

ՀԱՅ-ՌՈՒՍԱԿԱՆ ՀԱՄԱԼՍԱՐԱՆ

ԵՂԻԱԶԱՐՅԱՆ ՔՐԻՍՏԻՆԵ ԱԼՖՐԵԴԻ

ՕԴԱՅԻՆ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԻ ՄԻՋԱԶԳԱՅՆԱՑՄԱՆ
ՀԻՄՆԱԽՆԵՆԴԻՐՆԵՐԸ ՀՀ-ՌԻՄ

**Ը.00.06 – «Միջազգային տնտեսագիտություն» մասնագիտությամբ
տնտեսագիտության թեկնածուի գիտական
աստիճանի հայցման ատենախոսության**

ՍԵՂՄԱԳԻՐ

ԵՐԵՎԱՆ – 2019

Ատենախոսության թեման հաստատվել է Հայաստանի պետական տնտեսագիտական համալսարանում:

Գիտական ղեկավար՝

տնտեսագիտության թեկնածու, դոցենտ
Գրիգոր Արշամի Նազարյան

**Պաշտոնական
ընդդիմախոսներ՝**

տնտեսագիտության դոկտոր, պրոֆեսոր
Հրանտ Արարատի Բագրատյան

տնտեսագիտության թեկնածու
Հրանտ Զավենի Հարությունյան

**Առաջատար
կազմակերպություն՝**

Երևանի պետական համալսարան

Պաշտպանությունը կայանալու է 2019 թ. հուլիսի 16-ին, ժամը 15³⁰-ին, Հայ-Ռուսական համալսարանում գործող ՀՀ ԲՈԿ-ի Տնտեսագիտության թիվ 008 մասնագիտական խորհրդի նիստում:

Հասցեն՝ 0051, ք. Երևան, Հովսեփ Էմինի 123:

Ատենախոսությանը կարելի է ծանոթանալ Հայ-Ռուսական համալսարանի գրադարանում:

Սեղմագիրն առաքված է 2019 թ. հունիսի 07-ին:

**008 մասնագիտական խորհրդի տնտեսագիտության թեկնածու, դոցենտ
գիտական քարտուղար՝**



Ի.Բ. Պետրոսյան

ԱՏԵՆԱՆՈՍՈՒԹՅԱՆ ԸՆԴՀԱՆՈՒՐ ԲՆՈՒԹԱԳԻՐԸ

Հեղազուրության թեմայի արդիականությունը: 20-րդ դարի սկզբից ինտեգրացիոն գործընթացների ակտիվացումը համաշխարհային տնտեսության մեջ հնարավորություններ է ստեղծել ինչպես զարգացած, այնպես էլ զարգացող երկրների համար առավելագույն մասնակցություն ունենալ միջազգային տնտեսական բազմաթիվ գործառնություններին: Միջազգայնացման ժամանակաշրջանը հոգուտ երկրի զարգացման ծառայեցնելու համար, առաջին հերթին, անհրաժեշտ է խորը և ընդգրկուն ինտեգրվել համաշխարհային տնտեսությանը, ինչը հնարավոր չի լինի առանց զարգացած տրանսպորտային համակարգի: Երկրների համար զարգացած տրանսպորտային համակարգը իրական մարտահրավեր է, քանի որ հատկապես զարգացող երկրների թույլ ու ոչ արդյունավետ տրանսպորտային համակարգն ու լոգիստիկան երկարաձգում և բարդացնում են բազմաթիվ ընթացակարգեր՝ նվազեցնելով այդ երկրների միջազգային մրցունակության մակարդակը:

Այս ժամանակահատվածում երկրի տնտեսական ակտիվության մակարդակը նույնքան կարևոր է, ինչքան տեխնոլոգիական զարգացումը, արտադրության ցածր ծախսերը և բարձր արտադրողականությունը երկրում բարեկեցիկ կյանք ստեղծելու և տնտեսական զարգացում ապահովելու նպակատով: Առանց որևէ կասկածի, տրանսպորտը այս գործընթացների անբաժանելի մասն է: Այն իրականացնում է արտադրության արդյունավետ բաշխման, ինչպես նաև մարդկանց շարժունակության կարևորագույն գործառնությո՝ ուղղակիորեն կապելով երկիրը միջազգային շուկային: Տրանսպորտը տնտեսական աճի և մրցունակության բանալիներից է:

Տրանսպորտը կարելի է հստակ սահմանել որպես միջազգայնացման սիրտ, քանի որ միջազգայնացումը բացարձակ անհմաստ կլիներ առանց մարդկանց և ապրանքների տեղաշարժի:

Տրանսպորտային համակարգի տեսակներից առանձին ուշադրության է արժանի հատկապես օդային տրանսպորտը և դրա դերը միջազգային տնտեսական հարաբերությունների զարգացման համատեքստում: Օդային տրանսպորտը նշանակալի ազդեցություն է թողնում ավիացիոն ոլորտի զարգացման և խթանման վրա՝ ընդլայնելով մատակարարման շղթան, բացահայտելով սպառման նոր շուկաներ և բարձրացնելով երկրի ընդհանուր մրցունակությունը: Մյուս կողմից, օդային տրանսպորտը ներկայիս գլոբալ գործընթացների ամենակարևոր կրողից է և ի շնորհիվ աճող միջազգայնացման ի հայտ է բերում նոր մարտահրավերներ և հնարավորություններ:

Տրանսպորտի դերը առանցքային է հատկապես զարգացող երկրների, այդ թվում՝ Հայաստանի համար: Հատկանշական է, որ զարգացող երկրների դեպքում տրանսպորտի բոլոր տեսակների զարգացումը հավասարապես կարևոր է: Հայաստանի դեպքում, աշխարհաքաղաքական դիրքը, փակ սահմանների

առկայությունը մի քանի անգամ բարդացնում են արդյունավետ տրանսպորտային համակարգի կայացման հիմնախնդիրները:

Հայաստանի համար օրակարգային մարտահրավեր է համաշխարհային տրանսպորտային համակարգին ինտեգրվելը, ինչի համար երկրում իրականացվել և իրականացվում են մի շարք համակարգային բարեփոխումներ՝ սկսած ոլորտը կարգավորող օրենսդրության փոփոխումից և միջազգային կոնվենցիաներին համապատասխանեցնելուց մինչև միջազգային նշանակության ավտոճանապարհների կառուցումը և այլն:

ԽՍՀՄ փլուզման, երկրաշարժի, պատերազմի և այլ բացասական զարգացումների արդյունքում տնտեսությունը կորցրել էր հումքի և սպառման շուկաները՝ դրանցից ածանցվող բազմաթիվ բացասական հետևանքներով: Այս լուսի ներքո ի թիվս այլ ապրանքների և ծառայությունների կտրուկ նվազել էր նաև տրանսպորտային ծառայությունների պահանջարկը: Առկա ռեսուրսներն այլևս բավարար չէին տրանսպորտային ենթակառուցվածքն աշխատանքային նախկին ընթացքի մեջ պահելու համար, իսկ տեխնիկական և տեխնոլոգիական վերազինման անհնարինության պայմաններում դրա վիճակն աստիճանաբար վատացավ: Տնտեսությունում իրականացված բարեփոխումներն աստիճանաբար տվեցին ցանկալի արդյունքներ, ինչպես ողջ տնտեսության մեջ, այնպես էլ տրանսպորտային ենթակառուցվածքում: Այնուամենայնիվ, ՀՀ տրանսպորտային ենթակառուցվածքը դեռևս չի կարելի համարել բարենպաստ՝ ծովային ելքի բացակայության, Ադրբեջանի ու Թուրքիայի հետ փակ սահմանների առկայության պատճառով, ինչը հանգեցնում է տրանսպորտային ծախսերի աճի և ուղևորների ու բեռների փոխադրումների անհրաժեշտ ժամանակի մեծացման:

Այս պարագայում Հայաստանում օդային տրանսպորտի համակարգի կարևոր խնդիրներից մեկը քաղաքացիական ավիացիայի կառավարման ազատականացման և դրա գործունեության պետական կարգավորման մեթոդների արդյունավետ համադրումն է: Հայաստանում օդային տրանսպորտային համակարգի զարգացման համար առանցքային նշանակություն ունի մեր երկրի քաղաքական, տնտեսական, ժողովրդագրական իրավիճակների ու առանձնահատկությունների ազդեցության վերլուծությունը, խնդիրների և մարտահրավերների բացահայտումն ու վերհանումը:

Այս բնագավառում հիմնավորված որոշումների կայացումը ենթադրում է ոչ միայն այլ երկրների փորձի մանրազննին ուսումնասիրություն և օգտագործում, այլև մեր երկրի քաղաքական, տնտեսական, ժողովրդագրական իրավիճակների ու առանձնահատկությունների ազդեցության վերլուծություն:

Հայաստանում 1990-ական թվականներից սկսվել է օդային փոխադրումների միակողմանի մասնակի ազատականացումը, ինչը, սակայն դեռևս չի համապատասխանում միջազգային չափորոշիչներին ու պահանջներին: «Բաց երկնքի» քաղաքականությունը և դրան զուգահեռ հովանավորչական լծակների հետ համադրումը «վերախմաստավորում» են օդային տրանսպորտի պետական

կարգավորման քաղաքականությունը և, միևնույն ժամանակ, բարձրացնում դրա դերակատարումը երկրում:

Հետազոտության նպատակը և խնդիրները: Ատենախոսության հիմնական նպատակն է բացահայտել միջազգային օդային տրանսպորտի զարգացման հիմնական խոչընդոտները Հայաստանում և առաջարկել ուղիներ՝ այդ հիմնախնդիրներին առավելագույնս արդյունավետ լուծում տալու համար: Այդ նպատակին հասնելու համար ատենախոսության շրջանակներում դրվել և լուծվել են հետևյալ խնդիրները.

- ուսումնասիրել միջազգային օդային տրանսպորտի արդի տեսա-մեթոդական հիմքերը,
- քննարկել օդային տրանսպորտի համաշխահային շուկայի ընթացիկ զարգացումները, ինչպես նաև կանխատեսել հիմնական միտումները, հիմնավորել միջազգային տնտեսական ինտեգրման մեջ տրանսպորտային բաղադրիչի կարևորությունը՝ վերլուծելով տնտեսական ինտեգրման բովանդակությունը և տրանսպորտային ոլորտի զարգացման միտումները,
- վերլուծել օդային փոխադրումների միջազգային կարգավորման ինստիտուցիոնալ հիմքերը տարբեր երկրներում, ինչպես նաև իրականացնել օդային տրանսպորտի պետական կարգավորման միջազգային փորձի մանրազննին ուսումնասիրություն,
- գնահատել և համադրել ՀՀ մասնակցության մասնաբաժինը միջազգային օդային փոխադրումների համաշխարհային շուկայում՝ վերլուծելով ՀՀ օդային փոխադրումների հիմնական միտումները միջազգային մրցունակության համատեքստում,
- ներկայացնել միջազգային օդային փոխադրումների ազդեցության տնտեսա-մաթեմատիկական գնահատականը ՀՀ տնտեսության զարգացման վրա,
- բացահայտել Հայաստանում օդային տրանսպորտի զարգացմանը խոչընդոտող հիմնական գործոնները, ինչպես նաև վերհանել ոլորտի միջազգայնացմանն ուղղված հիմնական ուղիները՝ հաշվի առնելով առկա ինստիտուցիոնալ հիմքերը:

Հետազոտության օբյեկտը և առարկան: Հետազոտության օբյեկտը ՀՀ օդային տրանսպորտի համակարգն է, իսկ հետազոտության առարկան՝ միջազգային օդային փոխադրումների զարգացման հնարավորությունը:

Հետազոտության մեթոդաբանական հիմքերը: Հետազոտության շրջանակներում կիրառվել են մաթեմատիկական վիճակագրության, քանակական և որակական, փորձագիտական գնահատման, վերլուծության և համադրության մեթոդները, ինչպես նաև տնտեսագիտության հատուկ՝ գծապատկերների կազմման, ֆունկցիոնալ վերլուծության, վիճակագրական ու մաթեմատիկական մոդելավորման մեթոդները:

Հետազոտության տեղեկատվական հիմքերը: Հետազոտության համար տեղեկատվական հիմք են ծառայել հայազգի և արտասահմանյան տնտեսագետների աշխատությունները, գիտական կազմակերպությունների մշակումները, ժամանակակից և դասական տնտեսագիտական տեսությունների հիմնադրույթները, տրանսպորտի ոլորտը կարգավորող միջազգային կոնվենցիաները, տրանսպորտի ոլորտը կարգավորող ՀՀ պետական մարմինների որոշումները, հաշվետվություններն ու ռազմավարական ծրագրերը, ոլորտին առնչվող մասնավոր կազմակերպությունների հաշվետվությունները և ՀՀ Ազգային վիճակագրական ծառայության վիճակագրական տվյալները:

Աշխատանքում վիճակագրական տվյալների հետազոտման և վերլուծության նպատակով օգտագործվել է EViews 9 ծրագրային փաթեթը:

Արենախոսության գիտական նորույթը: Արենախոսության շրջանակում իրականացված ռաումնասիրության հիման վրա ստացվել են տեսական, մեթոդական և գործնական նշանակություն ունեցող մի շարք արդյունքներ, որոնցից գիտական նորույթն արտացոլող հիմնական դրույթներն են.

- Երևանի և Թբիլիսիի օդանավակայանների օրինակով, գծային ռեգրեսիայի օգնությամբ, գնահատվել է հեռավորության ազդեցությունը ավիատոմսերի սակագների վրա, բացահայտվել են քաղաքացիական ավիացիայի ոլորտի ազատականացման և մրցակցության սահմանափակման քաղաքականությունների հակադարձ էֆեկտները, ազատականացման սահմանափակման հնարավոր բացասական հետևանքները:
- Գնահատվել է ավիացիոն պահանջարկն արտահայտող ցուցանիշների՝ ուղևորաշրջանառության (մլն. ուղևոր-կմ) և բեռնաշրջանառության (մլն. տոննա բեռ-կմ), ազդեցությունը ՀՆԱ-ի վրա և հիմնավորվել, որ «ՀՆԱ-ի աճ-ավիացիոն պահանջարկ» ազդեցությունը միակողմանի է և երկարաժամկետ:
- Զբոսաշրջության միջոցով տնտեսական աճի վրա ավիացիայի անուղակի ազդեցությունը գնահատելու նպատակով փոքրագույն քառակուսիների մեթոդով գնահատվել է ուղևորափոխադրումների ազդեցությունը զբոսաշրջության վրա, այնուհետ՝ զբոսաշրջության ազդեցությունը տնտեսական աճի և զբաղվածության վրա:
- Բացահայտվել են օդային տրանսպորտի զարգացման հիմնական հակամրցակցային խոչընդոտներն ու մարտահրավերները, կատարված կառուցվածքային հետազոտությունների հիման վրա ուղենշվել են ավիատրանսպորտային ծառայությունների միջազգայնացման ծրագրանպատակային հիմքերը:

Հետազոտության արդյունքների տեսական և գործնական նշանակությունը: Հետազոտության տեսական նշանակությունը դրսևորվում է քանակական և որակական վերլուծությունների հիման վրա իրականացված օդային տրանսպորտի ազդեցության գնահատումը ՀՀ տնտեսության վրա:

Հետազոտության արդյունքները կարող են կիրառվել օրենսդրական և գործադիր իշխանությունների կողմից քաղաքացիական ավիացիայի բնագավառում իրականացվող պետական ծրագրում: Բացի այդ, օդային տրանսպորտի միջազգայնացման արտերկրյա փորձի ՀՀ-ում տեղայնացման հնարավորությունների հիմնավորումը կարող են հիմք հանդիսանալ համաշխարհային տրանսպորտային համակարգին ՀՀ օդային տրանսպորտային համակարգի ինտեգրման հնարավորինս արդյունավետ քաղաքականության մշակման ժամանակ:

Հետազոտության արդյունքների փորձարկումը և ներդրումը: Հետազոտության հիմնական արդյունքներն ամփոփվել են ատենախոսության ուսումնասիրության շրջանակներում հեղինակի կողմից հրատարակված 6 գիտական հոդվածներում: Հետազոտության արդյունքները քննարկվել են ՀՊՏՀ ՄՏՀ ամբիոնի շրջանակներում:

Ատենախոսության ծավալը և կառուցվածքը: Ատենախոսությունը բաղկացած է ներածությունից, երեք գլխից, եզրակացություններից, օգտագործված գրականության ցանկից և 3 հավելվածներից: Ատենախոսությունը շարադրված է 151 համակարգչային էջի վրա (առանց հավելվածների):

ԱՏԵՆԱԽՈՍՈՒԹՅԱՆ ՀԻՄՆԱԿԱՆ ԲՈՎԱՆԴԱԿՈՒԹՅՈՒՆԸ

Ատենախոսության **ներածությունում** հիմնավորվել է ատենախոսության թեմայի արդիականությունը և հետազոտման հրատապությունը ՀՀ-ում, ձևակերպվել են հետազոտության նպատակը և խնդիրները, հստակեցվել են հետազոտության օբյեկտը և առարկան, հակիրճ ներկայացվել են հետազոտության հիմնական արդյունքները և գիտական նորոյթները, դրանց գործնական նշանակությունը, ինչպես նաև արդյունքների հրապարակումը, ատենախոսության կառուցվածքը և ծավալը:

Ատենախոսության առաջին՝ **«Միջազգային օդային փոխադրումների փեսա-մեթոդաբանական հիմքերը և զարգացման հիմնական միտումները»**, գլխում համակարգվել են տնտեսագիտական գրականության մեջ առկա միջազգային ավիափոխադրումների ոլորտի վերաբերյալ հիմնական բնորոշումները, չափորոշիչները, դիտարկվել են օդային տրանսպորտի համաշխարհային շուկայի զարգացման հիմնական միտումները, ներկայացվել են արդի կառուցվածքային վերափոխումները, ինչպես նաև առանձնակի ուշադրություն է դարձվել օդային փոխադրումների միջազգային կարգավորման ինստիտուցիոնալ հիմքերին և պետական կարգավորման արտերկրյա փորձի ուսումնասիրությանը:

Օդային տրանսպորտը նման է իրական համաշխարհային «սարդոստայնի»՝ ավիաընկերություններից, ավիացիոն փոխադրումներից և սակագներից կազմված ցանցի, որը միավորում և հասանելի է դարձնում աշխարհի ցանկացած կետ հաշված ժամերի ընթացքում:

Օդային տրանսպորտն ապահովում է ավելի քան 65.5 մլն աշխատատեղ և

կազմում է համաշխարհային ՀՆԱ-ի 3.5%-ը (2.7 տրլն ԱՄՆ դոլար): Աշխարհում առևտրի մեկ երրորդն ապահովում է օդային տրանսպորտը: Կանխատեսումները փաստում են, որ համաշխարհային տնտեսության կախվածությունը միջազգային առևտրից աստիճանաբար ավելի է ընդլայնվելու հաջորդ տասնամյակներում¹:

Հետևաբար, զարգացած օդային տրանսպորտի ենթակառուցվածքները երկրի տնտեսական աճի և զարգացման ապահովման կարևոր նախապայմաններից են:

Տրանսպորտային միջոցների այլ տեսակների հետ համեմատած, օդային տրանսպորտային փոխադրումներն արագ են և հուսալի մեծ հեռավորությունների դեպքում: Իհարկե, այս առավելության համար պետք է վճարել: Այդ իսկ պատճառով, օդային բեռնափոխադրումները հիմնականում օգտագործվում են թեթև, շուտ փչացող և բարձր արժեք ունեցող ապրանքների դեպքում: Համեմատաբար բարձր սակագնով կարելի է պայմանավորել այն, որ ընդհանուր բեռնափոխադրումների ծավալում օդային բեռնափոխադրումները կազմում են ընդամենը 1%:

2018 թվականին ավիաընկերությունները փոխադրել են 52 մլն տոննա բեռ, ինչը միջազգային առևտրի արժեքի 35%-ն է կազմում, իսկ ծավալի մոտ 1%-ը: Սա հավասար է տարեկան 6.8 տրլն ԱՄՆ դոլար ապրանքի²:

Այսօր օդային տրանսպորտը համաշխարհային մատակարարման ցանցի կենսունակ օղակներից մեկն է, որն օգտագործվում է արդյունաբերական ճյուղերի ժամանակային առումով զգայուն ապրանքների փոխադրման համար:

Բացի այդ, այն նաև հնարավորություն է տալիս մարդկանց հայտնվել նոր երկրներում՝ ինչպես հանգստանալու, այնպես էլ բիզնես գործունեության ապահովման համար: Համաշխարհային տնտեսության ինտեգրման ներկա միտումներում օդային տրանսպորտն արդարացիորեն կարելի է համարել մարդանց միավորող կարևորագույն գործոն:

Օդային տրանսպորտի տնտեսական ազդեցության կարևորությունը շատ վաղուց է տեսաբանների, քաղաքականություն մշակողների, օդային տրանսպորտի կառավարման մարմինների, տնտեսագետների ուշադրության կենտրոնում:

Տնտեսության վրա օդային տրանսպորտի ուղղակի ազդեցություն կարելի է համարել զբաղվածության աճը, բարձր աշխատավարձերը, ավիաընկերությունների ստեղծումը, որոնք ցանկացած երկրի անվտանգության ռազմավարական նշանակության օբյեկտներից են:

Ներկայումս միջազգային օդային իրավունքի հիմքում ընկած են մի քանի հիմնական սկզբունքներ, որոնք համարվում են համընդհանուր ճանաչում ստացած միջազգային իրավունքի նորմեր: Այդ սկզբունքները ունեն իմպերատիվ բնույթ

¹ Aviation Benefits Beyond Borders Report October 2018, p.6, pp.75-79, https://aviationbenefits.org/media/166344/abbb18_full-report_web.pdf

² Air Cargo Brochure 2018, p. 2, <https://www.iata.org/whatwedo/cargo/sustainability/Documents/air-cargo-brochure.pdf>

և որոշակի պարտավորություններ են նախատեսում միջազգային իրավունքի սուբյեկտ համարվող պետությունների համար: Դրանք միավորում են միջազգային ավիացիոն փոխհարաբերությունների մասնակիցների կողմից ձևավորված միջազգային օդային փոխադրումները կանոնակարգող ինստիտուտների տարատեսակ նորմերը մեկ ընդհանուր համակարգի մեջ: Երբ որոշակի խնդիրների լուծման համար անհրաժեշտություն է առաջանում ընդունել նոր իրավական ակտեր, այդ սկզբունքները դրանց օրինականության չափանիշ են:

Օդային իրավունքի սկզբունքները մեծ նշանակություն ունեն պետությունների օդային տարածքը միջազգային փոխադրողների կողմից օգտագործելիս, վերջիններիս գործողությունների օրինականությունը գնահատելու համար: Օրինակ՝ եթե նախատեսված երթուղու փոխարեն միջազգային փոխադրողը օգտագործում է այլ երթուղի, ապա դա համարվում է միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգության խախտում: Անօրինական է համարվում նաև այլ պետության օդային տարածքի օգտագործումը առանց վերջինիս համաձայնության: Այսպես է գնահատվում նաև առևտրային նպատակներով ավիափոխադրողի կողմից ընդունող երկրի օդային տարածքի՝ ոչ այդ նպատակով տրամադրված, օգտագործումը: Մի փոխադրողի կողմից օդային սկզբունքների խախտումը մյուս փոխադրողների համար համարվում է տնտեսական վնաս:

Ավիափոխադրումների կարգավորման և պետական աջակցության լավագույն պրակտիկան գործում է ԱՄՆ-ում, Կանադայում, ԵՄ երկրներում և Ավստրալիայում:

Զարգացած երկրներում պետական կարգավորման կարևորագույն տարրերից է ավիացիոն ենթակառուցվածքների պահպանման ու վերականգնման, անձնակազմի ուսուցման և անվտանգության ապահովման համար պետական բյուջեից պարտադիր ֆինանսավորումը:

Այսպիսով, հաշվի առնելով այն հանգամանքը, որ ավիացիոն տրանսպորտի զարգացման վրա ազդում են ինչպես արտաքին, այնպես էլ ներքին բազմաթիվ գործոններ, օդային փոխադրումները բավականին զգայուն են ցանկացած անուղղակի ցնցումների նկատմամբ, պետական օժանդակության տրամադրումը ռեզիդենտ ավիափոխադրողներին անհրաժեշտություն է դարձել:

Ատենախոսության երկրորդ՝ **«Միջազգային օդային փոխադրումների արդի վիճակն ու հիմնախնդիրները ՀՀ փոփոխության միջազգայնացման համապեքստում»**, գլխում վերլուծվել են միջազգային օդային փոխադրումները և տրվել է նրանց գնահատականը, իրականացվել է միջազգային մրցունակության ցուցանիշների համադրության մեջ ՀՀ օդային փոխադրումների մրցունակության վերլուծություն, գնահատվել է նաև միջազգային օդային փոխադրումների ազդեցությունը ՀՀ տնտեսության զարգացման վրա:

Հայաստանի Հանրապետության համար, որը գտնվում է կարևոր ռազմավարական նշանակություն ունեցող Հարավային Կովկասում, տրանսպորտի հարցում մարտահրավերներ են առաջացնում աշխարհագրական դիրքը և աշխար-

հաքաղաքական իրավիճակը: Դեպի ծով ելք չունեցող, լեռնային և կարևոր ռազմավարական նշանակություն ունեցող, սակայն ոչ կայուն Հարավային Կովկասում գտնվող Հայաստանի միջազգային կապերը խոցելի են: Հարևան չորս երկրների հետ սահմաններից բաց են միայն երկուսը՝ Վրաստանի հետ սահմանը հյուսիսում և Իրանի հետ սահմանը հարավում:

Հայաստանն ունի երեք հիմնական օդանավակայաններ՝ «Ջվարթնոց»-ը, «Շիրակ»-ը և «Էրեբունի»-ն: «Ջվարթնոց» միջազգային օդանավակայանը երկրի հիմնական դարպասն է: «Արմենիա միջազգային օդանավակայաններ» ընկերությունը 30-ամյա կոնցեսիոն պայմանագրով կառավարում և սպասարկում է «Ջվարթնոց» և «Շիրակ» օդանավակայանները:

Միայն 2018 թվականին «Ջվարթնոց օդանավակայանի ուղևորափոխադրումը կազմել է 2,690,727 մարդ, այն դեպքում, երբ 2017 թվականի ուղևորափոխադրումների ծավալը արդեն կազմել է 2,448,250 մարդ: 2018 թվականին «Ջվարթնոցում» նախորդ տարվա նույն ժամանակահատվածի համեմատ գրանցվել է բեռնափոխադրումների ծավալների նվազում (2018 թվականին՝ 18,060՝ նախորդ տարվա նույն ժամանակահատվածի ցուցանիշը՝ 22,325 տոննա), իսկ թռիչք-վայրէջքների քանակը 2018 թվականին աճել է 959-ով՝ կազմելով 11 580, 2017 թվականի 10 621-ի դիմաց:

Միևնույն ժամանակ, «Շիրակ» օդանավակայանում 2018 թվականին ուղևորափոխադրումների ծավալը կազմել է 165,946 մարդ: 2017թ. ՀՀ ընդհանուր օգտագործման տրանսպորտի բոլոր միջոցներով իրականացված ուղևորափոխադրումների ընդհանուր ծավալում օդային տրանսպորտի տեսակարար կշիռը կազմել է 0.1%՝ 2011 թվականից սկսած նույն ցուցանիշի նկատմամբ մնալով անփոփոխ: Հայաստանի տրանսպորտային ծախսերը ամենաբարձրերից մեկն են աշխարհում, ինչը հիմնականում պայմանավորված է Հայաստանի՝ ծովային ելք չունենալու հետ: Դեպի ծով ելք չունենալը, համաշխարհային շուկաներից մեծ հեռավորությունը, սահմանների փակ լինելը դժվարացնում են արտաքին առևտուրը և շարունակում են լրջորեն սահմանափակել Հայաստանի սոցիալ-տնտեսական զարգացումը: Ավտոճանապարհների և երկաթգծերի բարեկարգման խնդիրն ավելանում է նաև լոգիստիկ խնդիրը՝ լոգիստիկ կենտրոնների և մաքսային պահեստների բացակայությունը, որոնց միջոցով հնարավոր կլինեք բեռը պահել մաքսագերծված կարգավիճակով: Նման կենտրոններ գործում են զարգացող երկրներում, որոնք փոխադրողներին հնարավորություն են տալիս պահեստավորել բեռը՝ մինչև հաջորդ փոխադրումը: Ներկայում միայն օդային բեռները կարող են օգտվել նման հնարավորություններից «Ջվարթնոց» օդանավակայանում, որը միակն է Հայաստանում: ՀՀ օդային փոխադրումների կարևորագույն առանձնահատկությունը կախվածությունն է ԱՊՀ երկրների հետ ուղևորափոխադրումներից, այդ երկրների տնտեսական զարգացման մակարդակից, քաղաքացիների բարեկեցությունից, միջազգային զբոսաշրջության, գործարար կյանքի ու առևտրի համար նրանց բաց լինելուց:

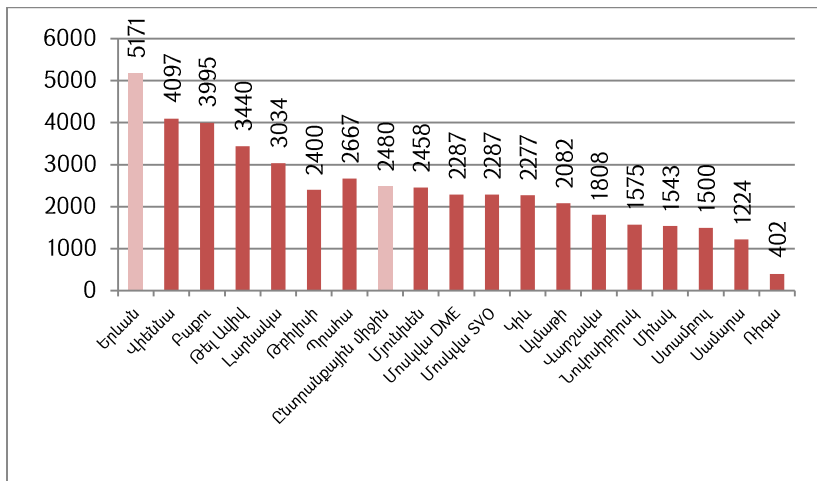
2015 թվականը Հայաստանի ավիացիայի համար յուրահատուկ է նրանով, որ անկախությունից ի վեր առաջին անգամ ոչ մի տեղական ավիաընկերություն չկատարեց սեփական ուղևորափոխադրում:

Հաշվի առնելով Հայաստանի ռազմա-քաղաքական և աշխարհագրական դիրքը, ինչպես նաև հարուստ մշակութային և կրոնական պատմությունը՝ մեծ կարևորություն ունի «Ձվարթնոց» օդանավակայանը վերածել տարածաշրջանային կենտրոնի, որը կծառայի արևելաեվրոպական հատվածին: Կենտրոնի գաղափարի առավելությունը «Ձվարթնոց»-ի բարենպաստ աշխարհագրական միջանկյալ դիրքն է, որը կապում է Եվրոպան Հեռավոր Արևելքին, Կենտրոնական Ասիային և Հնդկաստանին, ինչպես նաև Ռուսաստանը Միջին Արևելքին, Մեքսիկական ծոցին և Աֆրիկային:

Հայաստանում տնտեսությունը զարգացնելու գործում օդային տրանսպորտը վճռորոշ դեր ունի: Այս առումով, չափազանց կարևոր է բարեկարգել և արդիականացնել ենթակառուցվածքները, զբոսաշրջության օբյեկտները և առնչվող (օրինակ՝ երեք օդանավակայաններին կապող ճեպընթացների և հասարակական տրանսպորտի) ծառայությունները: Սա կիրառելի է նաև երեք օդանավակայանների, հատկապես «Ձվարթնոց» օդանավակայանի, ուղևորային համալիրների համար:

Ատենախոսության մեջ իրականացվել է Հայաստանի քաղաքացիական ավիացիայի ծախսային բաղադրիչի համեմատական վերլուծություն: Համեմատական վերլուծությամբ գնահատվել են Երևանի աերոնավիգացիոն ծախսերը՝ համեմատած 15 երկրների 18 օդանավակայանների հետ, տեղակայված Արևմտյան և Արևելյան Եվրոպայում, Միջին արևելքում և Ասիայում: Հետազոտության նպատակն է գնահատել ուղևորների և ավիատոնիների կատարած ծախսերի մակարդակները Երևանում:

Համեմատական վերլուծության արդյունքները ցույց են տալիս, որ ՀՀ-ում ավիացիայի ոլորտում գործող գներն ամենաբարձրն են դիտարկված համեմատություններում և գրեթե միշտ կրկնակի անգամ գերազանցում են ընտրանքային միջինը: Իրավիճակը հիմնականում պայմանավորված է մրցակցային միջավայրի բացակայությամբ, ինչպես նաև զարգացմանը խոչընդոտող այլ գործոններով, այդ թվում՝ օդանավակայանի և ավիավառելիքի բարձր գներով, որոնք ազդում են ավիատոմսերի գների վրա:



Գծապատկեր 1. 100 ուղևորների համար վճարվող սպասարկման վճարը օդանավակայաններում (ԱՄՆ դոլար)³

Այսպիսով, արտաքին աշխարհի հետ օդային հաղորդակցությունների ընդլայնումը Հայաստանի տնտեսական աճի ապահովման համար կարող է ունենալ առաջնային նշանակություն՝ համադրելով արտաքին ռեսուրսների ներհոսքը տնտեսության ներքին ռեսուրսների համակարգված և արդյունավետ զարգացման հետ:

Դիտարկելով Հայաստանի ավիափոխադրումների շուկան ընթացիկ ուղևորահոսքերի տեսանկյունից, օդային հաղորդակցությունների ընդլայնման ուղիներից են ԵՄ-ն, Ռուսաստանը և Մերձավոր Արևելքը:

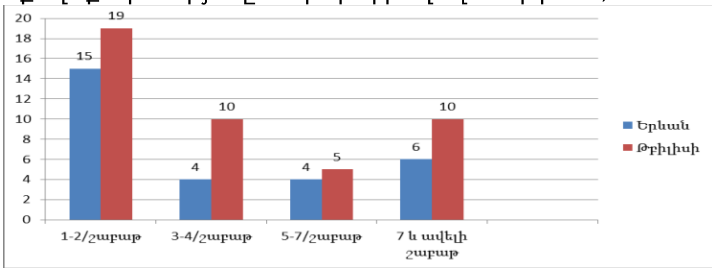
Ազատականացման հետևանքներն առավել ակնառու դարձնելու համար դիտարկել ենք ՀՀ և ՎՀ օդային փոխադրումների շուկան:

Վրաստանը հասցրել է իր օդային տրանսպորտի քաղաքականությունը հնարավոր ազատական մակարդակին: Վրաստանի կառավարությունը անսահմանափակ հնարավորություններ է տալիս օտարերկրյա ավիափոխադրողներին, թույլ տալով անսահմանափակ քանակությամբ ավիաընկերությունների ցանկացած երկրից կատարել թռիչքներ դեպի Վրաստանի ցանկացած կետ և սահմանել ավիատոմսերի արժեքն իրենց հայեցողությամբ՝ հետևելով շուկայի պայմաններին:

³ Սակագները հավաքագրվել են հեղինակի կողմից՝ օդանավակայանների ամենամյա տեղեկագրերից TAV Annual Report 2017 p. 12, http://www.tavyatirimciiliskileri.com/tav_faaliyet_raporlari/2017/TAV_FRAE_2017.pdf; Vienna Airport Charge Regulation effective 1 Jan 2018, <https://www.viennaairport.com/jart/prj3/va/uploads/datauploads/Charges%20Regulations%202018.pdf>; Тарифы на услуги-Домодево аэропорт, http://www.domodedovo.ru/files/doc/ST_SB_AK_RF_VLP_18.pdf

Վրաստանում ազատականացումը հայտարարվել է 2005 թվականին, սակայն դրա իրական հետևանքները սկսեցին ի հայտ գալ միայն մեկ-երկու տարի հետո: 2009 թվականից սկսած նկատվել է աճի մեծ տեմպ: 2005-2018 թվականների ընթացքում օդային տրանսպորտից օգտված ուղևորների ընդհանուր քանակն համարյա տասնապատկվել է՝ 589,000-ից հասնելով մինչև 5,033,323 մարդ, իսկ տարեկան ընդհանուր աճի տեմպը (SUS) կազմել է 75.44%: ՀՀ-ում նույն ժամանակահատվածում SUS-ը կազմել է 14.21%՝ 1,111,000-ից հասնելով 2,690,727: Վրաստանում աճել է ոչ միայն ուղևորների թիվը մեկ ուղղության հաշվով, այլ նաև սպասարկվող օդանավակայանների քանակը և շաբաթական հաճախականությունը:

Հետազոտությունների մեջ ներառվել են նաև Երևանից և Թբիլիսիից սպասարկվող հետադարձով օդային փոխադրումների նմանատիպ երթուղիների ավիատոմսերի գները: Համեմատելով այս 2 քաղաքների ավիատոմսերի սակագները՝ կարող ենք ցույց տալ սահմանափակող և ազատական քաղաքականությունների տարբերությունը: Երևանում սակագների միջին մակարդակը ավելի բարձր է, քան Թբիլիսիում, ինչն էլ հնարավորություն է տալիս եզրակացնել, որ ազատական քաղաքականությունը սակագների նվազման խթան է:



Գծապատկեր 3. Դեպի միջազգային օդանավակայաններ սպասարկման հաճախականությունները Երևանից և Թբիլիսիից ըստ 2018-2019 թվականի ձմեռային չվացուցակի

Ստացված տվյալների հիման վրա կազմվել է գծային ռեգրեսիա Enter մեթոդով: Որպես կախյալ փոփոխական է ընտրվել մեկ կմ-ի հաշվով ավիատոմսի սակագինը (Price), իսկ անկախ փոփոխական՝ հեռավորությունը (Distance): 1-ին հավասարման մեջ ներկայացված է Երևանում ավիատոմսերի գների մակարդակը կախված հեռավորությունից: Model Summary աղյուսակում $R^2 = 0.562$ նշանակում է, որ գների փոփոխության 56.2%-ը բացատրվում է հեռավորության միջոցով:

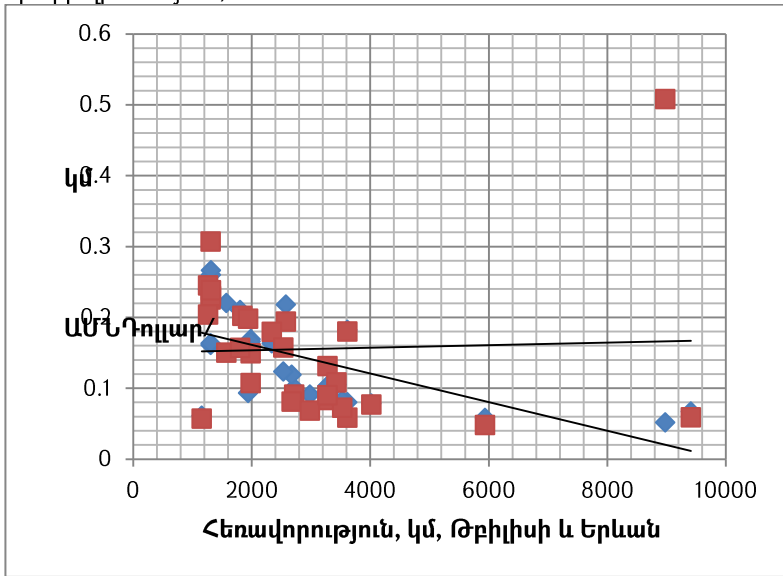
$$\text{Price} = -0.000153 * \text{Distance} - 1.543188 \quad (1)$$

2-րդ ռեգրեսիայում ներկայացված է նույն համեմատությունը Թբիլիսիի համար:

$$\text{Price} = -0.000164 * \text{Distance} - 1.583381 \quad R^2 = 0.541 \quad (2)$$

Երկու հավասարման մեջ էլ հեռավորության գործակիցը նույնն է՝ 0.0001,

ինչը նշանակում է, որ 2 օդանավակայանում էլ հեռավորության ազդեցությունը սակագների վրա նույնն է:



Գծապատկեր 4. Երևանի և Թբիլիսի օդանավակայաններից սպասարկվող երթուղիների ավիատոմսերի սակագները⁴

Դիտարկենք 3-րդ հավասարումը, որտեղ ներկայացված է սակագների կախվածությունը օդանավակայանից և հեռավորությունից: Օդանավակայանները դիտարկված են որպես կեղծ փոփոխականներ, որտեղ Երևանին տրվել է 0, իսկ Թբիլիսիին՝ 1 արժեքը, քանի որ Թբիլիսիի օդանավակայանը ազատականացված է, և կեղծ փոփոխականի միջոցով մենք ուզում ենք բացահայտել ազատականացման ազդեցությունը: Կունենանք 2 բանաձև: 2-րդ բանաձևից ակնհայտ երևում է, որ ազատականացումը գների վրա բացասական ազդեցություն ունի, այսինքն ազատականացմանը զուգահեռ գները նվազում են, ընդ որում, եթե հեռավորության ազդեցությունը գնի վրա չնչին էր, ապա ազատականացման ազդեցությունը ակնառու է՝ 0.65: Հետևաբար, կարող ենք եզրակացնել, որ Թբիլիսիի օդանավակայանի մատչելի գները պայմանավորված են ոլորտում բարձր մրցունակությամբ և ազատականացմամբ:

⁴ Երևանի և Թբիլիսիի օդանավակայաններից սպասարկվող օդային երթուղիների ավիատոմսերի սակագները վերցված են ընտրանքային սկզբունքով հեղինակի կողմից 2009-2017 թվականների համար:

Երևան- Price= -0.001mile 0.506

Թբիլիսի- Price= -0.001mile -0.65city + 0.506 (3)

R2 = 0.538

Ամփոփելով կարող ենք նշել, որ Հայաստանում ավիացիայի ոլորտում առողջ մրցակցային միջավայրի ձևավորման և արդյունավետ քաղաքականության իրականացման համար լուրջ խոչընդոտ է ընդհանուր տնտեսական և մրցակցային քաղաքականությունների դեռևս ոչ բավարար համակարգումն ու ներդաշնակությունը: Ոլորտի զարգացումը մշտապես պետք է համահունչ լինի երկրում վարվող ընդհանուր տնտեսական քաղաքականությանը, իսկ դրա շարունակական բարելավումը պետք է դիտարկվի տնտեսության զարգացման տվյալ փուլում առկա մակրոտնտեսական և մրցակցային խնդիրների համատեղ լուծման, ինչպես նաև դրանց հայեցակարգային մոտեցումների մշակման շրջանակներում:

Իրականացվել է ավիացիոն պահանջարկի ազդեցության գնահատում ՀՀ տնտեսության համար: Որպես ավիացիոն պահանջարկը արտահայտող ցուցանիշներ ընտրվել են օդային տրանսպորտով ուղևորաշրջանառության և բեռնաշրջանառության ցուցանիշները, այն է՝ փոխադրված մլն ուղևոր-կմ և մլն բեռ-կմ ցուցանիշները:

Մինչև ազդեցության գնահատումն իրականացնելը լուգարիթմվել են թվային շարքերը՝ նորմավորելու համար դրանցում առկա հնարավոր տոկոսային տատանումները: Օգտագործվել են 2000-2017 թվականները ներառող տվյալները՝ վերցված ՀՀ վիճակագրական տարեգրքերից:

Ռեգրեսիոն վերլուծություն իրականացնելու համար նախ անհրաժեշտ է, որ բոլոր շարքերը ստացիոնար լինեն, շարքերի ստացիոնարությունը ստուգվել են Դիքի-Ֆուլեր (Dickey-Fuller) թեստի միջոցով:

Բոլոր փոփոխականներն առաջին տարբերությամբ ստացիոնար են, ինչը և թույլ է տալիս իրականացնել ռեգրեսիա (տե՛ս աղյուսակ 1):

«Ավիացիոն պահանջարկի» ազդեցությունը ՀՆԱ աճի վրա

Կախյալ փոփոխականը՝ ՀՆԱ (լոգարիթմած, սեզոնային հարթեցված)				
Մեթոդը՝ Փոքրագույն քառակուսիների				
Իրականացվել է՝ 28/08/18,17:40				
Ներառված տվյալները 75				
Փոփոխական	Գործակից	Ստ. սխալ	S-Վիճակ	Հավան.
Ուղևորաշրջանառություն	0.143980	0.077274	1.863232	0.0666
Քնոնաշրջանառություն	-0.065427	0.047284	1.383696	0.1708
Նախորդ ժամանակ. ՀՆԱ	0.877658	0.057447	15.27779	0.0000
Ռ - քառակուսի	0.912636	Դարբին Վաթսոնի վիճ.		1.535753
Ճշգրտված Ռ - քառ.	0.908892	Շվարցի կրիտ.		0.534625

Այժմ դիտարկենք ՀՆԱ-ի աճի ազդեցությունը «ավիացիոն պահանջարկի» վրա:

ՀՆԱ-ի աճի ազդեցությունը «ավիացիոն պահանջարկի» վրա

Կախյալ փոփոխականը՝ Ուղևորաշրջանառություն				
Մեթոդը՝ Փոքրագույն քառակուսիների				
Իրականացվել է՝ 28/08/18,17:40				
Ներառված տվյալները 75				
Փոփոխական	Գործակից	Ստ. սխալ	S-Վիճակ	Հավան.
ՀՆԱ (լոգարիթմած, սեզոնային հարթեցված)	0.577351	0.053415	10.80873	0.0000
Ռ-քառակուսի	0.768228	Դարբին Վաթսոնի վիճ.		1.49684
Ճշգրտված Ռ - քառ.	0.761789	Շվարցի կրիտ.		0.15484

Աղյուսակ 2-ից հետևում է, որ ՀՆԱ-ի 1% աճը հանգեցնում է ուղևորափոխադրումների 0.58% աճին:

Արդյունքներ

Նախ նշենք, որ R² գործակիցը և Դարբին Վաթսոնի թեստը ցույց են տալիս, որ հետազոտության արդյունքները բավականին հավաստի են:

Համաձայն հետազոտության արդյունքների՝ ուղևորաշրջանառության 1 տոկոս աճը նպաստում է ՀՆԱ-ի 0,145 տոկոս աճին, ինչը համադրելի է զարգացող

երկրների համար կատարված վերլուծության արդյունքներին: Ինչ վերաբերում է բեռնաշրջանառությանը, ապա մոդելի համաձայն վերջինիս ազդեցությունը ՀՆԱ աճի վրա բացասական է, սա կարելի է հիմնավորել օդային բեռնափոխադրումների վրա կատարվող բարձր ծախսերով, և առանձին տարիներին նույնիսկ այդ ծախսերը գերազանցել են ստացված հասույթը:

Այնուհետև մեր կողմից Ջոյզային Գրեյնջերի պատճառահետևանքային թեստի միջոցով բացահայտվել է «ՀՆԱ-ավիացիոն պահանջարկ» ազդեցությունը, թեստի միջոցով նաև բացահայտել ենք կապի բնույթը՝ երկարաժամկետ է, թե՛ կարճաժամկետ, Դիքի-Ֆուլլերի (Dickey-Fuller) ընդլայնված վիճակագրական թեստի միջոցով գտնելով ստուգվող շարքերի առավելագույն լագը (լագը՝ 3), բոլոր լագերի համար ստուգվել է երկկողմանի կապի ազդեցությունը: Թեստը ցույց է տվել, որ «ավիացիոն պահանջարկ - ՀՆԱ աճ» ազդեցությունը միակողմանի է և երկարաժամկետ:

Քանի որ, ինչպես նշվել է վերը, ավիացիան տնտեսական աճի վրա ունի նաև անուղղակի ազդեցություն՝ զբոսաշրջության վրա ունեցած կարևոր ազդեցության պատճառով, մեր կողմից փոքրագույն քառակուսիների մեթոդով պարզ երկգործոն մոդելի միջոցով գնահատվել է ուղևորափոխադրումների ազդեցությունը զբոսաշրջության վրա, պարզվել է, որ օդային տրանսպորտով ուղևորների ընդամենը 10% աճը ապահովում է զբոսաշրջության 1.8 տոկոս երկարաժամկետ աճ (տե՛ս աղյուսակ 3):

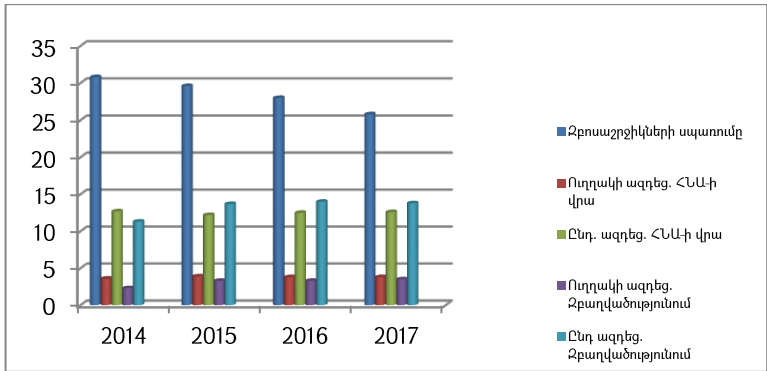
Աղյուսակ 3

Ուղևորափոխադրումների ազդեցությունը զբոսաշրջության վրա

Փոփոխական	Գործակից	Հավանականությունը
Ուղևորափոխադրումներ	1.839756 (0.943820)	0.0000
Ռ-քառակուսի	0.468227	Դարբին Վաթսոնի վիճ 1.474170
Ճշգրտված Ռ-քառակուսի	0.363228	

Դիտարկենք զբոսաշրջության ազդեցությունը ՀՀ տնտեսության վրա, հասկանալու համար ավիացիայի դերը ոլորտի և վերջինիս միջոցով ՀՀ տնտեսության զարգացման վրա:

Դիտարկելով ՀՀ զբոսաշրջության ոլորտը, պարզ է դառնում, որ այն տնտեսության վրա նշանակալից ազդեցություն ունի: ՀՆԱ-ում ուղղակի ազդեցությունը միջինում 3.5% է, ՀՆԱ-ի վրա ընդհանուր ազդեցությունը, այսինքն՝ ներառյալ նաև սպասարկող ճյուղերը՝ 12.5% է, միայն զբոսաշրջության ոլորտում զբաղվածները կազմում են զբաղվածների 3.3%-ը, իսկ ընդհանուր ազդեցությունը՝ այսինքն՝ ներառյալ անուղղակի և կատալիստիկ ազդեցությունը 13.5% է:



Գծապատկեր 5. Ջրուսաշրջության ազդեցությունը ՀՀ տնտեսական աճի և զբաղվածության վրա (տոկոսներով)⁵

Բավականին մեծ տեսակարար կշիռ է կազմում ընդհանուր արտահանման մեջ զբոսաշրջիկների կողմից կատարվող արտահանումը, որը որոշ տարիների նույնիսկ հասնում է 30%-ի (2016 թ. 918,4 մլն ԱՄՆ դոլար կամ արտահանման 28%-ը), եթե հաշվի ենք առնում այն հանգամանքը, որ զբոսաշրջիկները հիմնականում Հայաստան են գալիս օդային տրանսպորտով, ապա պարզ է դառնում, թե ինչ նշանակություն ունի ավիացիայի ոլորտի զարգացումը զբոսաշրջության համար:

Ատենախոսության երրորդ՝ «Օդային տրանսպորտի միջազգային մրցունակության բարելավման հիմնական առաջնահերթությունները ՀՀ-ում», գլխում քննարկվել են Հայաստանում օդային տրանսպորտի զարգացմանը խոչընդոտող հիմնական հակամրցակցային խնդիրներն ու մարտահրավերները, ինչպես նաև նախանշվել են հիմնական ծրագրանպատակային հիմքերը:

Տարիներ շարունակ օդային տրանսպորտի ոլորտում մնում են լուրջ և չլուծված հիմնախնդիրներ, որոնք հայկական ավիացիան դարձնում են անմրցունակ:

Խնդիրներից ակնհայտն ավիափոխադրումների գործող սակագներն են, որոնք առնվազն չեն նպաստում Հայաստանի ավիացիոն շուկայի զարգացմանը, մասնավորապես, ուղևորահոսքերի ավելացմանը դեպի Երևան և Երևանից դուրս: Ինչպես վկայում են ուսումնասիրությունները, ավիափոխադրումների գների

⁵ Տվյալները մշակվել են Travel and tourism economic impact, Armenia 2015-17 զեկույցների հիման վրա:

առաձգականությունը գտնվում է -1.0 սահմաններում, այսինքն՝ գների 10% նվազեցումը կբերի ուղևորահոսքերի 10% աճի⁶:

Ուղևորափոխադրումների սակագների վրա ազդող գործոններից են՝ Հայաստանի համար վառելիքի բարձր գները, օդային ծառայությունների միջկառավարական համաձայնագրերում առկա որոշ սահմանափակումները, օդանավակայանի մատուցած ծառայությունների դիմաց վճարները, տուրքերը և այլն:

ԵԱՏՄ պայմանագրի 24-րդ հավելվածի համաձայն՝ միությունում օդային տրանսպորտի զարգացումն իրականացվում է համակարգված (համաձայնեցված) տրանսպորտային քաղաքականության իրագործման շրջանակներում օդային տրանսպորտի ծառայությունների շուկայի փոլ առ փոլ ձևավորման միջոցով: Դրա համար նախատեսվում է, որ անդամ երկրները պետք է իրականացնեն համակարգված տրանսպորտային քաղաքականություն, ազատականացնեն և ներդաշնակեցնեն այդ ոլորտի օրենսդրությունը՝ աստիճանաբար շարժվելով դեպի միասնական շուկա: Սակայն մեր ուսումնասիրությունները ցույց են տվել, որ ռուսական օդանավակայանները տարբերակված սակագնային քաղաքականություն են իրականացնում, մասնավորապես ավելի ցածր սակագներ են առաջարկում տեղական ավիաընկերություններին և ավելի բարձր սակագներ արտասահմանյան ավիաընկերություններին:

Ինչ վերաբերում է հայկական օդանավակայաններին՝ ապա մեզ մոտ իրականացվում է միասնական սակագնային քաղաքականություն, այսինքն՝ և հայկական, և ռուսական ավիաընկերությունների նկատմամբ նույն սակագներն են կիրառվում: Մինչդեռ ԵԱՏՄ անդամակցությունից հետո, ԵԱՏՄ մրցակցային օրենսդրության համաձայն, անդամ պետությունների տնտեսվարողների համար պետք է կիրառվեն մրցակցության նույն սկզբունքներն և կանոնները, այսինքն, օդանավակայանների սպասարկման տեսանկյունից պետք է համահավասար պայմաններ լինեն ԵԱՏՄ անդամ բոլոր պետությունների ավիաընկերությունների համար: Կարծում ենք, որ այս փաստը հայկական ավիաընկերության զարգացման համար լուրջ խոչընդոտ է: Հաշվի առնելով այն փաստը, որ Երևանից դեպի Մոսկվա չվերթները բավականին մեծ ծավալ են կազմում, կարող ենք պատկերացնել, թե հայկական ավիաընկերությունների համար ռուսական օդանավակայաններում սպասարկման վճարների 2-3 անգամ բարձր լինելը որքան լուրջ մուտքի խոչընդոտ է ստեղծում:

⁶ David W. Gillen, William G. Morrison, Christopher Stewart “Air Travel Demand Elasticities: Concepts, Issues and Measurement”, Final report 2003, Department of Finance, Canada www.fin.gc.ca

Ռ-Դ օդանավակայանների սպասարկման սակագները ռուսական և արտասահմանյան ավիաընկերությունների համար

Սպասարկման Վճար	Չափ ման միավոր	Վնուկովո ⁷		Դոմոդեդովո ⁸		Սոչի ⁹	
		Ռուսական	Արտասահմանյան	Ռուսական	Արտասահմանյան	Ռուսական	Արտասահմանյան
	ԱՄՆ դոլար						
Թոփչք/ վայրէջք	1 տ	2.94	10.5	3.82	11.5	6.2	15.6
Լրացուցիչ գիշերային թոփչք վայրէջքներ	1 տ	-	10%	5%	10%	-	20%
Ավիացիոն անվտանգության ապահովում	1 ուղևոր	2.8	5.4	4.38	10.2	5.74	13
3 ժամ և ավել կայանում	1 տ	5%	10%	5%	10%	-	20%
Օդանավերի կայանում	1 ուղևոր	1.32	8.4	1.54	10.62	4.4	12.27
Ուղևորների սպասարկում	1 ուղևոր	1.18	6.3	3.8	9	6.6	10.6
Ուղեբեռի վերամշակում/ հանձնում	1 կգ			0.18	0.31	0.16	0.31
Ավիացիոն վառելիք	1 տ			777	950		

Հայաստանի Հանրապետությունը Խորհրդային Հայաստանից ժառանգություն էր ստացել թվով 16 օդանավակայաններ: Խորհրդային տարիներին մեր երկրում բավականին զարգացած էր փոքր ավիացիան ու ներքին օդային ցանցը: Այժմ գործող 3 քաղաքացիական և 4 ռազմական օդանավակայաններ կան: Մնացած 9 օդանավակայաններից Բերդի, Եղեգնաձորի, Մարտունու, Վարդե-

⁷ Tariffes and Taxes Effective 01 Jan 2018 – Vnukovo Airport, <http://partners.vnukovo.ru/for-airlines/taxes-and-tariffs/>

⁸ Tariffs and taxes Effective 01 Jan 2018 – Domodedovo Airport, http://www.domodedovo.ru/files/doc/ST_SB_AK_RF_VLP_18.pdf ; <http://www.domodedovo.ru/partners/airlines/tariff/>

⁹ Tariffs and taxes –Effective 01 Jan 2018 Sochi Airoport, http://aer.aero/upload/iblock/546/preyskurant-mas_in-ak_01.01.2018.pdf

նիսի, Օձունի, Գավառի օդանավակայանները սեփականաշնորհվել են և ծառայում են որպես հյուրանոց, ասֆալտի գործարան կամ ապամոնտաժվել են: Միայն Կապանի օդանավակայանն է առայժմ վերագործարկման փուլում: Կապանի օդանավակայանը կոնցեսիոն համաձայնագրով 25 տարով անհատույց հանձնվել է Սյունիքի մարզի զարգացման և ներդրման հիմնադրամին: Օդանավակայանը սերտիֆիկացվելու է որպես 3C դասի աներոդրոմ և կարող է սպասարկել մինչև 80 ուղևոր տեղավորող օդանավեր: Մեր երկրում ավիացիայի զարգացման համար, կարծում ենք, կարևոր նշանակություն ունի փոքր ավիացիայի զարգացումը: Ընդ որում, ըստ Քաղաքացիական ավիացիայի կոմիտեի հրապարակված տեղեկատվության՝ Չանգեզուրի պղնձամոլիբդենային կոմբինատը ներքին չվերթներ իրականացնելու նպատակով արդեն իսկ ձեռք է բերել չեխական արտադրության «L-410» օդանավ, որը կայանել է Չվարթնոց միջազգային օդանավակայանում: Հայաստանյան փոքր օդանավակայաններից, մասնավորապես Կապանի օդանավակայանից դեպի Իրան չվերթները կարող են նաև լուրջ ազդեցություն թողնել երկրի տարածաշրջանային զարգացման վրա: Սա հատկապես կիրառելի է, եթե Հայաստանը նպատակ ունի իրագործել գրոսաշրջության կենտրոն դառնալու իր ներուժը:

Առենախոսությունում կատարված ուսումնասիրությունների արդյունքներն ու դրանց հիման վրա մշակված առաջարկությունները, որոնք ընդհանրացվել են

«Եզրակացություններ և առաջարկություններ» բաժնում, կարելի է ներկայացնել հետևյալ հիմնական դրույթներով.

- Հայաստանի աշխարհագրական դիրքը բավական բարենպաստ է և տալիս է հնարավորություններ «Չվարթնոց» օդանավակայանը վերածելու տարածաշրջանային կենտրոնի՝ արևելաեվրոպական հատվածի հետ օդային կապը ամրացնելու համար: Հայաստանը կապում է Եվրոպան Հեռավոր Արևելքին, Կենտրոնական Ասիային և Հնդկաստանին, ինչպես նաև Ռուսաստանը Միջին Արևելքին և Աֆրիկային: Հարկ է նաև նշել, որ կապակցող օդանավակայան ստեղծելու համար դեպի Հայաստան կամ Հայաստանից արտերկիր չվերթների ուղևորահոսքի ծավալը չունի որոշիչ նշանակություն, քանի որ կապակցող օդանավակայանի հիմնական խնդիրը Ա երկրից դեպի Բ երկիր ուղևորների փոխադրումն է Դ երկրի միջոցով:

- Համեմատական վերլուծության արդյունքները ցույց են տալիս, որ ՀՀ-ում ավիացիայի ոլորտում գործող գներն ամենաբարձրն են դիտարկված համեմատություններում և գրեթե միշտ կրկնակի անգամ գերազանցում են ընտրանքային միջինը՝ կազմելով 51.71 ԱՄՆ դոլար: Այս գումարի զգալի մասը կազմում է օդի պետական տուրքը՝ 10,000 դրամի չափով, որն ամբողջությամբ գանձվում է պետական բյուջե և տարեկան կազմում է շուրջ 10 մլրդ դրամ: Կարծում ենք, որ այս գումարները, եթե ոչ ամբողջությամբ, ապա գոնե մասամբ, պետք է ուղղվեն հայկական ավիացիայի զարգացմանը: Առաջարկում ենք այդ գումարների հաշվին իրականացնել փոքր ավիացիայի զարգացման ծրագրեր,

մասնավորապես՝ Ստեփանավանի, Ջերմուկի աներոդրոմների վերականգնում և շահագործում:

- Օդային տրանսպորտի ազատականացման հետևանքներն առավել ակնառու դարձնելու համար համեմատական վերլուծության է ենթարկվել Հայաստանի և Վրաստանի օդային փոխադրումների շուկան: Վրաստանը հասցրել է իր օդային տրանսպորտի քաղաքականությունը հնարավոր ազատական մակարդակին: Քաղաքականության կիրառման շնորհիվ Վրաստանում 2005-2018 թվականների ընթացքում ուղևորափոխադրումների քանակը զգալի աճ է գրանցել և ավելի արագ տեմպերով, քան Հայաստանում: Համեմատության արդյունքում բացահայտվել է, որ Երևանում սակագների միջին մակարդակը ավելի բարձր է, քան Թբիլիսիում, ինչը կարելի է բացատրել Վրաստանում կիրառվող ազատական քաղաքականությամբ:

- ՀՀ զբոսաշրջության ոլորտը նշանակալի ազդեցություն ունի տնտեսության վրա: Ուղղակի ազդեցությունը՝ միջինում 3.5% ՀՆԱ-ում, ընդհանուր ազդեցությունը ՀՆԱ-ի վրա, այսինքն՝ ներառյալ նաև սպասարկող ճյուղերը՝ 13.5% է, միայն զբոսաշրջության ոլորտում զբաղվածները կազմում են զբաղվածների 3.3%-ը, իսկ ընդհանուր ազդեցությունը՝ այսինքն ներառյալ անուղղակի և կատալիստիկ ազդեցությունը 12.5% է: Բավականին մեծ տեսակարար կշիռ է կազմում ընդհանուր արտահանման մեջ զբոսաշրջիկների կողմից կատարվող արտահանումը, որը որոշ տարիների նույնիսկ հասնում է 30%-ի, եթե հաշվի ենք առնում այն հանգամանքը, որ զբոսաշրջիկները հիմնականում Հայաստան են գալիս օդային տրանսպորտով, ապա պարզ է դառնում, թե ինչ նշանակություն ունի ավիացիայի ոլորտի զարգացումը զբոսաշրջության համար:

- Քանի որ ավիացիան տնտեսական աճի վրա ունի նաև անուղղակի ազդեցություն՝ զբոսաշրջության վրա ունեցած կարևոր ազդեցության պատճառով, փոքրագույն քառակուսիների մեթոդով գնահատվել է ուղևորափոխադրումների ազդեցությունը զբոսաշրջության վրա, պարզվել է, որ օդային տրանսպորտով ուղևորների ընդամենը 10 տոկոս աճը ապահովում է զբոսաշրջության 1.8 տոկոս երկարաժամկետ աճ: Դիտարկվել է նաև զբոսաշրջության ազդեցությունը ՀՀ տնտեսության վրա, հասկանալու համար ավիացիայի դերը ոլորտի և վերջինիս միջոցով ՀՀ տնտեսության զարգացման վրա:

- Իրականացվել է նաև «ավիացիոն պահանջարկի» ազդեցության գնահատում ՀՀ տնտեսության համար: Արդյունքում ստացվել է, որ ՀՆԱ-ի 1 տոկոս աճը նպաստում է ուղևորաշրջանառության 0.58 տոկոս աճին, ինչը համադրելի է այլ երկրների համար կատարված վերլուծության արդյունքներին: Մոդելի համաձայն՝ ՀՆԱ աճի ազդեցությունը բեռնաշրջանառության վրա նշանակալի չէ, որը կարելի է հիմնավորել բեռնաշրջանառության բավականին աննշան ծավալներով:

- Զույգային Գրեյնջերի պատճառահետևանքային թեստի միջոցով բացահայտվել է «ՀՆԱ-ավիացիոն պահանջարկ» ազդեցությունը, իսկ Դիքի-Ֆուլերի

ընդլայնված վիճակագրական թեստի միջոցով ցույց է տրվել, որ «ՀՆԱ-ավիացիոն պահանջարկ»-ի աճի ազդեցությունը միակողմանի է և երկարաժամկետ:

- Միանշանակ է, որ Հայաստանում անհրաժեշտ է իրականացնել օդային փոխադրումների պետական կարգավորում՝ հայկական ավիաընկերությունների շահերից ելնելով: Այստեղ կարևոր խնդիր է քաղաքացիական ավիացիայի զարգացման այնպիսի քաղաքականության մշակումը, որը լինելով հովանավորչական իր էությանը, կհամապատասխանի նաև ամբողջ ճյուղի շահերին: Հետևաբար, հետաքրքրություն է ներկայացնում երկու կամ նույնիսկ մի քանի ուղղությունների միավորման, այսինքն՝ համադրման հիման վրա զարգացման տարբերակի մշակումը: Հաշվի առնելով վերը նշվածը, առաջարկվում է նախապատվությունը տալ ազգային օդային տրանսպորտի՝ հայկական ավիաընկերությունների և ոչ թե վերգետնյա սպասարկման տնտեսության զարգացմանը, ինչը հուշում է ինչպես միազգային փորձը, այնպես էլ երկրի քաղաքացիական ավիացիայի վերջին տարիների փորձը:

- Հայաստանի համար կարևորագույն խնդիր է նաև ոչ կանոնավոր չվերթների կազմակերպումը: Հայաստանն ուղևորափոխադրումների ծավալով բավական հետ է Վրաստանից, հատկապես, չարտերային փոխադրումների գծով: Սահմանափակ չարտերային թռիչքներն ու, միաժամանակ, թանկ գները ստիպում են Հայաստանի քաղաքացիներին ճանապարհորդել Վրաստանի օդանավակայաններով: «Չվարթնոց» օդանավակայանը չարտերային չվերթների դեպքում մեկ ուղևորի հաշվով գանձում 20%-ով ավելի բարձր սպասարկման վճար, քան կանոնավոր չվերթների դեպքում: Ի դեպ, Վրաստանի փորձի ուսումնասիրությունը ցույց է տալիս, որ վրացական օդանավակայանները ինչպես կանոնավոր, այնպես էլ ոչ կանոնավոր չվերթների դեպքում սպասարկման նույն սակագինն են սահմանում: Այս խնդրի լուծման նպատակով առաջարկում ենք ՀՀ կառավարությանը միջոցներ ձեռնարկել, որպեսզի անհրաժեշտության դեպքում «Չվարթնոց» օդանավակայանը համահավասար մոտեցում դրսևորի կանոնավոր և ոչ կանոնավոր չվերթների համար:

- Մեր երկրում ավիացիայի զարգացման համար կարևոր նշանակություն ունի փոքր ավիացիայի զարգացումը: Հաշվի առնելով, որ Իրանից տարվա ընթացքում զբոսաշրջիկների մեծ հոսք է գրանցվում, այս առումով փոքր ավիացիայի զարգացումը կարող է լինել հեռանկարային, մասնավորապես, կարող են շահավետ լինել Կապան-Թավրիզ, Կապան-Թեհրան չվերթերի գործարկումները: Այնուհանդերձ, ըստ կոնցեսիոն համաձայնագրի միջազգային չվերթեր սպասարկելու մենաշնորհ ունի «Չվարթնոց» և «Շիրակ» օդանավակայանների կոնցեսիոներ «Արմենիա միջազգային օդանավակայաններ» ՓԲԸ-ն, այսինքն՝ փոքր օդանավակայանները զրկված են միջազգային չվերթներ սպասարկելուց: Առաջարկում ենք կոնցեսիոն համաձայնագրում համապատասխան փոփոխություններ իրականացնել, որպեսզի փոքր օդանավակայանները ևս հնարավորություն ունենան սպասարկել չվերթեր դեպի հարևան երկրներ:

• Ռուսական մի շարք կարևոր օդանավակայանների կողմից սպասարկման վճարների 2-ից 3 անգամ բարձր լինելը հայկական ավիափոխադրողի համար մուտքի լուրջ խոչընդոտ է հանդիսանում և մրցակցային առումով ոչ բարենպաստ պայմաններ ստեղծում: Քանի որ ԵԱՏՄ անդամ պետությունների տարածքում ավիափոխադրումները անդրսահմանային շուկա են հանդիսանում, հետևաբար, մրցակցության այս խնդիրը պետք է կարգավորվի ԵԱՏՄ մրցակցության և հակամենաշնորհային հարցերով կարգավորման հանձնաժողովի կողմից: Առաջարկում ենք ԵԱՏՄ անդամ պետությունների ավիաընկերությունների համար սակագնային համահավասար պայմաններ սահմանելու միջնորդությամբ դիմել ԵԱՏՄ մրցակցության և հակամենաշնորհային հարցերով կարգավորման հանձնաժողովին:

Ատենախոսության հիմնական արդյունքները արտացոլված են հեղինակի հետևյալ գիտական հոդվածներում.

1. Ք. Ա. Եղիազարյան, «ՀՀ օդային փոխադրումների մրցունակությունը միջազգային մրցունակության ցուցանիշների համադրության մեջ» // «Գիտելիք, նորաստեղծություն և զարգացում», Երևան, ՀՊՏՀ, 25-րդ գիտաժողով «Տնտեսագետ», 2015թ., էջեր 112-117:
2. Ք. Ա. Եղիազարյան, «Հայաստանի և Վրաստանի օդային տրանսպորտի ոլորտների համեմատական վերլուծությունը» // «Ֆինանսներ և Էկոնոմիկա» Հանդես 2016, #3-4 (187-188), էջեր 52-55:
3. Ք. Ա. Եղիազարյան, «Օդային տրանսպորտի համաշխարհային շուկայի զարգացման հիմնական միտումները և արդի կառուցվածքային վերափոխումները» // «Այլընտրանք» գիտական հանդես 2016, #1 (հունվար-մարտ), էջեր 381-388:
4. Ք. Ա. Եղիազարյան, «Օդային տրանսպորտի զարգացման հիմնական խոչընդոտները և մարտահրավերները Հայաստանի Հանրապետությունում» // «Այլընտրանք» գիտական հանդես 2017, #4 (հոկտեմբեր- դեկտեմբեր), էջեր 140-147:
5. Ք. Ա. Եղիազարյան, «Ավիատրանսպորտային ծառայությունների ազատականացման ծրագրանպատակային հիմքերը Հայաստանում» // «Այլընտրանք» գիտական հանդես 2017, #4 (հոկտեմբեր- դեկտեմբեր), էջեր 148-153:
6. Ք. Ա. Եղիազարյան, «ՀՀ-ում ազգային փոխադրողի կազմակերպ-իրավական կարգավիճակի տնտեսական հիմնավորում» // «Ֆինանսներ և Էկոնոմիկա» հանդես, 2017, #9-10 (205-206), էջեր 145-149:

Егиазарян Кристине Альфредовна

ОСНОВНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ИНТЕРНАЦИОНАЛИЗАЦИИ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА В РА

Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.06 – «Международная экономика».

Защита диссертации состоится 16-ого июля 2019 года, в 15³⁰, на заседании Специализированного совета 008 ВАК РА по экономике, действующего в Российско-Армянском университете. Адрес: 0051, РА, г. Ереван, ул. Овсепя Эмина 123.

РЕЗЮМЕ

Глубокая и комплексная интеграция в мировую экономику невозможна без развитой транспортной инфраструктуры. Подобная интеграция создает возможности использования благоприятного периода интернационализации во благо развития страны. Наличие развитой инфраструктуры воздушного транспорта является обязательным для развития сферы туризма, потенциал которого для Армении очевиден, что создаст предпосылки для снижения уровня бедности в стране и окажет положительное воздействие на уровень благосостояния населения. Выявление имеющихся проблем в сфере воздушного транспорта Армении, как страны, не имеющей выхода к морю, и определение путей решения данных проблем является крайне актуальным. Следовательно, крайне важным является преобразование сферы воздушного транспорта Армении в конкурентоспособный и полноценно эксплуатируемый сегмент, обеспечивающий высокий уровень прибыльности и качества обслуживания, соответствующего международным стандартам.

В диссертационном исследовании затронуты основные вызовы, препятствующие развитию и интернационализации сферы воздушного транспорта Армении. В связи с транспортной блокадой и отсутствием выхода к морю, была отмечена важность роли и значения воздушного транспорта в деле развития экономики страны. Высокие транспортные расходы и тарифы, небольшая доля воздушных перевозок, а также низкое качество обслуживания были представлены как основные проблемы, препятствующие развитию воздушного транспорта.

Объектом исследования является система воздушного транспорта РА, а предметом исследования – возможность развития международных воздушных перевозок.

Цель исследования – выявить основные препятствия на пути развития и интернационализации воздушного транспорта в Республике Армения и предложить пути их более эффективного решения. Для достижения цели в исследовании были поставлены и решены следующие задачи:

- Изучить текущие тенденции мирового рынка воздушного транспорта, а также спрогнозировать основные тенденции развития, обосновать важность транспортной составляющей в международной экономической интеграции.
- Проанализировать институциональные основы международного регулирования сферы воздушных перевозок в различных странах, а также провести тщательное изучение международного опыта в области государственного регулирования воздушного транспорта,
- Оценить и сопоставлять долю Армении на международном рынке авиаперевозок, проанализировав основные тенденции авиаперевозок в контексте международной конкурентоспособности;
- Представить экономико-математическую оценку влияния международного воздушного транспорта на развитие экономики Армении,
- Раскрыть ключевые факторы, которые препятствуют развитию воздушного транспорта в Армении, а также определить основные пути интернационализации сектора с учетом существующих институциональных основ.

В рамках проведенного исследования получен ряд результатов теоретического, методического и практического характера, из которых научную новизну является следующие:

- С использованием метода линейной регрессии было оценено влияние расстояний авиаперевозок на цены авиабилетов на примере аэропортов Еревана и Тбилиси, выявлены обратные эффекты политики либерализации и ограничения конкуренции в сфере гражданской авиации, а также описаны возможные негативные последствия ограничения либерализации в сфере гражданской авиации.
- Оценено влияние пассажирооборота (млн. пассажиров – км) и грузооборота (млн. тонн груза – км) как показателей, отражающих авиационный спрос, на ВВП, и было обосновано, что влияние «ВВП – авиационный спрос» является односторонним и долгосрочным.
- С целью оценки косвенного влияния авиации на экономический рост за счет туризма, методом наименьших квадратов было оценено влияние пассажироперевозок на сферу туризма, а затем влияние туризма на экономический рост и уровень занятости.
- Были выявлены основные антиконкурентные препятствия, факторы и вызовы развития сферы воздушного транспорта на основе структурных исследований определены программно-целевые основы интернационализации авиатранспортных услуг.

**THE MAIN ISSUES OF THE INTERNATIONALIZATION OF AIR
TRANSPORT IN THE REPUBLIC OF ARMENIA**

The abstract of the thesis for receiving of the degree of Doctor of Economics in the speciality 08.00.06 – «International Economics».

The defence of the thesis will take place on 16th July, at 15³⁰ at the 008 Council of Economics of the SCC RA at Russian-Armenian University: Hovsep Emin street 123, Yerevan, RA 0051.

ABSTRACT

Without developed transport infrastructure it is not possible to be integrated in the world economy. This kind of integration creates possibility to use the convenient period of internationalization in favor of country development. Availability of developed air transport infrastructure is a must, for example, for tourism development, the potential of which is very important for Armenia, which, in turn, creates preconditions for poverty reduction, and has a positive impact on improvement of social conditions. Due to the transport blockade and the lack of access to the sea, the role and importance of air transport in the development of the country's economy was highlighted. High transport costs, high tariffs, a small percentage of air transportation, and poor quality of services were presented as major obstacles to the development of air transport.

Lack of air transport, as with any other input into the economic system, can stymie efficient economic growth.

The purpose of the research is to reveal the main obstacles to the development and internalization of air transport in the Republic of Armenia and suggest ways to solve them more efficiently. To achieve the goal, the following issues were put forward and solved in the research:

- To study international practice of aviation.
- To discuss current developments of international air market as well as to predict main tendencies, to justify the importance of transportation role as a component of international economic integration by analyzing air transport development tendencies.

- To analyze air transport international and state regulatory framework in different countries.
- To evaluate and compare Armenia's share in the international air market by analyzing Armenia's air transport main tendencies within the global competitiveness framework.
- To present the economic-mathematical assesment of air traffic impact on economy of the RA.
- To reveal main obstacles which may hinder the air transport development and also identify main ways for internalization of the sphere.

The subject of the study are the possibilities of development of aviation international services, the object of the study is air transport system of the RA.

Scientific innovation of the research lies in the scientific-methodical nature of the results received. The most essential outcomes and scientific novelties of the study are summarized in the following statements:

- Using the linear regression method was estimated the impact of air travel distances on air ticket prices, on the example of Yerevan and Tbilisi airports, the reverse effects of the policy of liberalization and restriction of competition in civil aviation were identified, and the possible negative effects of restriction of liberalization in civil aviation were described.
- The impact of passenger turnover (million passengers - km) and cargo turnover (million tons of cargo - km) as indicators reflecting aviation demand on GDP was estimated, and it was justified that the impact of «GDP - aviation demand» is one-sided and long-term.
- In order to assess the indirect impact of aviation on economic growth due to tourism, the least squares method was used to evaluate the impact of passenger traffic on the tourism industry, and then the impact of tourism on the economy growth and employment rate.
- The main anti-competitive obstacles, factors and challenges, the development of the sphere of air transport were identified; the program-targeted foundations for the internationalization of air transport services were identified on the basis of structural studies.

