



AZƏRBAYCANIN BEYNƏLXALQ MÜNƏSİBƏTLƏRDƏ BAKI LİMANININ ROLU

Əvvəlki bax
№№ 45, 46.

1940-cı ildə SSRİ Dəniz Donanması Xalq Komissarlığının Komissiyası 17 gün ərzində Bakı dəniz limanının fəaliyyətinin yoxlanılmasını həyata keçirdi və aşkar olunmuş nöqsanların aradan qaldırılmasından ötrü tədbir görüldü.

29 may 1941-ci ildə Azərbaycan Kommunist Partiyasının Mərkəzi Komitəsi və Respublika Xalq Komissarları Soveti Bakı dəniz limanına dair aşağıdakıları həlli üçün qərar qəbul etdi:

1) 21 sayılı körpüdə ağac daşıyan vaqonların sayının artırılması.

2) 1 sayılı pirs üçün; pirsin sahəsində 33 min kv. metri asfaltlamaq, dəmir yolu xəttini genişləndirmək, elektrik təchizatlarını genişləndirmək, yükçülər üçün şərait yaratmaq.

3) Limanda 2 ədəd portal elektrik kranlarının gəmiləri yanacaq təmini üçün 150-200 tonluq üzən motorun quraşdırılması.

4) 26 sayılı körpünün daha 40 m uzadılması.

5) 28 sayılı körpünün sahəsinin 1080 kvm genişləndirilməsi.

6) Liman işçiləri üçün evin tikilməsi və s.

Müharibənin başlanması ilə əlaqədar bu qərarların həyata keçirilməsi müvəqqəti dayandırıldı.

1937-ci il repressiyaları limandan yan keçməmişdi. SSRİ hakimiyyətinin ölkəni bütün dünyadan təcrid etməsi Bakı dəniz limanının inkişaf edərək beynəlxalq əhəmiyyətli limana çevrilməsinin qarşısını aldı. Ancaq müharibə dövrünün artan tələbləri Bakı dəniz limanının işlərinin yenidən qurulmasını və inkişafına sürət verdi və bununla yeni mərhələyə qədəm qoydu.

Müharibə ərəfəsində neft Bakısı sürətlə inkişaf edirdi.

1 sentyabr 1939-cu ildə Almaniyanın Polşaya hücumu ilə ikinci dünya müharibəsi başladı. Sentyabr ayında Fransanın hakim və siyasi dairələri hərbi səviyyədə Bakı, Qroznı və Maykopun neft mədənlərinin sıradan çıxarılmasını müzakirə etdilər.

Britaniya və Fransa tərəfindən Bakının neft mədənlərini bombalamaq əməliyyatını hazırladılar və diplomatik danışıqlarda Türkiyə hökuməti bu plana razı olmadı.

Faşist Almaniyaının neft ehtiyatları yox idi.

Müharibənin ilk aylarında SSRİ ordusunun müqavimətindən Almaniyanın ildırım sürətli planı pozuldu və 1941-ci ilin dekabrında Moskva ətrafından geri çəkilməli oldu. 1942-ci il 23 iyulda direktiv və «Edelvey» planı hazırlandı.

Plana görə Bakıya sürətlə çatmaq və Xəzərdə hərbi-dəniz bazası yaratmaq nəzərdə tutulurdu. Bakı neftini ələ keçirə bilmədilər və başa düşdülər ki, neft olmadan uduzacaqqlar. Onu da qeyd etmək lazımdır ki, müharibənin əvvəllərində SSRİ-də 24 dəniz limanı 67 liman məntəqəsi dağıdılmışdı.

Sovet hakimiyyəti nəqliyyat komitəsini yaradaraq dəniz nəqliyyatını da hərbi rejimə keçirdi.

SSRİ Dəniz Donanması Xalq Komissarlığının əmrinə əsasən 2 avqust 1942-ci ildə Bakı dəniz limanına yeni rəhbər Y.V.Savinov təyin edildi və rəhbərlik qarşısına yeni vəzifələr qoyuldu.

Limanın istehsalat bazasını böyütmək, yeni mexanizmlərdə təchiz etmək və s. Bu məqsədlə Bakı dəniz limanının 18 və 19 sayılı körpüləri yeni avadanlıqlarla təchiz olundu. 1 sayılı körpü yenidən quruldu, 700 m uzunluğunda yol salındı və s.

Bu müddət ərzində 19, 20, 26, 28 sayılı körpülər təmir olundu.

1942-ci ilin əvvəlində limanda işlərin sürətləndirilməsi üçün 3 yeni Amerika istehsalı avtokran istis-

marə verildi, ərazidə 4 yeni dəmir yolu xətti çəkildi.

Bakı dəniz limanının köməyinə digər təşkilatlar da gəlirdilər. Limana başqa təşkilatın istifadəsində olan 3 anbar qaytarıldı, Bakı elektrik stansiyası limanın işıqlandırma xətlərini yeniləşdirdi və s.

1943-cü il ərzində Bakı dəniz limanı əhəmiyyətli dərəcədə böyümüşdü. 1943-cü ildə limanın yenidən qurulmasına 4,5 milyon rubl vəsait ayrılmışdı. 1944-cü ildə limanın genişləndirilməsi davam edirdi. 1944-cü ildə 16 sayılı körpüdə 29 sayılı körpüyə qədər olan sahənin elektrik təsərrüfatı əhatə edərək 5 ədəd transformator budkasını özündə birləşdirdi. 1944-cü il planına əsasən liman ərazisi tikintisinə 1 milyon 472 min rubl ayrılmışdı, hətta 145 min manat da artırıldı.

1941-1945-ci illərdə Bakı dəniz limanı yenidənqurma nəticəsində dəyişilir, müharibə dövrünün tələblərinə cavab verməyə başlayır.

İkinci dünya müharibəsi illərində Bakı dəniz limanı hərbi və strateji xarakterli vəzifələrin öhdəsindən müvəffəqiyyətlə gəlmişdi. Bakı dəniz limanı vasitəsi ilə cəbhənin hərbi yükləri və döyüş sursatları ilə təmin edilməsinin təşkilatı qələbənin əldə olunmasında böyük rol oynamışdır. Onu qeyd etmək lazımdır ki, müharibəyə qədər SSRİ limanları və İran limanları arasında əlaqələr çox zəif idi. Ticarət əlaqələri əsasən Bakı dəniz limanı vasitəsi ilə idi.

1942-ci ilin yanvarın 29-da Tehranda SSRİ, Böyük Britaniya və İran arasında ittifaq haqqında müqavilə imzalandı.

1943-cü il 28 noyabr — 1 dekabr tarixləri arasında SSRİ, ABŞ və Böyük Britaniya rəhbərləri — Stalin, Ruzvelt və Çörçilin iştirakı ilə Tehranda deklarasiya elan edildi.

SSRİ, ABŞ və Böyük Britaniya dövlətləri İranın müstəqilliyini, ərazi bütövlüyünü və toxunulmazlığının tanınmasına öhdəlik götürdülər.

İki il ərzində İran vasitəsi ilə ABŞ-dan, İngiltərədən və Kanadadan SSRİ-yə 3 milyon ton və ya lendlizin beşdə biri qədər gətirildi.

Həmin dövrdə Bakı dəniz limanı dəmiryol stansiyası Qafqaz və Orta Asiyaya Xəzər dənizi — İran körfəzi xətti ilə birləşdirməkdə böyük rol oynayırdı.

SSRİ-yə gətirilən strateji malların bir hissəsi İran körfəzindən keçməklə Xürrenxehr və Bəndər-Şahpur limanlarından maşınlarla Culfa gömrükxanasına daxil olurdu və digər hissəsi İran Xəzərdəki limanlarına, sonra isə Bakı dəniz limanı vasitəsi ilə SSRİ-yə daxil olurdu.

İrandan Bakı dəniz limanı vasitəsi ilə digər ölkələrə idxal olan məhsulların həcmi 1940-cı ildə 38.179 ton idisə, 1943-cü ildə 371.794 ton olmuşdur.

Qeyd etmək lazımdır ki, SSRİ müharibə illərində Lendliz üzrə 9,8 milyard dollar məbləğində hərbi texnika, avadanlıq və silah, ərzaq və s. o cümlədən 10,8 min tank, 9,6 min top almışdı. Onu qeyd etmək lazımdır ki, SSRİ-nin İranla əlaqəsi yalnız Bakı dəniz limanı vasitəsi ilə olmuşdur.

Böyük Vətən Müharibəsi illərində Bakı limanı digər dövlətdən üçüncü dövlətə yük daşınmasını təmin etmiş və beynəlxalq statusa malik bir liman olmuşdur. Bakı limanı beynəlxalq liman kimi öz rolunu yerinə yetirmişdir. Tarixi əlaqələr inkişaf etməyə başlamış və əsas səbəbi SSRİ Rəhbərliyinin öz məqsədləri naminə etməli olublar. Və beləliklə, SSRİ məkanında Xəzərdə iki dövlət arasında əlaqələri möhkəmləndirən tranzit roluna malik Bakı limanı Beynəlxalq liman kimi fəaliyyət göstərmişdir.

Böyük Vətən Müharibəsi illərində Bakı dəniz limanı vətənin müdafiəsində böyük rol oynamışdır. Bakı

buxtası və körpüləri, tankerlərlə, quyu yük daşıyan gəmilərlə, şalanda və barjlarla dolu olmuşdur.

Hətta adamlarla dolu eşalonlar, dəzgahlarla dolu vaqonlar, sanitariya qatarları, hərbi hissələr, hərbi tanklar, maşınlar və s. liman sahəsində yerləşirdi. Liman Rəhbərliyi hər gün yeni-yeni tapşırıqlar alırdı.

Bakı limanı Vətən qarşısında, Sovet ordusu, hərbi-dəniz donanmasının təminatı və təşkilatı işlərində xidmətinə görə Böyük Vətən Müharibəsi ordeni ilə təltif edilmişdir.

İkinci dünya müharibəsindən sonra Bakı dəniz limanı genişmiqyaslı yenidənqurma işlərinə başlamışdır. 1957-ci ildə meşə sahəsinin tikintisi haqda qərar qəbul edildi və həmin ildə limanın Sərnışin Rayonu Planı hazırlandı. 1960-1969-cu illərdə Sərnışin pirs və ona bağlı Sahil körpüsü istismara verildi.

1963-cü ildə yeni bərə terminalı işə salındı. 1965-ci ildə Abşeron Liman sahəsində Şimal Pirs və 1970-ci ildə isə Neft terminalı tikildi. 1972-ci ildə yeni Sərnışin binasının tikintisi işləri tamamlanmışdır. Onu da qeyd etmək lazımdır ki, Neft terminalının 1-3 körpüləri cənub «Molu» Bakı dəniz limanına məxsusdur.

Məlum olduğu kimi MDB ölkələri ilə TACİS proqramı 1991-ci ildən həyata keçirildi. «Yeni ipək yolu» adlandırılan TRACECA Proqramı Mərkəzi Asiya, Qafqaz və Avropa arasında nəqliyyat əlaqələrinin inkişafının mərkəzində bir proqram oldu.

Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizi TRACECA 3 may 1993-cü ildə Brüsseldə keçirilmiş — 5 mərkəzi Asiya və 3 Cənubi Qafqaz ölkələri — 8 dövlətin ticarət və nəqliyyat nazirlərinin Konfransında təsis olunmuşdur.

Əsas məqsəd iştirakçı dövlətlərin siyasi və iqtisadi müstəqilliyini dəstəkləməklə onların alternativ nəqliyyat yolları vasitəsi ilə Avropa və dünya bazarlarına çıxışı qabiliyyətini yüksəltmək, Avropadan Qaradəniz və Qafqaz vasitəsi ilə Mərkəzi Asiyaya və əksinə, tez və ucuz nəqliyyat dəhlizinin yaradılması idi.

Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin 1994-cü il 28 noyabr tarixli 407 sayılı qərarı ilə Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanının nizamnaməsi təsdiq edilmişdir. Bu nizamnaməyə əsasən liman, hüquqi şəxs olaraq tam təsərrüfat hesabı ilə, özünümaliyyələşdirmə prinsipi əsasında fəaliyyətinə başladı.

Azərbaycan Respublikası Heydər Əliyevin təşəbbüsü ilə müstəqillik əldə etdikdən sonra qurmuş ölkələr ilə sıx əlaqələr qurmuşdur. 8 sentyabr 1998-ci ildə Bakı şəhərində qədim ticarət marşrutunu yenidən bərpa etmək və cəlb olunan ölkələr ilə gələcək əməkdaşlıq imkanlarının əsaslarını qoymaqla «Qədim İpək Yolu» konfransı keçirildi. Konfransda əldə edilmiş ən mühüm nailiyyət iştirakçı ölkələrin TRACECA proqramı çərçivəsində imzaladığı «Avropa-Qafqaz-Asiya Dəhlizinin inkişafı üzrə beynəlxalq nəqliyyat haqqında əsas çox tərəfli saziş və onun texniki əlavələri oldu. 1999-cu ilin iyul ayında AJ-nın 15 dövlətin iştirakı ilə imzalanan dövlətlərarası

neft və qaz ixracını nəzərdə tutan Çərçivə sazişi İNOÇATE layihəsinin hüquqi bazası əsasında aşağıdakılara razılıq verdilər.

1. Ölkələrin xüsusiyyətlərini nəzərə alaraq vahid enerji bazasının yaradılması daxil enerji bazarının təmizləmə prinsipi əsasında
2. Enerji təhlükəsizliyin gücləndirilməsi (idxal-ixrac enerji tranziti tələbatı əsasında)
3. Enerjinin səmərəli istifadəsi (istehsalın idarə edilməsi və s.)
4. İnvestisiya cəlb edilişinin təmin edilməsi (Regional maraqlar naminə)

Onu qeyd etmək lazımdır ki, AJ

və ona üzv olan ölkələr Azərbaycan Respublikası müstəqilliyini 1991-ci ildə tanımış və 1992-ci il 27 fevral tarixində tərəflər arasında diplomatik əlaqələr qurulmuşdur.

AJ və Azərbaycan arasında iqtisadi ticarət əlaqələri və əməkdaşlıq həm ikitərəfli, həm də çoxtərəfli əsaslarla inkişaf etməyə başlamışdır.

1993-cü ilin mayında Brüsseldə 5 Orta Asiya və üç Cənubi Qafqaz ölkəsinin təmsil olduğu konfransda təklif olunan TRACECA layihəsi, AJ və Azərbaycan Respublikası arasında imzalanmış 1996-cı il may və 1999-cu ildən həyata keçirilən Texniki əməkdaşlıq sazişi, 2004-cü ilin iyun ayından reallaşan AQS (Avropa qonşuluq siyasəti) çərçivəsində ŞT Prosesi əsas yer tutur.

Bütün qeyd etdiklərimizi nəzərə alsaq, integrasiya proseslərini mərhələlərə bölmək olar:

1. Təntənəli və ya Rəsmi açılış (1991-1993) illər
2. Yaxınlaşma və öyrəşmə (1993-2000) illər
3. Dirçəliş, oyanış (2000-2008) illər
4. Düzəliş (2008-2014) illər
5. İrəliləyiş (2014-2019) illər
6. Sadəcə mürəkkəbə doğru (2019-2025) illər

Hər bir mərhələdə Azərbaycan Avropa məkanına integrasiya prosesini öz xarakterinə və inkişaf prosesinə görə fərqli xarakterdə daşıyır və bu dəyişmədə Bakı Beynəlxalq Dəniz limanı öz əsas rolunu oynayır.

Azərbaycan və onun bir parçası olan Bakı limanı Şərq və Qərbin kəsişməsində yerləşməsi ilə beynəlxalq münasibətlərdə «Qızıl Körpü» rolunu oynayır, bununla Respublika Xalq təsərrüfatının inkişafında mühüm əhəmiyyətə malikdir. Hazırda dənizsiya siyasətində Asiya ölkələrinin geosiyasi çəkisi artmaqda davam edir. Bunun əyani sübutu Çin və Hindistanın qərb bazarında özünəməxsus yer tutmasıdır.

Haşiyə.

Nəqliyyat dəhlizi ilə yük axınının artması ilə Avropadan Çinə və əksinə yüklərin daha qısa vaxtda və təhlükəsiz daşınması Azərbaycan Respublikasının ərazisində Multimodal yükdaşıma hərəkatına keçirilməsində mühüm işlər görülmüşdür. Bunun üçün böyük layihələr həyata keçirilmiş, yeni liman hidrotexniki qurğuların tikintisinə başlanılmışdır. Bunun bariz nümunəsi olaraq Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 2007-ci il 18 oktyabr tarixli, 2443 sayılı sərəncamının icrası olaraq yeni BBDT limanının tikintisini göstərmək olar.

2010-cu ildə 3 noyabr tarixində Azərbaycan Respublikası Prezidentinin iştirakı ilə kompleksinin təməllə qoyma mərasimi olmuş və 2014-cü il 22 sentyabrda birinci mərhələsi istifadəyə verilmişdir. Dəniz üzərindən daşınmanın artması həm Qazaxıstanın Aktau limanında və həm də Türkmənistanın Türkmenbaşı limanında yenidənqurma işlərinin aparılmasını zəruri etdi.

Azərbaycan Respublikası 7/IX-2016-cı il tarixində DP World (BƏƏ) kompaniyası ilə müqavilə BBDT Liman ərazisində azad iqtisadi zonanın yaradılmasında konsaltinq xidmətlərini görmüşdür ki, üç istiqamətdə görülməli

- azad iqtisadi zonaya aid olan qanunların təkmilləşdirilməsi;
- baş planın hazırlanması;
- azad iqtisadi zonanın texniki-iqtisadi əsaslarının tərtibi.

Bütün bu işlərin tamamlanması başa çatdırıldı.

Haşiyə:
Böyük İpək Yolu qlobal layihəsinin əsas mərkəzinə çevrilən Azərbaycan şimal-cənub beynəlxalq nəqliyyat dəhlizində tranzit ölkə ola biləcəyini sübut etdi. «Şimal-cənub» dəhlizi haqda Razılaşma Rusi-

ya Federasiyası, İran İslam Respublikası və Hindistan arasında 2000-ci il sentyabrın 12-də Sankt-Peterburqda bağlandı və 2002-ci ildə qüvvəyə mindi. Azərbaycan Respublikası bu dəhlizə 2005-ci ildə qoşulub (948-11Q sayılı qanun əsasında).

Dəhlizin katibliyi Tehran şəhərində yerləşir. Onu da qeyd etmək lazımdır ki, Şərq-qərb və Şimal-cənub dəhlizləri yalnız Azərbaycanda kəşifi. Burada məsafənin qısalığı, daşınmalara daha az vaxt sərf edilməsi, mövcud nəqliyyat infrastrukturunun və tranzit ölkə olması amili əsas rol oynayır.

AR-ın günü gündən artan iqtisadi qüdrəti və yüksək inkişaf tempi beynəlxalq layihələrin hesabına daha da güclənir, nəqliyyat dəhlizlərinin mərkəzinə çevrilir, dəmir yolu vasitəsi ilə Qaradənizlə birləşir.

Onu da qeyd etmək lazımdır ki, hələ XVI-XVII əsrlərdə liman-Franko tipli sərbəst ticarət zonaları Hamburq (Almaniya), Venesiya (İtaliya), Marsel (Fransa), Odessa, Batumi (Rusiya İmperiyası) limanlarında fəaliyyət göstərirdi.

Zonaların sistemli formada nəzəri əsasları ingilis alimləri P.Hall və S.Hous, amerikalı C.Butler tərəfindən verilmişdir.

XVIII əsrin axırı və XIX əsrin əvvəlində Fransız alimi J.B.Seyin qənaətinə görə məhsulun dəyərinin yaradılmasında əmək, torpaq və kapital iştirak edirlər. XX əsrin 50-80-ci illərində bura sahibkarlıq bacarığı əlavə olunmuşdur.

XX əsrin 30-cu illərindən dünya iqtisadiyyatında və beynəlxalq iqtisadi sistemdə azad iqtisadi zonalar əhəmiyyətli rol oynaya bilməmişdir. Son 100 il ərzində dünyada 3000-dən çox müxtəlif modifikasiyalı AİZ-lər təşkil edilmişdir. Yaxın şərqdə ən uğurlu AİZ modellərini reallaşdırdığı Birləşmiş Ərəb Əmirliklərində (xüsusilə, Dubayda 30-dan çox AİZ-də 560 minə yaxın insanın məşğulluq problemi həll edilmişdir).

Digər baxım misal Çinlə bağlıdır. Bu ölkənin azad iqtisadi zonada rolunu daim artırmaqdadır. Çindəki zonalara münasibətin əsasını ölkənin dövlət siyasətinə olan münasibətidir. Hansı ki zonanın maddi-texniki bazası gücləndirilir, infrastruktur obyektlərinin yaradılmasına dövlət vəsaiti ayrılır və mütarəqqi vergi siyasəti həyata keçirilir. Məlumdur ki, Rusiyada isə iqtisadi zonanın yaradılması və fəaliyyət mexanizmi yalnız federal səviyyədə baxılır.

Hazırda Azərbaycanda iqtisadi ticarət zonasının yaradılmasına kompleks yanaşılmış, iqtisadi sistem və iqtisadi inkişaf prosesində oxşar olan ölkələrin müsbət nəticələrindən istifadə edilmiş, iqtisadi inkişaf prosesinin davamlı olmasının təbii məqsədəuyğun sayılmışdır.

Misal olaraq 2000-ci ildə Odesa dəniz ticarət limanının ərazisində yaradılmış, «Porto-Franko» iqtisadi ticarət zonasının fəaliyyət müddəti 25 il müəyyən edilmiş, ərazisi 33 hektar olmaqla ümumi perimetri 3km-dir, onun 600 metri sahil boyunca yerləşirdi.

Müstəqillik əldə edildikdən sonra Azərbaycanın mühüm strateji vəzifəsi dünya iqtisadiyyatına integrasiyadır və bu istiqamətdə tarixi işlər görülmüşdür. Baxmayaraq ki, Azərbaycanı əhatə edən qonşuların heç də hamısı onun Avropa-Qafqaz-Asiya dəhlizində fəal iştirakını istəmir və müxtəlif yollarla görülməli işlərə mane olmağa çalışırlar.

Qədim ipək yolunun fəaliyyəti, orada Azərbaycanın iştirakı müstəqil Azərbaycan üçün daimi kapital, gəlir mənbəyi, siyasi sabitlikdir. Bu yolun Azərbaycan, Qərb və Şərq, Şimal və Cənub ölkələri üçün sosial-iqtisadi və siyasi əhəmiyyəti olduqca böyükdür.

Nəzəm ƏRƏBOV.
Ardı var.