

COĞRAFIYA**BAKI DƏNİZ LİMANININ TƏSƏRRÜFAT FƏALİYYƏTİ İLƏ
YARANAN EKOLOJİ PROBLEMLƏR**

S.Ə.ALLAHVERDİYEVA
Bakı Dövlət Universiteti
a.sahila@mail.ru

Məqalədə liman təsərrüfatının inkişafının iqtisadi nəticələri təhlil olunub. Eyni zamanda Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət limanında fəaliyyət göstərən istehsal sahələrinin ətraf mühitə təsiri göstərilib. Dənizə atılan zərərli tullantı mənbələri açıqlanıb.

Xəzər dənizini əhatə edən dövlətlər üçün onun təbii sərvətlərinin mənimsənilməsi regionda iqtisadi inkişaf üçün zəmin yaradır. İndiki dördə ən ciddi məsələlərdən biri onun sahil ərazilərinin ekoloji mühafizəsidir. Dəniz sularını çirkləndirən əsas mənbələr sahilə yerləşən sənaye obyektlərinin axıtdığı zərərli maddələrin tullantısı dənizdəki neft mədənləri və bəzi gəmilərin tullantı sularıdır. Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı Bakı buxtasının şimal hissəsində yerləşərək sahil zonası ilə 2 km-ə qədər məsafədə uzanmışdır. Aparılan yük əməliyyatına görə limanın ərazisi bir neçə zonaya bölünmüşdür: sərnişin daşıyan zona (dəniz vağzal) gəzinti gəmiləri üçün körpü, əsas yük və bərə terminalı.

Tullantı mənbələrinə görə bütün ərazi 2 istehsal sahəsində birləşdirilib:

1 saylı istehsal sahəsi-gəzinti gəmiləri üçün körpü;

2 saylı istehsal sahəsi-əsas yük terminalı və bərə terminalı.

Bütün istehsal sahələri yaşayış məntəqələrindən 250-600 m aralıda yerləşir.

Limanın ətraf mühitə təsiri əsasən bu ərazidə fəaliyyət göstərən bir neçə istehsal sahəsindən asılıdır. Bir saylı istehsal sahəsi-gəzinti gəmiləri üçün körpü Bakı buxtasının akvatoriyasında dəniz kənarı bulvar rayonunda yerləşir, bu zonada çirkləndirici mənbə kimi liman gəmiləri başlıca rol oynayırlar. Burada istismar edilən gəzinti gəmiləri “Salatın Əsgərova” və “Kapitan Qasımov” dizel yanacağı ilə işləyirlər.

Çirkləndirici maddələrdən olan azot və karbon oksidlərinin atmosfərə daxil olması gəmilər körpüyə yan alanda və körpüdən uzaqlaşanda baş verir. Ancaq gəmilər körpüdə dayandıqda xüsusi elektrik mənbələrinə qoşulurlar və nəticədə dizel mühərriklərinin işi dayandırılır. Təbii ki, bu müddət ərzində atmosferdə zərərli maddələrin atılması dayanır.

İkinci istehsal sahəsi atmosferi çirkləndirən mənbələrə görə, əsas yük terminalını və bərə terminalının istehsal xidmətini özündə birləşdirir.

Coğrafi mövqeyinə görə istehsal sahəsi cənubdan dəniz sahili, qərbdən Bakı soyuducu zavodu (artıq sökülmiş), şərqdən Azərbaycan dövlət dəniz yol nəqliyyat tikinti konserni, şimaldan isə yaşayış məntəqəsi ilə əhatə olunaraq əlverişli şəraitə malikdir.

İstehsal sahəsində atmosferi çirkləndirən əsas mənbə kimi 17 liman gəmisi fəaliyyət göstərir. Bu gəmilər dizel yanacağı ilə işləyir. Limanın akvatoriyasında atmosferi çirkləndirən maddələr gəmilər hərəkət etdikdə əmələ gəlir. Liman daxili

avadanlıq yüklənib-boşaldan maşınlar, teplovozlar atmosfərə çirəndirici maddələr tullayan mənbələrə aiddir. Yükləyib-boşaldan maşınları dizel yanacağı ilə təchiz edən məntəqə də çirkləndirici mənbədir. Akkumulyatorların doldurulması prosesi zamanı isə hidrogen ayrılır ki, bu da zərərli maddə sayılır.

Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanının Bakı şəhərinin mərkəzində yerləşməsi onun onsuz da ağır olan ekoloji vəziyyətini bir az da ağırlaşdırır. Buna səbəb, son zamanlar yenidən bərpa olunan Böyük İpək Yolunda daşınan yüklərin dəniz qapısı olan Bakı dəniz limanına çatdırılması, quru yol vasitəsilə Bakı şəhərinin içərisindən keçir. Bu hal da Bakıda maşınların həm səs-küyünü artırır, həm də maşınların havaya buraxdığı qazlarla atmosferin çirklənmə həddini artırır.

Lakin Bakı dəniz limanının Şəhər Milli Parkında yerləşməsi, şəhəri daha maraqlı və əzəmətli edərək onun arxitekturasını daha da gözəlləşdirir. Bu gözəlliyi saxlamaq üçün onun ekoloji baxımdan mühafizəsinə xüsusi fikir vermək lazımdır. Belə ki, şəhərə daxil olan maşınları xüsusi nəzarətdən düzgün keçirməli, buxtaya axıdılan şəhər kanalizasiyasını müasir təmizləyici qurğularla təmin etmək lazımdır.

Bakı dəniz limanının Avropa və Asiya arasında körpü rolunu oynaması və 1996-cı ildən “Böyük İpək Yolu”nun təməli qoyulduğu andan, demək olar ki, ümumi yük daşımalar, o cümlədən neft məhsulları 50% artmışdır. Belə ki, Bakıdan şərq istiqamətdə ayda 6-7 dəfə gəmi bərələrin reydləndirilməsi və bundan başqa Aktau-Bakı istiqamətində tankerlərin artması özünü daha çox büruzə verir. Qazaxıstanın Tengez yatağından çıxarılan neftin Avropaya ixracatı tankerlər vasitəsilə Aktaudan-Bakıya gətirilərək həyata keçirilir. Əgər 1999-cu ildə bu istiqamətdə 2 mln. ton Tengiz nefti daşınılırdısa, 2000-ci ildə bu 25% artaraq 2 mln. 500 min ton olmuşdur. Son illər bu istiqamətdə neft daşınmaları daha da artmışdır. Bunun nəticəsində artıq 2008-ci ilin ikinci yarısından başlayaraq Qazaxıstan nefti Bakı-Tbilisi-Ceyhan neft kəməri ilə nəql edilir.

Neftə olan tələbatla bağlı tanker donanmasının əhəmiyyətli dərəcədə artması dənizi daha da çirkləndirir. Ona görə də ətraf mühitin mühafizəsinə ümumi problemin mühüm hissəsi bu çirkləndirmələrin vaxtında qabağının alınmasıdır. Nəqliyyatın belə güclü fəaliyyəti ətraf mühitlə, dəniz suyunun keyfiyyətinə mənfi təsir göstərir. Neft və neft məhsulları dənizdə olan canlı orqanizmləri, hər şeydən əvvəl balıqları, ümumiyyətlə, dənizin flora və faunasını məhv edir, ətraf mühiti və iqlimi kəskin dəyişdirir.

Məlum olduğu kimi hər il dünya okeanında bir neçə neft tankeri qəzaya uğrayır və bunun nəticəsində ətraf mühitə böyük ziyan vurulur. Belə təhlükə Xəzər dənizi üçün də zəruridir. Bir misal kimi 2002-ci ildə Aktaudan Bakıya gələn “Mercuri-2” gəmisinin qəzaya uğramasını göstərmək olar. Qəzanın nəticəsində bir neçə növ neft məhsulları daşıyan vaqon-sisternlər dənizdə batmışdır. Nəticədə ətraf mühitə dəyən ziyanı, demək olar ki, hesablamaq mümkün olmamışdır.

Bunlardan başqa, Bakı dəniz limanının yerləşdiyi Bakı buxtasının ekoloji cəhətcə fəlakətli vəziyyəti, bilavasitə, sənaye obyektlərindən suların, şəhərin axıtdığı tullantı üçün lazım olan süzgecin olmaması və kanalizasiya təsərrüfatının vəziyyəti ilə əlaqədardır. Ümumiyyətlə, şəhərin, eləcə də sənayenin tullantıları bilavasitə havaya, buxtaya axıdılır. Son illər tullantıların keyfiyyəti məlum deyil, çünki bu barədə məlumat götürmək mümkün deyil. Ancaq “bakkanalizasiya”nın 1993-cü il məlumatına görə buxtaya 2000 ton neft məhsulları, 225000 ton quru çöküntü, 35000 ton sulfat, 56000 ton xlorid, 5 ton fenol, 88 ton dəmir və b. çirkləndirici maddələr atılmışdır. Neft emal edən zavodların axıtdığı suda neft məhsullarının saxlanılması normadan 11, fenol 6-8, dəmir və mis 3 dəfə artıqdır.

2008-ci ildə liman akvatoriyasından, dibin üst qatından götürülmüş hissəsində isə 135.0 ton neft məhsulları, 0.032 ton mis, quruğuşun 0.010 ton nikel 0.048 ton, berrelium (polad, boz rəngli və çox yüngül metal) 0.004 ton, vanadium 0.0064 ton, xrom 0.320 ton təşkil edir.

Ümumiyyətlə, XX əsrin son onilliyində və XXI əsrin əvvəllərində Xəzər Dəniz Layihə İnstitutunun apardığı axtarış və tədqiqat işlərinə əsasən qeyd olunur ki, Bakı buxtasında ildə 10-20 sm arasında çökmə qruntlar (lil) əmələ gəlir. Həmin lildə buxtatada gəmilərin keçdiyi kanala daxil olaraq onların hərəkətinə maneçilik törədir. Müəssisə də dibdərinləşdirmə işlərinə artıq kifayət qədər vəsait xərcləyir və bu müəssisə qarşısına yeni maliyyə mənbələrinin tapılması məsələsini aktuallaşdırır.

Belə gərgin ekoloji vəziyyəti aradan qaldırmaq üçün bu sahədə səlahiyyətli qurum olan Nəqliyyat Nazirliyi, alim və mütəxəssislər tərəfindən verilən təklifə əsasən Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət limanının Ələtə köçürülməsi barədə 2008-ci ildə tender elan etmişdir. Tenderdə Koreyalı mütəxəssislər qalib gəlmişdir. Lakin onların görəcəkləri işlər üçün istədikləri məbləğ həddən artıq böyük olduğu üçün tenderin nəticələri pozulmuşdur. Ona görə də Bakı Beynəlxalq Dəniz limanı hələ ki, yerində qalaraq fəaliyyət göstərməkdədir. Lakin Limanın bir neçə terminalı yenidən rekonstruksiya olunacaq ki, bunlardan iki istiqamətli Bərə terminalının yerində 3 istiqamətli bərə terminalı bir yeni konteyner terminalı tikiləcək. Bu da gələcəkdə Bakı Dəniz limanının fəaliyyətini daha da fəallaşdıracaq ki, onda ətraf mühitin mühafizəsi məsələlərinə diqqəti xeyli artırmaq mümkün olacaq.

Dənizin çirklənməsi ilə əlaqədar kəskin mübarizə aparılmalıdır. Dövlət səviyyəsində (iqtisadi, texniki, tərbiyəvi) ekoloji fond yaranmalıdır. Həmçinin xarici mühitin mühafizəsində beynəlxalq konvensiyaların, dövlətin qərarlarının və başqa normativ sənədlərin tələbləri ciddi surətdə yerinə yetirilməlidir. Neftdən çirklənmə və suyunun bulanıqlığını əmələ gətirən itkiyə görə mülki məsuliyyət təmin olunmalıdır.

ƏDƏBİYYAT

1. Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanının Plan analitik xidmətinin məlumatı. Bakı: 2008, s. 58.
2. Каспморпроект. Экологическое обследования промплощадок Бакинского Международного Морского Торгового порта, 2002, 37с.
3. <http://www.bakuport.com>.

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ ВОЗНИКШИЕ ВСЛЕДСТВИЕ ХОЗЯЙСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПОРТА

С.А.АЛЛАХВЕРДИЕВА

РЕЗЮМЕ

В статье анализируются экономические последствия деятельности портового хозяйства. Показаны основные виды производств функционируемых в Бакинском международном порту и их влияние на окружающую среду. Выделены основные источники сброса вредных веществ в морской водоем.

ECOLOGICAL PROBLEMS CONNECTED WITH PORT ECONOMY

S.A.ALLAKHVERDIYEVA

SUMMARY

The article analyzes ecological problems arisen in the result of the activities of port economy. Productive areas functioning in Baku International Maritime Trade Port and their influence to the environment are elucidated. Basic sources of harmful wastes polluting the sea are determined.