

M. T. QASIMOV

Milli Aviasiya Akademiyasının dissertantı

E-mail: Muradqasimov@mail.ru

SƏRNIŞİN HAVA NƏQLİYYATI BAZARINDA EFFEKTİV İDARƏETMƏ ALƏTLƏRİNİN TƏTBİQİ YOLLARI

Xülasə

Məqalədə sərnışin hava daşımaları bazarının inkişafının beynəlxalq təcrübəsi sistemləşdirilmiş, Azərbaycanda sərnışin hava nəqliyyatı bazarının inkişaf tarixi nəzərdən keçirilmiş və mövcud bazarın müasir idarəetmə strukturunun vəziyyəti və inkişaf amilləri araşdırılmışdır. Qlobal sərnışin hava nəqliyyatı bazarında qlobal böhranlardan çıxmaq səriştəsinin formalaşması meylləri və amilləri üzə çıxarılmış, qlobal maliyyə böhranının sərnışin hava daşımaları bazarına təsirinin elmi-nəzəri təhlili aparılmış, Avropanın və Azərbaycan Respublikasının sərnışin hava daşımaları bazarının mövcud inkişaf səviyyəsi qiymətləndirilmiş və müvafiq tövsiyələr verilmişdir.

Açar sözlər: sərnışin hava daşımaları bazarı, idarəetmə strukturu, qlobal böhran, effektiv idarəetmə alətləri.

UOT: 338.242.4

DOI: 10.54414/NCCS3017

Giriş

Qlobal sərnışin hava nəqliyyatı bazarı son 15 il ərzində 2 dəfə böhranla üzləşmiş və ağır vəziyyətə düşmüşdür. Böhranla mübarizədən uğurla çıxması təcrübəsi bu bazar üçün kifayət qədər effektiv idarəetmə alətlərinin tətbiqi meyllərini üzə çıxarmış və onlardan istifadə zərurətini ön plana çıxarmışdır.

Tədqiqatın əsas məqsədi Azərbaycan Respublikasında sərnışin hava nəqliyyatı bazarının effektiv anti-böhran idarə edilməsi üçün tədbirlər kompleksinin hazırlanmasıdır. Qlobal maliyyə böhranının Avropa və Azərbaycan sərnışin hava daşımaları bazarlarına mənfi təsirləri nəticəsində yaranmış 2008-2009-cu illər böhranının aradan qaldırılması təcrübəsini, Azərbaycan və xarici alimlərin tədqiqatlarının nəticələrini nəzərə alaraq,

Azərbaycan bazarının əsas inkişaf tendensiyaları müəyyən edilmiş və böhran əleyhinə idarəetmənin ən effektiv alətləri müəyyən edilmişdir.

1. Sərnışin hava daşımaları bazarının inkişafının beynəlxalq təcrübəsi

Sərnışin hava daşımaları bazarının inkişafı üçün başlanğıc nöqtəsi Paris (Fransa) - Brüssel (Belçika) marşrutu üzrə müntəzəm sərnışin aviaşirkətinin açıldığı 1919-cu il hesab olunur. Uçuşun müddəti 2 saat 50 dəqiqə idi. Uçuşlar dünyanın ilk sərnışin aviaşirkəti sayılan Lignes Aeriennes Farman tərəfindən həyata keçirilib. Dünya tarixində ilk dəfə olaraq başqa dövlətin ərazisindən quru, su deyil, hava yolu ilə gələn sərnışinlər üçün gömrük qeydiyyatı sistemi təşkil edilib. Millətlər Liqası (BMT-nin yaranmasından əvvəl) 1919-cu ildə beynəlxalq hava nəqliyyatı

sistemini tənzimləyən “Paris Konvensiyası”nın qəbul edilməsi təşəbbüsü ilə çıxış etmişdir [1].

1919-cu il qlobal və dünya tarixində ən sürətlə böyüyən bazarlardan birinin formalaşmasının əsasını qoydu. Mövcud olduğu bir əsr ərzində hava nəqliyyatı ən populyar, ən təhlükəsiz və ən sərfəli nəqliyyat növlərindən birinə çevrilmişdir. Hava daşımaları bazarının əlaqəli sahələrdə biznes proseslərinin strukturunda rolunu və ona təsirini obyektiv qiymətləndirmək çətinidir, lakin müasir dövlət üçün sərnışin hava daşımaları bazarı milli iqtisadiyyatın inkişafının mühüm tərkib hissəsidir.

Hal-hazırda fəaliyyət göstərən əhəmiyyətli sayda milli aviaşirkətlər XX əsrin birinci yarısında formalaşmışdır. Alman hava yolu şirkəti Lufthansa 1926-cı ildə yaradılıb. Alman Hava Hansa Liqası "Deutsche Luft-Hansa" və "Deutsche Aero Lioud" nəqliyyat qrupu birləşdirildi. Yarınma mərhələsində şirkətin donanması 18 müxtəlif tipli (götürmə qabiliyyəti və uçuş məsafəsi) 162 təyyarədən ibarət idi. 2020-ci ildən etibarən Lufthansa Group Avropanın ən böyük aviasiya holdinqidir. Şirkətin strukturuna Almaniyanın Lufthansa, İsveçrənin SWISS, Avstriya Avstriya Hava Yolları, Belçikanın Brüssel Hava Yolları, həmçinin iki Avropa büdcəli aviaşirkəti Eurowings və Germanwings daxildir (COVID-19 pandemiyasının mənfi təsiri ilə əlaqədar uçuşlar 2020-ci ilin aprelində dayandırılıb). 2019-cu ildə Lufthansa Qrupu 760 təyyarədən ibarət təyyarə parkını idarə edərək, 145 milyondan çox sərnışin daşıyıb.

Fransanın "Air France" şirkəti 1933-cü ildə Fransanın milli aviadaşıyıcısı kimi yaradılıb. Mövcud olduğu ilk beş il ərzində aviaşirkət Fransa istehsalı olan təyyarələrə

üstünlük verərək parkını 259 təyyarəyə qədər genişləndirmişdir. Bu aviaşirkətin inkişaf tarixində diqqətəlayiq bir fakt 1965-1979-cu illərdə istehsal olunan Britaniya-Fransa səsdən sürətli sərnışin laynerində müntəzəm uçuşların həyata keçirilməsidir. 2004-cü ildə Air France Hollandiyanın KLM (Royal Netherlands Airlines) aviaşirkəti ilə birləşdi, nəticədə holdinq Air France - KLM adını aldı. 2020-ci ildən holdinq strukturuna Air France, KLM, eləcə də Avropanın aşağı büdcəli aviaşirkəti Transavia. 2019-cu ilin fəaliyyətinin yekunlarına əsasən holdinqin hava gəmiləri parkı 546 təyyarədən ibarət olub, daşınan sərnışinlərin sayı isə 87,6 milyon sərnışinə çatıb.

Britaniyanın "British Airways" aviaşirkəti 1924-cü ildə dörd ən böyük milli aviaşirkətin birləşərək "Imperial Airways" aviaşirkətini yaratdığı vaxta təsadüf edir. Qeyd etmək lazımdır ki, sərnışin hava daşımaları bazarının formalaşmasının ilkin mərhələsində aviaşirkətlər daha sadələşdirilmiş təşkilati struktura malik idilər. Təyyarə parkı yalnız bir neçə hissədən ibarət idi və uçuşlar qeyri-müntəzəm idi. 1939-cu ildə Böyük Britaniyada aviasiya müəssisələrinin milliləşdirilməsi həyata keçirildi və 1974-cü ildə aviaşirkət rebrendinq edildi. 2020-ci ildən etibarən British Airlines Airways "LAG" aviasiya holdinqinin strukturuna daxildir. British Airways-dən başqa, onun tərkibinə İspaniyanın Iberia aviaşirkəti və bir sıra Avropanın aşağı büdcəli aviaşirkətləri daxildir: Vueling, Aer Lingus və LEVEL. 2019-cu ilin fəaliyyətinin yekunlarına əsasən holdinqin aviaşirkətlərinin donanması 589 ədəd, daşınan sərnışinlərin sayı isə 118 milyon nəfərə çatıb [2].

Lufthansa Group, Air France-KLM, LAG Avropa holdinqləri Avropanın ən böyük aviasiya holdinqləridir və Avropa sərnəşin hava daşımaları bazarının strukturunda aparıcı rol oynayır.

1990-cı illərin sonu - 2000-ci illərin əvvəllərində sərnəşin hava daşımaları bazarının strukturunda aşağı büdcəli aviaşirkətlər (lou-kost) istiqaməti inkişaf etdirilmişdir. Aşağı büdcəli aviaşirkətin biznes modeli aviabiletin qiymətinin aşağı salınmasına yönəlmiş istehsal xərclərinin minimuma endirilməsi prinsipinə əsaslanırdı. Sərnəşinlərə qeydiyyatdan keçmiş baqajı daşımaq imkanı olmadan, qeydiyyat zamanı oturacaq seçimi xidməti olmadan, habelə minimum yemək dəsti (və ya yeməklər) ilə kabinədə bir sinif planı ilə hava səyahəti xidməti üzrə əlavə ödəniş təklif olunur.). İstehsal xərclərinin minimuma endirilməsi biletlərin qiymətini klassik aviaşirkətlərin aviabiletlərinin dəyəri ilə müqayisədə 20% - 30% azaltmağa imkan verdi ki, bu da tələbatın əsasını təşkil etdi və bazar strukturunda büdcə seqmentinin payının artmasına səbəb oldu.. İnkişaf etmiş bazarlarda, məsələn, Avropa və ABŞ-ın hava səyahətləri bazarında aşağı büdcəli hava səyahətləri seqmenti yüksək səviyyəyə çatmışdır (regional reyslərdə sərnəşin axınının 50%-ə qədər). Azərbaycan, MDB, Çin, Yaxın Şərqi və Afrika kimi inkişaf etməkdə olan bazarlarda aşağı qiymətli hava səyahəti seqmentində sərnəşin artımı dinamikası var ki, bu da ümumi sərnəşin axınının artımını üstələyir. Bu, qısa və orta məsafəli marşrutlar üzrə büdcə seqmentinə bazar tələbini göstərir.

2. Azərbaycanda sərnəşin hava nəqliyyatı bazarının inkişaf tarixi

Sərnəşin hava daşımaları bazarının inkişafının unikal nümunəsi SSRİ təcrübəsidir. Sovet İttifaqının iqtisadi sistemi planlaşdırılmışdı, buna görə mülki aviasiyanın əsas vəzifəsi dövlət vətəndaşlarını nəqliyyat əlçatanlığı ilə təmin etmək idi. SSRİ-nin coğrafi xüsusiyyətlərini, şəhərlərin və iri yaşayış məntəqələrinin bir-birindən əhəmiyyətli dərəcədə uzaq olmasını nəzərə alaraq hava nəqliyyatı Asiya hissəsinin, Sibirin və Uzaq Şərqi əhəlisinin həyatında xüsusi rol oynamışdır. Dövlət yerüstü hava nəqliyyatı infrastruktur obyektlərinin tikintisini həyata keçirdi, hava gəmilərinin layihələndirilməsi, uçuş texniki sınaqları və tikintisi ilə məşğul oldu, təyyarələrin istehsal həcmi planlaşdırdı, yeni hava marşrutları açdı, uçuş texniki kadrları hazırladı. SSRİ uzun müddət dünyanın ən böyük təyyarə-qayıma gücü idi və sərnəşin hava nəqliyyatı bazarı uçuşların mövcudluğu, marşrut şəbəkəsinin inkişafı, xarici amillərdən (təyyarələrin öz istehsalı və texniki xidməti, tikinti və texniki xidmət) müstəqilliyi, yerüstü hava nəqliyyatı infrastruktur obyektlərinin, neftin dünya qiymətlərindən asılılığının olmaması) ilə seçilirdi.

SSRİ-nin dağılması ilə Azərbaycanın sərnəşin hava nəqliyyatı bazarı bir sıra struktur ziddiyyətlərini aradan qaldırmaq zərurəti ilə üzləşdi. Hava nəqliyyatı bazarının sovet modeli istehsal xərclərini minimuma endirməklə yanaşı, gəliri maksimuma çatdırmağı prioritet hesab etmirdi. Mülki aviasiyanın əsas vəzifəsi dövlət vətəndaşları üçün hava nəqliyyatının mövcudluğunu təmin etmək idi. Bazar iqtisadiyyatı şəraitində bazar strukturunda yüksək paya malik olan regional uçuşlar sərfəli deyildi.

1991-1999-cu illərdə Azərbaycan əhalisinin rifahının fəlakətli şəkildə aşağı düşməsi ilə əlaqədar olaraq, hava nəqliyyatı ölkə vətəndaşlarının əksəriyyəti üçün əlçatmaz oldu və regional marşrutlarda sörnışin axınının az olması səbəbindən aviabiletin qiymətinin artmasına səbəb oldu. aviaşirkətlərin riskləri minimuma endirmək istəyi. Qeyd edək ki, Azərbaycanın ucqar yaşayış məntəqələrinin sakinləri üçün regional hava xidməti rayon mərkəzinə çatmağın yeganə mümkün yolu idi. Regional istiqamətlərə uçuşların qiymətinin artması və əksər vətəndaşların hava nəqliyyatını həyata keçirə bilməməsi uçuşlarda kəskin pisləşməyə səbəb olub. Sərhədyanı regionların ucqar yaşayış məntəqələrinin sosial-iqtisadi əhalisinin yerli reyslərdə yeganə sərfəli və populyar istiqamətlər Bakını ölkənin regional mərkəzləri ilə birləşdirən marşrutlardır. 1991-1999-cu illər arasında Bakını Avropa və Asiyanın paytaxtları və böyük şəhərləri ilə birləşdirən beynəlxalq marşrut şəbəkəsi genişlənməyə başlayır. Bundan əlavə, Amerika aviaşirkətləri Azərbaycan bazarına daxil olur. Əsas sörnışinləri turistlər olan çarter hava nəqliyyatı istiqaməti inkişaf edir. Milli iqtisadiyyatın yüksək artım templəri, siyasi sabitlik, xarici iqtisadi əlaqələrin genişlənməsi və möhkəmlənməsi, əhalinin gəlir səviyyəsinin keyfiyyətinin yüksəldilməsi və artımı, milli hava nəqliyyatı bazarının sürətli böyüməsinin əsaslarıdır.

3. Azərbaycanın sörnışin hava nəqliyyatı bazarının mövcud idarəetmə strukturunun vəziyyəti və inkişaf amilləri

20 illik aktiv inkişaf nəticəsində Azərbaycanın sörnışin hava nəqliyyatı bazarı inkişaf etmiş ölkələrin səviyyəsinə

çatmışdır. Azərbaycan bazarı yüksək rəqabətli, həm əsas oyunçular var - milli aviaşirkətlər və regional aviadaşıyıcılar; xarici aviaşirkətlərlə əməkdaşlıq - beynəlxalq marşrut şəbəkəsi genişlənilir, beynəlxalq marşrutlarda sörnışin axını artır. Hava nəqliyyatı yenidən xeyli sayda vətəndaş üçün əlçatan olur. Azərbaycan sörnışin hava daşımaları bazarının flaqmanı, göstərilən xidmətlərin təhlükəsizliyi və keyfiyyəti üçün bütün beynəlxalq tələblərə və standartlara cavab verən AZAL şirkətidir.

Azərbaycan Respublikasında yalnız bir beynəlxalq hava limanı var - Heydər Əliyev adına Liman. Beynəlxalq hava limanı Bakı şəhərinin Binə rayonunda yerləşir. Bakının şimal-şərq hissəsində, ondan 20 km aralıda yerləşən Binə kəndini əhatə edir. Hava limanının adı 10 mart 2004-cü ildə dəyişdirilib.

Heydər Əliyev Hava Limanı bütün beynəlxalq standartlara cavab verir. Ümumiyyətlə, hər hansı bir hava limanının yeri onun coğrafi yerindən çox asılıdır. Hava limanının coğrafi mövqeyi çox əlverişlidir. Hava limanı ölkənin şimal-qərb və şimal-cənub istiqamətləri üzrə marşrutlara xidmət göstərir [3].

Azal Hava Yollarının bir sıra bölmələri var:

- Azalaviya;
- Yükləmə;
- Azal helikopterləri;
- Azal azero.

Azərbaycanın aviasiyasında fəaliyyət göstərən "Azal" şirkəti dinamik inkişaf edir ki, bu da şirkətə xidmət spektrini genişləndirməyə imkan verib. "Azal" həm ölkədaxili, həm də beynəlxalq daşımaları həyata keçirir. Azərbaycanda fəaliyyət

göstərən özəl aviasiya şirkətlərinə aşağıdakılar daxildir:

- Turan Air aviaşirkəti;
- Silk Way Airlines;
- Imair Airlines aviaşirkəti [4].

Azal Hava Yollarının marşrut şəbəkəsinə nəzər salsaq görürük ki, 40-dan çox marşrut xətti mövcuddur. "Azal"ın 25 ölkəyə uçuşu var. Statistika görə, 2016-cı ildə "Azal" 2 milyondan çox sənişin daşıyıb.

Azal Hava Yollarına daxil olan Azərbaycanın aşağı büdcəli Turan Air aviaşirkəti tərəfindən həyata keçirilib. Azərbaycanın hava nəqliyyatı bazarına aviaşirkət, iri beynəlxalq hava limanı və regional hava limanı, yüzlərlə ticarət və məişət xidməti təşkilatı, on minlərlə işçi və 2022-ci ildə daşınmış 2,3 milyona yaxın sənişin daxildir. Anlamaq lazımdır ki, hava daşımaları bazarı dövlətimiz üçün milli iqtisadiyyatın inkişafında, regionlararası iqtisadi əlaqələrin möhkəmləndirilməsində, daxili turizmin milli sisteminin inkişafında mühüm elementdir.

4. Qlobal sənişin hava nəqliyyatı bazarında qlobal böhranlardan çıxmaq səriştəsinin formalaşması meylləri və amilləri

XXI əsrin əvvəllərində qlobal sənişin hava nəqliyyatı bazarı 2008-2009 və 2020-ci illərdə iki qlobal böhranla üzləşdi. 2008-2009-cu illər böhranı 2008-ci il qlobal maliyyə böhranının mənfi təsiri nəticəsində yaranmışdır. Aparıcı ölkələrdə istehlak aktivliyinin azalması və iqtisadi artımın ləngiməsi fonunda 2008-ci ilin III-IV rüblərində - 2009-cu ilin I-II rüblərində sənişin daşımalarında azalma və təyyarə parkının yenilənməsi müşahidə edilmişdir. Aviaşirkətlər borc yükünü artırmağa başladılar, bunun nəticəsində bəzi şirkətlər daha

güclü bazar oyunçuları tərəfindən gəmirildi, bəziləri isə iflas proseduruna girdi. Birləşmənin klassik nümunəsi, maliyyə çətinlikləri nəticəsində 2008-ci ilin dekabrında Alitalia-nın bir hissəsi olan İtaliyanın regional Air One aviaşirkəti ilə bağlı vəziyyətdir. Ancaq 2008-2009-cu illərdə turist axınının azalması İtaliyanın milli hava sənişin bazarına son dərəcə mənfi təsir göstərdi.

Sahəyə dövlət dəstəyinə baxmayaraq, 2014-cü ildə İtaliyanın Alitalia aviaşirkəti Etihad Airways-in (OEA) bir hissəsi oldu. 15 sentyabr 2008-ci ildə Lufthansa Group tərəfindən Brussels Airlines-in 45% payının alınması elan edildi. İtaliyanın "İberia" milli aviaşirkəti Böyük Britaniyanın "LAG" holdinqinin strukturuna daxil olub.

2008-2009-cu illər böhranının aradan qaldırılmasında ikinci mühüm amil. Avropanın sənişindəşımaya bazarında aşağı büdcəli aviaşirkətlərin rolunun və təsirinin gücləndirilməsi prosesi başlayıb. Klassik aviaşirkətlərin sənişin axınının azalması fonunda aşağı büdcəli aviaşirkətlərin sənişin axınında artım müşahidə olunub. Büdcə aviaşirkətləri Fransa, İtaliya, İspaniya və Böyük Britaniyanın regional hava limanları əsasında marşrut şəbəkəsini əhəmiyyətli dərəcədə genişləndiriblər. 2008-ci ilə qədər Fransanın regional hava limanlarının strukturunda aşağı büdcəli aviaşirkətlərin sənişin daşımalarının həcmi 10%-dən az idi. 2019-cu ilin fəaliyyətlərinin nəticələrinə görə, Fransanın regional hava limanlarının strukturunda aşağı büdcəli aviaşirkətlərin sənişin axını 30%-dən 60%-ə qədər olub. 2017-ci ildə Beziers regional hava limanının bazasında Fransada yalnız büdcəli Ryanair

aviaşirkətinə xidmət göstərən ilk hava limanı açıldı [5].

2020-ci il böhranına infeksiyanın yayılma riski və uçuşlarda müvəqqəti məhdudlaşdırıcı və qadağanedicu tədbirlərin tətbiqi nəticəsində yaranan COVID-19 pandemiyasının mənfi təsiri səbəb olub. Onun bazara mənfi təsiri 2008-2009-cu illər böhranının təsiri ilə müqayisə oluna bilməz. Beləliklə, IATA ekspertlərinin fikrincə, qlobal bazarda sörnüşin axınının azalması 2019-cu illə müqayisədə 60%-ə çata bilər ki, bu da sörnüşin hava daşımaları bazarı tarixində ən pis göstəricidir [6].

5. Qlobal maliyyə böhranının sörnüşin hava daşımaları bazarına təsirinin elmi-nəzəri təhlili

Qlobal maliyyə böhranının sörnüşin hava daşımaları bazarına təsirinin təhlili azərbaycanlı və xarici tədqiqatçıların əsərlərində təqdim olunur. M.R. Hacıyev "Azərbaycanda hava nəqliyyatının mövcud vəziyyətinin qiymətləndirilməsi" [7] məqaləsində qlobal maliyyə böhranının Azərbaycanın hava nəqliyyatı bazarına təsirinin öyrənilməsi və qiymətləndirilməsinin nəticələrini təqdim edir. Müəllif belə nəticəyə gəlir ki, böhrandan sonrakı bərpa şəraitində Azərbaycan bazarı dünya bazarının strukturunda inkişaf və həcm artması üçün yüksək potensiala malikdir. Müəllif vurğulayır ki, 2016-2020-ci il ərzində nəqliyyat sektorunda sörnüşin daşınması 39% azaldığı halda, hava nəqliyyatında sörnüşin daşınması müvafiq dövrdə 70%, 2016-2019-cu illərdə isə 36% artmışdır [7, s. 27]. Onu da qeyd edək ki, 2020-2022-ci illərdə sörnüşin daşınmasında artım 4 dəfəyə yaxın olmuşdur [8, s.152].

A. Bayramovun "Hava nəqliyyatı sektorunda mövcud vəziyyət və səmərəliliyin artırılması yolları" [9] məqaləsində, müəllif böhrandan sonrakı dövrdə milli bazarın artımının qarşılıqlı asılılığı və sahənin investisiya cəlbediciliyinə dair nəticəni təqdim edir. Müəllifin fikrincə, milli sörnüşin hava daşımaları bazarına dövlət dəstəyi tədbirləri uğurla həyata keçirildiyi təqdirdə, milli aviaşirkətlər xarici investorlar üçün investisiya cəlbedici olacaq ki, bu da qloballaşma və Azərbaycanın dünya strukturunda hava nəqliyyatı bazarının payının artırılması istiqamətində mühüm addım olacaq.

F. B. Babaşovun "Mulki aviasiyanın inkişafı sahəsində dövlətin vəzifəsi" [10] məqaləsində, müəllif ucuz hava daşımalarının inkişafına xüsusi diqqət yetiriləcək hava daşımaları bazarı üçün milli konsepsiyanın işlənilməsi və hazırlanması zərurəti haqqında bir nəticə təqdim edir. Müəllif araşdırmanın nəticəsini, aşağı büdcəli aviaşirkətlərin inkişafında xarici təcrübəni, eləcə də onların bazara təsirini artırmaq meylini təqdim edir.

Guardianın 16 iyun 2009-cu il tarixli səhifələrində dərc edilmiş "Böyük Britaniya hava sörnüşinlərinin sayı tənəzzülə uğradıqca azalır" [11] məqaləsində qlobal maliyyə böhranının Böyük Britaniyanın sörnüşin hava nəqliyyatı bazarına təsiri təhlil edilir. Tədqiqatın müəllifləri belə nəticəyə gəlirlər ki, Böyük Britaniyada sörnüşin axınının azalması kritik həddə - 13%-ə çatıb və bu, dərin struktur böhranına səbəb ola bilər.

2008-ci il qlobal maliyyə böhranının təsirini qiymətləndirən fransız ekspertləri belə qənaətə gəlirlər ki, hazırkı tənəzzül kritik deyil və bazarın stabilləşməsi hələ 2009-cu ilin 4-cü rübündə nəzərə çarpacaq.

Avropa Parlamentinə təqdim olunan “L'impact de la böhran économique sur le secteur européen du transport aérien” (fr. İqtisadi böhranın Avropa hava nəqliyyatı sektoruna təsiri) [12] hesabatında müəlliflər vurğulayırlar ki, Avropa sənişin havası nəqliyyat bazarında struktur dəyişiklikləri gözlənilir. Ekspertlər bazar strukturunda aşağı büdcəli aviaşirkətlərin payının artacağını proqnozlaşdırır və regional hava limanlarını milli və xarici aşağı büdcəli aviaşirkətlərlə əməkdaşlığı genişləndirməyə çağırırlar. Ekspertlər 2008-ci il böhranının mənfi təsirinin qiymətləndirilməsinə əsaslanaraq, bazarı sabitləşdirmək və tarif planlarının artımının qarşısını almaq üçün Avropa İttifaqına üzv dövlətlərə milli aviadaşıyıcılara maliyyə dəstəyi göstərməyi tövsiyə edirlər.

Xarici tədqiqatçıların bir sıra məqalələri böhranın təsirinin qiymətləndirilməsinə həsr olunub. T.B.Klimovanın “Aviasiya sənayesinin inkişaf dinamikası: meyllər və pandemiya çağırışları” məqaləsinə diqqət yetirmək lazımdır. [13]. Tədqiqatın müəllifi belə qənaətə gəlir ki, böhrandan çıxmağın mümkün ssenarisi aviasiya alyanslarının formalaşması və fəaliyyət göstərməsi ilə bağlı tarixi nümunələr gətirərək aviaşirkətlərin holdinqlərə və beynəlxalq alyanslara birləşməsi olacaq. Qeyd edək ki, aviasiya alyansı aviaşirkətlər qrupunun fəaliyyətini idarə edən aviasiya holdinqi deyil. Beynəlxalq əməkdaşlığı genişləndirmək üçün aviasiya alyansları yaradılır. Məsələn, “Air Astana”nın sənişini aviaşirkətin rəsmi internet saytı vasitəsilə Nur-Sultan – Nitsa marşrutu üzrə aviabilet əldə edərək, “Air Astana” aviaşirkətinin tərəfdaşı ilə uçuş üçün ən əlverişli və sərfəli variantı seçə bilər. “Air France” şirkəti ilə ittifaq. Sənişin “Air

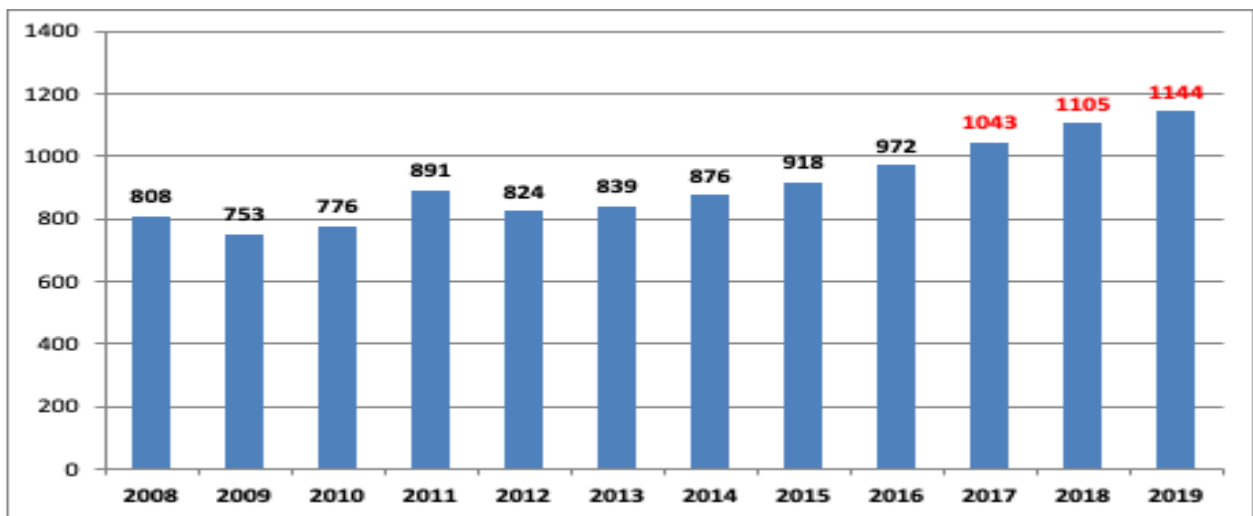
Astana” ilə Nur-Sultan-Paris marşrutu üzrə uça, sonra isə Air France ilə səyahətinə davam edə biləcək. Uçuşdan sonra internet saytından bilet alınan “Air Astana” Air France ilə hesablaşma aparacaq. Eyni zamanda, qlobal alyansda iştirak maliyyə resurslarının konsolidasiyası və şirkət idarəetməsinin vahid prinsipləri demək deyil. Müəllif SKYTRAX jurnalına əsasən ən yaxşı aviaşirkətlərin reytingini təqdim edir, lakin aviaşirkətin reytingdə lider mövqelərdə olması onun iqtisadi sabitliyinə və makroiqtisadi qeyri-sabitliyə qarşı müqavimətinə zəmanət vermir. Çox vaxt reyting siyahıları məşhur media resurslarının subyektiv fikridir və aviaşirkətin reytingdə olması marketinq alətlərindən biridir. Müəllifin fikrincə, yeganə məntiqli və ağlabatan nəticə 2008-2009-cu illər böhranının aradan qaldırılması ilə analogiya əsasında mümkün birləşmə və satınalmaların ssenarisidir. Lakin Avropa bazarı üçün belə bir ssenari çətin ki, aparıcı Avropa aviasiya holdinqlərinin yüksək bazar payına görə: Lufthansa Group, Air France - KLM, LAG. Rəqabət prinsiplərinə zidd olduğu və Avropa İttifaqının mövcud qanunvericilik normalarının pozulması səbəbindən holdinqlərin birləşdirilməsi mümkün deyil. Avropanın aparıcı aşağı büdcəli aviaşirkətləri ilə holdinqlərin konsolidasiyası da mümkün deyil. Büdcə hava yolları klassiklərdən fərqli biznes proseslərinin idarə edilməsi sistemində malikdir, daha yüksək sənişin axını və iqtisadi səmərəlilik nümayiş etdirərək daha az təyyarə parkına, daha az işçi heyətinə malikdir. İki fərqli modelin birləşməsi bazarda mənfi struktur dəyişikliklərinə səbəb ola bilər.

COVID-19 pandemiyasının mənfi təsirini qiymətləndirən ispaniyalı ekspertlər "Transporte Aéreo Mercado 2020 Por Estadísticas Regionales Y Pronóstico De Crecimiento Hasta 2030" analitik hesabatında (İspan. Hava nəqliyyatı bazarının regional statistikasını 2020-ci ilə qədər [14] belə qənaətə gəlir ki, 2019-cu ildə hava daşımalarının həcminin göstəricilərinə nail olmaq 2024-cü ildən tez mümkün deyil. 2020-ci ildə qlobal sərnəşin dövriyyəsinin 60% azalması kontekstində sərnəşin hava daşımaları bazarı 2021-ci ildə azalmanı ləngitəcək, 2022-ci ildə sərnəşin daşımalarında artım olacaq və 2019-cu ilin göstəriciləri 2024-cü ildən əvvəlki səviyyəsinə çatmaq mümkün olmayacaq.

Qeyd edək ki, araşdırmamızda 2020-ci ilə qədər sərnəşin hava daşımaları bazarının əsas fəaliyyət göstəricilərini nəzərə alacağıq. Tədqiqat zamanı (dekabr 2020) tətbiq edilən məhdudlaşdırıcı tədbirlərin əhəmiyyətli hissəsi hələ də qüvvədədir ki, bu da böhranın bazara maliyyə təsiri barədə nəticə çıxarmağı mümkünsüz edir. Böhranın təsirini qiymətləndirmək üçün

mənbə kimi biz IATA-nın rəsmi məlumatlarından, eləcə də yerli və xarici ekspertlərin rəylərindən istifadə etdik. Biz hazırkı böhranın əsas amillərini vurğulayırıq, onların bazara təsirini 2008-2009-cu illər böhranı ilə müqayisədə qiymətləndiririk. Ümumi qəbul edilmiş təsnifatda qlobal sərnəşin hava daşımaları bazarı adətən regionlara bölünür: Şimali Amerika, Latın və Cənubi Amerika, Afrika, Avropa, Yaxın Şərq, Asiya və Okeaniya, Azərbaycan və keçmiş SSRİ ölkələri. Milli struktur xüsusiyyətlərini nəzərə almaq vacibdir, buna görə də tədqiqat Azərbaycanın sərnəşin hava nəqliyyatı bazarının və Avropa sərnəşin hava nəqliyyatı bazarının (birləşmiş Avropa hava məkanı, o cümlədən Azərbaycan Respublikasını, Avropa İttifaqı, İsveçrə, Böyük Britaniya, Skandinaviya ölkələrini əhatə edən) təhlilinə əsaslanacaqdır.

6. Avropanın və Azərbaycan Respublikasının sərnəşin hava daşımaları bazarının mövcud inkişaf səviyyəsinin qiymətləndirilməsi



Şəkil 1. 2008-2019-cu illərdə Sərnəşin hava daşımaları üzrə Avropa bazarında daşıman sərnəşinlərin sayı, milyon nəfər [15]

2008-2019-cu illər ərzində Avropa sənişin hava daşımaları bazarında daşınan sənişinlərin sayı ilə bağlı məlumatları təqdim edək. (Şəkil 1).

2009-cu ildə sənişin daşınmasında 808 milyondan 753 milyon sənişinə qədər (-7,3%) azalma müşahidə olunub. Dövlət dəstəyi tədbirlərinin səmərəliliyi sayəsində sənişin daşımalarının azalması kritik həddə çatmayıb və 2010-2011-ci illərdə yüksəliş tendensiyası müşahidə olunub. Bununla belə, 2012-ci ildə sənişin dövriyyəsində yenidən 891 milyondan 824 milyon sənişinə (-8,1%) enmə müşahidə edilsə də, 2013-2019-cu illərdə artım tendensiyası müşahidə olunub. 2017-ci ildə Avropa bazarı üçün əlamətdar hadisə baş verdi, 1 milyard sənişin daşınması psixoloji əhəmiyyətli həddi aşdı və 2019-cu ilin əməliyyatlarının nəticələrinə görə daşınan sənişinlərin sayı 1 milyard 144 milyon nəfəri ötdü. 2008-2019-cu illər arasında sənişin hava nəqliyyatı bazarı 38% artıb.

Avropa sənişin hava daşımaları bazarının əsas fərqləndirici xüsusiyyətləri bunlardır: Lufthanasa Group, Air France - KLM, LAG aviasiya holdinqləri bazarına yüksək təsir dərəcəsi; Ryanair (İrlandiya), easyJet (Böyük Britaniya), Vueling və Volotea (İspaniya), Wizz Air (Macarıstan), Transavia (Fransa - Hollandiya), Euro-wings (Almaniya) tərəfindən aşağı qiymətli hava daşımaları segmentində əhəmiyyətli bazar payı təmsil olunur.); yerüstü hava nəqliyyatı infrastrukturunun inkişafı; əhalinin yüksək rifah səviyyəsi və nəticədə aviabiletlərin mövcudluğu. Statistika görə, 2019-cu ildə vahid Avropanın əhalisi 745 milyon nəfər [16], daşınan sənişinlərin sayı isə 1 milyard 144 milyon nəfər olub, beləliklə, avropalılar 2019-cu

ildə 1,5 hava reysi həyata keçiriblər ki, bu da kifayət qədər yüksək göstəricidir. və sənişin hava daşımaları üzrə Avropa bazarını yüksək inkişaf səviyyəsinə çatmış kimi xarakterizə edir.

Qeyd edək ki, 2020-ci ildə Avropanın sənişin hava daşımaları bazarı 2008-ci ildəki Avropa sənişin hava daşımaları bazarından əhəmiyyətli dərəcədə fərqlənir: aşağı büdcəli aviaşirkətlərin rolu artıb; aviaşirkətlərin aviasiya holdinqlərinin strukturunda konsolidasiyası baş verdi; aşağı büdcəli aviaşirkətlərin rolu və təsirinin güclənməsi hesabına regional marşrut şəbəkəsi genişlənməmişdir; təyyarə parkını yenilədi və artırdı.

Avropalı ekspertlərin fikrincə, 2020-ci il böhranı strukturuna görə 2008-2009-cu il böhranından xeyli fərqlənir. Hazırkı böhranın əsas fərqləndirici xüsusiyyətləri onun global miqyası və müddətidir. Yuxarıda qeyd edildiyi kimi, IATA ekspertləri 2020-ci ildə sənişin axınının 2019-cu illə müqayisədə 60% səviyyəsində azalacağını proqnozlaşdırırlar. Təyyarələrin orta doluluq nisbətinin 2019-cu ildəki 82,5%-dən 2020-ci ildə 65,5%-ə endirilməsi. Aviaşirkətlərin ümumi gəliri 2019-cu ildəki 838 milyard dollardan 328 milyard dollara qədər azalacaq [6].

Fransa hökuməti COVID-19 pandemiyaasının mənfi təsirindən təsirlənən milli aviaşirkətlərə və hava limanlarına dəstək proqramı elan edib. Dəstək proqramının birinci bəndi aviaşirkətlərin və hava limanlarının işçilərinə əmək haqlarının ödənilməsi, habelə hava səyahəti xidmətindən istifadə etməyən sənişinlərə aviabiletlərin dəyərinin qaytarılması, proqramın ikinci bəndi isə maliyyə öhdəliklərinin yerinə yetirilməsinə yönəlmiş bazar iştirakçılarının (kreditlər üzrə öhdəliklərin

ödənməsi, lizinq ödənişləri və s.) ünvanlı dəstəyi nəzərdə tutur.

2008-2019-cu illər ərzində Azərbaycan sərnışin hava nəqliyyatı bazarında sərnışin

daşıma məlumatlarını təqdim edək (cədvəl 1).

Cədvəl 1

2016-2022-ci illərdə Azərbaycanın sərnışin hava nəqliyyatı bazarında daşınan sərnışinlərin sayı, milyon nəfər [17]

İllər	Daşınan sərnışinlərin sayı, min sərnışin	o cümlədən	
		beynəlxalq	yerli
2016	1 980	1 432	548
2017	2 359	1 770	589
2018	2 399	1 785	614
2019	2 704	2 080	624
2020	578	411	167
2021	1 133	594	539
2022	2 254	1736	518

Mənbə: www.azstat.org – Azərbaycan Dövlət Statistika Komitəsinin rəsmi web ünvanı.

2016-cı ildə daşınan sərnışinlərin sayı 1980 min sərnışin olub, yəni Azərbaycanın hər ikinci vətəndaşı hava uçuşu edib. Bu, əlbəttə ki, son dərəcə aşağı rəqəmdir və Azərbaycan bazarını inkişaf etməkdə olan bazar kimi xarakterizə edir. 2020-ci ilin sonunda sərnışin dövriyyəsinin azalması 2016-cı illə müqayisədə 72,3% təşkil edib ki, bu da 2020-cı ildə Avropa bazarındakı azalmadan yüksəkdir. Lakin 2016-cu ildən 2019-cu ilə qədər olan dövrdə sərnışin dövriyyəsində 1980 min sərnışindən 2704 minə qədər sürətli artım tendensiyası müşahidə olunur. 2020-2022-cu illər arasında bazar bir daha yüksək artım və inkişaf tempini nümayiş etdirir, sərnışin daşınması 2022-ci ildə 2254 min sərnışinə çatmışdır ki, bu da 2020-ci illə və 2021-ci illə müqayisədə müvafiq olaraq 2,0 və 3,9 dəfə çoxdur.

Təhlil olunan dövrdə Azərbaycan sərnışin hava daşımaları bazarının böyüməsinin ən vacib amili “AZAL”ın və Azərbaycanın ilk aşağıbüdcəli aviadaşıyıcısı - “Buta Airways” aviaşirkətinin

hava gəmilərinin Avropa, Asiya və Amerikanın 40-dan çox şəhərinə uçuşlar etməsidir.

“Buta Airways” aviaşirkəti təyyarə parkını genişləndirərək, daxili və beynəlxalq hava şəbəkəsini genişləndirərək, Azərbaycanın ən böyük aviaşirkətlərindən birinə çevrilərək sərnışin axınını sürətlə artırıb. Aviaşirkətin Hava Yollarının sürətli inkişafı Azərbaycan bazarının ucuz hava nəqliyyatı segmentinin inkişafına ehtiyacının danılmaz sübutudur. Xarici aşağı büdcəli aviaşirkətlər paytaxtı Azərbaycanın iri şəhərləri, eləcə də Avropa və Yaxın Şərqi paytaxtları və iri şəhərləri ilə birləşdirən marşrut şəbəkəsinin inkişaf etdirilməsində maraqlı olduqlarını bildirirlər.

2021-2022-ci illərdə Azərbaycan sərnışin hava nəqliyyatı bazarının böyüməsində vacib amil regional hava marşrutlarına dövlət dəstəyi tədbirlərinin səmərəliliyidir. Azad olunmuş ərazilər üzərindəki səma beynəlxalq mülki aviasiyaya yenidən açılır. Bu ərazidə davamlı və etibarlı

aeronaviqasiya sisteminin tətbiqi nəzərdə tutulur [18].

Mütəxəssislərin fikrincə, Azərbaycan aviaşirkətləri və Azərbaycan hava limanları mövcud böhran vəziyyətinə böyük müqavimət göstərirlər. Mühüm amil dövlətin mövqeyidir: məhdudlaşdırıcı tədbirlərin təcridən yumşaldılması, sahənin sabitləşdirilməsi üçün vəsaitlərin ayrılması.

Nəzərə almaq lazımdır ki, 2022-ci ildə Azərbaycanın sərnişin hava daşımaları bazarı 2016-cı il bazarından əhəmiyyətli dərəcədə fərqlənir. Əhalinin rifah halının yüksəlməsi fonunda istehlakçı fəallığı artmış, müstəqil turizm istiqaməti geniş vüsət almışdır. Bundan əlavə, ölkədaxili və beynəlxalq marşrut şəbəkəsi genişlənilib. Azərbaycan bazarında həm böyük milli, həm də regional aviaşirkətlər fəaliyyət göstərir.

Azərbaycan bazarı, 2017-2022-ci illərdəki artım və inkişaf sayəsində yüksək inkişaf tempinə çatdı. Əgər 2016-cı ildə Azərbaycanın hər üçüncü sakini hava nəqliyyatı xidmətindən istifadə edə bilirdisə, 2022-ci ildə regional aviadaşımalara dövlət dəstəyinin effektiv tədbirləri və ucuz hava nəqliyyatının inkişafı sayəsində ölkə vətəndaşlarının əksəriyyəti üçün dəmir yolu və şəxsi avtomobil nəqliyyatına alternativə çevrilən hava nəqliyyatı əlçatan oldu.

COVID-19 pandemiyasının mənfi təsiri və dünyanın əksər ölkələrinin bir sıra qadağancedici və məhdudlaşdırıcı tədbirlərin tətbiqi nəticəsində yaranan 2020-ci il böhranının miqyasını və strukturunu nəzərə alaraq deyə bilərik ki, 2020-ci ildə sərnişin axınının azalması 2009-cu ildə sərnişin axınının azalması səviyyəsi ilə müqayisə olunmayan rekord səviyyəyə çatmışdır. Lakin, Avropa və Azərbaycan

bazarlarının struktur xüsusiyyətlərini nəzərə alaraq, 2008-2009-cu illərdəki böhranın aradan qaldırılması ilə bənzətmə ilə Azərbaycan bazarının böhrandan sonrakı inkişafı ssenarisinin Avropa sərnişin hava səyahət bazarında yüksək ehtimalını qeyd edə bilərik. Makroiqtisadi qeyri-sabitlik və istehlakçı fəallığının azalması kontekstində əhalinin, bazarın inkişafında mühüm amil büdcə hava nəqliyyatı istiqamətinin inkişafı ola bilər.

Ucuz hava daşımaları istiqamətinin inkişafı Azərbaycan bazarının böhrandan sonrakı inkişafında mühüm amilə çevrilə bilər. Aparılan tədqiqat belə nəticəyə gəlməyə imkan verir ki, Azərbaycanda ucuz hava daşımalarının inkişafına mane olan mühüm amil aşağı büdcəli aviaşirkətin klassik aviaşirkətdən mövcudluğu və fundamental fərqləndirici xüsusiyyətləri haqqında məlumatın olmamasıdır.

Nəticə

Sərnişin hava daşımaları bazarının effektiv antiböhran idarə edilməsi üçün tətbiq edilən antiböhran tədbirlərinin mürəkkəbliyi mühüm vəzifədir. Azərbaycan Hökumətinin maliyyə dəstəyi, şübhəsiz ki, bazarın inkişafına müsbət təsir göstərəcək, lakin struktur transformasiyası olmadan müsbət təsir müvəqqəti ola bilər.

“Buta Airways” Hava Yollarının təcrübəsi Azərbaycan bazarında ucuz hava nəqliyyatı seqmentinə tələbat olduğunu sübut etdi. 2008-2009-cu illər böhranının aradan qaldırılması üzrə Avropa bazarının təcrübəsi böhrandan sonrakı dövrdə büdcə hava nəqliyyatı seqmentinin inkişafının səmərəliliyini sübut etdi. Regional hava marşrutlarına dövlət dəstəyi tədbirləri 2021-2022-ci illərdə özünü doğruldub və

2023-2025-ci illərdə yeni istiqamətlərlə genişləndirilə bilər.

Nəticə. İngilis iqtisadçısı Tomer Qudoviçin 1996-cı ildə Transportation Planning and Technology (Nəqliyyatın Planlaşdırılması və Texnologiyası) jurnalında dərc olunmuş “Hava nəqliyyatının inkişafı nəzəriyyəsi” məqaləsində [19] sərnişin hava daşımaları bazarının inkişafının 6 mərhələsinə dair nəticəni təqdim etmişdir:

Mərhələ 1: aviaşirkətlərin formalaşması, hava limanlarının tikintisi;

Mərhələ 2: marşrut şəbəkəsinin inkişafı;

Mərhələ 3: daxili və beynəlxalq marşrutlar şəbəkəsinin formalaşdırılması;

Mərhələ 4: mərkəzi hava nəqliyyatı qovşağının inkişafı;

Mərhələ 5: mərkəzi hava nəqliyyatı qovşağının rolunun və təsirinin gücləndirilməsi;

Mərhələ 6: mərkəzləşdirmə, sərnişin axınının regional hava limanlarına keçirilməsi.

Avropanın sərnişin hava nəqliyyatı bazarı sərnişin hava daşımaları bazarının təkamülünün 6-cı mərhələsini (Tomer Qudoviçin təsnifatına görə) keçib və bunu milli nəqliyyat qovşaqlarının qeyri-mərkəzləşdirilməsi və regional hava limanlarında sərnişin axınının artması ilə ucuz hava nəqliyyatının inkişafı təsdiqlənir. Ucuz hava nəqliyyatı seqmentinin genişləndirilməsi regional hava marşrutları üçün subsidiya proqramının genişləndirilməsi ilə birlikdə Azərbaycan bazarını böhrandan çıxarmaq üçün təsirli vasitələrə çevrilə bilər.

ƏDƏBİYYAT SİYAHISI:

1. Гражданская авиация. [Электронный ресурс] URL:<http://tank.uw.ru/articles/other/aviation/>(дата обращения: 04.12.2020).
2. Рублев В.В. Анализ влияния бюджетных авиакомпаний «Volotea» и «Vueling» на рынок пассажирских авиаперевозок Испании в условиях макроэкономической нестабильности // Электронный научный журнал «Теоретическая экономика», 2020. – № 11. – С. 69. [Электронный ресурс] – Режим доступа к журн. свободный: <http://www.theoreticaleconomy.ru>
3. Алиев Э. А. Транспорт в международной договорной практике Азербайджанской республики. Москва: Монограф, 2005. 150 с.
4. Мəmmədov Z.S. Хəzər regionunda Nəqliyyatın inkişafının müasir xüsusiyyətləri. Azərbaycan. E. A. Xəbərləri. 1987. № 5.
5. Рублев В.В. Региональная маршрутная сеть как основа концепции бюджетной авиакомпании: европейский опыт и российская практика // Современная экономика: проблемы и решения - г.Воронеж. 2020, №10 (130) (октябрь) – с. 150-168.
6. IATA: 157 milliards de dollars et 60% des passagers perdus en 2020» (фр. IATA: 157 млрд. долларов и 60% пассажиров потеряно в 2020 году) [Электронный ресурс] URL:<http://anac-gabon.org/iata-157-milliards-de-dollars-et-60-des-passagers-perdus-en-2020.html> (дата обращения: 04.12.2020).
7. Наси́ев М.Р. “Azərbaycanda hava nəqliyyatının mövcud vəziyyətinin qiymətləndirilməsi” // İPƏK YOLU, No.3, Bakı, 2022, s. 22-34.

8. Azərbaycan rəqəmlərdə. Statistik məcmuə. 2023. Bakı, 2023. – 201s.
9. Bayramov A. Hava nəqliyyatı sektorunda mövcud vəziyyət və səmərəliliyin artırılması yolları. Hesabat. Bakı, 2020. – 20 s.
10. Babaşov F. B. Mulki aviasiyanın inkişafı sahəsində dövlətin vəzifəsi. //QANUN 03 (269), 2017. S. 99-104.
11. UK air passenger numbers slump as recession bites (англ. Количество пассажиров в Великобритании резко упало из-за рецессии). [Электронный ресурс] URL:<https://www.theguardian.com/business/2009/jun/16/uk-air-passenger-numbers-decrease-recession> (müraciət tarixi: 03.07.2023).
12. L'IMPACT DE LA CRISE ECONOMIQUE SUR LE SECTEUR EUROPEEN DU TRANSPORT AERIEN» (фр. Влияние экономического кризиса на европейский сектор воздушного транспорта). [Электронный ресурс] URL:[https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/note/join/2009/431570/IPOL-TRAN_NT\(2009\)431570_FR.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/note/join/2009/431570/IPOL-TRAN_NT(2009)431570_FR.pdf) (дата обращения: 04.12.2020).
13. Климова Т.Б. Динамика развития авиаотрасли: тренды и пандемийные вызовы // Экономика. Информатика. 2020. №3. С.512-521.
14. Transporte Aereo Mercado 2020 Por Estadísticas Regionales Y Pronostico De Crecimiento Hasta 2030 (исп. Региональная статистика рынка авиаперевозок 2020 года. Прогноз роста до 2030 года) [Электронный ресурс] URL:<https://www.torretriangular.com/global-transporte-aereo-mercado-marketus-08thoct2020/> (дата обращения: 05.12.2020).
15. Number of passengers carried by air in the European Union (EU-28) from 2008 to 2019, (англ. Статистика европейского рынка пассажирских авиаперевозок с 2008 по 2019 гг.) [Электронный ресурс] URL:<https://www.statista.com/statistics/1118397/air-passenger-transport-european-union/> (дата обращения: 05.12.2020).
16. Численность населения Европы. [Электронный ресурс] URL: <https://countrymeters.info/ru/> Europe (дата обращения: 05.12.2020).
17. www.azstat.org – Azərbaycan Dövlət Statistika Komitəsinin rəsmi web ünvanı.
18. azal.az/az/company/azeraeronavigation “Azeraeronaviqasiya” Hava Hərəkəti İdarəsi AZANS.
19. Tomer Goodovich. «A theory of air transport development» (англ. Теория развития воздушного транспорта) [Электронный ресурс] URL:<https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/03081069608717576> (дата обращения: 05.12.2020).

ПУТИ ПРИМЕНЕНИЯ ЭФФЕКТИВНЫХ ИНСТРУМЕНТОВ УПРАВЛЕНИЯ НА РЫНКЕ ПАССАЖИРСКИХ АВИАПЕРЕВОЗОК

Резюме

В статье систематизирован международный опыт развития рынка пассажирских авиаперевозок, рассмотрена история развития рынка пассажирских авиаперевозок в Азербайджане, а также состояние современной структуры управления текущим рынком и исследуются факторы его развития. На мировом рынке пассажирских авиаперевозок выявлены тенденции и факторы формирования способности выхода из глобальных кризисов, проведен научно-теоретический анализ влияния мирового финансового кризиса на рынок пассажирских авиаперевозок, оценен текущий уровень развития рынка пассажирских авиаперевозок Европы и Азербайджанской Республики и даны соответствующие рекомендации.

Ключевые слова: рынок пассажирских авиаперевозок, структура управления, мировой кризис, эффективные инструменты управления.

M.T.Qasimov

WAYS OF APPLYING EFFECTIVE MANAGEMENT TOOLS IN THE PAS- SENGER AIR TRANSPORT MARKET

Summary

In the article, the international experience of the development of the passenger air transport market is systematized, the history of the development of the passenger air transport market in Azerbaijan is reviewed, and the state of the modern management structure of the current market and the development factors are investigated. In the global passenger air transport market, the trends and factors of the formation of the ability to get out of global crises were revealed, a scientific-theoretical analysis of the impact of the global financial crisis on the passenger air transport market was carried out, the current level of development of the passenger air transport market of Europe and the Republic of Azerbaijan was evaluated and relevant recommendations were given.

Keywords: passenger air transportation market, management structure, global crisis, effective management tools.

Daxil olub: 17.08.2023