl yay gūnlərində aqlına gətirə bilirdi. Zəldə həyəcanla Mərkəzi Komitə katibinin nitqini dinləyənlər də həminin...

Natlıq tribunadan yeni rəhbərin digər üstünlüklərini də sadalayır və deyir: "O, yaxşı təşkilatçıdır, insanlarla işləməyi bacırır, bununla bərabər, özünə və təbəliyinə olanlara qarşı olduqca tələbkardır".

69-cu ilin həmin isti yay günlərindən 50 il keçir. İndi ne Kommunist Partiyası var, ne də Sovet İttifaqı. İ.Y. Kaponov özli isə 1986-cı ildə dünyasını dəyişib. Sovet hakimiyyətini də, sovet siyasi sistemini də, hətta o vaxtki rəhbərləri də tənqid etmək olar. Amma İ.Y. Kaponovun Heydər Əliyev haqqında hələ o vaxt uzaqgörənlikdə dediyi fikirləri bu gün də aktuallığını saxladığını heç kim dəna bilməz: "O yaxşı təşkilatçıdır, insanlarla işləməyi bacarır. Bununla bərabər, özünə və təbəələrinə olanlara qarşı olduqca tələbkar...".

Bundan sonra plenumda V.Yaxundov 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, səssizcə iştirak edənlərə qısa təşəkkürdən sonra deyir: "Mən bu vəzifəyə başlamaqla əlaqədar üzərimə düşən bütün məsuliyyəti anlıyram, qarşımda duran vəzifələrin çətinliyini və mürəkkəbliyini başa düşürəm və əmin etnik istəyirəm ki, bu böyük və yüksək etimad doğrultmaq üçün bütün imkanlarımdan istifadə edəəcəyəm".

Yeri gəlmişkən, illər keçəcək və tale elə gətirəcəkdir ki, Azərbaycan xalqının ünvanmıllı lideri təxminən oxşar mövzuda bir dəfə də çıxış etmiş olacaqdır. 1993-cü ilin 15 iyununda. Özü də bu dəfə müstəqil Azərbaycanın parlamentinin tribunasından çıxış edəcəkdir. Xalqının və ölkəsinin 69-cu ilindəkindən daha ağır bir döyürdünə. Yəni də böyük vədlər verməyəcəkdir, sadəcə özünə dişən vəzifənin məsuliyyətini dərk etdiyini xüsusi vurğulayacaqdır: "...sizi amin edirəm ki, bütün imkanlardan istifadə edilə bu böyük vəzifəni, ağır bir yükü aparmağa çalışacağam və bu vəzifənin loyafətə yerinə yetirilməsinə say edəcəyəm. Bildirəm istəyirəm ki, Azərbaycan Respublikasının bugünkü ağır, müərrəkab və gərgin vəziyyətini tam məsuliyyətlə dərk edirəm. Bu vəzifəni özümə götürərək öz məsuliyyətimə anlaşıram və bunların hamısını rəhbər tutaraq ağılmdən gələni edəcəyəm".

Bütün bunlar 24 il sonraki isti bir yay gününde baş veracakti.

Hələlik isə 69-cu ilin yayına qayıdaq. Heydər Əliyevi Azərbaycanca 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...

КОЗЛОВ. Первым ставится вопрос об удовлетворении просьбы
т. Акулинова об освобождении его от поста первого секретаря ЦК
Коммунистической партии по состоянию здоровья и с целью избра-
нием заместителем председателя Президиума Верховного Совета.

ИТО ДА ВОТ ПРЯДАЮЩИЕ, ИЛИ РАБОЧАЯ. ИЛИ ОУЧЕНИЦА.
 А ВОТ РАБОТА? РАБ. А ВОТ РАБОТА? РАБ.

Первый вопрос - об освобождении т. Ахундова от поста первого секретаря в связи с его III пятилетним пребыванием на высшем партийном посту в соответствии.

Второй вопрос - об избрании первым секретарем ЦК Компартии Азербайджана т. Ланова Г.А. Предложение уже высказано: избрать первым секретарем в члены бюро ЦК Компартии Азербайджана т. Ланова Георгия Аветисовича в единственном числе, а остальных из кандидатов в члены ЦК Компартии Азербайджана.

Этот вопрос возникает на всем протяжении.

Кто за это прощение, проку галкинет. Прокую осуждать.
Кто прощен? Нет. Кто возмущался? Только ты один.

Восток во имя науки Т. Алиева Гейдара Алиевича первым секретарем ЦК Компартии Азербайджана решил административно. (Аннотация). (Постановление принимается).

СВЯТО ПРАВОСТАВЛЯЕТСЯ Т. АННУ Г. А.

АНДРЕЙ Г.А. Ткаченко, разрешите выразить сердечные благодарности Центральному Комитету Коммунистической партии Советского Союза, Политбюро ЦК КПСС за работу с Генеральным Секретарем тов. Леономидом Казачен в Центральном Комитете Коммунистической партии за оказание мне высокой помощи.

[illegible]

КОЛЛЕЖ. Давай, товарищ, в информативном сообщении, которое
будет опубликовано, не упоминайте отнюдь составов жюри
Т. Кудрякова. Понимаете? Других имен не надо!

POBODA, DOMESTICO.

НИКОЛА. У вас вопросы были бы. Нет ли замечаний к порядку ведения пленума? Нет? Финиш-либе справок? Нет. Тогда переходим к чтению отчета пленума. (К Н) Азербайджан считать законченным.

 THE NATIONAL ARCHIVES AND RECORDS ADMINISTRATION

Отп. 4. 2/1
3/1

Tənəzzüldən dirçəlişə...

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

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

Heydər Əliyev
1970-ci il



nailliyətlərinin istehsalat bəziqinə, ictimai əməyin məhsuldarlığına görə ümumittifaq göstəricilərdən 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 həcminə 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 axtarır 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.

Ön başçısı, 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 Pənəh 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 heyətində Cəfər Cəbbarlının 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 Səbət Rəhmanın yubileylərinin keçirilməsi qərara alınır, böyük müəfəkkir İmadəddin Nəsiminin yubileyinin keçirilməsi üçün təşkilat komitəsi yaradılır və s.



Heydər Əliyev
1973-cü il

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, arzuları və ideyaları var idi.

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

том, что для судят приняты меры к устранению нехватки в работе флота, портов и промышленных предприятий, слабой и отсталой парашютизм и в 1969 году будет обеспечено выполнение плановых заданий и принятых обязательств морских социалистических обязательств.

2. Обеспечить руководство Каспийского морского пароходства:

- организовать четкую эксплуатацию флота, ликвидировать потери его производственных на основании выработанных расчетов и следить за работой, в соответствии с планом и графиком перевозок, а также с договорами, заключенными с клиентами;
- улучшить работу Бакинского морского порта, имеющего значительные резервы по грузообороту, обеспечить лучшее использование причальных сооружений, складских емкостей, перегрузочной техники и рабочей силы. Принять меры к ликвидации простоев судов и механизмов путем применения наиболее оптимальных технологических схем и лучшей организации работы;

- устранить нехватки в работе технических служб и отделов, промышленных предприятий по судоремонту и судостроению. Обеспечить выполнение основных плановых показателей по выпуску продукции и ее реализации, а также качественный и своевременный ремонт судов. Вести работу по улучшению организации труда на всех промышленных предприятиях, развивать судостроение в соответствии с установленными заданиями;

- в целях усиления безопасности движения в рейсах судов принять меры к усилению структурности работы в портах и пристанях, а также в работе Бакинского морского порта;

- совместно с руководством Азербайджанской железной дороги изучить вопрос целесообразности создания пути железной дороги от Баку до порта Бакинского морского порта для улучшения обслуживания работ в портах, промышленных и для перевозки грузов и людей.

- 3. Поручить партийному комитету Каспийского морского пароходства (Г.Абдуллаев), Баскомпару (Г.Ибрагимов) подготовить проекты по всем партийным организациям на флоте и береговых предприятиях охваченных партийным оформлением на работу на морское пароходство и заводов по обеспечению выполнения народнохозяйственного плана 1969 года и социалистических обязательств, принятых на предыдущий год.

Развернуть организаторскую работу по мобилизации коммунистов, всего коллектива пароходства и работников береговых предприятий на быстрое выполнение обязательств с начала года отставками в перевозках народнохозяйственных грузов и

всего в Азербайджане. Дамір Волу İdarəsinin rəhbərliyinə də konkret tapşırıqlar verilir. Gəmi-bərə ilə damir yolu xəlləri arasında işgüzar ritmin pozulmasının qarşısını almaq üçün tədbirlər müəyyən olunur.

Ön 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, qabaqçılıq 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 yönəlir. 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.

Принято 24 июня 1970 г. прот. № 134, 43/18
ПОСТАНОВЛЕНИЕ
БЮРО ЦЕНТРАЛЬНОГО КОМИТЕТА КОМПАНИИ АЗЕРБАЙДЖАН

О награждении Каспийского морского пароходства почетным грамотой Верховного Совета Азербайджанской ССР.

На основе выданных, внесенных в Каспийское пароходство пароходства в развитие пароходства пароходства, и в связи с 50-летием со дня его организации награждать Каспийское морское пароходство почетной грамотой Верховного Совета Азербайджанской ССР.

Принят Главою Президиума Верховного Совета Азербайджанской ССР по данному вопросу постановление (примечательное).

Azərbaycan KP MK bürosunun qərarı
24 iyun 1970-ci il

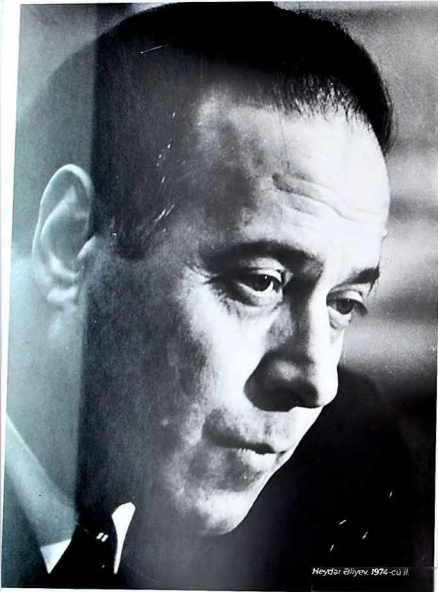
Bundan başqa gəmiçiliyin ayrı-ayrı əməkdaşları da mükafatlandırılır. Bakı Dəniz Limanının rəisi Tofiq Əsgərova və Mərkəzi Layinə-Konstruktor bürosunun rəisi Oleq Kazakova Əməkdar mühəndis fəxri adı verilir. Gəmi mexaniki Ədham Ünsizadə Əməkdar ixtiracı adına layiq görülür.

Gəmiçiliyin onlarla əməkdaşına respublika Ali Sovetinin fəxri fərmanları verilir.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ
БЮРО ЦЕНТРАЛЬНОГО КОМИТЕТА КОМПАНИИ АЗЕРБАЙДЖАН

О награждении работников Каспийского морского пароходства почетными грамотами и благодарностями Верховного Совета Азербайджанской ССР.

На основе в развитие Каспийского морского пароходства и в связи с 50-летием со дня его организации награждать почетными грамотами работников пароходства Азербайджанской ССР - 1-го, 2-го, 3-го, 4-го, 5-го, 6-го, 7-го, 8-го, 9-го, 10-го, 11-го, 12-го, 13-го, 14-го, 15-го, 16-го, 17-го, 18-го, 19-го, 20-го, 21-го, 22-го, 23-го, 24-го, 25-го, 26-го, 27-го, 28-го, 29-го, 30-го, 31-го, 32-го, 33-го, 34-го, 35-го, 36-го, 37-го, 38-го, 39-го, 40-го, 41-го, 42-го, 43-го, 44-го, 45-го, 46-го, 47-го, 48-го, 49-го, 50-го, 51-го, 52-го, 53-го, 54-го, 55-го, 56-го, 57-го, 58-го, 59-го, 60-го, 61-го, 62-го, 63-го, 64-го, 65-го, 66-го, 67-го, 68-го, 69-го, 70-го, 71-го, 72-го, 73-го, 74-го, 75-го, 76-го, 77-го, 78-го, 79-го, 80-го, 81-го, 82-го, 83-го, 84-го, 85-го, 86-го, 87-го, 88-го, 89-го, 90-го, 91-го, 92-го, 93-го, 94-го, 95-го, 96-го, 97-го, 98-го, 99-го, 100-го, 101-го, 102-го, 103-го, 104-го, 105-го, 106-го, 107-го, 108-го, 109-го, 110-го, 111-го, 112-го, 113-го, 114-го, 115-го, 116-го, 117-го, 118-го, 119-го, 120-го, 121-го, 122-го, 123-го, 124-го, 125-го, 126-го, 127-го, 128-го, 129-го, 130-го, 131-го, 132-го, 133-го, 134-го, 135-го, 136-го, 137-го, 138-го, 139-го, 140-го, 141-го, 142-го, 143-го, 144-го, 145-го, 146-го, 147-го, 148-го, 149-го, 150-го, 151-го, 152-го, 153-го, 154-го, 155-го, 156-го, 157-го, 158-го, 159-го, 160-го, 161-го, 162-го, 163-го, 164-го, 165-го, 166-го, 167-го, 168-го, 169-го, 170-го, 171-го, 172-го, 173-го, 174-го, 175-го, 176-го, 177-го, 178-го, 179-го, 180-го, 181-го, 182-го, 183-го, 184-го, 185-го, 186-го, 187-го, 188-го, 189-го, 190-го, 191-го, 192-го, 193-го, 194-го, 195-го, 196-го, 197-го, 198-го, 199-го, 200-го, 201-го, 202-го, 203-го, 204-го, 205-го, 206-го, 207-го, 208-го, 209-го, 210-го, 211-го, 212-го, 213-го, 214-го, 215-го, 216-го, 217-го, 218-го, 219-го, 220-го, 221-го, 222-го, 223-го, 224-го, 225-го, 226-го, 227-го, 228-го, 229-го, 230-го, 231-го, 232-го, 233-го, 234-го, 235-го, 236-го, 237-го, 238-го, 239-го, 240-го, 241-го, 242-го, 243-го, 244-го, 245-го, 246-го, 247-го, 248-го, 249-го, 250-го, 251-го, 252-го, 253-го, 254-го, 255-го, 256-го, 257-го, 258-го, 259-го, 260-го, 261-го, 262-го, 263-го, 264-го, 265-го, 266-го, 267-го, 268-го, 269-го, 270-го, 271-го, 272-го, 273-го, 274-го, 275-го, 276-го, 277-го, 278-го, 279-го, 280-го, 281-го, 282-го, 283-го, 284-го, 285-го, 286-го, 287-го, 288-го, 289-го, 290-го, 291-го, 292-го, 293-го, 294-го, 295-го, 296-го, 297-го, 298-го, 299-го, 300-го, 301-го, 302-го, 303-го, 304-го, 305-го, 306-го, 307-го, 308-го, 309-го, 310-го, 311-го, 312-го, 313-го, 314-го, 315-го, 316-го, 317-го, 318-го, 319-го, 320-го, 321-го, 322-го, 323-го, 324-го, 325-го, 326-го, 327-го, 328-го, 329-го, 330-го, 331-го, 332-го, 333-го, 334-го, 335-го, 336-го, 337-го, 338-го, 339-го, 340-го, 341-го, 342-го, 343-го, 344-го, 345-го, 346-го, 347-го, 348-го, 349-го, 350-го, 351-го, 352-го, 353-го, 354-го, 355-го, 356-го, 357-го, 358-го, 359-го, 360-го, 361-го, 362-го, 363-го, 364-го, 365-го, 366-го, 367-го, 368-го, 369-го, 370-го, 371-го, 372-го, 373-го, 374-го, 375-го, 376-го, 377-го, 378-го, 379-го, 380-го, 381-го, 382-го, 383-го, 384-го, 385-го, 386-го, 387-го, 388-го, 389-го, 390-го, 391-го, 392-го, 393-го, 394-го, 395-го, 396-го, 397-го, 398-го, 399-го, 400-го, 401-го, 402-го, 403-го, 404-го, 405-го, 406-го, 407-го, 408-го, 409-го, 410-го, 411-го, 412-го, 413-го, 414-го, 415-го, 416-го, 417-го, 418-го, 419-го, 420-го, 421-го, 422-го, 423-го, 424-го, 425-го, 426-го, 427-го, 428-го, 429-го, 430-го, 431-го, 432-го, 433-го, 434-го, 435-го, 436-го, 437-го, 438-го, 439-го, 440-го, 441-го, 442-го, 443-го, 444-го, 445-го, 446-го, 447-го, 448-го, 449-го, 450-го, 451-го, 452-го, 453-го, 454-го, 455-го, 456-го, 457-го, 458-го, 459-го, 460-го, 461-го, 462-го, 463-го, 464-го, 465-го, 466-го, 467-го, 468-го, 469-го, 470-го, 471-го, 472-го, 473-го, 474-го, 475-го, 476-го, 477-го, 478-го, 479-го, 480-го, 481-го, 482-го, 483-го, 484-го, 485-го, 486-го, 487-го, 488-го, 489-го, 490-го, 491-го, 492-го, 493-го, 494-го, 495-го, 496-го, 497-го, 498-го, 499-го, 500-го, 501-го, 502-го, 503-го, 504-го, 505-го, 506-го, 507-го, 508-го, 509-го, 510-го, 511-го, 512-го, 513-го, 514-го, 515-го, 516-го, 517-го, 518-го, 519-го, 520-го, 521-го, 522-го, 523-го, 524-го, 525-го, 526-го, 527-го, 528-го, 529-го, 530-го, 531-го, 532-го, 533-го, 534-го, 535-го, 536-го, 537-го, 538-го, 539-го, 540-го, 541-го, 542-го, 543-го, 544-го, 545-го, 546-го, 547-го, 548-го, 549-го, 550-го, 551-го, 552-го, 553-го, 554-го, 555-го, 556-го, 557-го, 558-го, 559-го, 560-го, 561-го, 562-го, 563-го, 564-го, 565-го, 566-го, 567-го, 568-го, 569-го, 570-го, 571-го, 572-го, 573-го, 574-го, 575-го, 576-го, 577-го, 578-го, 579-го, 580-го, 581-го, 582-го, 583-го, 584-го, 585-го, 586-го, 587-го, 588-го, 589-го, 590-го, 591-го, 592-го, 593-го, 594-го, 595-го, 596-го, 597-го, 598-го, 599-го, 600-го, 601-го, 602-го, 603-го, 604-го, 605-го, 606-го, 607-го, 608-го, 609-го, 610-го, 611-го, 612-го, 613-го, 614-го, 615-го, 616-го, 617-го, 618-го, 619-го, 620-го, 621-го, 622-го, 623-го, 624-го, 625-го, 626-го, 627-го, 628-го, 629-го, 630-го, 631-го, 632-го, 633-го, 634-го, 635-го, 636-го, 637-го, 638-го, 639-го, 640-го, 641-го, 642-го, 643-го, 644-го, 645-го, 646-го, 647-го, 648-го, 649-го, 650-го, 651-го, 652-го, 653-го, 654-го, 655-го, 656-го, 657-го, 658-го, 659-го, 660-го, 661-го, 662-го, 663-го, 664-го, 665-го, 666-го, 667-го, 668-го, 669-го, 670-го, 671-го, 672-го, 673-го, 674-го, 675-го, 676-го, 677-го, 678-го, 679-го, 680-го, 681-го, 682-го, 683-го, 684-го, 685-го, 686-го, 687-го, 688-го, 689-го, 690-го, 691-го, 692-го, 693-го, 694-го, 695-го, 696-го, 697-го, 698-го, 699-го, 700-го, 701-го, 702-го, 703-го, 704-го, 705-го, 706-го, 707-го, 708-го, 709-го, 710-го, 711-го, 712-го, 713-го, 714-го, 715-го, 716-го, 717-го, 718-го, 719-го, 720-го, 721-го, 722-го, 723-го, 724-го, 725-го, 726-го, 727-го, 728-го, 729-го, 730-го, 731-го, 732-го, 733-го, 734-го, 735-го, 736-го, 737-го, 738-го, 739-го, 740-го, 741-го, 742-го, 743-го, 744-го, 745-го, 746-го, 747-го, 748-го, 749-го, 750-го, 751-го, 752-го, 753-го, 754-го, 755-го, 756-го, 757-го, 758-го, 759-го, 760-го, 761-го, 762-го, 763-го, 764-го, 765-го, 766-го, 767-го, 768-го, 769-го, 770-го, 771-го, 772-го, 773-го, 774-го, 775-го, 776-го, 777-го, 778-го, 779-го, 780-го, 781-го, 782-го, 783-го, 784-го, 785-го, 786-го, 787-го, 788-го, 789-го, 790-го, 791-го, 792-го, 793-го, 794-го, 795-го, 796-го, 797-го, 798-го, 799-го, 800-го, 801-го, 802-го, 803-го, 804-го, 805-го, 806-го, 807-го, 808-го, 809-го, 810-го, 811-го, 812-го, 813-го, 814-го, 815-го, 816-го, 817-го, 818-го, 819-го, 820-го, 821-го, 822-го, 823-го, 824-го, 825-го, 826-го, 827-го, 828-го, 829-го, 830-го, 831-го, 832-го, 833-го, 834-го, 835-го, 836-го, 837-го, 838-го, 839-го, 840-го, 841-го, 842-го, 843-го, 844-го, 845-го, 846-го, 847-го, 848-го, 849-го, 850-го, 851-го, 852-го, 853-го, 854-го, 855-го, 856-го, 857-го, 858-го, 859-го, 860-го, 861-го, 862-го, 863-го, 864-го, 865-го, 866-го, 867-го, 868-го, 869-го, 870-го, 871-го, 872-го, 873-го, 874-го, 875-го, 876-го, 877-го, 878-го, 879-го, 880-го, 881-го, 882-го, 883-го, 884-го, 885-го, 886-го, 887-го, 888-го, 889-го, 890-го, 891-го, 892-го, 893-го, 894-го, 895-го, 896-го, 897-го, 898-го, 899-го, 900-го, 901-го, 902-го, 903-го, 904-го, 905-го, 906-го, 907-го, 908-го, 909-го, 910-го, 911-го, 912-го, 913-го, 914-го, 915-го, 916-го, 917-го, 918-го, 919-го, 920-го, 921-го, 922-го, 923-го, 924-го, 925-го, 926-го, 927-го, 928-го, 929-го, 930-го, 931-го, 932-го, 933-го, 934-го, 935-го, 936-го, 937-го, 938-го, 939-го, 940-го, 941-го, 942-го, 943-го, 944-го, 945-го, 946-го, 947-го, 948-го, 949-го, 950-го, 951-го, 952-го, 953-го, 954-го, 955-го, 956-го, 957-го, 958-го, 959-го, 960-го, 961-го, 962-го, 963-го, 964-го, 965-го, 966-го, 967-го, 968-го, 969-го, 970-го, 971-го, 972-го, 973-го, 974-го, 975-го, 976-го, 977-го, 978-го, 979-го, 980-го, 981-го, 982-го, 983-го, 984-го, 985-го, 986-го, 987-го, 988-го, 989-го, 990-го, 991-го, 992-го, 993-го, 994-го, 995-го, 996-го, 997-го, 998-го, 999-го, 1000-го, 1001-го, 1002-го, 1003-го, 1004-го, 1005-го, 1006-го, 1007-го, 1008-го, 1009-го, 1010-го, 1011-го, 1012-го, 1013-го, 1014-го, 1015-го, 1016-го, 1017-го, 1018-го, 1019-го, 1020-го, 1021-го, 1022-го, 1023-го, 1024-го, 1025-го, 1026-го, 1027-го, 1028-го, 1029-го, 1030-го, 1031-го, 1032-го, 1033-го, 1034-го, 1035-го, 1036-го, 1037-го, 1038-го, 1039-го, 1040-го, 1041-го, 1042-го, 1043-го, 1044-го, 1045-го, 1046-го, 1047-го, 1048-го, 1049-го, 1050-го, 1051-го, 1052-го, 1053-го, 1054-го, 1055-го, 1056-го, 1057-го, 1058-го, 1059-го, 1060-го, 1061-го, 1062-го, 1063-го, 1064-го, 1065-го, 1066-го, 1067-го, 1068-го, 1069-го, 1070-го, 1071-го, 1072-го, 1073-го, 1074-го, 1075-го, 1076-го, 1077-го, 1078-го, 1079-го, 1080-го, 1081-го, 1082-го, 1083-го, 1084-го, 1085-го, 1086-го, 1087-го, 1088-го, 1089-го, 1090-го, 1091-го, 1092-го, 1093-го, 1094-го, 1095-го, 1096-го, 1097-го, 1098-го, 1099-го, 1100-го, 1101-го, 1102-го, 1103-го, 1104-го, 1105-го, 1106-го, 1107-го, 1108-го, 1109-го, 1110-го, 1111-го, 1112-го, 1113-го, 1114-го, 1115-го, 1116-го, 1117-го, 1118-го, 1119-го, 1120-го, 1121-го, 1122-го, 1123-го, 1124-го, 1125-го, 1126-го, 1127-го, 1128-го, 1129-го, 1130-го, 1131-го, 1132-го, 1133-го, 1134-го, 1135-го, 1136-го, 1137-го, 1138-го, 1139-го, 1140-го, 1141-го, 1142-го, 1143-го, 1144-го, 1145-го, 1146-го, 1147-го, 1148-го, 1149-го, 1150-го, 1151-го, 1152-го, 1153-го, 1154-го, 1155-го, 1156-го, 1157-го, 1158-го, 1159-го, 1160-го, 1161-го, 1162-го, 1163-го, 1164-го, 1165-го, 1166-го, 1167-го, 1168-го, 1169-го, 1170-го, 1171-го, 1172-го, 1173-го, 1174-го, 1175-го, 1176-го, 1177-го, 1178-го, 1179-го, 1180-го, 1181-го, 1182-го, 1183-го, 1184-го, 1185-го, 1186-го, 1187-го, 1188-го, 1189-го, 1190-го, 1191-го, 1192-го, 1193-го, 1194-го, 1195-го, 1196-го, 1197-го, 1198-го, 1199-го, 1200-го, 1201-го, 1202-го, 1203-го, 1204-го, 1205-го, 1206-го, 1207-го, 1208-го, 1209-го, 1210-го, 1211-го, 1212-го, 1213-го, 1214-го, 1215-го, 1216-го, 1217-го, 1218-го, 1219-го, 1220-го, 1221-го, 1222-го, 1223-го, 1224-го, 1225-го, 1226-го, 1227-го, 1228-го, 1229-го, 1230-го, 1231-го, 1232-го, 1233-го, 1234-го, 1235-го, 1236-го, 1237-го, 1238-го, 1239-го, 1240-го, 1241-го, 1242-го, 1243-го, 1244-го, 1245-го, 1246-го, 1247-го, 1248-го, 1249-го, 1250-го, 1251-го, 1252-го, 1253-го, 1254-го, 1255-го, 1256-го, 1257-го, 1258-го, 1259-го, 1260-го, 1261-го, 1262-го, 1263-го, 1264-го, 1265-го, 1266-го, 1267-го, 1268-го, 1269-го, 1270-го, 1271-го, 1272-го, 1273-го, 1274-го, 1275-го, 1276-го, 1277-го, 1278-го, 1279-го, 1280-го, 1281-го, 1282-го, 1283-го, 1284-го, 1285-го, 1286-го, 1287-го, 1288-го, 1289-го, 1290-го, 1291-го, 1292-го, 1293-го, 1294-го, 1295-го, 1296-го, 1297-го, 1298-го, 1299-го, 1300-го, 1301-го, 1302-го, 1303-го, 1304-го, 1305-го, 1306-го, 1307-го, 1308-го, 1309-го, 1310-го, 1311-го, 1312-го, 1313-го, 1314-го, 1315-го, 1316-го, 1317-го, 1318-го, 1319-го, 1320-го, 1321-го, 1322-го, 1323-го, 1324-го, 1325-го, 1326-го, 1327-го, 1328-го, 1329-го, 1330-го, 133



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 inco məqamını göstərir. Təxminən bir il əvvəl Mərkəzi Komitə bürosunda gəmiçiliyin geriqalına səbəblərini bütün çıpaqlığı ilə təhlil edən, bu səbəblərin aradan qaldırılması üçün konkret yollar göstərən, hətta ayrı-ayrı ciddi nöqsanlara görə sət tənzid fikirlər söyləyən respublika rəhbərinin lazım gəldikdə, normal iş atmosferi yaradıldıqda, tənqiddən nəticə çıxarılanda yaxşı işləyənləri, əmək meydanında fərqlənənləri mükafatlandırdığının 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 vaxtılıq vaxtında mənzil başına çatdırılmırsa, onda iqtisadiyyatın digər sahələri də əxsayacaq, ölkəni iqtisadi bəhrədən 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 enerji liderin əsas keyfiyyətlərindəndir.

Görünür, respublika rəhbərinin tənqid və tələbkarlıqla yanaşı, mükafatlandırma metodundan da istifadə etmək təcrübəsi "aşağılara" dərslər olur.

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

Əsasnamənin təsdiq edilməsi fəhlələrin maddi marağını gücləndirmək və əmək məhsuldarlığını, görülmə 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 qalmaqda başlayır. Lakin bununla neft sənayesinin əvvəlki şöhrətini özünə qaytarmağın mümkün olmayacağını başa düşdüyündən, neft sənayesi və emalı müəssisələrinin işinin daha da

təkmilləşdirilməsi barədə düşündür.

Neft sənayesinin innovasiyalar üçün mənbə 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 cəmləşdirdi. Məqsəd neft sənayesində elmi-tədqiqat müəssisələri 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 modernləşdirilməsinə həyata keçirmək və respublikamızı venidən 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 həcmində, istərsə də məhsulun keyfiyyətinə görə onu qabaqlamışdı.

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

nin güdretinin artırılması istiqametine yönəldilmişdi.

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

Təkin İkinci Dünya Müharibəsindən sonrakı illərdə, xüsusən ötən əsrin altmışıncı illərində SSRİ-nin digər regionlarında neft hasilatının təşkililə 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 Məskvada müvafiq danışıqlar aparılır. Nəhayət, idarəetmə sistemində ciddi dəyişikliklər edilir: 1970-ci ilin iyulunda ötən əsrin ortalarında yaradılmış Azərbaycan SSR Neftçixarına 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 "Nəzərdənizneft" Dövlət İstehsalat Birliyinə çevilir.

Elə həmin ilin avqustunda Mərkəzi Komitənin büro iclasında Heydər Əliyev hər iki birləşin rəislərinin və onların müavirlərinin vəzifəsini Azərbaycan KP MK-nun nomenklaturasına daxil edib. 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 rəisi müavinini – baş mühəndis vəzifəsini Mansur Əhmədov, daha iki rəis müavinii vəzifələrini isə Ağarza Qafarov və Cümüd



© 1994, SYRACUSE A.S.

Ученая ст. Суханкова Анастасия Багировна из ф. 42, инвент.
описание "Алматы".

Протокол ЦК КПСС утверждает настоящее постановление.

Əlakbar Süleymanovun "Azarneft" İstehsalat Birliyinin rəisi təyin edilməsi barədə Azərbaycan KP MK bürosunun qərarı 13 avqust 1970-ci il

ibrahimov tutur.

Markazi 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" istehsalat Birliyinin baş geoloqu - rəis müavini təyin edilir.

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



О т.Бухардине И.Б.

Утвердить т. Поуфеда Комбаста Баги огли главным геологом-заместителем начальника объединения "Хасмнефть".

Xoşbəxt Əliyevdən "Xəzərdaşneft" İstehsalat Birliyinin baş geoloğu - rəis müavini təyin edilməsi barədə Azərbaycan KP MK bürosunun qərarı
13 avqust 1970-ci il.



О ПЕРВОМ НАИМЕНОВАНИИ СТРОИТЕЛЬНОГО МОРОСКИ СУЛАМ.

Принята предложение Объединения "Космоснефть" о присвоении наименования суднищной в Г. Астрахани морским торговым судам:

- проект № 1807, заводской № 2 "Морих Геодезия"

**Daha bir yenilik:
Gəmilərə milli və tarixi
adların verilməsi**

Heydər Əliyev hakimiyyətə gəldəndən sonra yeni tikilən qəbilələr milli adlarını 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 yangın aleyhinə dəniz qəmisinə "General İsmidov" adının verilməsi barədə Azərbaycan SSR Neftçixarma Şəxsiyyəti 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.

Belo sənədlər isə çoxdur.

1970-ci ildə Həştərxanda "Xəzərdənizneft" birləyi 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 qərar alınır ki, 1400 at qüvvəsinə və 25 ton yükqaldırma imkanına malik kran gəmisinə Fuad Samədovun, eyni gücə malik digər kran gəmisinə isə Məlik Göycəvərin adı verilsin.

Tikilməkdə olan kron gamirlarına "Fuad Samadov" və "Məlik Gəyçəyev" in adının verilməsi barədə MK qərarı 2 fevral 1971-ci il.

Həm Fuad Samədov, həm də Məlik Göyçəyev Azərbaycanın tanınmış neftçiləri olmuşdu.

Azərbaycan Sənaye İnstitutunun məzunu olan F. Samədov 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 Göyçəyev isə 1920-ci ildən Azərbaycanın neft sənayesi sahəsində çalışmış. Sosialist Əməyi Qəhrəmanı fəxri adına layiq görülmüşdü.

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

1971-ci ilin avqustunda Qırmızı Bayraqlı Sakit Okean Donanmasının komandanı admiral N. Smirnov Bakıya – Heydər Əliyevə məktub göndərir. O, məktubda 1945-ci ilin avqustunda Sakit Okean Donanmasının böyük serjantı İvan Kobzarın göstərdiyi qəhrəmanlığı xatırladır və "Nəzərdənizneft" 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: "Nəzərdənizneft" birliyinin "Nəzərdənizneft" 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 məqsədəuyğunluğu məsələsini hərtərəfli araşdırsın, bu məsələlərə həlləməyə bundan sonra qaydılınsın".

O vaxt Mərkəzi Komitə katibi vəzifəsində çalışan H.N. Seyidov tapşırıqlan 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 tapşırığınız 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 "Nəzərdənizneft" idarəsinin gəmilərinə ad verilməsi qaydaları haqqında əsasnamə"yə uyğun tənzimlənir. Həmin əsasnamədə deyilir ki, dövlət xadimlərinin, ictimai-siyasi xadimlərin, Vətən müdafiəçilərinin, görkəmli mədəniyyət xadimlərinin adının verilməsi SSRİ Ali Soveti Rəyasat Heyətinin 11 sentyabr 1957-ci il tarixli fərmanı əsasında həyata keçirilir.

Həmin dövrdə "Nəzərdənizneft" idarəsində 399 gəmi olub, onlardan 189-nə dövlət xadimlərinin, hərbiçilərin, Vətən müdafiəçilərinin, elm, ədəbiyyat və sənəət xadimlərinin, əməkdar neftçilərin və s. adları verilib. İdarənin qalan gəmiləri – kiçik katerlər isə hətəli nömrəsi ilə fəaliyyət göstərirlər.

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

SSRİ Ali Soveti Rəyasat Heyətinin 11 sentyabr 1957-ci il tarixli fərmanı ilə diyar, vilayət və rayonlara, eləcə də şəhər və digər yaşayış məntəqələrinə, müəssisə, dəmiryol stansiyalarına, 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 verildikdə Stalinin, Malenkovun, Mikoyanın, Bağurovun və başqalarının hələ sağlığında adını daşıyan gəmilər var idi.



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

Bələtliklə, uzun araşdırmadan sonra Qırmızı Bayraqlı Sakit Okean Donanmasının xahişinə baxılır. Həmin ərafda Həştərxanda Nəzar dənizçiləri üçün kran gəmisinə, Leningradda isə yağınsöndürən 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 Kolyaz", yağınsöndürən gəmiyə isə "General Zeynalov" adının verilməsi barədə qərarı imzalayır.

Mohumat 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 Çumqoşun Ali Məktəbinin rəisi olmuş, general-mayor rütbəsi almışdı.

Bu fakt da sübut edir ki, Xəzər dənizində üzan gəmilərə ad verilməsində millilik prinsiplərinin üstünlük təşkil etməsi heç də təsadüfi deyil. Heydər Əliyevin həyata keçirdiyi ardıcıl xətt, prinsipial məsələ idi. Təsədüfi 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 Nəzar Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsi üçün

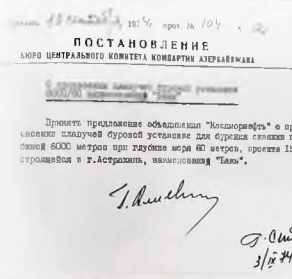


Tikilməkdə olan gəmiyə "Şair Nəsimi" adının verilməsi barədə Heydər Əliyevin imzaladığı qərar. 13 mart 1973-cü il

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

1974-cü ilin sentyabrında isə Azərbaycan KP MK bürosu Həştərxanda tikilməkdə olan başqa bir üzan qurğuya "Bakı" adının verilməsi barədə qərar qəbul edəcəkdə. Qeyd edək ki, o dövrdə partiya işində yazışmalar, əsasən, rus dilində aparılırdı. Üzan 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 üzan qurğunun inşasına SSRİ Nazirlər Sovetinin 19 may 1970-ci il tarixli



Yeni tikilən üzan 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 arazilərində 6 min metr yaxın dərinlikdə quyuyu qazmağa imkan verirdi. Texnoloji, enerji və gəmiçilik avadanlıqları ilə, 50 nəfər üçün yaşayış və xidmət otaqları ilə təmin edilmiş üzan 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" üzan qurğusuna tanış olarkən. 1975-ci il.

şərait yaradılmışdır".

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

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



Bu isə o demək idi ki, Heydər Əliyev, məsələn, xarici ölkə limanlarına üzən "Şair Nəsimi" gəmisiində 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 xəbərsizdirlər. Təbii ki, bu, həmin 70-ci illərdə, sovet dövründə Azərbaycanı tanımaq üçün bir vasitə idi və Heydər Əliyev rəhbərlik etdiyi respublikanı dünyada tanıdırmağa 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.Quijenkoya göndərilmiş bir məktubun surəti də saxlanılır. Məktub Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinə məxsus gəmilərə ad verilməsi barədədir.

Məktubda Xəzər dənizi üçün tikilməkdə olan "Kişinov" tipli üç quru yük gəmisinə "osorləri dünya poeziya xəzinəsinə daxil olan və bütün mütləqəqi bəşəriyyətin tanıdığı böyük Azərbaycan şairləri Nizami, Füzuli və Vəqifin" adının verilməsi barədə vasitə qaldırılır.

Eyni zamanda Finlandiyada tikilən yedək gəmilərinə Xəzərin məşhur gəmi kapitanları "Kapitan M.İsmayilov" 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 cəmiyyət dövlət xadiminin iradəsi və cəsarəti hesabına mümkün olan işlər idi.

Yeri gəlmişkən, bir qədər qabağa qayaraq bildirək ki, ulu öndər gəmi və qurğulara tarixi və milli adlar qoymaq ənənəsinə ömrünün sonuna qədər sadiq qaldı. O, 1998-ci ilin sentyabrında "İstiqlal" qəzına qurğusunun işə salınması münasibətilə keçirilən təntənəli mərasimində demişdi: "Mən bir neçə gün bundan öncə bu qurğuya ad qoymuşam - onun adı "İstiqlal"dır. Bu nəhəng istehsal müəssisəsinə, qəzma qurğusuna bu ad heç də təsadüfi olaraq verilməyibdir. Bilirsiniz ki, bir neçə vaxt bundan əvvəl biz böyük qəzma 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, dedənizdir, tarixi kökümüz, soyumuzdur. İkinci qazma qurğusuna "İstiqlal" adı verərkən, bununla mən keçmişimizi bu günümüzə daha da sıx bağlamaq arzusunda, istəyində olmuşam. Bizim tarixi keçmişimiz Dədə Qorquddur, bu günümüz, gələcəyimiz isə əbədi müstəqillikdir, istiqlalıytdır. Mən aminəm ki, bu füzat qazma qurğusuna "İstiqlal" adını şəraitlə daşıyacaq, onun ömrü uzun olacaq və daim Azərbaycan xalqının iqtisadiyyatının inkişafına, Azərbaycan vətəndaşlarının rifah halının yaxşılaşmasına, Azərbaycanın istiqlalıyətəinə sadəqətlə xidmət edəcəkdir".

Bela yerdə deyirlər: Şərho ehtiyac yoxdur...

Moxumun davamı kimi, ünummillli liderin xalqımızın tarixinə daim hörmət və cəhramla yanaşdığını təsdiq edən daha bir faktı da xatırlatmaq yerinə düşər.

1968-ci ilin avqustunda Azərbaycan Tarixi Muzeyində Nəzər dənizinin Azərbaycan sahili abidələrinin tədqiqi məqsədilə Sualtı Arxeoloji qrup yaradılır. Muzeyin elmi əməkdaşı, arxeoloq Viktor Kvaçidzenin başçılığı ilə Nəzarin Azərbaycan akvatoriyası sualtı abidələrinin tədqiqi üçün arxeoloji ekspedisiyaya 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 Bilgəli zonasında antik dövrdən orta əsrlərə qədər istifadə olunduğu ehtimal olunan daş lövbərlər aşkar edirlər.

Nəzərdə 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 Nəzərdə 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 çevrilir. 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 ayrılmaqdan ali təhsil almaq imkanını qazanan 104 fəhlə mühəndis-texniki vəzifələrə irəli çəkilmişdi. Gəmiçiliyin 2300 nəfərdən çox işçisi istehsalatdan ayrılmaqdan ali və orta texniki məktəblərdə təhsil alır, təhsillərini başa vurduqdan sonra işə 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 Nəzar Dəniz Gəmiçiliyi idarəsində kadrların hazırlığı və ixtisaslandırma tempi ilə razılaşmır. O, gəmiçilikdə peşəkar mütəxəssislərin, müasir texnoloji avadanlıqları idarə etməyi bacaran mühəndis-texniki işçilərin sayının daha da artırılması qayğısına qalmaqda ləpsizir.

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 heyatının monovə tərbihəsindən, məsuliyyət və peşəkarlıqından 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 çatmışdır.

Bütün bu və digər nöqsanları ortaya çıxaran Morkozi komitə Nəzər Dəniz Gəmiçiliyi idarəsinin rəhbərliyi qarşısında konkret məsələlər qoyur, gəmiçiliyin işinin kökündən saxsılaşdırılmasını tələb edir.

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

Aradan bir qədər də keçəcək, o dövrdə Nəzər Dəniz Gəmiçiliyində gedən dəyişikliklər barədə 1973-cü ilin mayında idarənin rəisi Rəhbər Başımov mətbuatı açıqlamasında deyəcəkdi: "İdara "Tissa" və dənizə uzoturulmuş "Oleq Kosevoy" tipli yeni tankerlər almışdır. Yükdəmələrin istiqaməti də dəyişmişdir. Neft Çələkandan və "Neft Daşları"ndan daşır. Təxli isə Krasnovodskdan. Bundan başqa Nəzər dənizçiləri Nəzər-Bahika sətti üzrə tranzit yüklərin daşınmasını pionerini çevrilmişlər.



Bə isə bizə Şimali Atlantika limanlarına, Qərbi Avropa ölkələrinin limanlarına qədər gedib çıxmağa imkan vermişdir. Tanker donanması "Nikifor Rogov" tipli ən müasir teploxodlar almışdır, quru yük donanmasına isə orta tonnaajlı qarışıq "çav-dəniz" tipli yeni gəmilər gətirilmişdir".

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

"Pəris Kommunası" adına Bakı Gəmi Təmiri Zavodunun karpuzu
İyun, 1975-ci il

Dənizdən neft çıxarılması diqqət mərkəzində

Dünya neft sənayesinin gələcək inkişaf yolunun məhz dənizdə neftəxarına 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 metrə qədər 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 bəlasına bu məqsədinə də nail olur.

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

Vəno Sturua adına və "Paris kommunası" adına gəmi təmiri zavodlarında yeni körpülər istifadəyə verilir.

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

əvvəllərində dənizçilər üçün yeni yaşayış binaları inşa edilir.

Azərbaycan KP MK-nin 1974-cü il avqustun 30-da keçirilən birgə iclasında isə Heydər Əliyevin təşəbbüsü ilə "Neft daşları" dəniz yatağının işlənməyə başlanmasının 25 ilinin qeyd edilməsi barədə qərar qəbul olunur.

Heydər Əliyev bu yubiley tədbirlərinin təşkili üçün Azərbaycan Nazirlər Sovetinin sədr müavini 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.

Əvvəlcə qeyd olunduğu kimi "Neft daşları"nda hasilatın təşkili dənizdə işləyən üzən qurğuların alınmasına zərurət yaratmış, Çzən Vasitələr İdarəsi təşkil olunmuşdu.

Sonralar Çzən Vasitələr İdarəsi "Xəzər dəniz neft donanması" idarəsinə - neft donanmasına çevrilmişdi.

1970-ci ildən isə Xəzər Dəniz Neft Donanması "Azərneft" birliyinin tərkibində "Xəzər dəniz neft" Dövlət istehsalat birliyi kimi fəaliyyət göstərməyə başlamışdı.

O illərdə dənizdə qazma işlərinin təşkili üçün xüsusi kran gəmiləri, borudüzən gəmilər, yandırılmalı müəhləzə gəmi və qurğuları almaraq Xəzər Neft Donanması daha da gücləndirilirdi.



Heydər Əliyev fəaliyyətində
neftəxarına kəşfi
vəzifəsinə 1970-ci il

Heydər Əliyev dövlət
nəzakətləri 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 gəlfində neft və qaz ehtiyatlarının məniinsənilməsi üzrə işlərin təşkili haqqında" 720 nömrəli qərar imzalanır.

Həmin qərarla SSRİ-nin kontinental gəlfində neft və qaz axtarışı, kəşfiyyatı, çıxarılması və daşınması, eləcə də qeyd olunan işlərin planlaşdırılması və maliyyələşdirilməsi işləri SSRİ Qaz Sənayesi Nazirliyinə həvalə edilir. "Nəzərdənizneft" 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 "Nəzərdənizneft" İstehsalat Birliyi yenidən qurulur, neft və qaz çıxarılması üzrə "Nəzərdənizneftqazsənaye" Ümumittifaq Sənaye Birliyi adlanır, onun təşkilati strukturu təsdiq olunur. Yeni ümumittifaq istehsalat birliyinin nozdində neft və qaz quyularının qazılması üzrə "Nəzərdənizneftqazçıxarma" və "Nəzərdənizneftqazçıxarma zavodları birliyi" yaradılır.

Vaxtilə "Nəzərdənizneft"ə daxil olan layihə

institutlarının adı da müvafiq olaraq yeni idarənin adına uyğunlaşdırılır.

Beləliklə, Nəzərdə neft və qaz çıxarılması, kəşfiyyatı və daşınması məsələləri bilavasitə SSRİ Qaz Sənayesi Nazirliyinin səərəcamına 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 toza 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 Vəliyev 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 Moskva - SSRİ Qaz Sənayesi Nazirliyinə həvalə ediləndə, 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 göstərirdi. Yalnız 2013-cü ildə "Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi" Qapalı Səhmdar Cəmiyyəti yaradılarkən həmin donanma da səhmdar cəmiyyətin tabeliyinə verilir.

Heydər Əliyev iş atəşində. 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.Şaşin də Bakıya dəvət edilir.

Ümummilli lider
"Heydər Əliyev" "Sovet
Azərbaycanı" barəsində
"Neft daşları"na
gedərkən, 1975-ci il



Heydər Əliyev və SSRİ neft sənayesi naziri
V.Şaşin "Sovet Azərbaycanı" barəsində "Neft
daşları"na gedərkən, 1975-ci il.

İyunun 17-də "Sovet Azərbaycanı" gəmi-borəsi "Neft daşları"nın körpüsünə yan alır. Gəmidən respublikanın rəhbəri Heydər Əliyev və SSRİ Neft Sənayesi naziri V.D.Şaşin düşürlər. Burada təntənəli mitinq keçirilir. H.Əliyev və V.Şaşin 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
rəhbəri V. Şoyin Xəzər
dərinində, 1975-ci il

Heydər Əliyev yığıncaqda geniş nitq söyləyir: "1948-ci ilin payız günləri xalqımızın yeni-yeni nəsilininin xatirində yaşayacaqdır. Dalgalar 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 "gömi qəbiristanı" adlandırırdılar. Hesabdan silinmiş gəmilər sıldırım sahillərin yaxınlığına gətirilib suya batırıldı. Beləliklə, "Yeddi gömi 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 konstruktörlərə və neft maşınqayırma zavodlarının fəhlələrinə, möhkəm polad borular verən poladoidonlora və boru prokatçılara, estakadalar qurarkən hər cür çətinliklərə üstün gələn inşaatçılara, hər cür hava şəraitində, fırtınada fəhlələri daşıyan, duru yanacağın böyük torpağa fasiləsiz daşınmasını təmin edən dənizçilərə və təyyarəçilərə, Xəzər



Heydər Əliyev "Neft
daşları"nda, 1975-ci il

fəhlələrinin 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, horudüzən gəmilərin, yedək və təchizat gəmilərinin gətirilməsini tələb edirdi.

Təsəffü 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 qalırdı. 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 alındı. 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 götürülür.

Yanğın aleyhinə gəmilər parkı da genişləndirilir. Dəniz mədanlərində, eləcə də dənizdə, limanlarda və reydlarda yanğın təhlükəsi ilə üzləşən gəmilərə kömək etmək məqsədilə "Vixr" tipli 13 sürətli gəmi alınır.

Nəzər 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 sahələrdə sualtı boru xətlərinin çəkilməsini təmin edir.

Yerigolmuşkan, 1973-cü ilə qədər bu tipli gəmilər ancaq Britaniyada, habelə Şimal dənizindəki neft mədanlarında istismar olunurdu.

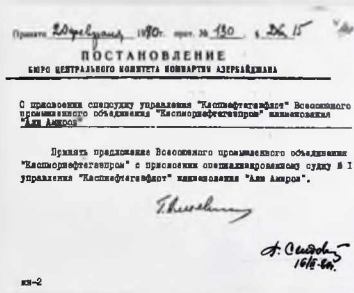
Bu tip gəmilərin Nəzərə gətirilməsindən sonra neft dənizdən sahilə borularla vurulur və "Neft daşları"ndan, digər dəniz mədanlarından neftin sahilə tankerlərlə daşınmasına ehtiyac qalmır.

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 "Quito" şirkəti tərəfindən inşa edilmiş "Süleyman Vəzirov" borudüzən gəmisi 1973-ci ildə Nəzərəndə dənizçilərə çatdırılır, 1973-cü il.



кн-2

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: "Nəzərdənizneftqazdonanma" idarəsinin 1 nömrəli ixtisaslaşdırılmış gəmisinə "Əli Əmirov" adının verilməsi barədə "Nəzərdənizneftqazsənaye" 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 "Nəzərdənizneftqazdonanma" 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 Nəzər Doniz Neft Donanması üçün müxtəlif təyinatlı gəmi və qurğular alınır. Səhəb gəmi-kranlardan, səmişin, yedək, dalgic, geoloji-kəşfiyyat, yanğınsöndürən gəmilərdən, kiçik yedək və xidmət katerlərindən və bənzərlərdən istifadə edilir.

1980-ci ildə Almaniya Federativ Respublikasında inşa edilmiş "Azərbaycan" gəmisi bu donanmada xidmətə başlayır. "Günəşli" yatağında nəhəng stasionar platformalar məhz 2500 ton yükü götürmə 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 Doniz Neft Donanmasının gəmi və avadanlıq parkının daha da zənginləşdirilməsinə xüsusi diqqət yetirildiyindən xəbər verir. Sonralar həmin illərdə görülməli işləri xatırlayan ulu öndər demişdi: "Dörd il yarımdək əvvəlki məqsədlərə 1,8 milyard manatdan artıq və ya əvvəlki altı il ərzindəki qədər vəsait yönəldilmişdir. Nəzər neftçilərinə dənizin dərinliyi 70 metrə qədər olan sahələrdə 6 kilometrlik quyular qazılması üçün yeni, səmərəli üsullar qurğular, suyun altında neft və qaz kameraları çəkilməsi və geoloji-axtarış, mühəndis-axtarış işləri aparılması üçün ixtisaslaşdırılmış gəmilər, dənizin dərin sahələrində topa halında on quyular 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 Nəzər Doniz Gəmiçiliyində çalışan işçilərin mənzil-məişət şəraitinin yaxşılaşdırılmasına da daim diqqət ayırır, bu sahəni həmişə nəzarətdə saxlayır. Təsəvvülü deyil ki, Nəzər donizçilərinin 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 donizçilər üçün mənzil tikintisi ilə bağlı bir arayış saxlanılır. Həmin sənəddən görünür ki, Nəzər Doniz Gəmiçiliyi İdarəsi 1972-ci ilin dördüncü kvartalında Bakının Həqverdiyev 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 vaxtki gəmiçilik idarəsi rəhbərliyinin Mərkəzi Komitəyə bir müraciəti ilə qısa vaxtda aradan qaldırılır. Çünki o dövrdə donizçilər qarşısında hər yerdə yaşıl işiq yandırılırdı...

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

O illərdə Sovet İttifaqı Qəhrəman Qafur Məmmədovun adını daşıyan Bakı Dənizçilik Məktəbi Nəzər Doniz Gəmiçiliyi İdarəsi üçün ixtisaslı kadrlar hazırlayırdı. Həmin illərin statistikasına görə, təqribən 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 bina da yerləşir, gəmiçiliyin ilhəil kadrlara artan tələbini ödəmək üçün kifayət etmirdi.

Bütün bunların nəticəsidir ki, o vaxt Azərbaycan KP MK katibi H.Seyidov Heydər Əliyevin tapşırığı ilə SSRİ Doniz Donanması naziri T.Qujenkoya məktub göndərir. O, Bakı Dənizçilik Məktəbinin donanma üçün kadrlar hazırlanmasında rolunu xatırladı, 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 sırayı heyat üçün kadrlar hazırlanır.

Göründüyü kimi, Heydər Əliyev nəinki gəmiçiliyin gündəlik problemləri ilə məşğul olur, dəyəmlərin 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 tələbə istehsalat nəticyyətləri ilə deyil, həm də ümummillî 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, on vacib yüklərin daşınması Xəzər dənizçilərinə həvalə olunur.

70-ci illərin əvvəllərində SSRİ-də yaranan arzaq 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 arzaq məhsullarının daşınmasına Xəzər dənizçiləri də cəlb edilir və onlar bu məsul işin

1984-cü ildə gəmiçiliyi inşayış fondunun faydalı sahəsi 272 min kvadrat metrə çatır. Dənizçilərin, liman işçilərinin, gəmi təmirçilərinin ixtiyarına 335 cərpayılıq iki xostaxana, 2900 xostə üçün nəzərdə tutulmuş 5 poliklinika, 6 həkim və 11 feldşer sahəyə məntəqəsi verilir.

Maraqlıdır ki, bu gün də Bakı sakinlərinin köhnə anəmə ilə "Kaspar" xostaxanası adlandırıldığı məşhur müalicə ocağı bu şöhrətə məhz sovet dövründə, Heydər Əliyev dövründə çatmışdı. Müasir tibb avadanlıqları ilə, peşəkar həkimləri ilə, yüksək xidmət mədəniyyəti ilə...

öhədsindən ləyaqətlə gəlirlər.

Bununla əlaqədar SSRİ Dəniz Donanması nazirinin müavini A.Trequbovun 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 Kınalı 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 xəbər 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 döviyyəsində hansı rolə malik olduğundan xəbər verir.

Azərbaycan Respublikasının Dövlət Arxivində Moskvadan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsinin 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 imkanlarını 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-Frasnovodsk bərə keçidi vasitəsilə daşımalarla bağlı yaranmış ajiotaj isə ayrıca mövzudur.



Bakı-Frasnovodsk bərə keçidi

1976-cı ilin avqustunda Nəzər 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 sətti ilə 18 min avtomobil daşınmışdı ki, bu da 1974-cü ilə müqayisədə 1,5 dəfə çox idi.

Onda gəmiçiliyin rahatlığı Nəzər hövzəsində minik avtomobillərinin daşınması probleminin həlli yolu kimi təklif edilir: Nəzər Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsinə təxminən yüzə qədər avtomobil və 200-250 sərnişin götürmək imkanına malik avtomobilləşən gəmilər ayrılın. Hətta iki liman arasında

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

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

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

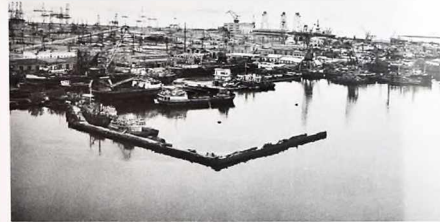
Bir sözlə, 70-ci illərdə gəmiçilik sahəsindəki uğurların arxasında Həydr Əliyevin gərgin əməyi, bəzən problemləri ustahqla həll etmək məharəti dayanırdı...

Gəmiçiliyin problemləri necə həll olunurdu?

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

Həydr Əliyev Azərbaycanda neft sənayesinin inkişafına xüsusi diqqət ayırır. Neft Donanmasının gəmi parkının artırılması üçün bütün imkanlardan istifadə edir. Nəzərə 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. Nəzər Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsinin rəisi C. Həşimovun SSRİ Dəniz Donanması Nazirliyinə bu mövzuda müraciətləri cavabsız qalır.

Nəzər 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



Sov İKP XXII qurultayı adına Bakı Gəmi Təmir Zavodunun ümumi görünüşü. 1971-ci il

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

Təəssüf ki, bütün bu bürokratik prosedurlar keçildikdən sonra da problemlər heç də həmişə tam həllini tapmırdı. Məsələn, 1972-ci ildə Nəzər 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 Nəzər gəmiçiliyinin sifarişləri yerinə yetirə bilmədiyini üçün Nəzər dənizində istismarı nəzərdə tutulan tankerlərin Bolqarıstan və ya Rumıniya zavodlarına sifariş olunmasını xahiş etmişdi.



Həydr Əliyev iş otağında. 1975-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. Şelexta məktub göndərir. Hazırda surətli Azərbaycan Respublikasının Dövlət Arxivində saxlanılan həmin məktubda deyilirdi: "Son illər Xəzər gəmiçiliyinin neftdəşmə donanması nəinki artıb, oksinə xeyli zəifləyib ki, bu da Xəzər hövzəsində xam neftin, mazut və yağların, benzin və digər neft məhsullarının daşımına 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 gəmi bir gəminin təhvil verilməsi gözlənilir.

Bundan başqa zavod daha bir neçə istisnaslaşdırılmış 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. Şelext ölkənin gəmiqayırma sənayesinə plan tapşırıqlarının yerinə yetirilməsi barədə göstəriş versin.

Bos ötən əsrin 70-ci illərinin əvvəllərində Xəzər dənizçilərinə bu hiqanəliyin 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 yuhadılır, ildən ilə ötürülür. SSRİ hökumətinə, SSRİ Dəniz Donanması Nazirliyinə müraciətlər cavabsız qalır. Yalnız Heydər Əliyev Azərbaycan rəhbər təyin olundandan sonra bu problemləri özünəməxsus incoiliklə 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 başlanılır. 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 ilbail artırdı. 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 heş bərə fəaliyyət göstərirdi. Gəmiçiliyin rəisi C. Həşimovun yuxarı orqanlara ünvanladığı məktublarda 1974-1980-ci illərdə Xəzərdə minimum iki yeni bəranin istifadəyə verilməsi xahiş edilirdi.

Bundan başqa dənizdə dihdorinləşdirmə 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 bəraların inşası barədə qərar qəbul edib, lakin ilk bərə, nə qədər qərba olsa da, yalnız 1981-ci ildə hazır olacaqdı.

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

Azərbaycan Respublikası Prezidentinin İşlər İdarəsinin Sırası Sənədlər Arxivində Nəzər gəmiçiliyi ilə bağlı 1978-ci ilin sentyabrına aid maraqlı bir yazısına 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 edilmişdi.

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

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

Məktub bu sözlərlə bitirdi: "Nəzər Gəmiçiliyinin bərələr, tankerlər, dibi dörinləşdirmə qurğuları və digər texniki vasitələrlə təmin edilməsi sahəsində vəziyyətin son dərəcədə gərgin olduğunu və həzardə bu məsələyə dair qərar verildiyini nəzərə alaraq Sov.İKP MK-ya məktub göndərilməsini məqsəduyğun hesab edirik".

Bela bir narahətliq nədən yaranmışdı?

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

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

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

Həmin dövrdə Nəzər hövzəsində dəniz bərələrinin sayı da tələbatı ödəmirdi.

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

Nəzər dənizində başlanmışdı. 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 çatmış bərə-keçid hələ istismar edilmirdi. Ona görə də 1978-ci ildə 300 min ton quru yük adı 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 ilə bağlı problem, məsələn, 1973-cü ildə 2,5 min avtomobil daşınmışdısa, 1977-ci ildə bu rəqəm 28,7 minə çatmışdı. Bakı Dəniz Vəqzində çox vaxt 300-ə qədər avtomobil yüklənmə gözləyirdi.

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

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

Qeyd etmək yerinə düşür ki, Nəzər Dəniz Gəmiçiliyi Nəzər hövzəsində dənizdə olan bütün müəssisələrin dibi dörinləşdirmə işlərinə

Heydər Əliyev
1975-ci il



Heydər Əliyev Xəzər dənizində qazmaçıların 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 dibdörinləşdirmə işi də xeyli artmış, bu sahədə texniki vasitələr alınması zərurəti daha da aktuallaşmışdı.

Dənizdə dibdörinləşdirmə işlərinin aparılmasında yaranan çətinliklər təkcə Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin deyil, "Azərbaycanneft", "Azərtransneqliyyat" birliklərinin, Qırmızı Bayraqlı Xəzər Donanmasının və "Xəzərdenizneft" 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 çatırdı...

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 ahangdar 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 vətəndaş nəqliyyatından 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 "Nəzərnəftqazdonanma"nın Sov. İKP-nin XXI qurultayı adına Gəmi Təmiri Zavodunun 25 illiyi tamam olur. Bu zavod 1955-ci ildə "Neft daşları"nın məmurlanmasından sonra Neft donanmasına məxsus gəmilərin təmiri üçün yaradılmışdır. 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 "Nəzor" və "Azərbaycan" kimi özünə qayma 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 oməkəndə fərlənlən aməkdaşlarını mükəfətləndürməqlə...

1981-ci ilin fevralında isə Mərkəzi Komitə bürosunun iclasında "Nəzərdənizgəmi-tədqiqatlayihə" (rus dilində "Kachimoropromproekt") 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 layihələndirilməsi işinə sənəbəli töhfə vermişdi. Institutun layihələri əsasında Bakı, Məhəçqala

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

1981-ci ilin aprelində Nəzor Dəniz Gəmiçiliyinin mətbu orqanları olan "Nəzor dənizçisi" və "Moryak Kaspiya" qəzetlərinin nəşrə başlanmasının 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 çıxmışdı.

Принято 1981 г. № 15

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

БЮРО ЦЕНТРАЛЬНОГО КОМИТЕТА АЗЕРБАЙДЖАНСКОЙ ССР

О напечатанных газетах "Известия дənizçиси" и "Морской Каспий" Бюлетень трамной Приказов Бюро ЦК Азербайджанской ССР

За многолетнюю работу по коммунистическому воспитанию трудящихся Каспийского морского пароходства, мобилизации их на выполнение хозяйственных задач в связи с 50-летием со дня выхода первого номера газетной газеты "Известия дənizçиси" и "Морской Каспий" Бюлетень трамной Приказов Бюро ЦК Азербайджанской ССР.

Одобрить проект Указа Президиума Верховного Совета Азербайджанской ССР по данному вопросу (применяется).

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

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

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

Ulu öndər Nəzor dənizçilərinin ayrı-ayrı təşkilat və qurumlarının yubileylərini belə ürəkəngiləyi ilə qeyd edib, fərlənlənləri mükəfətləndirsə də, ləziz gəldikdə gərilikləri əvvəlki kimi sort tənqid edə edir, hətta sort cəza da verir.

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

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

Ümummilli liderin tələbi beləydi...

Государственный СССР
по делам издательств, полиграфии и книжной торговли
ВСЕСОЮЗНАЯ
ОРДЕНА "ЗНАК ПОЧЕТА"
КНИЖНАЯ ПАЛАТА

Имя: Ибрагимов Ибрагимов
Учредитель: Ибрагимов Ибрагимов
Адрес: 103759 Москва, ул. Халдеева, 1/4
КНИЖНОЕ ПОСРЕДСТВО

103759 Москва, ул. Халдеева, 1/4
КНИЖНОЕ ПОСРЕДСТВО

Учредитель: Ибрагимов Ибрагимов

Первый номер газеты "Морской Каспий" вышел 16 апреля 1931г. под названием "Шторм". Название газеты менялось: 15 июля 1932г. - 17 января 1953г. "Болшевик Каспия", 20 января 1953г. - 31 декабря 1962г. "Коммунист Каспия", 1 января 1963г. - 4 июля 1964г. газета не издавалась, 5 июля 1964г. она возобновила свое издание под названием "Морской Каспий".

Газета "Известия дənizçиси" ("Морской Каспий") вышла своим названием только 16 апреля 1931г. под названием "Шторм". Название газеты менялось: 15 июля 1932г. - 16 января 1953г. "Болшевик Каспия", 20 января 1953г. - 31 декабря 1962г. "Коммунист Каспия", 1 января 1963г. - 4 июля 1964г. газета не издавалась, 5 июля 1964г. она возобновила свое издание под названием "Известия дənizçиси" ("Морской Каспий").

Таким образом, 16 апреля 1931г. газетой "Морской Каспий" и "Известия дənizçиси" отмечен 50 лет.

Бюро директоров

Дензичилərin mətbuat orqanlarının tarixinə dair arxiv. 1981-ci il

УМБ
Дз. №
10 04 08

Sənaye sahəsində tərəqqi və gəmiçilik

Heydər Əliyevin Azərbaycanı 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" istehsalat Birliyində 1970-ci ildən başlayaraq istehsalat sahələrində avadanlıqların yenilənməsi, yeni texnologiyaların tətbiqi üzrə ardıcıl və məqsədyönlü tədbirlər görülür. 1975-ci ildə yeni sulfanöl istehsalat 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 neftməşinqayırma 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. Neftməşinqayırma sahəsində Azərbaycan ABŞ-dən 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 obyekti tikilmişdisə, 1969-1982-ci illərdə onların sayı 1048-ə çatdırılır.

Bundan başqa, 1970-1982-ci illərdə Cənubi Qafqazın ən iri poladlöküm zavodu, Gəncədə olvan metallar zavodu, Olad'da 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 məşinqayırması avadanlıqları, digər yeni texnologiyalar Xəzər üzərindən hövzə ölkələrinə daşınırdı.

Çünki həmin illərdə Azərbaycan ulu öndərin qayğı və diqqəti nəticəsində qabaqçıl ixracatçı respublikaya çevrilmişdi. Ölkəmiz neft məhsulları, 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.Quçenko 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 mülkəfatına toqdim 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: "Vol. Bağirov K.M. Xahiş edirəm, MK bürosuna çıxarın".

Məsələ MK bürosuna sentyabrın 23-də çıxarılır və qərar qəbul olunur: "Doniz donanması üçün yüksək ixtisaslı mütəxəssislər hazırlanması işində xidmətlərinə görə və yaradılmasının 100 illiyi ilə əlaqədar SSRİ Doniz 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 qarşılanır. 1981-ci ilin noyabrında SSRİ Ali Sovetinin Rəyasət Heyəti Bakı Dənizçilik Məktəbinin "Xalqlar dostluğu" ordeni ilə təltif edilməsi barədə fərman verir.

№ 35 (müəssisə) / 1981 / г. прот. № 27 / 80
ПОСТАНОВЛЕНИЕ
ЦИО ЦЕНТРАЛЬНОГО КОМИТЕТА КОМПАРТИИ АЗЕРБАЙДЖАН

О представлении Бакинского мореходного училища им. Каф. Бакинцев к правительственной награде.

За заслуги в деле подготовки высококвалифицированных специалистов морского флота и в связи со 100-летием со дня основания Бакинского мореходного училища им. Каф. Бакинцев. Бакинскому морскому флоту СССР присвоить 23 сентября 1981-го года.

Handwritten signature

1981-ci ilin dekabrında Bakıda Sovet İttifaqı Qəhrəmanı Qafur Məmmədov adına Bakı Dənizçilik Məktəbinin 100 illiyinə həsr edilmiş tantanəli 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 görür, 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 Cəbbar Həşimov sonralar verəcəkdən "80-ci illərin əvvəllərində gəmiçilik yenidən çətinliklərlə üzləşdi. Tanker donanmasının təzələnməsi asılmaz zirvəyə çevrilmişdi. Bu donanmanın fiziki və mədəni cəhətdən qocalması barədə dafələrlə SSRİ Dəniz Donanması Nazirliyinin kollegiyaya iclaslarında məsələ qaldırılsa da, nəticəsi olmurdur. Yazılı müraciətlərimiz cavabsız qalırdı. Hər yerdən əlimiz üzüldəndən sonra yəni də respublika rəhbərinə müraciət etməyi qərara aldım. Heydər Əliyev məni diqqətlə dinləyəndən sonra əlini telefona atdı. SSRİ Dəniz Donanması naziri Timofey Qujenkoya zəng vurdu. Nazir həl-həval tutduqdan sonra dedi ki, Timofey Borisoviç, dənizçilər sizdən gileylənirlər. Nazir işlədiyimiz on bir ildə onların gonağı olmamışıq. Heydər Əliyevin dəvəti ilə T.Qujenko Qafur Məmmədov adına Bakı Dənizçilik Məktəbimiz 100 illik yubileyində iştirak etmək üçün şəhərimizə gəldi. Respublikanın rəhbəri tanker donanmasının təzələnməsi barədə məsələ qaldırdı. Nazir vəxət vaxtlarda bu problemin aradan qaldırılacağına söz verdi".

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

Принято 23 сентября 1981 г. прот. № 27
ПОСТАНОВЛЕНИЕ
ЦИО ЦЕНТРАЛЬНОГО КОМИТЕТА КОМПАРТИИ АЗЕРБАЙДЖАН
О представлении Бакинского мореходного училища им. Каф. Бакинцев к правительственной награде.
За заслуги в деле подготовки высококвалифицированных специалистов морского флота и в связи со 100-летием со дня основания Бакинского мореходного училища им. Каф. Бакинцев. Бакинскому морскому флоту СССР присвоить 23 сентября 1981-го года.
училища орденом Дружбы народов.

Handwritten signature



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
otagında. Avqust,
1983-cü il



Sonra isə olavə 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 hələd insandır. Sovet İttifaqı dağıldıqdan sonra isə SSRİ-nin yaxın tarixinə dair maraqlı tarixi araşdırmalar apararaq səhəllə 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 tapşırıılır.

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

Bununla belə o dövrdə SSRİ rəhbərliyində Heydər Əliyevin məşğul olduğu əsas sahə, təbii ki, nəqliyyat sahəsi idi. Bu sahəyə xüsusi diqqət ayırmadı 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 hələd olmuşdu.

Təbii ki, Y.Andropov nəqliyyat deyində 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 Susinin xatirələrindən istifadə etmədən keçinmək olmur. N.Zenkoviçə 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 yanında olmusunuz, tranzit məsələsi ilə bağlı..."

Qeyri-adi yaddaş!

Bundan sonra Heydər Əliyev gələcək nazirə sual verir: "Borə ilə bağlı məsələ necə qurtardı?..."

Y.Suxin: "İlahi, bunu da xatırlayır! Biz onda Yuqoslaviyadan beş borə almışdıq və həmin borələr Bakıdan Krasnoyevskə 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 partiyası və hökumət

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

"Nəqliyyat kompleksi onun üçün yeni sahə idi, amma öz müşahidə və dəmir yolu nazirliyində, mülki aviasiyada, dəniz və çay nəqliyyatında çalışan həmkarlarının sözlərinə əsasən dəyə 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 təza 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 Vyetnamı səfər edir. Vyetnam şəfəfində 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 dövrun 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. "Petrovsk" 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 sənnimi görüşlər keçirir, çay vağzal kompleksinə baş çəkir, çay nəqliyyatı işçilərinin qayğıları ilə maraqlanır.

Bütün bunlar Heydər Əliyevin SSRİ Nazirlər Soveti sədrinin birinci müavini kimi kurasiasında 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 sahələrinə işıq salır.

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



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



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



Газета основана 5 мая 1912 года
В. И. ЛЕНИНЫМ
Орган Центрального Комитета КПСС
№ 159 (23885) • Среда, 6 июня 1983 года • Цена 4 коп.

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

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" sörnişin 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 sörnişinlərdən 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 öndörün 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...

"Pravda"
qəzet
6 iyun
1983-cü il



Коммунистическая партия Советского Союза
Газета основана 5 мая 1912 года
В. И. ЛЕНИНЫМ
№ 245 (24867) • Вторник, 2 сентября 1986 года • Цена 4 коп.

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 правитель-

ственная комиссия во главе с членом Политбюро ЦК КПСС, первым заместителем Председателя Совета Министров СССР тов. Алиевым Г. А.

"Admiral Naximov" gəmisində faciə

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

Bad xəbər barədə Moskvaya gecə məlumat verilir.

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

Heydər Əlirza oğlu, siz faciənin səbəblərini araşdıran dövlət komissiyasının sədri təyin edirsiniz. Adamları özünü 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 tomas, onların çətin və kədərli suallarına cavab vermək...

ПРОМЕТРИКИ ВСЕХ СТРАН, СОЕДИНЯЙТЕСЬ!
Звучит кома
«Пуск»
На Таш-Кумукском ГЭС
дан промышленный теплоход, выработавший 150 тысяч киловатт. Этот великий рубеж энергетического строительства достигнут благодаря применению прогрессивных методов строительства, высокой ответственности за дело.

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 cinayətkarlarına səhlənkarlığa yol veriblər. Onlardan biri gəntilərin necə aralanacağını digər kapitanla razılaşdırmaıyb, 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 qurmaı 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. Bize 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 çoxdu məsələlər meydana çıxır. Ardıcıl olaraq gündə iki dəfə hökumət komissiyasının iclası keçirilir».

Heydər Əliyev
"Səhər saat altıdan"
"Nəqliyyat qovşaqlarında"
"İctimai-iaşə müəssisələrində"
"Tibb müəssisələrində"
"Mehmanxanalarda"
"Dənizdə"



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

Bəzən hətta sort tədbirlər də görməli olur. Verilən tapşırığın yerinə yetirilməsini gecikdirməyinə görə dəniz donanması nazirinin müavini ilə oradaca vəzifədən azad edilir. Digər məmurlara dərs olsun deyə...

İllər keçəcək, SSRİ adlı imperiya dağılacaq və bu faciə barədə, onun səhəbləri və günahkarları haqqında çox yazılacaqdı. Amma həmin günlərdə Novorossiyskdə fotoqraf kimi fəaliyyət göstərmiş Vladimir Svartseviçin "Arqumentı i faktı" qəzetinə danışdığı xatirələr xüsusi əhəmiyyət kəşf edəcəkdirdi: "Novorossiysk limanındakı 15-ci körpünün hələ də "dəfn körpüsü" adlandırılır. Həlak olanların cəsədləri yüklənən 5 vaqon-refriqerator məhz bu körpünün yanında dayanmışdı. Bu, yüzlarla sovet ailəsinin faciəsi idi. Boğulub ölənlərin cəsədlərini 15-ci körpüyə çatdırmazdan əvvəl onların hamısını fotoşəklini çəkir, sonradan meyitləri tanımağa imkan verən biləcək paltarları və zinat əşyalarını təsvir edirdilər".

Meyitlərin fotosunu çəkmək məhz Vladimir Svartseviçə həvalə edilir. Həmin fotoşəkillər xüsusi albomlara yığılıb onların qohumlarına göstərilir, tanıma prosesi aparılır. Belə bir şəraitdə hətta bəzən həlak olanların qohumları əsəb sarsıntısına davam gətirmir, təcili 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 olurdu. Bu, çox çətin idi - göz yaşlarını aramsız axırdı. Birdən zala balaca boylu, gözələrinə yekə əynək taxmış bir insan daxil oldu. Pencək geyinmiş insanların əhatə etdiyi bu adam kolxoz partiyası komitəsinin katibini

xatırladırdı. Lakin yaxşı deyilirdi ki, "roisləri sifətlərindən tanımaq lazımdır". O, mənim əlimdəki fotoaparəti görüb, ağzı köpüklənə-köpüklənə bərkədən qışqırır, əllərini açaraq deyirdi: "Sən kimdən? Jurnalistsən? Burada insanların dərdi var, siz isə öz kameranızı onların üzünə zilləmişiniz. Rədd olun buradan!"

Fotoqraf əsəbi vəziyyətdə olduğundan, dişinin dibindən çıxanı həmin adama deyir və iki millis işçisinin "köməyi ilə" otaqdan çıxardılmalı olur. Yalnız küçədə ona xatırladırlar ki, söyüdüən adam Sov. İKP MK-nın üzvü, Krasnodar vilayət partiyası komitəsinin birinci katibi İvan Polozkovdur!

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

Hətta partiya bileti də alından alma bilər...

Novorossiysk şəhər partiyası komitəsinin əməkdaşları fotoqraf üçün dərhal Moskvaya gedən təyyarəyə biletdə alırlar. "Həllükəli jurnalists" şəhəri tərk etməlidir. Vilayətin partiya lideri belə tapşırıb...

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

V.Svartseviç: "Xüsusi hökumət komissiyasının rəhbəri - o vaxt Sov.İKP MK Siyasi Bürosunun üzvü Heydər Əliyev "Admiral Naximov" tpeloxodunda həlak olanların qohumları ilə orada görüşürdü. Polozkov məni zalda görün kimi, barmı ilə göstərərək Əliyevə şikayət etməyə başladı. Onda Əliyev dedi: "İvan Kuzmıç, mən hesab edirəm ki, müxbirlər cinayətkar səhlənkarlığın hansı müsbət bahasına başa gəlməsini sovet xalqına söyləməyə borcludurlar! Mən jurnalistlərə nə ilə kömək edə bilərəm?"

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

etmək lazımdır! Əks halda onlar hamısını kosib doğrayacaqlar!".

Heydər Əliyev başını torpadorək öz kuməkçilərinə müraciətlə uca səsə deyir: "Jurnalistlərə kömək edin! Mənim adımdan! Sensura məsələsini həll edin".

Faciədən çıxarılan dərslər

Bununla da fotoqrafın başı üstündəki qara buludlar dağılır. Onu Moskvaya deportasiya etməyə hazırlaşan məmurlar kömək etməyə başlayırlar və çökdüyü plyonkalı Moskvaya – redaksiyaya göndərə bilirlər...

Faciə rayonuna on dörd günlük ezamiyyətdən sonra Heydər Əliyev Moskvaya dönür və komissiyanın hesabatının hazırlanmasına rəhbərlik edir. Sonralar tarixçi-publisist kimi tanınacaq Nikolay Zenkovici 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 nəzirlik 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 da zəruri hesab edilir.

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

mətni üzərində işləmirdilər, xüsusən bitöv cümlələr olava etmirdilər".

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

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

İkincisi, sovet senzura rejiminin kəşşak vaxtında yüksək çinli vilayət partiya məmurlarının 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.Zenkovici 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.Zenkoviciyə görüşəndə deyir:

"Biz sizinlə tanış ol... - sonra isə olava edir, - görüşünüzü kodarlı bir tarixdə bağlı olsa da..."

N.Zenkovici sonralar bu görüşün təfərrüatını qələmə alanda yazacaqdı: "Fövqəladə yaddaş! Kremldə onun kabinetində keçirdiyim həmin bir-cə 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 ali respublikanın inkişaf pulturnun üstündə idi. Bu, onun fəaliyyətinin bir-birindən az və ya çox dərəcədə azad olan iki xətli idi. Bu gün o, Azərbaycanda geniş sadi kütlələr üçün Sovet İttifaqında bir azərbaycanlının uğur simvoludur, postsəviət məkanından həttdə 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 yaşayırdı, respublikanın problemləri ilə maraqlanırdı, həmin problemlərin həllinə kifayət qədər böyük dəstək verirdi. Xüsusən gəmiçilik sahəsi onun qayğısından kənarda qalmırdı.

Heydər Əliyev "Admiral Naumov" texnologiyası qazaya uğramasının səbəblərini araşdırarkən. Sentyabr, 1986-cı il.

SSRİ-nin ali rəhbərliyində çalışdığı illər Azərbaycan Nəzər Dəniz Gəmiçiliyi tarixində donanmanın müasir gəmi və avadanlıqlarla zənginləşməsi və sürətli inkişaf 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 Nəzərdə üzür, ölkəmizin sosial-iqtisadi inkişafına öz töhfəsini verir.

Heydər Əliyev SSRİ Nazirlər Soveti sədrinin birinci müavini işləyəndə də Nəzərdə 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-hərmin Bakıya gətirilməsi məhz ulu öndərin sayı nəticəsində mümkün olur.

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

Gəmi-hərmlər işə salındıqdan sonra yüklər Aşqabaddan Bakıya dövroloma dəmir yolu ilə gətirilməyə sərf olunan vaxtdan on dolaq 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

asasən dəniz yanacağı, içməli su, metal konstruksiyalar, sement, kimyəvi reagentlər, hərələr və s. daşımaqla məşğul olurdu.

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

Nəhayət, 1984-cü ildə istehsalat planlarını uğurla yerinə yetirilməsi sahəsində nailiyyətlərinə görə Nəzər 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 Kremlidəki iş otağında 1 aprel 1983-cü il

SI ÜZRƏ
NFRANS



BAKU 98
7-8 September

INTERNATIONAL
RESTORATION



MÜSTƏQİLLİYİN
İLK İLLƏRİ

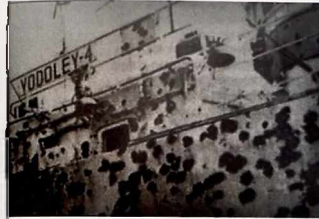
90-cı illərin böhranı

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

ölko 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 qırıq, 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 ağır və 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 uğrır.

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

"Xəzər dəniz nəfəsdənənə" - Xəzər Neft Donanması da ağır günlərini yaşayır. Yeni gəmilərin alınması, gəmilərin xarici ölkələrdə təmiri, xərçədən 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 sorancısına 4 gəmi təmiri zavodu, liman təşərrüfatı, 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 bəlgüdə 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", "Bolşevik Q.Qarayev" gəmisi "Lənkəran", "Fədyə Qubanov" gəmisi "Gəncə" adlandırılır. Bu proses sonralar da davam etdirilir.

Lakin gəmilərə, necə deyirlər, milli adların verilməsi, müstəqil Azərbaycan bayrağı altında füzması 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. Xəzər yarımadalarının öz nəqliyyat donanmalarını yaratmaq və genişləndirmək istəyi yeni yollar axtarmağı, yeni konsepsiyanın 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 sənədlər yükdaşımalar bazarının formalaşmasına, onların həcminin artmasına müsbət təsir göstərir.

Bela ağır iqtisadi çətinlik və özbaşınalıqdan yararlanmaq istəyənlər isə Xəzər gəmiçiliyinin mülkiyyətinin təhləsini 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, donizçilərə aid bir sıra sahil obyektləri dəyər-dəyməzinə satılır. Digər tankerlərin və gəmi-bəndlərin satışı üçün hazırlıq işləri aparılır.

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

Heydər Əliyev hakimiyyətə qayıtdıqdan sonra respublikanın beynəlxalq əhəmiyyətli global 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 ağır-əci 90-cı illər yenidən yada salınırdı: "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 planı qəbul edildi. Daha sonra bilavasitə Sizin köməyinizlə 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 bildi 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 həcmünün 39.1 faiz artması deməkdir".

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

parçalanmaq prosesində idi. Lakin ümummilli lider bütün bu təhlükələrin qarşısını aldı. Həmin dövrdə yaranmış real vəziyyəti sonralar Prezident İlham Əliyev çox dəqiqliklə xarakterizə edəcəkdir: "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 bərbad 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, görərik ki, bir çox hallarda əvvəlki mövqelərini itirirlər. 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 ayıni şəkildə görə bilərik.

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".

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 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



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 şəbəkəsinə inteqrasiyasına kömək etmək.

Azərbaycanda TRASEKA layihəsinin dəstəklənməsi ilə yanaşı, Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin işinin səmərəliliyini artırmaq üçün də tədhiirlər göndülür. 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, Yunanıstanın Pirey, Almaniyanın Hamburq şəhərlərində gəmiçiliyin nümayəndəliklərinin yaradıldığını təsdiq edir.

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

1995-ci ildə isə Türkmənistanın Türkmenbaş, 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 başçılarının iştirakı ilə Türkmənistanın Sorəx şəhərində tranzit yükdəşmənin tənzimlənməsi, dəniz yolu nəqliyyatının əlaqələndirilməsi haqqında sənəd imzalandı. Həmin sənədlə dövlətlərarası yükdəşmənin hüquqi və tarif əsasları, tranzit daşımaqlarına maksimum

Bakıda Böyük İpək
yolunun bərpasına
hazır olunan konfrans,
1998-ci il.



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

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

TRASEKA-nın işçi qruplarının Almatıda, Nyanada, Avenesiya, Afhada və Thilissdə 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, Qırğızistan, Moldova, Rumıniya, Türkiyə və Bolqarıstanın dövlət başçıları, 13 beynəlxalq təşkilatın 50-52 dövlət 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 mənlik tarixini, Çinin qədim mədəniyyətini, avropalıların böyük coğrafi kəşflərini, orta əsr müsəlman intibahının nailiyyətlərini və bir sıra digər cəhətləri ehtiva etmiş global, nadir hadisə olan Böyük İpək yolu"dur".

Həqiqətən də, Böyük İpək yolu nadir hadisə hesab oluna bilər. 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 istiqbalı və inkişafının təminatı, bu dövlətlərdə demokratik islahatların, bazar islahatlarının uğurla aparılması üçün güclü təkan verəcək, həmçinin sülhün, sabitliyin və təhlükəsizliyin təmin olunmasına kömək göstərəcəkdir.

Böyük İpək yolu keçmişdə başlasa da, gələcəyə doğru gedən yoldur. Mən inanıram ki, əgər biz əməkdaşlıq edə-ədə, bir-birimizə hörmət bəsləyərək və bir-birimizi dəstəkləyərək bu yolla birlikdə gələcək, o, xalqlarımıza 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 xoyaldan reallığa çevirmək üçün alından gələni edir. Bu layihənin reallaşması ilə ölkəmizin geostrateji və geosiyasi əhəmiyyəti daha da artır. Azərbaycan Şərqi Qərbi arasında strateji körpü rolunu oynayın əlverişli tranzit əhəmiyyətli dövlətlərdən birinə - Cənubi Qafqazın lider dövlətinə çevilir.

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 təməli kimi

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

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

1994-cü il sentyabrın 20-də Azərbaycan Dövlət Neft Şirkəti ilə dünyanın 11 böyük neft şirkəti arasında Bakıda - "Gülüstən" 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 "Amoco", "Yunocal", "Penzoyl", "Ekson", Böyük Britaniyanın "Britiş Petroleum" (BP), "Remko", Rusiyanın "Lukoil", Norveçin "Statoyl", Türkiyənin "Türk petrolları", Səudiyyə Ərəbistanının "Delta", Yaponiyanın "İtochu" şirkətləri imzalayıb. Bu şirkətlərin iştirakı ilə neft müqaviləsinin həyata keçirilməsi məqsədilə Azərbaycan Beynəlxalq Əməliyyat Şirkəti yaradılır.



"Əsrin müqaviləsi"
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 dünyaya, azad bazar iqtisadiyyatına qoşulması üçün əsas yaradır.

"Əsrin müqaviləsi"nin imzalanması ilə Nəzərdə maraqları təmin olunmuş aparıcı Qərbi dövlətlərinin 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, həyatı 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 xəməri çəkilir.

1997-ci ildə Gəmi Təmiri Zavodunda "Self-5" üzən qazma qurğusunun modernləşdirilməsi həyata keçirilir. 17 ay çəkən işlərdə, ümumilikdə, 1200 azərbaycanlı mütəxəssis iştirak edir. İşlərin yekunlaşmasına həsr olunmuş təntənəli mərasimə iştirak edən ulu öndər Heydər Əliyev qurğuya "İstiqal" 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. İrəvan 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 sifarişində Xəzərin şimalında qazma işlərinə "Zöhrab Vəliyev" və "Hövsən-5" gəmiləri cəlb edilir. İcra olunan layihələrin sayının çoxalması nəticəsində donanmanın gəlirləri ilə yanaşı, təchizat, sornişin, yedək və digər ixtisaslaşmış gəmilərin sayı da artır. Gəmilərin modernləşdirilməsi üçün xarici ölkələrdən 12 milyon ABŞ dolları dəyərində avadanlıq alınır.

Bələ əməkdaşlıq donanmanın gəmi parkını zənginləşdirmək üçün yeni imkanlar açır. Təsədüfi 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, biza o qədər böyük səmərə verməzdi, ümumiyyətlə, xarici şirkətlər 1994-cü ildə Azərbaycana sərəmərə 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 "Nəzərdənizneftdonanma"nın 15 gəmisi bu nəhəng layihənin reallaşdırılmasına cəlb edilir. Azərbaycan Beynəlxalq Əməliyyat Şirkəti ilə ilk yerli təşkilat kimi əməkdaşlığa başlayır. Donanmanın gəmiləri ABŞ-in həyata keçirdiyi layihələrin yerinə yetirilməsinə cəlb olunur.

"Azərbaycan" kran gəmisi, "Dədə Qorqud" üzən qurğusu, "İstiqlal" qurğusu, "İsrafil Hüseynov" horudüzən 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 sabitə sualtı neft kəmərinin çəkilməsində donanmanın 11 gəmi və 4 bərzi xüsusi rol oynayır.

Ögər həmin illərdə Neft Donanmasının gəmiləri əsasən ABŞ-a xidmət edirdisə, sonralar donanmanın gəmiləri digər şirkətlərlə, o cümlədən "BP" şirkəti ilə əməkdaşlıq edir.

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

"Nəzərdənizneftdonanma" İdarəsi Nəzərin kontinental şelfində neft-qaz istehsal 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 yandırılma 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 istilaf edilən bəzi gəmi və üzən qurğuların hələ ötən əsrin 70-80-ci illərində alındığı heç kimsə sifr deyil. Məsələn, 90-cı illərin ortalarında Azərbaycan Beynəlxalq Əməliyyat Şirkətinə xidmət edən, müstəqil Azərbaycanın neft sənayesinin dirçəldilməsində xüsusi əhəmiyyətli olan "Azərbaycan" kran gəmisi Heydər Əliyevin təşəbbüsü ilə 1980-ci ildə Almaniya Federativ Respublikasında inşa edilərək, Nəzər donanmasına gətirilmişdi. "İsrafil Hüseynov" horudüzən gəmisi də ötən əsrin 80-ci illərində alınmışdı.



Heydər Əliyev Bakı Dəniz Dəniz Özlənində "Dədə Qorqud" Yarımdənizə qatma qurğusunun bərpası və fəaliyyətə başlanmasına həsr olunmuş mərasimində 1996-cı il.

Müstəqil Azərbaycanın neft strategiyasının reallaşmasında xüsusi rolə malik Bakı Dərin Özüllər Zavodunun tamolisi isə ulu öndərin xeyir-duası ilə 1978-ci ildə qoyulmuş zavod 1984-cü ildə istismara verilməmişdi. Bu zavodda 1985-ci ildə quraşdırılmış ilk stasionar dəniz platforması indi də "dünəşli" yatağında istismar olunur.

Təbii ki, həmin 80-ci illərdə Azərbaycanın müstəqilliyindən söhbət hələ gədə bilməzdi.

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

məhlz müstəqillik illərində də Azərbaycana xidmət göstərmişdir!

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, sərnişin gəmiləri və s. var idi. O vaxt dünyada analoqu olmayan dərin dəniz özülləri zavodu inşa edildi. Geoloji kəşfiyyat işləri üçün neftçilərin sərəncamına əvvəlcə "Nəzər" tipli özüqalxan qazma qurğuları, sonra isə "Şelf" tipli yarımdayma üzən qazma qurğusu verildi".

rolunu da xatırlatmışdı: "Görülən bu müştərk işlərin nəticəsində Qazaxıstandakı "Tengiz" neft yataqlarından və ümumiyyətlə, Qazaxıstan ərazisindən çıxarılan neftin, "Mobil" və "Total" şirkətlərinin Türkmənistanda hasil etdikləri neftin Nəzər dənizi ilə respublikamıza gətirilməsi və buradan məhlz Azərbaycanın nəqliyyat imkanlarından – bizim Nəzər 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, Nəzər dənizinin şərq sahilində, Qazaxıstan, Türkmənistan respublikalarının və orada işləyən başqa ölkələrin şirkətlərinin hasil etdiyi neftin Nəzər 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 (Duband terminalının) açılış edərək, 1998-ci il

Ulu öndər "Duband" 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, Nəzər Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsinə, Nəzər Dəniz Donanmasına, həm də Azərbaycan Dövlət Neft Şirkətinə gəlirlər gətirir. Orada yeni iş yerləri açılır. Dəmir yolu xətlərinin, ümumiyyətlə, yolların çəkilməsi, bərpa edilməsi, sistemlərin təmir olunması, işə salınması həm Azərbaycanda, həm Gürcüstanda, Bakı-Gürcüstan-Qara dəniz dəmiryolu xətinin də canlanmasına gətirib çıxarmışdır".

Heydər Əliyev həmin mərasimdə Nəzər dənizçilərinin əməyinə yüksək qiymət verməyi də unutmamışdı: "Bizim Nəzər Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsinin donanması Azərbaycanın çox böyük sərvətidir. O, böyük işlər görür və gələcəkdə də görəcəkdir. Bu sahədə də işlərin müşahidə istiqamətində gəlməsi 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. Nəzər Dəniz Gəmiçiliyi də artıq bu illərdə inkişaf yoluna çıxmışdı.

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

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 keyfiyyətə nəvəhəti 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 vilasətmə, 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 çıxır

Hələlikdə, ötən əsrin 90-cı illərində Heydər Əliyevin fəayətə 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 sərəncamında və inkişaf etməsində xüsusi rol oynayır. Xarici ölkələrin şirkətləri ilə aparılan birgə işlərin nəticəsində Transqafqaz magistralı, Avropa-Asiya nəqliyyat dohlizi yaranır.

1998-ci ilin yanvarında "Düband" terminalının açılış mərasimində çıxış edən ulu öndər Heydər Əliyev bütün bu işlərin görülməsində Nəzər dənizinin, Nəzər dənizçilərinin

prezidentləri dəniz yolu ilə yük daşımanın tənzimlənməsinə dair sənədi imzaladıqdan sonra Nəzər üzərindən yük daşınması bir neçə dəfə artır. Bu isə gəmiçiliyin inkişafına token verir, donanmanın gəmi parkının zənginləşdirilməsinə imkan yaradır. Gəmiçiliyin Nəqliyyat Donanması 5 min ton yükqötürmə qabiliyyətinə malik "Məhəmməd Rəhimov" quru yük gəmisi alır.

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

2002-ci ilin mayında Bakı Dəniz Vağzalının yanılma körpüsündə "Maestro Niyazi" quru yük gəmisinin tontənəli qarşılanma mərasimi keçirilir. Bu gəmi Azərbaycan Nəzər

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

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

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



"Maestro Niyazi" quru yük gəmisi

Kadr hazırlığına xüsusi diqqət: Azərbaycan Dövlət Dəniz Akademiyası

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 Novxərossiysk 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 tontənəli toplantı keçirilir. Həmin toplantıda akademiyanın ilk məzunları bu mötəbər ali təhsil müəssisəsinin diplomunu almaqdan qürur duyduqlarını bildirir, bu münasibətlə akademiyanı yaradıcısı olan ümummilli liderə təbrik məktubu ünvanlayırlar.

Məktubda deyilirdi: "...Möhtərom cənab Prezident! Məhz Sizin sayınzda Akademiyamız Beynəlxalq Dəniz Təşkilatı tərəfindən tanınaraq dənizçilik üzrə ali məktəblərin sırasına qəbul edilmiş və Müstəqil Dövlətlər Birliyinin ali dənizçilik məktəblərinin tədris-metodik birliyinə üzv seçilmişdir. Hazırda Akademiyamızda tələbələrə 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 ilböl daha da təkmilləşdirilir.

Hazırda Akademiyada 2 fakültə, 6 kafedra fəaliyyət göstərir.

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

Magistratura səviyyəsində isə "Dəniz texnikası və texnoloqıyası mühəndisliyi" və "Gəmiçilik və gəmilərin hərəkətinin idarə edilməsi" ixtisasları üzrə magistratlar 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.

Akademiyada 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 üzüm 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 tanınmış, 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 Şurasının üzvüdür.

Dəniz Akademiyası ilk gündən təhsili BDT-nin "Dənizçilərin hazırlanması, sertifikatlandırılması və növbə cəkmələri haqqında" 1978-ci ildə qəbul

edilmiş Beynəlxalq Konvensiyanın 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 hərəkətinin inkişafına öz layiqli töhfəsini verir. Bakı, Türkmənbaşı, Bəkdaş limanlarında bərk komplekslərinin layihələri məhz bu institutda hazırlanır.

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

İliçevsk-Varna (Ukrayna-Bolqarıstan), Klaypeda-Mukran (Litva-Almaniya) hərəkəti 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.

İnstitutun peşəkar dənizçiləri fəaliyyətində



Heydər Əliyev Xəzər dənizçiləri haqqında

Heydər Əliyevin bütövlükdə Xəzər 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 əzizdolu, ürəkli, böyük məhəbbətlə danışıb. Çünki ümummilli lider dənizçi peşasının çətinliyini yaxşı başa düşür, bu sahədə çalışanların əməyini həmişə yüksək qiymətləndirirdi.

Təsəvvüfi deyil ki, 1982-ci ildə Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin muzeyi açılarkən hura 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 yəxənlərdə 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 çeviləcəkdir".

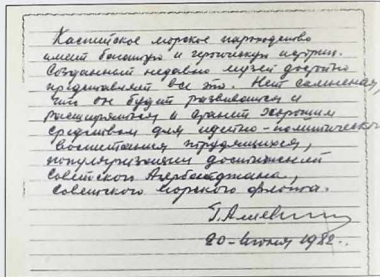
Heydər Əliyevin Xəzər dənizçilərinə diqqət və qayğısını daha bir fakt da sübut edir. Hələ fətan əsrin sonlarında ümummilli lider ölkəmizdə "Dənizçi günü"nin təsis edilməsi barədə sərəncam vermişdi. Hər il iyulun ilk bazar günü dənizçilərin peşə bayramı günü kimi qeyd edilirdi. Prezident İlham Əliyev 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 qarəqəbi həmişə Bakıda yerləşmişdir, filialları isə Həştərxanda, Krasnovodskda olmuşdur. Bütün yükdaşımalar məhz Bakıda həyata keçirilirdi. Sovetlər İttifaqı dövründə ilk bora keçidi də Bakı-Krasnovodsk keçidi olmuşdur. Bu, indiyədək mövcud olan çox mühüm nəqliyyat xəttidir. Bu mühüm məqamları xatırlatmaq da demək istəyirəm ki, biz keçmişdə də Xəzər dənizinin problemləri ilə - həm gəmiçilik, həm balıq ovu, həm də ekolojiya problemləri ilə fəal məşğul olurdur. 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, dafələrlə yoxlamalar təşkil etmişdik və Sumqayıtdakı kimya zavodlarımızın zərərli 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 səmimiyyətinə, onların əməyinə verdiyi yüksək qiymətin müqabilində onun qarşısına qoyduğu ideyaları böyük fədakarlıqla yerinə yetirirdilər.

Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi işçilərinin 2003-cü ildə gəmiçiliyin 145 illiyi münasibətilə Heydər Əliyevə ünvanlıqları 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 sənəhli töhfəsini vermişdi...

Ona görə də 1998-ci ilin yanvarında "Dübbəndi" terminalının açılış mərasimində çıxış edəndə ulu öndər demişdi: "Dənizçilər, 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".

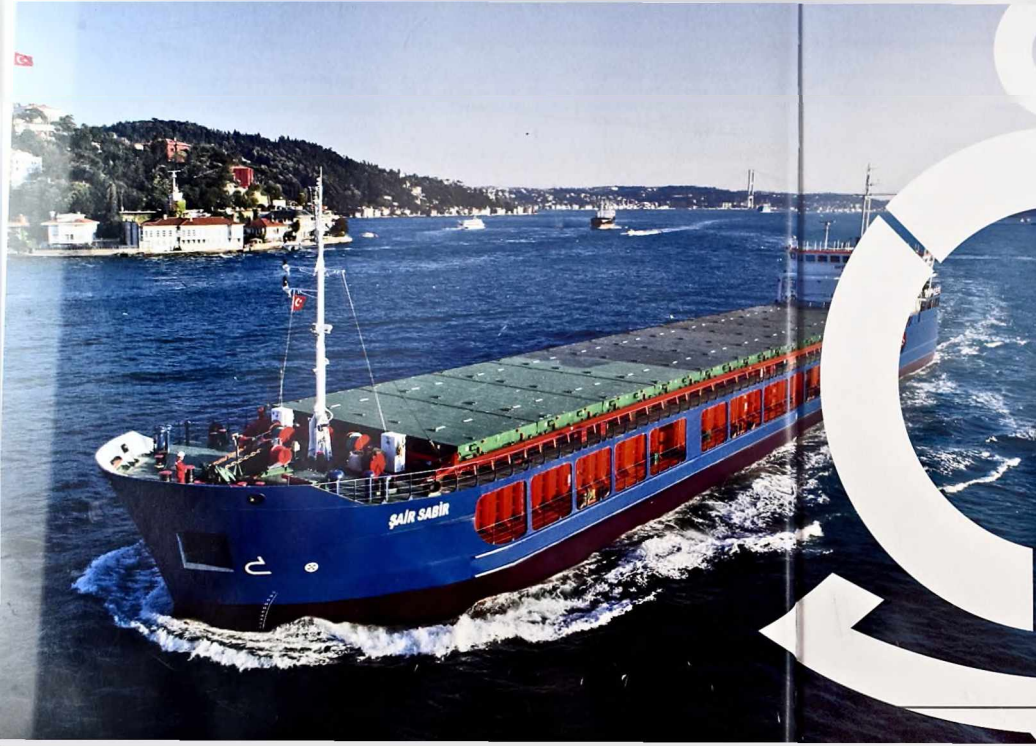
Həqiqətən də, ölkənin bütün nəqliyyat sistemi, o cümlədən Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi ömrünün sonuna qədər Heydər Əliyevin qayğı və diqqəti altında olub.

Ən başcası 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 vəzifələri 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. Təsəvvüfi 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 görülmüş 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 vəziyyətə 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 gəmi bir quru yük gəmisi alınmışdı. 1998-ci ildə isə Xəzərə Həştərxanda inşa olunmuş bir yanacaqdoqlurma 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 istehsal 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 yükötürmə 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 tantonəli surətdə istismara qəbul edirlər.

Ön 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 inşaatçıların hazırladığı "Şah İsmayıl Nətai" tankeri isə 2005-ci ilin oktyabrında istismara qəbul edilir.

Tankerin istismara verilməsi ilə əlaqədar Bakı buxtasında tantonəli 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 həminin artırılmasına imkan verəcək bu tankerin şəxsi heyəti yüklərin mənzil başına vaxtında və təhlükəsiz çatdırılmasına nail olmaq üçün bütün səylərini səfərbər edəcək.

Ön müasir mexanizm və avadanlıqlarla təchiz olunmuş "Şah İsmayıl Nətai" 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. Ön müasir navigasiya 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 əvvəlliklərdən 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, Kurik və Türkmənbaşı limanlarına yük vaqonları daşınır və bu, Xəzər dənizində yükləşmələrin 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 layihədənir və bu tip tankerlər Nəzərdə istismar edilən ən iri gəmilərdən hesab olunur.

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

On 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 Nəzərdə 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.



"Şuşa" tankeri

"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 oturmumu 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?



"Bərdə" gəmi-bərəsi

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

22 oktyabr 2013, 10:30

Səhmdar cəmiyyətin yaradılması zamanın tələbidir

Dəniz nəqliyyatının idarə edilməsi sahəsində yeni islahatlar həyata keçirmək və daha böyük nailiyyətlər qazanmaq üçün müxtəassislərlə 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 sonadda 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 görülməli işlər sadalansın: "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 qısaldılması və sərhəd-keçid prosedurlarının sadələşdirilməsi üçün tədbirlər görülməlidir. 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 verilməkdədir".

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 təşkil 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 surətdə 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 yükdaşıma sahəsində rəqabət potensialından daha səmərəli istifadə etməklə gəmiçilik sahəsində yerli və beynəlxalq daşımaların həcmi artırmaq idi. Bu yüksəkliklə Cəmiyyət sərnişin və yük daşıması, 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.

"Azərbaycan Respublikası Konstitusiyasının 109-cu maddəsinin 32-ci bəndinə əsasən, nəqliyyatda 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" təşkilatı və onların əsasında "Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi" Qapalı Səhmdar Cəmiyyəti yaradılır.

2. Bu Sərəncamın 1-ci hissəsi ilə təşkilatı "Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi" və Azərbaycan Respublikası Dövlət Neft Şirkətinin Xəzər Dəniz Neft Donanmasının əmliyi "Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi" Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinə verilir.

3. Azərbaycan Respublikasının Nazirlər Kabineti

4. Bu Sərəncamın 1-ci hissəsi ilə yaradılmış "Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi" Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin Nizamnaməsinin layihəsinə və strukturı barədə həttələri bir ay müddətində Azərbaycan Respublikasının Prezidentinə təqdim etsin.

5. Azərbaycan Respublikası Prezidentinin əmri ilə bu Sərəncamın uyğunlaşdırılmasına dair həttələri iki ay müddətində Azərbaycan Respublikasının Prezidentinə təqdim etsin.

6. Bu Sərəncamın 4-cü maddəsində Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin normativ hüquqi aktlarını uyğunlaşdırılmasını təmin etsin və bu barədə Azərbaycan Respublikasının Prezidentinə məlumat versin.

7. 4. maddəyə əsasən, həmin qanunvericilik aktlarının normativ hüquqi aktlarını bu Sərəncamın uyğunlaşdırılmasını nəzərdə tutan və bunun icrası barədə beş ay müddətində Azərbaycan Respublikasının Prezidentinə məlumat versin.

8. Bu Sərəncamdan vəli gələn digər məsələlər həll etsin.

9. Bu Sərəncam imzalandığı gündən qüvvəyə minir.

İlham Əliyev

Azərbaycan Respublikasının Prezidenti

Ticarət şəhəri, 22 oktyabr 2013-cü il

Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyevin "Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi" Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin yaradılması haqqında sərəncamı" 22 oktyabr 2013-cü il

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 imzalayıb.

Prezident "Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi" Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin rəqəbat qabiliyyətinin artırılmasını, dəniz nəqliyyatı sisteminin təkmilləşdirilməsini, Cəmiyyətə məxsus gəmilərin beynəlxalq sülarda fəaliyyətinin genişləndirilməsini, habelə beynəlxalq şirkətlərin müasir idarəetmə təcrübəsindən istifadə etməklə, su nəqliyyatının inkışafının sürətləndirilməsini və rəqəbatə 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 tapşırıqlı ki, "2016-2020-ci illərdə Azərbaycan Respublikasında gəmiçiliyin inkışafına 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 inkışafına dair Dövlət Proqramı"nı təsdiq edir.

Dövlət Proqramının əsas məqsədi Azərbaycan gəmiçilik sahəsinin inkışafını, rəqəbat qabiliyyəti və beynəlxalq standartlara uyğun yüksək səviyyəli daşıma və neft sənayesi üçün ixtisaslaşdırılmış xidmətlər təqdim edən, kommersiya cəhətdən 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" inkışaf konsepsiyası çərçivəsində Azərbaycanın beynəlxalq əhəmiyyətli nəqliyyat və logistik mərkəzə çevrilməsi üçün zəruri tədbirlər görmək idi.

Dövlət Proqramı Cəmiyyətin daha sürətlə inkışafına 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 iştirakı yüksəltməklə Xəzər dənizində aparıcı mövqeyin qorunub saxlanılmasına nail olunmalıdır.

Azərbaycanda və regionda irimiqyaslı 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...



"Ufug" gəmisi.

Gəmiçilikdə struktur dəyişikliklərinin ilk nəticələri

Müvafiq struktur dəyişikliklərindən, habelə qarşıda duran hədəflər müəyyən olunanndan 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", "Şəfaq-Asiman", "Abşeron Faza-1"

layihələri çərçivəsində planlaşdırılan işlərə cəlb olunmasının 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 Xəzərdənkonar beynəlxalq sülarda fəaliyyəti uzun fəsilədən sonra Prezident İlham Əliyevin tapşırığı ilə 2014-cü ildə "Üzeyir Hacıbəyli" və "Nərvən" 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 bəzədən asılılığının azaldılması ilə əlaqədar qarşıya qoyulan tapşırıqlara uyğun olaraq, Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi beynəlxalq sülarda fəaliyyətini bərpa edir. Çünki bu vaxta qədər donanmamızın xarici sülardakı fəaliyyətinə müxtəlif səbəblər üzündən beş il fəsilə verilmişdi. Dənizçilərimiz düz beş il müstəqil Azərbaycanın ucrəngli bayrağının uzaq sahillərdə yənidən dalğalanacağı günü gözləmişdilər. Onların bu intizarına da "Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi" Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin yaradılması son qoyur. Gəmiçiliyin Xəzərdən konarda tüzən gəmilərinin sayı 14-ə çatır. Onlardan on ikisi quru yük, ikisi tankerdir. Xarici sülarda tüzən 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, xanım Mehriban Əliyeva və Müslüm Maqomayevin həyat yoldaşı, SSRİ Xalq artisti Fəxrəddin Sinyavskaya mərasimində iştirak edirlər.

"Caspian Marine Services" şirkəti ilə uzunmüddətli əlyan əvəzləşməsi çərçivəsində alınan "Müslüm Maqomayev" sürətli sərnişin gəminin 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 sərnişin gəmisidir. Gəminin inşası Beynəlxalq Dənizçilik Təşkilatının sürətli gəmlərin tikintisində tətbiq edilən HSC kodu tələblərinə uyğun olaraq, Avstraliyanın "Incat-Tasmania" Gəmiqayırma Zavodunda bir il ərzində həyata keçirilmişdi.

"Müslüm Maqomayev" gəmisi dənizdə çalışan neftçilərin soruncamına verilərək, 150 nəfərədək xüsusi dəniz-mədən heyətinin Xəzərdəki neft-qaz platformalarına çatdırılması işlərini yerinə yetirir.

"Müslüm Maqomayev" gəminin istifadəyə verilməsi xüsusi heyətə və yüklərin dənizdəki

platformalara helikopterlər vasitəsilə daşınmasını minimuma endirməyə imkan verir.

Prezident İlham Əliyev istismara verilən "Lənkəran" yedək-təchizat gəmisi 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 rolə malik olub. Biz bu gün müasir şirkət yaratmaqla həm iqtisadi potensialımızı möhkəmləndirəcəyik, eyni zamanda, Xəzər Gəmiçiliyi dünya miqyasında müasir, çox samarlı 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 gəmisi, 4 yedək və yedək-təchizat gəmisi alınmış.

"Müslüm Maqomayev" gəminin istismara verilməsi mərasimi 2014-cü il



Yeni alman gəmilərdən biri də böyük Azərbaycan şairi Nəsiminin adını daşıyır və donanmanın flagmanı 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 horudüzən gəmi alınır. Bu gəmilər "Şahdəniz-2" layihəsində istifadə olunur, yeni horu komarlarının çəkilişində yaxından iştirak edir.

Bu yeniliklər hazırda global səviyyədə, o cümlədən Nəzarda tranzit yüklər üstündə kəskin mübarizə gedən bir dövrdə "Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi" Qapalı Şəhərdar Cəmiyyətinin rəqabət qabiliyyətini artırır, onu güvənli və nəfuzlu bir gəmiçilik şirkəti kimi təmsil edir.

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

Yeni və müasir texnologiyalarla təchiz edilmiş gəmilərin alınması Azərbaycanda gəmi müəssisələri 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 dəlğələndirməklə 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, tərşənə, təmizləmə-rəngləmə, tökmə, elektrik-quraşdırma və boyə istehsalı bölmələri daxildir.

2014-cü ilin yanvarında işə vaxtla "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 Şəhərdar Cəmiyyətinə məxsus olan, eləcə də üçüncü şəxslərin sifarişləri əsasında gəmilərin cari və əsas təmirini həyata keçirmək təşkil edir.



ASCO-nun "Neptun" uzan tərşənəsi.

Zavodun strukturuna mexaniki-təmir, gövdə-qaynaq, tərzanə, tənzimləmə-rəngləmə bölmələri, enerji-mexaniki xidmət, ağac emalı, təkəmə və elektrik-quraşdırma sahələri daxildir.

Bela 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-borələrin, üzən qazma qurğularının təmiri yüksək keyfiyyətli həyata keçirilir. Yüksək ixtisaslı mütəxəssislər bütün müəkkəb təmir əməliyyatlarının öhdəsindən bacarıqla gəlirlər.



"Zığ" Gəmi Təmiri və Təkmiləşdirmə 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 verilməsinə şəxsən iştirak edərək öz xeyir-duasını verir.

2016-cı ilin aprelində Prezident İlham Əliyev Bakı Gəmiqayırma Zavodunda "Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi" Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin sifarişli ilə inşa edilən "Üfük", "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 təbii, 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 göyərtələrinə 10 tonadək müxtəlif yük də götürə bilər.

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

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

Azərbaycana məxsus yük gəmilərinin Türkiyənin orazi 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 ənanənin uğurla davam etdirilməsindən xəbər verir.

"Şair Sabir"
gəmisinin sahilində



Təbii ki, yeni gəmilərin alınması Prezident İlham Əliyevin yeni iş yerlərinin açılması, gəmiçiliyin beynəlxalq yükdaşımalarda rəqəbatdə davamlı fəaliyyət göstərməsi, xarici sülarda 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” tankeri və “Qafur Məmmədov” quru yük gəmisi istismara verilir.

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

“Gəncə” tankerinin texniki göstəriciləri onun gələcəkdə Xəzər hövzəsində dayaz limanlara daxil olmasına, eyni zamanda, Volqa–Don, Volqa–

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

Yeni gəlmişkən, hazırda Xəzər dənizində yükləyici qabiliyyətinə görə ən böyük tankərler “Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” QSC-yə məxsusdur və onlar 13,5 min ton dedeytə malikdir. Bu tankərlerin suya oturmumu çox olduğundan onlar Xəzər dənizini xarici sülarda əlaqələndirən Rusiyanın daxili su kanallarına, o cümlədən İran limanlarına yüklə daxil ola bilmirlər. Ona görə də həcminin artması proqnozlaşdırılan maye yüklərin daşınmasını təmin etmək üçün “Gəncə” tipli tankərlerin böyük iqtisadi əhəmiyyəti var.

“Rəşid Behbudov” gəminin üstünlükləri isə başqadır.

Xəzərdə neft və qaz layihələrində rəqəbatqabiliyyəti, 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 kiçik həcmli 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 Məqomayev” 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 irimiqyaslı 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 daşımasının yenilənməsi, hazırda balansda olan, maksimum yükləyici qabiliyyəti 3 min ton təşkil edən

və istismar müddətini həş vürmüş 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 daşıyan 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 gəminin istismara verilməsi mərasimi keçirilib.

“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 gəmilərin istismara verilməsi, 2017-ci il.



“Gəncə” tankeri Xəzər sülarında.

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

Müasir avadanlıqlarla, o cümlədən DP-2 dayanıqlıq sistemini ilə təchiz olunan "Qubadlı" gəmisinin texniki xüsusiyyətləri sort hava şəraitində dənizdəki platformalara yun 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. Nisəməmə əməliyyatlarının yerinə yetirilməsi üçün gəmi xüsusi silasedici qayıqla təchiz olunub. Qayıqların konstruksiyası kəskin hava şəraitində dənizdə axtarış və nisəməmə işlərinin yerinə yetirilməsini mümkün edir.

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

"Xankəndi" gəmisi.



"Xankəndi" gəmiçilik tarixində yeni eranın başlanğıcı sayılır

Bakı Gəmiqayırma Zavodunda "BP" şirkətinin sifarişləri 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 edilmiş.

"Xankəndi" istifadəyə verildə dünyada bu tipli gəmi 10 gəmi var idi və onlardan biri Azərbaycanda idi. Həqiqətən, qürurverici faktıdır!

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

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" işlənilmə layihəsinin sualtı qurğularını quraşdırmaq üçün inşa edilmiş.

"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 dalgələrdə fəaliyyət göstərməsi üçün dinamik mövqeləndirmə sistemi, 600 metrədək sualtı əməliyyatlar aparmaq üçün 900 metrik tonluq əsas kranı, 18 nəfərlik iki dalgə kapsulu sistemi, məsafədən idarə olunan iki aparatı, möhkəmləndirilmiş avadanlıq endirmə şaxsı və digər zəruri texnikalarla tam təchiz edilmiş.

"Xankəndi" gəmisinin inşası Azərbaycanın iqtisadi və sənaye potensialının gücləndirilməsi istiqamətində növbəti mühüm addımdır. Təsəvvür edilib ki, gəminin istismara verilməsi mərasimində Prezident İlham Əliyev möhtəşəm bu məsələni xüsusi vurğulamışdır: "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: "Nəinki" gəminin tikintisi təqribən 400 milyon dollara yaxın vəsaitə başa gəlir. Buda dövlətinizin gücünü göstərir. "Şahdəniz" qaz yatağının işlənilməsinə bu gəminin avazsız xidməti olacaq.

Bu gün mənə verilən məlumata görə, dünyada bu tipdə 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 görülmüş işlər Azərbaycanın regionda nəqliyyat-lojistika qovşağına çevrilməsi strategiyasına, ölkənin tranzit potensialının gücləndirilməsinə və iqtisadiyyatın şaxələndirilməsi ilə qeyri-neft sektorunun inkişafına və milli gəmiçiliyin yüksəlmələri bazarında mövqeyinin möhkəmləndirilməsinə xidmət edir.

Prezident İlham Əliyev Xəzər gəmiçiliyinin inkişafı ilə əlaqədar təvsiylərini 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 elektrodəniznəqliyyatı üzrə müxtəlif xidmətlərin göstərilməsini təşkil

edir, gəmilərin yüklənilib-boşaldılmasını və yedək əməliyyatlarını, dihdərinləşdirmə işlərini aparır, habelə dəniz yolları nəqliyyatı işarələrinin yerləşdirilməsini və onların saz vəziyyətdə saxlanılmasını təmin edir. Həmçinin gəmilərin texniki istismar qaydalarına müvafiq olaraq vaxtında və keyfiyyətlə təmir edilərək Dəniz Registrasiya 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 "Cəbbar Həşimov" və 7 ədəd 13000 tonluq "Prezident Heydər Əliyev" tipli tankerlərlə nəqliyyat donanmasının yükdaşıma qabiliyyəti xeyli artırılıb.



"Cəbbar Həşimov" tankeri.

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

Böyük ipək yolunun bərpası və "Əsrin müqaviləsi"nin notifikasi olan "Bakı - Tbilisi - Ceyhan" neft boru kəmərinin işə düşməsi yaxında göstərilən istiqamətlərdə daşınan maye yüklərin həcmünün sürətlə artmasına səbəb olur.

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

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

"Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi" QSC Xəzər hövzəsində gəmi-borə donanmasına malik olan yeganə şirkətdir. Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizində dəmiryol vaqonları və sərnişinlər, eləcə də avtomobillər 7 adad "Dağıstan" tipli (28 vaqon götürən) bərələr, 4 adad "Akademik Zərifə Əliyeva" tipli (52 vaqon götürən), 2 adad "Bərdə" tipli (54 vaqon götürən), habelə 2 adad "Rəstəkar Qara Qarayev" tipli Ro-Ro gəmiləri ilə Bakı-Kürək-Bakı və Bakı-Türkmenbaş-Bakı istiqamətlərində daşınır.

və hasilatı ilə əlaqədar digər xidmətlər göstərir.

Xəzər Dəniz Neft Donanmasının tərkibinə ixtisaslaşdırılmış gəmilər, gəmi təmiri emalatxanaları, yağından mühafizə balonlarının və gəmi silasetinə vasitələrinin təmiri, karvan növbə xidməti, qalıqların qəbulu, işlənməsi və təhlili 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 dalgıç, 7 yağınsöndürən, 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. Özüəhərəkətdən yayın gəmilərin,

üzən qazma qurğularının, stasionar platformaların yedəyə alınmasını, dəniz özülləri və qazma qurğularını yanacaq-sürtkü materialları, içməli su, orzaq 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 kateqləri fəaliyyət göstərir.

Dənizin 300 metrədək dərinliyində sualtı boru kəmərlərinin çəkilişini və təmirini borudüzən gəmilər həyata keçirir.

Xəzərdə 300 metr dərinliyə enə bilən dalgıç qurğulu

gəmilər və dalgıç kateqləri də xidmət göstərir.

Neft-qaz hasilatı və qazma rayonlarında yağından mühafizə xidmətini yağınsöndürən gəmilər həyata keçirir.

İçməli suyun, metanolun, yanacaq-sürtkü materiallarını daşınmasını iso 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 keyfiyyətli icra etmişdir. Bu işə "Aura", "Andoqa", "Vadim Seyidov", "Lyutoqa", "İlqar Pəliyev", "Əhram Xəlqov", "Nərgə", "Neftqaz-58" və s. gəmilər cəlb olunur.

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 yağından mühafizəsi, neftçilərin iş yerlərinə çatdırılması kimi işləri yerinə yetirir.

Bu donanma həmçinin gəmilərin texniki istismar qaydalarına müvafiq olaraq vaxtında və keyfiyyətli təmir edilərək Dəniz Registrinə təqdim olunması üçün tədbirlər görür, dəniz dibində və təkində mineral ehtiyatların kəşfiyyatı



"Lankaran" gəmisi yedəkləmə amaliyyatı həyata keçirərkən.

Gəmiçiliyin 160 illiyi: keçilən yollara baxış

2018-ci ilin oktyabrında Azərbaycan dənizçiləri ölkədə gəmiçiliyin əsasının qoyulmasının 160 və İlham Əliyevin səmərəsi 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 seçilən əvvəl bir sıra tədbirlər həyata

keçirilir.

Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin 160 illik yubileyi ərofasında 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.

Bakı, Moskva və Sankt-Peterburq arxivlərində saxlanılan sənədlər əsasında yazılan hər iki kitab Azərbaycanda 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.

denizçilərin gərgin əməyinə dövlət başçısının verdiyi ən yüksək qiymət kimi xarakterizə etmək olar.

Məktubda deyilir: "Ölkəmizin Avrasiyanın önəmli nəqliyyat-lojistik mərkəzlərindən birinə çevrilməsinə yönəlmis irimiqvətli infrastruktur layihələri, o cümlədən iki dənizlə birləşdirilməsi yolu ilə "Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi" Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin yaradılması, ən yeni texnoloji standartlar səviyyəsində Gəmiçiliyimizə



"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 imzalayıb.

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 Naxçıvan böyük Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanının istifadəyə verilməsi son illər Azərbaycanda bu istiqamətdə məqsədyönlü strateji planın uğurla reallaşdırılmasının bariz nümunələridir. Ənənələrimizə sadıq qalaraq 160 illik təcrübəsindən istifadə etməklə bəhrələndirən Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi bu gün beynəlxalq tələblərə uyğun dəniz nəqliyyatı xidmətləri gerçəkləşdirməklə iqtisadiyyatımızın inkişafına dəyərli töhfələr verir".

Heydər Əliyev Mərkəzində
İlham Əliyev
Oktyabr, 2018-ci il



Prezident inandığını bildirir ki, "Azərbaycan Nəzər Dəniz Gəmiçiliyi yenə də ahəngdar iş rejimində çalışaraq ölkəmizin rəqəbat qabiliyyəti və tranzit potensialının gücləndirilməsi üçün üzərinə düşən vəzifələri müvəffəqiyyətlə yerinə yetirəcək. Nəzərdə özünün aparıcı mövqeyini qoruyacaqdır".

Böli. Azərbaycan Nəzər Dəniz Gəmiçiliyi yenə də ahəngdar iş rejimində çalışır. Ölkəmizin rəqəbat 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 isə gəmiçilikdə əməliyyatlar beynəlxalq standartların tələblərinə uyğunlaşdırılmış, gəmiçilik sahəsində şəffafliq 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, Nəzərdənkonar sülarda fəaliyyət bərpə edilmiş, güclü yerli kadr bazasının formalaşdırılması istiqamətində tədbirlər həyata keçirilmişdir.

Prezident İlham Əliyevin gəmiçiliyə xüsusi qayğısı nəticəsində donanmanın yenilənməsi məqsədilə son 5 ildə Azərbaycan Nəzər Dəniz Gəmiçiliyi 20 ədəd yeni gəmi alaraq, istismara verib. Bunlar 8 quru yük gəmisi, bir tanker, bir

ədəd Nəzər dənizində ən böyük yedək-təchizat, altı təchizat və yedək, bir liman-yedək və üç səmənşin gəmisidir.

Bu sahədə işlər davam etdirilir və 2025-ci ilə kimi 50-dən çox yeni gəminin alınması və tikintisi planlaşdırılır.

Bu gün "Azərbaycan Nəzər Dəniz Gəmiçiliyi" Qapalı Səhmdar Cəmiyyəti Nəzər hövzəsində aparıcı gəmiçilik şirkəti kimi fəaliyyətini Azərbaycanın rəgionda nəqliyyat-logistika qovşağına çevrilməsi, ölkəmizin əlverişli coğrafi mövqeyinin və onun tranzit potensialının reallaşdırılması istiqamətində qurur. Gəmiçilik Nəzərdə yeganə bəre operatoru olaraq, 2014-cü ildə yaradılmış Transx əzər 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 Nəzərdə, əsasən də Nəzərin 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 əməllər bu gün də uğurla davam etdirilir. gəmiçilik ölkə iqtisadiyyatının çiçəklənməsinə öz layiqli töhfəsini verir.



Heydər Əliyev
Markazında
təntənəli maraşın.
Oktyabr, 2018-ci il.

139

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-Peterburg)
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 Nəqliyyatı Ensiklopediyası. İki cildə. I cild Bakı, 2005.
3. Azərbaycan Nəqliyyatı Ensiklopediyası. İki cildə. II cild Bakı, 2005.
4. Dahi Səlimov. Dövlət Dəniz Gəmiçiliyi ulu öndər Heydər Əliyevin yadığıdır. "Nəqliyyat hüququ" elmi-nəzəri, təcrübə jurnalı, 2008, № 2.
5. Heydər Əliyev Azərbaycanın müasir neft emalı sənayesinin yaradıcısıdır. Bakı, 2001.
6. Heydər Əliyev işi – İpək 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. Nəqliyyat gəmiçiliyi: XIX əsrdən XXI əsra. Bakı, 1998.
11. İqtisadiyyat və neft: Heydər Əliyevin yeni neft strategiyasının reallaşmasında İlham Əliyevin xidmətləri. Bakı, 2004.
12. İsaqov H. Azərbaycan Respublikası dəniz nəqliyyatının inkişaf tarixi (90-cı illər). Tarix elmləri namizədi alimlik dərəcəsi almaq üçün təqdim edilmiş dissertasiya. Bakı, 2000.
13. İsaqov H. Heydər Əliyevin iqtisadi siyasətində "İpək yolu" strategiyası. Qarabəy Universitetinin Elmi Xəbərləri, 2013, № 2.
14. İsaqov H. Azərbaycan Respublikasının "Böyük İpək Yolu"nın bərpasında iştirakı (1991–2005-ci illər). Bakı, 2011.
15. Korimov Ə. Azərbaycan dəniz gəmiçilik və gəmi təmirinin inkişafına dair (1920–1932-ci illər). Azərbaycan SSR EA-nın Xəbərləri. İqtisadiyyat. 1974, № 4.
16. Nədirov 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 Пастір. Нефть и нефтяной фактор в экономике Азербайджана XXI века. Баку, 2010.
22. Андриянов Виктор, Миратамов 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. Лялилов 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, «Адилетлы», 2007.
30. Наркомвод СССР. Сборник приказов и распоряжений. 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 мореплавания и торговых портов. Санкт-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
Nəzərdə 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 BAŞLANGICI	17
69-cu ilin isti yayı	18
Tənəzzüldən dirçəlişə...	22
Nəzar gəmiçiliyində geriliyin səbəbi nədir?	24
Nəzar 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 sənayesində yenidənqurma haqqında	44
"Nəft daşları"nın 25 illiyi təntənələri haqqında bir neçə söz	46
Tikinti işlərinə xüsusi gəyğ	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 71

Yuri Andropovun Heydər Əliyevdən əsas xahişi nə idi?	72
Çoxşəxəli 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 höhrəm	86
Həydar Əliyev və TRASEKA layihəsi	89
"Ösrin 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
Həydar 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
Səhndar cəmiyyətin yaradılması zamanın tələbidir	114
Gəmiçiliyin inkişafına dair Dövlət Proqramı qəbul edilir	116
Gəmiçilikdə struktur dəyişikliklərinin ilk nəticələri	118
"Zığ" və "Bibilheybat" 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 söz əvəzi	138

BİBLİOQRAFIYA 140

Müəllif **Müsəllim Həsənov**
Redaktor **Elşən Əliyev**
Vüqar Sadiqov
Korrektor **Qurban Təbiətoğlu**
Koordinator **Məhman Məhdiyev**
Tural İbrahimov
Dizayner **Hüseyn Rzaadə**