



DƏNİZ

“Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin qəzeti



1994-cü ildə biz yeni siyasətə qədəm qoyduq və o ildən başlayaraq bu günə qədər Azərbaycan neft-qaz sektorunda böyük uğurlara imza atmışdır. Deyə bilərəm ki, kontrakt imzalandan sonra dünya tarixində bəlkə də ən qısa müddət ərzində ilk neftin çıxarılmasına qədər cəmi üç il vaxt keçmişdir. Bu da dünya miqyasında rekord göstəricidir. 1997-ci ildə “Çıraq” platformasından ilk neft çıxarılmışdır. Mən o günü yaxşı xatırlayıram. O gün doğrudan da, bir bayram günü idi. Bəlkə də çoxları o vaxt anlamırdı ki, bu nəyə gətirib çıxaracaqdır. Ancaq bugünkü reallıq, Azərbaycanın bugünkü uğurlu inkişafı məhz o ildən, o gündən başlamışdır. Ondan sonra ardıcıl olaraq Azərbaycan öz neft və sonra qaz potensialını dünya bazarına təqdim etməyə başlamışdır. Bakı-Novorossiysk neft kəməri təmir edildi, Bakı-Supsa neft kəməri tikildi ki, ilk dəfə olaraq Xəzər dənizi Qara dənizlə neft kəməri ilə birləşdi. Ondan sonra Bakı-Tbilisi-Ceyhan neft kəməri tikilmişdir. Bu da tarixi hadisə idi, çünki bu gün əgər o kəmərlər olmasaydı, Azərbaycan öz neft və ondan sonra qaz potensialını dünya bazarlarına çatdırma bil-

məzdi. Beləliklə, dəhliz yaradıldı. Xəzər dənizi - Qara dəniz - Aralıq dənizi əməkdaşlıq formatı formalaşmışdır. Xəzər dənizini Aralıq dənizi ilə birləşdirən Bakı-Tbilisi-Ceyhan bu gün uğurla fəaliyyət göstərir və başqa ölkələrə də xidmət edir. Dəhliz formalaşandan sonra əlbəttə ki, Azərbaycan öz tranzit rolunu oynamağa başlamışdır. Bu gün biz qeyd edə bilərik ki, artıq Azərbaycan öz coğrafi vəziyyətindən və logistika imkanlarından tam şəkildə istifadə edir. Azərbaycan Xəzər sahilinin şərq hissəsində yerləşən istehsalçılara da öz xidmətlərini göstərir. Azərbaycan ərazisindən nəql edilən neft və neft məhsullarının həcmi ildən-ilə artmaqdadır. Azərbaycan etibarlı tranzit ölkəsidir. Hesab edirəm, son 20 il ərzində neft-qaz sənayesində qazandığımız ən böyük uğurlardan biri də ondan ibarətdir ki, biz etibarlı tərəfdaş, bizim sözumüz imzamız qədər dəyərlidir və biz həmişə verdiyimiz sözə sadıq qalmışıq.

İlham ƏLİYEV,
Azərbaycan Respublikasının Prezidenti

VƏTƏN VƏ XALQ NAMİNƏ FƏDAKARLIQ

Çiçəklənən, qüdrətli Azərbaycan dövləti Ulu öndərin ən böyük amalı idi

Xalq mənə ümid bəsləyir, mən bu ümidi doğrultmaq üçün ömrümün qalan hissəsini də xalqıma bağışlayıram və həyatımı xalqıma qurban verməyə hazırım.

Heydər ƏLİYEV,
Ümummilli lider

Heydər Əliyevin ideyaları yaşayır, onun fəlsəfəsi, ideologiyası yaşayır və onun qurduğu, yaratdığı müasir Azərbaycan yaşayır, onun yolu ilə inkişaf edir.

İlham ƏLİYEV,
Azərbaycan Respublikasının Prezidenti



Dənizçilərin sonsuz sevgisindənmi, vətən və xalq naminə gördüyü nəhəng, əzəmətli işlərə görə dərin minnətdarlıq duyğularını ifadə etmək imkanı verdiyindənmi Ulu öndər Heydər Əliyevin adı, fəaliyyəti ilə bağlı istənilən tədbir gəmiçilikdə həmişə bir ayrı tən-tənə ilə keçir.

Milli Qurtuluş günü münasibətilə “Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” Qapalı Səhmdar Cəmiyyətində keçirilən silsilə tədbirlərdə də bunu hiss etmək çətin deyildi. Belə tədbirlərdən biri də iyunun 13-də “Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi”

Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin akt zalında keçirildi.

Tədbiri giriş sözü ilə “Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin sədri Rauf Vəliyev açdı.

Dövlət himni səsləndikdən sonra “AXDG” QSC-nin sədri Rauf Vəliyev adı çağdaş tariximizə millətimizin xilaskarı, müstəqilliyimizin banisi və dövlətçiliyimizin memarı kimi əbədi həkk olunmuş Ulu Öndər Heydər Əliyevin Böyük Qayıdışını doğuran səbəblər, Azərbaycan xalqının taleyində dönüş anı - Milli Qurtuluş gününün mahiyyəti, onun müstəqil Azər-



baycan dövlətinin formalaşmasında və inkişafında rolu barədə geniş məruzə etdi. Azərbaycanın ikinci dəfə dövlət müstəqilliyini əldə etməsindən sonra

xalqımızın başına gələn müsibətlər, ölkəni bürüyən xaos və anarxiya, milli dövlətçiliyin itirilməsi təhlükəsinin güclənməsi kimi dəhşətli faktlardan söz açan

sədr bildirdi ki, vəziyyətdən çıxış yolunu da o vaxt xalq özü tapdı. Ölkənin fəlakətin bir addımında olduğunu görüb Ulu öndəri ısrarla hakimiyyətə dəvət etdi. Dəvət etdi ki, Azərbaycan öz müstəqilliyini bir də itirməsin, minlərlə şəhid qanı ilə suvarılmış torpaqlarımızın bütövlüyü qorunsun, siyasi diletant və simasını itirmiş siyasətçilərin yaratdıqları məşəqqətlərə son qoyulsun, siyasi çəkişmələr və erməni təcavüzü nəticəsində faciələr girdabında çabalayan xalq rahatlığa qovuşsun. Məhz xalqın təkidli tələbindən sonrakı o Böyük Qayıdışla Ulu öndər müstəqil dövlətçiliyimizi anarxiyadan, parçalanmaqdan, məhv olmaq təhlükəsindən, beynəlxalq təcridəndən xilas etdi.

Ümummilli liderin siyasi hakimiyyətə qayıdışı müstəqilliyimizə təhlükə yaradanlara da, ərazi bütövlüyümüzə qəsd edənlərə də böyük zərbə oldu. Dahi şəxsiyyətlərə xas olan qətiyyətlik və prinsipiallıq keyfiyyətləri, heç nədən çəkinməyərək düşüncələrini həyata keçirmək qabiliyyəti sayəsində Heydər Əliyev Azərbaycan üçün həyati əhəmiyyət kəsb edən neçə-neçə qlobal layihəyə imza atdı. 1994-cü ilin sentyabrında isə respublikamızın nəinki iqtisadiyyatında, həm də siyasi həyatında mühüm rol oynayan “Əsrin müqaviləsi” imzalandı.

Ulu öndərin xilaskarlıq missiyası sayəsində respublikamızın çox ağır bəlalardan qurtulduğundan danışarkən Cəmiyyətin sədri qeyd etdi ki, dəniz nəqliyyatının timsalında da biz bunun

(Davamı 2-ci səhifədə)

(Əvvəli 1-ci səhifədə)

şahidi olmuşuq. Doxsanncı illərin əvvəllərində keçmiş SSRİ-nin bütün gəmiçilikləri kimi, Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi də dağılmaq həddinə çatmışdı. Ulu öndərin dəstəyi ilə tikilmiş və istismar olunan gəmi-bərələr hərraca qoyulmuşdu. Məhz ümummilli liderimiz Heydər Əliyevin diqqət və qayğısı sayəsində Azərbaycan gəmiçiliyi bu bələdan qurtuldu. Ulu öndər Gəmiçiliyin, bütövlükdə ölkəmizin nəqliyyat infrastrukturunun yeniləşməsinə nail oldu.

Nətiq vurğuladı ki, həyat və fəaliyyəti həm də böyük məktəb olan Heydər Əliyev Azərbaycanı təkcə məhv olmaq, dünya xəritəsindən silinmək təhlükəsindən xilas etmədi, həm də xalqın xoşbəxt gələcəyi üçün işıqlı yol açdı. Bu gün fəxr edirik ki, başladığı nəhəng işləri Ulu öndərin siyasi idarəetmə fəlsəfəsinə istinad edən və onu dövrün tələblərinə uyğun çalarlarla zənginləşdirən layiqli varisi İlham Əliyev böyük məharətlə, misli görünməmiş uğurlara davam etdirir. Bu gün respublikamızın siyasi və iqtisadi baxımdan dünyanın qüdrətli dövlətlərindən birinə çevrilməsi bir daha təsdiqləyir ki, Heydər Əliyev ideyaları yaşayır, onun siyasəti davam edir və xalqımız daha gözəl gələcəyinə doğru inamla irəliləyir.

Sonra söz "Prezident Heydər Əliyev" tankerinin kapitanı Kamran İbrahimova verildi.

VƏTƏN VƏ XALQ NAMINƏ FƏDAKARLIQ

Çiçəklənən, qüdrətli Azərbaycan dövləti Ulu öndərin ən böyük amalı idi



Milli donanmamızın flaqmanının -Ulu öndərin adını daşıyan gəminin sükanının ona etibar olunmasından böyük qürur və iftixar hissi keçirdiyini, bu etimadı əməli işi ilə doğrultmağa çalışdığını söyləyən kapitan daha sonra xilaskarımızın dənizçilər üçün gördüyü əvəzsiz işlərdən məhəbbətlə söz açdı.

"General Əliağa Şıxlinski" kran gəmisinin baş mexaniki Elşad Bəşirov, "Bibiheybət" Gəmi Təmiri Zavodunun işçisi Məhəbbət Muradov, Azərbaycan Dövlət Dəniz Akademiyasının tələbəsi Nübar Nəcəfzadənin çıxışlarında belə bir fikir xüsusi vurğulandı ki, sağlığında əfsanələşən Ulu öndərin böyük-



lüyünü zaman keçdikcə daha çox hiss edəcəyik. Ən böyük borcumuz isə zəngin təcrübəsi, iti zəkası və tükənməz sevgisi ilə qurduğu və bizə əmanət etdiyi Azərbaycanı qorumaq, daha

qüdrətli bir dövlətə çevirməkdən ibarətdir.

Sonda Ulu öndərin zəngin ömür yolundan bəhs edən sənədli film nümayiş olundu.

Rasif TAHİROV

Milli Qurtuluş günü ilə bağlı düşüncələr

XİLASKARIMIZ

maq üzrə idi. Artıq qardaş-qardaşa əl qaldırmışdı, qan axıdılmışdı. Qanunsuzluq, hərc-mərclik baş alıb gedirdi. Hər özünə qanunsuz hərbi birləşmə, dəstə saxlayır, vəzifə, kürsü davası edirdi.

Xalq cana yığılmışdı. Ona Azərbaycanı düşdüyü bu ağır vəziyyətdən çıxara bilən rəhbər lazım idi. Elə buna görə gözünlü Naxçıvana dikmişdi və xilaskarı Heydər Əliyevin Bakıya gəlməsini tələb edirdi.

Ölkəmizin taleyinin hərraca qoyulduğu, fəlakətə sürükləndiyi bir vaxtda - 1993-cü ilin iyununda Ulu öndər Bakıya qayıtdı. Qayıtdı və artıq ayrı-ayrı xanlıqlara, quberniyalara bölünməkdə olan Azərbaycanın müstəqil dövlət kimi xəritədən silinməsinin qarşısını aldı. Qətiyyətli addımları, uzaqgörənliyi ilə ölkəni təlatümlü, qan qoxulu hadisələr burulğanından çıxartdı.

Ağır günlər idi. Əbülfəz Elçibəy Kələkiyə qaçmışdı. Cəbhəçi-müsavatçı məmurların çoxu hadisələrin "istisna", hərərinə tab gətirə bilmədikləri üçün vəzifələrini dondurmuşdu. Ermənilər bütün Azərbaycanı, Surət Hüseynov Bakını işğal etmək fikirlərində israrlı idilər.

Azərbaycanın sabaha inamı o dahi, müdrik insanın - Ulu öndə-

rin qayıdışı ilə bərpa olundu. Bu qayıdış ölkənin nicatı demək idi...

Bu qayıdısla xalq hiss etdi ki, artıq Azərbaycan dövlətçiliyini qoruya biləcək başçımız, Azərbaycanı odlu və soyuq müharibələrdən çıxara biləcək Ali Baş Komandanımız var. O xalqa inandığı, güvəndiyi kimi, xalq da ona inanır və güvənirdi.

Azərbaycan dövlətçiliyini qorumaq, ölkənin ərazi bütövlüyünü təmin etmək, erməni işğalçılarının hücumlarının qarşısını almaq üçün hər cür çətinliklərə sinə gərdi bu qeyri-adi dözümlü, iradə və zəka sahibi. Azərbaycanı qan çanağına döndərmək istəyənlərin bəd niyyətlərini puça çıxarmağa, yaranmış qarşıdurmaya, hərc-mərcliyə, qanunsuz silahlı birləşmələrin meydan oxumalarına... məharətlə son qoymağa nail oldu.

Ulu öndər təkcə Azərbaycanı fəlakətlərdən, məhv olmaqdan xilas etmədi, müstəqilliyini qorumağa, möhkəmləndirməyə nail oldu. Dünənə kimi bizi tanımaq istəməyənlər, xain qonşularımıza arxa, dayaq duranlar, haqq səsimizi qulaq ardına vuranlar artıq haqlı olduğumuzu təkcə etiraf etmirdilər. Dünya bizimlə xoş münasibətlər qurmağa, bizimlə dostluq və əməkdaşlıq etməyə, bizimlə hesablaş-

mağa tələsirdi. Əlimizi dostcasına sıxanların sayı ildən-ildən artırdı və onlar etiraf edirdilər ki, Azərbaycan xalqının xoşbəxt yaşamaq haqqı heç kəsdən az deyil və bu haqqı onun əlindən heç kəs ala bilməz.

Yadların, düşmənlərin, sapı özümüzə olan baltaların başımıza gətirdikləri faciələrə, müsibətlərə, mürəz qaldığımız qırğınlara baxmayaraq bu gün taleyimizdən küsməyə mənim fikrimcə, mənəvi haqqımız yoxdur. Çünki Ulu öndərin böyük məharətlə qoruduğu və qurduğu müstəqil ölkənin - Azərbaycan adlı gəminin sükanı arxasında bu gün də onu hər cür tufanlardan, qasırğalardan, fırtınalardan salamat çıxara bilən mahir siyasət kapitanı dayanıb. Külək haradan və necə əsirə-əssin, Azərbaycanın qorxusu yoxdur. Ulu öndərin siyasi kursunun layiqli davamçısı cənab İlham Əliyevin ətrafında sıx birləşmək isə dövlətçiliyimizin, müstəqilliyimizin daha da möhkəmləndirilməsi, ərazi bütövlüyümüz, torpaqlarımızın işğaldan azad edilməsi, regionun lider ölkəsinin daha da qüdrətlənməsi, xoşbəxt gələcək kimi müqəddəs ideya ətrafında sıx birləşmək deməkdir.

Rasif TAHİROV



Görəsən 21 il öncə xalqın istəyi və tələbi ilə Ulu öndər Heydər Əliyev yenidən hakimiyyətə gəlməyəydi, böyük xilaskarımızı sevənləri də, gözünlü yumub "Mən günəşi görmürəm" deyənləri də, iqtidarda iqtidarsız olanları da, bir sözlə, bütün Azərbaycanı daha hansı bəlalər, faciələr gözləyirdi? Azərbaycan adlı məmləkətimizdən indi nə qalmışdı, nə qədər qalmışdı? Kimin köləsinə çevrilmiş, kimin əsarətində inildəyirdik? İmpe-

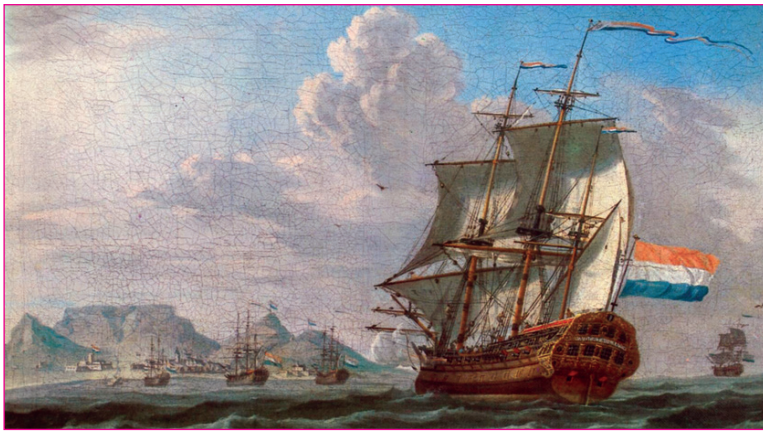
riyanın buyruq qulu olan Ayaz Mütəllibovun, "bambılı" Vəzirovun, hərəsinin ağızından bir avaz gələn təzə bəylərin, onların elçisi - Əbülfəz Elçibəyin dövləti idarə etmək "məharəti" nə inansaydıq, hansı bəxtin sahibi idik? Surət Hüseynovun "ma elə gəlir" inə bel bağlasaydıq, belimizi bir də dikəldə biləcəkdikmi?

Bir yandan ermənilər torpaqlarımızı işğal edə-ədə irəliləyir, bir yandan da özümüzü özümüzü qənim kəsmişdilər. Vətəndaş müharibəsi alovlan-

ORTA ƏSRLƏRDƏ XƏZƏRDƏ GƏMİÇİLİK

Xəzər dənizində gəmiçiliyin çox qədimdən mövcud olmasını bəzi rəvayətlər, Qobustandakı qaya rəsmləri, xalq dastanlarındakı təsvirlər də sübut edir. Hələ 1800 il əvvəl Strabon Xəzər dənizində balıq tutulması barəsində ətraflı yazmışdır. VII əsrin birinci yarısında ruslar Xəzər dənizinin cənub-qərb sahillərinə hücum edərək Şirvanşahlar və Dərbənd hakimləri onların hərbi yürüşlərinə qarşı vuruşmuşlar.

914-cü ildə ruslar Bakı sahillərinə güclü hücum etmişdilər. Onlar ilk kəşfiyyatçı deyildilər, artıq məlum yolla gəlirdilər. Bu yolla Rusiya və Qərbi Avropa ölkələri Qafqaz və İranla güclü mal mübadiləsi edirdilər.



yenidən Şirvana basqın etdilər, Şirvanşah Mənuçöhr ibn Yezid onları Bakı yaxınlığında qarşıladı. Ruslarla vuruşda çoxlu şirvanlı öldürüldü. Sonra ruslar Kür çayı ilə yuxarı üzümə başladılar. Onlara mane olmaq üçün

bər Bilgəhdə və Bənduvanda bərə daşlarının tapılması həmin yerlərdə limanların olmasını sübut edir.

Qədim şərq-qərb ticarəti Abşerondan keçirdi. Çindən, Hindistandan və Orta Asiyadan Xəzər dənizi sahilinə gələn yüklər su yolu ilə qərbə daşınaraq Kür və Reon çayları vasitəsi ilə Qara dənizə, oradan Bizansa gedirdi. Şirvanın Şərqi Avropa ölkələri ilə ticarət əlaqələri mövcud idi. Bakı isə ən yaxşı liman şəhəri kimi İpək yolunun beynəlxalq tranzit nöqtəsi rolunu oynayırdı.

1170-1171-ci illərdə xəzərlilər və başqa birləşmələr Xəzər dənizinə basqınlarını davam etdirdilər. Xəzərətrafi dövlətlər arasındakı çekişmələr xarici basqılara daha yaxşı şərait yaradırdı. Həm də daxili təxribat şirvanlılar dövlətinin güclənməsinə mane olurdu. Ölkəni daxilədən təlatümlə saxlamağın qarşısını Şirvanşah Mənuçöhrün tədbirləri aldı. Təxribatın başlıca səbəbi o idi ki, Xəzər ətrafında olan dövlətlərin hamısının gözü

Şirvanşah Mənuçöhr Arazın Kürə tökülən yerində rusların qarşısını kəsdi. Çox keçmədən ruslar dübarə hücum keçdilər. O vaxt Şəddadilər nəslindən olan Aran hakimi Musa ibn Fədl şirvanlılara kömək etmək üçün Bakıya gəldi, rusları sıxışdırıb ölkədən qovdular. 1032-ci ildə onlar təkrar Şirvan sahillərində öz gəmiləri ilə göründülər.

Anonim əsərin verdiyi məlumata görə, 1126-cı ildə "Bakı adasında qara və ağ neft çıxarılır, onun torpağı daim tərənir, ondan neft qaynayır". Ərəb səyyahı Əl-Qərnəti 1131-ci ildə Bakıda və Abşeronda olarkən gördüklərini belə yazır:

"Orada kömürə oxşayan qara adadan neft çıxır".

Ölkəni xarici basqınlardan qorumaq zərurəti Şirvanşahlar dövlətini müvafiq tədbirlər görməyə məcbur etdi və dənizdə donanma yaratmaq işini daim diqqətdə saxladı. Bakı ilə bəra-

Şirvanşah Axsitan da gəmidə idi. Şirvanşah onlardan birini də diri qoymadı. Düşmənin 73 gəminin hücumunun qarşısını aldı. Dənizin sahilində yaralardan xəncərin gözüne qan çökdü. Şah əvvəlcə rusların ələ keçirdiyi Şabran və Dərbəndi geri aldı. Sonra ruslar Xəzərin içərisinə tərəf gedib Ruinas (çox güman ki, Böyük Zirə) adasının sahilində lövbər saldılar. Bir neçə gündən sonra Kür çayı ilə gedib Lənbəran kəndini dağıtdılar.

XII əsrin yetmişinci illərinin ortaları xəzərlilər və başqa hərbi

rildi. Şirvanşah Axsitan dənizdəki gücünü daha da möhkəmləndirdi. Təsadüfi deyil ki, Xaqani onu dəryabar ("dəniz sahibi") adlandırır. Dərbəndin əhəmiyyəti azaldığı üçün XIII əsrdə monqollar Bakını tutandan sonra Dərbənd yaxınlığında bir münasib limanın olması onları daha çox maraqlandırır. İran və Orta Asiyadan gələn tacir gəmiləri Bakı limanına daha çox üstünlük verirdilər.

Bakı şəhəri paytaxt olandan sonra dənizlə əlaqələr daha da gücləndi. Dənizlə aparılan ticarət Bakının iqtisadi və siyasi əhəmiyyətini dəfələrlə artırdı.

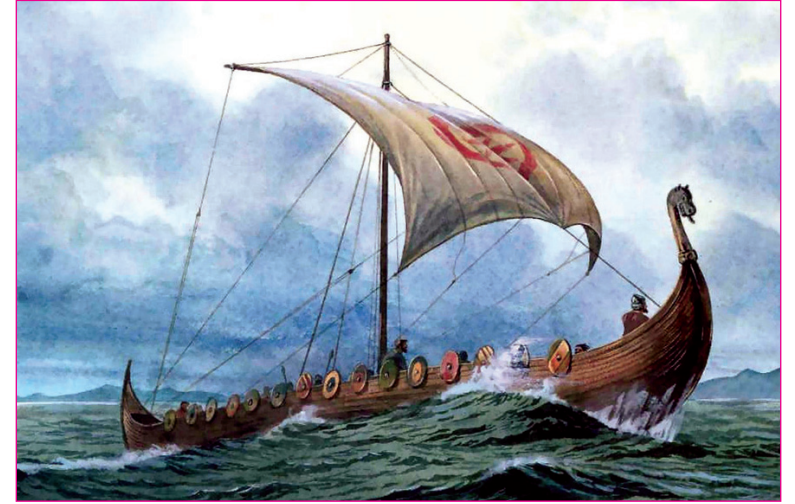
Şirvanşahların Səbail qəsrindən götürülən daşdakı yazıda "Bəndəri Bakı" (Bakı limanı)



Ərəb tarixçisi Məsudi yazır ki, 912-913-cü illərdə ruslar 500 gəminin hər birində 100 nəfər olmaqla Xəzər dənizinə daxil oldular. Onlar Xəzərətrafi ölkələrə, o cümlədən Şirvan sahillərinə yaxınlaşdılar və bu zəngin vilayətin şəhər və kəndlərini talan etdilər. Şirvan şahlığında Bakı adlanan neftli sahilə çıxdılar. Qayıdarkən neftli sahilədən uzaq olmayan adada (çox güman ki, Böyük Zirədə) dayandılar. Şirvanşah Əli ibn Heysəm barakaları və kiçik ticarət gəmilərini həmin adaya göndərdi. Bu vuruşmada minlərlə müsəlman öldürüldü və batırıldı.

Dənizdən olan hücumlar Abşeron və Bakı əhalisini çaşbaş saldı. Üçün onlar ölkənin içərilərinə doğru kecməyə məcbur oldular.

Şirvan sərvətinin şöhrəti yayıldıqca qəsbkarların ona ziyələnmək həvəsi artırdı. 1030-cu ildə rus dəstələri 28 gəmi ilə



birləşmələr Xəzər sahillərində yenidən görünməyə başlayırdılar. Ona görə də Şirvanşah Axsitan öz mövqeyini möhkəmləndirmək üçün Dərbəndi özünə birləşdirməklə vəziyyəti xeyli yaxşılaşdırdı.

1191-ci ildə Şamaxı zəlzələdən dağıldığı üçün Şirvanşahlar dövlətinin paytaxtı Bakıya köçürüldü. Ona görə də Bakı lıma-

sözünü yazılması, 1234-1235-ci illərdə tikilmiş bu qəsrin dənizdən xeyli içəridə, Xəzərin su mühitində gedən hidrometeoroloji proseslərlə nə qədər dərinə təmasda olduğunu göstərir.

XIV əsrin ikinci yarısında dəniz ticarəti vasitəsilə çoxlu miqdarda mal, əsasən neft və duz İrana və Şərqi qonşu ölkələrinə göndərilirdi. 1375-ci ildə tərtib olunmuş Katalon atlasında Xəzəri Bakı və Sara dənizləri adlandırırlar. Görünür, katalonlar yaxşı dənizçi kimi Xəzər dənizində ticarət məqsədilə üzdukləri üçün onunla lazımlıca tanış idilər.

Əbdü Rəşid Bakivi XV əsrdə yazırdı ki, Bakı yaxınlığında suiti ovlanır. Onların dərindən düzəldilən tuluqlarda neft gəmilərdə başqa ölkələrə də göndərilir. Şah İsmayıl 1501-ci ildə Şirvana hücum edəndə Bakı Şirvanşahlar dövlətinin paytaxtı kimi ən böyük şəhər və Xəzər dənizində tranzit ticarətinin mühüm limanı və Şərqi böyük mədəniyyət mərkəzi idi.

E. MEHRƏLİYEV,
coğrafiya elmləri doktoru



Şirvanşahlar dövlətində idi. Belə bir çətin məqamda ruslar dənizdən Şirvana basqın etdilər. Vuruşa başçılıq etmək üçün

nında və ümumiyyətlə ölkənin dəniz sahillərində fəaliyyət xeyli gücləndi, Bakı Xəzərin sahillərində ən böyük şəhərə çev-

İNANMAQ ÇƏTİN OLSA DA...

Həyatımızda baş verən hadisələrin üst-üstə düşməsinə adi hal hesab edirik. Lakin ehtimallar nəzəriyyəsi təsdiq edir ki, əgər qayaları milyon dəfə partlatsaq, əvvəl-axır Milos Venerasının heykəlinə oxşar qırıntı alına bilər. İnanmaq çətin, amma...

1664-cü il dekabrın 5-də Şimali Uelsin sahillərində batmış gəminin 81 sərnişinindən Xyu Vilyams adlı bir nəfər xilas olur. 1785-ci ilin həmin günündə yenə gəmi qəzası

baş verir. 60 nəfərdən biri, həmin Xyu Vilyams xilas olur. 1860-cı ilin 5 dekabrında göyertəsində 20 nəfərin olduğu gəmi batdıqda yenə də Xyu Vilyamsdan başqa, heç kim xilas ola bilmir.

Klinton Blyum adlı başqa birisi Bruklində çimərlikdə gəzərkən paltar qaşovu tapır. Bu, onun Birinci Dünya müharibəsi zamanı Fransa sahillərində batan gəmidəki yükünün içində olan fırçası idi. Corc Brayson Kentukki ştatının Luisvill şəhərindəki mehmanxanaya düşür

və 307 nömrəli otaqda qalır. O, öz otağına gələndə 307 nömrəli otaqda yerləşən Corc Braysona ünvanlanmış məktub görür və təəccüblənir. Onun mehmanxananın bu nömrəsində qaldığını hələ heç kim bilmirdi. Sonradan aydın olur ki, bu nömrədə əvvəllər mehmanxanayı yenidən tərk etmiş Mareallı Corc Brayson yaşayırmış.

Beləliklə:

1. Təsadüflər çox tez-tez baş verir. Biz çox vaxt onları gör-

mürük. Görəndə isə təəccüblənirik və... unuduruq.

2. Əsasən qeyri-adi, mənasız və məntiqə zidd olan təsadüflər yadda qalır.

3. İkiqat, üçqat, bəzən də dördqat təsadüflərin arasında fasilə adətən bərabər olur. Amma bəzən istisna hallar da olur.

4. Təsadüflər hər zaman və hər yerdə, hər hansı şəraitdə, hətta yuxuda da baş verə bilər.

5. Təsadüfdən xeyir tapmaq çətindir.

6. Təsadüfü qabaqcadan xəbər vermək çətindir.

"DƏNİZ"

BU GÜNÜ ÇOXDAN GÖZLƏYİRDİK...

“Gəmiqayırma zavodunun tikintisi tarixi hadisədir. Çünki Azərbaycanda heç vaxt gəmiqayırma zavodu olmamışdır. Sovet dövründə bir neçə gəmi təmiri zavodu olmuşdur. Ancaq biz gəmilərin alınması ilə əlaqədar bütün işləri xarici tərəfdaşlarla həll edirdik, o cümlədən müstəqillik dövründə - son on il ərzində deyə bilərəm ki, Azərbaycan xaricdən 19 gəmi almışdır. Onların içində bərələr, tankerlər, yük gəmiləri vardır. Təsəvvür etmək çətin deyildir ki, bu məqsədlər üçün nə qədər böyük vəsait ayrılmışdır. Bundan sonra isə artıq Azərbaycanda işləyəcək bizə lazım olan bütün növ gəmiləri ölkəmizdə istehsal edəcəyik”.

Azərbaycan Prezidenti İlham ƏLİYEVİN “Bakı Gəmiqayırma Zavodu”nun açılış mərasimindəki nitqindən.



Bəli, bu günün intizarını çox çəkmişik. Öz gəmilərimizin öz zavodlarımızda inşa olunacağını o qədər arzulamışıq ki... Azərbaycanda gəmiçiliyin tarixi qədim olsa da, son illərdə gəmiqayırma zavodumuz yox idi. Bu gün “Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin ixtiyarında olan gəmilərin hamısı yad tərsanələrdə inşa edilib. “Üzən qatarlar” da, quru yük gəmiləri də, tankerlər də... Artıq bu ənənə arxada qaldı. Çünki “Bakı Gəmiqayırma Zavodu” MMC hər cür gəmilər inşa etmək imkanına malikdir. Zavodun bu imkanından dövlətimizin dəstəyi ilə öz donanmalarını dünya standartlarına cavab

verən ən müasir gəmilərlə zənginləşdirmək istəyən “Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” Qapalı Səhmdar Cəmiyyəti də faydalanacaq. Mayın 30-da “Bakı Gəmiqayırma Zavodu”nda “AXDG” QSC üçün hər biri 80 nəfər sərnişin tutumuna malik 3 yeni gəminin tikintisinə dair müqavilənin imzalanması ilə bu sahədə ilk addım atıldı.

Müqaviləni “Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin sədri Rauf Vəliyev və “Bakı Gəmiqayırma Zavodu” MMC-nin baş direktoru Keysi Lam imzaladılar. Dənizçilərin sifarişi ilə inşa ediləcək gəmilərin uzunluğu 38,22, eni 8,2, bortunun hün-



dürlüyü 4,18, suya oturma 2,25 metr olacaq.

Tədbirdə Azərbaycan Dövlət Dəniz Akademiyasının tələbələri qarşısında çıxış edən “Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin sədri Rauf Vəliyev bildirdi ki, əsas Ulu öndər Heydər Əliyev tərəfindən qoyulmuş və müstəqil Azərbaycanın firavan gələcəyinə hesablanmış siyasətin hazırda dövlət başçısı möhtərəm İlham Əliyev tərəfindən uğurla davam etdirilməsi nəticəsində ölkənin sosial-iqtisadi inkişafı keyfiyyətə yeni mərhələyə qədəm qoymuşdur. Xüsusilə son illər Azərbaycanda qeyri-neft sektorunun inkişafının sürətləndirilməsi, iqtisadiyyatın şaxələndirilməsi, iqtisadi potensialın tam hərəkətə gətirilməsi tərəqqiyə böyük təkan vermiş, ölkəmizi dünyanın ən sürətli inkişaf edən dövlətlərindən birinə çevirmişdir. Elə keçən il möhtərəm Prezidentimizin iştirakı ilə istismara verilən, ən qabaqcıl ölkələrin belə həsəd aparacağı “Bakı Gəmiqayırma Zavodu” gündən-günə qüdrətlənən Azərbaycanımızın inkişafı, iqtisadi gücü haqqında çox şey deyir. Müxtəlif təyinatlı gəmilərin tikintisi, təmiri və ümumiyyətlə dəniz mühəndisliyi işlərini yerinə yetirəcək bu zavod Azərbaycanın gəmiçilik sahəsində idxaldan asılılığını aradan qaldıracaq. Eyni zamanda ixrac potensialımızın gücləndirilməsi baxımından da xüsusi əhəmiyyətə malikdir.

R. Vəliyev dövlət başçısının ölkəmizdə nəqliyyatın bütün sahələrinin, o cümlədən dəniz nəqliyyatının da inkişafına böyük diqqət yetirdiyini vurğuladı. Ölkə rəhbərliyi tərəfindən bu sahənin prioritet elan edilməsi, nəqliyyat sektorunun inkişafının beynəlxalq tələbləri ödəməsinə xüsusi diqqət yetirilməsinin əhəmiyyətinə toxundu. Bildirdi ki, Azərbaycan təbii dəhlizlər üzərində yerləşir. Şimal-çənub, şərq-qərb dəhlizləri Azərbaycandan keçir. Dövlət başçısının sözləri ilə desək: “Əgər müasir logistika və nəqliyyat infrastrukturuna olmasa, bu yerləşmənin heç bir əhəmiyyəti olmayacaqdır.”

Sədr tələbələrin “Bakı Gəmiqayırma Zavodu”na ekskursiyasının xoş məramına xidmət etdiyinə, hər iki tərəf üçün faydalı olacağına da toxunaraq bildirdi ki, bu gün zavodun yeganə prob-



lemi gəmiqayırma üzrə yüksək ixtisaslı yerli kadrların çatışmasıdır. Üzünü tələbələrə tutan Rauf müəllim onları daha yaxşı oxumağa çağırırdı. Azərbaycan Dövlət Dəniz Akademiyasının tələbələri məhz biliklərə dərinlən yiyələnməklə gələcəkdə bu müasir istehsal müəssisəsinin qapılarını üzlərinə açsın, burada ixtisaslarına uyğun işlə təmin oluna bilərlər.

Xəzər dənizi hövzəsində analoqu olmayan zavod Qaradağ rayonu ərazisində, Bakı-Astara magistral yolunun 25-ci kilometrliyində yerləşir. Təməli 2010-cu il martın 19-da qoyulub. Azərbaycan Respublikası Dövlət Neft Şirkəti, Azərbaycan İnvestisiya Şirkəti və Sinqapurun “Keppel Offshore Marine” şirkətindən ibarət birgə müəssisədir. Razılaşmaya əsasən ARDNŞ, AİŞ və “Keppel Offshore Marine” zavodun nizamnamə kapitalında müvafiq olaraq 65faiz, 25 faiz və 10 faiz paya malikdirlər.

İstehsal prosesində müasir texnoloji vasitələrdən istifadə olunur. Metal anbarından maqnit kranlar vasitəsi ilə konveyerə yüklənən polad lövhələr və profillər metal təmizləmə və astarlanma xəttinə ötürülür. Burada bir neçə mərhələdən ibarət təmizləmə prosesindən keçən polad lövhələr və profillər xüsu-

si boya ilə astarlanır. Elektron proqramlı rəqəmsal metalkəsmə maşınlarında onlardan gəminin gövdə konstruksiyasının elementləri kəsilir. Qaynaq xəttində gövdə konstruksiyasının elementlərindən blok panelləri, sonra digər istehsal sahələrində isə onlardan müxtəlif konfigurasiyalı bloklar hazırlanır. Gəminin gövdəsi tam qapalı şəraitdə təmizlənən, astarlanan və rənglənən blokların birləşdirilməsi ilə ərşəyə gəlir. Mühərriklər, mexaniki və elektrik avadanlıqları, hazırlanmış boru xətləri müvafiq sahələrdən gətirilərək gəmidə quraşdırılır...

Zavod ildə 25 min ton metal konstruksiyaya istehsal etmək gücündədir. Başqa sözlə, ildə 15 min ton yükləyici qabiliyyətinə malik 4 və 70 min ton yükləyici qabiliyyəti olan 2 tanker, 4 özü təchizat gəmisi tikə, müxtəlif təyinatlı 80-100 gəmini təmir edə bilər.

Zavodda hazır gəmiləri suya salmaq, təmir edilən gəmiləri sahildə hazırlanan sahəyə qaldırmaq və təmirdən sonra suya salmaq üçün uzunluğuna görə Xəzər dənizində ən böyük üzən dok tikilmişdir.

Baş direktor Keysi Lam müəssisənin Azərbaycan iqtisadiyyatındakı rolundan danışdı, Sinqapurun gəmiqayırma sahəsindəki təcrübəsindən Bakıda da istifadə olunduğunu diqqətə çatdırdı. Azərbaycanın inkişafına öz töhfələrini verə biləcəklərindən məmnunluğunu dilə gətirdi.

Layihə menecerləri Siyavuş Axundov və Elvin Hüseynovun çıxışları da maraqla dinlənildi. Sinqapurda hazırlıq kursları keçən gənclər təcrübələrini tələbələrlə paylaşdılar, zavodda onlar üçün yaradılmış əlverişli şəraitdən bəhs etdilər. Gövdə mühəndisi Camal Sultanov “AXDG” QSC-nin nümayəndələrini və ADDA-nın tələbələrini çalışdığı müəssisədə görmək-

(Davamı 5-ci səhifədə)

(Əvvəlki 4-cü səhifədə)

dən məmnun olduğunu dile getirdi. Bildirdi ki, özü ADDA-nın gəmiqayırma fakültəsinin məzunudur. Bir müddət "AXDG" QSC-nin Xəzər Dəniz Nəqliyyatı Layihə-Axtarış və Elmi-Tədqiqat İnstitutunda çalışıb. Sonra tale onu "Bakı Gəmiqayırma Zavodu"na gətirib... İnsan resursları meneceri Rəşad Qurbanov çıxışında xüsusilə vurğuladı ki, gələcəkdə zavodda işçilərin sayının artırılacağı, bu müəssisədə çalışanların əksəriyyətinin yerli mütəxəssislərdən ibarət olacağı nəzərdə tutulur. Bu baxımdan Azərbaycan Dövlət Dəniz Akademiyasının məzunları hesabına savadlı yerli mütəxəssislərə ehtiyacımızı ödəyə biləcəyimizi düşünürük. Gənc mütəxəssislər "Keppel" şirkətinin Sinqapurda yerləşən zavodlarında 6 aylıq təlim və peşə hazırlığı kurslarına göndərilir.

Tədbirdən əvvəl "AXDG" QSC-nin sədri Rauf Vəliyevin təşəbbüsü ilə Azərbaycan Dövlət Dəniz Akademiyasında gəmiqayırma ixtisasına yiyələnən tələbələr üçün təşkil edilmiş ekskursiyanın faydalı olduğunu isə gələcəyin gəmiqayıranlarının üz-gözlərindən də aydın görmək olardı. Tələbələr Rauf müəllimlə birgə zavodun istehsal, təmir-ötürmə sahələrini, yanalma körpülərini gəzdilər, istehsal prosesləri ilə yaxından tanış oldular, maraqlandıqları bir çox suala elə gəmiqayırmanın sirlərinə dərinləndirən bələd olan Rauf müəllimin özündən ətraflı cavab aldılar. Zavodun əmək ahəngi, buradakı səliqə-səhman, ciddi intizam, işçilər üçün yaradılmış şərait də onlarda xoş təəssürat yaratdı. Ən əsası, tələbələr artıq ekskursiya vaxtı seçdikləri peşə üçün həm də iftixar hissi keçirirdilər. Bax, bu, artıq çox şey demək idi...



O gün üzü gülən təkçə mən deyildim. Sifarişimizlə tikiləcək gəmilərimizin hər biri suya buraxılanda da, dor ağaclarında üçrəngli bayrağımız qaldırılanda da, ilk səfərlərə çıxanda da...



Sonda "Bakı Gəmiqayırma Zavodu"nun fəaliyyəti və istehsal gücündən bəhs edən videoçarx nümayiş etdirildi.

Rasif TAHIROV

İŞGÜZARLIĞIN 18 QAYDASI

1. Öz məqsədinizi aydın müəyyənləşdirin. Bəzi şəxslər nə etmək istədiklərini dəqiq bilmədikləri üçün vaxtlarını və enerjilərini boş yerə sərf edirlər. Hər hansı işə başlamazdan əvvəl öz məqsədinizi tam aydın müəyyən edin.
2. Diqqətinizi əsas məsələyə yönəldin. İş gününün axırında sabah görəcəyiniz işləri ayrıca vərəqə qeyd edin. Əvvəlcə siyahıya ən vacib, təxirəsalınmaz işləri yazın. Səhəri gün həmin işləri mütləq yerinə yetirməyə çalışın.
3. Özünüzi işə həvəsləndirməyi bacarın. Biz ürəyimizcə olan işləri həvəslə görür və keyfiyyətlə yerinə yetiririk. Buna görə, görəcəyiniz işin vacibliyinə özünüzi inandırın. Bu, görülcək işin xoşagələm və keyfiyyətli olmasına zəmin yaradır.



4. Qəti vaxt müəyyən edin. Hər hansı işi yerinə yetirmək üçün müəyyən etdiyiniz vaxt real və dəqiq olmalıdır. Həmin vaxta düzgün əməl etməyə çalışın. Özünüze güzəştə getməyə, işi sabaha saxlamağa yol verməyin.

5. Cəsarətli olmağı öyrənin. Çətin işə başlamaq istədikdə şübhəyə, tərəddüdə yol verməyin. İmkanınızda olanları ölçüb-biçin, qəti qərara gəlib cəsarətlə fəaliyyətə başlayın.
6. "Yox" deməyi öyrənin. Öz arzunuz, istəyiniz olmadan hər hansı işə vadar edildikdə "yox" deməyi bacarın. Başqalarının planı, arzusu, istəyi ilə məqsədinizə zidd işlərdə çalışmaqdan, mexaniki icraçı olmaqdan çəkinin.
7. Telefon danışıqlarını uzatmayın. Telefonun dəstəyini qaldırmazdan əvvəl hansı məlumatı almaq və ya vermək istədiyinizi dəqiq aydınlaşdırıb, söhbəti bu istiqamətdə aparın. Əks halda, işgüzar danışıq əvəzinə, boşboğazlıq etmiş olarsınız.
8. Qeyd kitabçası saxlamağı öyrənin. Nəyisə, hansısa vacib məsələni unudub sonradan onu xatırlamaqla üzləşmək adi haldır. Yaddaşı belə çətinliyə salmaq məsləhət görülmür. Lazımı ünvanları, telefon nömrələrini, tarix və rəqəmləri kitabçınıza qeyd etməyə vərmiş edin.
9. Xoşagələmz maneə. İş vaxtı boşboğazlıq etməyi, boş-boş danışmağı, futbol problemlərini müzakirə etməyi xoşlayan dostlarınız və iş yoldaşlarınız sizin ən gözəl niyyətlərinizi poza bilirlər. Belə adamları iş vaxtının qədrini bilməyə məcbur etməyi bacarmaq lazımdır.
10. Əsitməyi bacarın. Gün ərzində eşitdiyiniz xəbər və ya hadisələrin ən vaciblərini yadınızda saxlamağa vərmiş edin.
11. Şablon. Əksəriyyətimiz öz işlərimizi haçansa müəyyən edilmiş ciddi qaydalara əsasən, şablon formada yerinə yetiririk. Bu işləri təkmilləşdirmək barədə düşünmürük. Yaradıcı axtarışlar, vaxta qənaət etməklə işləmək insana xüsusi zövq verir.
12. Xırda şeyləri də unutmayın. Eynəyiniz, açarlarınız və başqa xırda şeylərin unudulması iş gününün itirilməsinə səbəb ola bilər. Müəyyən işləri avtomatik olaraq yerinə yetirməyə özünüzi erkən vaxtlardan alışdırmaq vacibdir. Gedərkən işi, qazı söndürmək, su kranını bağlamaq və s. Açarların, sənədlərin, pulun, qeyd kitabçasının və başqa tez-tez işlənen şeylərin hansı cibinizdə və ya çantanızın hansı cibində olduğunu dəqiq bilin. Səhərlər işə gedəndə götürülməsi vacib olan şeylər axtarımdan hazırlanmalıdır.
13. İşə birdəfəlik başlayın. Tərəddüd etmədən, bildiyiniz, bacardığınız işlərə girişib onu axıra qədər və tam həl edin. İşlərin planlaşdırılmasını, hazırlıq tədbirlərini bir gün əvvəldən yerinə yetirin.



14. Vaxtdan tam istifadə edin. Görəcəyiniz işlərin planlaşdırılmasını, işlərin bütün təfərrüatını evdən işə gedərkən götür-qoy və təhlil etsəniz, əlavə vaxt qazanarsınız.

15. İstirahət vaxtı dincəlin. İşdən sonra, axşamlar, istirahət günləri, yaxud məzuniyyət dövründə hansı istirahət növünün daha əlverişli, sərfəli olduğunu hər bir şəxs özü müəyyən etməlidir. İdmanla məşğul olmaq, ailə ilə birlikdə kinoya, teatra getmək, gəzintiye çıxmaq, mütləq etmək, televiziya verilişlərinə baxmaq, dostlar, tanışlar, qohumlarla görüşmək istirahətin müxtəlif növləridir. Bəzi şəxslər istirahət vaxtı özlərini daha çox yorurlar. Uzun müddət, fasiləsiz televizora baxanda və s. insan bərk yorulur, başı ağrıyır, yuxusu və səhhəti pozulur, iş qabiliyyətini itirir.

16. Məşğələyinizi dəyişin. İşlərinizi elə planlaşdırın ki, oturaq işlə ayaq üstə icra edilməsi mümkün olan işlər növbələşsin. Bu mümkün olmadıqda isə hər 2-3 saatdan bir durub otaqda gəzişin, yorğunluğu azaldan gimnastika hərəkətləri edin. Hər gün işdən sonra idmanla məşğul olun, piyada gəzin.

17. İşə tez başlayın. Əgər imkan tapıb iş gününüzə 15-20 dəqiqə vaxtdan əvvəl başlaya bilsəniz, özünüzi bütün iş gününə yaxşı hazırlamış olarsınız.

18. Özünüzi və özgələrinizi vaxtına hörmətlə yanaşmağı öyrənin. Öz vaxtınızı, eləcə də özgələrin vaxtını yüksək qiymətləndirməyə, vaxtın hər dəqiqəsinin qədrini bilməyə adət edin.

GƏMİÇİLİYİN STENDİNDƏ HƏR ŞEY GÖZ OXŞAYIRDI



İyunun 3-6-da "Bakı Ekspo Mərkəzi"ndə XXI Beynəlxalq "Xəzər neft, qaz, neftayırma və neft kimyası" sərgisi keçirildi. Dünya neft-qaz hasilatı sənayesinin beşiyi sayılan ölkəmizdə ilk belə sərgi Ulu Öndər Heydər Əliyevin təşəbbüsü və dəstəyi ilə 1994-cü ilin mayında keçirilib və sonralar ənənəvi xarakter alıb.

Böyük Britaniyanın "ITE Qroup" və onun tərəfdarı - "İteca Caspian" şirkətlərinin təşkilatçılığı və Azərbaycan dövlətinin hərtərəfli dəstəyi ilə gerçəkləşən XXI sərgi dünyanın neft sektorunu təmsil edən iri istehsalçı və təchizatçı şirkətləri bir yerə toplamışdı. 29 ölkədən 400-dən çox şirkətin qatıldığı sərginin keçirildiyi günlərdə ölkəmizin paytaxtı neft-qaz bazasının inkişaf təmayülləri, dünya enerji təhlükəsizliyi problemlərinin həlli perspektivlərinin müzakirəsi üçün əlverişli məkana çevrildi. Onların arasında "Əsrin müqaviləsi"nin, ondan sonra həyata keçirilən layihələrin iştirakçıları olan şirkətlər də vardı.

Sərgidə neft və qazın hasilatı, emalı, daşınması, maddi-texniki təchizatı, servis xidmətləri sahəsində ən qabaqcıl texnologiyalar nümayiş olundu. Bir sözlə, baxan deyirdi, bir də baxım. Doğrudan da baxmağa dəyərdi. Ən azı ona görə ki, dünya gör-götür dünyasıdır...

Diqqəti gündən-günə qüdrətlənən gənc, müstəqil Azərbaycanın karbohidrogen ehtiyatlarına, Xəzər dənizində reallaşdırılan iri neft-qaz layihələrinə, əlverişli coğrafi məkanda yerləşən ölkəmizin tranzit imkanlarına yönəlmək baxımından da böyük əhəmiyyəti olan sərgidə "Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi" Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin stendi qarşısında ayaq saxlayanlar az deyildi. Ekspozisiyalar, şəkillər, maketlər, videoçarx... gəmiçiliyin zəngin inkişaf tarixi, yük daşınması, dənizdə neft hasilatı ilə bağlı hər cür dəniz nəqliyyatı xidmətləri təklif edən donanmaları haqqında çox şey deyirdi. Sərgidə "Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi" Qapalı Səhmdar Cəmiyyətini təmsil edən nümayəndələr ziyarətçiləri maraqlandıran bütün suallara ətraflı cavab

verirdilər. Texniki şöbənin rəisi Siyasət Əliyevdən bu ilki sərgi ilə bağlı təəssüratlarını soruşdum. O, dedi:

- Bu dəfə ziyarətçilərin sayı da, tərkibi də bizi qane edirdi. Əminəm ki, sərgidən sonra işgüzar əlaqələr qurmaq, hər iki donanmamızın imkanlarından istifadə etmək üçün "AXDG" QSC-yə müraciət edənlərin sayı da xeyli artacaq.

İnformasiya və Mətbuat Şöbəsi

GÖSTƏRİCİLƏR AYDAN-AYA YAXŞILAŞIR



Dünyanın ən siltaq dənizlərindən olan Xəzərdə üzümə öz çətinlikləri var. Bununla belə, dənizçilərimiz çiyinlərinə düşən vəzifənin öhdəsindən məharətlə gəlirlər. Bunu yükdaşımada may ayının nəticələri də təsdiqləyir. Belə ki, ilin beşinci ayında Dəniz Nəqliyyatı Donanmasının gəmiləri ilə 898 781 ton yük daşınılıb. Bu qədər yükün ötürülməsində işin ağırlığı əsasən tanker donanmasının üzərinə düşüb. Donanmamızın flaqmanı "Prezident Heydər Əliyev", "Şah İsmayıl Xətai", "Dədə Qorqud", "Koroğlu"... tankerlərinin daxil olduğu maye yük daşıyan donanma ilə mayda 487 925 ton neft və neft məhsulları nəql olunub.

Gömgöy suların yaraşığı olan gəmi-bərələrimizin heyətləri də ilin beşinci ayında yaxşı işləyiblər. Bakı-Türkmənbaşı-Bakı, Bakı-Aktau-Bakı xətlərin-

də müntəzəm səfərlərə çıxan "üzən qatarlar"ın dənizçiləri yük daşınmasına öz töhfələrini veriblər. Belə ki, hesabat ayında gəmi-bərələrlə 353 530 ton yük vaxtında və itkisiz Xəzərin bir sahilindən o biri sahilinə çatdırılıb. Gəmi-bərələrlə vaqonların daşınmasında da artım müşahidə edilib. Mayda 5869 vaqon daşınılıb ki, bu da aprel ayının göstəricisindən 772 vaqon çoxdur.

Quru yük donanmasının nəticələri də ürəkəçandır. Bu donanmanın dənizçiləri mayda 57 326 ton müxtəlif yükləri təyinat limanlarına itkisiz çatdırmaqla aprel ayındakı göstəricilərini 21 631 ton yaxşılaşdırıblar.

Bütövlükdə hesabat ayında ilin dördüncü ayı ilə müqayisədə 45 706 ton çox yük daşınılıb.

İnformasiya və Mətbuat Şöbəsi



BEYNƏLXALQ DƏNİZ TƏŞKİLATININ DƏNİZ TƏHLÜKƏSİZLİYİ KOMİTƏSİNİN 93-CÜ SESSİYASI KEÇİRİLMİŞDİR

Azərbaycan Dövlət Dəniz Administrasiyasının rəisi Qüdrət Qurbanovun rəhbərlik etdiyi nümayəndə heyəti Birləşmiş Millətlər Təşkilatının ixtisaslaşmış təşkilatı olan Beynəlxalq Dəniz Təşkilatının (İMO) 14-23 mayda London şəhərində keçirilmiş Dəniz Təhlükəsizliyi Komitəsinin 93-cü sessiyasında iştirak etmişdir.

Azərbaycan Respublikası 1995-ci ildən İMO-nun üzvüdür. Sessiya zamanı Beynəlxalq Dəniz Təşkilatına üzv dövlətlərin məcburi audit yoxlamasından keçmələri ilə bağlı müvafiq müddələrin adıçəkilən təşkilat çərçivəsində qəbul olunmuş Beynəlxalq Konvensiya və Protokollara əlavə edilməsi üzrə müzakirələr aparılaraq bir sıra Konvensiya və Protokollara dəyişikliklər edilməsi barədə müvafiq qətnamələr qəbul edilmişdir. Dəyişikliklərin 2016-cı il yanvarın 1-dən qüvvəyə minməsi nəzərdə tutulmuşdur.

İtaliya sahillərində "Costa Concordia" sərnişin gəmisində baş vermiş qəza hadisəsindən sonra sərnişin gəmilərinə olan tələblərin daha da sərtləşdirilməsi və bir sıra məsələlərin aydınlaşdırılması məqsədilə Dəniz Təhlükəsizliyi Komitəsinin 92-ci sessiyasının və digər əlaqədar alt-komitələrin hesabatları dinlənilmişdir.

Komitənin iclasında beynəlxalq ictimaiyyəti dərinəndən narahat edən dəniz quldurluğu hallarının qarşısının alınması ilə bağlı həyata keçirilməsi nəzərdə tutulan tədbirlər, dəniz mühitinin mühafizəsinin və dənizdə təhlükəsizliyin ən yüksək səviyyədə təmin edilməsi məsələləri müzakirə olunmuşdur.

Sessiya müddətində Azərbaycan Respublikasının nümayəndə heyəti Beynəlxalq Dəniz Təşkilatı rəsmiləri və sessiyada iştirak edən üzv dövlətlərin nümayəndələri ilə ikitərəfli görüşlər keçirmişdir.

Dünya dəniz dövlətlərinin dəniz administrasiyalarının rəhbərləri ilə görüşlər çərçivəsində Gürcüstanın Dəniz Nəqliyyatı Agentliyinin rəhbəri cənab Mamuka Akhaldze ilə keçirilən görüş zamanı cənab Mamuka Akhaldze Azərbaycan Respublikasının dəniz nəqliyyatı sahəsində əldə etdiyi uğurlara toxunaraq, son dövrlərdə iki ölkə arasında əməkdaşlığın inkişafından, xüsusilə Gürcüstanın Dəniz Nəqliyyatı Agentliyinin fəaliyyətinə Azərbaycan Respublikasının göstərdiyi köməklikdən məmnunluğunu ifadə etmişdir.

Dəniz Təhlükəsizliyi Komitəsinin 93-cü sessiyası bir sıra Beynəlxalq Konvensiyalara dəyişikliklər edilməsi barədə qərar qəbul etmişdir.

Rusca-İngiliscə-Azərbaycanca dənizçilik terminlərinin izahlı lüğəti

(Əvvəli ötən nömrələrimizdə)

Баровая осадка

BAR DRAUGHT

Максимальная осадка, позволяющая судно безопасно пройти бар. Порты, расположенные по течению реки выше бара, называются баровыми, и суда, заходящие в эти порты, обычно грузятся до баровой осадки. В противном случае возникает необходимость в лихтеровке, что связано со значительными затратами средств и времени. При этом ответственность за лихтеровку и связанные с ней расходы падают на судовладельца, если фрахтователи не дали в чартере гарантий относительно допустимой осадки на баре, и на фрахтователя, если данная в чартере гарантия допустимой осадки не выдержана.

Суда догружаются до нормальной осадки в портах, расположенных ниже бара. Обычно посещение баровых портов связано с повышенными фрахтовыми ставками.

Баррель

BARREL

Единица вместимости и объема сыпучих веществ в США, Великобритании и других странах. Английский баррель для сыпучих веществ равен - 163,65 л., в США - 115,6 л. Нефтяной баррель в США - 159 л.

Безопасный причал

SAFE BERTH

Означает причал, к которому в течение соответствующего периода времени судно может подойти, где в течение этого периода оно может оставаться и откуда в течение этого периода оно может отойти, не подвергаясь опасности, если не случится какое-либо необычное происшествие, которое нельзя избежать даже при хорошем судовой практике.

Безопасный порт

SAFE PORT

Означает порт, который в течение соответствующего периода времени судно может достичь, в который в течение этого периода оно может войти, в котором в течение этого периода оно может оставаться и из которого в течение этого периода оно может уйти, не подвергаясь опасности, если не случится какое-либо необычное происшествие, которое нельзя избежать даже с помощью хорошего судовождения и морской практики.

В большинстве тайм-чартеров содержится условие о необходимости использования судна фрахтователями для рейсов между безопасными портами. В пункте 2 чартера «Балтайм» предусматривается, что «судно должно использоваться в законных перевозках законных грузов только между хорошими и безопасными портами или местами». Эти слова возлагают на фрахтователей абсолютную ответственность в том случае, если порт, в который они направляют судно, окажется небезопасным.

В связи с английским делом «Leeds Shipping» (the Eas tern City) судья кассационного суда в 1958 г. дал определение безопасного порта. Это определение получило широкое признание как правильное описание возможных составляющих «безопасного порта». Оно охватывает как географическую, так и политическую безопасность. Его взяли за основу определения «безопасного порта».

Say oturumu

Гөмиyə saydan (dayaz yerdən) təhlükəsiz keçməyə imkan verən maksimal suya oturum. Çayın axını istiqamətində saydan yuxarı yerləşən limanlar say limanları adlandırılır. Bu limanlara daxil olan gəmilər adətən say oturumundakı yüklənir. Əks təqdirdə lixterlərdən istifadə etmək lazım gəlir ki, bu da xeyli vəsait və vaxt sərfi ilə bağlıdır. Lixterin cəlb edilməsinə görə məsuliyyət və onunla bağlı məsrəflər, əgər fraxtedənlər çarterdə sayda yolverilən oturumla bağlı zəmanət verməyiblərsə gəmi sahibinin, çarterdəki zəmanətə əməl edilməyibsə, fraxtedənin üzərinə düşür.

Gəmilər saydan aşağı yerləşən limanlarda normal suyaoturumadək tam yüklənir. Adətən say limanlarına daxilolma yüksək fraxt dərəcələri ilə bağlıdır.

Barrel

ABŞ-da, Böyük Britaniyada və digər ölkələrdə sərəpələnen maddələrin tutum və həcm vahidi. Sərəpələnen maddələr üçün İngiltərə barrelli 163,65 litrə, ABŞ-da 115,6 litrə bərabərdir. ABŞ-da neft barrelli 159 litrdir.

Təhlükəsiz körpü

SAFE BERTH

«Təhlükəsiz körpü» dedikdə, gəminin müvafiq müddətdə yan ala biləcəyi, qala biləcəyi həmin müddətdə, əgər gəmini yaxşı idarə etməyə və dəniz təcrübəsinin olmasına baxmayaraq qaçılması mümkün olmayan hər hansı bir qeyri-adi hadisə baş verməzsə, həmin müddətdə təhlükəyə məruz qalmadan çıxıb gedə biləcəyi körpü başa düşülür.

Təhlükəsiz liman

SAFE PORT

Gəminin müvafiq müddətdə çata biləcəyi, daxil ola biləcəyi, qala biləcəyi və gəmini yaxşı idarə etməyə və dəniz təcrübəsinin köməkliliyinə baxmayaraq qaçılması mümkün olmayan hər hansı bir qeyri-adi hadisə baş verməzsə, həmin müddətdə təhlükəyə məruz qalmadan çıxıb gedə biləcəyi liman başa düşülür.

Taym-çarterlərin əksəriyyətində fraxtedənlərin gəmidən təhlükəsiz limanlar arasında səfərlər üçün istifadə etmələrinin zəruriliyi barədə şərt vardır. «Valtaum» çarterinin 2-ci bəndində nəzərdə tutulur ki, «gəmi yalnız yaxşı və təhlükəsiz limanlar və ya yerlər arasında qanuni yüklərin qanuni daşınmalarında istifadə ediləlidir». Əgər gəmini göndərdikləri liman təhlükəli olarsa, fraxtedənlər bu bəndə əsasən mütləq məsuliyyət daşıyırlar. «Leeds Shipping» (the Eas tern City) ingilis işi ilə əlaqədar olaraq kassasiya məhkəməsinin hakimi 1958-ci ildə təhlükəsiz liman haqqında qərar vermişdir. Bu qərar «təhlükəsiz liman»ın mümkün ola biləcək tərkib hissələrinin düzgün təsviri

нание как правильное описание возможных составляющих «безопасного порта». Оно охватывает как географическую, так и политическую безопасность. Его взяли за основу определения «безопасного порта».

Без спасения - нет вознаграждения

NO CURE - NO PAY

Одно из условий договора о спасении, согласно которому спасатель имеет право на получение страхового вознаграждения только при успешном завершении спасательных операций, под которым подразумевается доставка спасенного имущества не в конечный пункт назначения, а в любое безопасное место, где владелец данного имущества может физически вступить во владение им. Это условие включено в стандартную форму Соглашения по спасению Ллойда (Lloyd's salvage agreement).

Без упаковки

NO CURE - NO PAY

Условие поставки, при котором перемещение товара осуществляется навалом, насыпью, без тары.

Береговое право

RIGHT OF SALVAGE

Права и обязанности, вытекающие из владения прибрежной землей (право из кораблекрушения). Обычное право, существовавшее с древнейших времен как в Европе, так и в Азии. В силу этого обычая при кораблекрушении и гибели судов все, что выбрасывалось морем на берег и даже находилось на определенном расстоянии от береговой линии, поступало в собственность и распоряжение сеньора или суверена, во владении которого находился берег. Береговое право распространялось как на судно, его остатки или груз, так и на экипаж и пассажиров (живых и погибших). Пытаясь объяснить "правовую" природу этого обычая, одни юристы проводили аналогию с выморочным имуществом, с "бесхозяйной вещью": кораблекрушение превращает имущество и даже людей в никому не принадлежащее имущество. Другие юристы выводили береговое право из территориального верховенства согласно принципу феодального права: "Все, что находится на территории - принадлежит территории". Обычай наносил большой ущерб международной морской торговле и мореплаванию. Поэтому его ограничение, а затем и полная отмена были важной вехой в истории развития международной морской торговли и мореплавания. Процесс этот занял целое тысячелетие от единичных частичных мер его "упорядочения" и ограничения в IX-X вв. до международных соглашений и конвенций XIX-XX вв.

Беспошлинный ввоз

DUTY FREE IMPORTATION, IMPORTS IN BOND

Ввоз на территорию страны товаров, ценностей и иных предметов без уплаты таможенных пошлин, налогов, сборов

kimi geniş tanınmışdır. O, həm coğrafi, həm də siyasi təhlükəsizliyi əhatə edir. Onu «təhlükəsiz liman» anlayışının əsası kimi götürmüşlər.

Xilasetmə yoxdur - mükafat yoxdur

NO CURE - NO PAY

Xilasetmə haqqında müqavilənin şərtlərindən biri; Bu şərt əsasən xilasedici xilasetmə əməliyyatlarını yalnız uğurla başa çatdırdıqda - yəni xilas olunmuş əmlakın son təyinat məntəqəsinə deyil, əmlak sahibinin bu əmlaka fiziki cəhətdən sahib ola biləcəyi hər hansı bir təhlükəsiz yerə çatdırdıqdan sonra sığorta mükafatı almaq hüququna malik olur. Bu şərt Lloydun (Lloyd's salvage agreement) xilasetmə üzrə standart müqavilə formasına daxil edilmişdir.

Qablaşdırılmadan

NO CURE - NO PAY

Tədarük şərti. Bu zaman yükün yerdəyişməsi qalamaqla, tökməklə, qabsız həyata keçirilir.

Sahil hüququ

RIGHT OF SALVAGE

Sahilboyu torpağın mülkiyyətçisi olmaqdan irəli gələn hüquqlar və vəzifələr. Həm Avropada, həm də Asiyada qədim zamanlardan mövcud olmuş adət hüququ (gəmi qəzasından irəli gələn hüquq). Bu adətə görə gəmilər qəzaya uğradıqda, məhv olduqda dənizin sahilə və hətta sahil xəttindən müəyyən məsafəyədək atdığı bütün şeylər, sahilin sahibi hesab edilən səniorun və ya suverenin mülkiyyətinə və sərəncamına daxil olurdu. Sahil hüququ dənizin sahilə atdığı hər şeyə, istər canlı və ölü heyət üzvlərinə, sərmişlərə şamil edilirdi. Bu adət «hüquq» təbiətini izah etməyə çalışdıqda, hüquqsünasların bəziləri vərəsəsiz əmlakla, «sahibsiz şeylə» oxşarlıq axtarmışlar: gəmi qəzası əmlakı və hətta adamları heç kəsə məxsus olmayan əmlaka çevirir. Digər hüquqsünaslar isə sahil hüququnun feodal hüququ prinsipinə əsasən ərazi üstünlüyündən əmələ gəlməsi barədə nəticə çıxarmışlar: «Ərazidə olan hər şey əraziyə məxsusdur». Bu adət beynəlxalq dəniz ticarətinə və dəniz üzgüçülüynə böyük zərər vururdu. Buna görə də onun məhdudlaşdırılması, sonradan isə tam ləğv edilməsi beynəlxalq dəniz ticarətinin və dəniz üzgüçülüynün inkişafı tarixində mühüm mərhələ olmuşdur. Bu proses onun «qaydaya salınması» və məhdudlaşdırılması üçün IX-X əsrlərdə tək-tək görülən natamam tədbirlərdən XIX-XX əsrlərin beynəlxalq sazişlər və konvensiyalarına qədər keçən dövrü - bütöv bir minilliyi əhatə etmişdir.

Rüsumsuz idxalat

DUTY FREE IMPORTATION, IMPORTS IN BOND

Gömrük rüsumları, vergilər ödənilmədən malların, qiymətli şeylərin və başqa əşyaların ölkə ərazisinə gətirilməsi.

(Davami var)

MIQRANTLARIN GƏMİSİ BATIB

Yəmən sahillərinin yaxınlığında gəmi qəzası nəticəsində 62 nəfər həlak olmuşdur. Bu barədə BMT-nin qaçqınların işi üzrə agentliyi xəbər verir.



Agentlik bu hadisəni cari ildə həmin regionda ölənlərin sayına görə ən ağır faciə kimi qiymətləndirir. Məlumatla görə, gəminin göyərtesində somalili və efiofiyalı miqrantlar olmuşdur.

Qeyd edək ki, hər il minlərlə afrikalı həddən artıq yüklənmiş gəmilərlə Yaxın şərq, yaxud Avropaya keçmək üçün Yəmən sahillərinə üzür. Lakin bir çoxları qəzalar nəticəsində yolda həyatlarını itirirlər.

GƏMİ-BƏRƏ KÖRPÜSÜ PAYIZDA HAZIR OLACAQ

Nəqliyyat Nazirliyi rəsmisinin verdiyi məlumata görə, Ələt Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanının tikintisi cədvəl üzrə davam etdirilir. Obyektin gəmi-bərə keçidi körpüsündə tikinti-quraşdırma işləri son mərhələyə qədər qoyub. Cari ilin payızında körpünün inşası başa çatdırılacaqdır. İlin sonunda gəmi-bərələrin Ələt Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanına yan alacağı gözlənilir. "Üzən qatarlar"ın yükürmə-yükboşaltma əməliyyatları burada həyata keçiriləcəkdir.



YARIZARAFAT, YARIGERÇƏK

- ✦ Hər oyuna getməklə xal qazanmaq olar?
 ✦ Heyf deyil dələ. Ondan böyük nə qədər istəsən, canlı taparsan.
 ✦ Hamı riyaziyyatçı olub e... Yerindən duran özünün başqasından ağıllı olduğunu sübut etməyə çalışır.
 ✦ Bağışlanmağım üçün mütləq günah etməliyəm?
 ✦ Bir-birinə qarışmasın deyər, yalanlar arasında heç olmasa interval saxlasınlar.
 ✦ Keyfin saz vaxtı bütün vaxtların ən yaxşısıdır.
 ✦ Bel, ancaq dəlillərin əlinə vermək üçündür?
 ✦ Hər şeyə öz gözümlə baxmağımın ziyanı da var. Gözə güc düşür.
 ✦ O qədər yalandan sonra bir həqiqət nə yaxşı gedər.
 ✦ Pisin üstündən nə ilə istəyirsən, xətt çək, tək çək.
 ✦ Ən yaxşı günün qabaqda olduğuna inanmayanın ən pis günü qabaqdadır.
 ✦ Deyəsən, dərim çox şeyə yarayar. Yoxsa bu qədər adam niyə dərimi boğazından çıxarmaq istəyir?
 ✦ Görəsən vicdan attestasiyasından uzağı nə qədər adam keçə bilər?
- ✦ Fikir vermisiniz? Çoxları özünü birtəhər aparır e...
 ✦ Ağlamaq gülməkdən pis olsaydı, hamı öz gününə ağlamazdı ki...
 ✦ Tox ol, məndən xəbərin olmasa da, eybi yoxdur.
 ✦ Hər qurunun oduna uzağı neçə yaş yana bilər?
 ✦ Məgər ancaq mədəniyyət işçiləri özlərini mədəni apar-malıdırlar?
 ✦ Bəziləri mətləbdən başqa hara desən, keçir.
 ✦ Bu il qarpızatanların işi "xod" gedəcək. Məndə olan məlumata görə, çox adamın qoltuğuna qarpız vermək istəyirlər.
 ✦ Tez-tez nala-mıxa döyən o qədər mismarı hardan tapır?
 ✦ "Ar" bizim, "ara" bizim, "arar" bizim, "arat" bizim, "at" bizim! Ararat hardan ermənilərin oldu?
 ✦ Ən pis sürüşmə ağılı sürüşməsidir.
 ✦ Vallah, bilsəm günah edənlər təmizlənelər, bütün günahlarını boynuma götürərəm.
 ✦ Hətta yaxşılıq etmək üçün də hər vasitə keçərli deyil.
 ✦ Mən demirəm ki, hamı işarədən başa düşsün. Amma bir

- kitablıq sözlə başa düşməyəni nə ilə başa salasan?
 ✦ Əksəriyyətinə elə gəlir ki, yazmaqdan asan şey yoxdur. Düz fikirləşirlər. Yazdıqlarını oxumurlarsa, yazmağa nə var?!
 ✦ Deyəsən Allah dərdi dərd çəkənə, qalanlarına isə istədiklərini verir.
 ✦ Çomağın oldu-olmadı, ermənidən uzaq dur.
 ✦ Nəzərə alsaq ki, yerdən çox "göylə" getmək istəyənlərin sayı gündən-günə artır, deməli təyyarəçilərin bəxti gətirir.
 ✦ Metronun əsasını "Yerə girsən" qarğıışı ilə qoymayıblar ki?
 ✦ Soyuqdan çox istini xoşlayıramsa, bu o demək deyil ki, hərəkətlərlə tez-tez mənə od qoyasan.
 ✦ Mən salamı kimsə göylə getdiyinə görə yox, göydəki kişiye görə verirəm.
 ✦ Dondan-dona girməyə nə lüzum? Onsuz da əvvəl-axır kimin-kim olduğu bəlli olur.
 ✦ Sürünmək olmasa, palaza bürünməyə nə var?
 ✦ İş olan yerdə səhv də ola bilər. Amma bu o demək deyil ki, səhv olan yerdə mütləq iş olub.

Rasif TAHİROV



"Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi" Qapalı Səhmdar Cəmiyyəti

AZƏRBAYCAN DÖVLƏT DƏNİZ AKADEMİYASI

aşağıdakı kafedralar üzrə vakant vəzifələrin tutulması üçün müsabiqə

ELAN EDİR:



1. "Gəmi energetik qurğuları" kafedrası. Kafedra müdiri - t.e.d., professor və ya t.ü.f.d., dosent
 2. "Dəniz yolları və hidrotexniki qurğular" kafedrası. Kafedra müdiri - c.e.d., professor
 3. "Humanitar fənlər" kafedrası. Kafedra müdiri - f.e.d., professor və ya f.ü.f.d., dosent
 4. "Riyaziyyat" kafedrası. Kafedra müdiri - f.r.e.d., professor
 5. "Dillər" kafedrası. Kafedra müdiri - f.e.d., professor və ya f.ü.f.d., dosent
 6. "Dənizdə daşımaların təşkili" kafedrası. Kafedra müdiri - t.e.d., professor
 7. "Gəmi avtomatikası" kafedrası. Kafedra müdiri - t.e.d., professor
 8. "Gəmi elektrik avadanlığı" kafedrası. Kafedra müdiri - t.e.d., professor və ya t.ü.f.d., dosent
 9. "Fizika" kafedrası. Kafedra müdiri - f.r.e.d., professor və ya f.r.ü.f.d., dosent
 10. "Bədən tərbiyəsi" kafedrası. Kafedra müdiri - 5 ildən çox pedaqoji ştəj və idman ustası
- Sənədlərin təqdim olunması bu elan dərc edildiyi tarixdən 1 ay müddətindədir.
- Sənədlər təlimata uyğun olaraq rektorun adına yazılmış ərizə ilə birlikdə bu ünvana təqdim ediləcəkdir: Bakı şəhəri, Zərifə Əliyeva küçəsi, 28. Əlaqə telefonu: 493-75-21, 493-36-44 əlavə 105.

"DƏNİZ"İN GÜLLÜŞ PƏYİ

- Sənin üçün ən çətin sual hansıdır?
 - Borclu olduğum adamın "Borcu nə vaxt qaytararsan?" sualı.

 - Görəsən suyumuz nə vaxt təmiz olacaq?
 - Suyumuzu bulandıranların kökü kəsilsə?

 - Bilmirsən, evdə bişirilən xörəklər yeməxanalarda bişiriləndən niyə dadlı olur?
 - Məsələn, nə dadlı olur?
 - Məsələn, dolma.
 - Bunu bilməyə nə var ki?!
 Evdə dolmaya ət də qatırlar.

 - Dənizçi həyatından razısan?
 - Əlbəttə. Heç olmasa üç-dörd ay bəzi pis adamların üzünü görmürəm.

- ***
 Həkim eyni azarla müraciət edən xəstələrin hərəsinə ayrı-ayrı dərmanlar yazır.
 Xəstələrdən biri soruşur:
 - Niyə ona bir cür, mənə tamam ayrı dərmanlar yazdınız?
 - Sənə yazdığım dərmanlar ona təsir etməyəcək.
 - Niyə?
 - Çünki onu yaxşı tanıyıram.

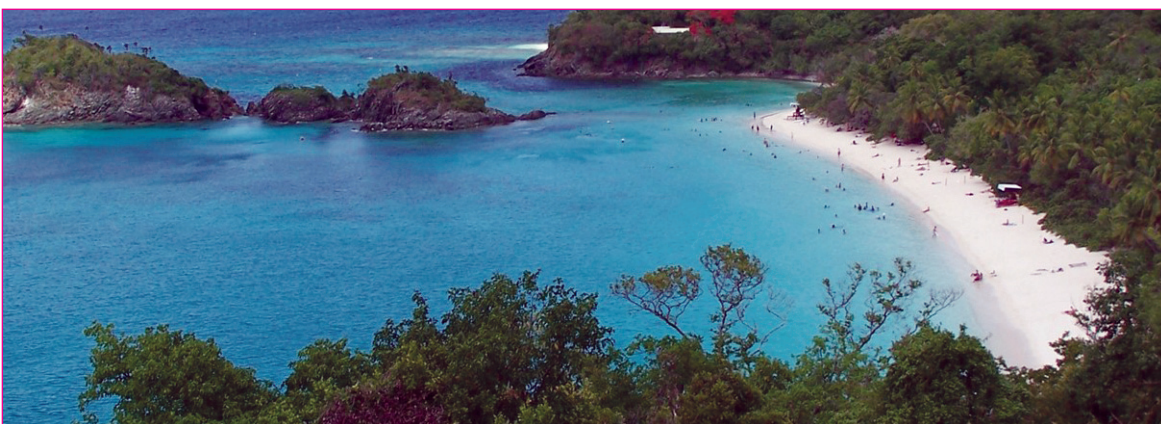
 - Nəyi bacarırsan?
 - Yazmağı.
 - Daha nəyi bacarırsan?
 - Yazmamağı.

 - Hara gedirsən?
 - Məhkəməyə çağırılıblar. Şahid kimi.
 - Təəccüblüdür.
 - Niyə?
 - Adətən sənin kimi adamları məhkəməyə şahid kimi çağırırlar, müqəssir kimi aparırlar.

- ***
 - Bilirsən nə qədər adam mənim paxıllığımı çəkir?
 - Sənin nəyinin paxıllığını çəkir ki?!
 - Bax, sən də başladın paxıllığımı çəkməyə?!

 - İstəyirəm sizin müəssisədə iş düzəlim. Necə düşünürsən, məni götürürlər?
 - Əlindən nə gəlir?
 - Nə desən?
 - Yox, əzizim, bizdə hər kəs "nə desən"lə yox, öz işi məşğuldur.

 - Sabah rəisimin ad günüdür. Ona nə hədiyyə etsəm, yaxşı olar?
 - Onun baş gırləyənlərdən xoşu gəlmirsə, həmin gün gözü-nə görünmə.
 - Bəs hədiyyə?
 - Heç olmasa ad günündə səni görüb, qanı qaralmayacaq. Bundan böyük hədiyyə?!
 Rasif TAHİROV



BAŞ REDAKTOR
 Rasif İman oğlu
 TAHİROV

ÜNVANIMIZ:
 Bakı şəhəri,
 B. Ağayev küçəsi, 117
TELEFONLARIMIZ
 Baş redaktor
 (050) 670-33-76,
 redaktor müavini
 (050) 341-26-40

Qəzetin təsisçisi
 "Azərbaycan
 Xəzər Dəniz
 Gəmiçiliyi" Qapalı
 Səhmdar
 Cəmiyyətidir

Qəzet "Dəniz" qəzetinin
 kompyuter mərkəzində
 yığılmış,
 səhifələnməmiş və
 "OL" MMC-də
 çap olunmuşdur

Şəhadətnamə 271
 Sayı 2000
 Sifariş 97