

23 Sentyabr 2020

Abil Bayramov: "Bir çox ölkə milli aviaşirkətlərin dövlət tərəfindən dəstəklənməsi təcrübəsinə son qoyulub"



Bazar iqtisadiyyatına keçid, eyni zamanda beynəlxalq hava nəqliyyatı bazarının müasir tələbləri mülki aviasiya sektorunda islahatların aparılmasına ehtiyac yaradıb. Mülki aviasiya müəssisələrinin fəaliyyəti daha sərt nəzarət altında olan sahədir. Eyni zamanda, mülki aviasiya bazarının vəziyyətinə xarici təsirin zəruriliyi şübhə altına alınır, mübahisələr yalnız dövlət tənzimlənməsinin dərəcəsi və metodları ilə əlaqədardır.

Amma müxtəlif şərtlərə əsasən hava nəqliyyatında dövlətlə bərabər özəl sektorun iştirakı üçün imkanların tanınmalıdır. Bu cür düşüncələr hesab edir ki, özəl sektorun da prosesə daxil edilməsi səmərəliliyin və yüklərin hava yoluyla minimum tranzit nöqtəsi ilə hərəkət etməsinə və nəticədə səyahət vaxtının azalmasına, müştəri məmnuniyyətinin artmasına və əməliyyat xərclərinin azalmasına kömək edə, daha ucuz aviabilet üçün potensialı formalaşdırır və rəqabət qabiliyyətini artırır.

"İqtisadi Forum" ekspert qrupunun üzvü, ekspert Abil Bayramovla müsahibəmizdə hava nəqliyyatının mövcud vəziyyəti, özəl sektorun iştirakçılıq səviyyəsi və digər mühüm məsələlərə toxunulub.

- AZAL-a dövlətin böyük maliyyə dəstəyi var. Amma buna baxmayaraq göstərilən xidmətlərin dəyərinin yüksək olduğu bildirilir. Bu ziddiyyət nə ilə bağlıdır?

- Bir çox ölkələrdə milli aviaşirkətlərin dövlət tərəfindən dəstəklənməsi təcrübəsinə son qoyulub. Bu, təkcə zərərli işlədiyi aviaşirkətlərə (Məsələn, Macarıstanın milli aviaşirkəti "Malev" 2012-ci ildə bu səbəbdən fəaliyyətini dayandıraraq) münasibətdə baş verməyib. Uğurlu fəaliyyət göstərən Lufthansa və British Airways artıq çoxdan hökumətdən ayrılıblar (Lufthansa 1997-ci ildə, British Airways isə 1980-ci illərin sonlarında tam olaraq özəl investorların sahibliyinə keçib). "Air France-KLM"-in səhmlərinin 14%-i fransız hökumətinə məxsusdur. Norvegiyanın AİR-in baş direktoru Börn Kyos bildirib ki, Fransa və digər hökumətlər aviasiya biznesindən çıxmalıdırlar – onda bazar daha yaxşı işləyə bilər. Norveç hökuməti səhmlərin sonuncu 10%-ni yerli bazardakı əsas rəqibinə - "Scandinavian Airlines"ə satıb.

Lakin qeyd etdiyiniz kimi, AZAL-a dövlət tərəfindən böyük miqdarda maliyyə dəstəyi göstərilir. Bura dövlət büdcəsindən ayırmaları, dövlət zəmanətli kreditləri və s. aid etmək olar. Bütün bunların müqabilində xidmətlərin dəyərinin yüksək olması bir sıra amillərlə bağlıdır. Əsas problemlərdən biri idarəçiliklə – korporativ idarəetmənin tətbiq edilməməsi, fəaliyyətin səmərəliliyinin quymətləndirilməsi sisteminin çatışmazlığı, şəffaflyq və hesabatlılyqın olmaması ilə bağlıdır. Digər mühüm səbəb AZAL-ın inhisarçı mövqeyi ilə bağlıdır. Aşağı büdcəli aviadaşıyıcıların bazara girişindəki çətinliklər xidmətlərin qiymətinin rəqabət şəraitində müəyyənləşdirilməsi imkanlarını azaldır.

Dövlət Statistika Komitəsi Azərbaycandan çıxanların daha çox hansı yoldan istifadə etməsi barədə məlumat açıqlayıb. Məsələnin diqqət çəkən tərəfi odur ki, ölkədən çıxanlar daha çox quru yoluna üstünlük veriblər.. Halbuki mənzil başına rahat və tez çatmaq üçün hava nəqliyyatı daha sərfəlidir. Amma “Azərbaycan Hava Yolları” QSC-nin (AZAL) istənilən istiqamətə biletdə qiymətləri başqa ölkələrlə müqayisədə baha olması insanların bu nəqliyyat vasitəsindən istifadə etməsinə imkan vermir. Bu isə xaricə getmək istəyən insanların əksəriyyətinin Gürcüstan üzərindən uçuşa üstünlük verməsinə səbəb olur. Hətta Türkiyə və Avropaya belə, Gürcüstan aviaşirkətləri ilə gedənlərin sayı artır.

- AZAL fəaliyyəti ilə bağlı zəruri məlumatları açıqlayırırmı?

AZAL-ın fəaliyyəti barədə detallı məlumatlar əldə etmək çətinidir. Dövlət şirkəti olmasına baxmayaraq, AZAL yerli informasiya mənbələrində öz hesabatlarını açıqlamır. Halbuki “Azərbaycan Hava Yolları” Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin Nizamnaməsinin 5.3-cü bəndinə əsasən, şəffaflyqın təmin edilməsi üçün Cəmiyyət illik maliyyə hesabatını və birləşdirilmiş (konsolidə edilmiş) maliyyə hesabatlarını hər il maliyyə ili bitdikdən sonra 4 aydan gec olmayan müddətdə auditor rəyi ilə birlikdə, həmçinin Cəmiyyətin xalis aktivlərinin dəyərinin iyirmi beş faizindən artıq məbləğdə olan əqdin (xüsusi əhəmiyyətli əqdin) bağlanması barədə məlumatı qanunla müəyyən edilmiş qaydada dərc etdirməyə borcludur.

Bundan əlavə, “Mühasibat uçotu haqqında” qanunun və Nazirlər Kabinetinin 27 may 2010-cu il tarixli 97 sayılı və 1 oktyabr 2014-cü il tarixli 321 sayılı qərarlarına əsasən AZAL həm ictimai əhəmiyyətli, həm də dövlət zənaməti ilə kredit alan qurum kimi növbəti ilin aprel ayının sonunadək audit hesabatı ilə birlikdə öz internet sahifəsində dərc etməlidir. Ancaq qurum hələ də hesabatlarını ictimaiyyətə açıqlamır.

"Azərbaycan Hava Yolları" Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin öz hesabatlarını ictimailəşdirməkdən yayınması Azərbaycan Respublikası Hesablama Palatasının Kollegiyasının "Azərbaycan Hava Yolları" Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin maliyyə-təsərrüfat fəaliyyətinin auditinin nəticələri üzrə 2018-ci ilin yanvar ayında açıqlanmış hesabatında da öz əksini tapıb.

- Şirkətin fəaliyyətində səmərəliliyi artırmaq üçün hansı addımlar atılmalıdır?

- İlk növbədə “Azərbaycan Hava Yolları” QSC-nin fəaliyyətində şəffaflyq və hesabatlılyq təmin edilməlidir. Qeyd etdiyimiz kimi, “Mühasibat uçotu haqqında” qanuna və Nazirlər Kabinetinin 27 may 2010-cu il tarixli 97 sayılı və 1 oktyabr 2014-cü il tarixli 321 sayılı qərarlarına əsasən AZAL həm ictimai əhəmiyyətli, həm də dövlət zənaməti ilə

kredit alan qurum kimi növbəti ilin aprel ayının sonunadək audit hesabatı ilə birlikdə öz internet səhifəsində dərc etməlidir. Lakin təəssüf ki, AZAL qanuvericiliyin bu tələbinə əməl etmir. Bu səbəbdən də, ictimai əhəmiyyət kəsb edən məlumatların dərc edilməməsinə görə inzibati məsuliyyətlə bağlı qanunvericiliyə dəyişikliklərin edilməsi məqsədəuyğundur.

Bundan əlavə, "Azərbaycan Hava Yolları" QSC-nin fəaliyyətində korporativ idarəetmə tətbiq edilməlidir. İnkişaf etmiş ölkələrin qabaqcıl təcrübəsini öyrənməklə effektiv korporativ idarəetmə sisteminin tətbiqi AZAL-da şəffaflığı təmin etməklə şirkətin beynəlxalq nüfuzunu artırma, investisiyaların cəlb olunmasını asanlaşdırma, cəlb olunan kapital üzrə xərcləri azalda bilər.

Xidmət standartları üzrə siyasətin işlənilib hazırlanması da vacibdir. Belə standartların hazırlanması həm şirkətin məsuliyyətliliyini artırma, həm də müştəri məmnunluğunun daha yaxşı təmin olunmasına gətirib çıxara bilər.

- Hava nəqliyyatında özəl sektorun rolunun artırılması vacibdirmi?

- Hava nəqliyyatında həm dövlət, həm də özəl sektorun iştirakı üçün bərabər imkanlar tanınmalıdır. Hesab edirik ki, hava nəqliyyatında həm dövlət, həm də özəl sektorun iştirakı üçün imkanların tanınması sərnəşinlərin və yüklərin hava yoluyla minimum tranzit nöqtəsi ilə hərəkət etməsinə və nəticədə səyahət vaxtının azalmasına, müştəri məmnuniyyətinin artmasına və əməliyyat xərclərinin azalmasına kömək edə, daha ucuz aviabilet üçün potensialı formalaşdırma və rəqabət qabiliyyətliliyi artırma bilər. Dövlət və özəl müəssisələrin iştirakı fiziki infrastruktur layihələrinin maliyyələşdirilməsi baxımından da əhəmiyyətlidir. Çünki aviasiya infrastrukturunu və avadanlıqlarının əsas elementləri olan hava limanı obyektləri və avadanlıqları (terminallar, uçuş-eniş zolaqları, texniki xidmət obyektləri), intermodalıq (hava limanları ilə əlaqə), donanma (təyyarələrə mülkiyyət forması və satınalma variantları), rabitə və naviqasiya avadanlıqları kifayət qədər maliyyə tutumuna malikdirlər.

Bazarın tədricən liberallaşdırılması infrastrukturaya investisiyalar cəlb edə və aviaşirkətlər, yerüstü yükdaşıma, ictimai iaşə, texniki xidmət şirkətləri kimi xidmət tədarükçüləri üçün imkanlar açma, həmçinin, hava limanı obyektləri və avadanlıqları da daxil olmaqla aviasiya sektorunda çatışmayan kritik infrastruktur elementlərinə investisiyaları təşviq edə bilər. Gəlinən ümumi nəticə ondan ibarətdir ki, təhlükəsiz, etibarlı və effektiv aviasiya sektoru iqtisadi inkişafda mühüm rol oynaya bilər.

Heydər Əliyev Beynəlxalq Aeroportunun özəl idarəçiliyə verilməsi imkanları da nəzərdən keçirilməlidir. Bir sıra dünya ölkələri hava limanlarını dövlət nəzarətindən çıxarmağa və onları özəl idarəçiliyə verməyə başlayıb. Bunun üçün müxtəlif modellərdən istifadə edilib. Bir qayda olaraq, aktivlər hökumətin mülkiyyətində qalır, idarəetmə xidmətlərinin verilməsi üçün isə müəyyən müddətə konsessiya müqaviləsi bağlanılır. Səudiyyə Ərəbistanında Mədinə hava limanı "TAV Turkish Airports Group" ilə bağlanmış müqaviləyə əsasən, "tikinti-əməliyyat-transfer" modelindən istifadə etməklə özəl idarəçiliyə keçib. Səudiyyə Ərəbistanının digər hava limanları, Ər-Riyadda Dublin Hava Limanı Təşkilatı və Ciddədə Dublin Airport Service də daxil olmaqla özəl inzibati firmalarla idarəetmə müqavilələri bağlayıblar. Braziliyada bir sıra

hava limanları həm yerli, həm də xarici investorların iştirakı ilə 30-40 illik müqavilələr üzrə konsessiyaya əsaslanan idarəçilikdədirlər.

Hava nəqliyyatı sahəsində dövlət-özəl əməkdaşlığı təşviq edilməlidir. Aviasiya sektorunda həm dövlət, həm də özəl maliyyə mənbələrinin olması mümkündür. Hava nəqliyyatında özəl investisiyalar xüsusilə sərnişin və yük daşımalarına yüksək tələbatın olduğu hallarda özünü doğruldu. Özəl sektoru təmsil edən müəssisələr hava limanı idarəçiliyi, uçuş zamanı iaşə xidmətləri, baqaj və digər yerüstü xidmətlər, pərakəndə ticarət mağazaları kimi sahələrdə xidmətlər təqdim edə bilirlər. Belə xidmətlərin göstərilməsinə konsessiyaya əvəz olaraq özəl şirkətlər hava limanı infrastrukturunu və avadanlıqlarına ilkin sərmayələri həyata keçirə bilirlər. Dublin Hava Limanı Təşkilatı, Çangi Hava limanı Xidməti (Changi Airport Service) və Münhen Hava Limanları Qrupu («Flughafen München GmbH») kimi hava limanı qrupları öz ölkələrinin hüdudlarından kənarında hava limanları idarəçiliyi üzrə xidmətlər təqdim edirlər.