

Musa Hacıyev

Milli Aviasiya Akademiyası, Bakı, Azərbaycan
e-mail: info00994@gmail.com

Xülasə. Məqalədə Azərbaycan Respublikasının hava nəqliyyatı sahəsinin beynəlxalq səviyyədə mövcud vəziyyəti statistik məlumatlar əsasında təhlil edilmiş və qiymətləndirilmişdir. Hava nəqliyyatı üzrə təklif və tövsiyələr verilmişdir.

Açar sözlər: Hava nəqliyyatı, yük daşınması, sənişin daşınması, gəlirlər, xərclər.

АНАЛИЗ ТЕКУЩЕГО СОСТОЯНИЯ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА В АЗЕРБАЙДЖАНЕ

Муса Гаджиев
Национальная Авиационная Академия, Баку,
Азербайджан

Резюме. В статье проанализировано и оценено текущее состояние воздушного транспорта Азербайджанской Республики на международном уровне на основе статистических данных. Представлены предложения и рекомендации по воздушному транспорту.

Ключевые слова: Воздушный транспорт, грузоперевозки, пассажирские перевозки, доходы, расходы.

Müasir dövrdə dünya iqtisadiyyatında müşahidə olunan sürətli qloballaşma prosesi milli iqtisadiyyatların xarici əlaqələrə daha fəal şəkildə inteqrasiyasını zəruri edir. Dünya iqtisadiyyatı (və ya dünya təsərrüfatı) - beynəlxalq əmək bölgüsü əsasında qarşılıqlı iqtisadi, siyasi, sosial-mədəni və digər münasibətlərlə bir-birinə bağlı olan müxtəlif ölkələrin milli təsərrüfat sistemlərinin ümumiliyidir [8]. Bu kontekstdə Azərbaycan Respublikasının son illərdə beynəlxalq iqtisadi münasibətlər sistemindəki rolu və çəkisi nəzərə cəpacaq dərəcədə artmışdır. Ölkəmiz həm iqtisadi sabitliyi, həm də strateji mövqeyi ilə beynəlxalq aləmdə etibarlı tərəfdaşdır.

Eyni zamanda, nəqliyyat sektoru, xüsusilə hava nəqliyyatı Azərbaycanın beynəlxalq rolunun güclənməsində aparıcı amillərdən biri olmuşdur. Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu, Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı və Ələt Azad İqtisadi Zonası kimi mühüm logistik layihələrin reallaşdırılması ölkənin tranzit imkanlarını əhəmiyyətli dərəcədə artırmışdır. Regionlararası yükdaşımaların səmərəlilik potensialı yüksəlmiş, Azərbaycan Cənubi Qafqazın əsas nəqliyyat mərkəzinə çevrilmişdir. Bununla yanaşı, işğaldan azad edilmiş ərazilərdə - Füzuli, Zəngilan və

Laçın şəhərlərində beynəlxalq hava limanlarının istifadəyə verilməsi Azərbaycanın beynəlxalq əlaqələrinin daha da genişlənməsinə şərait yaradır. Lakin Azərbaycanın hava nəqliyyatının daşımalar bazarında daha güclü yer tutması üçün müəyyən işlərin görülməsi zəruri hesab olunur. Ölkədaxili istehsal olunan məhsul və xidmətlərin beynəlxalq bazarlara çıxarılarkən rəqabətqabiliyyətliliyini təmin etmək üçün hava daşınmaları üzrə xərclərin düzgün qiymətləndirilməsi, hava nəqliyyatı üzrə marketinq araşdırılması aparılaraq yeni həllərin işlənilməsi, coğrafi və geosiyasi mövqeyi nəzərə alaraq yeni marşrutların açılmasını nəzərdən keçirmək, kiçik həcmli yüklərin hava nəqliyyatı ilə daşınmasına cəlb edilməsi üçün sərnişin təyyarələrində yeni mexanizmlərin işlənilməsi hava nəqliyyatı üzrə daha da səmərəliliyi artırmış olar və onun aktuallığını bir daha göstərmiş olur.

2. Ölkə üzrə hava nəqliyyatının təşkilinin qiymətləndirilməsi

Ərazi bütövlüyünü təmin etmiş Azərbaycan Respublikası regional və global əməkdaşlıqda fəal iştirak etməklə yanaşı, eyni zamanda yeni təşəbbüslərlə çıxış edərək iqtisadi diplomatiyasını genişləndirmişdir. Azərbaycan tərəfindən irəli sürülən və iştirak edilən iri infrastruktur layihələri təkcə milli iqtisadiyyatın inkişafına deyil, həm də regionun və daha geniş coğrafiyaların iqtisadi inteqrasiyasına töhfə verir.

Xarici ticarət əlaqələrinin genişlənməsi də bu prosesin təbii nəticəsidir. 2015-ci ildən 2023-ə qədər Azərbaycan beynəlxalq ticarət şəbəkəsində əhəmiyyətli bir inkişaf göstərüb. 2015-ci ildə 165 ölkə ilə ticarət əlaqələri qurularkən, 2023-cü ildə bu rəqəm 194-ə çatıb. İdxal və ixrac tərəfdaşlarının sayında müvafiq olaraq 39 və 11 vahid artım baş verib, bu isə Azərbaycanın müxtəlif bazarlara çıxışını genişləndirdiyini göstərir. Eyni dövr ərzində ümumi ticarət dövriyyəsi 2,3 dəfə artmış, idxal 1,9 dəfə, ixrac isə 2,7 dəfə yüksəlmişdir. Bu göstəricilər, Azərbaycanın global iqtisadiyyatda daha güclü bir mövqe tutmağa başladığını və beynəlxalq ticarətdə artan rolunu aydın şəkildə əks etdirir.

Hava nəqliyyatı sahəsi Azərbaycanın beynəlxalq rolunun güclənməsində aparıcı amillərdən biri olmuşdur. Bu sahə təkcə infrastrukturun genişlənməsi ilə məhdudlaşmır, eyni zamanda ölkənin beynəlxalq ticarət və əməkdaşlıq əlaqələrinin inkişafında strateji əhəmiyyət daşıyır. Azərbaycanın geosiyasi mövqeyi və nəqliyyat-logistika imkanlarının genişlənməsi fonunda hava nəqliyyatı ölkənin global iqtisadi sistemə inteqrasiyasında mühüm rol oynayır.

Beynəlxalq hava hüququnun nəzəri əsasları da bu sahənin hüquqi tənzimlənməsinin vacibliyini önə çıxarır. Tədqiqatçılar beynəlxalq hava hüququnu araşdırarkən hava məkanından istifadə məsələsini hüquq obyektinə kimi qiymətləndirir və bu məkan çərçivəsində dövlətlərarası aviasiya münasibətlərinin hüquqi əsaslarını müəyyənləşdirirlər [9].

ICAO-nun təsnifatına əsasən, dünya mülki aviasiyası statistik məqsədlərlə altı əsas region üzrə qruplaşdırılmışdır: Avropa (34 ölkə, o cümlədən keçmiş SSRİ-nin bütün ərazisi), Afrika (54 ölkə), Yaxın və Orta Şərq (14 ölkə), Asiya və Sakit Okean (34 ölkə), Şimali Amerika (2 ölkə), Latin Amerikası və Karib hövzəsi (33 ölkə). Bu bölgü aviasiya sahəsində regional

inkişaf tendensiyyalarının təhlili və müqayisəli statistik göstəricilərin formalaşdırılması məqsədilə geniş tətbiq olunur [7].

Cədvəl 1. Azərbaycanda hava nəqliyyatının fəaliyyətini xarakterizə edən göstəricilər

	İllər					2019-2023-cü illərdə artım tempi
	2019	2020	2021	2022	2023	
Sərnişin daşınmışdır, min sərnişin	2704	578	1133	2254	2912	7.7%
beynəlxalq	2080	411	594	1504	2185	5.1%
yerli	624	167	539	750	727	16.6%
Sərnişin dövriyyəsi, milyon sərnişin-km	4750	984	2334	4797	5280	11.2%
beynəlxalq	4332	868	1968	4113	4709	8.7%
yerli	418	116	366	684	571	36.6%
Yük daşınmışdır, min ton	183	458	557	407	357	95.1%
beynəlxalq	181	457	555	403	351	94.0%
yerli	2	1	2	4	6	3 dəfə
Yük dövriyyəsi, milyon ton-km	947	2302	2802	2838	3017	3.2 dəfə
beynəlxalq	945	2301	2801	2836	3013	3.2 dəfə
yerli	2	1	1	2	4	2 dəfə
Bir ton yükün orta daşınma məsafəsi, km	5174,9	5026,2	5030,5	6973,0	8451,0	63.3%
Bir sərnişinin orta daşınma məsafəsi, km	1756,7	1702,4	2060,0	2128,2	1813,2	3.2%
Daşınmalardan əldə olunan gəlir, milyon manat	2 396,3	3 035,2	3 875,4	4 904,8	3 625,8	51.3%
yük daşınmasından, milyon manat	1 378,1	2 691,8	3 240,2	3 642,9	2 152,2	56.2%
beynəlxalq	1 377,5	2 691,6	3 239,7	3 642,0	2 150,7	56.1%
yerli	0,619	0,224	0,549	0,928	1,476	2.4 dəfə
Sərnişin daşınmasından, min manat	1 018,1	343,3	635,1	1 261,8	1 473,6	44.7%
beynəlxalq	974,2	330,3	603,0	1 199,5	1 418,9	45.7%
yerli	43,9	13,0	32,0	62,3	54,6	24.2%
Daşınmalara çəkilən xərclər, milyon manat	2 272,2	2 902,8	3 422,0	4 704,7	3 283,2	44.5%
yük daşınmasına, milyon manat	1 273,0	2 354,4	2 831,8	3 323,1	1 835,5	44.2%
sərnişin daşınmasına, milyon	999,1	548,3	590,2	1 381,6	1 447,6	44.9%
İşçilərin orta illik sayı, nəfər	12 812	13 277	12 386	12 141	12 747	-0.5%
Orta aylıq nominal əmək haqqı, manat	1 160,5	1 182,9	1 448,6	1 708,5	1 835,6	58.1%
Əsas kapitalla investisiyalar, milyon manat	33,67	109,68	147,13	89,2	1 004,6	29.8 dəfə
Əsas fondların istifadəyə verilməsi, milyon manat	33,67	109,68	147,13	89,2	1 004,6	29.8 dəfə

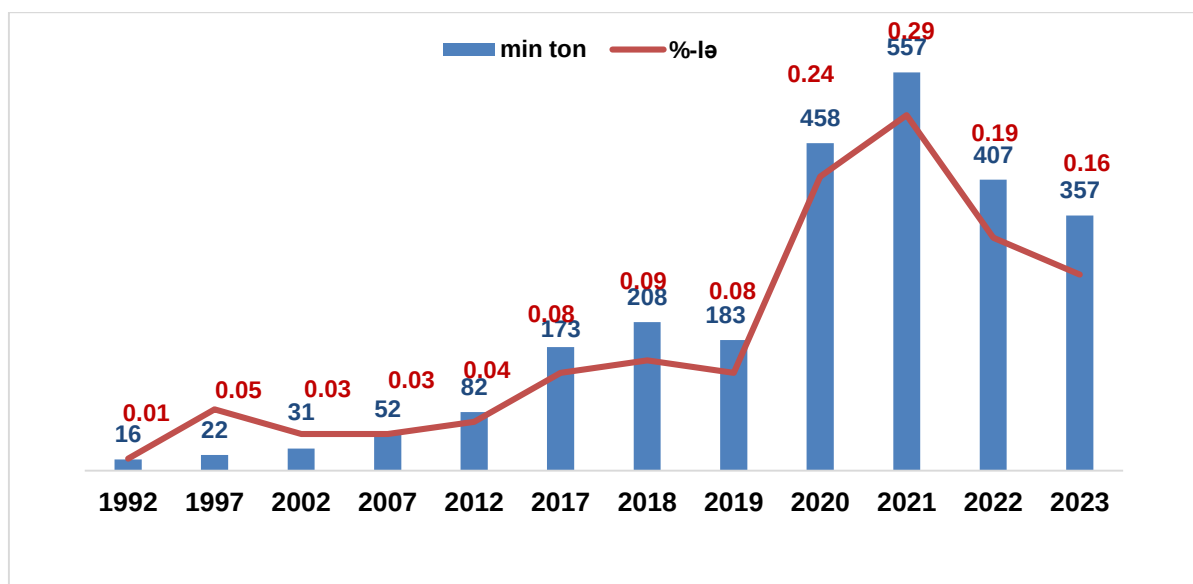
Mənbə: [2, s.29]

Hava məkanında formalaşan beynəlxalq münasibətlər hüquqi müstəvidə yalnız dövlətlər arasında bağlanmış beynəlxalq sazişlərin müəyyən etdiyi normalar çərçivəsində tənzimlənmə bilər [10]. Aparılan araşdırmalar onu göstərir ki, beynəlxalq hava hüququnun inkişafı və tətbiqi həm dövlət suverenliyinin qorunması, həm də aviasiya təhlükəsizliyi və əməkdaşlığın təmin olunması baxımından xüsusi əhəmiyyətə malikdir. Azərbaycan Respublikası beynəlxalq razılaşmaların tərəfdarıdır, beynəlxalq hüquqi öhdəliklərin yerinə yetirilməsini və beynəlxalq standartların tətbiqini təmin edir [1].

Hava nəqliyyatı ən bahalı nəqliyyat vasitəsidir. Hava nəqliyyatı vasitəsilə tez xarab olan və dəyəri çox olan məhsulların daşınması həyata keçirilir. Beynəlxalq ticarətdə daşınan malların 6%-i çəki, 0,5%-i həcm və 35%-i dəyər baxımından hava nəqliyyatına məxsusdur [3]. Ümumilikdə isə qlobal ümumi daxili məhsulun təxminən 2.7 trilyonu və ya 8%-i mülki aviasiyaya məxsusdur [4].

Azərbaycanda hava nəqliyyatının fəaliyyətini xarakterizə edən göstəriciləri nəzərdən keçirək. 2019-2023-cü illər arasında Azərbaycanda hava nəqliyyatı sektorunun əksər fəaliyyət göstəriciləri yüksələn xətt üzrə inkişaf etmişdir [2]. Lakin bu dövrdə işçilərin orta illik sayı istisna təşkil etmiş və digər göstəricilərlə müqayisədə artım müşahidə olunmamışdır (Cədvəl 1).

Son üç onillik hava nəqliyyatı ilə daşınan yük miqdarı 16 min tondan 357 min tona qədər artmış, bu da 22,3 dəfə çoxalma deməkdir (Qrafik 1).

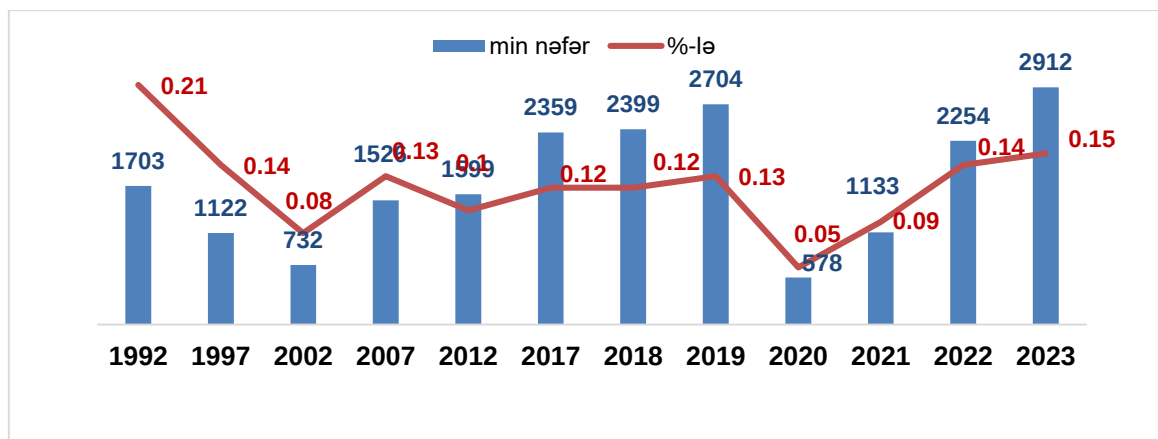


Qrafik 1. Hava nəqliyyatı üzrə yük daşınmalarının və onun nəqliyyat sektorundakı payının 1992-2023-cü illər ərzində inkişaf dinamikası (min ton və %)

Mənbə: Dövlət Statistika Komitəsinin məlumatları əsasında müəllif tərəfindən tərtib edilib [6]

Baxmayaraq ki, qeyd olunan dövrdə hava nəqliyyatı ilə daşınan yüklərin həcmi ümumilikdə artım nümayiş etdirmiş, 2021, 2022 və 2023-cü illərdə bu göstəricidə azalma meyli müşahidə olunmuşdur. Nəqliyyat sektorunda hava nəqliyyatının payı, əsasən, bu həcmə dinamikasına uyğun şəkildə dəyişmişdir. Bununla belə, hava nəqliyyatı ümumi yükdaşımalarda çox cüzi paya malik olmuş, bu göstərici heç bir il ərzində 0.3%-i keçməmiş və 2023-cü ildə cəmi 0.16% təşkil etmişdir (Qrafik 1).

1992-2023-cü illər ərzində sərnişin daşımalarda hava nəqliyyatının payı, yük daşımalarda olduğu kimi olduqca aşağı səviyyədə qalmış və bu müddət ərzində 0,05%-dən 0,21%-ə qədər dəyişmişdir (Qrafik 2).



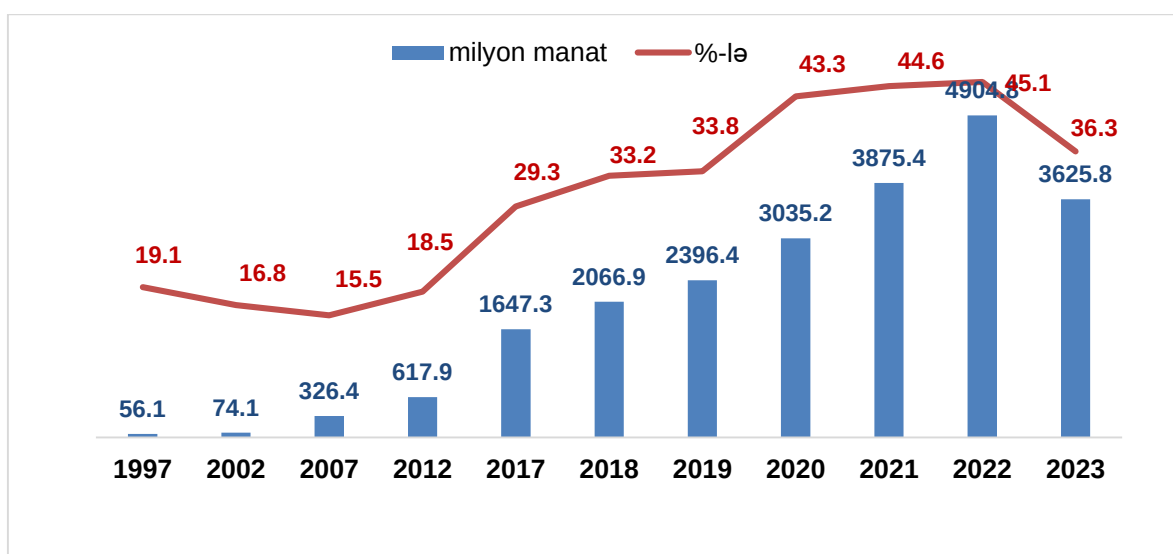
Qrafik 2. Hava nəqliyyatı üzrə sərnişin daşınmalarının və onun nəqliyyat sektorundakı payının 1992-2023-cü illər ərzində inkişaf dinamikası (min nəfər və %)

Mənbə: Dövlət Statistika Komitəsinin məlumatları əsasında müəllif tərəfindən tərtib edilib [6]

Təhlillər göstərir ki, son 5 il ərzində nəqliyyat sektorunda ümumi sərnişin daşımalarının həcmi 6.5% azalmışdır. Bununla belə, hava nəqliyyatında sərnişin daşımaları eyni dövr ərzində 7.7% artım nümayiş etdirmişdir. Uzunmüddətli dövrü nəzərə aldıqda, son üç onillikdə bu göstəricidə ümumilikdə 71% artım qeydə alınmış, 2020-ci illə müqayisədə isə təxminən 5 dəfəlik artım baş vermişdir. Lakin 2020-ci ildə qlobal koronavirus pandemiyasının təsiri ilə tətbiq edilən qapanmalar nəticəsində hava nəqliyyatı ilə sərnişin daşımalarında ciddi azalma müşahidə olunmuşdur. Belə ki, həmin ildə daşınan sərnişinlərin sayı 2019-cu illə müqayisədə 4.7 dəfə azalmışdır. Sərnişin dövriyyəsinin dinamikasına baxdıqda, 2017-ci ildə əvvəlki illə müqayisədə 57.8% artım müşahidə olunmuş, lakin növbəti illərdə dəyişkənlik baş vermişdir: 2018-ci ildə 7.2%, 2019-cu ildə isə 8.6% azalma qeydə alınmışdır. 2020-ci ildə bu göstərici kəskin şəkildə azalaraq 79.3%-lik geriləmə ilə müşayiət olunmuşdur. Pandemiyanın təsirləri azaldıqca hava nəqliyyatında sərnişin daşımalarında bərpa prosesləri başlamışdır. Belə ki, 2021-ci ildə əvvəlki illə müqayisədə 2.4 dəfə, 2022-ci ildə 2.1 dəfə artım qeydə alınmış, 2023-cü ildə isə artım tempi bir qədər yavaşlayaraq 29% təşkil etmişdir.

3. Hava nəqliyyatı üzrə gəlirlər və xərclər

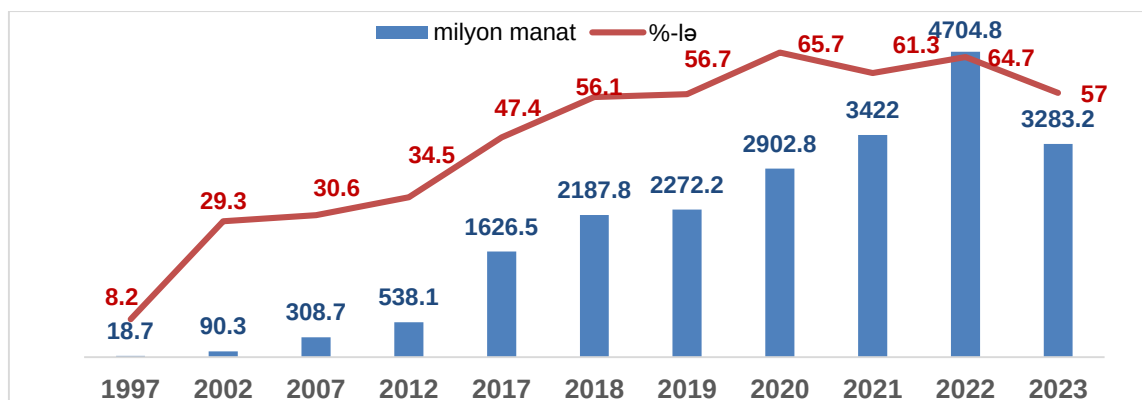
Hava nəqliyyatı üzrə daşımalar nəticəsində əldə olunan gəlirlər 1997-ci illə müqayisədə 64.6 dəfə, son iyirmi ildə 48.9 dəfə, 2017-ci illə müqayisədə isə təqribən 2.2 dəfə artaraq 3.6 milyard manata çatmışdır. Bu dövr ərzində hava nəqliyyatının ümumi nəqliyyat sektorunda gəlir üzrə payı artım trendinə uyğun olaraq genişlənmiş və 2023-cü ildə 36.3%-ə çatmışdır. Digər nəqliyyat növlərində müşahidə olunan dalğalanmalardan fərqli olaraq, hava nəqliyyatında 2020-ci ildə baş vermiş pandemiyanın mənfi təsiri daha az hiss olunmuşdur. Belə ki, həmin il əvvəlki illə müqayisədə 26.7% artım qeydə alınmış, bu da sektorda müsbət dinamikanın qorunub saxlanılmasına və artım tendensiyasının davam etməsinə imkan yaratmışdır (Qrafik 3).



Qrafik 3. Hava nəqliyyatı üzrə daşınmalardan əldə olunan gəlirlərin və onun nəqliyyat sektorundakı payının 1997-2023-cü illər ərzində inkişaf dinamikası (min ton və %)

Mənbə: Dövlət Statistika Komitəsinin məlumatları əsasında müəllif tərəfindən tərtib edilib [6]

Hava nəqliyyatı üzrə daşınmalara çəkilən ümumi xərclərin həcmi 1997-ci illə müqayisədə 175.6 dəfə, 2017-ci illə müqayisədə isə təqribən 2 dəfə artaraq 3.3 milyard manata çatmışdır. Bu dövr ərzində xərclərin strukturunda hava nəqliyyatının nisbi payı da əhəmiyyətli dərəcədə artmış, 1997-ci ildəki 8.2%-lik göstəricidən 2023-cü ildə 57%-ə qədər yüksəlmişdir (Qrafik 4).

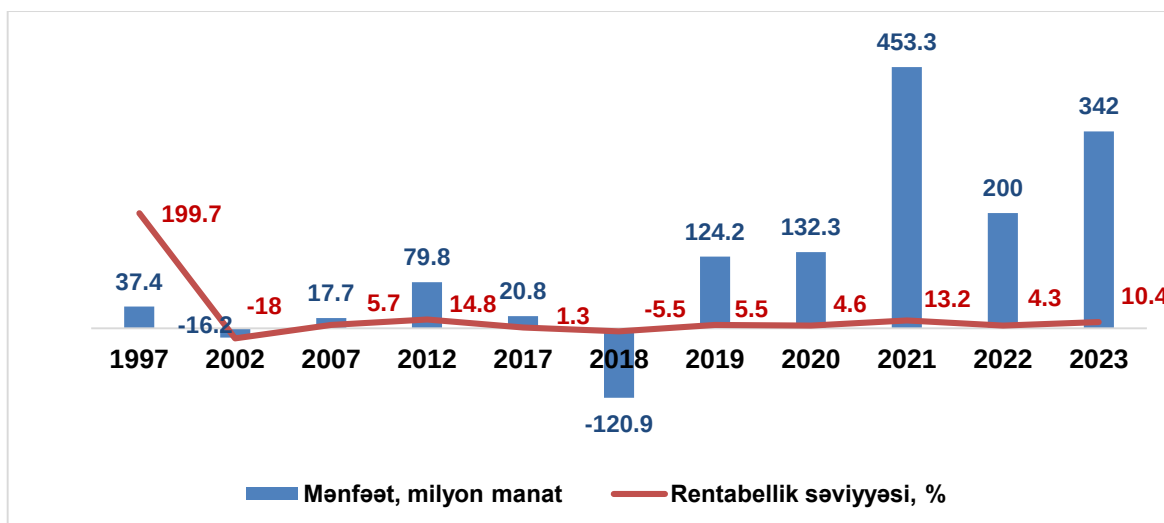


Qrafik 4. Hava nəqliyyatı üzrə daşınmalardan çəkilən xərclərin və onun nəqliyyat sektorundakı payının 1997-2023-cü illər ərzində inkişaf dinamikası (min ton və %)

Mənbə: Dövlət Statistika Komitəsinin məlumatları əsasında müəllif tərəfindən tərtib edilib [6]

Ölkədə hava nəqliyyatı sektorunun nəticə göstəricilərindən biri olan mənfəətin həcmi son 25 il ərzində, əsasən, dəyişkən dinamika nümayiş etdirmişdir. Bu müddət ərzində, xüsusilə 2002 və 2018-ci illərdə sektor mənfəəti maliyyə nəticələri ilə - yəni zərərlə fəaliyyət göstərmişdir. Lakin son üç il ərzində mənfəət göstəriciləri tarixi maksimumlara çatmış, 2021-ci ildə 453.3

milyon manat təşkil etmişdir. 2022-ci ildə isə hava nəqliyyatında mənfəətlilik göstəricisi əvvəlki illə müqayisədə təqribən 2.3 dəfə azalmış, lakin 2023-cü ildə bu tendensiya qismən bərpa olunaraq 71% artım nümayiş etdirmişdir. Bununla belə, rentabellik göstəricisi də mənfəətə paralel olaraq dəyişkən xarakter daşmış və illər üzrə əhəmiyyətli dalğalanmalar müşahidə olunmuşdur. Məsələn, 1997-ci ildə 199.7% səviyyəsində qeydə alınmış rentabellik göstəricisi bəzi illərdə -18%-ə qədər enmişdir. 2023-cü ildə isə bu göstərici 10.4% səviyyəsində olmuşdur (Qrafik 5).



Qrafik 5. Hava nəqliyyatı üzrə mənfəətin və rentabellik səviyyəsinin 1997-2023-cü illər ərzində inkişaf dinamikası (milyon manat və %)

Mənbə: Dövlət Statistika Komitəsinin məlumatları əsasında müəllif tərəfindən tərtib edilib [6]

Nəticə. Göstəricilərin təhlili göstərir ki, hava nəqliyyatı ilə daşımaların həcmnin artması, bu sahədə xərclərin də kəskin sürətdə artmasına səbəb olur. Bu isə bir daha hava nəqliyyatının digər nəqliyyat növləri ilə müqayisədə daha bahalı olduğunu təsdiqləyir. Lakin yeni marketing yanaşmalarının tətbiqi, daha az yanacaq sərf edən və istismar xərcləri aşağı olan təyyarələrdən istifadə, eləcə də daha səmərəli icarə və lizinq mexanizmlərindən yararlanmaqla bu xərcləri optimallaşdırmaq mümkündür. Bundan əlavə, sərnişin təyyarələrinin kiçik həcmli yüklərin daşınmasında da istifadə edilməsi həm xərclərin azaldılmasına, həm də gəlirlərin artırılmasına imkan verə bilər.

Ədəbiyyat

1. Aviasiya haqqında Azərbaycan Respublikasının Qanunu 24 iyun 2005-ci ildə qəbul edilmişdir (22 fevral 2011-ci il və 30 dekabr 2014-cü il tarixlərdə dəyişiklik və əlavələr). Bakı: Qanun.
2. Azərbaycanda nəqliyyat (2024), Statistik məcmuə. Bakı, DSK.
3. https://www.boeing.com/content/dam/boeing/boeingdotcom/market/assets/downloads/2020_WACF_PDF_Download.pdf

4. <https://www.iata.org/en/publications/annual-review>
5. <https://www.silkwayairlines.com>
6. <https://www.stat.gov.az/source/transport>
7. Pürhani S.H., İsmayilov İ.H. (2012), Mülki Aviasiyaın İqtisadiyyatı. Bakı, 242.
8. Пономарева Е.С. (2017), Мировая экономика и международные экономические отношения. Экономический Журнал Пермского Государственного Университета. <http://www.psu.ru/>
9. Федощева Н.Н. (2009), Международное Право в Схемах и Определениях. Москва: Книжный мир.
10. Халилов З.З. (2013), Самостоятельность международного воздушного права в рамках международного права. Научные сборники Национальной Авиационной Академии, Том.15, No.2, 76-81.