

## Mülki aviasiya bazarında - HANSI MODELƏ ÜSTÜNLÜK VERƏK? - MƏQALƏ



Bazar iqtisadiyyatına keçid, eyni zamanda beynəlxalq hava nəqliyyatı bazarının müasir tələbləri mülki aviasiya sektorunda islahatların aparılmasına ehtiyac yaradıb. Ölkəmizin mülki aviasiya sektorunun hazırkı vəziyyəti islahatları qaçılmaz edir. Bu zərurəti qeyd etməklə yanaşı, onu da vurğulayaq ki, islahatlar həm dünya təcrübəsi, həm də milli təcrübənin ciddi təhlilinin nəticələrinə əsaslanmalıdır. Bir sıra ölkələrin uğurlu nümunələri onu deməyə əsas verir ki, bazar şəraitində həm dövlət tənzimlənməsi, həm də mülki aviasiya idarəetməsinin liberallaşdırılması mümkündür.

### [Eləcə də bax: AZAL endirimlərə başladı – ŞƏHƏRLƏR – BİLETLƏRİN QIYMƏTLƏRİ](#)

Tarixən mülki aviasiya bazarının fəaliyyətinin üç əsas modeli təşəkkül tapıb: paternalist, liberal və qarışıq. Paternalist model mülki aviasiya sektorunun formalaşdığı dövr üçün daha xarakterikdir. Belə ki, mülki aviasiya sektorunun formalaşdığı dövrdə dövlətin iqtisadi və siyasi dəstəyi tələb olunurdu, buna görə də dünyada tarixən daha çox paternalist modellərin nümunələri mövcuddur. Lakin, son

onilliklər ərzində getdikcə daha çox ölkə liberal modelə üstünlük verməklə bu sahədəki paternalizmdən imtina edir.

Azərbaycandakı mövcud model paternalist modelə daha uyğundur. Paternalistik modeldə milli daşıyıcı dövlət tərəfindən idarə olunur və ölkənin digər aviaşirkətləri ilə müqayisədə üstünlüklərə malikdir. Üstünlüklər dotasiyalarda (itkilərin ödənilməsi, təyyarə parkının yenilənməsi və s.) və marşrutların əhəmiyyətli hissəsində (adətən ən gəlirli beynəlxalq xətlərdə) inhisarçılıqda ifadə olunur. Bir qayda olaraq, milli daşıyıcı bazarın 50%-dən çoxunu idarə edir və özəl aviaşirkətlər az həcmdə daşımalar həyata keçirirlər.

Paternalist modeldə rəqabət olmadığından onu bazar modeli adlandırmaq olmaz. Bu, fəaliyyətin bütün aspektlərinin dövlət tənzimlənməsi siyasətidir ki, bu siyasət bazar mexanizmlərinin işləməsini çətinləşdirir. Burada söhbət milli aviaşirkət üçün bazar payının qanunla müəyyənləşdirilməsindən, uçuşların tezliyindən, daşıma qabiliyyətindən, digər daşıyıcılar üçün kommersiya hüquqlarını məhdudlaşdırmaqdan, milli və xarici hava yolları üçün hava limanı və aeronavigasiya haqlarının fərqləndirilməsindən, xarici daşıyıcılar üçün yüksək sığorta təminatı tələblərindən, hava yolları arasında uçuş tezliyinin sıx paylanması və tarif səviyyəsinin inzibati tənzimlənməsindən və s.-dən gedir.

Liberal model İkinci Dünya Müharibəsindən sonra meydana gəldi. Bu dövrdə bəzi ölkələrin (məsələn, ABŞ) iqtisadiyyatı intensiv inkişaf etməyə başlamışdı - mülki aviasiyanın inzibati idarəçiliyindən uzaqlaşmaq və ona bazar münasibətlərini tətbiq etmək fikri ortaya çıxmışdı. Mülki aviasiya sektorunda dövlətin təsirini zəiflətmək üçün müvafiq siyasi və iqtisadi şərait yaratmaq lazım idi. Bununla bağlı xeyli müzakirələr aparıldı və nəhayət həmin müzakirələrin nəticəsi olaraq 1978-ci ildə ABŞ-da aviaşirkətlərin fəaliyyətinin tənzimlənməsinin təxirə salınması (deregulation) haqqında qanun qəbul edildi. Hökumət onu hazırlayarkən ilk növbədə nəzərə aldı ki, əməliyyat xərclərinin kəskin artması səbəbindən ABŞ-ın bir çox milli aviaşirkəti ciddi itkilər verməyə başlayıb, lakin tətbiq olunan qaydalara əsasən, onlar hətta zərərli işləyən xətlərdə uçuşları dayandırmaq hüququna malik deyil. Hökumət seçimlə üzləşdi: zərərli işləyən aviaşirkətləri subsidiyalaşdırmaq və ya onların sıradan çıxması ilə razılaşmaq. Hökumət ümid edirdi ki, sərbəst rəqabət sektoru canlandıracaq və dövlət büdcəsini lazımsız xərclərdən xilas edəcək. Hava nəqliyyatı işinin dövlət tənzimlənməsini zəiflətmək qərarı da bununla bağlı idi. Bu ideya cəlbedici oldu və ABŞ nümunəsini əvvəl Kanada, sonra Avropa ölkələri və Yaponiya izlədi. 1995-ci ildə Birləşmiş Ştatların Baş Mühasibat İdarəsi (GAO) ABŞ aviasiya bazarının dövlət tənzimlənməsinin zəiflədilməsinin nəticələrini təhlil etdi. GAO auditorlarının gəldiyi əsas nəticə belə oldu: tənzimlənmənin zəiflədilməsi aviaşirkətlər arasında rəqabət artması ilə nəticələnib, rəqabətin artması isə ümumilikdə xidmətlərin keyfiyyətinin artmasına (daşımaların qiymətinin azalması, sərnişinlərə

təklif olunan xidmət növlərinin genişlənməsi, həmçinin uçuşların sayının artması, ayrı-ayrı marşrutlardakı tezliklərin artması) səbəb olub.

Paternalist və liberal modellərin xüsusiyyətlərini özündə birləşdirən qarışıq model də mümkündür. Hazırda İtaliya, Braziliya, Rusiya və digər ölkələrin mülki aviasiya sektoru bu modelə əsaslanır.

Mülki aviasiya elə bir sahədir ki, bu sahədə müəssisələrin fəaliyyəti daha sərt nəzarət altındadır. Eyni zamanda, mülki aviasiya bazarının vəziyyətinə xarici təsirin zəruriliyi şübhə altına alınmır, mübahisələr yalnız dövlət tənzimlənməsinin dərəcəsi və metodları ilə əlaqədardır. Tədqiqatçıların fikrincə, mülki aviasiya bazarının dövlət tənzimlənməsinin zəruriliyinin üç vacib səbəbi var: uçuş təhlükəsizliyinin təmin edilməsi (bu, aviasiya bazarının iştirakçıları üçün təyyarələrin lazımi vəziyyətini, həmçinin lazımi istismarını təmin etməyə imkan verən məcburi standart və qaydaların tətbiqi deməkdir); aviasiya müəssisələrində məhsul keyfiyyətinə nəzarət; hava nəqliyyatının fəaliyyəti ilə əlaqədar şirkətin çəkdiyi xərclərin əqləbatan həcmdə məhdudlaşdırılması.

Onu da qeyd edək ki, aviaşirkətlərin bazardakı fəaliyyətinə dövlət müdaxiləsinin xüsusiyyətləri və xarakteri bir qrup amilin təsiri ilə əlaqədardır: makroiqtisadi, mikroiqtisadi həmçinin sosial və siyasi amillər. Mülki aviasiya sektorunda islahatların səmərəliliyi bu amillərin nə dərəcədə düzgün nəzərə alınmasından çox asılı olacaq. Hazırda isə məsələnin görünən tərəfi ondan ibarətdir ki, bu sahədə aparılacaq islahatların əsas istiqaməti dövlətin optimal müdaxiləsi şəraitində bazarın liberallaşdırılması yönündə olmalıdır.

Müəllif: Abil Bayramov

Hüquqşünas-ekspert