UOT 94(479.24)

PƏRVİZ MƏHƏRRƏMOV
Gəncə Dövlət Universitetinin doktorantı
parvizmaherr@gmail.com
ORCİD İD: 0000-0002-3584-339

HEYDƏR ƏLİYEV VƏ MÜSTƏQİL AZƏRBAYCANDA HAVA NƏQLİYYATININ İNKİŞAFI

DOI: https://doi.org/10.36719/2708-065X/106/183-188

Müasir Azərbaycan dövlətçiliyinin memarı və qurucusu, Ümummilli lider Heydər Əliyevin həyatı, siyasi və idarəçilik fəaliyyəti çağdaş tariximizdə müstəsna yer tutur. Azərbaycan tarixinin ən şanlı səhifələrini yazmış Heydər Əliyevin keçdiyi həyat yolu, müasir və gələcək nəsillərə miras qoyduğu mənəvi irs misilsiz sərvət, əvəzsiz nümunədir. Azərbaycan xalqının tarixinə və taleyinə parlaq və silinməz iz qoymuş böyük şəxsiyyət, müdrik dövlət xadimi Ulu Öndər Azərbaycanın tərəqqi və inkişaf yolunu dahiliklə müəyyənləşdirmiş, müstəqil dövlətçiliyimizin konseptual əsaslarını işləyib hazırlamışdır. Elmi məqalədə Müstəqil Azərbaycanda hava nəqliyyatının inkişaf strategiyası və qanunvericilik bazasının işlənib hazırlanmasında, onun fasiləsiz və səmərəli fəaliyyətinin təşkili və inkişafında Ümummilli Lider Heydər Əliyevin müstəsna rolu sənədlər və faktlar əsasında araşdırılır.

Açar sözlər: Azərbaycan, Heydər Əliyev, hava nəqliyyatı, inkişaf strategiyası, qanunvericilik bazası.

Giriş. Azərbaycan hava nəqliyyatının tarixi və inkişaf dinamikası digər nəqliyyat növləri ilə müqayisədə nisbətən gənc və yenidir. Əgər biz dəniz və ya su nəqliyyatının tarixi inkişafını hələ qədim dövrdən başlandığını görə biliriksə, Azərbaycan hava nəqliyyatı haqqında bu fikirləri söyləmək olmur.

Azərbaycan hava nəqliyyatı ilə bağlı ilk məlumatlar XX əsrin əvvəlləriinə aiddir. Aparılan araşdırmalar göstərir ki, Bakı şəhərinin üzərindən ilk təyyarə uçuşu 20 oktyabr 1910-cu il tarixində baş vermişdi. Sergey Utoçkinin idarə etdiyi uşaqsayağı yöndəmsiz və möhkəm olmayan "Farman-4" sistemli fransız biplanı heyrətdən yerində donmuş tamaşaçıların başı üzərində bir neçə dairə vurduqdan sonra gurultulu alqışlar altında yerə eniş etmişdi [8, s.98].

Azərbaycanın mülki aviasiyası isə, öz inkişafına 1923-cü ildə ilk poçt və sanitar reyslərinin icrası ilə başlamışdı. Ondan əsasən, kənd təsərrüfatı təyinatlı sahələrdə həşəratlarla mübarizə üçün istifadə edilirdi. Həmin dövrdə xüsusi təyinatlı aviasiya, sanitar aviasiyası da yaradıldı. 1923-cü ilin avqust ayında "Yunkers" təyyarəsində Bakı-Tbilisi-Bakı marşrutu ilə uçuş həyata keçirildi. Azərbaycanın mülki aviasiyasının yaradılması və inkişafında Mülki Aviasiya Şurası tərəfindən hazırlanan mülki aviasiyanın 3 illik inkişaf proqramının (1924-1926-cı illər) mühüm əhəmiyyəti olmuşdur. Həmin plan respublikanın mülki aviasiyasının planlı şəkildə inkişafını, Bakı-Tbilisi-Bakı; Bakı-Pyatiqorsk-Bakı; Bakı-Hacıqabul-Yevlax-Bakı marşrutları ilə Qafqazda ilk hava traslarının yaradılmasını nəzərdə tuturdu. 1925-ci ildə isə, Azərbaycan və Gürcüstan aviasiyalarının birləşməsi baş verdi ki, bu da iki sovet respublikasının iqtisadi əməkdaşlığına şərait yaratdı. 1925-ci ildə Keşlədə hava limanı tikildi və poçt, yük və sərnişin daşınmaları ilə məşğul olan "Hava stansiyası" yaradıldı [8, s.99].

Hava limanları arasında təyyarələrin qalxması və enməsi barədə məlumat mübadiləsi teleqraf vasitəsi ilə həyata keçirilirdi. 1926-cı ildə Mineral sular-Qroznı-Mahaçqala-Bakı-Yevlax-Tbilisi müntəzəm hava trasları açıldı [15, s.46].

İkinci dünya müharibəsindən əvvəl Azərbaycan SSR-də iqtisadiyyatın və sənayenin inkişafı mülki aviasiyanın inkişafına şərait yaratdı. Bakıda (Binə) (1930-1933), Yevlaxda (1932), Hacıqabulda (Şəki) (1933) hava limanlarının inşasına başlanıldı. Həmin dövrdə hava traslarının yeni naviqasiya avadanlığı ilə təchizatı da aparıldı. 1933-cü il iyunun 25-də ilk dəfə olaraq Qafqaz dağlarından keçməklə Moskvaya uçuş həyata keçirildi və bununla da Moskvaya yol 1100 km qısaldı [15, s.47].

1933-cü ildə Bakı hava limanında rabitə kanalları ilə təmin etmək üçün Radioötürücü Mərkəz istismara verildi. Mərkəz hava limanının və HNİ-nin fəaliyyətini təmin edirdi. 1937-ci ildə Bakı-Moskva marşrutu ilə müntəzəm hava xətti açıldı. Onun vasitəsilə hər gün 15 sərnişin aparılırdı, bu da o vaxt üçün böyük nailiyyət idi. Moskvaya müntəzəm reyslərin icrası zamanı Moskva ilə birbaşa teleqraf kanalı açıldı və təyyarələrin uçuşu haqqında məlumatlar göndərilirdi. 1938-ci ildə Xalq Komissarları Sovetinin Sərəncamı ilə Bakı hava limanı müstəqil təsərrüfat vahidinə ayrıldı. Bu da uçuşların müntəzəmliyinin, təhlükəsizliyinin və qənaətliliyinin artırılmasına imkan yaratdı. Eyni zamanda Bakı-Moskva; Bakı-Xarkov; Bakı-Rostov; Bakı-Qroznı aviasiya trasları şəbəkəsi genişləndi. Mülki aviasiya Azərbaycan xalq təsərrüfatının ayrılmaz hissəsinə çevrildi [15, s.47].

İkinci dünya müharibəsindən sonra Azərbaycanda hava nəqliyyatının dirçəlişi başlandı. "Lİ-2" təyyarələrində sərnişinlər, poçt, həmçinin xalq təsərrüfatı üçün təcili yüklər daşınmağa başlandı. Sülh dövrü səmasında ilk traslar Moskva, Aşqabad, Xarkov, respublika daxilində Yevlax, Gəncə və Hacıqabula açıldı. Moskvaya uçuş Bakı-Mahaçqala-Həştərxan-Stalinqrad (Volqoqrad)-Voronej-Moskva marşrutu ilə həyata keçdi. 1954-cü ilə qədər təyyarələrlə rabitə QD (qısadalğalı diapazon) ilə həyata keçirilirdi [20, s.43].

Bundan bir qədən sonra, 1965-ci ildə Bakı aeroportunun ərazisində ilk ikimərtəbəli aerovağzal binası tikilib istismara verildi. 1980-ci ildə Ulu öndər Heydər Əliyevin təşəbbüsü ilə Bakı aeroportunda yeni aerovağzal kompleksinin layihələndirilməsinə və tikintisinə başlanııldı. Lakin bu layihənin həyata keçirilməsi yalnız Azərbaycan müstəqilliyini bərpa etdikdən sonra baş tutdu.

Əsas hissə. Azərbaycan Respublikası müstəqillik əldə etdikdən sonra 1992-ci ilin aprelində Respublika hökumətinin qərarı ilə Azərbaycanda aviasiya üzrə dövlət orqanı-"Azərbaycan Hava Yolları" Dövlət Konserni yaradıldı [20, s.44]. Beləliklə, məlumatlar göstərir ki, Azərbaycanda hava nəqliyyatının inkişaf dinamikası XX əsrin əvvəllərindən başlamış, 1991-ci ildə Azərbaycanın müstəqillik qazanmasından sonra öz inkişafının yeni mərhələsinə qədəm qoymuşdu. Lakin Ermənistanın Azərbaycana təcavüzü və ölkədə yaranmış siyasi, sosial-iqtisadi böhran digər sahələr kini hava nəqliyyatının inkişafını ləngitdi. O illəri xatırlayan Ümummilli lider hava nəqliyyatı əməkdaşları ilə görüşündə qeyd edirdi: "Bilirsiniz ki, Ermənistan silahlı qüvvələrinin Azərbaycana hərbi təcavüzü, ictimai-siyasi sabitliyin vaxtaşırı pozulması, ölkədə rəhbərliyin tez-tez dəyişməsi 90-cı illərin əvvəllərindən etibarən iqtisadiyyatın əksər sahələrində istehsalın tənəzzülünə və bu prosesin getdikcə dərinləşərək xroniki səciyyə almasına səbəb olmuşdur. 1991-1994-cü illərdə ölkədə istehsal müəssisələrinin böyük əksəriyyəti dayanmış və ya öz gücünün 15-20 faizi səviyyəsində işləmişdir. Həmin illərdə sənayedə illik geriləmə 20-24 faizə, kənd təsərrüfatında 15-20 faizə, kapital qoyuluşunda 40 faizə çatmışdı. İslehlak mallarının qiymətləri ildə 14-18 dəfə artaraq iqtisadi və sosial sahələrdə dağıdıcı rol oynamışdır. Respublikanın iqtisadiyyatı, demək olar ki, tamamilə dağılmış, xalqın rifah halı olduqca aşağı düşmüşdü. Lakin Azərbaycanın əlverişli coğrafi-siyasi vəziyyəti, onun təbii sərvətləri, uzun illər boyu yaradılmış maddi fondları, ümumiyyətlə, böyük sosial-iqtisadi, elmi-texniki potensialı ölkəni bu ağır böhrandan çıxarmağa əsas verirdi. Digər tərəfdən isə yeni iqtisadi islahatlar aparmaq yolu ilə bazar iqtisadiyyatına keçmək istiqamətində məqsədyönlü iş aparılmalı idi. Yalnız 1994-1995-ci illərdə ölkədə siyasi vəziyyət normal məcraya salındıqdan və ictimai-siyasi sabitlik təmin edildikdən sonra çoxsaylı sosial-iqtisadi problemlərin həlli istiqamətində ardıcıl iş aparılması mümkün oldu. 1995-ci ilin əvvəlindən ölkədə bazar iqtisadiyyatına keçid məqsədi ilə islahatların aparılması kursu müəyyənləşdirildi və ardıcıl olaraq məqsədyönlü islahatlar proqramı həyata keçirilməyə başlandı. İslahatların böyük bir qismi Azərbaycanın hava məkanına yönəldildi" [6, s.2].

Ümummilli Lider Heydər Əliyev müstəqillik dövründə Azərbaycan hava nəqliyyatının inkişafı sahəsində böyük işlər həyata keçirdi. Məlumdur ki, sovet hakimiyyəti dağıldıqdan sonra hərbi əmlakın və texnikanın əksər hissəsi ölkədən çıxarıldı, Azərbaycanda yerləşən silahlı qüvvələr isə birbaşa Rusiyanın tabeliyinə keçdi. Azərbaycan aviasiyası ağır vəziyyətə düşmüşdü. Bütün əlaqələr pozulmuşdu. Belə bir zamanda Onun uzaqgörən siyasəti nəticəsində aviasiya sahəsində böyük layihələrin həyata keçirilməsinə start verildi. 1993-cü ildə dünya şöhrətli siyasətçi Heydər Əliyevin yenidən hakimiyyətə qayıdışı bütün sahələrdə olduğu kimi, milli aviasiya sahəsində də kəskin dönüşə səbəb oldu. Görülən tədbirlər nəticəsində xarici aviaşirkətlərlə müqavilələr bağlandı. Aviasiya xətlərinin miqyasının sürətlə artması Azərbaycanın dünyaya çıxışını asanlaşdırdı.

1991-ci ildən etibarən Azərbaycan hava nəqliyyatının inkişafında milli kadr hazırlığı məsələsi də diqqət mərkəzinə keçdi. Bu məqsədlə Azərbaycan Respublikası mülki aviasiya sahəsində milli kadrlara olan ehtiyacın ödənilməsi üçün Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin 15 iyun 1992-ci il tarixli 337 saylı qərarı ilə "Azərbaycan Hava Yolları" Dövlət Konserni nəzdində Milli Aviasiya Mərkəzi yaradıldı. Mərkəzin nəzdində Ümumi texniki fənlər və Humanitar fənlər kafedraları təşkil olundu. 1993-cü ildə Mərkəzdə Hava Nəqliyyatının İstismarı fakültəsi və Aviasiya xüsusi avadanlığı və İngilis dili kafedraları yaradıldı. Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin 24 fevral 1994-cü il tarixli 81 saylı qərarı ilə Milli Aviasiya Mərkəzi Milli Aviasiya Akademiyası adlandırıldı.

Milli Aviasiya Akademiyası bir fakültə, iki ixtisas, 80 tələbə ilə fəaliyyətə başladı. 1994-cü ildə Hava Nəqliyyatının Uçuş İstismarı fakültəsi və onun nəzdində Hava gəmilərinin uçuş istismarı və aeronaviqasiya, Uçuş aparatlarının və aviasiya mühərriklərinin konstruksiyası və istismarı kafedraları yaradıldı. Həmin ildə MAA-nın nəzdində Elmi Tədqiqat Aviasiya institutu (ETAİ) yaradıldı [5].

Bundan bir qədər sonra 1 aprel 1996-cı ildə "AZAL"-ın "Azəraeronaviqasiya" müəssisəsi təşkil olundu. Öz fəaliyyətini tam təsərrüfat hesablı və özünümaliyyələşdirmə prinsipləri əsasında qurur və Azərbaycan Respublikasının hava məkanında hava hərəkətinə aeronaviqasiya xidməti sahəsində rəsmi dövlət sifarişçisidir. "Azərbaycan Hava Yolları" (AZAL) Azərbaycan Respublikasının milli aviadaşıyıcısıdır. Müstəqillik dövrünə 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.

1997-ci il noyabrın 8-də Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin 122N saylı Sərəncamına əsasən 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 kredit ayrıldı və faizlərin ödənilməsi üzrə Azərbaycan Respublikasının Mərkəzi Bankına dövlət zəmanəti verildi [7, s.8].

"Azərbaycan Hava Yolları" Qapalı Səhmdar Cəmiyyəti ilə "Boeing" Şirkəti arasında "Boeing - 767 300ER" sərnişin təyyarəsinin alınmasına dair 1998-ci il 4 avqust tarixli 3374 nömrəli müqavilə bağlandı. Azərbaycan hava nəqliyyatının inkişafı üçün 27 may 2000-ci ildə Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabineti daha bir sərəncamına əsasən, həmin 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 verildi [7, s.8].

1999-cu ildə ulu öndər Heydər Əliyevin iştirakı ilə beynəlxalq standartlar səviyyəsində Bakı beynəlxalq Aerovağzal Kompleksinin açılışı oldu [7, s.8].

Nazirlər Kabinetinin 22 oktyabr 2001-ci il tarixli Sərəncamına əsasən, "Azərbaycan Hava Yolları" Qapalı Səhmdar Cəmiyyəti ilə "Embraer" şirkəti arasında "Embraer190 AR" tipli 4 ədəd təyyarənin alınmasına dair 2000-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 2002-ci il 15 oktyabr tarixli 582-QSC nömrəli, "Agusta Westland S.p.A" şirkəti arasında "AW139" tipli 6 ədəd vertolyotun alınmasına dair 2002-ci il 17 oktyabr tarixli 589-QSC nömrəli, "ECC Lesing Conpany Limited" şirkəti arasında "Embraer-170-100 LR" tipli 2 ədəd təyyarənin alınmasına dair 2002-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 verildi [7, s.8-9]. Ulu Öndərin rəhbərliyi ilə "1998-2003-cü illər üçün Respublika Mülki Aviasiyasının İnkişaf proqramı" hazırlandı, uğurla həyata keçirildi. Bu proqram çərçivəsində 1999-cu il oktyabrın 2-də Bakı hava limanında dünya standartlarına tam cavab verən yeni aerovağzal kompleksi tikildi [13].

Ümummilli lider nəqliyyatı əməkdaşları ilə görüşündə bu barədə qeyd edirdi: "Mənim tapşırığımla Azərbaycan Respublikasının Nazirlər Kabineti sərnişin daşımada əvəzsiz rola malik olan müasir tipli hava gəmilərinin alınması ilə bağlı qərarların icrasına başladı. Çox qısa zamanda Fransanın "Aerobus", Amerika Birləşmiş Ştatlarından "Boing" tipli ən müasir sərnişin təyyarələri alınaraq ölkəmizə gətirildi. Biz 1999-cu ildə müasir dünya standartlarının tələblərinə uyğun olan Bakı hava limanında yeni beynəlxalq terminalın açılışını etdik. 2000-ci ildə Bakı hava limanının inkişafına bütün maliyyə mənbələrindən 4,2 milyon manat həcmində investisiya yönəldildi, 2,0 milyon manatlıq tikinti-quraşdırma işləri görüldü. Keçən illə müqayisədə istifadə olunmuş investisiyanın məbləği 2,3 faiz, tikinti-quraşdırma işlərinin həcmi 2,4 faiz artdı [6, s.2].

Müstəqillik illərində yaradılan "Azərbaycan Hava Yolları" Dövlət Konserninin Milli Aviasiya Akademiyası kadrların hazırlanmasında böyük rol oynadı. "Milli Aviasiya Mərkəzi" adı ilə yaradılan Akademiya 1994-cü ildən Milli Aviasiya Akademiyasına çevrildi. Milli kadların hazırlanmasına xüsusi diqqət ayıran Heydər Əliyev "Mən xoşbəxtəm ki, artıq indi Azərbaycanın mülki aviasiyasının milli kadrları - azərbaycanlı təyyarəçilər, mühəndislər, mütəxəssislər vardır", - deyirdi. Akademiyaya 1998-1999-cu tədris ilində 11 ixtisas üzrə 276 nəfər daxil oldu. Bu gün akademiya Dövlətlərarası Aviasiya Komitəsinin mütəxəssislərin hazırlanması və təkmilləşdirilməsinə hüquq verən sertifikatına layiq görüldü [13].

Ümummilli lider Heydər Əliyevin Azərbaycan hava nəqliyyatının inkişafına diqqət və qayğısı 2002-ci il 18 may tarixində hava nəqliyyatının əməkdaşları ilə keçirdiyi səmərəli görüş və görüş zamanı səsləndirilən fikirlər də yaddaqalan oldu. Ümummilli lider Heydər Əliyev bununla bağlı olaraq deyirdi: "Azərbaycanın mülki aviasiyası özünün sürətli inkişaf dövrünü yaşayır. Ölkəmizin hava nəqliyyatının modernləşdirilməsinə xüsusi diqqət göstərilir. Regionun nəhəng aviaşirkətinə çevrilmiş "Azərbaycan Hava Yolları" həm regionda, həm də MDB-də yeni avialaynerlərin sayına görə liderlərdəndir. Bu gün biz Aeronaviqasiya İdarə Mərkəzinin yeni binasının açılışını qeyd edirik. Bu münasibətlə sizi təbrik edirəm. Gözəl binadır, xarici görünüşü də gözəldir. Gözəl memarlıq abidəsidir. Eyni zamanda, burada bütün lazımi təchizat da təmin edilib. Burada işləyənlər üçün gözəl şərait yaradılıb və ən müasir avadanlıq quraşdırılıbdır. Əlbəttə ki, yeni mərkəz əvvəlki mərkəzdən böyük dərəcədə fərqlənir, burada həm müşahidə aparmaq üçün gözəl imkanlar vardır, hər iki zolaq çox gözəl görünür, eyni zamanda, bu, artıq müasir standartlar deməkdir. Ümumiyyətlə, Azərbaycanda hava nəqliyyatının inkişafı üçün çox böyük işlər görülür. Hava nəqliyyatı hər bir ölkə üçün vacib bir sahədir. Azərbaycanda, deyə bilərəm ki, bu sahədə çox gözəl nəticələr vardır" [6, s.1-2].

Dünya inkişafının indiki mərhələsinin başlıca meylləri mədəni inteqrasiya və qloballaşmadır. Əgər bəşəriyyət XX əsri elmi inkişafın nailiyyətlərinin yaratdığı xoş ümidlərlə qarşılamışdısa, qloballaşma prosesi çox vaxt heç də nikbinlik doğurmur. Bu mürəkkəb və birmənalı qiymətləndirilməyən prosesin perspektivləri hamımızı düşündürür. Qloballaşma dövlətlərin sabit inkişafının, bütövlüyünün və idarəetmə sistemlərinin stabilliyinin təmin olunmasına, iqtisadi münasibətlərdə ayrı-seçkiliyin aradan qaldırılmasına, xalqların rifah halının yüksəldilməsinə kömək etməlidir. Sözsüz ki, beynəlxalq hüquq prinsipləri və normalarının aliliyi, dəyişikliklərin təkamül xarakteri, qarşılıqlı etimad və ümumbəşəri dəyərlərə sədaqətlə yanaşı, hər bir ölkənin səciyyəvi milli cəhətlərinin də nəzərə alınması bu prosesin müəyyənedici istiqamətləri olmalıdır. Təbii ki, qloballaşmanın bir çox ölkələr üçün yaratdığı problemlər bizi də düşündürür [6, s.2].

Bir tərəfdən, Azərbaycan da qloballaşmanın inkişafına öz töhfəsini verir. Ölkəmiz dünya miqyasında geostrateci əhəmiyyətə malik olan əlverişli coğrafi mövqeyindən, zəngin təbii ehtiyatlarından və böyük potensialından istifadə edərək, Şərq ilə Qərb arasında körpü rolunu səmərəli surətdə həyata keçirməyə qadirdir. Bu əlaqələrin qurulmasında Azərbaycanın hava məkanı mühüm rol oynayır [6, s.2].

Azərbaycan Böyük İpək Yolunun bərpası, Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizinin yaradılması və Xəzər hövzəsinin karbohidrogen ehtiyatlarının hasilatı və dünya bazarlarına nəqli üçün səylər göstərir. Dünyanın bir çox dövlətlərinin hərtərəfli inkişafı üçün bu layihələrin həlledici əhəmiyyəti var. Bunlar səmərəli beynəlxalq əməkdaşlığa təkan verəcək və qlobal inkişafa müsbət təsir göstərəcəkdir. Digər tərəfdən isə, Azərbaycan hələ də müasir texnologiyaların mənimsənilməsi və geniş istifadə olunması yolunda bir çox çətinliklərlə qarşılaşır. Bəşəriyyətin qədəm qoyduğu müasir inkişaf

mərhələsində öz layiqli yerimizi tapmaq üçün gərək biz zamanın tələbləri ilə uyğunlaşa bilək, qarşımızda duran bir çox ciddi problemləri həll etməyə qadir olaq, ümdə vəzifələrimizə uyğun müvafiq proqramları həyata keçirməyə nail ola bilək [6, s.2].

Nəticə. Azərbaycan Respublikası artıq dünya birliyinin ayrılmaz tərkib hissəsidir. İstiqlaliyyət əldə etdikdən sonra dövlətimiz qısa müddətdə Birləşmiş Millətlər Təşkilatının, Avropada Təhlükəsizlik və Əməkdaşlıq Təşkilatının, İslam Konfransı Təşkilatının, Müstəqil Dövlətlər Birliyinin, Qara dəniz Ölkələri İqtisadi Əməkdaşlıq Təşkilatının, İqtisadi Əməkdaşlıq Təşkilatının, Beynəlxalq Valyuta Fondunun, Dünya Bankının, Avropa Yenidənqurma və İnkişaf Bankının, İslam İnkişaf Bankının, Asiya İnkişaf Bankının üzvü olmuş, Parlamentlərarası İttifaq, Avropa Şurası, Avropa Birliyi, Avropa Parlamenti, NATO və başqa beynəlxalq təşkilatlarla qarşılıqlı faydalı əlaqələr yaratmışdır.

Bu gün öz ərazi bütövlüyünü və tam suverenliyini bərpa edən Azərbaycan işğaldan azad olunmuş Qarabağ və Şərqi Zəngəzurda müasir tələblərə cavab verən Zəngilan, Fizuli, Laçın hava limanlarını tikib istifadə vermək gücündə olan qüdrətli dövlət, bütün türk dünyasının birləşdirən önəmli bağdır. Günbəgün rellaşan yeni infrastruktur layihələri də, bərpa olunan kənd və şəhərlərə əhalinin qayıdışını və uğurlu məskunlaşmanı təmin edən vacib amillərdən biridir. Bu baxımdan, digər sektorlarla yanaşı ölkəmizin hava nəqliyyatının da sürətli inkişafı digər sahələrlə yanaşı olduqca mühüm iqtisadi göstəricilərdən biridir.

ƏDƏBİYYAT

1. Azərbaycan Hava yolları Dövlət Konserninin Milli Aviasiya Mərkəzi nəzdində Elmi-Tədqiqat Aviasiya İnstitutu yaradılması haqqında Azərbaycan Respublikası NK qərarı, 17.09.1993 – 5.
2. Azərbaycan Respublikasının prezidenti Heydər Əliyevin hava nəqliyyatı əməkdaşları ilə görüşü. 18 may, 2002-ci il. // Respublika qəzeti, 19.05.2002 // https://lib.aliyevheritage.org/az/98441893.html [01.10.2024].
3. Azərbaycanın statistik göstəriciləri 2003. - Bakı: Səda, - 2003.- 773 s.
4. Bayramov A. Hava nəqliyyatı sektorunda mövcud vəziyyət və səmərəliliyin artırılması yolları // Respublika qəzeti, 13.12.2009.
5. Cavadov Ə.Ə. Vahid nəqliyyat sistemi. Bakı: Təhsil, 2010, 330 s.
6. Ələddinqızı N. Azərbaycan mülki aviasiyası: keçmişi, bugünü, gələcəyi // https://sesqazeti.az/news/mia/486862.html - 13 [01.10.2024].
7. Əliyev H.Ə. Müstəqilliyimiz əbədidir. Çıxışlar, nitqlər, bəyanatlar, məktublar, müsahibələr. 46 cilddə. - Bakı: Azərnəşr, Kitab I. - 1997. -597 s.
8. Əliyev H.Ə. Müstəqilliyimiz əbədidir. Kitab II. May, 1994 – dekabr 1994. - Bakı: Azərnəşr, Kitab II. -1997. - 601 s.
9. Əliyev H. Müstəqilliyimiz əbədidir. XV kitab. Mart, 1998 – iyun, 1998. - Bakı: Azərnəşr, -2005.- 528 s.
10. Əliyev Ə.B. Hava nəqliyyatı. - Bakı: Təhsil, - 2011. – 15.
11. Əsədov A.M. Azərbaycan Respublikasında yeni nəqliyyat sisteminin formalaşması və davamlı inkişafı. - Bakı: Avropa, - 2014.- 338 s.
12. “Nəqliyyat haqqında” Azərbaycan Respublikası Qanunu // https://e-qanun.az/framework/4764# [01.10.2024].
13. Məmmədov Z. XXI əsr: iqtisadi inkişafın nəqliyyat faktoru. - Bakı: Azərnəşr, - 2002. -386 s.
14. Məmmədov M. Azərbaycan Avrasiya məkanında etibarlı nəqliyyat dəhlizidir // Xalq qəzeti, - 1 may 2012-ci il, - № 94. - s.5
15. Müstəqil Azərbaycan 10 il. Statistika Külliyyatı. - Bakı: Azərnəşr, - 2001. - 699 s.
16. Zeynalov İ.X. Azərbaycanın sosial-iqtisadi inkişafı-XX əsrin ikinci yarısında. Dərs vəsaiti. - Bakı: Azərnəşr, -2004. - 286 s.

ПЕРВИЗ МАГЕРРАМОВ
Докторант Гянджинского Государственного Университета

РОЛЬ ОБЩЕНАЦИОНАЛЬНОГО ЛИДЕРА ГЕЙДАРА АЛИЕВА В РАЗРАБОТКЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬНОЙ БАЗЫ И В СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА НЕЗАВИСИМОГО АЗЕРБАЙДЖАНА

Жизнь, управленческая и политическая деятельность основателя азербайджанской государственности, Общенационального лидера азербайджанского народа Гейдар Алиева занимает особое место в современной отечественной истории. Его жизненный путь – это богатое наследие, оставленное будущим поколениям. Мудрый государственный деятель и великая личность не только определил будущее развитие Азербайджана, также создал его концептуальные основы. В научной статье рассматривается исключительная роль общенационального лидера Гейдара Алиева в разработке стратегии развития и законодательной базы воздушного транспорта в Независимом Азербайджане, в организации и развитии его бесперебойной и эффективной деятельности, основанной на документах и фактах.

Ключевые слова: Азербайджан, Гейдар Алиев, воздушный транспорт, концепция развития, законодательная база.

PARVIZ MAHARRAMOV
Doctoral student of Ganja State University

THE ROLE OF NATIONAL LEADER HEYDAR ALIYEV IN THE DEVELOPMENT OF THE LEGISLATIVE BASE AND IN THE AIR TRANSPORT DEVELOPMENT STRATEGY OF INDEPENDENT AZERBAIJAN

The life, managerial and political activities of the founder of Azerbaijani statehood, National Leader of the Azerbaijani people Heydar Aliyev have a special place in contemporary national history. His life path is a rich legacy left to future generations. The wise statesman and great personality not only determined the future development of Azerbaijan, but also created its conceptual foundations. The scientific article examines the exceptional role of National Leader Heydar Aliyev in the development of the development strategy and legislative framework of air transport in Independent Azerbaijan, in the organization and development of its uninterrupted and efficient activity based on documents and facts.

Keywords: Azerbaijan, Heydar Aliyev, air transport, development concept, legislative framework.

Məqalənin redaksiyaya daxil olduğu tarix: 01 oktyabr 2024-cü il.
Məqalənin çapa qəbul olunma tarixi: 15 oktyabr 2024-cü il.
Rəyçilər: t.ü.f.d. Kəmalə Nəcəfova, t.ü.f.d. Məmmədağa Baxışov.