



BAKİ LİMANI VƏ LİMAN MƏNTƏQƏLƏRİ

Ardı. Əvvəli bax №№
14, 15, 17, 18.

MEŞƏ QAVANI

Sahəsi heç bir mexanizmi olmayan 8 hektar olan ərazidə 3 körpüdə 2 pristan var idi və şəhərin mərkəzində yerləşirdi. Hər il artan yükəşirmə tələbi ödəmirdi. Bütün bunları nəzərə alaraq Meşə qavani şəhər kənarına köçürmək (hökumət evinin tikilməsi ilə əlaqədar meşə körpüsündən köçürmək), yeni mexanikləşdirilmiş yeni dəmiryolu xətti ilə təmin etmək, məişət binaları tikmək və s. Bunun üçün 40 hektarlıq torpaq sahəsi ayrıldı və 800 min ton yükəşirmə nəzərdə tutulmuşdu. Beləliklə, bu proekt 1938-1942-ci illərdə həyata keçirildi.

DƏNİZ VAĞZALI

Baxdığımız vaxtda (yəni 1938-1942-ci illərdə) Bakı limanında dəniz vağzalı (kabotaj və xarici) xidməti şəhər ərazisində müvafiqəti qurğularda aparılırdı.

Plana görə sərnişin vağzalı müasir tələblərə cavab vermədiyindən Bakıda (çay gəmiçiliyi də daxil olmaqla) hökumət evinin və soyuducu zavod olan ərazisində xüsusi qurğu olmaqla 200 m x 60 m sahəsi 12 min kv.m sahədə dəniz vağzalı tikilməsi oldu ki, nəticədə tranzit sərnişinlərə xidməti yaxşılaşdıracaqdır.

Bununla yanaşı, liman fəhlələri üçün yaşayış binasının tikilməsi də plana salınmışdı və 500 nəfərə hesablanmışdı.

ABŞERON LİMANI

Mədənlərdə neft hasilatının artması nəqliyyat donanmasında neft məhsulunun daşınmasına təkan verdi. Bunun üçün Abşeron limanında hidro-texniki qurğular inşa edilir və dənizdə dibdərinləşdirmə işləri görülür, köməkçi qurğular tikilir, bu da 1935-ci il qiyməti ilə 29,5 mln. rubl təşkil edirdi. Bu vaxt limanda yükəşirmə (neftdaşıma) 15 mln. ton, o cümlədən 1,5 mln. ton Artyom (Pirallahı) adasında hasil olunan neft təşkil edir.

LÖKBATAN LİMANI

1934-cü ildə qısa zaman ərzində yüngül tipli körpü tikildi ki, bu da mədənlərdə fantan zamanı alınır. Onun üçün Lökbatanda çox dərinlikli körpü tikildi və ümumi tikintinin qiyməti 7 mln. rubl təşkil edirdi.

ƏLƏT LİMANI

Müəyyən yükləri, həm də əsasən ağac materiallarını Bakı limanından Qafqaza aparmaq üçün Bakı dəmir yolu (əsasən Bakı ilə Ələt arasında) məqsədəuyğun Ələt limanı sayəsində mümkün oldu. Ona görə də dənizdən (körpüdə) dəmir yoluna yükləri, o cümlədən neft məhsullarını da daşımaq nəzərdə tutulmuşdu. Liman körpünün tikintisi 18 mln. rubl. təşkil edirdi. O cümlədən, hidrotexnika 10400 min rubl; yaşayış-mədəni tikililər 5000

min rubl; xidmət binaları — 1000 min rubl; mexanizasiya — 1200 min rubl; ambarlar — 400 min rubl.

PORT-İLYİÇ

Port-İlyiç Qızıl-Ağac buxtasında yerləşir. Liman 1922-ci ildə tikilmişdir. Burada süni kovş və kanal yaradılmışdır. Yeni Pirs və anbar tikilmiş sərnişin vağzalı, yaşayış evi, xidmətçi qurğular və s. vardır. Port İlyiç limanından 14 km məsafədə Lənkəran limanı yerləşir. Port-İlyiç Lənkəranı ensiz dəmir yolu birləşdirir. Dəmir yolunu genişləndirmək üçün (Lənkəranla Port-İlyiç arasında) 3 mln. rubl, o cümlədən 700 min rubl. yolun qiyməti



tidir.

SUMQAYIT LİMANI

Sumqayıtda sənaye müəssisələrinin çoxalması, əhalinin artması ilə əlaqədar və Zaqafqaziya dəmir yolunun Sumqayıtdan keçməsi şərait yaradır ki, burada liman tikilsin. Təbii şərait və iqtisadiyyat göstəriciləri bəş edir ki, (müxtəlif yüklərin çoxalması, o cümlədən sulfatın) limanın tikintisini başlamaq məsələsi aktuallaşsın. Birinci növbədə dalğaqıran; dibdərinləşdirmə; gəmi hərəkəti nişanları; pirs və körpülər; anbarlar; əlavə qurğu və mexanizmləri qurmaq vacibdir. Bu işlərin görülməsinə 7 mln. rubl nəzərdə tutulubdur.

Bütün bu qeyd etdiklərimiz onu göstərir ki, Bakı limanı və onun liman məntəqələrinin inkişafı həmişə hökumətin diqqət mərkəzində olmuşdur.

İkinci dünya müharibəsində SSRİ-nin qalib gəlməsində Bakı limanının və onun liman məntəqələrinin fəaliyyəti mühüm rol oynamışdır.

1941-ci ildə başlanan Böyük Vətən müharibəsi Azərbaycanda da əhalinin dinc və səmərəli fəaliyyətini pozdu. Belə ki, sənaye və nəqliyyatın iş ahəngini müharibə şəraitinə uyğunlaşdırılmasını tələb edirdi. Yükəşirmələr artıqdan əlavə tonnaj tələb olunurdu. Bütün nəqliyyat donanması, hətta texniki istismar tələblərinə cavab verməyən istismara yararsız nəqliyyat vasitələri də daşımalara cəlb edilirdi.

Bu işlərin yerinə yetirilməsi üçün liman donanması və zavodlarının iş rejimi sürətlə dəyişdirilir və bu işə əlavə işçilər tələb olunurdu.

Bu məqsədlə liman və onun məntəqələrində bir sıra körpülər təmir edilir və ya yenidən qurulurdu. Buna 1 saylı körpünü misal göstərmək olar.

Bu körpüdə tankları və topları yükləmək üçün xüsusi dəmir yolu platforması inşa edildi. Liman daxilində dəmir yolu 700 metr uzadı. Limana Vladivostokdan hərəsi 7 ton yükqaldıran 3 avtomobil kranı gətirildi. Beləliklə, Bakı limanında yük aşırma irəliləyiş baş verdi.

1941-ci illərdə Bakı-Astara dəmir yolunun çəkilməsi ilə liman məntəqələrinin əhəmiyyəti azaldı.

Belə ki, Port-İliç (liman) limanı, Lənkəran limanı, Ələt limanı, Lökbatan limanı, Astara (Astara Şahqaç-Şıxarxı) limanlarının rolu azaldı.

Əvvəllər gəmilərlə daşınan yüklər və sərnişinlər, dəmir yolundan istifadə edilməklə aparıldı. Nəticədə körpülər sıradan çıxdı. Yaxın vaxtlara kimi Bakı dəniz limanı, XDQ ilə birlikdə tamliq təşkil edirdi və ümumi rəhbərliyə tabe idi.

1994-cü ildən Azərbaycan hökumətinin qərarı ilə Bakı dəniz limanı müstəqil müəssisəyə çevrildi və Nazirlər Kabinetinin tabeliyində oldu.

1996-cı ildən Bakı dəniz limanı Avropa Komissiyasının Tagis-Traseka proqramı çərçivəsində yenidənqurma işləri aparılmağa başladılar.

Böyük İpək yolunun bərpası ilə əlaqədar Azərbaycanın başqa nəqliyyat vasitələrində olduğu kimi Bakı dəniz limanı da yenidənqurma işləri dünya standartlarına uyğunlaşdırılmağa başladı.

Respublika ərazisində beynəlxalq daşımaların Xəzərdə bərə kompleksi vasitəsi ilə həyata keçirilməsi və müasir tələbatə uyğunlaşdırılması üçün bir sıra yenidənqurma və əsaslı tikinti işləri aparıldı.

Bərə kompleksinin yenidən qurulması və konteyner terminalının tikilməsi layihələri hazırlandı və 1998-ci ildə yerinə yetirildi.

1998-ci ildə, son illərdə fəaliyyətinə görə Bakı Dəniz Limanı Avropa bazar tədqiqatları mərkəzinin (Brüssel şəhəri) «Avropamarket-98» mükafatına layiq görüldü.

Beləliklə, Bakı limanı və onun məntəqələrinin yaranması və inkişafının ilk dövrü 1564-cü ildən əsası qoyulmuş kiçik körpüdən başlanmış və tacirlərin gəmiləri çətinliklə körpüyə yan alıblar. 1902-ci ildə isə limanın dirçəlişi olmuş, və liman kimi fəaliyyət göstərirdi.

1927-ci ildə Bakı limanı yeni çiçəklənmə dövrünü keçmişdir. Bu dövrdə yeni körpülər, pirsler tikilmiş və gəmiçilik inkişaf etmişdir.

Və ən nəhayət Azərbaycan Respublikası müstəqillik dövrüdür ki, bu da; — 18 oktyabr 2007-ci il, Azərbaycan Respublikası prezidentinin sərəncamıdır ki, o da «Yeni Bakı Beynəlxalq Dəniz ticarəti limanının kompleksinin tikintisidir.

— 2014-cü il bərə terminalının tikilib təhvil verilməsi;

— 9/1 — 2018 il Po-Po terminalının açılışı və nəhayət

— 14 may 2018-ci ildə BBDTE Kompleksinin açılışı və ümumilikdə Yeni Bakı BDL tikintisi Azərbaycan Respublikası müstəqilliyi dövrünü əhatə etdiyinə görə (əsas nəqliyyat qovşağı olması ilə əlaqədar), müstəqil mövzunun məhsuludur və ayrıca baxılması nəzərdə tutulur.

Nazim ƏRƏBOV.

17 may 2019-cu il

БЫШКА-91

11