

UOT 93/94

<https://doi.org/10.59849/2218-4783.2024.1.89>

RÜBABƏ ƏBİYEVƏ

HEYDƏR ƏLİYEV VƏ AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASININ MÜLKİ AVIASİYASININ MADDİ-TEXNİKİ BAZASININ MÖHKƏMLƏNDİRİLMƏSİ

Məqalədə ulu Öndər Heydər Əliyevin prezidentliyi illərində Azərbaycan mülki aviasiyasının inkişafı əks olunmuşdur. Burada Azərbaycan Respublikasının mülki aviasiyasının maddi-texniki bazasının möhkəmləndirilməsi, yeni hava limanlarının tikilməsi, texniki təchizatın gücləndirilməsi, uçuş coğrafiyasının genişləndirilməsi və s. ilə bağlı məlumatlar işıqlandırılmışdır. Məqalədə mülki aviasiyamızın dahi lider Heydər Əliyevin çoxşaxəli siyasi-iqtisadi kursunun önəmli tərkib hissəsi kimi əhəmiyyəti, bu sahənin beynəlxalq əlaqələrdəki rolu təhlil edilmişdir.

Açar sözlər: *Mülki Aviasiya, hava gəmiləri, hava limanları, aviasiya əlaqələri, uçuş coğrafiyası.*

Azərbaycan xalqının yetişdirdiyi dahi lider Heydər Əliyevin milli idealları, çoxşaxəli siyasi fəaliyyəti müasir dövlətçiliyimizin təməl prinsipinə çevrilmişdir. 1993-cü ildə Heydər Əliyevin ölkə rəhbərliyinə qayıdışından sonra müdrik siyasətçinin uğurlu kursu nəticəsində digər sahələrdə olduğu kimi mülki aviasiyada da əsaslı addımlar atılmağa başlandı. Siyasi sabitliyin bərpası bu sahədə olan geriləmələrin aradan qaldırılmasına geniş imkanlar açmış oldu.

Onun ölkə rəhbərliyinə gəlməsi ilə “Əsrin müqaviləsi”nin imzalanması Azərbaycanın siyasi və iqtisadi müstəqilliyinin möhkəmlənməsi üçün güclü və əsaslı zəmin yaratdı.

Eyni zamanda mövcud vəziyyət nəzərə alınaraq 1996-2002-ci illərdə Azərbaycan Mülki Aviasiyasında da təxirəsalınmaz tədbirlər geniş vüsət aldı.

“Azərbaycan Hava Yolları” Dövlət Konserinin istehsalat fəaliyyətini yaxşılaşdırmaq və strukturunu dünya standartlarına uyğunlaşdırmaq məqsədilə 1996-1999-cu illər ərzində yeni müəssisələr yaradıldı. 1996-cı ilin aprel ayında “Azəraeronaviqasiya” müəssisəsi, 1996-cı ilin avqustunda Aviasiya Təhlükəsizlik İdarəsi, 1997-ci ilin yanvarında “AZAL” Milli Aviasiya Şirkəti, 1997-ci ilin iyun ayında “AZALOYL” müəssisəsi, 1997-ci ilin noyabrında Beynəlxalq Kommersiya İdarəsi, 1998-ci ilin yanvarında “AZAL” yük aviasiya şirkəti, 1999-cu ilin oktyabrında “AZAL” Aviasiya-Texniki Mərkəzinin yaradılması geriləməyə səbəb olan məqamların aradan qaldıraraq mülki aviasiyamızın ayrı-ayrı istiqamətlərinin inkişaf etdirilməsinə xidmət etmiş oldu [16].

“Azərbaycan Hava Yolları” QSC Beynəlxalq Mülki Aviasiya Təşkilatına (İCAO) üzv olduqdan sonra (1992-ci il) qurum şirkətin infrastrukturunun modernizasiyasını ön plana çəkdi. Mülki aviasiya tariximizdə ən önəmli hadisə 1997-ci ildə İKAO ekspertləri və Birləşmiş Millətlər Təşkilatının İnkişaf Proqramının nümayəndələrinin Azərbaycan mülki aviasiyasının inkişafının strateji kursunu müəyyən edən sənəd hazırlaması olmuşdur. Bu sənədə beynəlxalq konvensiyanın müddəaları və İKAO-nun tələbləri nəzərə alınmaqla yeni aviasiya qanunlarının (Azərbaycan Respublikasının Hava Məcəlləsi) işlənilib hazırlanması və qəbul edilməsi, Bakı hava limanının inkişafı və modernizasiyası, beynəlxalq terminalın tikintisinin başa çatdırılması, aeronaviqasiya xidmətinin texniki modernizasiyası, Naxçıvan hava limanının beynəlxalq tələblər səviyyəsinə çatdırılması, Gəncə hava limanının yenidən qurularaq onun beynəlxalq

standartlara tam uyğunlaşdırılması, Milli Aviasiya Akademiyasının inkişafı, Azərbaycan mülki aviasiyasının inkişafının əsas planının mərhələlər üzrə həyata keçirilməsi, uçuş-enmə zolağının genişləndirilməsi, təyyarəçilik və enmənin radioelektron sistemini modernləşdirmək üzrə göstəriş daxil idi [11, s. 6].

Ulu öndərin mülki aviasiyaya ayırdığı diqqətin ən bariz nümunəsi isə respublika mülki aviasiyasının inkişaf proqramının (1998-2003-cü illər üzrə) təsdiq edilməsi idi. Proqram çərçivəsində Bakı hava limanında dünya standartlarına tam cavab verən yeni aerovağzal kompleksinin tikilməsi, hava limanının perimetri boyu elektron mühafizə hasarın qurulması, uçuşları idarəetmə sisteminin yenidən qurulması, “AZAL-Oyl” müəssisəsi üçün yeni təyyarə yanacaq doldurma məntəqəsinin inşa edilməsi, “Boeing-757” təyyarəsinin alınması, sənişin yük təyyarələrinə yerüstü xidmətlərin müasir standartlar səviyyəsinə çatdırılmasına dair tədbirlərin icra edilməsi, “Zabrat” hava limanında yeni aerovağzal binasının tikilməsi, “Naxçıvan” hava limanının yenidən qurulması nəzərdə tutulurdu [12, s. 4].

Ümumiyyətlə mülki aviasiyanın modernləşdirilməsi bu sahəyə 200 milyon dollar sərmayə qoyulması barədə respublika prezidentinin Sərəncamından sonra başlamışdır. Bu, o dövrdəki illik respublika büdcəsinin 50 faizinə bərabər idi [10, s. 3].

Nəticədə hava limanlarına, onların bərpası və texniki yeniliklərlə təchizatına diqqət artırıldı. Bununla yanaşı hava limanlarının beynəlxalq tələblər səviyyəsinə qaldırılması və uçuş coğrafiyasının genişləndirilməsi üçün əsaslı tədbirlər icra olunmağa başlandı. Bu sırada Gəncə hava limanına xüsusi diqqət ayrılırdı.

Müstəqilliyimizin ilk illərində Gəncə Beynəlxalq Hava Limanının iş əmsalı, təklif etdiyi xidmətlərin səviyyəsi obyektiv səbəblərə görə dünya mülki aviasiyanın daim təzələnen tələblərinə cavab vermirdi. Aeroportun 1964-cü ildən istismar olunan uçuş-enmə zolağı orta tipli təyyarələri qəbul edə bilirdi.

Müstəqilliyin ilk illərində ölkədəki daxili vəziyyət bu aviasiya obyektinə mənfi təsir etmişdir. 1993-cü ilin iyunun 3-də hökumət qüvvələri ilə silahlı dəstələrinin vuruşması nəticəsində Gəncə aeroportu dağıdılmışdır. Lakin cəmi 17 gündən sonra heç bir nazirliyin, şirkətin köməyi olmadan aeroport öz daxili imkanları hesabına bərpa edildi. Buradan əvvəl Trabzona, daha sonra İzmirə uçuşların həyata keçirilməsi nəzərdə tutulurdu. Hər gün Gəncədən 350-400 nəfər sənişin uçur və onların təhlükəsizliyi təmin edilirdi [7, s. 4].

Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin 1590 №-li 2 oktyabr 1996-cı il tarixli sərəncamı ilə Gəncə Hava limanının beynəlxalq uçuşlar üçün açılması haqqında “Azərbaycan Hava Yolları” Dövlət Konserninin təklifi qəbul edildi. Bununla da Gəncə aeroportu beynəlxalq status aldı.

Sonradan həyata keçirilən uğurlu tədbirlər sahəsində uçuş-enmə zolağı dünyada istismar olunan ən ağır təyyarələri qəbul etməyə imkan verəcək səviyyəyə qaldırıldı.

Göstərilən tədbirlərin yekunu olaraq “Azərbaycan Hava Yolları” Dövlət Konserni 5 dekabr 1997-ci il tarixində Gəncə hava limanında uçuş informasiyasının deşifrə edilməsi ərazisinin ayrılması haqqında əmr vermişdir [1, v. 119].

Artıq müstəqilliyinin ilk illərindən Respublika üçün son dərəcə əhəmiyyətli olan digər hava limanı Naxçıvan hava limanı idi. Şəhər mərkəzindən 4 kilometr məsafədə yerləşən aeroport ölkənin blokadada olan bu regionunun yeganə hava qapıları idi.

1976-cı ildə tikilmiş Naxçıvan Hava Limanı 3-cü dərəcəli təyyarələri (Yak-40, An-24 və s.) qəbul etmək imkanına malik idi. Əvvəllər buradan Bakı şəhərinə reyslər həyata keçirilirdi.

Hava Limanı 1990-cı illərin ikinci yarısında inkişaf etməyə başladı: Naxçıvan Muxtar Respublikasının Ermənistan tərəfindən blokadaya alınması nəticəsində aviasiya nəqliyyat əlaqəsi üçün yeganə vasitə olmuşdur.

Ümumiyyətlə Dağlıq Qarabağ hadisələri Naxçıvan MSSR-in ictimai-siyasi və iqtisadi həyatına ciddi təsir göstərdi. Ermənistan SSR tərəfindən iqtisadi və nəqliyyat kommunikasiya blokadasına alınmış muxtar respublikada həyat şəraiti getdikcə ağırlaşır, əhalinin ərzaq və gündəlik tələbat malları, yanacaq təmin edilməsində ciddi problemlər yaranırdı [8, s. 146].

Ulu öndər Heydər Əliyevin Naxçıvana geri dönərək Naxçıvan Ali Sovetinin sədri seçilməsi muxtar respublikada siyasi və iqtisadi vəziyyət müsbət istiqamətdə dəyişməsinə səbəb oldu.

Heydər Əliyev muxtar respublikanı nəqliyyat blokadasından çıxarmaq üçün Naxçıvan hava limanının genişləndirilməsi ilə yaxından məşğul olurdu. Nəhayət, 1992-ci il martın əvvəllərində Naxçıvanda ağır yüklü sərnişin və nəqliyyat təyyarələri qəbul etməyə imkan verən yeni aerodromun ilk növbəsi istifadəyə verildi. Hava limanında ilk "TU" təyyarəsinin qəbul edilməsi mərasimində Heydər Əliyev özü şəxsən iştirak etdi.

1993-cü ildə xalqın təkidi ilə ölkə rəhbərliyinə gələn Ulu Öndər Naxçıvan Muxtar Respublikasını diqqətdə saxlamaqda davam edirdi. Naxçıvanla əlaqəni daha sıx etmək lazım idi. Odur ki, Heydər Əliyev Naxçıvanda mülki aviasiya infrastrukturunun yenidən qurulması, ən müasir tələblərə cavab verən aerovağzal binasının tikintisi və yerüstü xidmətlərin yaradılması məsələsini bilavasitə nəzarətinə götürdü. Bununla yanaşı uçuş tarifləri tənzimləndi.

Azərbaycan Respublikası Prezidentinin "Naxçıvan Muxtar Respublikasına hava ilə uçuş tariflərinin tənzimlənməsi haqqında" 1994-cü il 26 yanvar tarixli Fərmanına uyğun olaraq, blokada vəziyyətində olan Naxçıvan Muxtar Respublikası əhalisinin sosial müdafiəsini və eyni zamanda onunla yeganə nəqliyyat əlaqəsi olan mülki aviasiyanın zişansız işləməsini təmin etmək məqsədilə Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin qəbul etdiyi Qərara əsasən Naxçıvan Muxtar Respublikasının blokadası dövründə Muxtar Respublikada Azərbaycan Respublikasının digər şəhərlərinə və geriyyə yerli hava xətləri üçün qüvvədə olan tariflər əsasında uçuşların orta hesabla 25 faizə qədər güzəştli tarifləri (bu uçuşların ziyanlı olmaması nəzərə alınmaqla) müəyyən edildi [2, v. 109].

1995-ci ilin noyabrında isə Naxçıvan hava limanında ağıryüklü təyyarələri qəbul etməyə imkan verən yeni müasir uçuş-enmə zolağı istismara verildi [9, s. 4].

Qeyd edilən dövrdə Azərbaycan mülki aviasiyasının ən böyük qüsuru Bakı beynəlxalq hava limanının dövrün tələblərinə cavab verməməsi ilə bağlı idi. Heydər Əliyev hələ 1981-ci ildə Azərbaycana rəhbərlik etdiyi dövrdə yeni aerovağzal kompleksi yaratmaq barədə qərar qəbul etmişdir. Bu qərar əsasında terminal kompleksinin layihəsi hazırlanaraq icrasına başlanılmış, lakin sonralar bu işlər yarımçıq qalmışdır.

Azərbaycan dövlət müstəqilliyinin möhkəmləndirilməsi, bəzi iqtisadi məsələlər həll edildikdən sonra aerovağzal kompleksinin tikintisini davam etdirmək haqqında qərar qəbul edildi. Kredilər əsasən Böyük Britaniya banklarından, Türkiyənin "Eksimbank" Bankından alınmışdır. Türkiyənin "Burc-Enka" şirkəti, Böyük Britaniyanın bir çox şirkətləri ilə əlaqələr yarandı və bunların hamısının nəticəsində aerovağzal kompleksinin tikintisinə başlandı [14, s. 1].

Məhz Heydər Əliyevin işi ciddi nəzarətə alması nəticəsində terminal kompleksinin tikintisi sürətləndi.

Ölkə prezidenti 1996-cı ildə aerovağzal kompleksinin yeni layihəsi barədə göstəriş verdi. Layihənin reallaşdırılmasında Almaniya Federativ Respublikası ilə Azərbaycan höku-

məti arasında imzalanmış dövlətlərarası maliyyə əməkdaşlığı sazişləri əsasında Almaniya hökuməti “Bakı Hava Limanına” təcili kömək Proqramı”nı həyata keçirmək məqsədilə çox güzəştli şərtlərlə kredit ayırmışdır. Bu vəsait hesabına müasir təyyarələri qəbul edən iki növbətçi uçuş-enmə zolağı üçün 2700 metr uzunluğunda yeni yönəltmə yolu tikilmişdir. Bunun nəticəsində Bakı hava limanının uçuşlarının intensivliyi artmış və təhlükəsizlik yüksəlmişdir [5, s. 2].

1998-ci ilin Mayın 27-də isə Bakı Hava limanında 2 nömrəli uçuş-enmə zolağı boyunca ağır tipli Boeing-747 və başqa tipli təyyarələr üçün dayanacağı tikintisinə başlandı [1, s. 4].

Həyata keçirilmiş tədbirlərin yekunu kimi aviasiya tariximizdə ən önəmli hadisə 1999-cu ildə Bakı Beynəlxalq Hava Limanının yeni aerovağzal kompleksinin təntənəli açılış mərasimi oldu. Mərasimdə Heydər Əliyevlə yanaşı qeyd edilən dövrdə Türkiyə Cümhuriyyətinin prezidenti olan Süleyman Dəmirəl də iştirak edirdi [11, s. 6].

Bakı beynəlxalq hava limanı aerovağzal kompleksində informasiya, biznes, pasport nəzarəti xidmətləri, biletlərin qeydiyyatı, sərnişinlərin gəlmə və getmə salonlarını, yük qəbul etmə və yolasalma yerlərini, tranzit sərnişinlərin, baqajların qəbulu və verilməsi, viza-sərhəd yoxlamaları, gömrük nəzarəti və digər məntəqələr istifadəyə verilmişdi [14, s. 1].

Dahi lider Heydər Əliyevin nəqliyyat sektorunda yürütdüyü siyasətin mühüm vəzifələri kimi Bakı Hava Limanında aviaparkın təzələnməsini, yeni təyyarələr alınmasını qarşıya qoymuşdur. Məhz bu səbəblə 2000-ci il oktyabrın 9-da ilk “Boeing-757-200” təyyarəsi Bakıya gətirildi. Bir ay sonra isə 2-ci “Boeing-757-200” hava gəmisi “Azərbaycan Hava Yolları” Dövlət Konserninin aviaparkına daxil edildi. Müasir tipli bu təyyarələr ilə Bakıdan London, İstanbul, Təl-Əviv və Dubaya beynəlxalq reyslərin həyata keçirilməsinə başlandı. Azərbaycan Mülki Aviasiyasının infrastrukturu dəyişdikcə nailiyyətlər daha da artırdı [13, s. 3].

Digər tərəfdən Zabrat aviamüəssisəsi “AZAL Helikopter” adı ilə yenidən təşkil edildi. “AZAL Helikopter” aviashirkətində yeni helikopterlər istismara verildi, dispetçer xidməti yeniləndi, yeni uçuş-enmə zolaqları istifadəyə verildi. Sifariş olunan qədər vertolyot hər gün Azərbaycan neftçilərinin istifadəsində olurdu. Neft kəmərlərinə nəzarət, dənizdə neft çıxaranların işə aparılıb gətirilməsi və s. aviatorların cari işlərinə daxil idi. [6, s. 3]. “Azal Helikopter” Aviasiya şirkətinin yeni sərnişin terminalı isə 2003-cü ildə istismara verildi.

2001-ci ildə “Silk-Way” aviasiya şirkətinin yaradılmasının nümunəsində özəl sektorun hava nəqliyyatına nüfuz etməsinə geniş imkanlar açılmış oldu [17]

Heydər Əliyevin rəhbərliyinin son illərində hava nəqliyyat növünə tələbatın artması Naxçıvanda daha müasir hava limanının tikilməsini zərurətə çevirdi. Bununla əlaqədar 2002-ci il avqustun 11-də Naxçıvan Muxtar Respublikası Ali Məclisində müşavirə keçirildi. 2002-ci il oktyabr ayının 1-də inşasına başlanan limanda tikinti-quraşdırma işləri ən müasir tələblər səviyyəsində həyata keçirildi [15]

Layihə çərçivəsində aeroportda yeni aerovağzal kompleksinin inşası ilə yanaşı, hava hərəkətinin idarə edilməsi üzrə yeni avadanlığın quraşdırılması, aeroportun müasir radionaviasiya vasitələri ilə təmin edilməsi, yeni uçuş-enmə zolağının və perronun tikintisi, kommunikasiya xətlərinin çəkilişi və digər işlərin sürət və keyfiyyətinə diqqət artırıldı. Nəticədə Naxçıvan Hava Limanının tikintisi 14 ay çəkdi [13, s. 3].

Tədqiq edilən dövrdə Azərbaycan mülki aviasiyasının beynəlxalq mülki aviasiya ailəsinin üzvünə çevrilməsi yönündə əsaslı addımlar atıldı. Belə ki, Ulu Öndər Heydər Əliyevin hakimiyyəti dönəmində daxili, siyasi, iqtisadi problemlərin həlli ilə yanaşı beynəlxalq siyasi, iqtisadi mühitə inteqrasiya əsas prioritet məsələlərdən idi. Nəqliyyat sektorunun ən gənc, ən

surətli növü sayılan milli mülki aviasiyanın beynəlxalq miqyasda inkişaf etdirilməsinə yönəlik fəaliyyət məhz bu baxımdan daha mühüm əhəmiyyət kəsb etməyə başladı. Azərbaycanın mühüm beynəlxalq aviasiya təşkilatlarına, konvensiyalarına üzv olması, uçuş coğrafiyasının genişləndirilməsi, respublikada ayrı-ayrı ölkələrin aviasiya nümayəndəliklərinin fəaliyyətə başlaması, eyni zamanda Azərbaycanın aviasiya nümayəndəliklərinin xarici dövlətlərdə açılması, çoxsaylı aviasiya sazişlərinin imzalanması və s. bu kimi işlər bu istiqamətdəki fəaliyyətin uğurlu nəticələr əldə etməsinə geniş imkanlar yaratdı.

Xüsusilə Heydər Əliyevin ölkə rəhbərliyinə qayıdışı Rusiya və digər MDB dövlətləri ilə münasibətlərin qaydaya salınması ilə yadda qalmışdır. Burada hava əlaqələrinin yenidən qurularaq inkişaf etdirilməsi ən əhəmiyyətli məqamlardan idi. Bu bir tərəfdən həmin ölkələrin region dövlətləri olması, digər tərəfdən isə uzun müddət eyni respublikanın tərkibinə daxil olduqlarından sıx, iqtisadi, siyasi, mədəni bağın mövcudluğu ilə izah edilirdi.

Təsadüfi deyil ki, Azərbaycan Respublikası Hökuməti 1993-cü ildə Rusiya Federativ Respublikası, 1995-ci ildə Ukrayna Respublikası Hökuməti, 1996-cı ildə Özbəkistan, Qazaxıstan Respublika Hökumətləri ilə hava əlaqəsi və hava nəqliyyatında əməkdaşlıq haqqında müqavilələr imzalamışdır [4, v. 104].

Bununla yanaşı Heydər Əliyevin rəhbərliyi illərində qeyri-region dövlətləri ilə də sağlam iqtisadi münasibətlərin əsası qoyulur. Belə ki, Azərbaycan Hökuməti Hava nəqliyyatında dünya dövlətləri ilə beynəlxalq əlaqələrin tənzimlənməsi sahəsində də qarşılıqlı təmaslar əsasında ikitərəfli sazişlərə üstünlük vermişdir. Azərbaycan Respublikası Hökuməti 1996-cı ildə Niderland Krallığı, 1997-ci ildə Misir Ərəb Respublikası Hökuməti, Polşa Respublikası Hökuməti, İtaliya Respublikası Hökuməti, 1998-ci ildə Fransa Respublikası Hökuməti, Belçika Krallığı Hökuməti, 2000-ci ildə Finlandiya Respublikası Hökuməti, Avstriya Respublikası hökuməti ilə saziş imzalamışdır [3, v. 8].

Qeyd edilən tarixi mərhələdə milli aviasiyamızın beynəlxalq aviasiya ailəsinə inteqrasiyası prosesində bu sahədə fəaliyyət göstərən beynəlxalq qurumlara üzvlük məsələləri əsas konturlardan birini təşkil edirdi. Nəticə olaraq 1997-ci ilin mart ayından Azərbaycan Respublikası Beynəlxalq Hava Nəqliyyatı Assosiasiyasının (İATA), 2002-ci ildən “Mülki Aviasiya Avropa Konfransının (ECAC)” tamhüquqlu üzvünə çevrilir.

Bununla yanaşı 1999-cu ildə Azərbaycan Mülki Aviasiyası xidməti ilə Beynəlxalq Mülki Aviasiya Təşkilatı – ICAO (1992-ci ildən üzvüdür) arasında əməkdaşlıq haqqında razılaşma imzalanmışdır. Eyni zamanda Heydər Əliyevin razılığı ilə Azərbaycan bu təşkilatın “Dünyada narahatçılıq və təhlükəsizlik konvensiyası”na qoşuldu.

2002-ci ildə Tayvan, Türkiyə mülki aviasiya rəhbərliyi, 2003-cü ildə Əfqanıstan mülki aviasiya rəhbərliyi ilə Azərbaycan mülki aviasiya rəhbərliyi arasında imzalanmış memorandumlar da milli aviasiyamızın yüksələn xətlə inkişafına öz müsbət təsirini göstərmiş oldu.

Beləliklə, Heydər Əliyevin ölkə rəhbərliyinə qayıdışı Azərbaycan mülki aviasiyasının çoxşaxəli tərəqqisinə geniş imkanlar açdı. Bu dövrdə Azərbaycan Respublikasının mülki aviasiyasının maddi texniki bazası xeyli möhkəmləndirilmiş, yeni hava limanları tikilmiş, texniki təchizat gücləndirilmiş, uçuş coğrafiyası genişləndirilmişdir. Nəticədə sərnəşin və yük daşımalarının həcmi artırılmış, göstərilən xidmət səviyyəsi nəzərə çarpacaq dərəcədə yüksəldilmişdir. Görülən işlərin yekunu olaraq milli səma bayrağımızın uçuş səmərəliliyi və intensivliyinin artırılması beynəlxalq aviasiya ailəsinə inteqrasiya prosesinə yeni imkanlar açdı.

ƏDƏBİYYAT

1. AHYQSCA: Fond 1, siy. 1, v. 119.
2. AHYQSCA: Fond 1, siy. 1, iş 386, v. 109.
3. ARMMA: Fond 2941, siy. 1, iş 826, v. 8.
4. ARMMA: Fond 2941, siy. 1, iş 395, v. 104.
5. Əliyev R. Azərbaycanın Hava nəqliyyatı Xəzər regionunda liderə çevrilir. “Azərbaycan” qəz., 1998, 30 dekabr.
6. İlyasov V. Səmanız aydın olsun. “Azərbaycan” qəz., 1997, № 36 (1551), 14 fevral.
7. Qasimov H. Gəncə aeroportu beynəlxalq status alır. “Xalq” qəz., 1996, № 171 (22313), 3 sentyabr.
8. Qasimov Ə.Q. Heydər Əliyev və Naxçıvan Muxtar Respublikasının inkişaf tarixi (1969-2003-cü illər). Bakı: Turxan NPB, 264 s.
9. Naxçıvan hava limanında yeni uçuş-enmə zolağı. “Azərbaycan” qəz., 1995, № 212 (1229), 4 noyabr.
10. Rüstəmov İ. AZAL – təhlükəsiz uçuş, yüksək xidmət. “Xalq” qəz. 2012, № 120 (27050), 2 iyun.
11. Səfərli, M. Böyük xidmətlərin dəyərli nümunəsi. “Azərbaycan” qəz., 1999, 7 dekabr.
12. Səfərli, M. “AZAL” ağır tipli təyyarələri qəbul edəcək. “Azərbaycan” qəz., № 123 (1932) 1998, 31 may.
13. Səfərli, M. Azərbaycan Mülki Aviasiyasının memarı. “Azərbaycan” qəz., 2016, № 96 (7240), 5 may.
14. Türkiyə və Azərbaycan dostluğu əbədi və sarsılmazdır. “Azərbaycan” qəz., 1999, № 240 (2351), 20 oktyabr.
15. <https://azertag.az/xeber/1502229> Naxçıvan Beynəlxalq Hava Limanı müasir tələblər səviyyəsindədir. 02.06.2020.
16. <https://www.azal.az/az/company/about> “Azərbaycan Hava Yolları” QSC-nin tarixi.
17. <https://www.silkwayairlines.com/about/20th-anniversary/>

*AMEA A.A.Bakıxanov adına
E-mail: rubaba1988@mail.ru*

Rubaba Abiyeva

HEYDAR ALIYEV AND STRENGTHENING THE MATERIAL AND TECHNICAL BASE OF CIVIL AVIATION IN THE REPUBLIC OF AZERBAIJAN

The article reflects the development of civil aviation during the presidency of the great leader Heydar Aliyev. It covers information on strengthening the material and technical base of civil aviation in the Republic of Azerbaijan, the construction of new airports, strengthening technical supplies, expanding the geography of flights, etc. The article indicates the importance of civil aviation as part of the political and economic course of the great leader Heydar Aliyev, and analyzes the role of this sphere in international relations.

Keywords: *civil aviation, airplanes, airports, aviation relations, flight geography.*

Рубаба Абиева

ГЕЙДАР АЛИЕВ И УКРЕПЛЕНИЕ МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКОЙ БАЗЫ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ АЗЕРБАЙДЖАНСКОЙ РЕСПУБЛИКИ

В статье отражено развитие гражданской авиации в период президентства великого лидера Гейдара Алиева. Здесь освещена информация об укреплении материально-технической базы гражданской авиации Азербайджанской Республики, строительстве новых аэропортов, усилении технического снабжения, расширении географии полетов и т.д. В статье указано значение гражданской авиации как части политико-экономического курса великого лидера Гейдара Алиева, проанализирована роль этой сферы в международных отношениях.

Ключевые слова: *гражданская авиация, воздушные самолеты, аэропорты, авиаотношения, география полетов.*

(Akademik İsmayıl Hacıyev tərəfindən təqdim edilmişdir)

Daxilolma tarixi: İlk variant 23.02.2024

Son variant 29.03.2024