

HAVA NƏQLİYYATI SEKTORUNDA MÖVCUD VƏZİYYƏT VƏ SƏMƏRƏLİLİYİN ARTIRILMASI YOLLARI

Abil Bayramov

Xülasə

Bu araşdırmada hava nəqliyyatı sektorunda mövcud vəziyyət, hava nəqliyyatında həm dövlət, həm də özəl sektorun iştirak səviyyəsi, Azərbaycan Hava Yolları QSC-nin ölkə iqtisadiyyatında rolu və sektorda bərabər imkanların təmin edilməsinə təsirləri təhlil olunur, hava nəqliyyatı sektorunun və Azərbaycan Hava Yolları QSC-nin fəaliyyətinin səmərəliliyinin artırılması yolları ilə bağlı tövsiyələr verilir.

AZAL öz fəaliyyəti barədə əsas məlumatları açıqlamadığından, qiymətləndirmə AZAL-ın fəaliyyəti ilə bağlı Dövlət Statistika Komitəsinin, Hesablama Palatasının rəy və hesabatlarında, yerli və beynəlxalq təşkilatların araşdırmalarında, kütləvi informasiya vasitələrində yer almış məlumatların təhlilinin nəticələrinə əsaslanır.

ARAŞDIRMANIN MƏQSƏDİ

Bazar iqtisadiyyatına keçid, eyni zamanda beynəlxalq hava nəqliyyatı bazarının müasir tələbləri mülki aviasiya sektorunda islahatların aparılmasına ehtiyac yaradıb. Məlumdur ki, mülki aviasiya müəssisələrinin fəaliyyəti daha sərt nəzarət altında olan sahədir. Eyni zamanda, nə ədəbiyyatda, nə də təcrübədə mülki aviasiya bazarının vəziyyətinə xarici təsirin zəruriliyi şübhə altına alınır, mübahisələr yalnız dövlət tənzimlənməsinin dərəcəsi və metodları ilə əlaqədardır. Bu mənada Azərbaycanda da mülki aviasiya sahəsində dövlət tənzimlənməsinin mövcud səviyyəsi, Azərbaycan Hava Yolları QSC-nin (AZAL) mülki aviasiya bazarında inhisarçı mövqeyinin ölkə iqtisadiyyatına təsirinə təhlili mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Bu araşdırmada da əsas məqsəd dövlətin hava nəqliyyatı sahəsində oynadığı rolu, bazarın digər iştirakçıları ilə qarşılıqlı münasibətlərinin xarakterini təhlil etməklə dövlətin bu sahədə iştirakçılığının optimal hədləri ilə bağlı tövsiyələr təqdim etməkdir.

Araşdırma həmçinin hava nəqliyyatı şirkətlərinin bazarda sərnişin və yük daşınması prosesində yaratdığı nəqliyyat məhsulları, habelə nəqliyyat prosesi ilə əlaqəli və onun həyata keçirilməsi üçün zəruri olan xidmətlərin keyfiyyətinin artırılması imkanlarını da ortaya çıxarmağa istiqamətlənib. Araşdırma zamanı mülki aviasiya bazarının fəaliyyətinin hansı model əsasında qurulmasının daha məqsəduyğun olması, bazar şəraitində həm dövlət tənzimlənməsi, həm də mülki aviasiya idarəetməsinin liberallaşdırılmasının mümkünlüyü kimi məsələlərə də yer verilib.

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), intermodallıq (hava limanları ilə əlaqə), donanma (təyyarələrə mülkiyyət forması və satınalma variantları), rabitə və naviqasiya avadanlıqları kifayət qədər maliyyə tutumuna malikdirlər.

Bazarın tədricən liberallaşdırılması infrastrukturuna 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.

SEKTORUN ÖLKƏ İQTİSADİYYATINDA ROLU

Hava nəqliyyatının əhəmiyyəti. Nəqliyyat, xüsusilə də mülki aviasiya, bütövlükdə iqtisadiyyatın effektiv inkişafının əhəmiyyətli dərəcədə asılı olduğu infrastruktur sahələridir. İstənilən nəqliyyat sistemi son dərəcə mürəkkəbdir, ona görə də makro səviyyədə işin əlaqələndirilməsi və bütün nəqliyyat növlərinin əlaqələndirilmiş inkişafı problemi mövcuddur və bu problemin həlli iqtisadi səmərəliliyin mühüm şərtlərindən biridir.

Bütün nəqliyyat məhsulları kimi hava nəqliyyatı məhsulları da texnoloji proseslərdə, istehlakın xarakterində, bazarın strukturunda öz izini qoyan bir sıra spesifik xüsusiyyətlərə malikdir. Belə ki, aviadaşımalar tez xarab olan məhsulların və yüksək dəyərli malların daşınması üçün daha önəmlidir. Hava nəqliyyatı ilə yük daşınması yükdaşımalarda ümumi həcmnin (dünya üzrə) yalnız 0,5%-i təşkil etsə də, dəyər baxımından hava yükləri ümumi ticarət həcmnin 35%-i təşkil edir.¹ Turizmin inkişafı da hava nəqliyyatı vasitəsilə əlçatanlığa bağlıdır. Populyar turist yerlərinin yaxınlığında yerləşən bölgə şəhərlərində aeroport infrastrukturunun kifayət qədər inkişafı yerli iqtisadi inkişafın katalizatoru qismində fundamental rol oynaya bilər.

Hava nəqliyyatının bəzi iqtisadi göstəriciləri. Nəqliyyat sektorunda daşımalarda əldə olunan gəlirlərin müqayisəli təhlili hava nəqliyyatının sektorun mühüm iştirakçılarından biri olduğunu göstərir. Dövlət Statistika Komitəsinin məlumatına əsasən², 2018-ci ildə daşımalardan əldə olunan gəlir bütövlükdə nəqliyyat sektoru

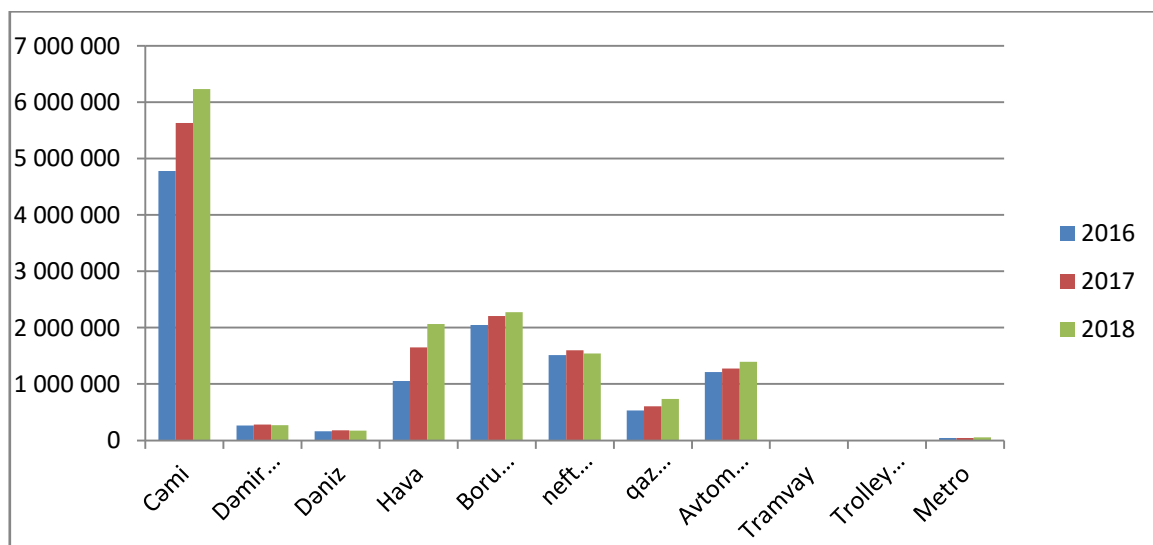
¹ <https://www.icao.int/Newsroom/Pages/RU/air-cargo-growth-requires-renewed-commitment-to-lome-declaration-icao-council-president.aspx>

² <https://www.stat.gov.az/source/transport/>

üzrə 6 231 943 000 manat təşkil edib. Bu vəsaitin 270 841 000 manatı dəmir yolu, 170 841 000 manatı dəniz, 2 066 918 000 manatı isə hava nəqliyyatı vasitəsilə əldə olunub. Nəzərə alsaq ki, söhbət bütün daşımalarından gedir (bur boru kəməri, neft kəməri, qaz kəməri və s. də daxildir), hava nəqliyyatının əhəmiyyətli paya malik olduğu görünür. Son illər üzrə müvafiq rəqəmlərin müqayisəsi də hava nəqliyyatının sektorun mühüm iştirakçılarından biri olduğunu göstərir (*Bax: Cədvəl 1*). Bu, daşımaların strukturunda da özünü göstərir.

Cədvəl 1. Nəqliyyat sektorunda daşımalarından əldə olunan gəlir, min manat

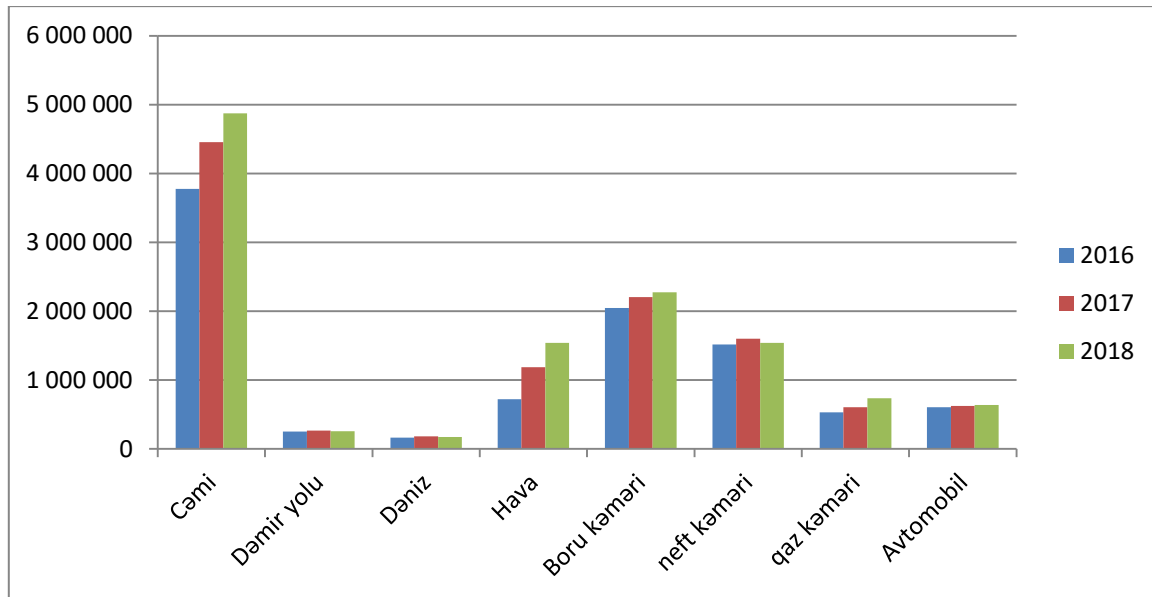
	2016	2017	2018
Cəmi	4 780 684	5 628 015	6 231 943
Dəmir yolu	262 435	279 202	270 841
Dəniz	160 096	179 725	170 567
Hava	1 053 949	1 647 341	2 066 918
Boru kəməri	2 047 004	2 203 546	2 272 532
neft kəməri	1 515 830	1 599 097	1 539 697
qaz kəməri	531 174	604 449	732 835
Avtomobil	1 214 938	1 273 879	1 396 899
Tramvay	-	-	-
Trolleybus	-	-	-
Metro	42 262	44 322	54 186



Belə ki, 2018-ci ildə yük daşımalarından əldə olunan gəlir bütövlükdə nəqliyyat sektoru üzrə 4 871 247 000 manat təşkil edib. Bu vəsaitin 256 167 000 manatı dəmir yolu, 168 952 000 manatı dəniz, 1 538 459 000 manatı isə hava nəqliyyatı vasitəsilə əldə olunub (Bax: Cədvəl 2).

Cədvəl 2. Nəqliyyat sektorunda yük daşınmasından əldə olunan gəlir, min manat

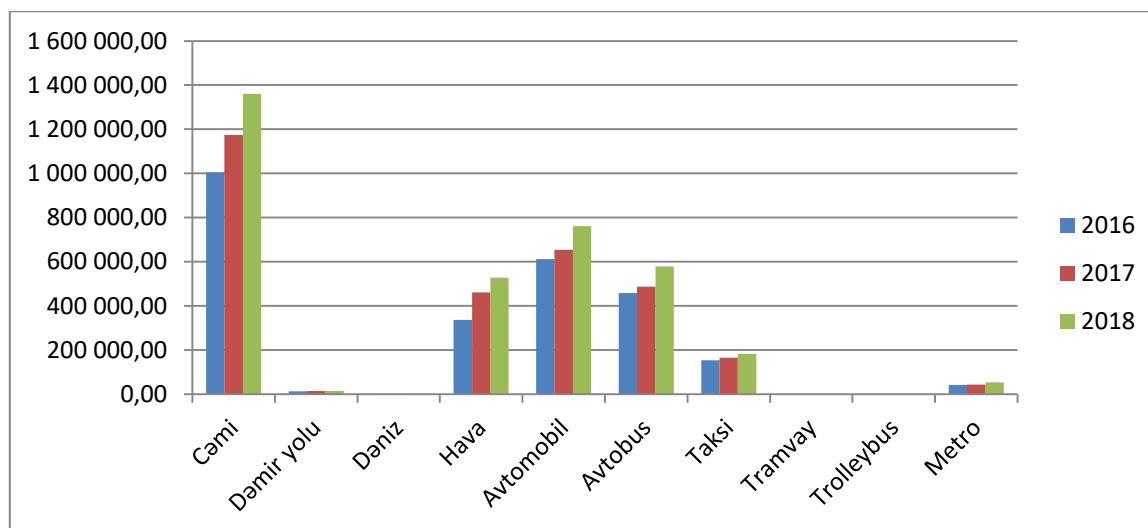
	2016	2017	2018
Cəmi	3 775 392	4 452 895	4 871 247
Dəmir yolu	249 277	264 962	256 167
Dəniz	159 398	178 793	168 952
Hava	717 528	1 185 343	1 538 459
Boru kəməri	2 047 004	2 203 546	2 272 532
- neft kəməri	1 515 830	1 599 097	1 539 697
- qaz kəməri	531 174	604 449	732 835
Avtomobil	602 185	620 251	635 137



Hava nəqliyyatında sərnişin daşımalarından əldə olunan gəlirin həcmi daha böyükdür. 2018-ci ildə sərnişin daşımalarından əldə olunan gəlir bütövlükdə nəqliyyat sektoru üzrə 1 360 696 000 manat təşkil edib. Bu vəsaitin 14 674 000 manatı dəmir yolu, 1 615 000 manatı dəniz, 528 459 000 manatı isə hava nəqliyyatı vasitəsilə əldə olunub (Bax: Cədvəl 3).

Cədvəl 3. Nəqliyyat sektorunda sərnişin daşınmasından əldə olunan gəlir, min manat

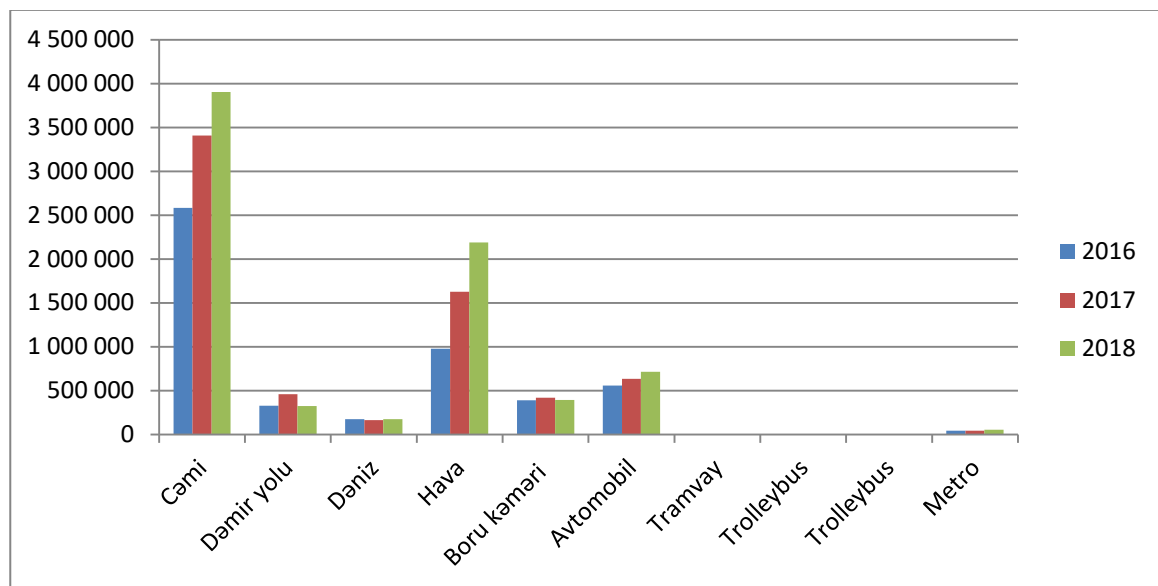
	2016	2017	2018
Cəmi	1 005 292,0	1 175 120,0	1 360 696
Dəmir yolu	13 158,0	14 240,0	14 674,0
Dəniz	698,0	932,0	1 615,0
Hava	336 421,0	461 998,0	528 459,0
Avtomobil	612 753,0	653 628,0	761 762
Avtobus	458 130,0	487 691,0	578 402
Taksi	154 623,0	165 937,0	183 360
Tramvay	-	-	-
Trolleybus	-	-	-
Metro	42 262,0	44 322,0	54 186,0



Hava nəqliyyatında əldə olunmuş gəlirlərin həcmi böyük olsa da, yük və sərnişin daşınmasına çəkilmiş xərclər də kifayət qədər böyükdür. Bu səbəbdən də daşımaların iqtisadi səmərəliliyi məsələsi ortaya çıxır və bu aspektdən yanaşdıqda hava nəqliyyatı sektorunda səmərəlilik baxımından ciddi problemlərin olduğu ortaya çıxır. Konkret rəqəmlərə müraciət etsək, mənzərə daha aydın olar. 2018-ci ildə sərnişin və yük daşınmasına çəkilmiş xərclər bütövlükdə nəqliyyat sektoru üzrə 3 902 532 000 manat təşkil edib. Bu vəsaitin 323 427 000 manatı dəmir yolu, 174 677 000 manatı dəniz, 2 187 832 000 manatı isə hava nəqliyyatının payına düşür (Bax: Cədvəl 3). Müvafiq il üzrə əldə edilmiş gəlirə (2 066 918 000 manat) münasibətdə xərclərin kifayət qədər böyük olduğu görünür.

Cədvəl 3. Nəqliyyat sektorunda yük və sərnişin daşınmasına çəkilmiş xərclər, min manat

	2016	2017	2018
Cəmi	2 583 043	3 407 283	3 902 532
Dəmir yolu	327 401	460 350	323 427
Dəniz	173 960	162 394	174 677
Hava	975 035	1 626 498	2 187 832
Boru kəməri	390 673	418 547	393 426
Avtomobil	557 946	634 494	714 170
Tramvay	-	-	-
Trolleybus	-	-	-
Metro	158 028	105 000	109 000



Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin 2019-cu ildə fəaliyyəti haqqında icmal hesabatında qeyd olunur ki, 2019-cu il ərzində bütün növ nəqliyyat vasitələri ilə 235,3 milyon ton və ya 2018-ci ilə nisbətə 2,2% çox yük daşınmış, ümumi yük dövriyyəsi isə əvvəlki illə müqayisədə 3,8% azalaraq 89,8 mlrd. ton-km təşkil etmişdir. Yüklərin 155,3 mln. tonu avtomobil nəqliyyatı, 15,2 mln. tonu dəmir yolu, 6,0 mln. tonu su, 0,2 mln. tonu hava ilə daşınmış, 58,6 mln. tonu isə boru kəmərləri ilə nəql olunmuşdur. Daşımalarda tranzit yüklərin həcmi isə 10,3 mln. ton təşkil etmişdir. 2019-cu ildə 2056,5 mln. nəfər və ya əvvəlki ilə nisbətə 2,7% çox sərnişin daşınmış, ümumi sərnişin dövriyyəsi isə 1,1% artaraq 33864,8 mln. sərnişin-km təşkil etmişdir.

Sərnişinlərin 1813,3 milyonu avtomobil nəqliyyatı, 236,7 milyonu metro, 2,7 milyonu hava, 3,9 milyonu dəmir yolu və 22,2 mini su nəqliyyatı vasitəsi ilə daşınmışdır.

SEKTORDA SƏMƏRƏLİLİK NƏ DEMƏKDİR? BEYNƏLXALQ TƏCRÜBƏ NƏLƏRİ GÖSTƏRİR?

Səmərəlilik anlayışı. Hava nəqliyyatı qlobal iqtisadi sistemin ayrılmaz hissəsinə çevrilmişdir. Sürət, vaxta qənaət, rahatlıq, əvvəllər əlçatmaz ərazilərlə əlaqə qurma qabiliyyəti - bütün bunlar bugünkü həyatın tələblərindən irəli gəlir. Tam təhlükəsizliyin təmin edilməsi, hava nəqliyyatında müntəzəmliyin artırılması, hava nəqliyyatının texniki və iqtisadi göstəricilərinin yaxşılaşdırılması, sərnişinlərə və yüklərə xidmət üçün istehsal proseslərinin texnologiyasının təkmilləşdirilməsi hava nəqliyyatının qarşısında duran əsas problemlərdir.

Hava səyahətinə tələbat əhalinin sayı və hərəkətliliyindən, adambaşına düşən illik gəlirlərindən, sosial quruluşundan, milli, məişət xüsusiyyətlərindən və adət-ənənələrindən, aviasiya sahəsindəki dövlət siyasətindən, aviaşirkətlərin xidmət göstərdiyi ərazinin coğrafi yerləşməsindən və iqlim şəraitindən çox asılıdır. Hava nəqliyyatına tələbatın daha yaxşı ödənilməsi və bu sahədə səmərəliliyin təmin olunmasında hava yolları və yerüstü nəqliyyat növləri üçün rəqabət şərtləri, təyyarələrin sürəti və rahatlığı, hava limanlarında sərnişinlərə xidmət səviyyəsi və s. mühüm rol oynayır.

Hava nəqliyyatı sektorunda səmərəlilik əhalinin və milli iqtisadiyyatın hava nəqliyyatı və digər aviasiya xidmətlərinə olan ehtiyaclarının minimum xərclə tam və vaxtında ödənilməsi ilə əlaqəli münasibətləri əks etdirir. Ümumdünya İqtisadi Forumunun 2019-cu il üçün "Qlobal rəqabət qabiliyyəti üzrə hesabat"ına əsasən, səmərəlilik indeksi hava nəqliyyatı xidmətlərinin çevikliyini, dəqiqliyini, sürətini və dəyərini qiymətləndirir.³ Maraqlıdır ki, həmin indeks üzrə Azərbaycan beynəlxalq reytingdə lider mövqə nümayiş etdirir və 141 ölkə arasında 12-ci yeri tutur.

Bazarın modeli və səmərəlilik. Hava nəqliyyatı sektorunda səmərəliliyə mülki aviasiya bazarının fəaliyyətinin əsaslandığı model də öz təsirini göstərir. Tarixən mülki aviasiya bazarının fəaliyyətinin üç əsas modeli təşəkkül tapıb: paternalist, liberal və qarışıq.

Mülki aviasiya sektorunun formalaşdığı dövrdə dövlətin iqtisadi və siyasi dəstəyi tələb olunurdu, buna görə dünyada tarixən daha çox paternalist modellərin nümunələri mövcuddur. Lakin, son 20-25 il ərzində getdikcə daha çox ölkə liberal modelin xeyrinə bu sahədəki paternalizmdən imtina edir.

Paternalistik modeldə milli daşıyıcı (və ya əksər hava yolları şirkətləri) 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

³ <https://az.trend.az/azerbaijan/politics/3159124.html>

beynəlxalq xətlərdə) inhisarçılıqda ifadə olunur. Bir qayda olaraq, milli daşıyıcı bazarın 60-70%-dən çoxunu idarə edir və özəl aviaşirkətlər az həcmdə daşımalar həyata keçirirlər. Paternalistik model Sinqapurda (Sinqapur Hava Yolları), Taylandda (Tayland Hava Yolları), Birləşmiş Ərəb Əmirliklərində (Əmirliklər) və bir sıra digər dövlətlərdə mövcuddur.

Paternalist modeli bazar modeli adlandırmaq olmaz, çünki onda rəqabət yoxdur. Bu fəaliyyətin bütün aspektlərinin dövlət tənzimlənməsi və proteksionizm siyasətidir ki, bu siyasət bazar mexanizmlərinin işləməsinə imkan vermir. Burada söhbət milli aviaşirkət üçün bazar payının qanunla müəyyənləşdirilməsindən, uçuşların tezliyindən, daşıma qabiliyyətindən, digər daşıyıcılar üçün kommersiya hüquqlarını məhdudlaşdırmaqdan, hava üzərindən uçuşların lisenziyasından, 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, bəzi ölkələrin (məsələn, ABŞ) iqtisadiyyatı intensiv inkişaf etməyə başladığı zaman meydana gəldi - mülki aviasiyanın inzibati idarəçiliyindən uzaqlaşmaq və ona bazar münasibətlərini tətbiq etmək fikri ortaya çıxdı. Dövlət təsirini zəiflətmək üçün müvafiq siyasi və iqtisadi şərait yaratmaq lazım idi. 1978-ci ildə uzun sürən müzakirələr nəticəsində ABŞ-da aviaşirkətlərin fəaliyyətinin tənzimlənməsinin təxirə salınması (deregulation) haqqında qanunun 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 zərərlə işləyən xətlərdə uçuşları dayandırmaq hüququna malik deyil. Hökumət seçimlə üzləşdi: zərərlə işləyən aviaşirkətləri subsidiyalaşdırmaq və ya onların sıradan çıxması ilə razılaşmaq. Hökumət sərbəst rəqabətin sektoru canlandıracağına və dövlət büdcəsini lazımsız xərclərdən xilas edəcəyinə ümid edərək hava nəqliyyatı işinin dövlət tənzimlənməsini zəiflətmək qərarına gəldi. 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: tənzimləmənin zəiflədilməsi aviaşirkətlər arasında rəqabət artması ilə nəticələnib, rəqabətin artması isə ümumilikdə xidmətlərin keyfiyyətinin artmasına (daşımaların qiymətinin azalması, sənişinlərə 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.

Milli aviaşirkətlərin dövlət tərəfindən dəstəklənməsi təcrübəsinə son qoyulmasına aid bəzi nümunələr qeyd edilə bilər. Bir çox ölkələrdə milli aviaşirkətlərin dövlət

tərəfindən dəstəklənməsi təcrübəsinə son qoyulub. Bu, təkcə zərərlə işlədiyən 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. Norwegian AIR-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.⁴

Hava limanlarına (aeroportlara) münasibətdə də fərqli təcrübələr mövcuddur. Aeroportlara sahibliyin strukturu və onlara nəzarət onların idarəçiliyinə və istismarına təsir göstərir. Dövlətlər tərəfindən istifadə olunan müxtəlif təşkilati strukturları iki əsas tipə bölmək olar. Birinci tip dövlət sahibliyini və nəzarəti əks etdirir. O, hələ də daha çox yayılmış təşkilati formadır. Bir çox ölkələr aeroport xidmətlərini dövlətin icra funksiyalarından ayıraraq muxtar qurumlar təsis ediblər və onlara kommersiya əsasında fəaliyyət göstərməyə icazə veriblər. İkinci tip özəl sektorun tam və ya hissəvi iştirakını nəzərdə tutur. Son illər bu forma daha geniş yayılmağa başlayıb. Beynəlxalq Mülki Aviasiya Təşkilatı özünün qəbul etdiyi "Aeroportların iqtisadiyyatı üzrə Bələdçi" adlı sənəddə qeyd edir ki, dövlət xidmətin tənzimləyicisi və tədarükçüsü qismində çıxış etdiyi halda o, hər bir funksiyaya münasibətdə rol və səlahiyyətləri aydın müəyyənləşdirməklə tənzimləyici funksiyaları istismarçı funksiyalarından dəqiq şəkildə ayırmalıdır. Bu onunla əlaqədardır ki, tənzimləyici orqanla xidmət tədarükçüsü arasında həddindən artıq yaxın münasibətlər maraqların konfliktinə gətirib çıxara və ictimai etimadı sarsıda bilər.⁵

Son illər dünya təcrübəsində aeroportların idarəçiliyini dövlətdən özəl sektora verilməsi təcrübəsi artıb. Bir qayda olaraq, bu halda aktivlər dövlət mülkiyyətində qalır, lakin gündəlik əməliyyatları konsessionerlər idarə edirlər. Belə razılaşma aeroportlara imkan verir ki, pərakəndə ticarətdən, parklamadan, ofislərin icarəsindən və s.-dən daxil olan kommersiya gəlirlərini artırınsın.

Hazırda hava hərəkətinin də idarə olunması daha rəqabətqabiliyyətli xidmət tədarükçülərinə keçməkdədir.

Eyni zamanda qeyd edək ki, mülki aviasiya bazarının dövlət tənzimlənməsinin zəruriliyi mübahisə doğurmur. Lakin bu zərurət uçuş təhlükəsizliyinin təmin edilməsi (bu, aviasiya bazarının iştirakçıları üçün təyyarələrin lazımı vəziyyətini, həmçinin lazımı istismarını təmin etməyə imkan verən məcburi standart və qaydaların tətbiqi deməkdir) və aviasiya müəssisələrində məhsul keyfiyyətinə nəzarət kimi səbəblərlə bağlı olmalıdır.

⁴ <https://skift.com/2018/09/04/why-do-national-airlines-still-exist/>

⁵ https://www.icao.int/publications/Documents/9562_cons_en.pdf

Xarici ölkələrin təcrübəsinin təhlili göstərir ki, aviasiya üzrə həm dövlət, həm də özəl maliyyə mənbələri vacibdir. Qoyulan sərmayənin gəlirliliyini təmin etmək baxımından hava nəqliyyatında dövlət-özəl əməkdaşlığı çərçivəsində özəl sərmayələr xüsusilə sərnişin və yük daşımalarına yüksək tələbatın olduğu hallarda özünü doğruldur. Başqa hallarda mövcud şərtlər qismən və ya tam dövlət investisiyalaşmasını tələb edə bilər. Məsələn, hava nəqliyyatına investisiyaların ikinci dərəcəli şəhərlərdə və ya ölkənin ucqar rayonlarında yerli iqtisadi inkişafı, xüsusilə də turizmin inkişafını şərtləndirə biləcəyi hallarda dövlət investisiyalaşması daha məqbul hesab edilə bilər.

Son bir ildə hava limanında Etihad Airways, IranAir, Kuwait Airways, GulfAir, Flynas, Arkia, Pegasus Airlines, SmartAvia, UrAirlines, Nordwind kimi bir çox yeni aviaşirkət fəaliyyətə başlamışdır.

SEKTORDAKI ƏSAS OYUNÇULAR

“Azərbaycan Hava Yolları” (AZAL) Azərbaycan Respublikasının milli aviadaşıyıcısıdır. O, beynəlxalq aviadaşıyıcı kimi 1991-ci ildə yaradılmışdır. Bu dövrə qədər “AZAL” Aeroflotun (Sovet İttifaqı) ildə 1.5 milyon sərnişin daşıyan daha səmərəli sahələrindən biri idi. Əsas vəzifəsi - təhlükəsiz və müntəzəm uçuşların təmin edilməsi, hava xidmətlərində beynəlxalq və daxili bazarların tələblərinin yerinə yetirilməsidir. “Azərbaycan Hava Yolları” İCAO-da AZALAVIA kimi qeydiyyatdan keçmişdir və üçtərəfli AHY kodu ilə, eləcə də İATA-da ikihərifli J2 və 771 kodu ilə kodlaşdırılmışdır.

“Azərbaycan Hava Yolları” hava nəqliyyatı xidmətlərində inhisarçı mövqeyə malikdir. AZAL-ın Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin 2008-ci il 30 aprel tarixli, 105 nömrəli qərarı ilə təsdiq edilmiş strukturundan da görünür. Qərara əsasən AZAL-ın tabeliyində olan qurumlara aşağıdakılar daxildir:

- 1-1. “Azərbaycan Hava Yolları” Sərnişin Aviaşirkəti;
- 1-2. “BUTA AIRWAYS” Sərnişin Aviaşirkəti;
3. “Azalaqro” Yevlax Aviasiya Şirkəti;
4. Milli Aviasiya Akademiyası;
5. Heydər Əliyev Beynəlxalq Aeroportu;
6. “Gəncə” Beynəlxalq Hava Limanı;
7. “Naxçıvan” Beynəlxalq Hava Limanı;
8. “Lənkəran” Beynəlxalq Hava Limanı;
9. “Zaqatala” Beynəlxalq Hava Limanı;
- 9-1. “Qəbələ” Beynəlxalq Hava Limanı;
10. “Azəraeronaviqasiya” Hava Hərəkəti İdarəsi;
11. Aviasiya Təhlükəsizlik Baş İdarəsi;

12. "AzalOil" Yanacaq-Sürtgü Materialları İdarəsi;

16. Filial və nümayəndəliklər.⁶

Bundan əlavə, bir çox xidmətlər təsis olunmasında AZAL-ın iştirak etdiyi müəssisələr tərəfindən göstərilməkdədir. Məsələn, "Ground Handling Company" Birgə Müəssisəsi (GHJ BM) 1999-cu ilin mart ayında «Azərbaycan Hava Yolları» Dövlət Konserni və «International Handling Company» Britaniya Kompaniyası tərəfindən təsis edilmişdi. "Ground Handling Company" BM-nin yaradılmasının əsas məqsədi İATA standartlarına müvafiq olaraq hava gəmilərinin yerüstü xidmətinə, eləcə də baqajın, poçtun və yüklərin, həmçinin təhlükəli yüklərin hazır şəkllə salınmasına qulluq göstərilməsidir.

«AZAL»-ın «Azəraeronaviqasiya» müəssisəsi 01 aprel 1996-cı ildə təşkil olunub və mülki aviasiyanın müstəqil müəssisəsidir. Öz fəaliyyətini tam təsərrüfat hesablı və özünüməliyyələşdirmə prinsipləri əsasında qurur və Azərbaycan Respublikasının hava məkanında hava hərəkətinə aeronaviqasiya xidməti sahəsində rəsmi dövlət sifarişçisidir.

«AZALOİL» müəssisəsi Azərbaycan Respublikasının ərazisində yerləşən bütün aeroportlarda aeroportun bütün növ hava gəmilərinin, avtomobil nəqliyyatının və mexaniki vasitələrin müvafiq yanacaq-sürtkü materialları ilə və xüsusi maye ilə doldurulması; əsas bazanın inkişafı, hava gəmilərinin və avtomobil nəqliyyatının yanacaq-sürtkü materialları ilə doldurulması şəraitinin yaxşılaşdırılması; aviasiya texnikası, avtonəqliyyat və aerodrom mexanizmlərinin fəaliyyəti üçün vacib olan yanacaq-sürtkü materiallarının doldurulması sahəsində tələb və təkliflərin öyrənilməsi və YSM-nin zəruri ehtiyatının yaradılması işlərini həyata keçirir.

«AZAL» Aviasiya-Texniki Mərkəz sifarişçi aviaşirkətlərin təyyarələrinin dövrü və operativ reqlament formaları üzrə hava gəmilərinin tam texniki xidmətlərini təmin edir.

Yük Aviasiya Şirkəti (YAŞ) «Azərbaycan Hava Yolları» QSC-nin struktur vahidlərindən biridir. Yük Avia Şirkətinin əsas fəaliyyəti yük avia daşımalarını vaxtında, keyfiyyətli və təhlükəsiz yerinə yetirməkdir. YAŞ Avropa, Asiya, Afrika regionlarına və MDB ölkələrinə müntəzəm və çarter reysləri yerinə yetirir.

Dövlət şirkəti kimi «Azərbaycan Hava Yolları» QSC-nin inhisarçı mövqeyi aviaşirkətlərin bazardakı fəaliyyətinə öz təsirini göstərir. Bu fakt mövcud bazara dövlət müdaxiləsinin optimal hədləri ilə bağlı sualın aktuallığını şərhləndirir. Onu da qeyd edək ki, mülki aviasiya bazarının dövlət tənzimlənməsinin zəruriliyini inkar etmirik, əsas məsələ belə tənzimlənmənin hansı səviyyəyədək məqsədəuyğun olması məsələsidir.

Bu gün "AZAL"ın və Azərbaycanın ilk aşağıbüdcəli aviadaşıyıcısı - "Buta Airways" aviaşirkətinin hava gəmiləri Avropa, Asiya və Amerikanın 40-dan çox şəhərinə uçuşlar yerinə yetirir. Azərbaycan aviaşirkətlərinin hava donanması müasir

⁶ <http://e-qanun.az/framework/27430>

“Airbus”, “Boeing”, “Embraer” təyyarələrindən, o cümlədən iki “Boeing 787-8 Dreamliner” və uzaqməsafəli uçuşlar üçün nəzərdə tutulan iki geniş gövdəli “Airbus A340-500” təyyarəsindən ibarətdir. Yaxın 10 il ərzində isə “AZAL” donanmasına 10 “Airbus 320 NEO” təyyarəsinin və altı “Boeing 787 Dreamliner” təyyarəsinin daxil edilməsi planlaşdırılır.

Hava nəqliyyatı şirkətlərinin daşımalarda iştirak payı. 2019-cu il ərzində “Azərbaycan Hava Yolları” Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin beynəlxalq hava limanlarında sərnişin axını 5572,0 min nəfər təşkil etmişdir ki, bu da 2018-ci illə müqayisədə 6,5% çoxdur. Sərnişinlərdən 4760,7 min nəfəri Heydər Əliyev Beynəlxalq Aeroportunun payına düşmüşdür və bu göstərici ötən illə müqayisədə 7,1% artmışdır. Heydər Əliyev Beynəlxalq Aeroportunda beynəlxalq istiqamətlərdə 4126,0 min sərnişinə xidmət göstərilmişdir. “Azərbaycan Hava Yolları” Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin “AZAL” sərnişin aviaşirkəti və “Buta Airways” sərnişin aviaşirkəti (Low cost) tərəfindən 2019-cu ildə uçuş coğrafiyası genişləndirilmiş və nəticədə daşınmış sərnişinlərin sayı 2018-ci illə müqayisədə 12,7%, artaraq 2700,4 min nəfər təşkil etmişdir. Hesabat ilində əvvəlki illə müqayisədə yük və baqaj daşınması 3,2% artaraq 15,0 min ton, poçt daşınması isə 57,5% azalaraq 506,8 ton təşkil etmişdir. 50 Beynəlxalq reyslərlə daşınan sərnişinlərin sayı 16,6% artaraq 2077,4 min nəfər olmuşdur. Daxili marşrutlar üzrə isə 623,1 min sərnişin daşınmışdır. 2019-cu ildə “Buta Airways” sərnişin aviaşirkətinin reysləri ilə 2018-ci ilə nisbətən 34,6% çox, yəni 623,8 min sərnişin daşınmışdır və sərnişin oturmaqlarının tutulma faizi ötən ilə nisbətən 3,3% artaraq 90,3% təşkil etmişdir. Hesabat ili ərzində “AZAL” QSC-nin aviareyslərində sərnişin dövriyyəsi 11,3% artaraq 4746,6 mln. sərnişin-km olmuşdur. Beynəlxalq reyslərdə isə bu göstərici 12,2% artaraq 4329,5 mln. sərnişin-km təşkil etmişdir. Ümumilikdə “AZAL” QSC üzrə sərnişin oturmaqlarının tutulma faizi 2018-ci illə müqayisədə 3,5% beynəlxalq reyslərdə isə 3,9% artaraq, müvafiq olaraq 75,6%-ə və 74,7%-ə çatdırılmışdır.

Heydər Əliyev adına Hava limanı "Azərbaycan Hava Yolları" və onun struktur bölməsi "Buta Airways" aşağıbüdcəli aviaşirkətinin baza aeroportudur. Onu birinci tipə aid etmək olar və ona sahibliyin strukturu və idarəçiliyinin hazırkı vəziyyəti maraqların toqquşmasını istisna etmir.

AZAL-IN KREDİTLƏRİNƏ DÖVLƏT ZƏMANƏTİ

AZAL xeyli məbləğdə dövlət zəmanəti borclar almışdır. Dövlət şirkətinin öz saytında bu barədə hər hansı məlumat olmasa da e-qanun.az saytında bu barədə müəyyən informasiya əldə etmək mümkündür.

Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin 27 may 2011-ci il tarixli Sərəncamına əsasən, “Boeing” Şirkəti ilə “Azərbaycan Hava Yolları” Qapalı Səhmdar Cəmiyyəti arasında “Boeing - 767 300ER” sərnişin təyyarəsinin alınmasına dair 2008-ci il 4 avqust tarixli 3374 nömrəli müqavilə üzrə Azərbaycan tərəfinin öhdəliklərinin yerinə yetirilməsi məqsədi ilə “Azərbaycan Hava Yolları” Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin

müraciətinə əsasən, Azərbaycan Respublikasının Mərkəzi Bankı tərəfindən “Azərbaycan Hava Yolları” Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinə agent bank vasitəsilə ayrılan 57 800 000 (əlli yeddi milyon səkkiz yüz min) manat məbləğində uzunmüddətli məqsədli kreditin və ona hesablanacaq faizlərin ödənilməsi üzrə Azərbaycan Respublikasının Mərkəzi Bankına dövlət zəmanəti verilmişdir.

Nazirlər Kabinetinin 24 oktyabr 2011-ci il tarixli Sərəncamına əsasən, “Azərbaycan Hava Yolları” Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinə yerinə yetirilmiş aviareyslərə görə yaranmış və ilin sonunadək yarana biləcək kreditor borcun ödənilməsi məqsədi ilə Azərbaycan Respublikasının 2011-ci il dövlət büdcəsində nəzərdə tutulmuş Ehtiyat Fondundan Azərbaycan Respublikası Prezidentinin İşlər İdarəsinə 6635000 (altı milyon altı yüz otuz beş min) manat məbləğində vəsait ayrılmışdır.

Nazirlər Kabinetinin 12 iyun 2012-ci il tarixli Sərəncamına əsasən, Azərbaycan Respublikasının Mərkəzi Bankı tərəfindən “Azərbaycan Hava Yolları” Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinə agent bank vasitəsilə ayrılan 165 000 000 (yüz altmış beş milyon) manat məbləğində uzunmüddətli məqsədli kreditin və ona hesablanacaq faizlərin ödənilməsi üzrə Azərbaycan Respublikasının Mərkəzi Bankına dövlət zəmanəti verilmişdir.

Nazirlər Kabinetinin 22 oktyabr 2012-ci il tarixli Sərəncamına əsasən, “Azərbaycan Hava Yolları” Qapalı Səhmdar Cəmiyyəti ilə “Embraer” şirkəti arasında “Embraer-190 AR” tipli 4 ədəd təyyarənin alınmasına dair 2012-ci il 25 sentyabr tarixli 550-QSC nömrəli, “AJW Capital Partners Limited” şirkəti arasında biri xüsusi quruluşlu olmaqla, “Airbus A-340-500” tipli 3 ədəd təyyarənin alınmasına dair 2012-ci il 15 oktyabr tarixli 582-QSC nömrəli, “Agusta Westland S.p.A” şirkəti arasında “AW139” tipli 6 ədəd vertolyotun alınmasına dair 2012-ci il 17 oktyabr tarixli 589-QSC nömrəli, “ECC Lesing Company Limited” şirkəti arasında “Embraer-170-100 LR” tipli 2 ədəd təyyarənin alınmasına dair 2012-ci il 17 oktyabr tarixli 590-QSC və 591-QSC nömrəli müqavilələr üzrə Azərbaycan Respublikasının Mərkəzi Bankı tərəfindən “Azərbaycan Hava Yolları” Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinə agent bank vasitəsilə konvertasiya və bütün bank yığımları nəzərə alınmaqla ayrılan 655 000 000 (altı yüz əlli beş milyon) ABŞ dolları məbləğində uzunmüddətli məqsədli kreditin və ona hesablanacaq faizlərin ödənilməsi üzrə Azərbaycan Respublikasının Mərkəzi Bankına dövlət zəmanəti vermişdir.

Bir sıra digər inhisarçı qurumlar kimi, AZAL da dövlət zəmanəti ilə alınan borcların Təminat Fondundan ödənilmiş vəsaitin qaytarılması nəzərdə tutulan (əsas borc) məbləğ üzrə kifayət qədər paya malikdir. Belə ki, “Azərbaycan Respublikasının 2018-ci il dövlət büdcəsinin icrası haqqında” Azərbaycan Respublikasının Qanun layihəsinə və dövlət büdcəsinin icrasına dair illik hesabatı Azərbaycan Respublikası Hesablama Palatasının Rəyinə görə, dövlət zəmanəti ilə alınan borcların Təminat Fondundan ödənilmiş vəsaitin qaytarılması nəzərdə tutulan (əsas borc) məbləği ümumilikdə 2018-ci il üzrə 295,5 mln. manat, 2019-cu il üzrə 388,6 mln. manat təşkil edir ki, bu borcların əsas hissəsi “Azərbaycan Hava Yolları” QSC, Dövlət Neft Şirkəti,

“Azərkosmos” ASC, “Azərenerji” ASC, “Azəralüminium” ASC və “Azərbaycan Dəmir Yolları” QSC üzrədir

Hesablama Palatası tərəfindən aparılmış nəzarət tədbiri nəticəsində müəyyən edilmişdir ki, dövlət zəmanəti ilə alınan borcların Təminat Fondunun vəsaitləri hesabına yerinə yetirilmiş öhdəliklər üzrə ödənilmiş məbləğlərin Fonda bərpa edilməsi üzrə Maliyyə Nazirliyi ilə əsas borcalanlar arasında bağlanmış müqavilələr üzrə ödəniş qrafiklərinə əsasən vaxtı çatmış, lakin ödənilməmiş məbləğlər 01.01.2018-ci il tarixə qüvvədə olan 19 müqavilə üzrə 27686,6 min ABŞ dolları, 157,5 min Avro və 159310,4 min manat, 01.07.2018-ci il tarixə qüvvədə olan 30 müqavilə üzrə 46338,5 min ABŞ dolları, 5188,2 min Avro və 261046,8 min manat təşkil etmişdir.⁷

AZAL-A AYRILMIŞ SUBSİDİYALAR

“Azərbaycan Respublikasının 2020-ci il dövlət büdcəsi haqqında” Azərbaycan Respublikasının Qanun layihəsinə Azərbaycan Respublikası Hesablama Palatasının Rəyindən görünür ki, 2020-ci il dövlət büdcəsinin layihəsində funksional təsnifatın “İqtisadi fəaliyyət” bölməsi üzrə nəzərdə tutulmuş subsidiyaların təşkilatlar üzrə bölgüsündə “Azərbaycan Hava Yolları” Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin payı 10 milyon manat təşkil edir.⁸ Subsidiyanın əsas məqsədi II Dünya müharibəsi veteranlarının və onlara bərabər tutulan şəxslərin MDB ölkələrinə gedişi və Naxçıvan MR aviareysləri üçün biletlərin güzəştli qiymətlərlə satışından zərərin ödəməkdir.⁹

SƏMƏRƏLİLİK. ƏSAS TAPINTILAR

Şəffaflıq və hesabatlılıq. AZAL-ın fəaliyyəti barədə detallı məlumatlar əldə etmək çətindir. Dövlət şirkəti olmasına baxmayaraq, AZAL yerli informasiya mənbələrində öz hesabatlarını açıqlamır. Halbuki “Azərbaycan Hava Yolları” Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin Nizamnaməsinin 5.3-cü bəndinə əsasən, şəffaflığın 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 zəmanəti 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.

⁷ [http://sai.gov.az/upload/files/ICRA-2018-FINAL\(1\).pdf](http://sai.gov.az/upload/files/ICRA-2018-FINAL(1).pdf)

⁸ http://sai.gov.az/upload/files/2020_REY.pdf

⁹ <http://openazerbaijan.org/topics/ara-d-rma/azal-x-rcl-yir-borclar-n-is-dovl-t-od-yir/>

"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. Bu barədə Sputnik Azərbaycan-a Hesablama Palatasının mətbuat xidmətindən daxil olan məlumatda bildirilirdi ki: "Azərbaycan Hava Yolları" Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin maliyyə-təsərrüfat fəaliyyətinin auditi ilə maliyyə hesabatlarının ictimailəşdirilməsi, gəlirlər və xərclər smetalarının tərtib olunması və aidiyyəti dövlət qurumları ilə razılaşdırılması, fəaliyyətin zərərli nəticələnməsinin qismən aradan qaldırılması imkanlarından istifadə olunması, vergilərin və digər icbari ödənişlərin hesablanması və ödənilməsi, bəzi aktivlərin istifadə vəziyyəti ilə əlaqədar uçot və hesabatlılıq işlərinin aparılması, dövlət əmlakının istifadəyə verilməsi üzrə icarə haqlarının müəyyənləşdirilməsi, daxili audit sisteminin funksionallığının təmin olunması sahəsində bir sıra nöqsanlar aşkar edilib, eləcə də kommersiya fəaliyyətindən daxilolmalar, əsaslı vəsait qoyuluşu xərcləri hesabına dövlət büdcəsindən ayrılan vəsaitlər və cəlb olunan kredit vəsaitlərinin əsasən eyni hesablaşma hesabına mədaxil edilərək xərclənməsi müşahidə olunub ki, bu da vəsaitlərin təyinatı üzrə istifadəsində müəyyən risklərin yaranmasına səbəb olub".

Satınalma əsasında bağlanmış müqavilələr haqqında etender.gov.az saytında yerləşdirilmiş məlumatda AZAL-ın satınalan təşkilat kimi bağladığı 174 müqavilə öz əksini tapıb. Lakin AZAL-ın rəsmi internet sahifəsində bu müqavilələrlə bağlı məlumata rast gəlinmir. Halbuki "Dövlət satınalmaları haqqında" qanunun 5.3-cü maddəsinə əsasən, tender nəticəsində bağlanmış satınalma müqaviləsi barədə məlumat 5 bank günü ərzində tender haqqında elanın verildiyi mətbuat orqanında dərc etdirilir və rəsmi internet saytında yerləşdirilir.

Dövlətə məxsus şirkətlərdə, o cümlədən AZAL-ın fəaliyyətində şəffallığın təmin edilməsi eyni zamanda beynəlxalq təşkilatların sənədlərində də öz əksini tapıb. İqtisadi Əməkdaşlıq və İnkişaf Təşkilatı tərəfindən təsdiq edilmiş "Dövlətə məxsus müəssisələrin korporativ idarəetmə təcrübələrinə dair Qaydalar" da və həmin qaydalara əsasən hazırlanmış milli standartlarda Səhmdar cəmiyyətin fəaliyyətinin şəffaflığının təminatı xüsusi qeyd olunub.

İdarəetmə. "Paylarının (səhmlərinin) nəzarət zərfi dövlətə məxsus olan hüquqi şəxslərin fəaliyyətində səmərəliliyin artırılması ilə bağlı əlavə tədbirlər haqqında" Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 2016-cı il 5 sentyabr tarixli 2300 nömrəli Sərəncamına əsasən Nazirlər Kabineti tərəfindən qəbul edilmiş "Paylarının (səhmlərinin) nəzarət zərfi dövlətə məxsus olan hüquqi şəxslərin fəaliyyətində səmərəliliyin artırılması ilə bağlı bir sıra normativ hüquqi aktların təsdiq edilməsi haqqında" 4 iyun 2019-cu il tarixli Qərar paylarının (səhmlərinin) nəzarət zərfi dövlətə məxsus olan hüquqi şəxslərin fəaliyyətinin səmərəliliyinin qiymətləndirilməsi qaydalarını, Səhmlərinin nəzarət zərfi dövlətə məxsus olan səhmdar cəmiyyətlərində korporativ idarəetmə qaydaları və standartlarını müəyyən edir. Qərarın qəbul edilməsindən bir ilə yaxın müddət keçməsinə baxmayaraq,

qərarda göstərilən qayda və standartların AZAL tərəfindən tətbiq edilməsi barədə hər hansı məlumat yoxdur. AZAL-ın qüvvədə ola Nizamnaməsinə əsasən, Cəmiyyətin idrəətmə strukturunda İdarə Heyəti və Cəmiyyətin prezidenti əsas orqanlardır. Halbuki Nazirlər Kabinetinin qərarında korporativ idarəetmə standartlarından biri kimi effektiv fəaliyyət göstərən Müşahidə Şurasının (Direktorlar Şurası) təşkili nəzərdə tutulur.

Müştəri məmnunluğu. 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. Belə ki, cari ilin yanvar-iyun aylarında xarici ölkələrə səfər etmiş Azərbaycan vətəndaşlarının 83,4 faizi dəmir yolu və avtomobil, 15,8 faizi hava, 0,8 faizi isə su nəqliyyatından istifadə edib. Halbuki mənzil başına rahat və tez çatmaq üçün hava nəqliyyatı daha sərfəlidir. Amma "Azərbaycan Hava Yolları" QSC-nin (AZAL) istənilən istiqamətə biletlə qiymətləri başqa ölkələrlə müqayisədə, təqribən iki dəfə baha olması insanların bu nəqliyyat vasitəsindən istifadə etməsinə imkan vermir.

Bu isə xaricə getmək istəyən insanların əksəriyyətinin Gürcüstan üzərindən uçmağa üstünlük verməsinə səbəb olur. Hətta Türkiyə və Avropaya belə, Gürcüstan aviaşirkətləri ilə gedənlərin sayı artır. Nəzərə almaq lazımdır ki, Azərbaycanda yanacaq Gürcüstanla müqayisədə daha ucuz başa gəlir. Belə ki, Gürcüstan yanacağı kənardan aldığı halda, Azərbaycan özü istehsal edir. Bunun müqabilində AZAL-ın qiymət siyasəti nəticəsində həm ölkə iqtisadiyyatı, həm aviaşirkətlər uduzur, həm də vətəndaşlarımız kifayət qədər həm maddi, həm də zaman itkisi ilə üzləşir.¹⁰

"Azərbaycan Hava Yolları" (AZAL) QSC yaxın vaxtlarda B777-200 (LR) təyyarəsini Bakıya gətirəcək. VIP hökumət nəqliyyatı üçün dizayn edilən təyyarədən Boeing şirkəti indiyə qədər 59 ədəd istehsal edib.¹¹ Həmin təyyarənin qiyməti 291,2 milyon ABŞ dolları təşkil edir.¹²

SEKTORDA BƏRABƏR İMKANLARIN TƏMİN EDİLMƏSİNƏ TƏSİRLƏR

Yuxarıda qeyd etdiyim kimi, AZAL bütün vasitələrlə inhisarçı mövqeyini qoruyub saxlamağa çalışır. Təsadüfi deyil ki, hava nəqliyyatı sahəsində xidmət göstərən qurumların böyük əksəriyyəti bu və ya digər səviyyədə AZAL-a aid olan qurumlardır.

¹⁰ <https://yenimedia.info/2019/07/29/azal-in-f%C9%99aliyy%C9%99ti-bar%C9%99d%C9%99-ekspert-r%C9%99yi/>

¹¹ http://airsoc.com/articles/view/id/5dde6581c4263c50418b4567/azerbaijan-s-azal-to-add-first-vip-configured-b777-200-lr?fbclid=IwAR31CPIP6t4ioc29n4AU3oOQETLRK0Axmm6_Ys-wH5LmY9H1Fg1Hm6BX5TY

¹² <https://www.aircraftcompare.com/aircraft/boeing-777-200lr/>

SEKTORUN SƏMƏRƏLİLİYİNİN ARTIRILMASI YOLLARI

1. **Hava nəqliyyatında həm dövlət, həm də özəl sektorun iştirakı üçün bərabər imkanların tanınması.** 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), intermodallıq (hava limanları ilə əlaqə), donanma (təyyarələrə mülkiyyət forması və satınalma variantları), rabitə və naviqasiya avadanlıqları kifayət qədər maliyyə tutumuna malikdirlər.

Bazarın tədricən liberallaşdırılması infraqurktura 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 infraqurktur elementlərinə investisiyaları təşviq edə bilər. Gəlinən ümumi nəticə ondan ibarətdir ki, təhlükəsiz, etibarlı və effektiv aviasiya sektoru iqtisadi inkişafda mühüm rol oynaya bilər.

2. **Heydər Əliyev Beynəlxalq Aeroportunun özəl idarəçiliyə verilməsi.** 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 limanı aktivlərinin dəyərinin və onların optimal səmərəliliyinin başa düşülməsi hökumət üçün özəlləşdirmə və ya hava limanı bölmələrin bir hissəsinin satılması ilə bağlı qərar verilməsində vacib bir addımdır. Lakin mühüm bir şərti unutmamaq olmaz: hava limanı infraqurkturu tələbatı məhdudlaşdırmamaq və iqtisadi artımı ləngitməmək üçün öncədən tələbatı ödəmək potensialına malik olmalıdır. Hava limanlarının sabit xərcləri var və bu baxımdan aktivlərin ölçüsü və yeri mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Eyni zamanda, həddindən artıq sərmayə də risk yarada bilər.

Hava limanlarının iqtisadi ömrü 50 ildən çoxdur və vacib qərarlar qəbul etməzdən əvvəl risklər nəzərə alınmalıdır. Bir qayda olaraq, qərarlar qeyri-məhdud potensial və kapital qoyuluşlarının effektivliyi arasında kompromisi özündə əks etdirir, milli

səviyyədə proqnozlaşdırma prosesi isə hava limanları operatorlarını planlaşdırma prosesinə cəlb etməlidir. Bir sıra ölkələr hava limanı əməliyyatlarını tənzimləyici dövlət təşkilatlarının rolundan ayırmağa çalışırlar, səhmləşmə mülkiyyət hüququnu saxlamaqla hava limanlarının işinin effektivliyini kommertiya əsasında artırmağa imkan verən variantdır, özəlləşdirmə isə aktivlərin bir hissəsinin satılmasıdır. Özəl sektorun iştirakçılığına keçid tələb edir ki, hökumətlər qlobal səviyyədə rəqabətqabiliyyətliliyi təmin etmək kimi mühüm rolunu öz üzərlərinə götürsünlər. Özəl sektora əlverişli imkanlar yaratmaq üçün potensialın planlaşdırılması və standart tənzimləmə əsas rol oynayır. Bu cür planlaşdırma, Böyük Britaniyada olduğu kimi, ikitərəfli hava hüquqlarından məqsədli istifadə yolu ilə hava limanları arasında tələbatın bölüşdürülməsinə təsir göstərə bilər.

3. Heydər Əliyev Hava Limanının hökumətin nəzarətində qalmaqda davam edəcəyi halda həm Heydər Əliyev Hava Limanında, həm də bölgələrdəki hava limanlarında məhsuldarlıq və xidmət səviyyəsinin artırılması məqsədilə cari effektivlik və hədəf göstəricilərinə münasibətdə boşluqların təhlili və tələb oluna biləcək yardım səviyyəsinin müəyyənəşdirilməsi. Belə təhlil müvafiq dövlətə hava limanı infrastrukturunu necə təkmilləşdirməyin, aviaşirkətlərə və xidmət tədarükçülərinə necə təsir göstərməyin yollarını müəyyənəşdirməyə imkan verə bilər.

Dövlət maliyyəsi hesabına hava nəqliyyatı infrastrukturunu qurulsada, siyasət variantları səlahiyyətlərin ötürülməsi və özəl sektorun iştirakçılığını istisna etməməlidir. Əgər hava limanları inhisarçı mövqedən çıxış edərlərsə, onlar xidmətlərdən istifadənin aşağı olması səbəbindən kapital qoyuluşu zamanı böyük risklə üzləşə bilərlər. Özəl sektorun iştirakının fayda gətirməsi üçün siyasətin dəqiq çərçivələrə malik olması və onun kommertiya potensialını təmin edəcəyinə sərmayəçilərdə əminlik yarada bilməsi vacibdir.

4. Hava nəqliyyatı sahəsində dövlət-özəl əməkdaşlığının təşviqi. 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 bilərlər. Belə xidmətlərin göstərilməsinə konsessiyaya əvəz olaraq özəl şirkətlər hava limanı infrastrukturunu və avadanlıqlarına ilkin sərmayələri həyata keçirə bilərlər. 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. Məsələn, «Flughafen München GmbH» Aşxabadın Beynəlxalq Hava Limanında 2-ci yeni terminalın yaradılmasında iştirak edib.

Dövlət-özəl əməkdaşlığı bir sıra mühüm şərtlər təmin edildiyi halda daha yaxşı nəticələrə gətirir:

- Sərmayələrin gəlirliliyinin təmin edilməsi üçün sərnişin və yük daşımalarına kifayət qədər tələbatın olması;
- Açıq, şəffaf və müsabiqə əsaslı tender prosedurlarının olması;
- Bütün risklərin əvvəlcədən və hər subyekt üçün dəqiq müəyyən edilməsi;
- ətraflı maliyyə təhlilinin aparılması;
- Sazişin nəticələrin əldə edilməsi üçün səmərəlilik göstəricilərinə əsaslanan müddəaları özündə əks etdirməsi;
- Saziş tərəfi olan dövlət orqanının səmərəliliyə nəzarəti və onun monitorinqini həyata keçirmək qabiliyyətinin olması.

Göstərilən keyfiyyətlər olmadan dövlət-özəl tərəfdaşlığı strukturları həm ticarətdə iştirak edən daha səriştəli firmaları cəlb edə bilməməsi, həm də təqdim edilən xidmətlərin keyfiyyəti baxımından qeyri-qənaətbəxş nəticələrə gətirib çıxara bilər.

Təyyarələrin alınması, özəl investisiyaların uyğun olduğu və çox vaxt üstünlük verildiyi bir sahədir. Müəyyən bir marşrut üçün biznes mühiti özəl aviaşirkətlərin təyyarələrin alınması qərarına kömək edə bilər. Kommersiya kreditinə çıxış yerli maliyyə mühitindən və iqtisadi mühitin nisbi etibarlılığından asılı olaraq dəyişəcəkdir. Bir çox inkişaf banklarının özəl sektora kredit vermə seçimi mövcuddur. Əgər investisiyalar inkişaf sahəsində müsbət nəticələrə gətirərsə (məsələn, əvvəllər belə xidmətlərlə əhatə olunmayan regiona xidmətlərin göstərilməsi), belə kreditləşmə uyğun sayıla bilər. Bu variantlar həm hava gəmilərinin lizinqi həm də hava gəmilərinə mülkiyyət hüququ ola bilər.

Hazırda qlobal miqyasda hava hərəkətinin idarəçiliyi dövlət nəzarəti altından daha rəqabətli xidmət təminatçılarna keçid mərhələsindədir. Aeronaviqasiya Xidmətləri Təminatçıları (ANXT) hava limanı və ya ölkə adından hava hərəkəti sistemlərini idarə edən təşkilatlardır. ANXT-lər çox vaxt gücləndirilmiş təhlükəsizlik, əməliyyat, texniki, ekoloji və iqtisadi tələblərin tətbiqi hesabına hava yolları şirkətlərinə və hava nəqliyyatı operatorlarına daha yaxşı xidmət göstərən institusional rəhbərlik və strukturlara malik olurlar.

5. "Azərbaycan Hava Yolları" QSC-nin fəaliyyətində şəffaflyq və hesabatlılyğın təmin edilməsi. Qeyd etdiyimiz kimi, "Mühasibat uçotu haqqında" qanuna və Nazirlər Kabinetinin 27 may 2010-cu il tarixli 97 sayly və 1 oktyabr 2014-cü il tarixli 321 sayly 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 bağıly qanunvericiliyə dəyişikliklərin edilməsi məqsədəuyğundur.

6. "Azərbaycan Hava Yolları" QSC-nin fəaliyyətində korporativ idarəetmənin tətbiq edilməsi. İnkişaf etmiş ölkələrin qabaqcıl təcrübəsini öyrənməklə effektiv

korporativ idarəetmə sisteminin tətbiqi AZAL-da şəffaflığı təmin etməklə şirkətin beynəlxalq nüfuzunu artırır, investisiyaların cəlb olunmasını asanlaşdırır, cəlb olunan kapital üzrə xərcləri azalda bilər.

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