



S.H.Pürhani, R.R.Sultanova

UOT:338.47; JEL: R49.

Aviasiya şirkətlərinin fəaliyyətinin səmərəliliyinin artırılmasında dünya təcrübəsi

Xülasə

Məqalədə Beynəlxalq yük daşımalarında aviasiya şirkətlərinin rolundan bəhs edilir. Dünyanın Air France, Lufthansa SAS, JAL və Thai kimi aparıcı aviasiya şirkətlərinin fəaliyyəti təhlil edilərək, onların fəaliyyətlərinin müsbət cəhətlərinin "Azərbaycan hava Yolları" QSC-nin idarəetmə səmərəliliyinin artırılmasında tətbiqi məsələlərinə baxılır.

Açar sözlər: yük daşıma, sərnişin daşıma, aviasiya, aviasiya şirkətləri, fəaliyyət, səmərəlilik

Giriş

Beynəlxalq yük daşıma konvensiyasına qoşulmuş Azərbaycan Respublikasında mövcud olan nəqliyyat infrastrukturunu fəaliyyətini beynəlxalq normaların tələbləri səviyyəsində qurmaqla innovativ idarəetmə strukturuna malikdir. Mövcud nəqliyyat infrastrukturunu həm yük, həm də sərnişin daşımalarını həyata keçirməklə milli iqtisadiyyatın formalaşmasında, dünya birliyinə inteqrasiyada, xarici ticarət fəaliyyətində önəmli rol oynayır. Nəqliyyat növləri içərisində hava nəqliyyatını özündə birləşdirən və onların fəaliyyətini koordinasiya edən aviasiya şirkətlərinin dünya təcrübəsinə nəzər salıb onların müsbət cəhətlərinin Azərbaycanın aviasiya şirkətinə tətbiqi məsələlərinə baxmaq məqsədə uyğun olardı.

Əsas mətn

Hava daşımalarının dünya bazarının təhlili iqtisadi cəhətdən inkişaf etmiş ölkələrdə aviasiya biznesinin xüsusiyyətlərini müəyyən etməyə imkan verir. Bu ölkələrin milli aviaşirkətləri hava nəqliyyatında sərfəli gəlirləri ilə fərqlənən və aviadaşımalara xidmət göstərən müxtəlif fəaliyyət növlərinin tətbiqini təmin edir və yüksək mənfəətə malik olan aviasiya şirkətlərinə inteqrasiya olunurlar. Dünyanın aparıcı aviasiya şirkətlərinin daxil olduğu Avropa və Asiya regionları ölkələrinin altı milli aviadaşıyıcısının fəaliyyəti təhlil olunmuşdur. Bu bölgələr böyük milli aviaşirkətlərin həyata keçirdiyi sərnişin daşımalarının müəyyən həcmi və yüksək iqtisadi inkişaf səviyyələri ilə fərqlənilir. Müqayisə üçün aşağıdakı milli aviadaşıyıcıların daxil edildiyi aviasiya şirkətlərinin Air France (Fransa), Lufthansa German Airlines (Almaniya), SAS Scandinavian Airlines (İsveç, Danimarka, Norveç), JAL - Japan Airlines System Corporation (Yaponiya), Thai Airways International (Tailand) 2015 və 2016-ci illərdə sərnişin daşıma, gəlirlər, əməliyyat gəlirləri və xalis mənfəət göstəriciləri təhlili aparılmışdır. (Cədvəl 1.) Air France, Lufthansa və SAS gəlirlərinin həcminə görə Avropanın 5 böyük aviasiya holdinqinin, müvafiq aviaşirkətlər isə daşınan sərnişinlərin sayına görə 10 böyük Avropa aviadaşıyıcılarının sırasına daxildir. JAL və Thai Airways International (Thai) holdinqləri gəlirlərinə görə Asiyanın 10 böyük aviaşirkətinin, onlara daxil olan aviaşirkətlər isə daşınan sərnişinlərin sayına görə regionda 5 böyük aviaşirkətin sırasına daxildir. Bir sıra göstəricilərə əsasən bu holdinq və aviaşirkətlər son illər ərzində ardıcıl olaraq dünyanın ən yaxşı iyirmiləri sırasına daxildir.

Fəaliyyətləri təhlil edilən aviasiya holdinqləri dünya sərnişindaşıma sistemində önəmli mövqeyə malikdirlər. 2012-2017-ci illər üçün təhlil edilən aviaşirkətlərin sərnişindaşıma həcmiləri dinamikası işlənmiş və şəkil 1-də əks etdirilmişdir.



Cədvəl 1.
AirFrance, Lufthansa, SAS, JAL, Thai və Azal aviasiya holdinqlərinin reytingləri

Reytingin meyarları			Reytingdə					
			Air France	Lufthansa	SAS	JAL	Asiya Thai	Yerli AZAL
2015	Sərnişin daşınmışdır	dünyada	9	8	22	5	25	70
		regionda	2	1	8	1	7	1
	Gəlirlər	Dünyada	5	1	12	4	24	68
		regionda	2	1	4	1	7	1
	Əməliyyat gəliri (dünyada)		20	-	6	-	7	8
	Xalis mənfəət (dünyada)		17	-	-	-	4	1
2016	Sərnişin daşınmışdır (dünyada)		10	8	19	12	23	26
	regionda		2	1	7	2	7	9
	Gəlirlər	dünyada	7	4	13	2	26	16
		regionda	2	1	4	1	8	3
	Əməliyyat gəliri (dünyada)		18	1	3	-	7	9
	Xalis mənfəət (dünyada)		14	1	-	15	8	2

Şəkil 1.

Daşınmaların həcmnin dinamikası (mln. sərnişin)





Aviasiya şirkətlərinə daxil olan şirkətlərin məşğul olduğu işlərin iki qrupa bölünməsi şərti xarakter daşıyır. Belə ki, burada aviaholdinqlərə daxil olan aviasərnişinlərə yönəlmis fəaliyyət növlərini yerinə yetirən şirkətlər də mövcuddur. Aviasiya şirkətlərinə daxil olan kompaniyaların fəaliyyət növləri cədvəl 2-də göstərilmişdir.

Cədvəl 2.

Aviasiya şirkətinə daxil olan şirkətlərin əsas fəaliyyət növü

	Air France	Lufthansa		1AE	Thai	AZAL
AVLADAŞIYICILAR						
Sərnişin aviadaşıyıcıları (magistral)	+	+	+	+	+	+
Sərnişin aviadaşıyıcıları (regional)	+	+	+	+	+	+
Yük aviadaşıyıcıları	+	+	+	+	+	+
AVLAKOMPANIYALARA YÖNƏLMİŞ FƏALİYYƏT NÖVLƏRİ						
Hava gəmilərinin təmiri və texniki xidmət	+	+	+	+		+
Hava gəmilərinə yerüstü xidmət	+		+	+		+
Yanacaq doldurma kompaniyası				+	+	
Bort qidalanması		+		+	+	+
Qlobal bronlaşma sistemi	+	+				+
İnformasiya texnologiyaları		+				
Tədris mərkəzi	+	+	+	+		+
AVLASƏRNIŞINLƏRƏ YÖNƏLMİŞ FƏALİYYƏT NÖVLƏRİ						
Ticarət	-	-	+	+	+	+
Turizm	-	+	+	+	-	-
Mehmanxanalar	-	-	+	+	+	+
Yüklərin və poçtun ekspres çatdırılması	+	-	+	-	-	+
Avtomobillərin kirayələnməsi	-	-	-	+	-	-
DİGƏR FƏALİYYƏT NÖVLƏRİ						
Lizinq kompaniyası	+			+		+

Qeyd etmək lazımdır ki, magistral və regional marşrutlarda, həmçinin yük aviadaşıyıcılarında bir qayda olaraq sərnişin aviadaşınmaları bir aviakompaniya tərəfindən deyil, şirkətə daxil olan ayrı-ayrı kompaniyalar tərəfindən həyata keçirilir. Təhlil edilən aviaşirkətlərin tərkibinə daxil olan kompaniyaların sərnişin magistral, sərnişin regional və yük aviadaşımalarında iştirakı haqqında məlumat cədvəl 3-də öz əksini tapmışdır. Bu nəqliyyat növləri müxtəlif biznes fəlsəfəsinə malikdir və müxtəlif bazar seqmentlərinə yönəldilmişdir. Buna görə də onların bir aviakompaniya çərçivəsində birləşməsi məqsədə uyğun deyil və kompaniyanın idarə olunmasını mürəkkəbləşdirir. Regional yük seqmentində öz coğrafi fəaliyyəti ilə fərqlənən bir neçə kompaniya holdinq çərçivəsində fəaliyyət göstərə bilər.

Cədvəl 3.

Tədqiq olunan aviasiya holdinqləri çərçivəsində sərnişin magistral, sərnişin regional və yük aviadaşınmaları

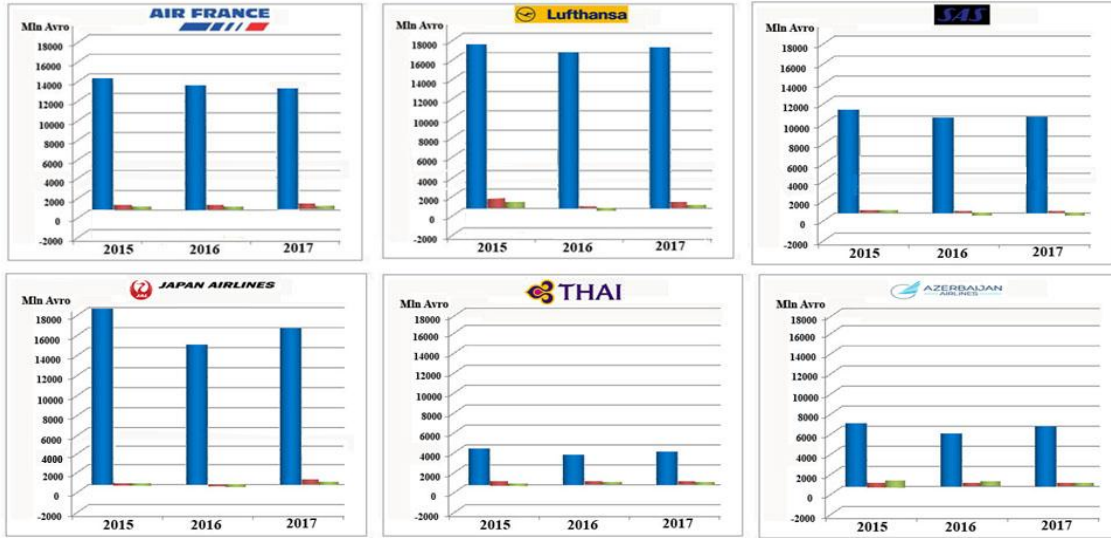
Aviadaşınmaların növü	Air France Group	Lufthansa Orupu	SAS Group	JAL Group	Thai	AZAL
Sərnişin magistral	Air France	Lufthansa German Airlines	Scandinavian Airlines	Japan Airlines	Thai Airways International	BUTA AIRLINES
Sərnişin regional	Regional City Jet	Lufthansa CityLine	Spanair Braathens	J Air JAL Express	Thai Airways International	AZAL
	Brit Air	Eurowings	Wideroe's Flyveselskap	Japan Air Commuter	Sky Asia	
	Air Austral	Air Dolomiti	Bluel	Japan Asia Airways		
		British Midland	AirBaltic Estonian Air			
Yük aviadaşıyıcıları	Air France	Lufthansa Cargo	SAS Cargo Group	JAL Cargo	Thai Airways International	SILKWAY
				JAL Logistics		
				JAL Kansai Aircargo		
				Nishinohon Air Cargo		



Şirkətlərdə təqdim olunmuş fəaliyyət növlərinin sayına görə Air France Group və Lufthansa Group əsasən digər aviakompaniyalara xidmət etməyə istiqamətləndirilmişdir, SAS holdinqdə aviasərnişinlərə xidmətlə əlaqədar fəaliyyət növləri üstünlük təşkil edir. Asiya şirkətlərində isə biznesin bu növü bərabər şəkildə bölünmüşdür. Ana şirkətlərin milli aviadaşıyıcı olan Air France Group, Lufthansa Group və SIA Group daha mürəkkəb quruluşa malikdir, lakin şirkətin sahibliyi və müəyyən fəaliyyət sahələrinin idarə edilməsi ya da idarəedici istehsal funksiyalı törəmə şirkət vasitəsilə həyata keçirilir. Subholdinqlər onlara daxil olan şirkətlərin fəaliyyətinin müəyyən istiqaməti üzrə formalaşmışdır. Air France Group holdinqində regional aviaşirkətlər, tədris mərkəzi və lizinq kompaniyası Air France Finance-in vestisiya kompaniyası başda olmaqla subholdinqə daxildir. Hava gəmilərinin yerüstü xidməti bazarında Servair kompaniyası başda olmaqla subholdinqə daxil olan bir neçə şirkət fəaliyyət göstərir. Lufthansa Group holdinqdə yük aviadaşıyıcıları, informasiya texnologiyası və hava gəmilərinin təmiri və texniki xidməti müvafiq fəaliyyət növü ilə məşğul olan böyük kompaniyalar başda olmaqla subholdinqlər vasitəsilə, göyörtədə qidalanma və digər fəaliyyət növləri isə LSG Lufthansa Service Holding və Lufthansa Commercial Holding idarəedici şirkətlər başda olmaqla subholdinqlər vasitəsilə həyata keçirilir. Yerüstü xidmət, göyörtədə qidalanma yük və poçtun ekspress-çatdırılması üzrə Sinqapur holdinqində xidmət milli aviakompaniyalara nəzərən törəmə kompaniya olan Singapore Aifort Terminal Services şirkəti, texniki xidmət və təmir isə SIA Engineering Company başda olmaqla subholdinqə daxil olan şirkətlər vasitəsilə həyata keçirilir. SAS holdinqin strukturu 5 müəyyən xüsusiyyətə malikdir. Holdinqin ana kompaniyası aviakompaniyanın özü deyil, SAS AB investisiya kompaniyası olub, Scandinavian Airlines magistral aviakompaniyasına, regional aviakompaniyalara və yük aviadaşıyıcılarına, eləcə də bütün fəaliyyət növləri ilə məşğul olan qarışıq kompaniyalara aiddir. Scandinavian Airlines aviakompaniyası digər müəsisələr tərəfindən idarə olunmur. Ona iki idarəedici kompaniya aiddir - SAS Consortium və SAS Commuter Consortium. Lizinq, maliyyə və informasiya kompaniyalarının idarəedilməsini SAS Consortium birbaşa, otellər şəbəkəsiylə isə SAS Investments müəyyən şirkətlər vasitəsilə həyata keçirir. Bu holdinqin strukturu bir qədər böyükdür və böyük sahibkarlıq səviyyəsinin miqdarı hesabına biznesin idarəçiliyini və şəffaflığını azaldır. SAS Consortium və SAS Commuter Consortium və səhmlərinin köçürülməsi hesabına strukturu sadələşdirmək məqsədə uyğun görünür. Bütövlükdə təqdim olunan holdinqlərin strukturları sabitdir. Bu isə törəmə müəsisələrin uğurlu şəkildə idarə olunmasını həyata keçirməyə imkan verir, istehsalat göstəricilərinin artması, həmçinin holdinqin maliyyə göstəricilərinin kafi səviyyəsi buna sübutdur. Şəkil 2-də tədqiq olunan holdinqlərin son 3 il ərzində (2015-2017) gəlirləri, əməliyyat gəlirləri və xalis gəliri göstərilmişdir.

Şəkil 2.

Gəlirlərin, əməliyyat gəlirlərinin və xalis mənfəətin dinamikası (mln.avro)



2015-2017-ci illərdə təhlil olunan holdinqlərin fəaliyyətinin əməliyyat və təmiz rentabelliği cədvəl 4-də göstərilmişdir.

Cədvəl 4.

Fəaliyyət növünə görə tədqiq edilən aviasiya holdinqlərinin əməliyyat və təmiz rentabelliği

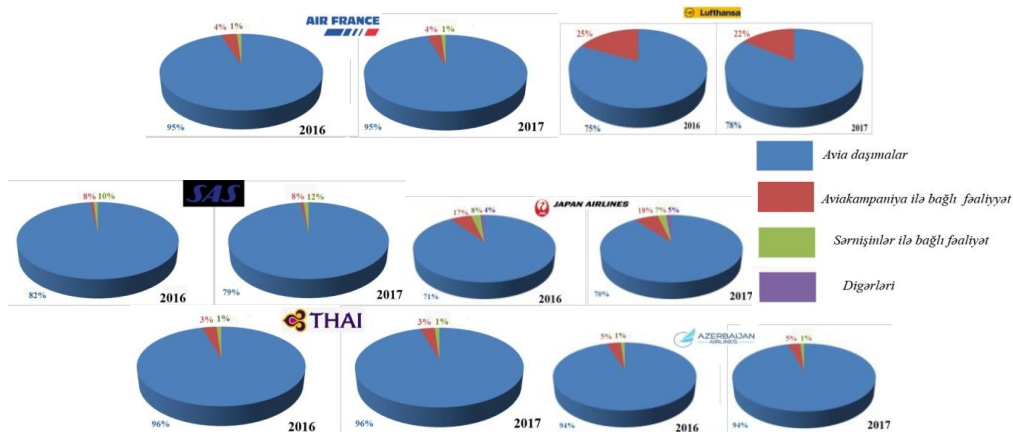
	əməliyyat rentabelliği			təmiz rentabellik		
	2015	2016	2017	2015	2016	2017
Air France Group						
aviadaşıyıcılar	1,24%	0,70 %	1,12%	0,95 %	0,75 %	1,22%
Digərləri	6,31 %	8,57 %	14,53 %			
Cəmi	1,51 %	1,13%	1,88%			
Lufthansa Group						
aviadaşıyıcılar	9,86 %	3,31 %	4,94 %	4,22 %	-6,17%	2,38 %
Digərləri	8,09 %	-13,40%	9,35 %			
Cəmi	9,38 %	-0,92 %	5,92 %			
SAS Group						
Aviadaşıyıcılar	0,78 %	-2,09 %	-1,58%	-0,20 %	-2,45 %	-3,22 %
Digərləri	2,28 %	1,04%	5,77 %			
Cəmi	1,05 %	-1,53%	-1,56%			
JAL Group						
Aviadaşıyıcılar	0,19%	-5,27 %	2,79 %	0,56 %	-4,59 %	1,41 %
Digərləri	1,25 %	0,81 %	2,28 %			
Cəmi	0,51 %	-3,50 %	2,64 %			
Thai International Group						
Aviadaşıyıcılar	13,14%	11,57%	11,43 %	7,89 %	9,26 %	6,60 %
Digərləri	47,87 %	56,36 %	63,62 %			
Cəmi	14,49 %	13,17%	13,37%			
AZAL						
Aviadaşıyıcılar	3,46 %	4,43 %	9,21 %	10,13 %	8,70 %	11,57%
Digərləri	57,52 %	46,39 %	46,32 %			
Cəmi	6,82 %	6,97 %	11,28%			



Cədvəldən görünür ki, bütün holdinqlərdə 2015-ci illə müqayisədə 2016-cı ildə gəlirlərin azalması müşahidə olunur, lakin 2017-ci ildə aviadaşıyıcılar bazarına təsir göstərən müsbət amillər ötən illə müqayisədə gəlirlərin artmasına gətirib çıxarmışdır. 2015-ci ildə Air France Thai və SIA-nın holdinqlərinin tədqiqindən sonra 2016-cı ildə gəlirlərin azalması, digər holdinqlərdə isə zərərlər müşahidə olunmuşdur. Bununla yanaşı, 2017-ci ili tədqiq olunan 6 holdinqdən 5-i mənfəətlə, SAS holdinqi isə cüzi zərərlərlə bitirmişdir. Lufthansa Groupda 2015-ci ildə əsas fəaliyyətin itkisi gəlirlərin 1%-ni, təmiz itki isə gəlirlərin 6,2%-ni təşkil etmişdir. 2016 və 2017-ci illərdə əməliyyat rentabelliği müvafiq olaraq 9,4% və 5,9% , təmiz rentabellik isə müvafiq olaraq 4,2% və 2,4% təşkil etmişdir. Qeyd etmək lazımdır ki, Sinqapur və Tailand holdinqləri yüksək rentabellik göstəriciləri nümayiş etdirməyə davam edirlər. İlk növbədə bu onunla əlaqədardır ki, digər holdinqlərdən fərqli olaraq onlar daha az iş yerinə yetirirlər və buna müvafiq olaraq az gəlir əldə edirlər. Ekstensiv artım üçün imkanlar azaldığına görə bu holdinqlər iş həcmi və gəlirlər intensiv yolla artıracaqlar, deməli gəlirlərin artması ilə rentabellik həddi də azalacaqdır. Əgər ayrı-ayrı holdinqlərin aviadaşıyıcılarının əməliyyat rentabelliği mənfə olarsa, o zaman istisnasız olaraq müəyyən qarışıq fəaliyyət növlərinin əməliyyat rentabelliği müsbət olacaqdır ki, bu da holdinqin ümumi rentabelliğini artıracaqdır. Bununla yanaşı, aviadaşıyıcılardan gələn gəlirlər aviasiya holdinqlərinin gəlirlərinin məcmusunda üstünlük təşkil etməkdə davam edir. 2016-2017-ci illər üçün müəyyən fəaliyyət növləri üzrə təhlil edilən holdinqlərin gəlirlərinin strukturu şəkil 3-də göstərilmişdir. O, sabitdir və demək olar ki, dinamika da dəyişmişdir. Tailand, Fransa holdinqlərinin gəlirləri müvafiq olaraq 96%,95% olmuşdur. Digər holdinqlərdə hava daşınmalarından əldə olunan xüsusi gəlir çəkisi bir qədər az olmuşdur. SAS Group - 79%, Lufthansa Group - 78% və JAL Group - 70%. Digər fəaliyyət növləri, həmçinin aviasərnişinlərə xidmət növləri bu holdinqlərə 1%-dən az gəlir gətirir ki, bu da onları aviaşirkətlərə xidmət göstərməkdə ixtisaslaşan holdinqlər qrupuna aid edir. Aviasərnişinlərə xidmət SAS Groupa və JAL Groupa müvafiq olaraq 17% və 10%, aviakompaniyalara xidmət isə müvafiq olaraq 4% və 8% gəlir gətirir. Xüsusi çəkisinə görə onlar aviasərnişinlərə xidmət göstərməyə yönəlmiş holdinqlərə aiddir.

Şəkil 3.

2016-2017-cü illərdə fəaliyyət növünə görə tədqiq olunan holdinqlərin gəlirlərinin strukturu

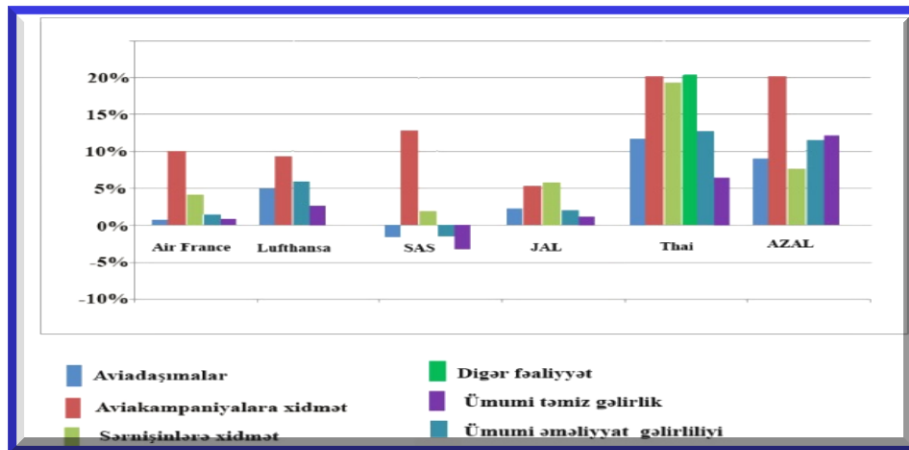


Qarışıq fəaliyyət növünün aviadaşıyıcılarla müqayisədə daha yüksək rentabelliği holdinqlərin əməliyyat gəlirlərində olduğundan fərqli olaraq onlara daha böyük xüsusi çəkiyə malik olmaq imkanı verir. 2017-ci ili gəlirlə bitirmiş aviasiya holdinqlərində aviadaşıyıcılar

65%-dən (Lufthansa Group) 83%-ə (Thai Group) qədər əməliyyat gəliri əldə etmişlər. Başqa aviadaşıyıcılara istiqamətlənmiş aviadaşımalarla qarışıq fəaliyyət holdinqlərə müvafiq olaraq 9%-dən (JAL Group) 35%-dək (Lufthansa Group) gəlir gətirir. Əməliyyat gəlirinin strukturundan fərqi onunla izah olunur ki, ilk növbədə əvəllər aviadaşımalarla qarışıq fəaliyyət növləri aviadaşımaların özlərindən fərqli olaraq daha gəlirli idilər. 2015-2017-ci illər ərzində digər fəaliyyət növlərinin rentabelliği Lufthansa Group istisna olmaqla bütün holdinqlərdə hava daşınmalarının əməliyyat rentabelliğini xeyli artırmışdır. 2016-cı ildə alman holdinqində digər fəaliyyət növlərinin mənfi maliyyə nəticələri Avropa sənayesinin göyörtə qidalanmasında ciddi böhrana səbəb olmuşdu. Şəkil 4-də 2017-ci ildə əksər holdinqlərdə aviadaşımaların əməliyyat rentabelliğinin qarışıq fəaliyyət növlü aviadaşımalarından aşağı olduğu görünür. Beləliklə, aviakompaniyaların əlavə fəaliyyət növləri qoyulmuş kapitalla daha yüksək rentabellik təmin edir, onlardan alınan gəlirlər isə aviadaşıyıcılara xidmətə, məhsullara və iş görə artım zamanı aviadaşımalara olan tariflərin artması olmadan fəaliyyət göstərməyə imkan verir ki, bu da hava nəqliyyatının xərclərini təşkil edən hava nəqliyyatının istehlakçılara müsbət təsir göstərəcək. Bununla yanaşı, qeyd etmək lazımdır ki, hər bir fəaliyyət növünün bazar konyukturası maliyyə nəticəsinə təsir göstərir və hər zaman mənfəət gətirmir.

Şəkil 4.

2017-ci ildə tədqiq olunan holdinqlərin fəaliyyət növünə görə əməliyyat rentabelliği və təmiz rentabellik

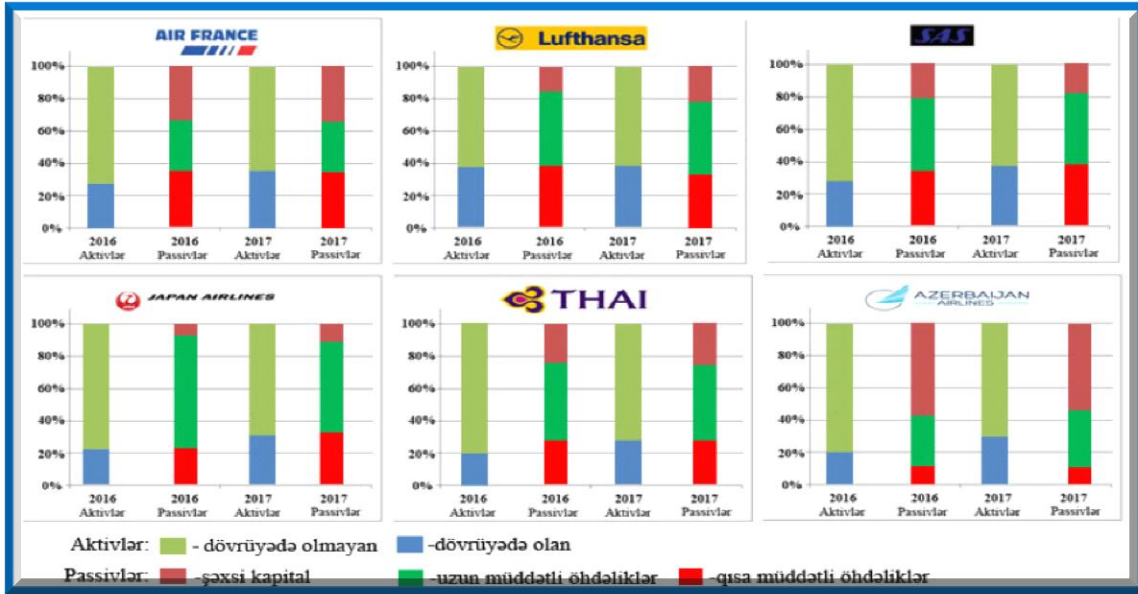


Şəkil 5-də 2016 və 2017-ci illərin nəticələrinə görə təhlil olunan aviasiya holdinqlərinin balanslar strukturu göstərilmişdir. Nəzərdən keçirilən hər bir holdinqin aktiv və passiv strukturu sabitdir. Qeyri-dövriyyə resursları dövriyyə vasitələrini olduqca artırır və 2016-cı ilin nəticələrinə görə 65%-dən (Lufthansa Group) 80%-dək (Thai Group) təşkil edir. Demək olar ki, bütün holdinqlərin balans strukturu (Thai istisna olmaqla) “ideal” maliyələşdirmə modelinə, yəni dövriyyə resurslarının qısamüddətli passivlərə uyğun olduğu modelə yaxındır. Uzun müddətli maliyələşdirmə strukturunda (şəxsi və borclu) böyük fərqlər vardır. Xarici təcrübədə belə bir fikir geniş yayılmışdır ki, uzun müddətli maliyələşdirmə mənbələrinin ümumi həcmində şəxsi kapital payı kifayət qədər çox olmalıdır. D.Skott və D.Conson belə hesab edirlər ki, şəxsi kapital payının aşağı həddi 60% olmalıdır. P.Entoni və C.Ris hesab edir ki, bu nisbət 50%-dən az olmamalıdır.



Şəkil 5.

2016-2017-ci illərdə tədqiq edilən holdinqlərin aktivlərinin strukturu



AZAL (69%) ı Air France Group (50%) holdinqlərinin uzun müddətli maliyyələşdirilmə mənbələrində təklif olunan qiymətlərə şəxsi kapitalın xüsusi çəkisi uyğundur. Yüksək şəxsi kapital payı olan müəssisələr mühüm maliyyə müstəqilliyi ilə xarakterizə olunduqları üçün kreditörlər öz vəsaitlərini oraya daha həvəslə qoyurlar. Bununla yanaşı müxtəlif ölkələrdə maliyyə müstəqilliyi dərəcəsinin çəkisi bu və ya digər strukturun mövqeyi baxımından dəyişə bilər. Belə ki, cəlb olunan vəsaitlər payı ümumi gəlir məbləğində Yaponiyada orta hesabla 85%, Almaniya da 64%, ABŞ-da 55% təşkil edir. Bu, həmin ölkələrdə müxtəlif təbiətli investisiya axını ilə izah olunur. Cəlb olunan kapitalın yüksək əhəmiyyətli konsentrasiya əmsalı (JAL Group- 88%, SAS Group – 69%, Lufthansa Group – 67%) bankların holdinqlərə olan etibarlılıq dərəcəsinə, həmçinin onların maliyyə etibarlılığını göstərir. Əksinə, bu göstəricinin aşağı olması holdinqin bankdan kredit almağa qadir olmadığını göstərir ki, bu da investorları və kreditörleri ehtiyatlı olmağa sövq edir. Tədqiq olunan bütün holdinqlərin səhm payları dünya birjasında qiymətləndirilir, deməli holdinqlər yeni investorlar üçün açıqdır. Aviaşəşimələr sahəsi üçün xarakterik olan mənfi tendensialara baxmayaraq, səhmlərin bazar qiymətləri uzun müddətli perspektivlərdə artmağa meyillidir. Cədvəl 5-də fəaliyyətləri təhlil olunan holdinqlərin dəyər göstəriciləri verilmişdir. Cədvəldəki hesablaşmalar 2007-ci il üçün iqtisadi əlavə dəyərlə - EVA (Ekonomik Value Addel) 2012-2017-ci illər üçün isə bazar əlavə dəyər - MVA göstəricilərinə görə aparılmışdır. 2017-ci ilin nəticələrinə görə tədqiq olunan altı holdinqdən ikisi iqtisadi əlavə edilmiş dəyəri mənfi olmuşdur. Bu aviaşəşimələr bazarına təsir göstərən mənfi amillərlə əlaqədardır. Bununla yanaşı, son 5 ilin nəticələrinə görə əlavə edilmiş bazar dəyəri 6 holdinqdən 5-də müsbətdir.

Beləliklə, aparıcı aviasiya holdinqlərinin maliyyə-təsərrüfat fəaliyyətinin təhlili göstərdi ki, onlar istehsalat göstəricilərinin artımını, stabil əmlak vəziyyətini, qənaətbəxş səviyyəli likvidliyin olmasını və yüksək səviyyəli maliyyə sabitliyini nümayiş etdirir. Holdinqlərin fəaliyyətinin rentabelliği aviaşəşiməçilərin rentabelliğindən olduqca yüksəkdir, buna onların fəaliyyətinin diversifikasiyası və şaquli inteqrasiyası hesabına nail olunmuşdur. Bu müsbət bazar dəyərini təmin edir və bazar iştirakçılarında qiymətli kağızların etimadını artırır ki, bu da holdinqlərin kapitalizasiyasına müsbət təsir göstərir.

Cədvəl 5.

Tədqiq olunan holdinqlərin dəyər göstəriciləri

	Air France	Lufthansa	SAS	JAL	Thai	AZAL
NOPAT,mln Avro	91,00	871,00	-91,43	328,82	324,64	384,51
Borca götürülmüş kapitalın qiyməti	2,19%	3,98%	3,94%	1,05%	3,96%	1,01%
Şəxsi kapitalın qiyməti	0,59%	3,45%	0,00%	0,01%	10,34%	2,66%
Borca götürülmüş kapitalın payı	50,04%	67,46%	69,46%	87,78%	59,39%	30,95%
Şəxsi kapitalın payı	49,96%	32,54%	30,54%	12,22%	40,61%	69,05%
WACC	1,39%	3,81%	2,73%	0,93%	6,55%	2,15%
Gəlirin vergi tarifi	35,4%	35,0%	28,6%	40,7%	30,0%	20,%
EVA ,mln Avro	-22,75	405,75	-200,81	218,50	149,62	291,05
MVA(6 il ərzində) mln Avro	451,21	804,66	-541,12	53,84	877,41	2047,92

Böyük və daha uğurlu aviasiya holdinqlərinin ictimai quruluşunun tədqiqi onların tərkibində sərnişinlərə xidmət kompaniyaları və digər aviadaşıyıcılara xidmət kompaniyaları kimi qruplara ayırmağa imkan verir. Beləliklə, birinci və ikinci aviasiya holdinq qrupları arasında sərhəd tamamilə şərtidir. Aparıcı xarici aviasiya holdinqlərinin təhlilinin ümumiləşdirilməsi göstərdi ki, bir qayda olaraq, diversifikasiya və şaquli inteqrasiya hər iki istiqamətdə həyata keçirilir. Holdinqlərin qarışıq strukturu onu göstərir ki, onların inkişafı təklif olunan ciddi diversifikasiya və şaquli inteqrasiya istiqamətlərində həyata keçirilmir, müxtəlif ölkələrdə aviadaşınmaların fəaliyyət növü ilə əlaqədar olan bazar konyukturası ilə müəyyən edilir. Yeni fəaliyyət dairəsinə daxil olma qərarının qəbul edilməsi bazar rəqabətinin səviyyəsindən, sektora daxil olma baryerlərindən, bir və ya bir neçə bazar iştirakçısının nəzarət aksiya paketini əldə etmə imkanından və digər faktorlardan asılıdır. Tədqiqat üçün mərkəzində milli aviadaşıyıcılar olan aviasiya holdinqləri seçilmişdir. Holdinqlər diversifikasiya və şaquli inteqrasiyadan ibarət oxşar inkişaf strategiyasına riayət edərək, müsbət nəticələr göstərir və dünyanın aviadaşıyıcılar bazarında liderlik edirlər. Mülki aviasiyanın sahələrinin müxtəlif aspektli təhlilini, şaquli inteqrasiya və diversifikasiya proseslərinin idarəetmə xüsusiyyətlərinin aşkar olunmasını və aviasiya holdinqinin aviakompaniyalarının ətrafında yaranan xarici təcrübənin tənqidi qiymətləndirilməsini nəzərə alaraq, şaquli inteqrasiya və diversifikasiya çərçivəsində aviadaşıyıcıların əlavə fəaliyyət növlərinin inkişafının səmərəliliyini qeyd etmək məqsəduyğundur ki, bu da eyni zamanda aviakompaniyaların bazar vəziyyətinin sabitləşməsinin əsas amili (və nəticədə mülki aviasiyanın bütün sahələrinin səmərəli fəaliyyəti), həmçinin aviadaşımalara olan tariflərin azalması kimi aviasiya xidmətləri istehsalçı və istehlakçılarının müxtəlif istiqamətli maraqlarının razılaşmaları ilə əlaqədar olan mühüm sosial məsələlərin həllinə zərurət yaradır. Buda aviasiya holdinqində inteqrasiya nəticəsində əməliyyat xərclərinin azalması və şaquli inteqrasiya və diversifikasiya nəticəsində həyata keçirilən əlavə fəaliyyət növlərindən gələn gəlirlərin artması sayəsində həyata keçirilir.

Nəticə

Azərbaycan hava yollarının uzun müddətli məqsədi hava nəqliyyatı ilə xidmətlərin dünya bazarında liderlərindən birinə çevrilməkdir, buna görə də öz ətrafında dərin diversifikasiyalı və şaquli inteqrasiyalı holdinqlərin yaranmasında xarici aviaşirkətlərin təcrübəsi Azərbaycan aviadaşıyıcıları üçün faydalı ola bilər.



Ədəbiyyat

1. S.H.Pürhani, R.R. Sultanova. Azərbaycanın Mülki Aviasiyasının inkişaf mərhələləri və perspektivləri. MAA-nın elmi məcmuələri, cild 16. №2. səh 98-103. Bakı 2014.
2. R.R.Sultanova. Azərbaycan Respublikasının mülki aviasiya sistemində strateji idarəetmə. MAA-nın elmi məcmuələri, cild 19. №4. səh 47-51. Bakı 2017.
3. Окулов В.М. Повышение конкурентноспособности авиакомпаний на рынке авиаперевозок. Авиационный рынок 2003. №21. с.31-35
4. Taran Airlines Corporation Annual Report-2015
5. Lufthansa Annual Report 2015.
6. Air France Group Financial Statements-2014
7. Rezidor SAS Annual report-2015
8. Singapore Airlines Annual Report-2015
9. www.airlines.org/ecom.
10. www.mirecon.susu.ac.ru
11. www.bts.qov
12. www.stat.qov.az

С.Г.Пюрхани, Р.Р.Султанова

Мировой опыт повышения эффективности работы авиационных компаний
Резюме

В статье обсуждается о роли авиационных компаний в сфере международных грузоперевозок. Был анализирован деятельность ведущих мировых авиакомпаний, таких как Air France, Lufthansa SAS, JAL и Thai, и применение положительных аспектов их деятельности в повышении эффективности управления ЗАО «Азербайджанские авиалинии».

Ключевые слова: *грузовые, пассажирские перевозки, авиация, авиационные компании, эксплуатация, эффективность*

S.H.Puhani, R.R.Sultanova

The world's experience improvement of the efficiency of air companies activities
Summary

The article is dedicated to the aviation companies` roles in the field of international cargo transportation. The activities of the world`s leading air companies like Air France, Lufthansa SAS, JAL and Thai as well as the application of positive aspects of their activities in improving the efficiency of management of Closed Stock Joint Company of “Azerbaijan Airlines” have been studied.

Keywords: *cargo and passenger transportation, aviation, aviation companies, exploitation, efficiency*

Elmi redaktor: i.f.d., dos. Y.Məmmədov

Daxil olub: 16.05.2019.

Çapa qəbul olunub: 20.05.2019.