

1. MÜNDƏRİCAT

Giriş.....	2
Əsas hissələr	
1.Trabzon hava limanının tarixi inkişafı.....	4
1.1 Trabzon hava limanının texniki bilgiləri.....	6
2.Dövlət Hava Meydanları İşlətməsi (DHMI).....	9
3.Trabzon hava limanının terminalları.....	12
4. Naviqasiya xidmətləri.....	14
5. Elektrik sistemləri.....	16
6. Uçuş nöqtələri.....	18
Nəticə və təkliflər.....	20
Ədəbiyyatların siyahısı.....	24

GİRİŞ.

Bu gün dünya ölkələrinin demək olar ki, hamısında milli mülki aviasiya sistemi mövcuddur və bu sistemin əsas vəzifəsi – beynəlxalq və daxili aviadaşımalara olan tələbatı təmin etməkdir. Azərbaycanda hava nəqliyyatının tarixi 1910–cu ilə təsadüf edir. Azərbaycanın aviasiya ilə ilk tanışlığından sonra hava nəqliyyatının regionda rəsmi status alması üçün on üç il vaxt tələb olundu: 1923–cü ildə “ZAKAVIA” Zaqafqaziya Mülki Aviasiya Səhmdar Cəmiyyəti yaradılmışdır. Onun təsisçiləri “Muğan Meliorasiya Tikintisi”, “Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” və “Azneft” olmuşdur. “ZAKAVIA” – nın təyyarələrindən aerofotoçəkiliş işləri aparılmasında, təcili yüklərin və poçtun daşınmasında istifadə etmək nəzərdə tutulurdu. Heydər Əliyev Beynəlxalq Aeroportu Azərbaycanda xidmət göstərən beş beynəlxalq hava limanından biridir. “Azərbaycan Hava Yolları” milli bayraq daşıyıcısının qeydiyyat limanıdır. Beynəlxalq hava limanında gömrüksüz ticarət mağazaları (duty free) fəaliyyət göstərir. Üstəlik, bir çox beynəlxalq hava limanlarından fərqli olaraq, uçuş hissəsində olduğu kimi, enmə hissəsində də mağazalar vardır. Plastik kartlarla ödənişlər qəbul olunur, və həmçinin nağd şəkildə Azərbaycan manatı, ABŞ dolları, avro və rus rublu ilə həyata keçirilir.

Heydər Əliyev Beynəlxalq Hava Liman beynəlxalq standartların tələblərinə cavab verir. Bakı şəhərindəki hava limanı coğrafi mövqeyinə görə Şərqlə Qərb arasında və Şimalla Cənub arasında transfer marşrutlar üçün regionda bir nömrəli hava limanına çevrilmişdir.

Azərbaycanın mülki hava donanmasının tarixində yeni keyfiyyətli dövr yetmişinci-səksəninci illərə təsadüf edir. Bu dövr ərzində Gəncədə, Yevlaxda, Naftalanda, Naxçıvanda, Zaqatalada, Lənkəranda, Ağdamda, Ağstafada və Şəkiddə süni örtüklü uçuş-enmə zolaqları ilə təchiz olunmuş hava limanları tikilmişdir. Onlar “Yak-40” reaktiv təyyarələrini qəbul etmək imkanına malik idilər. İndi respublikanın on bir rayonu Bakı ilə hava yolu vasitəsilə əlaqələndirilmişdir.

Avialayner parkı Sovet İttifaqının ərazisində ilk “Tu-134” və “Tu-154” reaktiv təyyarələrini, “Mi-2” və “Mi-8” helikopterləri alanlardan biri olmuşdur. Həmin illərdə təyyarə nəqliyyatın ən tanınmış – sürətli, komfortlu və əlverişli növünə çevrilmişdir.

1. TRABZON HAVA LIMANININ TARIXI INKIŞAFI

Trabzon Hava limanı 1957-ci ildə Hava Meydanı olaraq istifadəyə verilmişdir. 29.11.1995 tarixində Ümumi Müdürlük rəhbərlik quruluşunun 503 sayılı qərarı ilə Hava limanı statusuna layiq görülüb. Hava limanında sırası ilə C-47, F-27, F-28 və DASH-7 təyyarələri ilə xidmət verilərkən 12.01.1985 tarixində 45X2.640 metr ebatlarındakı işıqlandırılmalı yeni pistinin xidmətə verilməsi ilə hər cür təyyarənin eniş və durmasına uyğun hala gəlmişdir. CAT-1 standartlarında xidmət verməkdədir.

Hava limanı 660 X 120 m ebatlarında aprona sahib olub, eyni anda 14 ədəd Böyük gövdəli təyyarə parkı istifadədədir.

22.06.1988 tarixində müvəqqəti hüddud qapısı elan edilən Hava limanı tarifəli / tarifi, daxili xətt / xarici xətt uçuşlarına açıq, 24 saat müddət ilə yerli və xarici hava uçuşuna xidmət verməkdədir.

Hava limanının Xarici xəttlərə açılması ilə Gömrük İdarəsi, Gömrük Mühafizə Müdirliyi, Təhlükəsizlik Şöbə Müdirliyi, Turizm İdarəsi, Maliyyə Vahidi ilə Hava limanı Sağlamlıq Nəzarət Mərkəzi yaradılmışdır. Catering xidmətlərini THY DO & CO verməkdə, Yer xidmətlərini isə havası A.Ş. və ÇELEBİ A.Ş icra etməkdədir.



Şek.1.1 Trabzon hava limanının ümumi görünüşü

1.1 Texniki bilgiler

Hava limanının İCAO kodu:LTCG

İATA:TZX

Terminal binasının ümumi sahəsi: 23.745 m²

Coğrafi koordinatları: 40°59'45" N, 47°10'07" E

Cədvəl.1.1.

İntifa	DHMİ
Şəhərə Məsafə	6 kilometr
Nəqliyyat	Avtobus , Xidmət (Ulş.Hiz.), Taksi, Rent a Car
Yüksəklik(AMSL)	104 FT (31.80 M)
İşıqlandırma Kateqoriyası	11-tahditli CAT II (540m) 29-Basit (330m)
Xilasetmə Kateqoriyası	CAT VIII
VİP	VAR
CİP	VAR
Cafe Restaurant	VAR
Bank Xidmətləri	YOX
Səhiyyə	VAR
PTT	Yox
Aviapark	385 təyyarə



Şək.1.2 Trabzon hava limanında HG-nə texniki xidmət



Şək.1.3 Trabzon hava limanının təyyarə dayanacağı

2.DÖVLƏT HAVA MEYDANLARI İŞLƏTMƏSİ (DHMİ)

Türkiyə hava limanlarının işlənməsi ilə Türkiyə Hava sahəsindəki hava uçuşunun təşkil və nəzarət vəzifəsi, Dövlət Hava Meydanları İşlətməsi (DHMI) Ümumi Müdirliyi tərəfindən yerinə yetirilir.

Türk Mülki Aviasiya sektorunun infrastrukturunu meydana gətirən təsis və təchizatıyla, 1933-ci ildən bu yana müxtəlif ad və statuslarla xidmətlərini icra etməkdə olan quruluş, 233 sayılı Qanun Hökmündə Fərman və Ana Statusu çərçivəsində 1984-ci ildən etibarən fəaliyyətlərini Cəmiyyət İqtisadiyyat təşəbbüsü olaraq davam etdirməkdədir.

Dövlət Hava Meydanları İşlətməsi (DHMI) Ümumi Müdirliyi; hüquqi şəxsiyyətə sahib, fəaliyyətlərində muxtar, məsuliyyəti sərmayəsi ilə məhdud, Nəqliyyat Nazirliyi ilə əlaqədar və ən son hüquqi düzənləməylə xidmətləri imtiyaz sayılan bir Cəmiyyət İqtisadiyyat quruluşudur .

Quruluşun Ana statusu ilə təyin olunan məqsəd və fəaliyyət mövzuları isə; Mülki aviasiya fəaliyyətinin gərəyi olan hava daşımaları, hava limanlarının işlənməsi, meydan yer xidmətlərinin edilməsi, hava uçuş nəzarət xidmətlərinin ifası, naviqasiya sistem və qurğularının qurulması və istismarı, bu fəaliyyətlər ilə əlaqədar digər təsis və sistemlərin qurulması, işlənməsi və müasir aviasiya səviyyəsinə çıxarılmasını yerinə yetirməkdir.

Boynuna götürmüş olduğu vəzifələrini Beynəlxalq mülki aviasiya qayda və standartlarına görə etmək zəruriliyindən olan DHMI Ümumi Müdirliyi bu istiqamətdə;

Beynəlxalq hava nəqliyyatında can və mal təhlükəsizliyini təmin etmək və nizamlı iqtisadi iş və inkişafı təmin məqsədiylə qüvvəyə qoyulan Mülki Aviasiya Razılaşmasına görə qurulan "Beynəlxalq Mülki Aviasiya Təşkilatı (ICAO- International Civil Aviation Organization) 'nın üzvü var. Bundan başqa," Hava naviqasiya təhlükəsizliyi üçün Avropa Təşkilatı (Eurocontrol) ", Beynəlxalq hava

limanları Şurası (ACI-Airports Council International) başda olmaq üzrə əlaqədar
Beynəlxalq təşkilatların da üzvü var.



Şek.2.1 Trabzon hava limanının dispetçer idarəsi

3.TRABZON HAVA LIMANININ TERMINALLARI

Daxili Terminalı

Hava limanında 14035 m2 sahə üzərinə yeni inşa edilmiş olan Daxili Xəttlər Terminal Binası 22.11.2008 tarixində xidmətə açılmış olub, 2.000.000 sərnişin yerləşdirmək olar.

Daxili Xəttlər terminalında 18 ədədi baqajlı və 10 ədədi də baqajsız olmaq üzrə cəmi 28 ədəd check-in kontuarı, “CIP Salonu”, “DHMI Sağlamlıq Mərkəzi”, Əmanət Əşya, 2 “Cafe Bar”, Restoran, 10 “rent-a car” ofisi, 12 ədəd satış stendi mövcud olub Bank və PTT boş yerlərdə vardır. Anbarlar və ehtiyat həcmələri planlanmışdır. Ayrıca Daxili Xəttlər Terminalı ilə eyni zamanda xidmətə açılan aviapark 385 təyyarə yerləşdirmək olar.

Xarici xəttlər Terminalı

Hava limanında 9710 m2 sahə üzərinə inşa edilmiş Xarici Xəttlər Terminal binası,1998 tarixində xidmətə açılmışdır və 1.500.000 sərnişinə xidmət edə bilər.

Xarici Xəttlər terminalında 10 ədəd “check-in” kontuarı ilə danışma ofisi və məscid mövcuddur. Xarici xəttlər təmizlənmiş salonda Bar və 1 “Duty Free” mağazası xidmət etməkdədir. Xarici xəttlər gəliş salonunda 1 “Duty Free” mağazası, Hüdud Sağlamlıq Mərkəzi, Turizm Məsləhət və DHMI Sağlamlıq Mərkəzi xidmət etməkdədir.



Şek.3.1 Trabzon hava limanının daxili terminalinin ümumi görünüşü

4. NAVIQASIYA XIDMƏTLƏRİ

Naviqasiya xidmətləri ATC və AIM modulları tərəfindən həyata keçirilir.

ATC:

Yoxlama sahəsi Meydan Əmlak Nöqtəsi (ARP) mərkəz olmaq üzrə 30 nm. radiuslu bir sahə. Bu sahə Trabzon Yaklaşma / Radar və Kule modulunun məsuliyyəti altındadır. Sahə içərisində ən yüksək uçuş səviyyəsi FL240 (24000 feetdir).

Hava limanında Yaklaşma / Radar Nəzarət və Kule Kontrol olaraq iki sektorda xidmət verilməkdədir. 1 Hava naviqasiya məsul Başım müavini, 1 Hava naviqasiya direktoru, 1 Hava uçuş baş yoxlaması, 9 APP / Radar Hava uçuş Controller, 8 Meydan yoxlama Controller ilə 4lük keşik sisteminə görə çalışılır.

Hava limanın yamaclarında 11 və 29 dur. ILS / DME1 və ILS / DME2 olaraq tək tərəfli ILS yaxınlaşması 11`dən edilməkdədir. Digər yaxınlaşmalar; VOR / DME1, VOR / DME2, VOR / DME3 və nDB / DME`dir.

AIM (Aeronautical Information Management):

AIM`in vəzifəsi beynəlxalq hava naviqasiyasına güvən, nizam və məhsuldarlığını artırmaq üçün lazımlı məlumat axışını təmin etməkdir.

AIM, uçuş planlarını qəbul edər, permiləri təqib edər, özünə çatan nota istəklərini qəbul edər və Esenboğa nota ofisi ilə təmasa keçərək əlaqədar notamın yayınlanmasını təmin edər. Bu notamları yenililər saxlayar və bu sürətlə əlaqədar uçuş heyətini və pilotları notamlar haqqında xəbərdar edərək məlumat verir. Yer xidməti verən şirkətlərin uçuşlarını da təqib edər, lazımlı yerlərdə onları xəbərdar edər və beləcə əlaqədar uçuşların səmərəli, nizamlı və səhvsiz bir şəkildə reallaşmasını təmin edər.

Digər vəzifələrindən biri də hər hansı bir Qəza-Kırım, SOS və ya Emergency vəziyyətində Axtarış Qurtarma əməliyyatlarını başladaraq əlaqədar nüfuzlara xəbər verməkdir. AIM personalı bu xidmətləri, ATC və yer xidməti verən şirkətlərlə koordinasiyalı bir şəkildə çalışaraq yerinə yetirər.

ICAO` nun qaydalarına uyğun olaraq AVITEK Sistemi vasitəsilə Aviasiya Kimlik Mesajlarının (Uçuş Planı, nota, eniş-cəhd et, Gecikmə, Ləğv və Dəyişiklik və s.) Təqibini və arşivlenmesini edər. 2 AIM Şefi və 12 AIM məmuru ilə 4lük keşik sisteminə görə çalışılır.

5. ELEKTRİK SİSTEMLƏRİ

Trabzon Hava limanı Elektrik Müdirliyi, Hava limanında və bağlı naviqasiya stansiyalarında olan bütün Yüksək gərginlikli, Alçaq gərginlikli elektrik paylama sistemləri və bu sistemlərin bəslədiyi bütün elektrik-elektronik cihazlar ilə UEZ vizual köməkçi işıq sistemlərinin 24 saat fasiləsiz enerji təminatının və bütün elektrik sistemlərinin baxım, təmir və problemlərindən cavabdehdir.

1) Enerji Naqıl xəttləri

Enerji naqıl xəttləri, Hava limanı içində, şəbəkə enerjisini, Qüvvət stansiyasında və oradan Xidmət Binaları və Terminal binalarındakı transformator mərkəzlərinə qədər çatdıran, bağlı stansiyalar da isə şəbəkə enerjisini, stansiyalardakı transformator mərkəzinə qədər çatdıran YG və AG ötürülməsi (31.5 kV / 6,3 kV - 6,3 kV / 0,4 kV-0.75 kV / 0,4 kV) xəttidir.

2) Elektron qrupları (Generatorları)

Elektron qrupları, qüvvət stansiyası nəzdində təsis edilərək mövcud şəbəkənin kəsilməsi halında 0-15 saniyə içərisində dövrəyə girərək Hava limanındakı həyati əhəmiyyətə sahib vahidlərin sistemlərini bəsləyən ehtiyat güc mənbəyidir.

3) Kəsilməz Güc Resursları (UPS)

Kəsilməz güc qaynaqları (UPS), şəbəkə enerjisi kəsildiyi zaman, prioritet kəsb edən sistemləri və cihazları maneəsiz müəyyən bir müddət üçün ağılları üzərindən bəsləyən bir sistemdir.

4) Terminal Binaları Elektrik Sistemləri

Sərnişin salonları, kafe, restoran, WC, büro, dəhlizlər, nərdivanlar, istiqamətləndirmə lövhələri, mətbəx, anbar və satış dükənləri kimi məkanların işıqlandırılması. Terminal binaları içərisində iştirak edən soyutma-ısıtmə sistemləri, liftlər, gedən nərdivanlar, konveyer, sərnişin körpüləri, 400 Hz. Sistemi, avtomatik kayar qapılar, hava pərdələri kimi

elektro mexaniki sistemlərin elektrik əmr və axşamlarının baxım təmir və işlənməsi. X-ray cihazları, axtarış kabinələri, anons sistemləri, yanğın siqnalizasiya sistemləri, telefon stansiyası, saat sistemi, uçuş məlumat sistemi, elektron tərəzilər, bina avtomatlaşdırılması sistemi kimi elektron sistemlərin elektrik axşamlarının baxım təmir və işlənməsi.

Bu qrupda yer alan sistemlər də, şəhər enerjisinin kəsilməsi halında, ehtiyat enerji (Prioritet sırasına görə 15 saniyə elektrojen qrupları, 0.5 sn. Short-break qruplar, 0 Sn. UPS qruplar) ilə təsis edildi.

Trabzonda son 20 ilin ən sıx qar yağışı 09.01.2015 tarixində yaşandı.

Trabzon hava limanının da sıx qar yağışına hazır olmadığı görüldü.

Buz Trabzon hava limanına mənfi təsir etdi. Dəniz kənarında olan hava limanı xüsusi UEZ maddə ilə təmizlənməyə çalışılsa da Trabzonda gecə -11 dərəcəyə qədər düşən hava temperaturu UEZ-i sanki xizək astanasına çevirdi.

İl xaricindən Trabzona gəlmək istəyən çox sayda təyyarə eniş edə bilmədi. Eniş edə bilməyən pilotlar Samsuna eniş edərək yolçuları buradan avtobuslarla şəhərə gətirdi.

Trabzon hava limanında hər keçən il daxili və xarici xəttlərdən gələn, gedən sərnişin və təyyarə sayında artım oldu.

Dövlət Hava Meydanları İşlətməsi (DHMI) Trabzon Hava limanından alınan məlumatlara görə, 2013-ci ilin yanvar, fevral, mart, aprel, may, iyun və iyul aylarında cəmdə 5 milyon 509 min 934 adam istifadə edərkən, bu sayı 2014-ci ilin ilk yarısında artaraq 6 milyon 78 min 55 adama yüksəldi. 2013-ci ilin ilk 7 ayında Trabzon Hava limanına 44 min 805 təyyarə gələrkən, 2014-ci ildə bu sayı 47 min 472'ye yüksəldi.

2014-ci ilin fevral ayında Trabzon hava limanında gələn və gedən sərnişin, təyyarə sayında bir əvvəlki ilə görə artımı müşahidə edildi. 2013-ci ilin fevral ayında daxili xəttlərdən gələn sərnişin sayı 355 min 146 adam olarkən, xarici xəttlərdə bu sayı 9 min 874 adam ilə cəmdə 365 min 20 adam olduğu ifadə edildi.

6. UÇUŞ NÖQTƏLƏRİ

Cədvəl.6.1.

Hava yolu	Uçuş nöqtələri
UTAir	Sochi
Borajet	
Pegasus Havayolları	Sochi, Antalya, İstanbul-Sabiha Gökçen, Adana, İzmir,
Travel Service	Charter: Tampere, Oslo, Mazar-i Serif
Germania	Düsseldorf
Onur Air	İstanbul-Atatürk, Ercan (mevsimsel)
Suudi Arabistan Havayolları	Cidde, Medine
SunExpress	Antalya, Frankfurt, İstanbul-Sabiha Gökçen, İzmir
Türk Hava Yolları	İstanbul-Atatürk, Düsseldorf (mevsimsel), Stuttgart (mevsimsel), Berlin-Tegel (mevsimsel)
AnadoluJet - THY tərəfindən işlətiliyor	Ankara, İstanbul-Sabiha Gökçen
Volga-Dnepr Cargo Airlines	Mazar-i Serif
Antonov Design Bureau	Mazar-i Serif
Germanwings	Stuttgart, Köln

Trabzon hava limanında hər keçən il daxili və xarici xəttlərdən gələn, gedən sərnişin və təyyarə sayında artım oldu.

Dövlət Hava Meydanları İşlətməsi (DHMI) Trabzon Hava limanından alınan məlumatlara görə, 2013-ci ilin yanvar, fevral, mart, aprel, may, iyun və iyul aylarında cəmdə 5 milyon 509 min 934 adam istifadə edərəkən, bu sayı 2014-ci ilin ilk yarısında artaraq 6 milyon 78 min 55 adama yüksəldi. 2013-ci ilin ilk 7 ayında Trabzon Hava limanına 44 min 805 təyyarə gələrkən, 2014-ci ildə bu sayı 47 min 472'ye yüksəldi.

2014-ci ilin fevral ayında Trabzon hava limanında gələn və gedən sərnişin, təyyarə sayında bir əvvəlki ilə görə artımı müşahidə edildi. 2013-ci ilin fevral ayında daxili xəttlərdən gələn sərnişin sayı 355 min 146 adam olarkən, xarici xəttlərdə bu sayı 9 min 874 adam ilə cəmdə 365 min 20 adam olduğu ifadə edildi.

2014-ci ilin fevral ayından daxili xəttlərdən gələn və gedən sərnişin sayı 394 min 88 adam, xarici xəttlərdən gələn və gedən sərnişin sayı isə 19 min 195 adam olduğu bildirildi.

Bölgədə tək hava limanı olması səbəbiylə ətraf şəhərlərə də xidmət verən Trabzon Aerodromda, sərnişin sayı 8 ildə yüzdə 75 artdı.

Hava limanının sərnişin uçuşunun yanında poçt, baqaj və yük sanki tarixi bir rekord reallaşdırdı.

2007 ilində 622 min ton olan yük daşımaları, 2014 ilində daxili və xarici xəttlərdə 33 min 481 tona çıxaraq 8 ildə yüzdə 1964'lük artım yaşandı.

NƏTİCƏ VƏ TƏKLİFLƏR

"Azərbaycan hava yolları" Qapalı Səhmdar Cəmiyyəti (QSC) müstəqil Azərbaycan Respublikası mülki aviasiyasının flaqmanı olmaqla fəaliyyət göstərdiyi illər ərzində əldə etdiyi zəngin təcrübə və peşəkarlıq sayəsində daxili və xarici aviadaşımaların həyata keçirilməsində özünü etibarlı tərəfdaş kimi tanıtmışdır. Bu, "Azərbaycan Hava yolları" QSC-nin öz fəaliyyətində qarşıya qoyduğu başlıca prioritetlərdəndir və bu gün ortada olan konkret nəticələr həmin konsepsiyanın müvəffəqiyyətlə həyata keçirildiyindən xəbər verir.

Məlumdur ki, mülki aviasiya digər nəqliyyat vasitələrinə nisbətən daha etibarlı, daha sürətli, lakin daha çox xərclərlə həyata keçirilir. Hava yolu ilə səyahətin digər nəqliyyat vasitələrindən daha bahalı olması və keçmişdə insanların bu nəqliyyat növünə insan amili nəticəsində daha az etibar etməsi, o illərdə təyyarə ilə səyahəti əhatməz bir arzuya çevirmişdir. Uzun illər boyunca bahalı bir daşıma növü olan hava yolu nəqliyyatı hal-hazırda qloballaşma dövrünü yaşamaqdadır. 19-cu və 20-ci əsrlərdə şəhərlərin müasirliyi, inkişafı, nəqliyyat şəbəkəsinin göstəricisi qatar səfərləri və dəmiryolu şəbəkəsinin əhatəsi idisə, mövcud günümüzdə iqtisadi mənada inkişafın göstəricilərindən biri olaraq hava yolu nəqliyyatının şəhərləri bir-birinə şəbəkə kimi bağlayır.

Ölkə Prezidenti İlham Əliyevin regionların sosial-iqtisadi inkişafı ilə bağlı həyata keçirdiyi kompleks tədbirlərin nəticəsi olaraq bölgələrin xarici iqtisadi əlaqələrdə, eləcə də beynəlxalq daşımalarda iştirakının həcmi əhəmiyyətli dərəcədə artır. Naxçıvan, Lənkəran, Gəncə, Zaqatala və Qəbələdə müasir hava imkanlarının tikilib istifadəyə verilməsi respublikamızın bütün bölgələrinin mütənasib inkişafı ilə yanaşı, onların xarici tərəfdaşlarla iqtisadi təmaslarını təmin edir. Azərbaycan Prezidenti tərəfindən düzgün yönəldilmiş iqtisadi siyasət bölgələrin sosial mənzərəsini, əhalinin rifah halını yaxşılaşdırmaqla yanaşı, nəqliyyat infrastrukturunun inkişafına da müsbət impuls verir.

Azərbaycan Respublikası Dövlət Statistika Komitəsinin 2012-ci ildə dərc etdirdiyi Azərbaycan Nəqliyyatının statistik məcmuəsində göstərilədiyi kimi sərnişin dövriyyəsi 2000-ci ildə 798 milyon sərnişin-km-dən 2011-ci ildə 2106 milyon sərnişin-km qədər artmışdır (təxminən 2,6 dəfədən çox) .

Bununla yanaşı qeyd etmək lazımdır ki, 2011-ci ildə sərnişin dövriyyəsinin yalnız 11% (234 milyon sərnişin-km) yerli hava yollarını əhatə etmişdir. Göründüyü kimi, ölkəmiz daxilində şəhərlərarası səyahətlərin hava yolu nəqliyyatı ilə həyata keçirilmə faizi bir o qədər də yüksək olmayıb. Ölkəmizin turizm potensialı, şəhərlərarası insan axını hava yolu nəqliyyatının gələcək inkişafını qaçılmaz edir. (1)

Dünyanı əhatə edən hava yolu nəqliyyatında aviasiya şirkətləri arasında hədsiz dərəcədə strateji rəqabət davam etməkdədir. Ən böyük gəlir payı olan hava yolu şirkətləri növlərindən biri Lou- kost (Low-cost) aviaşirkətlərdir (6). İqtisadi ədəbiyyatlarda bu şirkətləri büdcə və ya diskaunter aviaşirkətləri də adlandırılırlar. Lou- kost aviaşirkətləri, maksimum kreslo , hava gəmilərinin standart parkı, zəif gəlir gətirən xidmətlərin ləğvi, hər bir uçuşda minimal və təcrübəli heyət , qısa məsafədə birbaşa uçuşlar, maksimal texnoloji yeniliklər, ucuz qiymətlər, ənənəvi bilet satış məntəqələrinin yerinə internet satışlardan istifadə etmək kimi bir çox strategiyaları tətbiq etməkdədirlər. Hava yolu nəqliyyatında mühüm bazar sahibi olan Lou- kost aviaşirkətlərin həyata keçirdikləri strategiyaların müvəffəqiyyətlə yerinə yetirilməsində, hava gəmilərinin parkının planlaşdırılmasının hədsiz dərəcədə əhəmiyyəti var. Həyata keçirilən strateji addımlar və planlar, hava yolu şirkətlərinin rəqabət apara bilmələrinə, həmçinin bazarda pay sahibi olmalarına imkan yaradır. Lou- kost aviaşirkətləri ucuz qiymət, əlavə ödəniş qarşılığında qida xidməti, əsas hava limanlarından daha çox ikinci növ hava limanlarından istifadə və digər bu kimi məsələləri hava gəmilərinin parklarının planlaşdırılması mərhələsində çox dəqiq bir şəkildə araşdırmalıdırlar.

Lou- kost aviaşirkətlərini adətən xidmət səviyyəsini o qədər də əhəmiyyətli saymayan, ucuz uçuş qiymətinə üstünlük verən sərnişinlər seçirlər. Avropada ilk

Lou- kost aviaşirkəti sayılan Rayaneyrin (Ryanair) ən birinci müştəriləri İrlandiyaya köçənlər və onların qohumları idi (VFR turizm (Visiting Friends and Relatives) və ya VFR səyahət adlanan dost, yaxın qohum - əqrəba ziyarəti). Bu kimi ucuz və xidmətə o qədər də əhəmiyyət verilməyən uçuş, daha əvvəllər hava yolu nəqliyyatından istifadə etməyən sərnişinlər üçün də çox cəlbedici olmuşdur.

Lou- kost aviaşirkətləri ənənəvi hava yolu şirkətlərinin müştərilərini özünə cəlb etməklə yox, daha çox sərnişin bazarını genişləndirmək və digər nəqliyyat növlərinə (avtomobil, dəmiryolu və s.) üstünlük verən müştəriləri qazanaraq hava yolu nəqliyyatından istifadə edənlərin sayını artırmağa çalışırlar.

Onların, bir növ hava gəmilərindən istifadə etdiklərinə görə hava gəmiləri və qeyri əsas hava limanlarını seçdiklərinə görə aeroport istismar xərcləri ənənəvi hava yolu şirkətlərindən fərqli olaraq aşağıdır. Həmin aviaşirkətlər uçuş vaxtı əsasən ödənişsiz yemək xidməti göstərmədiklərindən, yalnız ödəniş qarşılığında ucuz qiymətlər ilə daha çox içki və yüngül yemək verib, əlavə xərclərdən yayınaraq daha ucuz qiymətə uçuşlar təşkil edirlər. Qeyd etmək lazımdır ki, Lou-kost aviaşirkətlərinin rəqibləri ənənəvi hava yolu şirkətləri deyil. Bu aviaşirkətlərin potensial müştəriləri dəmiryolu, avtomobil və s. nəqliyyat vasitəsi ilə səyahət edən sərnişinlərdir ki, əsas məqsəd onları daha ucuz qiymətlərlə cəlb edib ələ keçirməkdir.

Nəticədə qeyd etmək olar ki, Lou- kost aviaşirkətlərinin hava gəmiləri parklarının planlaşdırılmasındakı qərarlılığı və düzgün seçimi uçuş qiymətlərinə, əməliyyatların keyfiyyətinə, şirkətin səmərəliliyinə birbaşa təsir edir. Bu cür aviaşirkətlər təyyarə seçimlərini dəqiq planlaşdırmalı və mütəmadi dövrü olaraq onların yenilənməsi strategiyasını nəzərdən keçirməlidirlər. Hava gəmiləri parkının planlaşdırılmasında ediləcək səhvlər aviaşirkətlərin kommersiya fəaliyyətinə qısa müddətdə təsir edəcəkdir. Marşrutlar, baza hava limanının seçilməsi, uçuş sıxlığı, mövsümi tələblər və s. kimi əhəmiyyətli meyarlara əsasən, hava gəmisinin seçimi, kirayələnməsi və ya lizinq vasitəsi ilə alınması məsələləri həll olunmalıdır.

Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 2012-ci il 29 dekabr Fərmanı ilə təsdiq edilmiş “Azərbaycan 2020, gələcəyə baxış” İnkişaf Konsepsiyasının nəqliyyat, tranzit və logistika infrastrukturunun təkmilləşdirilməsi hissəsində göstəriləyi kimi, 2020 - ci ildə yerli və beynəlxalq daşımaların idarə olunması mexanizmi təkmilləşdirilməli, ölkənin nəqliyyat sisteminin beynəlxalq nəqliyyat sistemə inteqrasiyası genişləndirilməli, əhaliyə göstərilən nəqliyyat xidmətlərinin keyfiyyəti artırılmalı və s.

reallaşdırılmalıdır. Bu səbəbdən, həmçinin ümumdünya hava yolu nəqliyyatının inkişafını nəzərdə tutan müasir tələblər, gələcəkdə yerli Lou-kost aviaşirkətlərinin Azərbaycan Respublikası ərazisində yaranacağını və daha da çoxalacağı şübhəsiz edir.

ƏDƏBİYYATLARIN SIYAHISI

1. Azərbaycan Respublikasının Konstitusiyası
2. Aviasiya Haqqında Azərbaycan Respublikasının Əsas Qanunu, 2005-ci il.
3. E.Ə.Əliyev “Beynəlxalq nəqliyyat daşımalarının konvension təsbiti”, Bakı, 2002-ci il
4. E.Ə.Əliyev “Qloballaşma dövründə beynəlxalq nəqliyyat daşımaları”, Bakı 2006-ci il.
5. “AZAL” QSC-nin uçuşlarında sərnişin aviadaşımalarının bronlaşdırılması və rəsmiləşdirilməsinin bəzi qaydaları. Bakı. 2007-ci il.
6. E.M.Nəcəfov, S.İ.Əliyev, X.Ə.Axundov, “Beynəlxalq aviadaşımaların təşkili və texnologiyası”. Bakı 2012-ci il.
7. И.С.Шукюров, М.П. Асадов, Э.М. Наджафов “Наземное обслуживание авиаперевозок” , Баку, 2012
8. В.Т.Афанасьев Коммерческая эксплуатация международных воздушных линий. М. Воздушный транспорт, 1987 г.
9. Б.В.Артамонов., В.А.Меланин., С.И.Терехов. «Организация конъюнктурных исследований на воздушном транспорте». М. Транспорт, 1990 г.
10. В.М. Тихонов «Система мирового воздушного транспорта». М. Транспорт. 1999 г
11. Единая транспортная система. М. Транспорт 2001 г.
12. Основы грузовых авиаперевозок. Москва, 2005 г.
13. Практические аспекты эксплуатации воздушных линий. Авиабизнес, Москва, 2005 г.
14. М.Г.Пискунов. «Аэровокзальные комплексы аэропортов» ВТ1983 г.
15. Б. В.Артамонов «Управление деятельности аэропортов» ,М-1998 г.

16. Стандартное соглашение ИАТА о наземном обслуживании. Форма «А»,
»В»
17. Airport Planning Manual ICAO part 1/ Montreal 1977
18. Wendell B/ New Concept Ultra Compact Airport Terminal/ Airport forum 71
N 1
19. Мир Гражданской Авиации. Москва, 2000 г.
20. www.icao.com
21. www.icao.com
22. www.iata.com
23. www.air-dir.com
24. www.ato.ru