

# Mülki Aviasiyamızın inkişafı və milliləşməsi Ulu öndərin adı ilə bağlıdır



**"Nəqliyyat ölkənin qravitasiya mərkəzidir". XIX əsrdə yaşamış məşhur kimyaçı alim Dmitri Mendeleev bu fikri söyləyəndə, əsr yarım sonra dünyada nəqliyyat-logistika sisteminin beynəlxalq iqtisadi inteqrasiyada son dərəcə böyük rol oynayacağını düşünmək çətin mümkün olardı. Həmçinin universal nəqliyyat vasitələri siyahısına sonuncu daxil olan və min kilometrə qədər məsafəni bir neçə saata qət etməyi reallığa çevirən aviasiyanın da bir zamanlar mühüm nəqliyyat növünə çevriləcəyi ehtimal olub. Amma zamanla aviasiya, hava nəqliyyatı da dünya iqtisadiyyatında nəhəng və vacib bir sahəyə çevrilən nəqliyyat sisteminin mühüm bir hissəsinə çevrilib.**

Müstəqil Azərbaycanın mülki aviasiyası da bu baxımdan istisna deyil və bir əsrə yaxın dövrdə inkişaf yolu keçərək ölkənin nəqliyyat infrastrukturunun vacib bir tərkib hissəsinə çevrilə bilib. Hazırda Azərbaycanın hava nəqliyyatı istər səmərəlilik, istərsə də yüklərin daşınmasında təkə ölkə nəqliyyat sistemində deyil, beynəlxalq aviasiya sistemində də özünəməxsus yer tutur.

Etiraf etmək lazımdır ki, Azərbaycanda hava nəqliyyatının formalaşmasında və onun inkişaf edərək ümumi nəqliyyat sistemində öz yerinə sahib olmasında ümummilli lider Heydər Əliyevin müstəsna xidmətləri olmuşdur. Təsəvvür edilirdi ki, uzun illər mülki aviasiya sahəsində fəaliyyət göstərmiş Beynəlxalq Aviasiya Təşkilatı (İKAO) Şurasının prezidenti Assad Kotaytı 1999-cu ildə Bakıda Heydər Əliyevin qəbulunda olarkən o, ulu öndərə deyir: "Azərbaycanın Mülki Aviasiyasından danışırsınız Sizin adınızı mütəmadi çəkmək lazımdır. Bu aviasiyanın formalaşmasında Sizin birbaşa xidmətləriniz var". Amma təkə mülki aviasiya deyil, bütövlükdə Azərbaycan aviasiyasının inkişafı və milliləşməsi bilavasitə Ulu öndərin adı ilə bağlıdır.

Doğrudur, İkinci Dünya müharibəsindən sonra Azərbaycanın hava nəqliyyatının təyyarələri yenidən səmərəli və yük daşımağa başladılar. Bakıdakı hava limanı yeni "İl-2", "İl-14", "İl-18", "An-24", xüsusi təyinatlı "An-2", "Mi-1" və "Mi-4" helikopterləri ilə bir qədər yeniləndi. Lakin bunlar hələ Azərbaycanda aviasiyamızın inkişafında ehtimal da parlaq göstəricilər sayıla bilməzdi. Ona görə də Azərbaycanın Mülki Hava Donanmasının tarixində yeni keyfiyyət dövrü 1970-1980-ci illərə təsadüf edir. Bu dövr ərzində Gəncədə, Yevlaxda, Naftalanda, Naxçıvanda, Zaqatalada, Lənkəranda, Ağdamda, Ağstafada və Şəkidə süni örtüklü uçuş-ənmə zolaqları ilə təchiz olunmuş hava limanları tikildi. Bu limanlar "Yak-40" reaktiv təyyarələrini qəbul etmək imkanına malik idi. O zaman respublikanın 11 rayonu Bakı ilə hava yolu vasitəsilə əlaqə saxlaya bilirdi. Bakı və Gəncə hava limanları müasir nəqliyyat vasitələri ilə təchiz edilmişdi. 1971-ci ildə Gəncə avia müəssisəsi fəaliyyətə başladı.

Heydər Əliyevin rəhbərliyi altında 1976-1980-ci illər üçün Azərbaycanda mülki aviasiyamızın yüksək inkişaf tempini nəzərdə tutan dövlət proqramı hazırlandı. Məhz həmin illərdə ümummilli lider Heydər Əliyevin səyi nəticəsində Sovet İttifaqının ərazisində illərdən olaraq Azərbaycanın avialayner parkı "Tu-134" və "Tu-154" reaktiv təyyarələrini, "Mi-2" və "Mi-8" helikopterlərini aldı. Heydər Əliyev 1982-ci ildə SSRİ Nazirlər Soveti Sədri'nin birinci müavini və Sov.İKP MK Siyasi Bürosunun üzvü kimi Moskva'ya gəndən sonra da

Azərbaycan Mülki Aviasiyasının inkişafını diqqətdə saxlayırdı. Buna imkan verən səbəblərdən biri də SSRİ nəqliyyat infrastrukturunun məhz Heydər Əliyevin tabeliyində olması idi.

Ulu öndər uzaqgörənliklə, təkə aviasiyamızın deyil, bütövlükdə nəqliyyat infrastrukturunun iqtisadi inkişafına necə böyük töhfə verdiyini dərinliklərinə qədər duyurdu. Aydın məsələ idi ki, hava nəqliyyatının perspektivləri də onun diqqətindən yayınmırdı. Çünki artıq həmin dövrdən başlayaraq, təyyarə nəqliyyatının ən sürətli, komfortlu və əlverişli növünə çevrilirdi.

Heydər Əliyev böyük uzaqgörənliklə ölkənin milli aviasiya kadrlarının hazırlanmasını da xüsusi diqqətdə saxlayırdı. Çünki 1950-1960-cı illərdə, 1970-ci illərdə, hətta 1980-ci illərdə belə Azərbaycanın mülki aviasiya sistemində yerli milli kadrlar çox az idi. Burada təyyarəçilər və mühəndis vəzifəsində işləyənlər, bir çox təşkilatların rəhbərləri başqa millətlərin nümayəndələri idilər. Ona görə də Ulu öndər müvafiq qurumlar qarşısında əsas vəzifələrdən biri kimi, Azərbaycanın mülki aviasiyası üçün milli kadrların hazırlanması məsələsini qoydu. Əslində, bu vəzifənin həlli yollarını da özü müəyyən edib həyata keçirirdi. Artıq müstəqillik illərində dahi rəhbər bu məsələni iftixarla xatırlayırdı: "Biz 1970-ci illərin əvvəllərindən Azərbaycanın mülki aviasiyasında milli kadrlar, yəni yüksək təhsilə malik olan mühəndislər, texniklər və başqa mütəxəssislər hazırlanması işini planlaşdırdıq və bunun üçün Sovet İttifaqının müxtəlif şəhərlərində yerləşən mülki aviasiya ali məktəblərinə azərbaycanlı gəncləri göndərdik. Bu da Azərbaycanın gələcəyi haqqında düşünməyimizim nümunəsidir. Bəli, biz hesab edirdik ki, Azərbaycan öz milliliyini təmin etməlidir".

Müstəqillik illərində isə Ulu öndər milli kadrlarını gördükcə qürur və iftixar hissi keçirən Heydər Əliyev deyirdi: "Mən xoşbəxtəm ki, artıq indi Azərbaycan Mülki Aviasiyasının milli kadrları - azərbaycanlı təyyarəçilər, mühəndislər, mütəxəssislər vardır və onlar Azərbaycanın Mülki Aviasiyasını bu gün də, gələcəkdə də inkişaf etdirəcəklər..."

Heydər Əliyev yetmişinci illərdə Bakıda yeni aeroağzal kompleksinin tikintisi ilə bağlı Mərkəz qarşısında məsələ qaldırır və Moskva buna razılıq verir. Ulu öndər bunun nə qədər çətin olduğunu çıxışlarında belə qeyd

edirdi: "Moskvadakı Mülki Aviasiya Nazirliyi bütün Sovet İttifaqında olan mülki aviasiyaya həm rəhbərlik edirdi, həm də onu idarə edirdi. Ona görə də hər bir belə işi görmək üçün biz çox çətinliklərlə üzləşdik. Çünki bunlar hamısı həmin dövrdə sovet dövlətinin büdcəsindən ayrılan vəsaitlər hesabına ola bilərdi. Biz bu barədə bir neçə il danışıqlar apardıq. Nəhayət, 1970-ci illərin sonunda bunun razılığını aldıq, SSRİ Mülki Aviasiya Nazirliyi Azərbaycanda beynəlxalq standartlara cavab verə biləcək aeroağzal kompleksinin tikilməsinə razılıq verdi. Onun layihəsi hazırlandı. O vaxt layihəni SSRİ Mülki Aviasiya Nazirliyinin tərkibində olan "Aeroprojekt" təşkilatı hazırlayırdı. Ancaq biz bu işi öz əlimizə keçirdik. Bu



layihənin hazırlanmasında Azərbaycanın həm mülki aviasiya işçilərinin, həm də başqa təşkilatlarının, o cümlədən, Azərbaycan memarlarının iştirakını təmin etdik".

Həqiqətən də, 1981-ci ildə Heydər Əliyevin tövsiyələri və nəzarəti ilə hazırlanan aeroağzal kompleksi layihələrindən biri qəbul edildi və onun tikintisinə qərar verildi. Ancaq məsələ bununla bitmədi. 1985-ci ildə Heydər Əliyev Moskvada, SSRİ Nazirlər Soveti Sədri'nin birinci müavini vəzifəsində işləyərkən, imkanlarından istifadə edib bu aeroağzal kompleksinin təchiz tikintisinə başlanmasını barədə qərar çıxartmasına nail oldu və tikinti başlandı.

Müəyyən müddət sürətlə gedən tikinti, Heydər Əliyev vəzifədən uzaqlaşdırıldıqdan sonra, demək olar ki, dayandırıldı. 1989-cu ildə Azərbaycanda yaranmış daxili vəziyyət və ölkə rəhbərliyinin respublikanı idarə edə bilməməsi nəticəsində aeroağzal kompleksinin tikintisi diqqətdən kənarda qaldı. Beləliklə, Heydər Əliyevin hakimiyyətdən uzaqlaşdırılması və 6 ildən artıq Azərbaycanın dövlət idarəçiliyindən kənarda qalması, respublikanın bütün iqtisadi-siyasi həyatına sarsıdıcı zərbə vurduğu kimi, aviasiyaya da öz mənfii təsirini göstərdi.

Heydər Əliyevin Azərbaycanda siyasi hakimiyyətə qayıdırdan, daha doğrusu, 1996-cı ildə ölkədə siyasi sabitlik əldə ediləndən və iqtisadi dirçəliş başlayandan sonra Heydər Əliyev aeroağzal kompleksinin tikintisinin başa çatdırılması və keçmiş layihənin əsasında burada tamamilə yeni standartların tətbiqi haqqında qərar qəbul etdi və bu qərarın az bir müddətdə həyata keçirilməsinə nail oldu.

Heç zaman unutmam, 1999-cu il oktyabrın 2-də Heydər Əliyev yeni aeroağzal kompleksinin açılışındakı çıxışı zamanı böyük sevinc və fəxrle dedi: "Bu gün mən özümü çox xoşbəxt hiss edirəm ki, bu aeroağzal kompleksinin təməlini 1981-ci ildə mən qoymuşam, 1985-ci ildə onun inşasının təmin olunmasını mən təşkil etmişəm və ondan sonrakı dövrdə burada heç bir iş görülməyib, son iki il müddətində bu kompleksin tikilib yüksək səviyyədə istifadəyə verilməsini də mən təmin etmişəm".

Heydər Əliyev uzun illər qəlbində yaşadığı arzularından birini də reallaşdırıb öz əsəri olan yeni və müasir dünya standartları səviyyəsində aeroağzal kompleksinin təntənəli açılış mərasimini keçirəndən bir il sonra Bakı Hava Limanına ilk "Boeing" təyyarəsi endi. Bu, artıq Bakıdakı Binə Hava Limanının beynəlxalq statusunun təsdiqini göstərirdi.

Hava nəqliyyatının beynəlxalq aləmdə sürətlə inkişaf etdiyini nəzərə alan Heydər Əliyev təbii ki, Azərbaycan mülki aviasiyasının bu trenddən geridə qalması ilə razılaşa bilməzdi və elə ona görə də onun tapşırığı ilə qısa zamanda "1998-2003-cü illər üçün respublika Mülki Aviasiyasının inkişaf proqramı" hazırlanıb təsdiq edildi və onun həyata keçirilməsinə başlandı.

İstisnasız olaraq Heydər Əliyevin qətiyyəti və polad iradəsi nəticəsində 1994-cü ildə imzalanan "Əsrin müqaviləsi" Azərbaycanın gəlir gətirməyə başlayanda, dövlət başçısı mülki aviasiya parkının yenilənməsini də diqqətdə saxlamağa başladı. 2000-ci il oktyabrın 9-da Azərbaycan dövləti ABŞ-ın məşhur "Boing" şirkətinin istehsalı olan "Boing-757-200" təyyarəsini alaraq, "Azərbaycan Hava Yolları" Dövlət Konserninin parkına daxil etdi. Bir ay sonra ikinci belə bir layner də ölkəmizin hava nəqliyyatı sistemində öz yerini tutdu. Müstəqil ölkənin paytaxtından məhz bu müasir təyyarələrlə Londona, Təl-Əvivə və Dubaya beynəlxalq reyslər start götürdü. Bakının hava məkanından

səməşin qəbul edə bilən aeroağzal kompleksi, 2 min kvadratmetrik yük terminalına, eni 45, uzunluğu 3300 metr olan uçuş-ənmə zolağına malik Naxçıvan Hava Limanının tikintisi başa çatdı. Respublika Nazirlər Kabinetinin qərarı ilə beynəlxalq hava limanı statusu verilən bu aeroporta xarici ölkələrə reyslər həyata keçirildi. Naxçıvan Muxtar Respublikasının 80 illik yubiley günlərində – 2004-cü il mayın 12-də Naxçıvan Hava Limanının rəsmi açılış mərasimi oldu.

Bundan bir müddət əvvəl isə ümummilli lider Heydər Əliyevin Azərbaycan mülki aviasiyasının inkişafındakı müstəsna xidmətlərini yüksək qiymətləndirən Prezident İlham Əliyevin 2004-cü ildə imzaladığı sərəncamla "Binə" Hava Limanını haqlı olaraq "Heydər Əliyev Beynəlxalq Hava Limanı" adlandırıldı.

Bu gün mülki aviasiya sahəsində görülən işlərin tarixinə diqqət yetirsək görərik ki, 2003-cü ildə Prezident İlham Əliyevin rəhbərliyi ilə mövcud sahədə yeni inkişaf prioritetləri müəyyənləşdirilərək genişmiqyaslı işlər görülmüş, aviasiyamızın tərəqqisində yeni dövr başlamışdır. Bunların əksəriyyəti mənim gözələrim qarşısında baş vermişdir. 2005-2009-cu illərdə Heydər Əliyev və Gəncə beynəlxalq hava limanları yenidən qurulmuş, Zaqatala və Lənkəran hava limanlarına yenidənqurmadan sonra beynəlxalq status verilib. Daha sonra Qəbələdə və Yevlaxda hava limanları inşa olunmuşdur.

2011-2014-cü illərdə "Azərbaycan Hava Yolları" "Boeing 767-300ER" və "Boeing 787-8 Dreamliner" tipli, "Airbus A340-500" uzaq magistrallı səməşin təyyarələri, Braziliya istehsalı olan "Embraer 190" və "Embraer 170" reaktiv təyyarələri alaraq öz parkını müasir laynerlərlə daha da zənginləşdirmişdir. Bu da 2014-cü ildən Bakıdan Nyu-Yorka münzəzəm Transatlantik uçuşlar yerinə yetirməyə imkan yaratmışdır.

2014-cü ildə Azərbaycan mülki aviasiyasının marşrutlarının genişlənməsini və səməşin axınının artmasını nəzərə alaraq, Heydər Əliyev Beynəlxalq Hava Limanının yeni aeroağzal kompleksi tikilib istifadəyə verildi. Sahəsi 58 min kvadratmetr təşkil edən yeni aeroport hazırda ildə 6 milyon səməşin xidmət edir. Nəzərə alsaq ki, Ulu öndərin 1999-cu ildə açılışını etdiyi aeroağzal kompleksi də ildə 3 milyon səməşin xidmət etmək gücündədir, o zaman demək olar ki, hazırda Heydər Əliyev Hava Limanından ildə 9 milyon səməşin istifadə də bilir.

Amma Ulu öndər Heydər Əliyevin memarı olduğu Azərbaycanın mülki aviasiyasındakı tərəqqi və inkişaf bunlarla yekunlaşmır. Azərbaycanın Ali Baş Komandanı, Prezident İlham Əliyevin rəhbərliyi ilə 44 günlük müharibədə qazanılmış möhtəşəm Zəfərdən sonra işğaldan azad edilmiş regionlarda da mülki aviasiyamızın yeni infrastrukturunun qurulmağa başlanması. Artıq 2022-ci ilin oktyabrında Zəngilanda ən müasir tələblərə cavab verən Beynəlxalq Hava Limanı tikilib istifadəyə verilib.

Bütün bunlar bir daha onu göstərir ki, ümummilli lider Heydər Əliyevin özü kimi inandıqı və yarımçıq qalmış işlərinin başa çatdırılacağına əmin olduğu varisi, Prezident İlham Əliyev Ulu öndərin tərəqqi və inkişaf strategiyasını bütün sahələrdə uğurla davam etdirirdi ki, mülki aviasiya sahəsində də yeni zirvələr fəth edəcək.

Çünki bu sadəcə bir dəb, təbliğat deyil. Bu gün dünyada aviasiya nəqliyyatının da daxil olduğu nəqliyyatın inkişaf tendensiyasının təhlili göstərir ki, heç bir ölkə güclü nəqliyyat mövqeyinə sahib olmadan öz iqtisadiyyatının risklərinə nəzərət edə bilməz. Nəqliyyat infrastrukturunun inkişafı, məhsul və xidmətlərin rəqabətqabiliyyətiliyinin yüksəlməsi nəqliyyat strategiyasının reallaşmasında müstəsna rol oynayır. Beynəlxalq iqtisadi Əməkdaşlıq və İnkişaf Təşkilatının məlumatına görə, 2030-cu ilə qədər dünyada nəqliyyat sisteminə yatırılacaq investisiyaların həcmi 11 trilyon dollar təşkil etməlidir. Heç şübhə yoxdur ki, ulu öndər Heydər Əliyevin böyük uzaqgörənliklə diqqət yetirdiyi Azərbaycanın nəqliyyat infrastrukturunu, Prezident İlham Əliyevin həyata keçirəcəyi yeni layihələr sayəsində beynəlxalq nəqliyyat məkanındakı yerini daha da möhkəmləndirəcək.

**Məhərrəm SƏFƏRLİ,**  
**"Həsən bəy Zərdabi"**  
**mükafatı laureatı**