

**«YENİ İPƏK YOLU»
VƏ BAKI DƏNİZ LİMANININ İNKİŞAF PERSPEKTİVLƏRİ****H.V.İSAKOV****AMEA A.A.Bakıxanov Tarix İnstitutu*****hakim.isakov@gmail.com***

Məqalədə respublika iqtisadiyyatının əsas sahələrindən biri olan, vahid nəqliyyat sisteminin fəaliyyətində, xalq təsərrüfatının inkişafında, Şərqlə Qərbi birləşdirən başlıca tranzit qovşağı kimi nəqliyyat dəhlizinin fəaliyyətində strateji rol oynayan Bakı dəniz limanının mövcud vəziyyəti əks olunmuş, Avropa Komissiyasının «TASİS», «TRASEKA» proqramları çərçivəsində həyata keçirilən layihələrə və respublika rəhbərliyinin limanda reallaşdırdığı tədbirlərə toxunulmuş, bu prosesin iqtisadi əhəmiyyəti vurğulanmış, eyni zamanda liman üçün lazımı kədr potensialının formalaşdırılması məsələsi də öz əksini tapmış, bundan başqa limanın ekoloji vəziyyətinə aydınlıq gətirilmiş, liman akvatoriyasının sağlamlaşdırılması üçün zəruri olan praktik təkliflər irəli sürülmüşdür.

Azərbaycan Respublikası iqtisadiyyatının mühüm sahələrindən olan, nəqliyyat sisteminin fəaliyyətində, inkişafında, xalq təsərrüfatı əhəmiyyətli idxal ixrac əməliyyatlarının həyata keçirilməsində, ölkələrin tranzit yükdaşımalarının reallaşdırılmasında, Avropa ilə Asiya arasında inteqrasiya proseslərinin genişləndirilməsində Bakı limanının mühüm rolu vardır. Əlverişli geosiyasi, iqtisadi, coğrafi məkanda yerləşməsi onu «Şərqlə-Qərb», «Şimal-Cənub» dəhlizlərinin əsas əlaqələndirici nəqliyyat qovşağına çevirmişdir. Vaxtilə Sovet limanı kimi tanınan bu nəqliyyat qovşağı SSRİ-nin limanları arasında daxili yükdaşımada I yeri tutsa da, xalqımızın milli mənafeyinə deyil, Sovet Rusiyasının iqtisadi maraqlarına xidmət etmişdir. Yalnız Azərbaycan dövlət müstəqilliyi əldə etdikdən sonra Bakı dəniz limanı ölkəmizin milli sərvətinə çevrilərək strateji maraqlarımızın qorunmasına xidmət etməyə başlamışdır. Cənubi Qafqazda ən böyük nəqliyyat qovşağı sayılan Bakı dəniz limanı il boyu fəaliyyət göstərmək imkanına malik olmaqla il ərzində 10 mln. ton quru yükləri, 20 mln. tondan çox neft və neft məhsulları ötürmə qabiliyyətinə malikdir (1, 3). Bu limandan Avropaya, Mərkəzi Asiyaya Rusiyaya ticarət yolları şəbəkəsi keçir. Liman Respublikanın nəqliyyat infrastrukturunda birbaşa dəniz və dəmiryol nəqliyyatının fəaliyyəti ilə bağlıdır. «Tarixi ipək yolu»nun bərpası və fəaliyyəti Azərbaycanın dəniz qapısı sayılan limanın fəaliyyəti ilə sıx bağlıdır. Bu isə, təbii ki, Bakı beynəlxalq dəniz limanının beynəlxalq standartlara uyğun yenidənqurulmasını, struktur dəyişikliklərinin aparılmasını, bazar iqtisadiyyatının tələblərinə cavab verən zəruri kədr potensialının formalaşdırılmasını qarşıya qoyur ki, bu da bilavasitə ipək yolunun bərpası prosesinə təkan verən əsas amillərdən biridir. Liman strukturu etibarilə aşağıda qeyd olunan terminallardan ibarətdir: 1) əsas yük terminalı; 2) bərə terminalı; 3) neft terminalı; 4) konteyner terminalı; 5) sərnəş terminalı (1, 3).

Bərə terminalı Traseka dəhlizi ilə yükdaşımada mühüm rol oynadığına görə 1999-cu ilin dekabrında Azərbaycan hökuməti ilə Avropa Yenidənqurma və İnkişaf Bankı arasında bərə terminalının yenidən qurulması, bərpası üçün 16,2 mln dollarlıq kredit sazişi imzalamışdır (2, 4-7). «Tarixi ipək yolu»nun bərpası ilə əlaqədar Avropa Birliyi «TASİS», «TRASEKA» proqramı çərçivəsində Bakı limanının yenidənqurulması və inkişafına yönəldilmiş müxtəlif layihələri həyata keçirmişdir. Belə ki, «TASİS» proqramı çərçivəsində 1996-cı il martın 3-dən 1998-ci il martın 3-nədək olan müddətdə «Limanlar şəbəkəsi planı və inkişaf proqramı» adı altında Bakı-Türkmənbaşı terminallarının yenidən qurulması layihəsi həyata keçirilmişdir. Layihənin ümumi dəyəri 800 min ekyu, icraçı şirkət isə Danimarkanın «Ramboll» firması olmuşdur. Layihənin hazırlanmasına 8 nəfər yerli mütəxəssis, o cümlədən Xəzər Dənizi Elmi Tədqiqat Layihə İnstitutunun mühəndisləri cəlb olunmuşlar (3, 1). «TASİS»in «Bakı limanının inkişafına texniki yardım, idarəçilik və tədris, limanın baş Planının hazırlanması» layihəsi Almanyanın Hamburq şəhərindən olan tədris İnstitutu «HPTİ» tərəfindən həyata keçirilmiş, büdcə dəyəri 1 mln 354 min ekyu olmuşdur. Layihəyə uyğun olaraq limanın 1 saylı yük terminalının yenidən qurulması proqramı hazırlanmış, bu işə yerli mütəxəssislərdən 6 nəfər cəlb olunmuş, layihə həyata keçirildikdən sonra limana 2 kompyuter, faks, surətçixarma maşını və başqa ofis avadanlıqları verilmişdir (3, 1). Avropa Komissiyasının limanla bağlı layihələrindən biri də «Bakı-Türkmənbaşı arasında konteyner xidməti» investisiya yardım layihəsidir. Layihənin icra müddəti 1998-ci ilin fevralından – 1999-cu ilin fevralınadək nəzərdə tutulmuşdur (3, 2). 2000-ci il fevralın 15 –nə qədər Bakı dəniz limanında yeni konteyner terminalı tikilmiş, keçmiş 5 saylı anbar təmir edilmiş və konteyner yük stansiyasına çevrilmişdir. Layihəni həyata keçirən Almanyanın «Habeq» firmasıdır, büdcə dəyəri isə 2 mln 700 min ekyudur. Zəruri olan liman avadanlıqları «Habeq» firması tərəfindən təmir edilmiş, ehtiyat hissələri gətirilmiş, konteyner terminalında idarə sistemi müasir tələblər baxımından təşkil edilmiş və təchizat yeni səviyyəyə qaldırılmışdır. Belə ki, limana ümumi dəyəri 1 mln. 072 min.653 ekyu olan avadanlıqlar gətirilmişdir ki, buraya 1 ədəd 41 tonluq konteyner ştabel qaldırıcısı, 1 ədəd 42 tonluq konteyner yükləyicisi, 2 ədəd dartıcı traktor, 6 ədəd 40 futluq konteyner üçün qoşqu vasitəsi daxildir (2, 6). Bundan başqa ofislər təmir edilmiş, yeni kompyuterlər alınmışdır (4, s.43, 46). «TRASEKA» proqramı çərçivəsində Bakı limanının inkişaf etdirilməsi ilə bağlı digər layihələr də olmuşdur. Məsələn, bunlardan «İntermodal yükdaşıma» texniki yardım layihəsini, «İntermodal xidmətin və təhsilin təşkili» texniki yardım layihəsini, «Bakı-Türkmənbaşı-Poti limanlarında yüklərin konteyner emal edilməsi» investisiya yardım layihəsini, «Naviqasiya avadanlıqlarının göndərilməsi» kimi investisiya yardım layihələrini göstərmək olar (3, 2, 3). «İntermodal yükdaşıma» texniki yardım layihəsi Fransanın «Bkeom De - Konsult Seyestra» firması tərəfindən icra olunur, büdcə dəyəri 500 min avro, icra müddəti 1996-cı ilin yanvarından 1997-ci ilin yanvarınadəkdir. Layihə Azərbaycan, Gürcüstan, Ermənistan, Qazaxıstan, Qırğızıstan, Tacikistan, Türkmənistan, Özbəkistan üçün nəzərdə tutulmuşdur. Layihənin məqsədi intermodal yükdaşıma üzrə qrupun yaradılması, multimodal yüklərin daşınmasına dair təkliflərin hazırlanmasıdır (5, 52). «İntermodal xidmətin və təhsilin təşkili» texniki yardım layihəsi bütün iştirakçı ölkələr üçün nəzərdə tutulmuşdur. Məsləhətçi Almanyanın «Polsuq» və «HPTİ» şirkətləridir. Layihənin ümumi büdcə dəyəri 1 mln 600 min avro, icra müddəti 1998-

ci ilin iyunundan 1999-cu ilin dekabrınadəkdir. Layihənin məqsədi Traseka dəhlizi boyunca intermodal yükdaşınmasına kömək göstərmək, müasir intermodal xidmətinin kommersiya əsaslarına dair strategiyanın hazırlanması, intermodal daşımının bütün istiqamətlərinin öyrənilməsi üzrə tədrisin təşkilidir (4, 46). «Bakı-Türkmənbaşı-Poti limanlarında yüklərin, konteynerlərin emal edilməsi» maliyyə yardım layihəsi Azərbaycan, Türkmənistan, Gürcüstan, Ukrayna üçün nəzərdə tutulmuşdur. Layihənin büdcə dəyəri 5 mln. 825 min avro, icra müddəti 1997-ci ilin dekabrından 1999-cu ilin avqustunadəkdir. Bu layihə İsveçin «Xalmar» Hollandiyanın «Planmarin Terberq», Böyük Britaniyanın «Hayester» firması tərəfindən həyata keçirilir (5, 53). «Naviqasiya avadanlığının göndərilməsi» investisiya yardım layihəsi Azərbaycan, Türkmənistan, Qazaxıstan üçün nəzərdə tutulmuşdur. Layihənin büdcə dəyəri 1 mln. 600 min avrodur (6, 55). Avropa Birliyinin «TRASEKA» proqramı çərçivəsində investisiya layihələri üzrə 12 mln avro ayrılmışdır ki, bunun da təyinatı üzrə göstərsək, 2 mln. 300 min avrosu Bakı limanı konteyner terminalının yenidən qurulmasına, 1 mln. avro Bakı limanı üçün zəruri avadanlıqların alınmasına nəzərdə tutulmuşdur (7, 2).

Avropa Yenidənqurma və İnkişaf Bankı ilə «TRASEKA» proqramı çərçivəsində Bakı limanının yenidənqurulması üzrə 18 mln. dollarlıq saziş imzalanmışdır (7, 2). Dəniz limanının beynəlxalq standartlara uyğun yenidən qurulması, günün tələblərinə cavab verən idarəçilik sisteminin yaradılması kədr potensialının formalaşdırılmasını da zəruri məsələ kimi qarşıya qoymuşdur. Bu prosesin isə «İpək yolu»nun məhsuldar fəaliyyətində, regional və beynəlxalq nəqliyyat ticarət əlaqələrinin inkişafında böyük rolu vardır. Buna görə də, bu istiqamətdə müəyyən işlər görülmüşdür. Belə ki, 1997-ci ilin aprelində limanın bir qrup mütəxəssisi Avropa ölkələrinə tədris ezamiyyətinə göndərilmişdir. Onlar Avropa ölkələrinin liman şəhərləri olan Hamburq, Lyubek, Rostok, Qent, Ostende, Daysburqda olmuş və Qərbi Avropanın ən iri limanı olan Hollandiyanın Rotterdam limanının işi ilə yaxından tanış olmuşlar. Səfər müddətində ezam olunmuş mütəxəssislər liman rəhbərləri ilə, layihəçilərlə çoxsaylı görüşlər keçirmiş, onlara mühazirələr oxunmuş, bir sıra körpülərin tikintisini müşahidə etmək, konteyner və çoxməqsədli terminallarla tanış olmaq və həmçinin tenderlər üçün sənədlərin hazırlanması qaydasını öyrənmək imkanı əldə etmişlər (8, 21).

Avropa Birliyinin «Tarixi İpək yolu»nun bərpası istiqamətində hazırladıkları proqram layihələri Bakı limanının modernləşdirilməsinə səbəb olmuşdur ki, bu prosesin isə limanın yük dövriyyəsinin artmasında böyük rolu olmuşdur. Belə ki, təkcə 2000-ci ildə ümumilikdə limanda 4 593 min ton yük emal edilmişdir ki, bunun da 1310 min tonu bərə və əsas yük terminalının, 3283 min tonu isə neft terminalının payına düşmüşdür. Yük dövriyyəsinin 2434 min tonu Qazaxıstanın, 751 min tonu Türkmənistanın, 98 min tonu isə Azərbaycan neftinin payına düşmüşdür (9, 148).

1998-ci ilin mayın 13-də Bakı limanında «Açıq qapı» adı altında konfrans keçirilmiş, burada 48 xarici şirkət, diplomatik nümayəndələr, o cümlədən ABŞ, Fransa, Türkiyənin səfirləri iştirak etmişlər. Konfransda Avropa ilə Asiya arasında nəqliyyat arteriyasının yaradılmasında Bakı dəniz limanının əhəmiyyəti, bu limanın qabaqcıl dünya standartlarına uyğun şəkildə mərhələlərlə yenidən qurulması kimi məsələlər nəzərdən keçirilmişdir (8, 20). Avropa Birliyi tərəfindən Bakı dəniz limanı üçün 2 704 min avro məbləğində qrant ayrılmışdır ki, bu vəsaitin də 41 min avrosu beton meydançanın tikilməsinə, 152,7 min avrosu anbar təmirinə, 800 min avrosu yükqaldırma mexanizmlərinin təmirinə, yeni terminalın konteyner təminatına, 90 min avrosu

liman personalının tədrisi üçün və 700 min avro isə Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi üçün ehtiyat hissələrin alınması üçün nəzərdə tutulmuşdur (9, 151). Qeyd etmək lazımdır ki, liman üzrə layihələrin həyata keçirilməsində tenderdə qalib çıxmış, Almaniyanın liman və Nəqliyyat Meneceri üzrə Tədris İnstitutu «HPTİ» və Danimarkanın «Ramboll» firması mühüm rol oynamışlar (9, 150).

Ekspetlərin məlumatına görə İpək yolunun bərpası prosesi tam başa çatdıqdan sonra dəniz limanının fəaliyyətindən respublikamızın büdcəsinə ildə orta hesabla 1 mlrd. dollar daxil olacaqdır (10, 51).

«Tarixi İpək yolu»nun bərpası ilə əlaqədar limanla bağlı mühüm problemlərdən biri zərərli ekoloji təsirlərin aradan qaldırılmasıdır. Belə ki, Avrasiya nəqliyyat dəhlizinin yük dövriyyəsində mühüm yer tutan Qazaxıstan neftinin Dübəndi terminalına boşaldılması zamanı kükürlü neft buxarının havaya buraxılması atmosferə, bitki örtüyünə, heyvanat aləminə, insan sağlamlığına mənfi təsir göstərir. Bundan başqa, tankerlərdən neftin boşaldılması zamanı baş verən neft sızmaları limanının su hövzəsinin çirklənməsinə səbəb olur. Bakı buxtasının çirklənməsi ilə əlaqədar belə bir faktı göstərmək yerinə düşərdi ki, Bakı Şəhər Kanalizasiya İdarəsinin 1993-cü il məlumatına görə buxtaya 2 min ton neft məhsulları, 225 min ton quru çöküntü, 35 min ton sulfat turşuları, 56 min ton xlorid, 5 ton fenol, 88 ton dəmir və digər çirəkab maddələri axıdılmışdır (10, 51). Xəzər Dəniz Elmi Tədqiqat Layihə İnstitutunun apardığı araşdırmalara görə Bakı buxtasında ildə 16-20 sm qalınlığında çökmə quntlar əmələ gəlmişdir (10, 71). Buna görə də, daxili imkanların səfərbər edilməsi hesabına və beynəlxalq maliyyə qurumların köməyi ilə bu istiqamətdə müvafiq işlərin görülməsi vacibdir. Bu baxımdan dünya təcrübəsində geniş istifadə olunan neftin doldurulması və boşaldılması əməliyyatının qapalı formada keçirilməsi, zəruri təmizləyici qurğuların tətbiq edilməsi, gəmilərin döşəməaltı sularının xüsusi bunkerlərə təhvil verilməsi, bunkerlərdən gəmilərə yanacaq vermə zamanı ehtiyatlı davranılması, yanacağın dənizə axıdılmasına yol verilməməsi, müntəzəm olaraq neft və çirəkab suları yığan üzən qurğulardan istifadə edilməsi, yeyinti qalıqlarının və mazutlu əskilərin xüsusi yeşiklərdə toplanaraq daşılması, konteyner yükdaşmasına xüsusi yer verilməsi də bu cəhətdən əhəmiyyətli ola bilər.

Göründüyü kimi, «Tarixi İpək yolu»nun bərpası, bu istiqamətdə Avropa Birliyinin həyata keçirdiyi texniki və investisiya yardım layihələri və respublika rəhbərliyinin həyata keçirdiyi tədbirlər Bakı limanının modernləşdirilməsinə səbəb olmuş, limanın yük dövriyyəsi artmış, bu isə, növbəsində, ölkənin iqtisadi qüdrətinin artmasına təsirini göstərmişdir.

ƏDƏBİYYAT

1. Beynəlxalq Bakı Dəniz Limanının (BBDL) Hidrotexniki qurğular şöbəsinin materialları. 2002-ci il cari arxivi.
2. Port Baku Jurnalı, 2003, s. 4-7.
3. BBDL-nin 2003-cü il cari arxivi. İqtisad şöbəsinin materialları.
4. TRASEKA Hökumətlərarası Daimi Katibliyinin 1993-2002-ci illər üzrə olan materialları // ТРАСЕКА, 1993-2002-ci illər jurnalı.
5. Материалы технической группы морского эксперта Постоянной Секретариат Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА (ПС.МПК. ТРАСЕКА) за 1993-2002 г.
6. Проекты технического содействия: Материалы технической группы эксперта ПС.МПК. ТРАСЕКА за 1993-2002 г.

7. Материалы ПС.МПК.ТРАСЕКА: Отчеты, доклады, выступления за 1998-2001.
8. Мамедов А., Арабов Н. Бакинский морской порт-морские ворота Азербайджана. Баку: Мутарджим, 1998, 35 с.
9. Арабов Н. Великий шелковый путь и его возрождение. Баку: Мутарджим, 2002, 226 с.
10. Allahverdiyeva S. Bakı Dəniz limanının inkişaf xüsusiyyətlərinin coğrafi problemləri. Coğrafiya elmləri namizədi alimlik dərəcəsi almaq üçün təqdim olunmuş dissertasiya, Bakı, 2005, 129 s.

НОВЫЙ ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ БАКИНСКОГО МОРСКОГО ПОРТА

Х.В.ИСАКОВ

РЕЗЮМЕ

В статье нашло свое отражение значение Бакинского морского порта в развитии народнохозяйственного комплекса республики и в деятельности шелкового пути. А также дан анализ осуществляемый Еврокомиссией проекты в этом направлении по программе «ТАСИС» и ТРАСЕКА» и сделанные мероприятия правительством республики. Кроме того в статье дан анализ экологического состояния в морском порту и даны практические предложения для оздоровление экологической ситуации в порту, также нашло свое отражение вопрос о формировании кадрового потенциала в морском порту.

«NEW SILK ROAD» AND PERSPECTIVES FOR THE DEVELOPMENT OF BAKU SEA PORT

H.V.İSAKOV

SUMMARY

The article reflects the importance of Baku sea port in the development of the economical complex of the republic and in the functioning of the Silk Road.