

**ՀՀ ԿՐԹՈՒ ԹՅԱՆ ԵՎ ԳԻՏՈՒ ԹՅԱՆ ՆԱԽԱՐԱՐՈՒ ԹՅՈՒՆ
ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՊԵՏԱԿԱՆ ՏՆՏԵՍԱԳԻՏԱԿԱՆ ՀԱՄԱԼ ՍԱՐԱՆ**

ԵՂԻԱԶԱՐՅԱՆ ՔՐԻՍՏԻՆԵ ԱԼ ՖՐԵՂԻ

**ՕՂԱՅԻՆ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԻ ՄԻՋԱԶԳԱՅՆԱՑՄԱՆ
ՀԻՄՆԱԽԱԴԻՐՆԵՐԸ ՀՀ-ՈՒ Մ**

ԱՏԵՆԱԽՈՍՈՒ ԹՅՈՒՆ

Ը.00.06 «Մի ջ ազ գ այ ի ն մ ա ս ն ա գ ի տ ու Լ թ յ ա մ ք տ ն տ Ե ս ա գ ի տ ու Լ թ յ ա ն ա ս տ ի ճ ա ն ի հ այ ց մ ա ն	տ ն տ Ե ս ա գ ի տ ու Լ թ յ ու Լ ն »		
	թ Ե կ ն ա ծ ու Ի	գ ի տ ա կ ա ն	

Գ ի տ ա կ ա ն ղ Ե կ ա վ ա ր`
Տ ն տ Ե ս ա գ ի տ ու Լ թ յ ա ն թ Ե կ ն ա ծ ու Լ ,
դ ո ց Ե ն տ
Գ Ր Ի Գ Ր Ր Ա Ր Հ Ա մ ի Ն ա գ ա ր յ ա ն

ՆԵՐԱՃՈՒԹՅՈՒՆ	3
ԳԼՈՒԽ1. ՄԻՋԱԶԳԱՅԻՆ ՕՂԱՅԻՆ ՓՈԽԱԴՐՈՒՄՆԵՐԻ ՏԵՍԱՄԱՆԱԿԱՆ ԶԻՄՔԵՐԸ ԵՎ ԶԱՐԳԱՑՄԱՆ ԶԻՄՆԱԿԱՆ ՄԻՏՈՒՄՆԵՐԸ ..	10
1.1 Միջազգային ավիափոխադրումներին ուղորդող հետազոտության տեսա-մեթոդաբանական հիմքերը	10
1.2 Օդային տրանսպորտի համաշխարհային շուկայի զարգացման հիմնական միտումները և արդի կառուցվածքային վերափոխումները	20
1.3 Օդային փոխադրումներին միջազգային կարգավորման ինստիտուցիոնալ հիմքերը
.....
...31	
1.4 Միջազգային օդային փոխադրումներին պետական կարգավորման արտերկրյա փորձը	51
ԳԼՈՒԽ2. ՄԻՋԱԶԳԱՅԻՆ ՕՂԱՅԻՆ ՓՈԽԱԴՐՈՒՄՆԵՐԻ ԱՐԴԻ ՎԻՃԱԿՆ ՈՒ ԶԻՄՆԱԿՆԴԻՐՆԵՐԸ ԶՅՏՆՏԵՍՈՒԹՅԱՆ ՄԻՋԱԶԳԱՅՆԱՑՄԱՆ ԶԱՄՏԵՔՍՈՒՄ	66
2.1 Միջազգային օդային փոխադրումներին արդի գնահատականը	66
2.2 ԶՅՏՆՏԵՍՈՒԹՅԱՆ ՕՂԱՅԻՆ ՓՈԽԱԴՐՈՒՄՆԵՐԻ ՄՐԳՈՒՆԱԿՈՒԹՅՈՒՆ ԵՎ ՄԻՋԱԶԳԱՅԻՆ ՄՐԳՈՒՆԱԿՈՒԹՅԱՆ ԳՈՒՆԳԱՆԻՉՆԵՐԻ ՀԱՄԱՊՈՒԹՅԱՆ ՄԵՋ	82
2.3 Ավիացիայի դերը ԶՅՏՆՏԵՍՈՒԹՅԱՆ ԶԱՐԳԱՑՄԱՆ ԳՈՐԾՈՒՄ	95
ԳԼՈՒԽ3. ՕՂԱՅԻՆ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԻ ՄԻՋԱԶԳԱՅԻՆ ՄՐՑՈՒՆԱԿՈՒԹՅԱՆ ԲԱՐԵԼԱՎՄԱՆ ԶԻՄՆԱԿԱՆ ԱՌԱՋՆԱՅԵՐԹՅՈՒՆՆԵՐԸ ԶՅՏՆՏԵՍՈՒԹՅԱՆ ԶԱՄՏԵՔՍՈՒՄ	107
3.1 Օդային տրանսպորտի զարգացման հիմնական խնդրները և մարտահրավերները	107
3.2 Ավիատրանսպորտային ծառայությունների միջազգայնացման ծրագրա-նպատակային հիմքերը	121
ԵԶՐԱԿԱՑՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐ	133
ՕԳՏԱԳՈՐԾՎԱԾ ԳՐԱԿԱՆՈՒԹՅԱՆ ՑԱՆԿ	142
ԶԱՎԵԼՎԱՃԵՐ	

ՆԵՐԱՃՈՒ ԹՅՈՒՆ

Չեռագոտություն թեմայի արդիականությունը: 20-րդ դարից սկզբից ինտեգրացիոն գործընթացների ակտիվացումը համաշխարհային տնտեսության մեջ հնարավորություն 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 մրցունակություն 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 գործառնություն՝ ուղղակիորեն կապելով երկիրը միջազգային շուկային: Տրանսպորտը տնտեսական աճի և մրցունակության բանալիներից է: Տրանսպորտը կարելի է հստակ սահմանել որպես միջազգայնացման սիրտ, քանի որ միջազգայնացումը բացարձակ անիմաստ կլիներ առանց մարդկանց և ապրանքների տեղաշարժի:

Տրանսպորտային համակարգի տեսակներից առանձին ուշադրություն է արժանի հատկապես օդային տրանսպորտը և դրա դերը միջազգային տնտեսական հարաբերությունների զարգացման համատեքստում: Օդային տրանսպորտը նշանակալի ազդեցություն է

թողնում ավիացիոն ու ռորտի 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 ուրրտը կարգավորող օրենսդրության փոփոխումից և միջազգային կոնվենցիաներին համապատասխանեցնելուց մինչև միջազգային նշանակություն ավտոճանապարհների կառուցումը և այլն: ԽՍՀՄ փլուզման, երկրաշարժի, պատերազմի և այլ բացասական զարգացումների արդյունքում տնտեսությունը կորցրել էր հույսեր և սպառման շուկաները՝ դրանցից աճանցվող բազմաթիվ բացասական հետևանքներով: Այս լույսի ներքո ի թիվս այլ ապրանքների և ծառայությունների կտրուկ նվազել էր նաև տրանսպորտային ծառայությունների պահանջարկը: Առկա ռեսուրսներն այլևս բավարարչեին տրանսպորտային ենթակառուցվածքն աշխատանքային նախկին ընթացքի մեջ պահելու համար, իսկ տեխնիկական և տեխնոլոգիական վերազինման անհնարինություն պայմաններում դրավիճակն 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, Ադրբեյջանի 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 մանրազննիչ ուսումնասիրություն և օգտագործում, այլ և 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 «վերափմաստավորում» 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 առավել ազույնս արդյունավետ լուծում տալու համար: Այդ նպատակին հասնելու համար դրվել և լուծվել են հետևյալ խնդիրները.

- Ուսուցման ապահովումը միջազգային օդային տրանսպորտի արդի տեսա-մեթոդական հիմքերը:
- Քննարկել օդային տրանսպորտի համաշխարհային 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 մանրագնի նուսուցման ապահովությունը:
- 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, \$n\$-նկցիոնալ վերլուծության, վիճակագրական և մաթեմատիկական մոդելավորման մեթոդները:

Հետազոտության տեղեկատվական հիմքերը: Հետազոտության համար տեղեկատվական հիմք են ծառայել հայագի 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: **Ատենախոսության գիտական նորույթը:** Ատենախոսության շրջանակում իրականացված ուսումնասիրության հիման վրաստացվել 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 քաղաքականության ներքին հակադարձ էֆեկտները, ազատականացման սահմանափակման հնարավոր բացասական հետևանքները:

- Գնահատվել է «ավիացիոն պահանջարկն» արտահայտող ցուցանիշների՝ ուղևորաշրջանառության (մլն. ուղևորկմ) և բեռնաշրջանառության (մլն. տոննա բեռ-կմ), ազդեցությունը ՀՆԱ-ի վրա և հիմնավորվել, որ «ՀՆԱ-ի աճ-ավիացիոն պահանջարկ» ազդեցությունը միակողմանի է երկարաժամկետ:
- Չբոսաշրջության միջոցով տնտեսական աճի վրա ավիացիայի անուղղակի ազդեցությունը գնահատելու նպատակով փոքրագույն քանակուսիների մեթոդով գնահատվել է ուղևորափոխադրումների ազդեցությունը զբոսաշրջության վրա, այնուհետև՝ 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 արտերկրա փորձի ՀՀ-ում տեղայնացման հնարավորությունների հիմնավորումը կարող են հիմք հանդիսանալ համաշխարհային տրանսպորտային համակարգին ՀՀ օդային տրանսպորտային համակարգի ինտեգրման հնարավորինս արդյունավետ քաղաքականության մշակման ժամանակ: Հետազոտության ընթացքում կիրառված ՀՆԱ-ավիացիոն պահանջարկի ազդեցության մոդելը կարող է կիրառվել ավիացիայով պայմանավորված տնտեսական աճը հաշվարկելիս:

Յետագոտության արդյունքների փորձարկումը և ներդրումը:

Յետագոտության հիմնական արդյունքները ամփոփվել են ատենախոսության ուսումնասիրության շրջանակներում հեղինակի կողմից հրատարակված 6 գիտական հոդվածներում: Յետագոտության 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):

ԳԼՈՒԽ 1. ՄԻՋԱԶԳԱՅԻՆ ՕՂԱՅԻՆ ՓՈԽԱԴՐՈՒՄՆԵՐԻ ՏԵՍԱ-ՄԵԹՈԴԱԲԱՆԱԿԱՆ ՀԻՄՔԵՐԸ ԵՎ ՉԱՐԳԱՑՄԱՆ ՀԻՄՆԱԿԱՆ ՄԻՏՈՒՄՆԵՐԸ

1.1 Միջազգային ավիափոխադրումների ոլորտի հետազոտության տեսամեթոդաբանական հիմքերը

Ժամանակակից աշխարհում միջազգային տնտեսական հարաբերությունների դրսևորման լավագույն ձևերից մեկը տրանսպորտային համակարգն է, որի շնորհիվ տեղի է ունենում մարդկանց և բեռների տեղափոխում աշխարհի ցանկացած կետ: Տրանսպորտային համակարգի կայուն և արդյունավետ գործունեությունը տնտեսության կառուցվածքային վերափոխումների, տնտեսական աճի, միասնականության, ազգային անվտանգության ապահովման կարևորագույն նախապայմաններից է, որի դերն ու նշանակությունը թերագնահատել չի կարելի: Չարգացած տրանսպորտային ենթակառուցվածքներն ապահովում են երկրների ելքն արտաքին աշխարհ՝ բացելով համաշխարհային տնտեսության ինտեգրման նոր հորիզոններ:

Միջազգային տնտեսական հարաբերությունների զարգացման արդի փուլում ավելի է կարևորվում ինչպես միջազգային տրանսպորտային փոխադրումների, այնպես էլ այդ փոխադրումներն ապահովող տրանսպորտային գործառնությունների դերը: Արտաքին տնտեսական կապերի իրականացման ժամանակ տրանսպորտն ապահովում է ապրանքների (բեռների) և մարդկանց (ուղևորների) շարժը երկու և ավելի երկրների միջև¹:

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 3.6%-ը (2.7 տրլն ԱՄՆ

¹Նազարյան Գ.Ա., Արտաքին տնտեսական գործունեություն տրանսպորտային ապահովում, Եր., Տնտեսագետ, 2010, էջ 11:

դուլար)²: Աշխարհում առևտրի մեկ երրորդն ապահովում է օդային տրանսպորտը: Կանխատեսումները փաստում են, որ համաշխարհային տնտեսության կախվածությունը միջազգային առևտրից ստիճանաբար ավելի է ընդլայնվելու հաջորդ տասնամյակներում³:

Տրանսպորտային միջոցների այլ տեսակների համեմատ 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%:

2017 թվականին ավիաընկերությունները փոխադրել են 52 մլն տոննաբեռ, ինչը միջազգային առևտրի արժեքի 35%-ն է կազմում, իսկ ծավալի մոտ 1%-ը: Ապրանքային արժեքով այն հավասար է 6.8 տրլն ԱՄՆ դոլարի⁴: 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 գործակցության ապահովման համար: Համաշխարհային տնտեսության ինտեգրման ներկա միտումներում օդային տրանսպորտն արդարացիորեն կարելի է համարել մարդկանց միավորող կարևորագույն գործոն: Համաշխարհային տնտեսության ինտեգրման ներկա միտումներում օդային տրանսպորտն արդարացիորեն կարելի է համարել մարդկանց միավորող կարևորագույն գործոն:

² Aviation Benefits Beyond Borders Report 2018, ATAG, October 2018, p.6, https://aviationbenefits.org/media/166344/abbb18_full-report_web.pdf

³ Aviation Benefits Beyond Borders Report 2018, ATAG, October 2018, p.6, pp.75-79, https://aviationbenefits.org/media/166344/abbb18_full-report_web.pdf

⁴ IATA, Air Cargo Brochure 2018, p.2, <https://www.iata.org/whatwedo/cargo/sustainability/Documents/air-cargo-brochure.pdf>

Օդայ ին տրանսպորտի տնտեսական ազդեցության կարևորությունը շատ վաղուց է տեսաբանների, քաղաքականություն և մշակողների, օդայ ին տրանսպորտի կառավարման մարմինների, տնտեսագետների ու շադրության կենտրոնում:

Օդայ ին տրանսպորտը պատկանում է այն ճյուղերին, որոնց ենթակա ձեռնարկություններն առավել խիստ ձևով են վերահսկվում պետության կողմից: Ընդ որում, ոչ գրականության մեջ, ոչ էլ գործնականում, օդայ ին տրանսպորտի շուկայում արտաքին ներգործությունը կասկած չի հարուցում: Վեճը գնում է միայն պետական կարգավորման մեթոդների և մասշտաբների շուրջ⁵:

Տնտեսության վրա օդայ ին տրանսպորտի ուղղակի ազդեցություն կարելի է համարել զբաղվածության աճը, բարձր աշխատավարձերը, ավիաընկերությունների ստեղծումը, որոնք ցանկացած երկրի անվտանգության ռազմավարական նշանակության օբյեկտներից են: Օդայ ին տրանսպորտի ազդեցության հետ կապված գնահատականները շատ են, սակայն միանշանակ է այն, որ այն մնում է դինամիկ զարգացող ուղղություն⁶:

Աշխարհում տեղի ունեցող դինամիկ գործընթացների հետևանքով համաշխարհային օդայ ին տրանսպորտի առջև XXI դարում ծագել են մի շարք առանցքային հիմնախնդիրներ: Մասնավորապես՝

- գլոբալացումը,
- ֆինանսական ճգնաժամերը,
- շրջակա միջավայրի պաշտպանությունը,
- տեղեկատվությունը և կապը,
- պետության դերի վերաիմաստավորումը հասարակության մեջ:

Կանոնավոր փոխադրումներ իրականացնող բազմաթիվ ավիափոխադրողների գործունեության ներկայիս վնասաբերությունը կարելի է բացատրել ընդհանուր պատճառներով. բարձրացել է արդի օդանավերի, ավիավառելիքի, թռիչքների վերգետնյա սպասարկման արժեքը, մեծացել են ապահովագրական,

⁵Մուրադյան Արփենիկ, «Օդայ ին տրանսպորտի զարգացումը և փոխադրումների պետական կարգավորումը Հայաստանի Հանրապետությունում» ատենախոսություն, Ը.00.02 «Տնտեսության և նրա ճյուղերի էկոնոմիկա, կազմակերպում և կառավարում» մասնագիտությամբ տնտեսագիտության թեկնածուի գիտական ստիճանի հայցման, Երևան, 1999, էջ 19:

լիզինգային և ընդհանուր շահագործողական ծախսերը, աճել են հարկերը, տարբեր գանձումները և լրացուցիչ վճարները, որոնք սահմանվում են կառավարությունների և օդանավակայանների կողմից, ինչպես նաև աճել են աշխատավարձի չափերը: Բացի դրանից, բացասական ազդեցություն ունի ինչպես քաղաքական անկայունությունն ամբողջ աշխարհում, այնպես էլ համաշխարհային տնտեսության ներկայիս աճի ընդհանուր տեմպերի անկումը:

Ավիաընկերությունները ֆինանսական խնդիրների լուծման համար սկսում են փնտրել համապատասխան միջոցներ, աշխատանքների կազմակերպման ժամանակակից մեթոդներ, ընկերությունների գործունեության բնագավառներում կառուցվածքային փոփոխություններ են կատարվում: Այսպես.

- կրճատում են ընկերության աշխատակազմը (վարչական և օժանդակ),
- մոտ 60%-ով կրճատվել են նոր օդանավերի պատվերները,
- փակվում են ոչ շահույթաբեր չվերթերը,
- իրականացնում է ծախսերի կրճատման և կոշտխնայողության քաղաքականություն,
- միջոցառումներ են ձեռնարկվում սպասարկման որակի բարելավման ուղղությամբ, օժանդակ ծառայությունների գծով՝ հյուրանոցների ցանցի ընդլայնման և համալիր սպասարկումների մատուցման ձևով,
- իրականացվում են ավիաընկերությունների միաձուլումներ, համատեղ շահագործման ուղիների ստեղծում, տարածաշրջանային և գլոբալ փոխադրող ալյանսների, միավորումների ձևավորում և այլն:

Միջազգային օդային տրանսպորտը սպասարկման դինամիկ, տեխնիկապես զարգացած և կապիտալ մեծ ներդրումներով ոլորտ է, որը մեծ թափով զարգացավ 1950-2000թթ.՝ 1944թ. Չիկագոյի կոնֆերանսում ընդունված, հստակ տարբերակված իրավական, տնտեսական, կարգավորիչ և կազմակերպչական սկզբունքների հիման վրա: Միջազգային օդային տրանսպորտը կարգավորող միջազգային իրավական մեխանիզմի բնութագրիչ գիծը միջազգային օդային

հաղորդակցության մեթոդների պրակտիկ կարգավորման ընդհանրության բարձր մակարդակն է:

Սակայն 1990-ական թվականներին համաշխարհային տնտեսության գլոբալացման և միջազգային օդային տրանսպորտի ազատականացման ազդեցության միջազգային օդային փոխադրումների կարգավորումը սկսվեց փոխվել:

Տեխնոլոգիական նորամուծություններով, կապիտալի շարժումնակության բացումը, կապիտալի ակնթարթային փոխանցմամբ բնութագրվող արդի համաշխարհային տնտեսությունում օդային տրանսպորտն իրենից ներկայացնում է ներդրումների հոսքի ապահովման, առևտրի ընդլայնման, ապրանքների ու ծառայությունների տնտեսապես արդյունավետ բաշխման հիմնական միջոց:

Օդային տրանսպորտը զգալիորեն նպաստում է պետությունների ու ազգերի տնտեսական աճին և բարեկեցությունը, հանդես է գալիս որպես ծառայությունների հիմնական կատարող, աշխատանքային ու դրամական ռեսուրսների հիմնական ներդրող, համարվում է տնտեսական և սոցիալական զարգացման հիմնական կատալիզատոր: Միջազգային օդային տրանսպորտի ընդլայնումը, ավիափոխադրողների համագործակցության նոր ձևերի առաջացումը ցույց տվեցին, որ միջազգային օդային տրանսպորտի կարգավորման ավանդական մոտեցումները սահմանափակում են նրա զարգացումը: Համաշխարհային իրավիճակը խստորեն ազդում է միջազգային օդային տրանսպորտի վրա՝ առաջացնելով պահանջարկի անկում և ավիացիոն անվտանգության ապահովման համար ծախսերի ավելացում: Դրա օրինակ է 2001թ. սեպտեմբերի 11-ին ԱՄՆ-ում տեղի ունեցած ահաբեկչությունը, որը խիստ բացասական ազդեց միջազգային ավիափոխադրումների, վառելիքի գների բարձրացման վրա: Նախկինում օդային տրանսպորտն արագ էր դուրս գալիս դժվարին իրավիճակներից: Սակայն ներկայումս բնական աղետները, հաճախակիացող ահաբեկչություններն ու նենում են համընդհանրորեն առավել երկարատև ազդեցություն ավիատրանսպորտի, համաշխարհային ավիափոխադրումների շուկայի, ավիափոխադրողների առևտրային գործունեության վրա:

Ավիափոխադրումների միջազգային շուկայում կտրուկ սրվել է նաև ավիաընկերությունների միջև մրցակցային պայքարը: Արևմտյան խոշոր ավիաընկերությունների սնանկացումն էլ ավելի սրեց ավիատրանսպորտի ոլորտի համար պետական օգնության և սուբսիդավորման անհրաժեշտության խնդիրը: «Էժանագին» փոխադրողների թվի մեծացումը սպառնալիք է դարձել ազգային, տարածաշրջանային և համաշխարհային մակարդակներում ավանդական օպերատոր-փոխադրողների գոյատևման համար: Ավանդական ավիաընկերություններին փոխարինման են գալիս այլ ընտրանքային ձևերը: Ավելի ընդունված է դառնում ավիաընկերությունների գործունեության պլանավորումը ալյանսների և ցանցային շուկաների հիման վրա: Արագ տեմպերով զարգանում է տոմսերի էլեկտրոնային ձևակերպումը:

Տարածաշրջանային շուկան յուրացնելու կամ նոր ծառայություն մատուցելու մասին որոշումներին պետք է նախորդեն շուկայի յուրաքանչյուր հատվածի առանձնահատկությունների ու պահանջների ուսումնասիրությունը, քանի որ ավիացիոն ոլորտը համարվում է ամենառիսկային ոլորտներից մեկը:

Միջազգային հաղորդակցությունների կարգավորման համար մեծ նշանակություն ունեն և երկկողմ համաձայնագրերը: Միջազգային հաղորդակցությունները կարգավորող համաձայնագրերի թիվը հասնում է մոտ երեք հազարի: Այս համաձայնագրերի դերն իրոք անհերքելի է, քանի որ նրանց միջոցով են կարգավորվում միջպետական հաղորդակցությունները և պետությունների հարաբերություններն այս ոլորտում: Միջազգային օդային հաղորդակցություններին մասնակցելով՝ պետությունները բացում են իրենց սուվերեն օդային տարածքները ոչ միայն միջազգային թռիչքների, այլ նաև ուղևորների և բեռների միջազգային օդային փոխադրումների համար: Յենց միջազգային փոխադրումներն են դարձնում միջազգային թռիչքները տնտեսապես շահավետ: Միջազգային հաղորդակցությունների պետական կարգավորման ոլորտում ազատականացման նպատակներն են՝

- ✓ օդային հաղորդակցություններում միջազգային պահանջների պահպանումը,
- ✓ օդանավերի մուտքի ապահովումը պետական շուկա,
- ✓ փոխադրման իրավունքը,
- ✓ ավիափոխադրողի սակագինը,
- ✓ բեռնափոխադրման կարգավորումը,
- ✓ օդանավի վարձակալումը և լիզինգը:

1944 թ. Չիկագոյի կոնվենցիան համեմատություն է անցկացնում միջազգային ոչ կանոնավոր թռիչքների (հոդ. 5) և միջազգային կանոնավոր օդային հաղորդակցությունների միջև: Նմանատիպ համաձայնագրերը տալիս էին ակնհայտ առավելություններ հզոր ավիաընկերություններին, այդ պատճառով էլ օտարերկրյա փոխադրողների մեծամասնությունը հրաժարվեցին գործածել դրանք⁷:

Միջազգային օդային փոխադրումների որոշ կանոնների միասնականացմանն էին ուղղված 1929թ. ստորագրված Վարշավայի կոնվենցիան, վերջինիս լրացնող՝ 1955թ. Յապոնիայի արձանագրությունը, Գվատեմալայի 1971թ. արձանագրությունը, Մոնրեալի 1975թ. արձանագրությունը, և վերափոխված Մոնրեալի 1999թ. կոնվենցիան: Յետագա տարիներին միջազգային օդային հաղորդակցություններում ստեղծվեցին գործունեության ոլորտներ, որտեղ պետությունների միջամտությունն անթույլատրելի էր:

Սովորույթային համաձայնագրերը նախատեսում են պետությունների լայն միջամտությունը՝ կապված համապատասխան ավիաընկերությունների միջև իրականացվող փոխադրումների ժամանակացույցի հաստատման, չվերթների հաճախականության, օգտագործվող ինքնաթիռների տեսակի հաստատումը՝ կապված եկամուտների բաշխման ու պայմանավորված ուղիների օգտագործման հետևյալն: Թույլատրելով ավիափոխադրողներին միմյանց միջև կնքել բազմաթիվ համաձայնագրեր՝ պետությունները սահմանել են դրանց համար համապատասխան

⁷ Грязнов В. С., Международные авиаперевозки, Москва, 1982 г., стр. 86-92:

սահմաններ, այդ թվում՝ ոչ պետական համագործակցության ժամանակ⁸:

1978 թ. ԱՄՆ-ում ընդունվեց «Ավիաընկերությունների գործունեության սպասարկման մասին» օրենք: Նրա մշակման ժամանակ կառավարությունը հաշվի էր առել, առաջին հերթին, այն փաստը, որը կապված էր շահագործման ծախսերի կտրուկ աճի հետ ԱՄՆ-ի շատ ավիաընկերություններ սկսել էին կրել զգալի կորուստներ: Ընդ որում, ըստ գործող կարգի, նրանք իրավունք չունեին դադարեցնել թռիչքները նույնիսկ իրենց համար վնասաբեր ուղղություններով: Արդյունքում, կառավարությունը կանգնեց երկընտրանքի առջև. կամ սուբսիդավորել վնասաբեր ավիաընկերություններին կամ թույլ տալ դրանց սնանկացումը: Կառավարությունն ընտրեց ավիատրանսպորտային բիզնեսի պետական կարգավորման թուլացման ուղղությունը, հուսալով, որ ազատ մրցակցությունը կդառնա այն միջոցը, որը կաշխուժացնի մասնավոր ձեռնարկատիրությունն այս ոլորտում և պետական բյուջեն կազատի ավելորդ ծախսերից: 1978թ. օրենքի հիմնական դրույթների համաձայն՝ ավիաընկերությանը լիցենզիա տրամադրելու ժամանակ հստակեցվում են կոնկրետ ավիաուղղություններում աշխատելու համար պահանջները, ընդ որում, նրանց իրավունք է տրվում ինքնուրույն փոփոխելու այդ ուղղություններում թռիչքների հաճախականությունը, այնուհետև ավիաընկերություններն իրավունք ստացան կամայականորեն փոխելու սակագները օրենքով թույլատրվող շրջանակներում (իջեցնել մինչև 50% կամ բարձրացնել 5%), պայմանով, որ ավիաընկերությունն իրականացնում է այդ երթուղու փոխադրումների 70%-ը: Քանի որ շուկայական տնտեսության անհրաժեշտ պայմանը մրցակցության առկայությունն է, այդ պատճառով էլ իշխանությունները լիցենզիայի տրամադրման ժամանակ ձգտում էին նույն երթուղու վրա աշխատելու իրավունք տրամադրել մի քանի ավիաընկերությունների⁹:

1990-ական թթ. ԱՄՆ-ը ներկայացավ «բաց երկնքի» ռեժիմի տարածման նախաձեռնությամբ՝ կնքելով համաձայնագրեր տարբեր

⁸ Грязнов В. С., Международные авиоперевозки, М. 1982 г., стр. 98:

⁹ Նազարյան Գ.Ա., Արտաքին տնտեսական գործունեության տրանսպորտային ապահովում, Եր., Տնտեսագետ, 2010, էջ 46:

պետությունների առանձին մարզերի հետ, փոխադրողներին հնարավորություն ընձեռեց որոշ շուկաներում իրականացնել փոխադրումներ՝ առանց սահմանափակումների, որը մուտք կբացեր դեպի ԱՄՆ-ի փոխադրումների հարուստ շուկա¹⁰: «Բաց երկնքի» մասին համաձայնագրերը շահավետ դրություն մեջ են դնում նշանակված փոխադրողներին տվյալ պետության նույն շրջանի փոխադրողների նկատմամբ, որոնք չէին կնքել համաձայնագրեր ԱՄՆ-ի հետ և ուղղորդվում էին օդային հաղորդակցությունների կարգավորման սովորույթային խիստ պայմաններով՝ պարտադրված լինելով սկսել բանակցություններ ԱՄՆ-ի 480 և ավել փոխադրողների հետ՝ նպատակ ունենալով հաստատել փոխադարձ ռեժիմ¹¹: «Բաց երկնքի» մասին համաձայնագիրը ԱՄՆ-ի հետ կնքեցին Լյուքսեմբուրգը, Նորվեգիան, Շվեդիան, Ֆինլանդիան, Ֆրանսիան, Գերմանիան և մի շարք այլ եվրոպական երկրներ: «Եվրոպայի հետքերով» ԱՄՆ-ի հետ բաց երկնքի մասին միջկառավարական համաձայնագրեր կնքեցին Լատինական Ամերիկայի, ասիական և խաղաղ օվկիանոսյան տարածաշրջանի, մասամբ նաև Մերձավոր Արևելքի մի շարք երկրներ:

Տարածաշրջանային կտրվածքով շուկաների ազատականացման յուրահատուկ օրինակ է ԵՄ օդային միացյալ շուկայի սկզբունքների կիրառումը: Երկկողմանի, անգամ՝ ամենասահմանափակ համաձայնագրերը պահանջներ են պարտադրում, որ այդ համաձայնագրերի շրջանակներում գործող ավիաընկերությունները պետք է հիմնականում պատկանեն գործընկեր երկրներից մեկի քաղաքացիներին և արդյունավետ վերահսկվեն նրանց կողմից: Այս սահմանափակումը մասնավորապես կարևոր է կապիտալի փոքր շուկա ունեցող երկրների համար, սակայն անգամ ավելի մեծ երկրների համար էլ սաաստիճանաբար բարդացող խնդիր ու արգելք է: Այնուհանդերձ՝ ԵՄ-ն իր անդամ երկրներից պահանջում է օդային ծառայությունների համաձայնագրերում փոխել այս պայմանը՝ ԵՄ սեփականություն հանդիսացող և դրա

¹⁰Малеев Ю. Н., Международное воздушное право, Москва, 1986 г., ст. 196:

¹¹Баталов А. А., Проблемы современного международно-правового регулирования воздушных сообщений, Москва, 2004 г., ст. 178:

կողմից վերահսկվող որևէ ավիաընկերություն ընդգրկելու համար¹²:

«Բաց երկնքի» քաղաքականության ընդունումը ենթադրում է կառավարության կողմից հետևյալ սահմանափակումների վերացում.

- Ավիաընկերությունների քանակի սահմանափակումները,
- Ավիաընկերության առաջարկած հաճախականության ներքին, չվացուցակների, կարողությունների և ծառայությունների սահմանափակումները,
- ավիաընկերություններին ներկայացվող պահանջների գործողությունները համակարգելու,
- գնանշման սահմանափակումները:

Սակայն, միևնույն ժամանակ, հարկավոր է նաև չանտեսել շուկայական մոդելի գործառնության բացասական հետևանքները: Մասնավորապես, ավիափոխադրումների շուկայական համակարգին խոչընդոտող հանգամանքներն են՝

- մրցակցության թուլացումը
- ավիաընկերությունների միաձուլման և նրանց միջև գաղտնի համաձայնության յուրևերի կնքումը,
- ավիաաշխատողների լրիվ զբաղվածությունն ապահովելու անհնարինությունը,
- ավիասակագների անկայուն մակարդակը,
- շրջակա միջավայրի պաշտպանության և գիտության մեջ հիմնարար հետազոտությունների իրականացման համար տնտեսական մեխանիզմի բացակայությունը և այլն:

Այսպիսով, օդային տրանսպորտին բնորոշ է բարձր կապիտալատարությունը և հետզնման երկար ժամանակահատվածը, ինչը պատճառ էն, որպեսզի քաղաքացիական ավիացիան և մյուս ենթակառուցվածքային ճյուղերը ուժեղ կախվածության մեջ ընկնեն ֆինանսավորման արտաքին աղբյուրներից:

¹²Նազարյան Գ. Ա. «Բաց երկնքի խոթերը», «Էկոնոմիկա հանդես», սեպտեմբեր 12, 2015թ. <http://armef.com/hy/news/erkkhosutyun/bac-erknqi-xutery/>

1.2 Օդայ ին տրանսպորտի համաշխարհային շուկայի զարգացման հիմնական միտումները և արդի կառուցվածքային վերափոխումները

Ուղևորների և բեռների փոխադրումների արագության ավելացումը շատ տասնամյակների ընթացքում մեծ ազդեցություն է ունեցել տարբեր երկրների տնտեսական մոդելների վրա: Համաձայն բրիտանական ավիաընկերության ղեկավար Ջ.Էդվարդսի խոսքերի՝ «երբ երկու կետի միջև հեռավորությունը 12 ժամից պակաս է, շարժումն առատուրը այդ կետերի միջև կտրուկ ավելանում է»¹³: Տրանսպորտային համակարգի զարգացմամբ պայմանավորված փոփոխությունները վերափոխում են ամբողջ տրանսպորտային ենթակառուցվածքը, և, մասնավորապես, օդային տրանսպորտը: Ի վերջո, օդային տրանսպորտային համակարգի վերջնական պատակը փոխադրումն է՝ ուղևորների և բեռների տարածքային դիրքի փոփոխությունը¹⁴: Տարբեր երկրների միջև փոխադրումներ իրականացնող ավիաընկերությունները ձևավորում են օդային տրանսպորտի համաշխարհային շուկան: Օդային տրանսպորտով ուղևորների փոխադրումը գերազանցում է բեռների փոխադրմանը, վերջիններս շարունակում են մնալ բավական թանկ «հաճույք» բեռների ծովային փոխադրումների համեմատ¹⁵: Օդային տրանսպորտով բեռների փոխադրումների մասնաբաժինը թեև տրանսպորտի այլ տեսակների հետ համեմատ փոքր է, այդուհանդերձ, դրանք այն առավել կարևոր, թանկարժեք, շուտփչացող բեռներն են, որոնց փոխադրման տնտեսական և սոցիալական ազդեցությունը բարձր է:

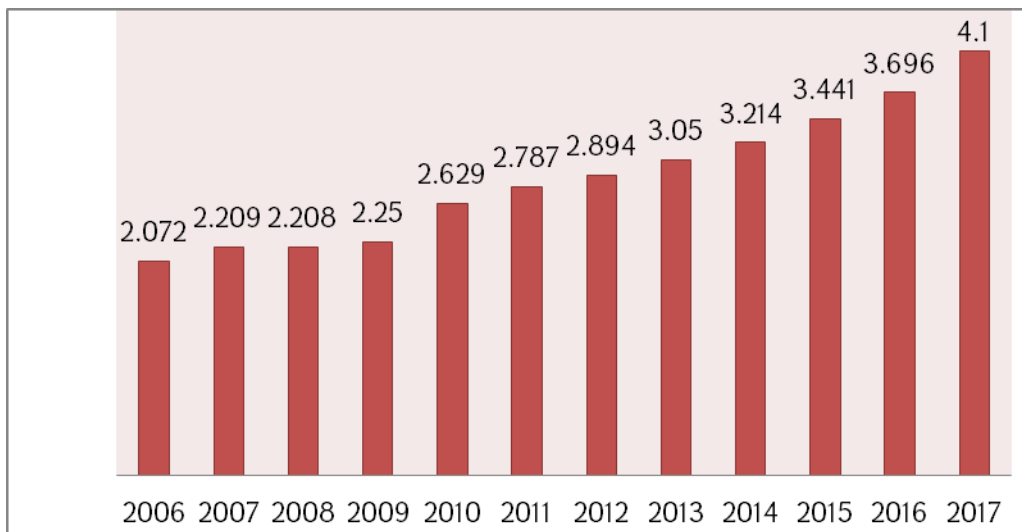
2017 թվականին օդային տրանսպորտով փոխադրվել են մոտավորապես 4.1 մլրդ ուղևոր և 53.9 մլն տոննա բեռ: Ավելի քան 10 մլն աշխատուժե ներգրավված այս ոլորտում, ովքեր իրականացնում են օրական միջինը 100,000 թռիչք իրականացնող 26,000 օդանավերի սպասարկում: 2017 թվականը օդային տրանսպորտի համար վերջին

¹³Осторожно: критический период впереди. Журнал «Америка». 1970г. авг. с. 6.

¹⁴Եդվարդսի Ջ., «Օդային տրանսպորտի համաշխարհային շուկայի զարգացման հիմնական միտումները և արդի կառուցվածքային վերափոխումները», «Այլընտրանք» գիտական հանդես, Հունվար – Մարտ 2016, էջ 381:

¹⁵ Гудин Ю.Г. Международные транспортные операции: учебные материалы ВГУЭС. 2001. 5 марта. URL: http://abc.vvsu.ru/Books/u_trans_op/page0028.asp.

տարիների պատմության լավագույն տարիներից մեկն է: Չնայած նավթի գների 20% աճին՝ ուղևորների թիվն աճել է 8.1%-ով, ուղորտից գուտեկամուտը կազմել է 38 մլրդ ԱՄՆ դոլար¹⁶, իսկ 2010 թվականից սկսած առաջին անգամ օդային բեռնափոխադրումները աճեցին (9.7%-ով), ինչը պայմանավորված է էլեկտրոնային առևտրի տեմպերի աճով: Էլեկտրոնային առևտրի միջոցով սպառողներին պատկանող ծանրոցների մոտ 90%-ի առաքումը կատարվել է ավիաբեռնափոխադրումների միջոցով: Համեմատության համար նշենք, որ 2010 թվականից սկսած առաքումների ծավալը մեծացել է 6 անգամ¹⁷:



Գծապատկեր 1.1

Տեղական և միջազգային ուղևորների քանակն աշխարհում (մլրդ մարդ)¹⁸

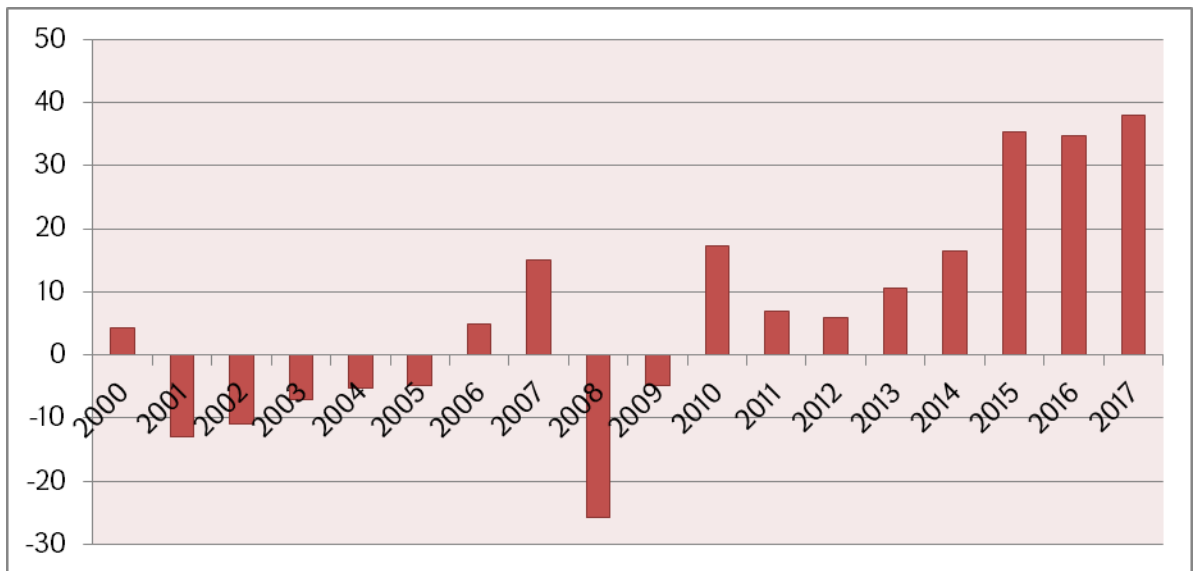
Գծապատկեր 1.1-ից երևում է, որ տեղական և միջազգային ուղևորների քանակը աճի կայուն միտում է դրսևորել 2006-2017 թթ-ին՝ տարեկան միջին հաշվով 5.5%: Ըստ միջազգային ամենահեղինակավոր կազմակերպությանների՝ Քաղաքացիական Ավիացիայի միջազգային կազմակերպության (ICAO) և Օդային տրանսպորտի միջազգային ասոցիացիայի (IATA) գնահատականների, 2017 թվականը բավական նպաստավոր տարի էր օդային տրանսպորտի

¹⁶ IATA, Annual Review 2018, Sydney, June 2018, pp 8-48, <https://www.iata.org/publications/Documents/iata-annual-review-2018.pdf>

¹⁷ IATA, Annual Review 2018, Sydney, June 2018, p. 51, <https://www.iata.org/publications/Documents/iata-annual-review-2018.pdf>

¹⁸ Տվյալները մշակվել են IATA Annual Report 2007-2018 գեկույցների հիման վրա:

համար: Օդային տրանսպորտի համաշխարհային շուկան կարողացավ հաղթահարել 2008 թվականից սկսված ֆինանսատնտեսական ճգնաժամի ցնցումը, որի ժամանակ կորուստը կազմեց ավելի քան 26 մլրդ ԱՄՆ դոլար: 2017 թվականին օդային տրանսպորտի համաշխարհային շուկայում գուտ շահույթը կազմեց մոտ 38 մլրդ ԱՄՆ դոլար՝ անցնելով 2015 թվականին 35.3 մլրդ ԱՄՆ դոլար ռեկորդային համարվող շահույթի շեմագիծը: 2017 թվականին օդային տրանսպորտի համաշխարհային շուկայի առաջընթացն, առաջին հերթին, պայմանավորված է համաշխարհային տնտեսության պայմանների բարելավմամբ, որի և ավագույն դրսևորումներից մեկը ուղևորների և բեռների փոխադրումների աճն է: Վառելիքի գինը 2017 թվականին կազմել է մեկ բարելի համար 81.6 ԱՄՆ դոլար՝ 2014 թվականի 116.6 ԱՄՆ դոլարի փոխարեն¹⁹:

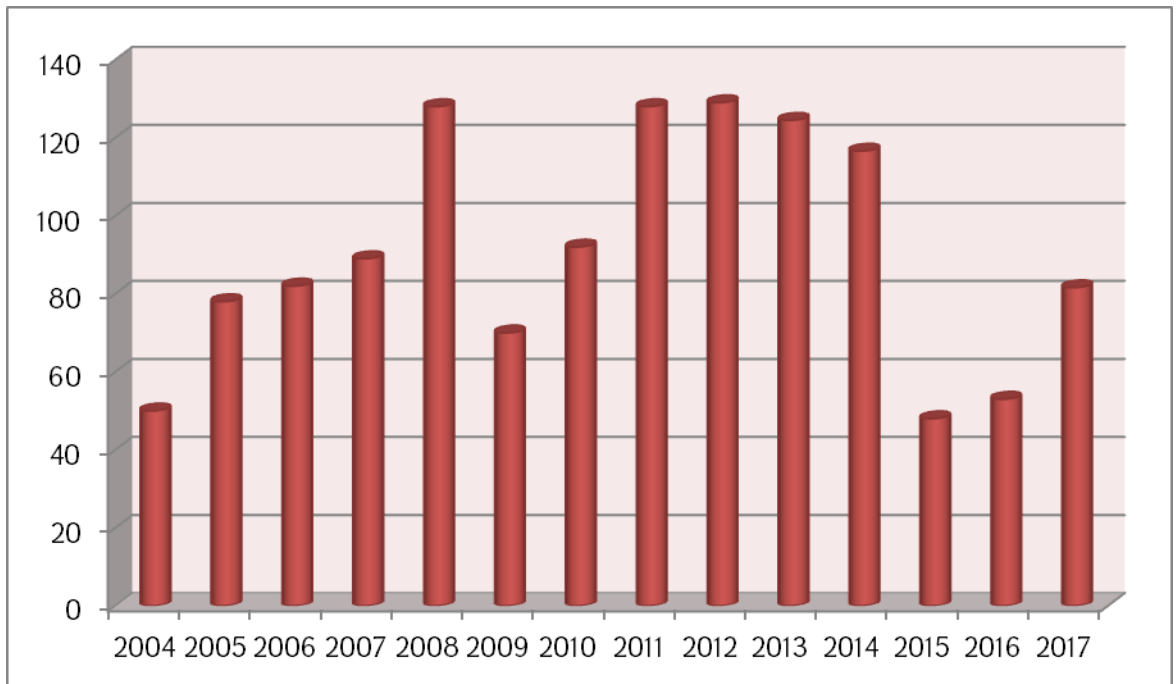


Գծապատկեր 1.2

Օդային տրանսպորտի արդյունաբերության գուտ շահույթը²⁰ (մլրդ ԱՄՆ դոլար)

¹⁹ Aviation Economics, IATA reports jet fuel price up by 22%, trends to continue, Ruta Burbaite, 19 March 2018, <https://www.aerotime.aero/ruta.burbaite/21015-iata-reports-jet-fuel-price-up-by-22-trend-to-continue>

²⁰ Տվյալները մշակվել են IATA Annual Report 2001-2018 գեկույցների հիման վրա:



Գծապատկեր 1.3

Վառելիքի գինը մեկ բարելի համար □ ԱՄՆ դոլար)²¹

2018 թվականին առաջին տրանսատլանտյան թռիչքը դարձավ 80 տարեկան: Այն իրականացրել է գերմանական Lյուֆթանզա (Lufthansa) ավիաընկերությունը Ֆոքե-ուլֆ Ֆոկ 200 Կոնդոր (Focke-Wulf Fw 200 Condor) ինքնաթիռով 1938 թվականի օգոստոսի 11-ին՝ Բեռլինից դեպի Նյու Յորք: 26 ուղևորների փոխադրումը տևեց 25 ժամ: Տրանսատլանտյան չվերթներ իրականացվել են նաև դրանից առաջ, սակայն դրանք բեռնային և փոստային չվերթներ էին: Ամերիկյան Պան Ամերիքան (Pan American-PanAm) ավիաընկերությունն իրականացրեց առաջին կանոնավոր տրանսատլանտյան չվերթները 1939 թվականին՝ Նյու Յորք-Լիսաբոն-Մարսել ուղիով:

Օդային բեռնային կամ ուղևորային փոխադրումների հստակ սահմանազատումն անհնար է, քանի որ խոշոր ուղևորային փոխադրողներն իրականացնում են նաև բեռնային փոխադրումներ ուղևորային փոխադրումների համար նախատեսված բեռնային բաժիններում:

Այնուհանդերձ, օդային փոխադրումների աճն ըստ երկրների տարբեր միտումներ է դրսևորում: 2017 թվականին Չինաստանի շուկան նորից գրավեց առաջին տեղը՝ 2016 թվականի համեմատ աճելով

²¹ Տվյալները մշակվել են IATA Annual Report 2005-2018 գեկուլյցների հիման վրա:

56 մլն ուղևորով, երկրորդ և երրորդ տեղերում են համապատասխանաբար ԱՄՆ-ի և Յնդկաստանի շուկաները²²:

Կարող ենք վստահ ասել, որ աճի հիմնական պատճառները պայմանավորված են ոլորտի ենթակառուցվածքներում, համակարգերում և մարդկային կապիտալում ներդրումների աճով: Շատ երկրներ ներդրումներ են կատարում օդանավակայանների արդիականացման ուղղությամբ: Անվտանգ և արդյունավետ օդային տրանսպորտի համակարգը հիմնվում է «առողջ» ենթակառուցվածքների և կարգավորումների, ինչպես նաև անվտանգության միջազգային չափանիշներին համապատասխանության վրա: Ավիաընկերության մրցունակության կարևորագույն գործոններից մեկը թռիչքի անվտանգությունն է: Համաշխարհային շուկայում օդային տրանսպորտի փոխադրումների ծավալի ավելացմանը զուգահեռ առավել ուշադրություն է դարձվում թռիչքի անվտանգության հարցին: 2003 թվականից Մոնրեալի կոնվենցիան նոր մոտեցում բերեց ավիափոխադրողների պատասխանատվության խնդրին: Օդանավերի շահագործման պահանջները խստացվեցին, ավիափոխադրումների բազմաթիվ ընթացակարգեր միասնականացվեցին: Ավիափոխադրումների միջազգային ասոցիացիային կից ստեղծվեց թռիչքների անվտանգության Աուդիտ (IOSA): Այժմ ԻԱՏԱ-ի Աուդիտի ռեգիստրում ներառնված է 405 ավիաընկերություն: Որոշ երկրներում ԻԱՏԱ-ի Աուդիտի ռեգիստրում ներառնված չլինելը ավիաընկերությունների գործունեության թույլատրման համար պարտադիր պայման է հանդիսանում: Ռեգիստրը բալային համակարգ է, որի միջոցով գնահատվում է ավիաընկերության գործառնական և վերահսկողական կառուցվածքը, չվերթների համար նախատեսված օդանավերի շահագործման վիճակը, անձնակազմը և այլն:

2019 թվականին Ձաթդեք ընկերության²³ կողմից հրապարակվել է 100 ամենամանավտանգ ավիաընկերությունների ցանկն աշխարհում: Համաձայն այս ընկերության վերլուծության,

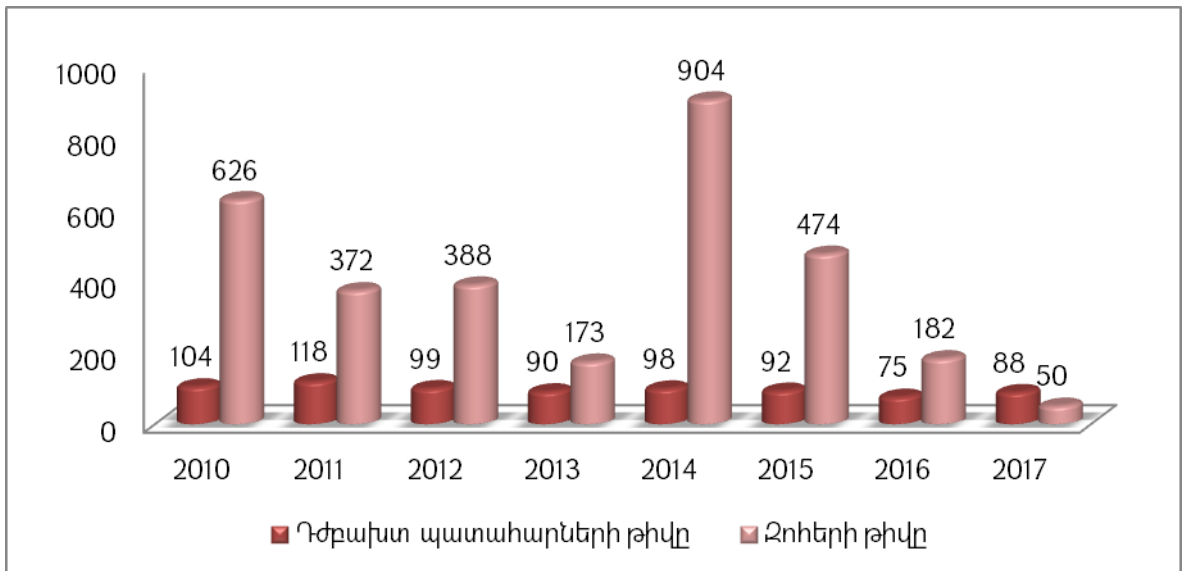
²² IATA, Annual Review 2018, Sydney, June 2018, p.12, <https://www.iata.org/publications/Documents/iata-annual-review-2018.pdf>

²³ Ճապոնական հետազոտական բյուրոն է, որը զբաղվում է օդային տրանսպորտի դժբախտ պատահարների ուսումնասիրությամբ:

Ֆինլանդիայի Ֆինէյր ավիաընկերությունն աշխարհում ամենաանվտանգն է, որին հաջորդում են Սինգապուրի Սքուեթայգերէյրը, Նորվեգիայի Նորվեգյան էյր Շաթլը²⁴: Այս ցուցանիշը հաշվարկելիս JACDEC- Ձաբդեք ընկերությունը հաշվի է առնում վերջին 30 տարվա ընթացքում ավիաընկերության ստացած շահույթը, լուրջ պատահարները, ԻԱՏԱ-ի աուդիտի հաշվետվությունները, շահագործվող օդանավերի տարիքը և այլն:

2017 թվականին համեմատաբար նվազել է ինչպես օդային տրանսպորտի դժբախտ պատահարների թիվը, այնպես էլ դրանց արդյունքում զոհերի թիվը՝ 2013 թվականի համեմատությամբ մոտ 12 անգամ: 2014 թվականին զոհերի թիվը կազմել է 904 մարդ, ինչը վերջին 5 տարվա մեջ արձանագրված ամենամեծ թիվն էր: Սա պայմանավորված է «Մալազիա էյրլայնս» (Malaysia Airlines) ընկերության MH 370 և MH 17 թռիչքների դժբախտ պատահարներով:

ՔԱՄԿ (ICAO)-ի տարեկան հաշվետվությունները վկայում են, որ վերափոխումների ժամանակաշրջանը սկսվել է դեռևս 1989 թվականից, երբ աշխարհի ավիաընկերությունների մեծ մասն արդեն մի քանի տարի անընդհատ կրում էր շահագործման վնասներ:



Գծապատկեր 1.4

Դժբախտ պատահարների և դրանց արդյունքում զոհերի թիվը օդային տրանսպորտում²⁵

²⁴ JACDEC, Airline Safety Ranking 2018 , issue 2, 23 Jan 2019, <http://www.jacdec.de/airline-safety-ranking-2018/>

²⁵ ICAO, Safety Report 2018 p.5, https://www.icao.int/safety/Documents/ICAO_SR_2018_18072018.pdf

1974-1975թթ., 1980-1982թթ., 1990-1991թթ., 1998թ. և 2007-2009թթ. համաշխարհային ճգնաժամերը, ինչպես նաև 2001թ. սեպտեմբերի 11-ի և դրան հաջորդած ահաբեկչական գործողությունները բացասաբար են ազդել քաղաքացիական ավիացիայի զարգացման տեմպերի վրա՝ փաստելով, որ ավիափոխադրումների շուկան բավականին «զգայուն» է նման անբարենպաստ երևույթների նկատմամբ²⁶: Բազմաթիվ ավիաընկերությունների գործունեության ներկայիս վնասաբերությունը կարելի է բացատրել ընդհանուր պատճառներով. բարձրացել է արդի օդանավերի, թռիչքների վերգետնյա սպասարկման արժեքը, մեծացել են ընդհանուր շահագործման ծախսերը, աճել են հարկերը, տարբեր հավաքագրումները և լրացուցիչ վճարները, որոնք սահմանվում են կառավարությունների և օդանավակայանների կողմից, ինչպես նաև աճել են աշխատավարձի չափերը: Բացի դրանից, բացասական ազդեցություն են ունեցել ինչպես քաղաքական անկայունությունն ամբողջ աշխարհում, այնպես էլ համաշխարհային տնտեսության աճի տեմպերի թուլացումը: Այնուամենայնիվ, ինչպես վկայում են Ավիափոխադրումների միջազգային ասոցիացիայի (IATA)-ի կողմից կատարված կանխատեսումները, ավիափոխադրումների նկատմամբ պահանջարկն աշխարհում անընդհատ աճի միտում է ունենալու: Օդային տրանսպորտի փոխադրումները 2005-2025 թվականների ընթացքում, ամենայն հավանականությամբ, կաճեն տարեկան 4.6%-ով: Կանխատեսվում է, որ միջազգային փոխադրումների ծավալը կավելանա տարեկան 5.3%-ով, իսկ ներքին փոխադրումներինը՝ 3.4%-ով²⁷:

Համաշխարհային ավիացիայի մեկ այլ գլոբալ հիմնախնդիր կապված է ենթակառուցվածքների՝ վերը նշված անհամարժեքության հաղթահարման ճանապարհին առավել արդիական ատրոնավիզացիոն համակարգերի և արբանյակային կապի ներդրման հետ:

Այս խնդիրների մեջ կարևորն օդանավակայանների և օդային տարածքների գերծանրաբեռնվածությունն է, որը պահանջում է օդանավակայանների ցանցի զարգացում և արդիականացում, ինչպես

²⁶Прогноз развития воздушного транспорта до 2025 года. ICAO. Сентябрь 2007, стр. http://www.aviadocs.net/icaodocs/Cir/313_ru.pdf:

²⁷ Костромина Е.В. Экономика авиакомпаний в условиях рынка.-М: Авиабизнес, 2005, стр. 7.

նաև՝ օդային երթևեկության կառավարման համակարգի կատարելագործում գոյություն ունեցող համակարգերը միասնական գլոբալ համակարգի մեջ ինտեգրելու ճանապարհով՝ օգտագործելով միասնականացված միջազգային չափորոշիչներ, կանոններ և ընթացակարգեր: ԱՄՆ (IATA)-ի կողմից ստեղծվել են հատուկ կառույցներ, որոնք հիմնավորապես զբաղվում են այդ հիմնախնդրով և արդեն հասել են որոշակի հաջողությունների:

Պակաս կարևորություն չի ներկայացնում նաև շրջակա միջավայրի պաշտպանության խնդիրը: Դիտարկվող միջոցառումների թվին են պատկանում շարժիչների աղմուկի և արտանետումների սահմանափակումների խստացումը: Շատ ավիափոխադրողների գործունեությունը մասնակիորեն կամ ամբողջությամբ վերահսկվում են կառավարությունների կողմից: Սակայն վերջիններիս կողմից ավիափոխադրողներին ֆինանսական օժանդակությունը սահմանափակ է, քիչ են հույսերը՝ ավիափոխադրողների շահագործման ծախսերն իջեցնելու տեսակետից: Ավիափոխադրումների շուկան հիմնականում կարգավորվում է պետական մարմինների կողմից: Ավիափոխադրողների գործունեությունը զգալի չափով կախված է նաև մենաշնորհային ենթակառուցվածքներից (օդանավակայաններ, օդային երթևեկության կառավարման ծառայություններ): Չափի առնելով ֆինանսական դժվարությունները՝ ավիափոխադրողները ստիպված են սահմանափակվել կարճաժամկետ ալանավորմամբ: Թեև երկարաժամկետում ենթադրվում է ավիափոխադրողների մասնավորեցման աճ, այնուամենայնիվ, տարբեր տարածաշրջաններում կպահպանվի դրանց նկատմամբ կառավարությունների էական ազդեցությունը:

Ուսումնասիրությունները ցույց են տալիս, որ ավիափոխադրողների և կառավարության միջև փոխհարաբերությունը կշարունակի մնալ որպես ավիացիայի զարգացման կարևոր գործոն:

Քաղաքացիական ավիացիայի տնտեսական արդյունավետության բարձրացման հիմնական ուղղությունը թռչող ավիասարքավորումների տեխնիկական մակարդակի

կատարելագործումն է (ինչպես դրանց ատրոդինամիկ և թերմոդինամիկ բնութագրիչների, այնպես էլ շահագործավերանորոգման տեխնոլոգիաների կատարելագործման տեսանկյունից) շնորհիվ առաջավոր կոնստրուկցիաների և շահագործման առավել արդյունավետ համակարգերի ներդրման:

Օդային տրանսպորտում վերջին տարիներին նկատվող որպես զարգացման միտում կարելի է առանձնացնել 2000 թվականից այսպես կոչված համաշխարհային եռյակ-մեգալյանսների ստեղծումը (Star Alliance²⁸, Sky Team²⁹, Oneworld³⁰), որոնք 2015 թվականի դրությամբ վերահսկում են համաշխարհային ավիափոխադրումների 52.8%-ը և իրենց կազմում ներառում 62 ավիաընկերություն (2005 թվականին՝ ընդամենը 25 ավիաընկերություն): Յվելենք, որ 2016 թվականին ստեղծվել է նաև 2 բյուջետային մեգալյանս (U-Fly և Value Alliance):

Մեգալյանսների ձևավորմանը զուգընթաց տեղի է ունենում ավիաընկերությունների միաձուլման և կլանման պրոցեսը, որը վերագրային ավիահողիսզների և մեգաավիաընկերությունների տեսքով է արտահայտվում:

Աղյուսակ 1.1

Համաշխարհային ալյանսների գործունեության հիմնական ցուցանիշները³¹

	Սթար Ալյանս (Star Alliance)		Սքայ Թիմ (Sky Team)		Ուոլդ (One World)	
	2005թ.	2015թ.	2005թ.	2015թ.	2005թ.	2015թ.
Ուղևորափոխադրում (մլն ուղևոր)	359.8	641.1	233	512.6	341	665.4
Լիիրավանդամ ավիաընկերությունների քանակը	18	27	8	15	9	20
Ուղղություններ	798	1321	591	1011	512	1052
ավիոպարկ	2477	4657	1855	3414	2064	4634
Շահույթ մլրդ ԱՄՆ դոլար	98.5	179.1	57.2	143.2	73.6	186.3

²⁸ Star Alliance-www.staralliance.com

²⁹ Sky Team-www.skyteam.com

³⁰ One World-www.oneworld.com

³¹ Տվյալները հավաքագրվել են հեղինակի կողմից վերը նշված պաշտոնական կայքերից

Եվրոպական շուկայում ավիաընկերությունների կոնսոլիդացման շնորհիվ երեք վերազգային ավիահոլդինգներ են ձևավորվել՝ Էյր Ֆրանս-ԲԼՄ, Միջազգային Ավիաուղիներ և Լյուքսեմբուրգ ((Air France-KLM, International Airlines Group, Lufthansa Group (2016 թվականին՝ 817 մլն եվրո շահույթ, 109,7 մլն ուղևորաչափանառություն, 617 օդանավ))³²: Այստեղ խոսքը գնում է ոչ միայն ուղևորների փոխանակման և համատեղ կոդերի օգտագործման համաձայնագրերի, այլ նաև ռեսուրսների կոնսոլիդացման, սակագների միասնականացման և շահույթի վերաբաշխման մասին:

Վերջին 40 տարիների ընթացքում օդային տրանսպորտի մրցունակության բարձրացման վրա մեծ ազդեցություն ունի տեխնոլոգիական գործոնը: Նոր տեղեկատվական տեխնոլոգիաների և սարքավորումների ի հայտ գալը հանգեցրեց նրան, որ ցանկացած մեկնում պետք է տեղի ունենան վազազույն խոչընդոտներով, ինչը հայտնի է որպես «seamless travel»՝ առանց խոչընդոտների ճանապարհորդություն անվանումով: Այսպիսի ծառայություն մատուցելու համար ավիաընկերությունը մարքեթինգային համաձայնագրեր է կնքում գործընկերների հետ, ներդրումներ է կատարում տեղեկատվական տեխնոլոգիաների ոլորտում, օդանավակայանների հետ բանակցություններ է վարում ուղևորներին անհրաժեշտ բոլոր գործընթացների առավել արագ իրականացման վերաբերյալ:³³

Ըստ Աերոտիեզերական Ասոցիացիայի առանց օդաչու բեռնատար և ուղևորատար ինքնաթիռների միջոցով փոխադրումների իրականացման ժամանակաշրջանը շատ ավելի մոտ է, քան կարելի է պատկերացնել³⁴: Այսպես, 2014 թվականին ստեղծված ամերիկյան ստարտափ-Նաուտիլիուսի հիմնական նպատակն էր ստեղծել առանց օդաչու բեռնատար ինքնաթիռ, որով հնարավոր

³² Lufthansa Group Annual Report 2016, Germany 2016, <https://investor-relations.lufthansagroup.com/fileadmin/downloads/en/financial-reports/annual-reports/LH-AR-2016-e.pdf>

³³ Նուանյան Ա.Ռ., «Քաղաքացիական ավիացիայի զարգացման տնտեսական հիմնախնդիրները Հայաստանի Հանրապետությունում» ատենախոսություն, Ը.00.02 «Տնտեսության և նրա ճյուղերի էկոնոմիկա, կազմակերպում և կառավարում» մասնագիտությամբ տնտեսագիտության թեկնածուի գիտական աստիճանի հայցման, Երևան, 2004, էջ 54, 166 էջ

³⁴ AIA forecasts timeline for large commercial drones, 01 March 2018, <https://aeronautica.online/2018/03/01>

կլի հնի 2 անգամ ավելի է ժան բեռնափոխադրում կազմակերպել և մինչև 109 տոննա բեռ փոխադրել: Ակնկալվում է 2020 թվականին թողարկել 2 տոննա տարողությամբ բեռնափոխադրող դրոններ, որոնք կաշխատեն ռեգիոնալ օդանավակայաններում: Նմանատիպ տարտափներ այժմ կան և Ռուսաստանում և Չինաստանում:³⁵ Յու-Բի-Էս ֆինանսական ընկերության փորձագետների հաշվարկով, 2025 թվականին առանց օդաչու ինքնաթիռների գործարկմամբ ավիաընկերությունները կտնտեսեն տարեկան շուրջ 35 մլրդ դոլար, սակայն օրենսդրական դաշտը ունի լուրջ փոփոխությունների կարիք³⁶:

Այսօր ավիափոխադրումների ոլորտում երկու մոդել է գործում՝ կետից կետ (point-to point) և հանգուցային (hub and spoke): Բնականաբար, կետային մոդելի դեպքում ուղևորը Ա կետից Բ կետ է հասնում արագ և ամենակարճ ուղիով, այն դեպքում, երբ հանգուցային մոդելը ենթադրում է տարանցիկ երթևեկություն՝ օգտվելով հանգուցային օդանավակայանից: Հանգուցային մոդելի զարգացման միտումները իր հերթին բերել են նոր ինքնաթիռների ստեղծմանը: Այսպես, Բոինգ ամերիկյան կոնցեռնի Boeing 747-8 ը և Էյրբաս ֆրանսիական կոնցեռնի A380-ը ինքնաթիռները իրենց պարամետրերով համարյա չեն զիջում իրար և նախատեսված են միջմայրցամաքային մեծ ուղևորափոխադրումների համար³⁷:

**Միջմայրցամաքային ուղևորափոխադրումների համար
նախատեսված ինքնաթիռների համեմատական նկարագիր**

Ինքնաթիռ	Երկարություն	Ուղևորների քանակ	Արագություն	Վառելիքի ծախսը 1 նըստատեղ-100 կմ - ի հաշվով	Արժեք (մլն ԱՄՆ Դոլար)
Բոինգ 747-	76մ	467	0.86	2.8 լիտր	317.5

³⁵ Гигантский грузовой дрон Nautilus в 2 раза снижает стоимость трансокеанских перевозок 01.01.2018, <https://newsland.com/user/4297655705>

³⁶ Pilotless planes could save airlines billions. But would anyone fly? 7 August 2017, <http://money.cnn.com/2017/08/07/technology/business/pilotless-planes-passengers/index.html>

³⁷ Boeing vs Airbus Comparison, Boeing Airlines FB official site, 25 June 2018

8					
Էյրբաս 380	72.72մ	525	0.88	2.9 Լիտր	375.3

Էյրբաս և Բոինգ ավիոկոնցեռնների կանխատեսուումներով մոտակա քսան տարիներին նեղամարմին (90-230 ուղևորներ) ինքնաթիռների պահանջարկը կավելանա ևս 24000-ով, որոնց գնորդները լինելու են բյուջետային ավիաընկերությունները³⁸:

Խոշոր հանգուցային օդանավակայանները ոչ միայն ծառայում և ծառայելու են որպես տրանսպորտային հանգույց, այլև հանդիսանում են առևտրաժամանցային կենտրոններ: Այսպես, Սինգապուրի Չանգի հաբային օդանավակայանում (2016 թվականին՝ 58,7 մլն ուղևոր) տարանցիկ ուղևորները կարող են օգտվել լողավազանից, այցելել կինոթատրոն կամ ուղղակի այգում գրոսնել:

Չարգացման միտումներից է հանդիսանում ճկուն բիզնես մոդելի կիրառումը, ինչպիսիք են բյուջետային, հիբրիդային և ուլտրա-բյուջետային ավիափոխադրումները: Ըստ ԲԱՄԿ-ի 2016 թվականի տվյալների՝ բյուջետային ավիափոխադրողները, որոնք հիմնականում կետից կետ մոդելի սպասարկողներն են, իրականացնում են ավիափոխադրումների 28.8%-ը, այն դեպքում, երբ 2003 թվականին, ըստ հաշվարկների, ընդամենը ավիափոխադրումների 10%-ն էին սպասարկում: Ըստ վերլուծաբանների՝ 2017 թվականին եվրոպական խոշոր ավիաընկերությունների՝ Ալիտալիայի, Էյրբեռլինի և Մոնարխի սնականցման պատճառը Իգի Ջեթ և Ռայնէյրբյուջետային ավիաընկերություններն են: Ի տարբերություն ավանդական ավիաընկերությունների, 2017 թվականը ռեկորդային շահույթներ էր բյուջետային ընկերությունների համար: Մասնավորապես, 2017 թվականին Ռայնէյրը ունեցել է 1,45 մլրդ եվրոյի շահույթ և 130 մլն ուղևորափոխադրում:³⁹

Միևնույն ժամանակ, ավանդական ավիափոխադրողների և էժանագին կամ բյուջետային փոխադրողների մեջ հստակ

³⁸ Boeing Commercial market outlook 2017 <https://www.boeing.com/commercial/market/current-market-outlook-2017/>

³⁹ European airline failures play into hands of richer rivals, V. Bryan 24 October 2017, <https://www.reuters.com/article/us-europe-airlines/european-airline-failures-play-into-hands-of-richer-rivals-idUSKCN1C729A>

սահմագատում այլևս չի կարելի անել⁴⁰: Այժմ խոսվում է հիբրիդային ավիափոխադրողների մասին, որոնք տրամադրում են մեծ սակագնային տեսականի, որը ներառում է և՛ էժանագին տոմս նվազագույն ուղեբեռով, և՛ էկոնոմ դասի տոմսեր, ինչպես նաև բիզնես և արեմիում սակագներ: Այսպես, Բրիթիշ Էյրուեզը 2017 թվականի հունվարից, Լոնդոն–Գատվիկ կարճ չվերթների ժամանակ անվճար սնունդ այլևս չի տրամադրում, իսկ ամերիկյան Յունայթեդ Ավիաուղիները թողարկել է սուպերեկոնոմ տոմսեր, որոնցով ուղևորները կերթնեն առանց ուղեբեռի: Իսկ բյուջետային ավիաընկերությունները, որոնք հիմնականում իրականացնում էին չվերթեր կետից կետմոդելով, այժմ իրենց համար զարգացման նոր ուղղություն են վերցրել միջմայրացամաքային երթուղիները: Այսպես, Նորվեգական Էյր Շաթլը արդեն 2016 թվականին իր չվերթների քանակը դեպի Յունասիային Ամերիկա ավելացրել է 44%-ով: Շվեդարական SS մասնագիտացված կազմակերպության հաշվարկներով (SITA)՝ ավիաընկերությունների 17%-ը, իսկ օդանավակայանների 21%-ը առաջիկա 5 տարում պատրաստվում են թեստավորել արհեստական ինտելեկտով ծրագրեր: Այսպես, թուրքական Ստամբուլ նոր հանգուցային օդանավակայանը պատրաստ է մեկ ժամում ընդունել 28,000 ուղեբեռ⁴¹: 2019 թվականին ավիաընկերությունների և օդանավակայանների 70%--ը կօգտվեն APP բջջային ծրագրերից տոմսի վերածնակերպման, ուղեբեռի հանձնման, չվերթի վերաբերյալ տեղեկատվության ստացման համար: ԻԱՏԱ-ի կանխատեսումներով մինչև 2036 թվականը ուղևորաշրջանառությունը կաճի 2 անգամ⁴²՝ հատելով 7.8 մլրդի շեմը:

Այսպիսով, օդային տրանսպորտը մեծ ազդեցություն ունի երկրի զարգացման համար, հատկապես ինտեգրացիոն կապերի խթանման, առևտրի աշխուժացման, զբոսաշրջության ընդլայնման և նոր աշխատատեղերի ստեղծման առումով: Այն նպաստում է երկրի

⁴⁰ Airline Networks: A comparison of Hub and Spoke and Point to Point Systems, G.N.Cook and J. Goodwin, JAAER 2008

⁴¹ Intelligent tracking a baggage-management revolution, March 2018, <https://www.sita.aero/resources/type/white-papers/intelligent-tracking-a-baggage-management-revolution/>

⁴² IATA press release: 2036 Forecast Reveals Air Passengers Will Nearly Double to 7.8 Billion, issued 24.10.17

ին տեգրմանը համաշխարհային տնտեսությանը և, միևնույն ժամանակ, վերջինիս կարևորագույն բաղկացուցիչներից մեկն է: Դրա տեխնիկական համալրումն ու զարգացումը, մատուցվող ծառայությունների որակի ու քանակի աճը, մեծ ներդրում ունեն ժամանակակից հասարակության պահանջմունքների բավարարման տեսանկյունից:

Այդ իսկ պատճառով վերջին հարյուրամյակի ընթացքում երկրները կարևորում են և օգտագործում օդային տրանսպորտի կառուցվածքային ու ենթակառուցվածքային զարգացման հնարավորությունները՝ ավելի անվտանգ, մառչելի և որակյալ ծառայություններ ապահովելու համար:

1.3 Օդային փոխադրումների միջազգային կարգավորման ինստիտուցիոնալ հիմքերը

Միջազգային օդային փոխադրումների իրականացմանը զուգահեռ անհրաժեշտություն և առաջացավ հստակեցնել երկրների օդային տարածքների իրավական կարգավիճակը և երկրների միջև օդային փոխադրումների կարգավորման ընթացակարգերը: Բոլոր երկրները միաձայն հայտարարեցին իրենց սուվերեն իրավունքն իրենց օդային տարածքների նկատմամբ: Պետությունները հայտարարեցին, որ ելնելով միջազգային իրավունքի նորմերից, պետությանն է պատկանում ցամաքային և ծովային տարածքների վրա գտնվող օդային տարածքները, և դրանց նկատմամբ պետությունն ունի բացառիկ և լիիրավ իրավունք: Այս դրույթը սկզբում ամրագրվեց միջարք երկրների ազգային օրենսդրություններում, ապա բազմակողմ միջազգային պայմանագրում՝ մասնավորապես, Փարիզյան կոնվենցիայում (1919), Չիկագոյի կոնվենցիայում (1944), որով նաև սահմանվում է, որ բաց ծովի վրա միջազգային փոխադրումներն ազատ են (միջազգային օդային իրավունքի երկրորդ սկզբունքը)⁴³: Փարիզյան կոնվենցիան չէր կարողանում միաժամանակ կարգավորել օդաչուների միջազգային-իրավական և ներպետական հարցերը:

⁴³Правовое регулирование воздушной войны Ст. 149 http://studies.in.ua/mezhdunarodnoe_pravo-shpora/2325-pravovoe-regulirovanie-vozdushnoy-voyny.html

20-րդ դարում առաջին ինքնաթիռների հայտնվելուն պես միջազգային իրավունքի դոկտրինայում սուր քննարկումներ սկսվեցին՝ կապված օդային տարածքի և դրան կատմամբ պետության ունեցած իրավունքների հետ: Որոշ տեսաբաններ պնդում էին, որ որևէ պետության օդային տարածքը պետք է բաց և ազատ լինի ցանկացած տեսակի օդային փոխադրումների համար: Մյուսները պաշտպանում էին օդային տարածքների վրա պետությունների բացառիկ սեփականության իրավունքի տարածման անհրաժեշտությունը:

Տեսական քննարկումների և «օդի ազատության» ապահովման գործնական փորձերի փաստացի արդյունքը, որը 1911թ. մշակվեց Միջազգային իրավաբանական կոմիտեի կողմից և ամրագրվեց Միջազգային օդային օրենսգրքում, 1913թ. Ֆրանս-գերմանական համաձայնագիրն էր⁴⁴: 1919թ. Փարիզի միջազգային համաժողովում ընդունված օդանավատության մասին կոնվենցիայում մասնակից պետությունները միանշանակորեն ճանաչում են պետությունների կողմից իրենց օդային տարածքների ամբողջական և բացարձակ ինքնավարության առավելությունը: Կոնվենցիայով «Օդի ազատությունը» մերժվեց՝ պետությունների հետաքրքրություններին համապատասխանելու հիմնավորմամբ՝ Առաջին աշխարհամարտի ընթացքում ռազմական գործողությունները ցույց տվեցին դրա անհամապատասխանությունը քաղաքական, տնտեսական և ռազմական իրականությանը: Փարիզյան կոնվենցիան ուներ նաև վերապահում և չէր վերաբերում այդ Կոնվենցիային չմասնակցող պետությունների օդային տարածքով կատարվող փոխադրումներին⁴⁵:

Չնայած իր թերություններին՝ 1919թ. Փարիզյան կոնվենցիան հետագայում հսկայական դեր ունեցավ միջազգային օդային իրավունքի՝ որպես միջազգային իրավունքի ինքնուրույն ճյուղի ձևավորման և զարգացման մեջ: Նրանում պարունակվող դրույթների մեծ մասը հաստատվեցին 1944թ. Չիկագոյի՝ Միջազգային

⁴⁴ Manual on the Regulation of International Air Transport. - 2nd. - ICAO, 2004. - ISBN 92-9194-404-1.

⁴⁵ P.P.C. Haanappel, «The transformation of sovereignty in the air». In: The Use of Air and Outer Space Cooperation and Competition: Proceedings of the International Conference on Air and Outer Space at the Service of World Peace and Prosperity, Held in Beijing from 21-23 August 1995. Chia-Jui Cheng (editor), Published by Martinus Nijhoff Publishers, 1998. ISBN 90-411-0597-2, Page 23.

քաղաքացիական ավիացիայի մասին կոնվենցիայում: Նախ և առաջ, Փարիզյան կոնվենցիան 1919թ. սկիզբ դրեց օդային տարածքների ամբողջական և բացարձակ ինքնավարության համընդհանուր ճանաչմանը, թեև «օդի ազատության» կողմնակիցները 1920-40-ական թվականներին շարունակում էին ապացուցել օդային փոխադրումների ազատությունը:

Երկրորդ, Փարիզյան կոնվենցիան իր հետևից բերեց ազգային օդային օրենքների համախումբ, որոնցում որոշիչ տեղ էր տրվում միջազգային օդային հաղորդակցության ու տրանսպորտի կարգավորմանը, չնայած ավիացիայի հնարավորություններն այդ ժամանակ շատ համեստ էին: Տեխնիկական զարգացման և ավիացիայի ոլորտի կատարելագործման արդյունքում 1920-ական թվականներին պետություններն սկսեցին կնքել ուղևորների, բեռների և փոստերի օդային փոխադրման հարցերով առաջին երկկողմանի համաձայնագրերը: Հատկանշական է, որ այդ համաձայնագրերը, հիմքում ունենալով օդային տարածքների ինքնիշխանության սկզբունքը, ճանաչում էին միջազգային ավիափոխադրումներ կատարելու թույլ տվության և այլ պետության տարածքում թռիչքներ ու փոխադրումներ իրականացման կանոնակարգման անհրաժեշտությունը:

Այսպիսով՝ 1919թ. Փարիզյան կոնվենցիան նախանշեց օդային փոխադրումների իրավական կարգավորման ուղին, որը գոյություն ունի նաև այսօր:

1920-1940-ական թվականներին ազգային օրենսդրություններում քաղաքացիական ավիացիային առնչվող հարցերի ներառման հիմնական արդյունքը դարձավ հատուկ ուղղության ձևավորումը, որը կարգավորում էր ներքին և միջազգային թռիչքների դեպքում ծագող հարաբերությունները: Դա բերեց օդային օրենսդրության ստեղծմանը, որը երկու հիմնական գործառույթ էր կատարում: Առաջինը կապված էր իր օդային տարածքում քաղաքացիական ավիացիայի գործունեության իրավական ապահովման՝ պետության ներքին պահանջի հետ, իսկ երկրորդը բավարարում էր պետության միջազգային փոխադրումների ապահովման պահանջը: Ազգային օրենսդրությունների այս հատվածը սերտորեն փոխկապակցված է

միջազգային փոխադրումները կարգավորող միջազգային օդային իրավունքի սկզբունքների և նորմերի հետ:

1920-1939թթ. առևտրային նպատակներով իրականացվող միջազգային օդային հաղորդակցության նկատմամբ զարգացումն ընթացավ ավիացիայի զարգացմանը զուգահեռ: Այդ տարիներին համաձայնեցված գծերով առևտրային փոխադրումները մասշտաբային բնույթ չունեին և կարգավորված չէին: Եղանակային պայմաններից բարձր կախվածությունը, հուսալի օդանավների անբավարարությունը, ինքնաթիռների տեխնիկական վիճակը, թռիչքների կարճ տարածությունը և այլ պատճառներ խոչընդոտում էին միջազգային օդային հաղորդակցության նկատմամբ զարգացումը:

Սակայն ավիացիայի ոլորտում գիտատեխնիկական առաջընթացն ապահովեց քաղաքացիական օդային փոխադրումների հուսալիությունը, և դրանով իսկ՝ թռիչքների ապահովությունը, օդանավակայանների ծառայությունների բարելավումն ու կատարելագործումը: Բնականաբար դա ազդեց նաև միջազգային օդային փոխադրումների վրա. երկարեց թռիչքի հեռավորությունը և տևողությունը, ընդլայնվեց միջազգային օդային հաղորդակցության աշխարհագրությունը: Միաժամանակ, այս ամենի հետ առաջացան նոր իրավաբանական խնդիրներ՝ կապված միջազգային օդային հաղորդակցության և փոխադրումների իրավական ապահովման հետ:

1922 թվականի մարտին Ազգերի լիգան, ի դեմս տրանսպորտային հարցերով խորհրդատվական տեխնիկական հանձնաժողովի, ուշադրություն դարձրեց պետությունների ազգային օրենքների ու իրավունքների և դրանց միջև եղած հակասությունների բացասական ազդեցությանը և եզրակացրեց, որ պետք է մշակվեն միջազգային օդային փոխադրումների ընդհանուր օրենքներ:

Միջազգային օդային փոխադրումների որոշ կանոնների միավորումը: 1920-30-ական թվականներին սկսվեց ազգային օդային օրենսդրությունների ընդունման ակտիվ շրջան, յուրաքանչյուր պետություն ստեղծում էր իրենը՝ ելնելով սեփական հետաքրքրություններից ու պատկերացումներից: Առաջացան օդային փոխադրումների բազմաբովանդակ ազգային նորմեր, որոնք

բարդացնում էին միջազգային փոխադրումները: Մշակվեցին ուղևորների իրավունքներին վերաբերվող տարբեր պահանջների, փոխադրումների դեպքում ուղևորների առողջությանն ու կյանքին, ինչպես նաև ուղեբեռի վնասների դեպքում ավիափոխադրողի պարտականությունների ու պատասխանատվության իրացման մեխանիզմներ:

1929թ. Վարշավյան կոնվենցիան միավորեց միջազգային օդային փոխադրումներին վերաբերող մի քանի կանոններ, որը հսկայական դեր ունեցավ միջազգային ավիափոխադրումների կանոնների ու ընթացակարգերի պարզեցման համար: Դրա կառուցողական բնույթի շնորհիվ հնարավոր եղավ վերացնել միջազգային ավիափոխադրումներին խանգարող բազմաթիվ անհարմարություններ և խոչընդոտներ: Օդային փոխադրումների ազգային քառսային կանոնների փոխարեն մշակվեց միասնական միջազգային ռեժիմ, որը կիրառվում էր միջազգային բոլոր ավիափոխադրողների կողմից: Այդպիսի ռեժիմի ստեղծումը շրջադարձային էր բացառապես միջազգային ավիափոխադրումները կարգավորող նորմերի ստեղծման համար: 1929թ. Վարշավյան կոնվենցիայի ազդեցությամբ միջազգային օդային կանոնների մեջ ներառվեցին նաև ավիափոխադրումներին վերաբերող այլ հարցեր: Այսպես, 1933թ. մայիսի 29-ին Յռոմում ընդունվեցին միաժամանակ երկու կոնվենցիաներ՝ «Երրորդ կողմի օդային տարածքում օտարերկրյա օդային փոխադրամիջոցների պատճառած վնասի փոխատուցման վերաբերյալ որոշ կանոնների միավորման» կոնվենցիան և «Օդային նախազգուշական կալանքին առնչվող որոշ կանոնների միավորման» կոնվենցիան: Առաջին Կոնվենցիան նախատեսված է երրորդ կողմի օդային տարածքում օտարերկրյա օդային փոխադրամիջոցների պատճառած վնասի ֆինանսական փոխատուցմանն առնչվող հարցերի կարգավորման համար, իսկ երկրորդը վերաբերում էր օդային փոխադրամիջոցների նկատմամբ կանխարգելիչ կալանքի տեսքով կիրառվող կանոններին⁴⁶:

Օդաչնացների պատասխանատվության, օդատրանսպորտային փաստաթղթերի, միջազգային օդային փոխադրումների հետ կապված

⁴⁶ Бордунов В. Д. Международное воздушное право. Учебное пособие. – М.: ВКШ «Авиабизнес»; изд-во «Научная книга», 2007. с. 204.

հակասությանը և իրավական կոնֆլիկտների լուծման անհրաժեշտությանը բերեց կանոնների ազատության ստեղծման, իրավական նորմերում տոմսերին, ուղևորների կյանքի, առողջության կամ բեռի վնասման դեպքում ավիափոխադրողների պատասխանատվությանը վերաբերող փոփոխությանը և ներքին հաստատմանը: Այդպիսի նորմեր ընդունվել էին 1929թ. Վարշավյան կոնվենցիայում, ինչը սկիզբ դրեց միջազգային օդային մասնավոր իրավունքին, որը կարգավորում է միջազգային օդային տրանսպորտի հետ կապված մասնակի իրավական հարաբերությունները⁴⁷:

Սուվերեն օդային տարածքի օգտագործման հարցերի միջազգային իրավական կարգավորումը և միջպետական օդային փոխադրումները պարզորոշ ցույց տվեցին, որ առանց ազգային օրենսդրությունների ավիափոխադրողների միջազգային գործունեության կարգավորման՝ միջազգային համաձայնագրերն անգործն: Նրանցում առկա հղումներն օդային իրավունքի ազգային օրենքներին, ինչպես նաև 1919թ. Փարիզյան կոնվենցիայի և 1929թ. Վարշավյան կոնվենցիայի միջառք դրույթների՝ պետությունների անհապաղ և ուղղակիորեն ընդունման պարտականությանը բերեցին ազգային օրենսդրություններում միջազգային փոխադրումների արտաքին կարգավորմանն առնչվող նորմերի ձևավորմանը: Հիմնական արդյունքը եղավ ազգային օրենսդրությունների ակտիվ մասնակցությունը միջազգային օդային հաղորդակցության և փոխադրումների կարգավորմանը: Այս միտումը շարունակվում է մինչ օրս:

Այսպիսով՝ 1920-1939թթ. բարդացավ միջազգային օդային հաղորդակցության ու փոխադրումների կարգավորման մեխանիզմը՝ հիմնված միջազգային հասարակական օդային կանոնների, միջազգային մասնավոր օդային կանոնների և արտաքին հարաբերությունների ազգային կանոնների վրա:

⁴⁷Международное право. Особенная часть: учеб. для студентов юрид. фак. и вузов / И.И. Лукашук; Рос. акад. наук, Ин-т государства и права, Академ. правовой ун-т. — Изд. 3-е, перераб. и доп. — М. : Волтерс Клувер, 2005. — 544 с. — (Серия «Библиотека студента»). — ISBN 5-466-00104-X (в пер.). http://lib.lunn.ru/KP/Sovremenniki/lukashuk_2.pdf

Քաղաքացիական ավիացիայի վերաբերյալ Չիկագոյի կոնֆերանսը. 1944թ. դեկտեմբերի 7-ին Չիկագոյում ավարտվեցին Քաղաքացիական ավիացիայի հարցերով միջազգային կոնֆերանսի աշխատանքները, որին մասնակցում էր 52 պետություն:

Կոնֆերանսին առաջարկվեցին ԱՄՆ-ի, Մեծ Բրիտանիայի, Կանադայի և Նոր Զելանդիայի կողմից մշակված միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի վերաբերյալ ծրագրեր: Կոնֆերանսի օրակարգում հիմնական խնդիրը առևտրային նպատակներով «օդի ազատություն» էր: Կոնվենցիայի մեջ «օդի ազատություն» ներառման ԱՄՆ-ի փորձերը ձախողվեցին. այս հարցերը հանվեցին կոնվենցիայի ծրագրից և ամրագրվեցին Սիջազգային օդային հաղորդակցության տրանզիտի մասին՝ համաձայնագրում (ստորագրված 21 պետությունների կողմից) և Սիջազգային օդային տրանսպորտի մասին՝ համաձայնագրում (ստորագրված 11 պետությունների կողմից):

Կոնֆերանսն ավարտվեց Եզրափակիչ ակտի, Սիջազգային քաղաքացիական ավիացիայի վերաբերյալ Ժամանակավոր համաձայնագրի՝ (ստորագրված 34 պետությունների կողմից) և Սիջազգային քաղաքացիական ավիացիայի վերաբերյալ՝ կոնվենցիայի (ստորագրված 38 պետությունների կողմից) ստորագրմամբ:

Չիկագոյի կոնֆերանսը մեծ դեր խաղաց և շարունակում է խաղալ արդի միջազգային օդային կանոնակարգի զարգացման մեջ:

1. Այն համընդհանուր հիմքեր ամրագրեց միջազգային օդային հաղորդակցությունների կանոնավոր և ոչ կանոնավոր թռիչքների դեպքում պետությունների փոխհարաբերությունների կարգավորման համար:
2. Կոնվենցիան միավորող, նորմատիվ բազայի դեր է կատարում, որի հիմքի վրա զարգանում, ձևափոխվում և վերամշակվում են նոր նորմատիվային փաստաթղթեր: Այսպես, այն հիմք ծառայեց 1963թ., 1970թ., 1971թ. և 1988թ. տարածքային հակամարտությունների դեպքում միջազգային քաղաքացիական ավիացիաների ոլորտում պետությունների համագործակցության հիմնարար ակտերին վերաբերող կոնվենցիաների ընդունման համար:

3. Կոնվենցիան միջազգային օդագնացության համար կարգավորում և ապահովում է միատեսակ տեխնիկական ռեժիմ:

4. Կոնվենցիան համարվում է Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպության (ICAO) կանոնադրությունը՝ որոշելով վերջինիս երկարաժամկետ և ընթացիկ խնդիրները, այն ունի ՄԱԿ-ի մասնագիտացված կառույցի կարգավիճակ:

20-րդ դարի ողջ ընթացքում միջազգային օդային հաղորդակցության կարգավորմանը ակտիվորեն մասնակցում էին նաև ազգային օրենսդրությունները, որոնք երկու հիմնական գործառնություններն էին:

1. Պետությունների օդային տարածքների նկատմամբ իշխանության պահպանում, նման տարածքների ղեկավարում և օգտագործում ռազմական, քաղաքացիական, տնտեսական և այլ նպատակներով, թռիչքների ռեժիմի սահմանում: Օդային օրենսդրության զգալի մասը նվիրված է ավիափոխադրողների առևտրային գործունեության, օդային փոխադրումների իրականացման, փոխադրողների պատասխանատվության, օպերատորի և բեռնափոխադրումների կարգավորմանը: Կարգավորումների նշված ուղղվածությունները պետական տարածքում կառավարում են ազգային քաղաքացիական ավիացիայի՝ որպես օդային տրանսպորտի գործունեությունը:

2. Յուրաքանչյուր երկրի միջազգային կապերի իրավական ապահովումը. ոչ մի պետություն մյուսներից մեկուսացած չէ և որոշ պետությունների հետ ունի կանոնավոր օդային հաղորդակցություն՝ օդային հաղորդակցության երկկողմանի համաձայնագրերի հիման վրա:

Առաջին և երկրորդ խնդիրների լուծումն իրականացվում է պետությունների օդային օրենսդրություններով:

Ներկայումս միջազգային օդային իրավունքի հիմքում ընկած են մի քանի հիմնական սկզբունքներ, որոնք համարվում են համընդհանուր ճանաչում ստացած միջազգային իրավունքի նորմեր: Այդ սկզբունքներն ունեն իմպերատիվ բնույթ և որոշակի պարտավորություններ են նախատեսում միջազգային իրավունքի

սուբյեկտ համարվող պետությունների համար: Դրանք միավորում են միջազգային ավիացիոն փոխարարությունների մասնակիցների կողմից ձևավորված միջազգային օդային փոխադրումները կանոնակարգող ինստիտուտների տարատեսակ նորմերը մեկ ընդհանուր համակարգի մեջ:

Օդային իրավունքի սկզբունքները մեծ նշանակություն ունեն պետությունների օդային տարածքը միջազգային փոխադրողների կողմից օգտագործելիս վերջիններիս գործողությունների օրինականությունը գնահատելու համար:

Միջազգային օդային իրավունքի հիմնական սկզբունքները հաճախ ազգային հիմք ունեն: Օրինակ, օդային տարածքի նկատմամբ բացառիկ սեփականության իրավունքի սկզբունքը, որը ճանաչվել է Չիկագոյի կոնվենցիայում, սակայն չի ամրագրվել, քանի որ վաղուց սկզբունք է միջարքերկրների օդային փոխադրումների ազգային քաղաքականություններում: Նույնը վերաբերում է նաև միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգությանը ինչպես օդում, այնպես էլ՝ ցամաքում: Վերջինիս ապահովմանն են ուղղված բոլոր նորմերը, որոնք ուղղված են թռիչքների և ավիափոխադրումների կանոնակարգմանը: Միջազգային օդային իրավունքի սկզբունքներն են՝

*Օդային տարածքի նկատմամբ ինքնիշխանությունը*⁴⁸.

Յուրաքանչյուր երկիր իր ցամաքային և ջրային տարածքների վրա գտնվող օդային տարածքի նկատմամբ ունի բացառիկ և լիիրավ իրավունք, այս սկզբունքը հաստատվել է Չիկագոյի 1944թ. կոնվենցիայով և ամրագրված է ազգային օրենսդրություններով: Օդային տարածքի նկատմամբ պետության ինքնիշխանությունն իրականացվում է տարբեր եղանակներով: Միջազգային հարաբերություններում պետական ինքնիշխանությունը որոշում է նաև ազգային օդային տարածքի կիրառման կարգն ու պայմանները՝ ներքին ու միջազգային օդային փոխադրումների իրականացման նպատակով:

Միջազգային օդաօդանավային կարգավորման նպատակներն են՝

1. թռիչքների անվտանգության ապահովումը,

⁴⁸ Rowell, David (2002-11-12). «Freedoms of the Air». The Travel Insider.

2. օդանավերի կողմից քաղաքացիական թռիչքների իրականացման թույլ աստիճան սկզբունքների որոշումը,
3. թռիչքների կազմակերպումը, միջազգային ավիածառայությունների կառավարումը և վերահսկողությունը,
4. օդային տարածքի պաշտպանությունն արտաքին ապօրինի ոտնձգություններից և ագրեսիայից,
5. աղետի ենթարկված օդանավերին աջակցություն տրամադրումը:

Միջազգային օդաչափագրության ազգային մակարդակում կարգավորման նպատակներն են՝ օդային տրանսպորտի նկատմամբ միջազգային պահանջների կատարման վերահսկողությունը, օդային տրանսպորտի ազգային շուկա մուտքի ապահովումը, ավիափոխադրումների իրավունքի տրամադրումը, ավիափոխադրումների նկատմամբ տուրքերի սահմանումը, օդային փոխադրամիջոցների վարձակալությունը և լիզինգը, փոխադրումների հզորության կանոնակարգումը:

Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգության սկզբունք. Յուրաքանչյուր պետության ինքնիշխան իրավունքն է կիրառել տեխնիկական, գործառնական, կազմակերպական, տեղեկատվական միջոցառումներ, որոնք կապահովեն մարդկանց կյանքի և առողջության համար անվտանգ թռիչքների կազմակերպումը, ինչն ամրագրված է Չիկագոյի կոնվենցիայով: Այսօր թռիչքների անվտանգության ապահովումը նույնիսկ համարվում է պետության առանձին գործառույթ: Իր օդային տարածքի վրա ունենալով սուվերեն իրավունք, պետությունը պարտավորվում է ստեղծել և պահպանել օդային հաղորդակցության անվտանգ պայմաններ, որոնք էլ հենց ձևավորում են ազգային քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգության համակարգը: Մասնավորապես, այս համակարգում կարևորվում են ազգային տարածքով միջազգային անվտանգ օդային փոխադրումների ապահովման նորմերը, որոնք ազգային օդային իրավունքի հիմնական խնդիրն են:

Փոխադրածություն սկզբունքը միջազգային օդային փոխադրումների կազմակերպման գործում բացառիկ կարևոր դեր է

խաղում ինչպես պետության, այնպես էլ ավիափոխադրողի տնտեսական շահերի պաշտպանության գործում: Ընդհանրապես, միջազգային օդային փոխադրումների տնտեսական արդյունավետությունը կախված է բազմաթիվ գործոններից: Միջազգային օդային փոխադրումները, որպես ազգային ավիափոխադրումների մաս, ի հակադրություն ներքին ավիափոխադրումների, որոնք հիմնականում ազգային ավիակազմակերպությունների համար են, չեն կարող իրականացվել միայն մեկ փոխադրողի կողմից, որը, սակայն, վերջին ժամանակներս գործնականում շատ է հանդիպում: Յիմնականում միջազգային օդային երթուղիներն օգտագործվում են 2 ավիաընկերության կողմից, որոնք հատուկ սահմանված են երկկողմանի օդային հաղորդակցության պայմանագրերով: Փոխադարձ տնտեսական շահն այն է, որ այս երթուղիների շահագործումը երկկողմանի շահավետ է ինի և ապահովի շահույթով երկու կողմին էլ: Տնտեսական շահերի՝ իրավական հիմքով իրականացումն ապահովվում է միջազգային ավիափոխադրողի կողմից ազգային օդային շուկամուտք գործելու իրավունքի, օդային երթուղիների և փոխադրումների իրականացման նկատմամբ իրավունքների ամրագրման միջոցով: Չնայած այս իրավունքների տրամադրումը պատկանում է պետությանը, փաստացիորեն, դրանց բաշխողները և «տերերը» համարվում են ավիափոխադրողները: Մուտք ունենալով ազգային փոխադրումների շուկա՝ ավիափոխադրողը փոխադարձության և հասանելիության սկզբունքով կարող է մուտքի իրավունք տրամադրել մեկ այլ երկրի ավիափոխադրողի՝ միաժամանակ նույն հնարավորություններով ապահովելով իրեն: Արդյունքում, երկրների միջև ձևավորվում է ավիափոխադրումների նկատմամբ միասնական դիրքորոշում, որը և ապահովում է փոխադարձ տնտեսական շահ: Որպես կանոն, երկկողմանի համաձայնագրերը երկրների միջև սահմանում են հավասար քանակությամբ օդային երթուղիներ: Բայց ինչպես երթուղիները, այնպես էլ վայրէջքի կետերն անհրաժեշտ են թռիչքների կանոնակարգման համար և ուղղակիորեն կախված չեն փոխադարձության սկզբունքի հետ, սակայն կանոնակարգվում են փոխհամաձայնությամբ: Փոխադարձությունը ենթադրում է

փոխադարձ հնարավորությունների, պայմանների և շահերի հավասարություն: Փոխադարձությունը կարելի է դիտարկել նեղ և լայն իմաստով, չկարգավորված օդային փոխադրումների դեպքում նեղ իմաստով փոխադարձության սկզբունքի կիրառումը վերաբերում է միայն կոնկրետ քանակի կամ տեսակի թռիչքներին: Լայն իմաստով, փոխադարձությունը վերաբերում է չկարգավորված բոլոր թռիչքների կարգավորմանը:

Պետական սահմաններից դուրս թռիչքների ազատության սկզբունքը գործում է միայն տնտեսական գոտիների և բաց ծովի վրա: Այդպիսի տարածքը համարվում է միջազգային կամ բաց: Այս սկզբունքի համաձայն՝ բաց տարածքներում կարող են (ռազմական կամ քաղաքացիական) ազատ թռիչք իրականացնել միայն որևէ պետությունում գրանցված ավիափոխադրողները: Բոլոր երկրները բաց օդային տարածքներն օգտագործելիս պետք է պահպանեն իրենց օդային տարածքների օգտագործման նկատմամբ սահմանված նորմերը, ինչպես նաև ԶԱՄԿ-ի կողմից բաց օդային տարածքների օգտագործման նկատմամբ սահմանված ստանդարտները, թույլ չտան նմանատիպ տարածքների աղտոտում, աջակցություն ցուցաբերեն այդ տարածքներում աղետի ենթարկված օդանավերին:

Միջազգային օդային փոխադրումների իրավական կարգավորման միասնականացման հիմքերը: Միջազգային օդային իրավունքի խնդիրներից մեկը միջազգային մասնավոր օդային իրավունքի զարգացմանը նպաստելն է, որի անհրաժեշտությունը պարզ երևում է միջազգային օդային փոխադրումների ժամանակ, քանի որ այդպիսի փոխադրումների ողջ ցիկլի (բացառությամբ օդային տարածքի՝ առևտրային նպատակներով իրագործման թույլ տվության ստացման) իրականացումը հիմնված է ավիափոխադրողի և ուղևորների միջև մասնավոր իրավունքի նորմերով կարգավորվող փոխհարաբերությունների վրա: Կնքելով փոխադրման պայմանագիր՝ ավիափոխադրողն իր վրա քաղաքացիա-իրավական պարտավորություն է վերցնում ուղևորներին անվտանգ և անվնաս հասցնել մի կետից մյուսը: Եվ հենց քաղաքացիա-իրավական հետևանքներ են առաջանում ավիափոխադրողի համար, եթե ուղևորների կյանքին կամ առողջությանը կամ ուղեբեռի ամբողջականությանը վնաս է

հասցվում, սովորաբար, ազգային օդային և քաղաքացիական օրենսդրությամբ այդպիսի դեպքերի համար պատասխանատվությունը սահմանող դրույթներ սահմանված են, բայց միջազգային ավիափոխադրումների դեպքում դա խնդրի լուծում չի կարող համարվել, քանի որ անխուսափելի են բարդությունների առաջացումը՝ պայմանավորված տարաբնույթ ազգային նորմերից ընտրության կատարման հետ: Այս դեպքում քաղաքացիների իրավունքները կարող են էականորեն ոտնահարվել, կսկսվեն երկարատև դատական գործընթացներ ուղևորի և ավիափոխադրողի միջև՝ նյութական պատասխանատվության հատուցման համար:

Այսպիսի վտանգներից խուսափելու համար սկսած 1929թ.-ից երկրները մշակում և ընդունում են միասնական նորմեր միջազգային օդային փոխադրումների կանոնակարգման համար (Վարշավայի 1929թ. կոնվենցիա, Մոնրեալի 1999թ. կոնվենցիա): Միջազգային օդային իրավունքի միասնականացումը ենթադրում է միասնականացված նորմերի ձևավորում, որը հիմնված է և միավորում է տարբեր իրավական համակարգերի պատկանող բազմաբնույթ ազգային օդային իրավունքի նորմերը: Միասնականացված միջազգային օդային իրավունքի ստեղծումն ու զարգացումը նպաստել է՝

- միջազգային օդային հաղորդակցության ոլորտում երկկողմ և բազմակողմ համագործակցության զարգացմանը,
- ազգային և միջազգային մակարդակներում ավիափոխադրումների կարգավորման տարբերությունների վերացմանը,
- վեճերի խաղաղ կարգավորմանը և ավիափոխադրողների ուղևորների միջև վեճերի լուծմանը ունիվերսալ հիմունքներով:

Միջազգային օդային տրանսպորտը մշտապես եղել է պետությունների և միջազգային կազմակերպությունների ու շաղկապության կենտրոնում: Պետությունները չեն կարող գործել, զարգացնել իրենց տնտեսական և քաղաքական կապերը՝ առանց այլ

երկրների հետ հուսալիորեն գործող միջազգային օդային հաղորդակցության⁴⁹:

Միջազգային թռիչքների, այսինքն՝ մեկից ավելի պետությունների տարածքում օդային թռիչքների սկիզբը հանգեցրեց նման թռիչքների (միջազգային օդային կանոնակարգի ձևավորման) և դրանց հնարավոր հետևանքների, այդ թվում՝ ուղևորների առաջ փոխադրողների քաղաքացիա-իրավական պատասխանատվության կարգավորման անհրաժեշտությանը⁵⁰:

Միջազգային օդային փոխադրումները կարգավորող հիմնական իրավական փաստաթուղթը □Միջազգային օդային փոխադրումների որոշ կանոնների միասնականացման մասին□ կոնվենցիան է, որը ստորագրվել է 1929թ. հոկտեմբերի 12-ին Վարշավայում (այսուհետ՝ Վարշավյան կոնվենցիա) և ուժի մեջ է մտել 1933թ. փետրվարի 13-ին: Վարշավյան կոնվենցիային մասնակցել են ավելի քան 100 պետություններ, որոնց մեծ մասը վավերացրել են նաև Հաագայի կոնվենցիան: Հիմնելով միասնական կանոններ՝ Վարշավյան կոնվենցիան վերացրեց իրավական նորմերի հակասությունների հետկապված միջարք խնդիրներ⁵¹:

Կոնվենցիայում հստակ սահմանված են փոխադրման փաստաթղթերի պահանջները, բեռներն ուղարկողի իրավունքը՝ վերահսկել փոխադրումը, բեռները նշանակված վայրը հասցնելու կարգը, ավիափոխադրողի պատասխանատվության սահմանները, նրան ներկայացվող պահանջների ու դատական հայցերի կարգը:

Վարշավյան կոնվենցիան կիրառվում է ուղևորների, բեռների կամ ուղեբեռի միջազգային տեղափոխման բոլոր դեպքերում: Այն կիրառվում է նաև օդային փոխադրումներ կատարող ընկերության միջոցներով կատարվող անվճար փոխադրման դեպքում:

Վարշավյան կոնվենցիան կիրառվում է թե այն միջազգային փոխադրումների դեպքում, երբ և՛ ուղարկող, և՛ ստացող երկրները կոնվենցիայի մասնակից են, թե այն դեպքում, երբ փոխադրումը կատարվում է նույն երկրի տարածքում, բայց մեկ այլ, նույնիսկ

⁴⁹Грязнов В.С. Некоторые тенденции международно-правового регулирования воздушного транспорта // Московский журнал международного права. 1996. №1. с.113.

⁵⁰Грязнов В. Международно-правовое регулирование воздушных перевозок // Закон. 1997.№8. с.90.

⁵¹Грязнов В. Международно-правовое регулирование воздушных перевозок // Закон. 1997. №8. с.94.

կոնվենցիային չմասնակցող երկրում կանգառ տրամադրելու դեպքում:

Այս կոնվենցիան չի կիրառվում փոստային նամակագրության և փոստային ծանրոցների փոխադրման դեպքում: Վարչալյան կոնվենցիայի ամենամեծ նվաճումը ավիափոխադրողի պատասխանատվության վերաբերյալ միասնական մոտեցման ստեղծումն է:

Համաձայն Վարչալյան կոնվենցիայի՝ ավիափոխադրողը պատասխանատվություն է կրում ուղևորների մահվան կամ մարմնական վնաս պատճառելու համար, ինչպես նաև բեռների կորստի կամ վնասի համար: Ավիափոխադրողին պատասխանատվության ենթարկելու համար անհրաժեշտ է միայն ապացուցել պատճառված վնասի և ավիափոխադրողի կապը:

Սակայն, համաձայն Նույն կոնվենցիայի 20-րդ հոդվածի՝ եթե ավիափոխադրողն ապացուցում է, որ ինքը պահպանել է վնասից խուսափելու համար բոլոր չափանիշները կամ որ տվյալ չափանիշներն անհնար էր պահել, ապա նա խուսափում է պատասխանատվության ենթարկվելուց (սուբյեկտիվ պատասխանատվություն):

Նույն կոնվենցիայի 19-րդ հոդվածով դիտարկվում է ուղևորների, բեռների փոխադրման ուղացման պատճառով ստացված վնասի համար ավիափոխադրողի պատասխանատվությունը, սակայն չի տրվում ուղացման բնութագիրը կամ պատասխանատվության սահմանները:

Վարչալյան կոնվենցիայով ավիափոխադրողների պատասխանատվությունը սահմանափակ է և 2-րդ հոդվածով սահմանվում են այդ պատասխանատվության սահմանները.

- 125,000 \$րանսիական ոսկե \$րանկ (10,000 ԱՄՆ դոլար) յուրաքանչյուր ուղևորի համար,
- 250 \$րանսիական ոսկե \$րանկ (20 ԱՄՆ դոլար) յուրաքանչյուր 1կգ բեռի համար,
- 5000 \$րանսիական ոսկե \$րանկ (400 ԱՄՆ դոլար) ուղևորի մոտ գտնվող

իրերի համար⁵²:

Ավիափոխադրողի պատասխանատվության սահմանափակումները չեն կիրառվի, եթե ապացուցվի, որ վնասը պատճառվել է ավիափոխադրողի անպատասխանատվության կամ իր ծառայությունները կատարելիս այնպիսի գործողության հետևանքով, որը կատարվել է ուղևորներին գիտակցմամբ վնաս հասցնելու բարձր հավանականության արդյունքում (25-րդ հոդված): Պատասխանատվությունն իր սահմաններում կամ այն մասնակի կատարելուց ցանկացած համաձայնագրի համարվում է անվավեր: Ավիափոխադրողի և ուղևորի միջև այսպիսի համաձայնագրի դեպքում կկիրառվի ավելի խիստ պատասխանատվություն: Ոսկե Ֆրանկներով սահմանված գումարը կարող է փոխակերպվել ազգային արժույթի՝ կլորացված ձևով:

Ոսկե Ֆրանկներով գումարի՝ ազգային արժույթի փոխարկմանը վերաբերող որոշ կանոններ հաստատվեցին Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպության (ICAO) №3 և №4 արձանագրություններում, որոնք, սակայն, մինչ օրս ուժի մեջ չեն մտել: Դեռ ավելի նահայտապատճառներով արժույթի փոխարկման՝ այս արձանագրություններով հաստատված կանոնները կիրառվում են ՌԴ Գերագույն Արբիտրաժային դատարանի կողմից 1997թ. փետրվարի 25-ին հիմնված №4707/96 արձանագրությունում⁵³:

1955թ. սեպտեմբերի 28-ին ստորագրվեց Միջազգային օդային փոխադրումներին վերաբերող մի քանի կանոնների միավորման վերաբերյալ կոնվենցիան (Չաազայի կոնվենցիա), որին մասնակցում էր 113 պետություն: Կոնվենցիան կրկնապատկեց ուղևորի մահվան կամ մարմնական վնաս պատճառելու դեպքում սահմանված տուգանքի չափը՝ հասցնելով այն 250,000 \$ ֆրանսիական ոսկե ֆրանկի (20,000 ԱՄՆ դոլար):

Չաազայի կոնվենցիան նաև հեշտացրեց փոխադրման փաստաթղթերի տրամադրման կարգը, փոխեց պահանջների ներկայացման ժամկետները և այլ ճշգրտումներ կատարեց:

⁵²Грязнов В. Международно-правовое регулирование воздушных перевозок // Закон. 1997. №8. с.94.

⁵³ Обзор отдельных постановлений Президиума ВАС РФ о перевозках // Хозяйство и право. 1998. №5. с.141

1961թ. Գվադալարահայի կոնվենցիան լրացրեց Վարշավյան կոնվենցիան և այն տարածվում էր արդեն նաև այն երկրների օդային փոխադրումների վրա, որոնք պայմանավորվածությամբ փոխադրող չէին համարվում: Այս կոնվենցիային մասնակցում էր 72 պետություն⁵⁴:

1965թ. ԱՄՆ-ը հրաժարվեց վավերացնել Յապոնիայի կոնվենցիան այն պատճառով, որ ավիափոխադրողների պատասխանատվության սահմանված սահմանները չափազանց նեղ էին, ինչն էլ փաստացիորեն դրդեց ԱՄՆ-ի տարածքում թռիչքներ իրականացնող ավիաընկերություններին ստորագրել Մոնրեալի համաձայնագիրը, որով ուղևորների մահվան կամ մարմնական վնասվածք պատճառելու դեպքում տուգանքի չափը հասնում էր 75,000 ԱՄՆ դոլարի՝ ներառյալ դատական ծախսերը, կամ 58,000 ԱՄՆ դոլար՝ առանց դատական ծախսերի⁵⁵:

1971 և 1975 թվականներին մշակվեցին և ստորագրվեցին միջազգային համաձայնագրերի մի շարք, այդ թվում վերոնշյալ ICAO №3 և №4 արձանագրությունները, որոնց նպատակն ավիափոխադրողի պատասխանատվության սահմանների մեծացումն էր՝ անկախ նրա մեղքի ձևից՝ ներմուծված հաշվարկված Փոխառությունների հատուկ իրավունքով (ՓՅԻ): Բայց, ինչպես նշվեց, դրանք այդպես էլ ուժի մեջ չմտան⁵⁶:

Այդ ընթացքում մի շարք երկրներ վերանայեցին ուղևորների կյանքի և առողջության համար ավիափոխադրողների պատասխանատվության սահմաններին վերաբերող ներքին օրենքները: 1998թ. Իտալիայում ներմուծվեց ավիափոխադրողների պատասխանատվության նոր չափ՝ 100,000 ՓՅԻ, ինչպես նաև պարտադիր ապահովագրական պատասխանատվություն:

1992թ. Ճապոնիայի ավիաընկերություններն իրենց օդային փոխադրումների կանոնակարգում փոփոխություններ կատարեցին՝ հրաժարվելով պատասխանատվության սահմաններից կամ սեփական

⁵⁴ Международное право: Учебник / Отв. ред. Ю.М. Колосов, В.И. Кузнецов. – М.: Международные отношения, 1999. с. 559.

⁵⁵Грязнов В. Международно-правовое регулирование воздушных перевозок//Закон. 1997. №8. с.96.

⁵⁶Грязнов В. Международно-правовое регулирование воздушных перевозок//Закон. 1997. №8. с.96.

անմեղու թյուրևսն ապացուցելու իրավունքից, եթե պահանջվող գումարը չի գերազանցում 100,000 ՓՅԻ:

1994 թ. հունիսին Քաղաքացիական ավիացիայի եվրոպական կոնֆերանսի 16-րդ լիազուցված նիստի ժամանակ ուղևորների կյանքի և առողջության համար տուգանքի չափը սահմանվեց մինչև 250,000 ՓՅԻ բարձրացնելու մասին №16/1 հանձնարարականը: 1995թ. փոփոխություններ կատարվեցին Ավստրալիայի՝ քաղաքացիական ավիացիայի մասին օրենքում՝ ուղևորների կյանքի և առողջության համար տուգանքի չափը բարձրացնելով մինչև 260,000 ՓՅԻ⁵⁷:

1996թ. ԻԱՏԱ-ի կողմից մշակվեց և ստորագրվեց ՝ Ուղևորների օդային փոխադրման պատասխանատվության վերաբերյալ ՝ համաձայնագիրը ԻԱՏԱ- անդամ փոխադրողների միջև:

Այս համաձայնագրերը պատասխանատվության չափը որոշելիս դիտարկում էին ուղևորների մահվան կամ առողջության վնասի դեպքում տվյալ ուղևորների բնակության վայրի ազգային օրենքները կիրառելու հավանականությունը: Այս համաձայնագրերի կնքմանը մասնակցել են ԱՄԱ-ի 80 անդամներ, որոնք կատարում են միջազգային ավիափոխադրումների ավելի քան 80%-ը:

1997թ. ապրիլի 28-ից մայիսի 9-ը տեղի ունեցավ ՔԱՄԿ-ի իրավաբանական հանձնաժողովի 30-րդ հանդիպումը, որը վերանայեց ՔԱՄԿ-ի կոնվենցիայի շրջանակներում պատրաստված ծրագիրը, որը նախատեսված էր փոխարինելու Վարշավայի կոնվենցիային: 1999 թ. մայիսի 28-ին ստորագրված ՝ Միջազգային օդային փոխադրումների մի քանի կանոնների միավորման մասին ՝ կոնվենցիան⁵⁸ (Մոնրեալի կոնվենցիան) նոր մոտեցում բերեց ավիափոխադրողների պատասխանատվության խնդրին: Կոնվենցիան ամբողջությամբ գործարկվեց 2003թ. նոյեմբերից: 2017թ. կոնվենցիային մասնակցում են 130 պետություններ⁵⁹: Օդային փոխադրումների գրեթե ողջ

⁵⁷ Грязнов В. Международно-правовое регулирование воздушных перевозок//Закон. 1997. №8. с.96.

⁵⁸ Конвенция, для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок, (Монреаль, 28

мая 1999 года), <http://www.yappi-club.ru/reference/monreal>

⁵⁹ Виталий Бордунов, Монреальская конвенция - шаг к выгодам и преимуществам, <https://www.aex.ru/docs/2/2017/5/29/2611/>

համաշխարհային շուկան ապրում, աշխատում և մրցում է Մոնրեալի կոնվենցիայի կանոնների համաձայն:

Ընդհանուր առմամբ, ուսումնասիրված համաձայնագրերը բավական նմանատիպ են, այնուամենայնիվ, օդային փոխադրումների շուկայի ներկա և հեռանկարային զարգացման ուսումնասիրության և միջպետական համաձայնագրերի բովանդակության վերլուծության դեպքում նույնիսկ տասնամյակների ընթացքում ձևավորված, այսպես կոչված, «տիպային» և կարծես «իրար նման» համաձայնագրերում կարելի է գտնել մի շարք հնարավորություններ օդային փոխադրումների միջպետական կարգավորումը ազգային փոխադրողների համար առավել նպաստավոր և շահավետ դարձնելու համար: Այդ համաձայնագրերը իրարից տարբերվում են մի քանի դրույթներով, որոնք իրենց էական ազդեցություն են թողնում երկու պետությունների միջև կատարվող կանոնավոր փոխադրումների վրա⁶⁰:

Համաշխարհային փորձի և օդային հաղորդակցությունների մասին համաձայնագրերի վերլուծությունը բարձրացնում է մի շարք հարցեր, որոնց ուսումնասիրությունը խիստ կարևոր է օդային փոխադրումների կարգավորման և կանոնակարգման համար: Միջազգային օդային իրավունքի կողմից տրամադրվող հնարավորությունների ճիշտ կիրառումը կարող է իր դրական ազդեցությունը թողնել ազգային ավիացիոն շուկայի վրա: Սակայն այս բոլոր հարցադրումների պատճառն այն է, որ Հայաստանը դեռևս հստակ չի որոշել միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի և, մասնավորապես, ԲԱՄԿ-ի չափանիշներին՝ իր համապատասխանելիության սահմանը, միջազգային կազմակերպություններում իր մասակցության աստիճանը, նրանց կողմից սահմանված կանոնների կիրառելիության չափը մեր երկրի համար թեև հավատարմության ստանդարտները ամրագրված են «Ավիացիայի մասին» ՀՀ օրենքով:

⁶⁰ Ա.Ռ.Նռանյան, «Քաղաքացիական ավիացիայի զարգացման տնտեսական հիմնախնդիրները Հայաստանի Հանրապետությունում» ատենախոսություն, Ը.00.02 «Տնտեսության և նրա ճյուղերի էկոնոմիկա, կազմակերպում և կառավարում» մասնագիտությամբ տնտեսագիտության թեկնածուի գիտական աստիճանի հայցման, Երևան, 2004, էջ 115, 166 էջ:

Օդային տրանսպորտի ոլորտի առավել հեղինակավոր կազմակերպությունը՝ Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպությունն է (International Civil Aviation Organization, ICAO): Այն հիմնական միջազգային կառույցն է, որը միջպետական մակարդակով իրականացնում է համաշխարհային օդային տրանսպորտի բազմակողմանի կարգավորում:

ՔԱՄԿ-ն ստեղծվել է 1947 թ. «Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի մասին» 1944 թ. Չիկագոյի կոնվենցիայի վավերացումից հետո: ՔԱՄԿ-ն միաժամանակ ՄԱԿ-ի մասնագիտացված կառույց է՝ համաձայն 1947 թ. հոկտեմբերի 1-ին ստորագրված արձանագրության: Անդամ-պետությունների թիվը 193 է (2019թ. ապրիլի 13-ի դրությամբ)⁶¹: 1992 թվականից այս կազմակերպության անդամ է նաև Հայաստանի Հանրապետությունը: Կենտրոնակայանը գտնվում է Մոնրեալում (Կանադա): ՔԱՄԿ-ն իր գործառնություններն իրականացնում է տարբեր ձևերով: Դրանցից ամենատարածվածներն են՝

- միջազգային կոնվենցիաների նախագծերի և օդային իրավունքի այլ փաստաթղթերի նախապատրաստումը,
- չափորոշիչների, հաստատված գործելակերպի մշակումն ու հաստատումը, նաև օդային նավագնացության անվտանգության տարբեր խնդիրների կարգավորումը և շրջակա միջավայրի պահպանումը,
- օդային տրանսպորտի կոնկրետ խնդիրների ուսումնասիրությունն ու հետազոտության արդյունքների ներկայացումը շահագրգիռ պետություններին:

ՔԱՄԿ-ի անդամավճարները հաշվարկվում են հետևյալ կերպ՝

1. Որոշվում է անդամ-երկրների վճարունակության գնահատման գործակիցների սանդղակը: Այն իրականացվում է յուրաքանչյուր անդամ-երկրի վճարունակության գործակիցի 75%-ի և քաղաքացիական ավիացիայի շահագրգռվածության ու նշանակության գործակիցի 25%-ի հանրագումարով:
2. Յուրաքանչյուր անդամ-երկրի վճարունակության գործակիցը ՔԱՄԿ-ն ստանում է Միավորված ազգերի կազմակերպությունից (ՄԱԿ)՝ կոնֆիդենցիալ ճանապարհով: ՄԱԿ-ի անդամավճարների

⁶¹ List of member States 13.04.2019, <https://www.icao.int/MemberStates/Member%20States.English.pdf>

հաշվարկման կոմիտեն յուրաքանչյուր երկրի վճարունակությունը որոշում է տվյալ երկրի ազգային եկամուտների, բնակչության թվաքանակի ու մեկ շնչին ընկնող եկամտի և պարտավորությունների ցուցանիշների միջոցով:

3. Յուրաքանչյուր անդամ-երկրի Քաղաքացիական ավիացիայի շահագրգռվածության ու նշանակության գործակիցը ՔԱՄԿ-ն ստանում է ավիացիայի ցուցանիշների միջոցով, որոնցից 25%-ն ընկնում է ներքին, իսկ 75 %-ը՝ միջազգային փոխադրումներին: Այս ցուցանիշները ՔԱՄԿ-ն ստանում է յուրաքանչյուր անդամ-երկրից՝ օդային տրանսպորտի տարբերվիճակագրական հաշվետվությունների միջոցով, ինչպես նաև երրորդ կողմից՝ օդային տրանսպորտի միջազգային ասոցիացիայից (IATA): Որից հետո հաշվարկվում է անդամավճարների բազային սանդղակը, որի համար որպես նվազագույն տոկոսադրույք կիրառվում է 0.06%-ը, իսկ առավելագույնը՝ 25%-ը:

Հայաստանի Հանրապետության տոկոսադրույքը անդամավճարների սանդղակում ամենացածրն է՝ 0.06%:

ՔԱՄԿ-ի գործունեությունն իրականացվում է հետևյալ հիմնական ուղղություններով՝ անրոնավիզացիա, օդային փոխադրում, տնտեսության միասնական ֆինանսավորում, միջազգային օդային իրավունք, միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի ոլորտում անօրինական միջամտությունների դեմ պայքար, տեխնիկական օգնության մատուցում:

Միջազգային ավիափոխադրումների սակագների կարգավորմամբ զբաղվում է Օդային տրանսպորտի միջազգային ասոցիացիան (IATA-ԻԱՏԱ): Պաշտոնական միջազգային ավիասակագները հրատարակված են Ավիաուղևորային սակագներ (Air Passenger Tariff) և Ավիափոխադրումների սակագներ (Air Cargo Tariff) տեղակազրեքում: Ավիաուղևորային սակագների գծով տեղեկագրում հրատարակված են բոլոր պաշտոնական միջազգային ուղևորային ավիասակագները, ինչպես նաև կանոնները, որոնք կարգավորում են սակագների, գեղջերի, տուրքերի և փոխադրման ուղերթերի նախագծումն ու

կիրառումը: Այդ տեղեկագրում նշված սակագներն ու տուրքերը, ինչպես նաև զբոսաշրջային սակագները, ներառյալ ինկլյուզիվ-տուրը (APT- ԻՏ), նշված են մեկ ուղևորի հաշվով և կիրառելի են օդային փոխադրումների նկատմամբ այն ուղերթերով, որոնք հիշատակված են տեղեկագրում, մեկնման օդանավակայանից մինչև նշված օդանավակայանը: Բացի այդ, դրանք ընդգրկում են տարանցիկ և ցամաքային փոխադրման համար տուրքերի, ինչպես նաև կառավարման մարմինների կողմից գանձվող այլ տուրքերի սակագները: Ավիաբեռնային սակագների գծով տեղեկագրում հրատարակված են համաշխարհային ավիաուղիներով բեռնային սակագների կառուցման և կիրառման բոլոր կանոնները: Բացի դրանից, «Կանոններ ըստ երկրների» բաժնում նշված են աշխարհի յուրաքանչյուր երկրի բեռնափոխադրումների առանձնահատկությունները⁶²:

Այսպիսով, սկսած XX դարի 20-ական թվականներից միջազգային օդային փոխադրումները սկսեցին կարգավորվել ազգային օրենսդրություններով, միջազգային կանոնակարգերով: Յատկապես մեծ կարևորություն տրվեց ուղևորի կյանքին վնաս հասցնելու և ուղեբեռի կորստի հետ կապված խնդիրներին: Յատկապես 2001թ. սեպտեմբերի 11-ի ահաբեկչական իրադարձությունները ստիպեցին համակարգային փոփոխություններ իրականացնել, ինչպես թռիչքային, այնպես էլ ավիացիոն անվտանգության կարգավորման մեխանիզմներում, ինչպես նաև բարձրացվեց փոխադրողների պատասխանատվության աստիճանը:

Իշխողիվ ընդունված միջառք միջազգային կոնվենցիաների՝ հաջողությամբ հաղթահարվեցին տարբեր երկրներում ազգային օրենսդրությունների միջև առկա անհամամասնությունները, ինչպես նաև միասնականացվեցին օդային փոխադրումների բազմաթիվ ընթացակարգերը: Վերջին հաշվով, միջազգային օդային փոխադրումների կարգավորումը հնարավորություն է տալիս երկրներին իրենց ազգային շուկաները ուղղել նոր միջազգային

⁶²Նազարյան Գ.Ա., Արտաքին տնտեսական գործունեության տրանսպորտային ապահովում, Եր., Տնտես - սագետ, 2010, 188 էջ:

կանոնների, որոնց ենթարկվում են ազգային փոխադրողները և սպառողները:

1.4 Միջազգային օդային փոխադրումների պետական կարգավորման արտերկրյա փորձը

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

Միասնական եվրոպական օդային տարածքի ձևավորումը սկսվել է 1978թ., երբ Եվրոպական խորհուրդը մշակեց և գործածության մեջ դրեց օդային հաղորդակցության ոլորտում առաջնահերթ քաղաքականության ներքին ծրագիրը: Այն ենթադրում էր միջազգային օդային բեռնափոխադրումների ազատականացում, օդային տրանսպորտի ոլորտում տնտեսական գործունեության ազատականացում, տեխնիկական ստանդարտների և նորմերի միասնականացում, ավիացիոն ոլորտում անձնակազմի որակավորման միասնական մեխանիզմի ձևավորում և այլն: Ի լրումն այս ամենին, 1979թ. Եվրոպական խորհուրդը ստորագրեց ավիացիայի ոլորտում շուկայական մեխանիզմների ամրապնդման հուշագիր: Հուշագրով սահմանված նորմերի իրականացման համար 1987թ. Եվրոպական խորհուրդը մշակեց շուկայական արդար մրցակցության ապահովման մեխանիզմներ, կանոնակարգեց գործող տուրքերի համակարգը և ներդրեց ռացիոնալ բեռնման համակարգ: 1990թ. ընդունվեց Հուշագրի գործողությունների 2-րդ փաթեթը, իսկ 1993թ.՝ երրորդը: Այս ամենի արդյունքը 1997թ. ընդունված «Եվրոպական բաց երկնքի» քաղաքականությանն է: Այն լրացվեց օդային ենթակառուցվածքների նկատմամբ պահանջների միասնականացման, տեղեկատվության փոխանակման կանոնների ներդաշնակեցման, ավիալթարների դեպքում ավիափոխադրողների պատասխանատվության դրույթների նույնականացման և ավիացիոն շուկայում

կարտելային համագործակցության թույլատրելի ձևերի սահմանմամբ⁶³:

Բաց երկնքի քաղաքականության հաջորդ փուլը սկսվեց 1999թ. դեկտեմբերի 1-ից՝ Եվրոպական խորհրդի «Միասնական եվրոպական օդային տարածության» փաստաթղթի ստորագրմամբ, որտեղ եվրոպական երկրների օդային տարածքը դիտվում էր որպես միասնական ռեսուրս, որը պետք է օգտագործվեր համընդհանուր շահերի իրականացման համար: «Միասնական եվրոպական օդային տարածության» քաղաքականությանը վերանայվեց 2001 և 2004 թվականներին, իսկ եվրոպական «բաց երկնքի» վերջնական քաղաքականությանը ձևավորվեց 2010թ.՝ օդային հաղորդակցության ընդհանուր կանոնների և եվրոպական ավիացիոն համակարգերի արտադրողականության և կայունության ապահովման դիրեկտիվների ընդունմամբ⁶⁴: ԵՄ-ում 2343/90M կանոնակարգով հաստատվում է չափանիշներին համապատասխանող ավիափոխադրողների ազատ մուտքը եվրոպական երկինք, սակայն կանոնակարգը հաստատում է նաև միայն որոշակի ավիափոխադրողների գործունեության իրավունքը: Միության օրենքներով միաձուլումների և կլանումների նկատմամբ կիրառվում է արտոնյալ ռեժիմ:

ԵՄ օդային իրավունքի կանոնների առանձնահատկությունը ավիափոխադրողների պատասխանատվության, ավիատոմսերի գնագոյացման մեխանիզմների, թռիչք ուղու աղմուկի սահմանափակման, տեխնիկական պահանջների և վարչական ընթացակարգերի ներդաշնակեցման մեջ է: ԵՄ օդային իրավունքն ամբողջությամբ հենվում է Մոնրեալի համաձայնագրի վրա, որի անդամներն են՝ ԵՄ երկրները, ԱՄՆ-ը, Ճապոնիան, Կանադան, ՅՅ-ն և այլ երկրներ⁶⁵:

⁶³“An overview of the air services agreements concluded by the EU” Document requested by European Parliament Committee on Transport and Tourism, 2013.
[http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/note/join/2013/495849/IPOL-TRAN_NT\(2013\)495849_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/note/join/2013/495849/IPOL-TRAN_NT(2013)495849_EN.pdf)

⁶⁴ Директив ЕС № 255/2010 от 25 марта 2010 г. об установлении общих правил управления воздушным движением, Директив ЕС № 1070/2009, вносящие изменения в положения Директивы ЕС № 549/2004, Директивы ЕС № 550/2004, Директивы ЕС № 551/2004 и Директив ЕС № 552/2004.

⁶⁵ Convention for the unification of certain rules for international carriage by air done at Montreal on 28 May 1999, https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/MtI99_EN.pdf

ԵՄ-երրորդ երկրներ ավիափոխադրումներն իրականացվում էին երկկողմ համաձայնագրերի հիման վրա, որտեղ սակայն ԵՄ-ը պահպանում էր վերահսկողության և կառավարման առաջնահերթությունը: Եվ միայն 2002թ. նոյեմբերի 5-ին ԵՄ երկրներն ընդունեցին, որ սեփական ավիափոխադրողների կողմից կիրառվող վերահսկողության և կառավարման առաջնահերթության սկզբունքը հակասում է 1957թ. ՅՈՒՄԻ համաձայնագրի 57-րդ կետին⁶⁶: Այս սկզբունքից հրաժարվելով, ԵՄ-ը փորձեց իր ավիափոխադրումների իրականացման և կանոնակարգման նորմերը տարածել և պարտադրել նաև երրորդ երկրների ավիափոխադրողներին, սակայն դա էլ հակասում էր Չիկագոյի կոնվենցիայով սահմանված միջազգային օդային հաղորդակցության բոլոր մասնակիցների համար հավասար հնարավորության ապահովման սկզբունքին:

ՔԱՄԿ-ի 2003թ. տարեկան գագաթաժողովի ընթացքում պարզ դարձավ, որ երկրների մեծամասնությունը համաձայն է եվրոպական ավիափոխադրողների անդրսահմանային կառավարման և վերահսկողության ընդլայնմանն ու գործունեությունը հիմնական երկրի օրենսդրությանը համապատասխան իրականացնելուն՝ լիարժեք փոխհատուցման և հստակ պատասխանատվության պայմանով:

Մինչև 2004թ. ԵՄ ավիացիոն օրենսդրության մեջ բացակայում էր հստակ նորմ, թե ում անունից պետք է կնքվեին երրորդ երկրների հետ ավիացիոն համաձայնագրերը: Այնուհետև, «Երրորդ երկրների հետ բանակցության և համագործակցության կնքման» №847/2004-ի կանոնակարգով հստակ տարանջատվեցին երրորդ երկրների հետ պայմանագրերի կնքման դեպքում ԵՄ անդամ պետությունների իրավասությունները: ԵՄ-ում գործում է ավիափոխադրողների ապահովագրության և անվտանգության ապահովման միասնական համակարգ: ԵՄ-ում լիցենզավորման ենթակա է նույնիսկ օդային երթևեկության վերահսկողություն և իրականացնողների գործունեությունը:

Բացի դրանից, 2008թ-ի մարտի 30-ից ԵՄ-ի և ԱՄՆ-ի միջև գործում է ավիափոխադրումների ազատականացման ռեժիմը, որի համաձայն,

⁶⁶Договора о функционировании ЕС, ст. 49.

ցանկացած եվրոպական ավիափոխադրող ցանկացած եվրոպական օդանավակայանից կարող է ազատ թռիչք իրականացնել ԱՄՆ ցանկացած քաղաքի օդանավակայան, բայց չի կարող իրականացնել ԱՄՆ տարբեր կետերի միջև փոխադրումներ: Նույն իրավունքը տրված էր նաև ամերիկյան ավիափոխադրողներին եվրոպական երկնքում: 2010թ. ԱՄՆ-ը և ԵՄ-ն միասնականացրել են ավիացիոն անվտանգության ապահովման և շրջակա միջավայրի պահպանության հարցերը: Համաձայնագրերի վերջնական նպատակն է տրանսպորտի անոյան ազատ օդային տարածքի ձևավորումը, ներքին շուկաներ ազատ մուտքի ապահովումը և ավիացիոն շուկաներ ներդրումների երկուստեք անխոչընդոտ մուտքի ապահովումը: Նշենք, որ ԵՄ ավիացիոն շուկայում ներկայումս բավականին զարգացած է նաև ավիատոմսերի և ավիածառայությունների առցանց ամրագրման համակարգը:

Ներկայումս աշխարհում օդային տրանսպորտի պետական կարգավորման հիմնական միտումը պետական աջակցության տրամադրումն է, այս մեխանիզմը գործում է թե՛ զարգացած, թե՛ զարգացող երկրներում, և հիմնականում պետական սուբսիդավորման ձևով:

Ըստ ծրագրի՝ առավել նշանակալից ավիաուղիները սպասարկող ավիաընկերությունները, որոնք իրականացնում են ավիափոխադրումներ երկրի տարբեր կետերի միջև և որոնք առանց կանոնավոր սուբսիդավորման չէին կարողանա ապահովել կանոնավոր չվերթ, ԱՄՆ-ի տրանսպորտի դեպարտամենտի կողմից 1978թ.-ից ստանում են պետական աջակցություն: Այս ծրագրում ներառված են ԱՄՆ 34 նահանգ: Սուբսիդավորված չվերթների ավիատոմսերի արժեքը ֆիքսված է 100-800 ԱՄՆ դոլարի սահմաններում՝ կախված հեռավորությունից և օդանավակայանի հնարավորություններից: Ընդ որում, պետական սուբսիդավորումը տատանվում է 5-90%-ի սահմանում:

Պետական կարգավորման յուրօրինակ մեխանիզմ է գործում ԵՄ երկրներում: ԵՄ երկրներից յուրաքանչյուրը և ամբողջությամբ վերցրած եվրոպական Միությունը՝ միասնական տնտեսական տարածքի շրջանակներում ունեն ավիափոխադրումների պետական կարգավորման հարուստ փորձ:

Համաձայն քաղաքացիական ավիացիայի 1944թ. Չիկագոյի կոնվենցիայի՝ պետությունը վերահսկում է ավիափոխադրումների ոլորտում ծառայություններ մատուցողներին, որը ենթադրում է նաև լիցենզիաների և գործունեության որոշակի տեսակի իրականացման համար թույլ տվողական տրամադրում:

ԵՄ Խորհրդի ջանքերն ուղղված էին ազգային լիցենզավորման համակարգերի միավորմանը: Որպես արդյունք՝ այսօր գործում է ԵՄ անդամ երկրների ավիափոխադրումների լիցենզավորման միասնական համակարգ, որն ուժի մեջ է մտել 1993թ. հունվար 1-ին: Հետևելով ԵՄ-ի ընդհանուր քաղաքական ուղուն՝ այս համակարգն ուղղված է բարձրորակ ծառայությունների վաճառքի հստակ և հավասար կանոնների ձևակերպմանը՝ հիմնված ավիափոխադրողների տնտեսական և տեխնիկական կայունության վրա:

Ավելին, եթե, օրինակ ոչ մի ավիաընկերություն չի համաձայնվում 2 կետերի միջև իրականացնել չվերթներ, ապա պետությունը սուբսիդավորում է որևէ ավիաընկերության՝ ավիափոխադրումներ իրականացնելու համար: ԵՄ տարածաշրջանում չվերթի միջին հեռավորությունը տատանվում է 200-600 կմ, իսկ մեկ ուղղությամբ ուղևորահոսքը՝ 35-50 (Իսպանիա, Շվեդիա, Գերմանիա) կամ մինչև 70-110 մարդ (Պորտուգալիա, Ֆրանսիա): Սուբսիդավորման միջին մակարդակը մեկ ավիատոմսի համար Գերմանիայում կազմում է 120 եվրո, Նորվեգիայում, Շվեդիայում՝ 60 եվրո, իսկ Ֆրանսիայում և Պորտուգալիայում՝ 20 եվրո:

ԵՄ երկրները ավիացիոն քաղաքականության մեջ կարևորում են հանրային սպասարկման պարտավորության ծառայությունը հիմնականում 2 պատճառով, առաջին՝ այդ ծառայությունը դժվար հասանելի վայրերում բնակչության սպասարկման, կյանքի ժամանակակից պայմանների ապահովման նպատակով է ծայրահեղ անհրաժեշտ (առողջապահություն, կրթություն, սոցիալական այլ ծրագրեր) և երկրորդ՝ տարածաշրջանի տնտեսական և սոցիալական զարգացմանն է նպաստում:

ԵՄ երկրներում տեղական ավիաընկերություններին մրցակցությունից պաշտպանելու մեխանիզմներ են գործում: Օրինակ, Ավստրիան տեղական ավիափոխադրողներին պաշտպանում է

«Քայ քայ ող» մրցակցությունից, որը պատասխան էր 2001-2002 թթ. միջառք ավիաընկերությունների կրած ֆինանսական դժվարություններին: Պետության կողմից տեղական ընկերությունների սուբսիդավորման մեխանիզմը գործում է նաև Ավստրալիայում:

Ավիացիոն փոխադրումների պետական կարգավորման հետաքրքիր մեխանիզմներ են գործում նաև ԱՄՆ-ում և Կանադայում: Այն դեպքում, երբ ԱՄՆ-ում ամբողջությամբ ապակարգավորում է իրականացվում, Կանադայում պետական կարգավորումը պահպանվում է, և կարգավորումից հրաժարումն իրականացվում է փոքր առ փոքր: ԵՄ-ում և ԱՄՆ-ում ավիափոխադրողներն ընտրվում և լիցենզավորվում են մրցակցային հիմունքներով, իսկ Կանադայում պետական աջակցություն է տրամադրվում, ինչի դիմաց որոշակի պահանջներ են սահմանված: Ի տարբերություն ԱՄՆ-ի և ԵՄ-ի, որտեղ ենթակառուցվածքների սեփականության և տնօրինման կարգը կենտրոնացված է, Կանադայում այն ապակենտրոնացված է: Միջազգային պրակտիկայում առկա են տեղական ավիափոխադրողներին մրցակցությունից պաշտպանության բազմաթիվ մեխանիզմներ: Օրինակ, ԱՄՆ-ի և ԵՄ-ի ավիափոխադրողների շուկայում, եթե միջազգային փոխադրողի մուտքը կարող է քայ քայ իջ ազդեցություն ունենալ տեղական փոխադրողների համար, ապա դրա՝ շուկա մուտքի համար պետականորեն սահմանվում են բազմաթիվ խոչընդոտներ կամ նույնիսկ արգելք: Նոր ավիափոխադրողները շուկա մուտք են գործում միայն այդ դեպքում, երբ օդային փոխադրումների ծավալն այնպիսին է, որ դժվար է սպասարկել մեկ փոխադրողին և տնտեսապես շահավետ է այլ փոխադրողի առկայությունը: Շուկա մուտքի պետական կարգավորումն արդարացված է, եթե իրականացվում է սուբսիդավորում, անհրաժեշտ է ավիաուղու կայունության ապահովում կամ առկա է ռիսկ, որ տեղական ավիափոխադրողը «քայ քայ իջ» մրցակցության արդյունքում դուրս կմնա շուկայից:

Չարգացած երկրներում պետական կարգավորման կարևորագույն տարրերից է նաև ավիացիոն ենթակառուցվածքների պահպանման ու վերականգնման, անձնակազմի ուսուցման և անվտանգության

ապահովման համար պետական բյուջեից պարտադիր
ֆինանսավորումը:

ՌԴ-ում գործող օդային օրենսդրությամբ ուղևորների կյանքի
և առողջության, ինչպես նաև ուղեբեռի վնասի կամ կորստի համար
ավիափոխադրողների պատասխանատվության նորմեր սահմանված չեն,
բացառությամբ այն դրույթների, որոնք գործում են միջազգային
համաձայնագրերով:

Համաձայն ՌԴ Օդային օրենսգրքի 133-րդ հոդվածի 1-ին կետի՝
ինչպես ներքին, այնպես էլ միջազգային օդային փոխադրումների
դեպքում ավիափոխադրողը պարտավոր է ապահովագրել ուղևորներին
հնարավոր վտանգներից, ինչպես նաև պարտավոր է վճարել
ապահովագրական վճար ուղևորների կյանքին կամ առողջությանը,
բեռներին և իրերին հասցված վնասի դեպքում⁶⁷:

Ներկայումս ԱՄՆ-ում մահացած ուղևորի համար ընդունված է
վճարել 2-4 մլն ԱՄՆ դոլար, եվրոպայում՝ մինչև 1 մլն ԱՄՆ դոլար,
իսկ Ռուսաստանը վճարում է 2 մլն ՌԴ ռուբլի, սակայն այդ գումարն
էլ շատ ապահովագրողների, ինչպես նաև փոքր
ավիաընկերությունների համար հաճախ դժվար է ապահովել⁶⁸:

Անցած երկու տասնամյակներում ԵՄ ավիացիոն շուկայի
ձեռքբերումները վիթխարի են: ԵՄ քաղաքականությունն ուղղված է
եղել ավիացիայի ոլորտում գործողությունների համակարգմանը,
որի արդյունքում ձևավորվեց ներքին եվրոպական շուկան, և
սկսեցին գործել ընդհանուր կանոններ: ԵՄ-ը կարողացել է
հաջողությամբ լուծել չխեղաթյուրված մրցակցության, օդային
տարածքի օգտագործման կառավարման, անվտանգության
ստանդարտների ներդրման և ուղևորների իրավունքների
պաշտպանության, շրջակա միջավայրի պահպանության և այլ հարցեր:
Ընդհանուր առմամբ, ավիացիայի ազատականացումը ԵՄ և երրորդ
երկրների միջև հանգեցրել է ավիատոմսերի գների իջեցմանը և
ուղևորափոխադրումների ավելացմանը: Ընդ որում, եվրոպական

⁶⁷ Воздушный кодекс Российской Федерации статья 133. <http://vozkod.ru/glava-17/st-133-vzk-rf>

⁶⁸ Արտաքին տնտեսական գործունեության տրանսպորտային ապահովում,
Ուսումնական ձեռնարկ, Եր.,
«Տնտեսագետ», 2010, 456 էջ, էջ 365-366:

հանձնաժողովը գտնվում է այդ ուղղությամբ նոր գործողությունների մշակման փուլում⁶⁹:

Հետագայում ԵՄ-ում ավիափոխադրումների համար պատասխանատու կառուցվածքների հիմնական խնդիրը դարձավ օդային ոլորտի բարեփոխումը՝ աճող սեգմենտի արդյունավետ կառավարման, տնտեսական բաղադրիչի զարգացման, առավելագույն անվտանգության և էկոլոգիական ստանդարտների ներդրմամբ տարածության շահագործման համար: Դա նշանակում էր եվրոպական օդային տարածության ապաֆրագմենտացում, թռիչքային ընդմիջումների կրճատում, անվտանգության ստանդարտների և թռիչքների արդյունավետության բարձրացում, շրջակա միջավայրին հասցվող վնասի նվազեցում և ծառայությունների մատուցման հետ կապված ծախսերի կրճատում: 2006թ. ԵՄ երկրները և հարևան 10 երկրներ ստորագրեցին բազմակողմ համաձայնագիր Եվրոպայում ընդհանուր ավիացիոն գոտի ստեղծելու մասին:

ԵՄ ավիացիոն քաղաքականության արդյունքում եվրոպական արդյունաբերությունն ամբողջությամբ վերակառուցվել է: Անշեղորեն աճել է ուղևորափոխադրումների ծավալը: 2008թ. ԵՄ 27 երկրներում տեղափոխվել է 798 մլն ուղևոր (այն կրճատվել է 47 միլիոնով միայն 2009թ. գլոբալ ֆինանսական ճգնաժամի տարում): Օդային տրանսպորտի համակարգը շատ կարևոր տնտեսական գործոն է ԵՄ-ի համար, միաժամանակ այն շատ զգայուն է և կախված է այլ ոլորտներում տնտեսական զարգացումից⁷⁰:

Ներկայումս օդային տրանսպորտը ռազմավարական կարևոր ոլորտ է, որը զգալի ներդրում ունի ԵՄ տնտեսության և զբաղվածության շուկայի համար: Ավիացիան ապահովում է 5.1 մլն աշխատատեղ: Այդ ոլորտի տեսակարար կշիռը ԵՄ ՀՆԱ-ում կազմում է 2.4% (կամ 365 մլրդ եվրո): Եվրոպական հանձնաժողովի կանխատեսմամբ՝ օդային փոխադրումների շուկան մինչև 2030թ.

⁶⁹ Communication from the commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and

Social Committee and the Committee of the regions, An Aviation Strategy for Europe, Brussels, 7.12.2015,

COM(2015) 598 final

⁷⁰ Michal Žabokrtský, EU Air Transport Policy: Implications on Airlines and Airports.Současná Evropa 2011/1, p. 162.

տարեկան կաճի 5%-ով: 2016թ. Եվրոպական օդային նավիգացիոն համակարգը (ANS) վերահսկել է 10,2 մլն թռիչքներ (որոշ օրերի՝ մինչև 27,844 չվերթ): Եվրոպական օդային տարածքը 11.5 մլն կմ² է, ունի 37 կառավարման կենտրոն հատվածավորված օդային տարածությունում⁷¹: Մի շարք կանխատեսումների համաձայն՝ այդ ցուցանիշը կկազմի 17 մլն չվերթ (որոշ օրերի՝ մինչև 50,000 չվերթ):

ԵՄ արտաքին ավիացիոն քաղաքականությունն զգալիորեն հիմնված է ներքին ավիացիոն քաղաքականության հաջողությունների վրա: Այն հետևում է Եվրոպական Միության խորհրդի և Եվրոպական հանձնաժողովի կողմից 2005թ. մշակված ճանապարհային քարտեզին:

Ճանապարհային քարտեզը հիմնված է եղել երեք սկզբունքների վրա.

1. ԵՄ երկրների միջև գոյություն ունեցող օդային տրանսպորտի երկկողմ համաձայնագրերը համապատասխանեցնել ԵՄ օրենսդրության հետ: Այսինքն, իրավական ամրագրում տալ ԵՄ քաղաքականությանը և ԵՄ ցանկացած ընկերության թույլատրել աշխատել ԵՄ անդամ երկրի և երրորդ երկրի հետ: Արդյունքում, անդամ պետությունների շուրջ գոյություն ունեցող 1500 երկկողմ համաձայնագրերը նորացվեցին: Ավելի քան 100 երկրի հետ կնքված նախկին համաձայնագրերը ճշգրտվեցին, իսկ շուրջ հինգ տասնյակ երկրների հետ ստորագրվեցին հորիզոնական համաձայնագրեր⁷²:
2. Ստեղծել ընդհանուր ավիացիոն շուկա հարևան երկրների հետ: ԵՄ-ը հարևան արտաքին գործընկերներին կոչ է անում ընդունել ԵՄ օրենսդրությունն ավիացիոն կանոնների վերաբերյալ: Սկզբում առաջարկվում է ընդունել անվտանգության պահանջները: Հավանական զուգամիտման (կոնվերգենցիայի) հաջորդ փուլերը ներառում են շուկաների բացումը և իրավական դաշտի ներդաշնակեցումը: Եվրոպական ընդհանուր ավիացիոն

⁷¹Eurocontrol, Annual Network Operations report 2016. 08.05.2017 p.15, <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/publication/files/nm-annual-network-operations-report-2016-main-report.pdf>

⁷²Հորիզոնական համաձայնագիրը միջազգային պայմանագիր է ԵՄ անունից ԵՄ անդամ երկրի և երրորդ երկրի հետ, որի նպատակն է օդային հաղորդակցության վերաբերյալ տվյալ երրորդ երկրի և ԵՄ անդամ երկրների միջև գոյություն ունեցող երկկողմանի համաձայնագրերը ԵՄ օրենսդրությանը համապատասխանեցնելն է:

գոտին վերջին հաշվով կարող է ներառել 58 երկիր՝ շուրջ 1 մլրդ բնակչությամբ:

3. Ավիացիոն համաձայնագրեր կնքել հիմնական ռազմավարական գործընկերների հետ: ԵՄ արտաքին ավիացիոն քաղաքականությանը չի սահմանափակվում միայն շուկաների բացմամբ: Նման դեպքերում ազատականացումը ավելի շատ է⁷³:

ԵՄ ավիացիոն արտաքին քաղաքականության համաձայն՝ պետք է ստեղծվեն ընդհանուր ավիացիոն հարթակներ՝ ներգրավելով հարավային և արևելյան հարևաններին, ինչպես նաև պետք է կնքվեն համալիր տարածաշրջանային համաձայնագրեր ռազմավարական գործընկեր երկրների հետ:

Մի շարք հարևան երկրների հետ ստորագրվել են պայմանագրեր՝ Եվրամիջերկրածովյան ընդհանուր ավիացիոն տարածքի ընդգրկմամբ (Մարոկկո, Ալբանիա, Բոսնիա և Հերցեգովինա, Կոսովո, Հորդանան, Վրաստան, Մոլդովա, Ուկրաինա և Իսրայել): Ասիա-Խաղաղօվկիանոսյան տարածաշրջանը դինամիկ զարգացում է ապրում: Ենթադրվում է, որ 2030թ. այս տարածաշրջանը կդառնա օդային շարժի համաշխարհային առաջատարը՝ 38% շուկայական կշռով:

Պայմանագրեր են ստորագրվել նաև մի քանի հիմնական միջազգային գործընկերների հետ (ԱՄՆ, Կանադա, Թուրքիա և Բրազիլիա): Բանակցություններ են ընթանում Լիբանանի, Եգիպտոսի, Լիբիայի, Թունիսի, Ալժիրի, Ավստրալիայի, Նոր Զելանդիայի, Հնդկաստանի, Չինաստանի, Ճապոնիայի, Ադրբեջանի և մի շարք այլ երկրների հետ, որոնք կարող են հանգեցնել նոր համաձայնագրերի կնքմանը:

ԵՄ-ԱՄՆ շուկան կարելի է դիտարկել հասուն պահանջարկի տեսանկյունից: ԵՄ-ԱՄՆ օդային տրանսպորտի հանաձայնագիրը կնքվել է 2007թ., ավելի լայն համաձայնագիր կնքվել է 2010թ.: «Բաց երկնքի» լրիվ համաձայնեցման մասին բանակցությունները գտնվում են երրորդ փուլում: ԵՄ ավիաընկերություններն առանց սահմանափակումների կարող են թռիչք կատարել ԵՄ ցանկացած կետից ԱՄՆ ցանկացած կետ: Սակայն սահմանափակումներ կան

⁷³Panayotis Christidis, Four shades of Open Skies: European Union and four main external partners, Journal of Transport Geography, Volume 50, January 2016
<http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0966692315000691>:

ավիաընկերությունների սեփականություն հետ կապված հարցերում, ինչը սահմանափակում է մրցակցությունը: Վերջնական նպատակը տրանսպորտային բաց երկնքի ստեղծումն է՝ առանց ներդրումային հոսքերի և օդային ծառայությունների սահմանափակման: ԱՄՆ և ԵՄ ավիացիոն շուկաներին բաժին է ընկնում քաղաքացիական ավիացիայի շուրջ 60%-ը: Այս երկու «հսկաների» միջև երկնքի ազատականացումը կհանգեցնի ամբողջ աշխարհում ավիացիայի նոր մոդելի⁷⁴:

Յնդկաստանում ավիացիայի ոլորտը կարգավորվում է Քաղաքացիական ավիացիայի նախարարության և պաշտպանության նախարարության կողմից՝ ռազմական օդուժի մասով: Ավիացիոն քաղաքականությունը կարգավորող հիմնական ակտը Յնդկաստանում ընդունվել է 2015 թվականին, որի հիմքում ընկած է «բաց երկնքի» քաղաքականության ընդլայնումը և տարածաշրջանային փոխկապակցված հիմնադրամի ստեղծումը: «Օդային տրանսպորտի մասին» օրենքը⁷⁵ կարգավորում է օդային տրանսպորտի հետ կապված բոլոր հարցերը՝ կարգավորող մարմնի սահմանումից մինչև չվերթների հաստատման կարգը:

Մինչև 1980 թվականը Չինաստանում Քաղաքացիական ավիացիայի վարչությունն ամբողջությամբ կարգավորում էր ավիացիայի ոլորտը, ընդ որում տվյալ վարչությունը գտնվում էր զինված ուժերի հսկողության տակ, սակայն 1980 թվականին այն առանձնացավ և սկսվեցին լայնամասշտաբ բարեփոխումներ՝ տեղական իշխանություններին թույլատրվեց ներդրումներ կատարել և ունենալ սեփական ավիաուղիներ՝ դրանով իսկ խթանելով մրցակցությունը: Արդյունքում, տեղական իշխանությունների կողմից ֆինանսավորվող վեց ավիաուղիներ ստեղծվեցին, օդանավակայանների կառավարումը առանձնացավ Չինաստանի Քաղաքացիական ավիացիայի վարչության լիազորություններից, սակայն միաժամանակ ոլորտի հիմնական կարգավորումը (այդ

⁷⁴ Yu-Chun Chang and Chia-Jui Hsu, Open Skies or open aviation area? Prospects for the aviation relations between the European Union and the United States. Airlines Magazine e-zine edition, Jan 2007, Issue 34.

⁷⁵ "Directorate general of civil aviation air transport directorate procedure manual" 22.09.2009, Directorate General of Civil Aviation, Government of India.

թվում՝ գնային քաղաքականությունը) և քաղաքականության մշակումն ու իրականացումը կատարվում էր վարչության կողմից:

Ասիական ճգնաժամի տարիները ուղեկցվեցին չինական ավիաընկերությունների և ավիաուղիների ծառայությունների նկատմամբ պահանջարկի նվազմամբ և ընկերությունների պարտքերի ավելացմամբ, այս պարագայում պետությունը թույլատրեց մասնավոր կապիտալ ներդրումները և գնային ինքնուրույն քաղաքականության իրականացումը: Ավիաընկերությունների միջև սկսվեց կլանումների մեծ ալիք և Չինաստանի Քաղաքացիական ավիացիայի վարչության առաջարկությամբ, մասշտաբի էֆեկտի ապահովման և ծախսերի նվազեցման նպատակով բոլոր ավիաընկերությունները միաձուլվեցին 3 խոշոր ավիաընկերությունների՝ մեկ պետական և 2 տեղական, ընդ որում, վերջիններիս սեփականությունն ամբողջությամբ փոխանցվեց տեղական իշխանություններին: Չինաստանում, այսպիսիով, տեղի ունեցավ «օդանավակայանների տեղայնացում»: 2005 թվականից Չինաստանում թույլատրվեցին մասնավոր և օտարերկրյա ներդրումներն ավիացիայի ոլորտում: Այսօր արդեն Չինաստանում տեղական իշխանությունների սեփականություն հանդիսացող և մասնավոր ավիաուղիների կողմից ծառայությունների մատուցումը հիմնված է ազատչուկայական հարաբերությունների վրա, բացի այդ, Չինաստանում գործում է նաև մեկ պետական ավիաընկերություն, որի կողմից ծառայությունների մատուցումը կարգավորվում է պետության կողմից:⁷⁶

Թուրքիայի Քաղաքացիական ավիացիայի վարչությունը ստեղծվել է 1925 թվականին և մինչև 1957 թվականը գտնվում էր Պաշտպանության նախարարության կազմում, իսկ այժմ վարչությունը Տրանսպորտի և կապի նախարարության կազմի մեջ է⁷⁷: Թուրքական ավիաչուկայի ազատականացումը հայտարարվել է 1983 թվականից, սակայն միայն 2005 թվականից է, որ շուկա մուտք գործելու խոչընդոտները վերացվեցին, որն էլ պատճառ հանդիսացավ Թուրքական ավիաուղիների գերիշխող դիրքի

⁷⁶Air deregulation in China and its impact on airline competition 1994–2012 Jiaoe Wang, David Bonilla, David Banister, *Journal of Transport Geography* 50 (2016) 12–23, pages 14-16.

⁷⁷GDCA Turkey history <http://web.shgm.gov.tr/en/kurumsal/1-history>

հաստատմանը շուկայում: Այսօր Թուրքիայում գործում են 51 ավիաընկերություններ: Միայն 2017թ-ին Թուրքական ավիաուղիները սպասարկել է 68,6 մլն ուղևոր 280 ուղղություններով և համարվում է չորրորդ ամենամեծ ավիաընկերությունը աշխարհում⁷⁸: Թուրքիայում այժմ կա գործող 67 օդանավակայան, որից 23-ը սպասարկում են ներքին և միջազգային չվերթները, 18-ը՝ միայն ներքին, 12-ը՝ ռազմական, 4-ը պատկանում են ավիացոն ասոցիացիային: Խոշոր օդանավակայաններից են՝ Ստամբուլ Աթաթուրքը, Սաբիհա Գյուկսենը, Անթաիան, Իզմիրը, Անկարան և այլն: Ստամբուլ Աթաթուրք օդանավակայանը շուտով փոխարինվելու է նորով՝ 2019 թ-ի ապրիլին նախատեսվում է նոր հանգուցային-հաբ-օդանավակայանի բացումը 200 մլն ուղևորների համար⁷⁹: Օդանավակայանի և նրա հարակից տարածքներում աշխատելու են 225,000 մարդ: Ծրագրի իրականացնելու համար նախատեսվել է 36 մլրդ դոլար: Օդանավակայանը կոնցեսիոն համաձայնագրով 25 տարով հանձնվել է Սենգիզ-Կոլին-Լիմակ-Մապա-Կայլոն կոնսորցիումին⁸⁰: Հիմնական խոշոր երեք ավիաընկերություններն են՝ Թուրքական Ավիաուղիները՝ 300 ինքնաթիռներով և 22 բեռնափոխադրման ինքնաթիռներով, Պեգասուսը՝ 40 ինքնաթիռներով և ՄՆՋ ավիաընկերությունը՝ 10 բեռնափոխադրման ինքնաթիռներով:

Լեհաստանն ունի ավելի քան 100 տարվա ավիացիոն ոլորտի պատմություն: Քաղաքացիական ավիացիայի վարչությունը ենթակառուցվածքների և զարգացման նախարարության կազմի մեջ է գտնվում: Լեհական ավիացիոն շուկայի ազատականացումը սկսվել է 2004 թվականին Լեհաստանի Եվրոմիությանն անդամակցելու և գույքընթաց⁸¹: 2004 թվականից սկսած Լեհական օդանավակայանները գրանցել են ուղևորափոխադրումների աճի կայուն տեմպ՝ 3,5 մլն ուղևորից մինչև 2017թ-ին՝ 40 մլն ուղևոր: Երկրում գործող 15 օդանավակայաններից հիմնական խոշոր օդանավակայաններն են՝

⁷⁸Turkish airline passengers rise over 9 % in 2017, Jan 09 2018, <http://www.hurriyetdailynews.com/turkish-airlines-passengers-rise-over-9-percent-in-2017-125430>

⁷⁹World biggest airport opening gets a new date, March 1, 2019, <https://www.cntraveler.com/story/istanbul-worlds-biggest-airport-opens>

⁸⁰CAPA, Istanbul Grand Airport 2018, <https://centreforaviation.com/data/profiles/airports/istanbul-airport-ist>

⁸¹ Market Liberalization: Polish Experience, ICAO, Worldwide Air Transport Conference, Montreal 2013.

Շոպենի, Կրակովի և Գդանսկի օդանավակայանները: Լեհաստանի կառավարությունը հավանություն է տվել նոր հանգուցային օդանավակայանի կառուցմանը, որի աշխատանքները կսկսվեն 2019 թվականից, ծրագրի արժեքը կազմում է 7 մլրդ դոլլար և նախատեսում է ավարտին հասցնել 2026 թվականին: Հանգուցային օդանավակայանը նախատեսված է 100 մլն ուղևորահոսքի համար:

□ Բաց երկնքի □ քաղաքականությունը ունեցավ և՛ դրական և՛ բացասական հետևանքներ: Լոտ Լեհական ավիաընկերությունը այս տարիների ընթացքում սնանկությունից խուսափելու համար բազմիցս դիմել է ֆինանսական օգնության⁸²: 2014 թվականին Եվրոխորհուրդը հաստատեց Լոտ Լեհական ավիաընկերությանը 200 մլն եվրոյի օգնության տրամադրումը: Բյուջետային ավիաընկերություններից երկուսը՝ Ռայնայրը և Ուիզայրը, 2006-2016 թվականների ընթացքում գրավել են Լեհական շուկայի գրեթե 50% -ը:⁸³ Համեմատության համար նշենք, որ Լոտ ավիաընկերության կշիռը նույն տարիների ընթացքում 37.8%-ից իջել է 24,4%:⁸⁴

Տարածաշրջանային օդանավակայաններում Էժանագին ավիափոխադրողների կշիռը հասնում է մինչև 100%-ի: Այնուամենայնիվ, հենց այս Էժանագին ավիափոխադրողների շնորհիվ Լեհաստանի շրջանները սկսեցին տնտեսական վերելք ապրել: Լեհաստանը նաև ունի 100-ից ավել ավիաճեռնարկություններ ընդհանուր 800 մլն տարեկան առևտրաշրջանառությամբ, որոնք մասնագիտացած են թե ինքնաթիռաշինության, թե պահեստամասերի արտադրության մեջ և արտադրության 90%-ը արտահանվում է⁸⁵:

Լատվիական ազգային ավիաընկերություն Էյր Բալտիկը բազավորված է երեք օդանավակայաններում՝ Ռիգա, Վիլնյուս և Տալին և համապատասխանաբար սպասարկում է երեք մերձբալթյան երկրներին: Էյր Բալտիկի բաժնետոմսերի 80%-ը պատկանում է

⁸² State aid: Commission approves restructuring aid for LOT Polish Airlines Brussels, 29 July 2014, http://europa.eu/rapid/press-release_IP-14-883_en.htm
⁸³ Лоукостеры в Польше: Благотворительность или бизнес? ЦТС, Себастьян Гошьчинярек, 31.08.2017; https://cfts.org.ua/articles/loukostery_v_polshe_blagotvoritelnost_ili_biznes_1271
⁸⁴ Lot Polish Airlines capacity up to 20% in 2016 but still behind Ryanair in Poland, US Routes key to growth in 2017, Airline Analysis, 19 Oct 2016, <http://www.anna.aero/2016/10/19/lot-polish-airlines-capacity-up-20-percent-in-2016/>
⁸⁵ Why Poland?-Polish Investment and Trade Agency, Edition 2015.

լատվիական պետությանը, մնացած 20% բաժնեմասը պատկանում է դանիական ձեռնարկատիրոջը⁸⁶: 2004 թվականի հունիսի 1-ից, բաց երկնքի քաղաքականությանը և որդեգրելուց հետո, ավիաընկերությանը միջառք եվրոպական ուղղությանը ներդրում թափափանցիկ սկսեց կատարել: Սակայն 2010 թվականին այն հայտնվեց սնանկացման եզրին և Լատվիայի կառավարությանը որոշում կայացրեց 142 մլն եվրոյի օգնության տրամադրել: Էյր Բալտիկը առաջին ազգային ավիափոխադրողն է, որը դարձել է բյուջե տային ավիաընկերություն: Ըստ Ավիացիոն Սալյուշնի, որը տարեկան վերլուծությանն է ենթարկում 57 մլն չվերթներ, 2014-2017 թվականներին Էյր Բալտիկը համարվել է ամենապարտաճանաչ ավիաընկերությունը: 2017 թվականին ունեցել է 3.5 մլն ուղևորաշրջանառություն և 4,7մլն եվրո հասույթ, սպասարկում է 60 ուղղություն, տրամադրում է բոնուսային ծրագիր, ավիոպարկում ունի 30 ինքնաթիռ:

Ներկայումս ռեզիդենտ ավիափոխադրողներին պետական օժանդակությունն ավելի մեծ թափ է ստացել, այն դրսևորվում է տարբեր ձևերով՝ սուբսիդավորում, արտակարգ վարկերի տրամադրում, ուղղակի օժանդակություն որոշակի երթուղիների շահագործման նպատակով և այլն:⁸⁷ Հստակ կարող ենք ասել, որ ավիացիան ունի պետական կարգավորման անհրաժեշտություն: Սակայն բավարար չէ գուտտնտեսական գործոններով պայմանավորել ավիաընկերությունների գործունեության ոլորտում պետական խիստ կարգավորման համակարգի գոյության պատճառները: Այն պետք է հիմնավորել նաև սոցիալական և քաղաքական գործոններով, անուղղակի օժանդակությունների միջոցով (սուբսիդիաներ, արտոնյալ լիզինգային պայմանագրեր, պետական երաշխիքներ և այլն)⁸⁸:

⁸⁶ Air Baltic Profile / CAPA <https://centerofaviation.com/airbaltic-bt>
⁸⁷ Նազարյան Գ. Ա. «Բաց երկնքի խուճերը», «Էկոնոմիկա հանդես», սեպտեմբեր 12, 2015թ. <http://armef.com/hy/news/erkkhosutyun/bac-erknqi-xutery/>
⁸⁸ Մուրադյան Ա., «Օդային տրանսպորտի զարգացումը և փոխադրումների պետական կարգավորումը Հայաստանի Հանրապետությունում» ատենախոսություն, Ը.00.02 «Տնտեսության և նրա ճյուղերի էկոնոմիկա, կազմակերպում և կառավարում» մասնագիտությամբ տնտեսագիտության թեկնածուի գիտական աստիճանի հայցման, Երևան, 1999, էջ 30:

ԳԼՈՒԽ 2. ՄԻՋԱԶԳԱՅԻՆ ՕԴԱՅԻՆ ՓՈԽԱԴՐՈՒՄՆԵՐԻ ԱՐԴԻ ՎԻՃԱԿՆ ՈՒ ՀԻՄՆԱԽԱԴԻՐՆԵՐԸ ՀՀ ՏՆՏԵՍՈՒԹՅԱՆ ՄԻՋԱԶԳԱՅԻՆԱՑՄԱՆ ՀԱՄԱՏԵՔՍՈՒՄ

2.1 Միջազգային օդային փոխադրումների արդի գնահատականը

Հայաստանի Հանրապետության համար, որը գտնվում է կարևոր ռազմավարական նշանակություն ունեցող Հարավային Կովկասում, տրանսպորտի հարցում մարտահրավերներ են առաջացնում աշխարհագրական դիրքը և աշխարհաքաղաքական 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 է միայն երկուսը՝ Վրաստանի հետ սահմանը հյուսիսում և Իրանի հետ սահմանը հարավում:

Ծուկայական հարաբերությունների ձևավորումը օրըստօրե զարգացող տնտեսության առաջ դնում է նոր խնդիրներ և պահանջներ: Ծուկայական տնտեսության առավելությունների և զարգացման դժվարությունների հաղթահարման, աստիճանաբար խորացող մրցակցության պայմաններում բնականոն ձևով առաջընթաց ապահովելու համար անհրաժեշտ է արագ տեմպերով հասնել միջազգային ստանդարտներին՝ բարձր մակարդակով ապահովելով բնակչության և տնտեսության պահանջները օդային տրանսպորտով ուղևորների և բեռների փոխադրման գործում: Որակի համապատասխան չափանիշների ապահովման անհետաձգելիությունը հայկական ավիափոխադրողների առջև հրատապ խնդիր է դնում ամենայն խորությամբ բացահայտել առկա ռեսուրսները, դրանց օգտագործման արդյունավետության աստիճանը, արտադրության կազմակերպման արդի ձևերի ու մեթոդների ներդրման հնարավորությունները և նոր ռեզերվների ձևավորման աղբյուրները: Այս առումով, առաջնային է համարվում օդային փոխադրումների շուկայի վերլուծությունը:

Հայաստանի Հանրապետության տարածքում առևտրային օդային հաղորդակցությունները կարող են իրականացվել միայն օդանավ շահագործողի վկայականի (սերտիֆիկատի), ավիափոխադրողի

մասնագրի և օդային ուղու շահագործման թույլ տվող յուրևի հիման վրա,⁸⁹ ինչն անմիջականորեն բխում է ՔԱՄԿ-ի կանոնակարգերից ու ստանդարտներից:

Հայաստանի Հանրապետության նույն պիլոտաժի շահագործողի վկայական ստացած 5 ավիաընկերություն, որոնք իրականացնում են ինչպես կանոնավոր, այնպես էլ ոչ կանոնավոր օդային փոխադրումներ:⁹⁰ Այդ ավիաընկերություններն են՝

- «Ատլանտիկ Յուրոպիան Էյրլայնս» ՍՊԸ,
- «Արմենիա Էյրլայն ավիաընկերություն» ՓԲԸ,
- «Մարս Ավիա» ՓԲԸ,
- «Տարոն Ավիա» ՍՊԸ,
- «Ավիակոմպանիա Արմենիա» ՍՊԸ:

Ներկայումս այս ավիաընկերություններից միայն երկուսն են հակված լինել ազգային ավիափոխադրող՝ «Տարոն Ավիա»-ն և «Ավիակոմպանիա Արմենիա»-ն:

2017 թվականին թռիչքներ են իրականացրել օտարերկրյա 29 ավիաընկերություններ՝ Էգեյան Էյրլայնս, Սկատ Էյր, Միդլ Իսթ Էյրլայնզ, Ալ-Նազեր, Ֆլայ Դուբայ, Քաթար Էյրլայնս, Ուրալյան Ավիաուղիներ, Սիբիր, Գլոբուս, Աերոֆլոտ-ռուսաստանյան ավիաուղիներ, Յուրալ Էյր, Ռոսիա, Վիմ Ավիա, Նորդ Վինդ, Մահան Էյր, Իրան Ասեման, Ատլաս Ջեթ, Ուկրաինական միջազգային ավիաուղիներ, Էյր Ֆրանս, Էյր Արաբիա, Ջեորջիան ավիաուղիներ, Ավստրիական ավիաուղիներ, Լոտ Փոլիշ, Թաբան Էյրլայնս, Վուելինգ, Ավիակոմպանիա Արմենիա և այլն⁹¹:

Ավիակոմպանիա Արմենիան սկսել է իրականացնել չարտերային չվերթներ 2016թ. հունիսից, «Տարոն Ավիա»-ն՝ 2017թ. ապրիլից սկսեց իրականացնել չվերթներ սակայն չդիմանալով մրցակցությանը՝ կասեցրեց իր գործունեությունը 2018 թվականի հունվարից ՀՀ-ում:

⁸⁹ ՀՀ Կառավարության 2015 թվականի 26 փետրվարի N 203-Ն որոշում «Ավիափոխադրողի մասնագրի, կանոնավոր և ոչ կանոնավոր օդային փոխադրումների իրականացման, օդային ուղու շահագործման թույլ տվող յուրևի ստացման համար ներկայացված հայտերի քննարկման հարցերով զբաղվող խորհուրդի ստեղծելու, դրան հատկապես կազմել, աշխատակարգը և եզրակացությունների տրամադրման համար գնահատման չափանիշները հաստատելու մասին»:

⁹⁰ ՀՀ Օդանավ շահագործողների ցանկ առ 31.12.2018, <http://www.gdca.am/page/46>

⁹¹ Տվյալները՝ 2017 թ-ին «Զվարթնոց» օդանավակայանից կատարվող թռիչքների Չվացուցակից, <http://www.gdca.am/projects/p/flight>

Երևանի «Չվարթնոց» միջազգային օդանավակայանը շահագործման է հանձնվել 1980 թվականին: Օդանավակայանը գտնվում է Երևան քաղաքից 12 կմ հեռավորության վրա: 1990-ական թվականների օդային բեռնափոխադրումների զգալի աճը հանգեցրեց բեռնային համալիրի կառուցմանը, որը շահագործման հանձնվեց 1998 թվականին և հնարավորություն է տալիս տարեկան սպասարկել շուրջ 100 հազար տոննա բեռ: Բեռնահամալիրում տեղադրված և շահագործվող ժամանակակից տեխնիկական միջոցներն ապահովում են բեռների ընդունմանը, պահպանմանը, մաքսային ձևակերպմանը և փոխադրմանը ներկայացվող արդի պահանջներին:

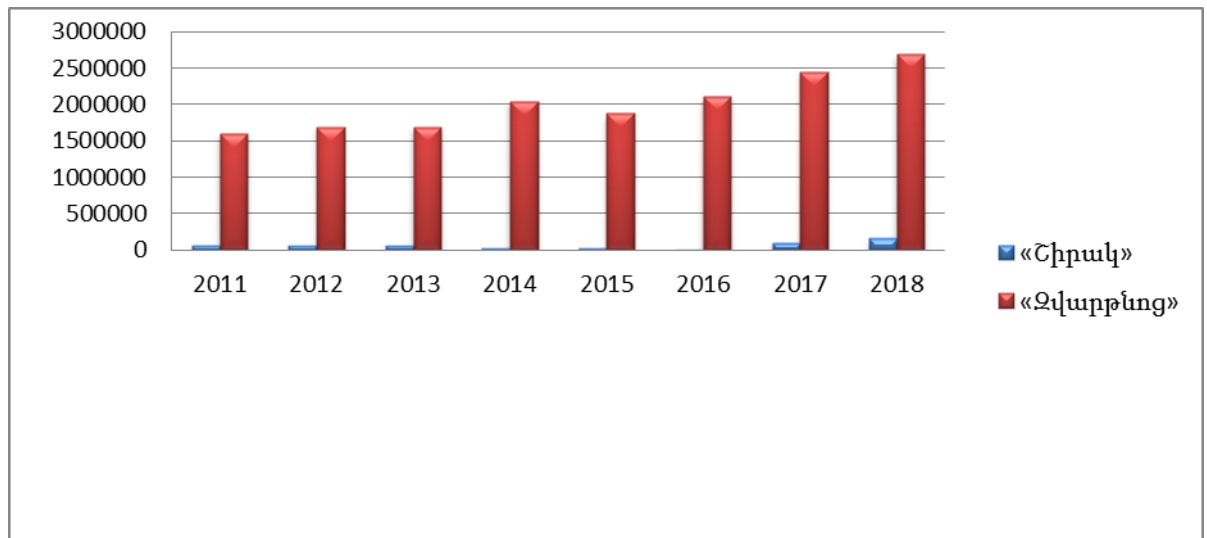
ՀՀ կառավարության 1993թ. մարտի 9-ի «Հայաստանի Հանրապետության քաղաքացիական ավիացիայի կառավարման կառուցվածքի կատարելագործման մասին» թիվ 89 որոշմամբ Հայաստանի պետական ավիաընկերությունը վերակազմավորվել է ««Հայկական ավիաուղիներ» ավիաընկերություն» պետական ձեռնարկության՝ Մերձակա և հատուկ ավիաուղիներ «Արարատ» և «Գյումրիի ավիաուղիներ» դուստր ձեռնարկություններով, որի տնօրինությանն են հանձնվել թռիչքային ստորաբաժանումները, ավիացիոն փոխադրումների ծառայությունը, օդային հաղորդակցության կենտրոնական գործակալությունը և ավիացիայի տեխնիկական բազաները՝ իրենց հիմնական և շրջանառու միջոցներով: Նույն որոշմամբ «Հայկական ավիաուղիներ» ավիաընկերություն» պետական ձեռնարկությունը ստացել է ազգային փոխադրողի կարգավիճակ: 1993 թվականին այս որոշմամբ ավիացիայում իրա-կանացվել է ռեֆորմ՝ տարանջատվել են ավիափոխադրողն ու օդանավակայանը որը թույլ տվեց ավիացիոն ոլորտին ոտքի կանգնել: □Հայաստանի օդային տրանսպորտի հետագա բարեփոխումների պատմական ակնարկը հավելված 3-ում □:

Գյումրու «Շիրակ» օդանավակայանը գործում է 1961 թվականից և իր շահագործողատնտեսական ցուցանիշներով երկրորդն է Հայաստանի Հանրապետությունում:

Գծապատկեր 2.1-ից երևում է, որ միայն 2018 թվականին «Չվարթնոց օդանավակայանի ուղևորափոխադրումը կազմել է 2,690,727 մարդ, այն դեպքում, երբ 2017 թվականի ուղևորափոխադրումների ծավալը

կազմել էր 2,448,250 մարդ: 2018 թվականին «Զվարթնոցում» 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:

Մինև նույն ժամանակ, «Շիրակ» օդանավակայանում 2018 թվականին ուղևորափոխադրումների ծավալը կազմել է 165,946 մարդ:



Գծապատկեր 2.1

«Շիրակ» և «Զվարթնոց» օդանավակայանների ուղևորափոխադրումների ծավալը, (մարդ) 2011-2018թթ.⁹²

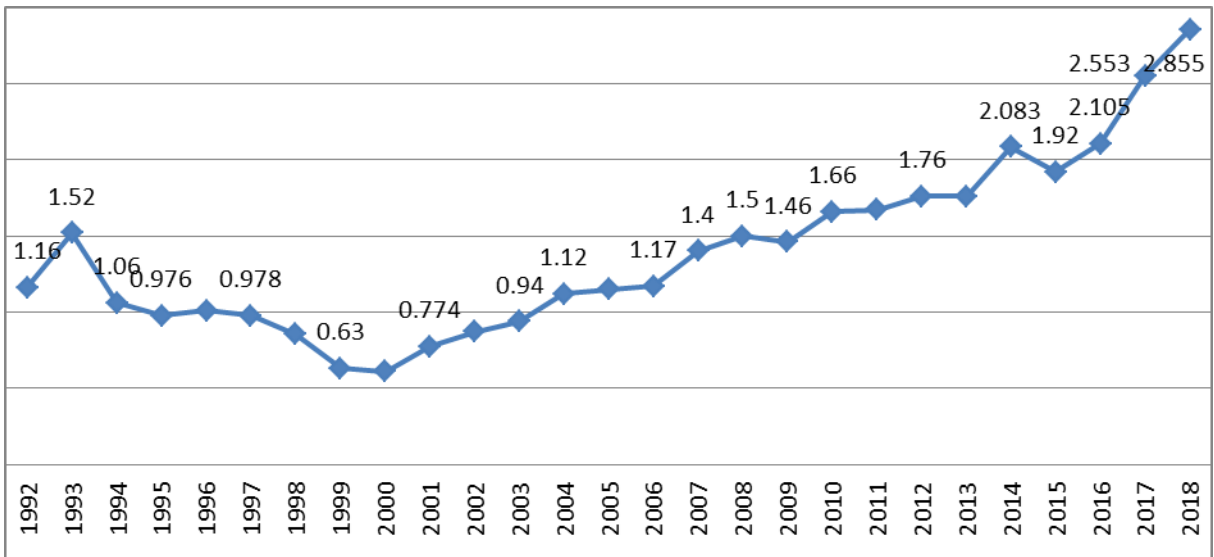
Ընդհանուր ուղևորափոխադրումների դինամիկայի վերլուծությունը ցույց է տալիս, որ 2000-ական թվականներից սկսած արձանագրվել է օդային փոխադրումների ցուցանիշների աճի միտում (տե՛ս գծապատկեր 2.2): Հատկանշական է, որ մինչև 2008 թվականը վեց տարի անընդմեջ արձանագրվել է ուղևորափոխադրումների ծավալների աճ, այնուհետև 2009թ. անկումից հետո 2010-2011 թթ. ավելի կտրուկ աճ է գրանցվել: Այսպես, եթե 2008 թ. նախորդ տարվա համեմատ ուղևորափոխադրումներն աճել էին 7.1%-ով, իսկ 2009 թ. նվազել է 2.5%-ով, այնուհետև 2010 և 2011 թվականներին աճել են համապատասխանաբար 13.2%-ով և 0.6%-ով:

⁹² Տվյալները՝ Քաղաքացիական ավիացիայի գլխավոր վարչության պաշտոնական կայքից:

Ուղևորափոխադրումների ծավալը կտրուկ աճել է 2014 թվականին՝ նախորդ տարվա համեմատ 18%-ով:

Ուղևորափոխադրումների 2014թ. աճը 2013թ. նույն ցուցանիշի նկատմամբ պայմանավորված էր «Էյր Արմենիա» ավիաընկերության՝ ազգային ավիափոխադրողի կարգավիճակով: Ինչպես գիտենք, 2013թ. մայիսից «Արմավիա» ավիաընկերությունը դադարեցրել էր իր գործունեությունը, ինչի արդյունքում 2013թ. գրանցվեց հայաստանյան շարժակազմով կատարված ուղևորափոխադրումների փոքր տեսակարար կշիռ՝ հանրապետությունում կատարված ողջ ուղևորափոխադրումների մեջ:

2018թ. օդային տրանսպորտի ուղևորափոխադրումների ծավալը կազմել 2.855 մլն ուղևոր (2017թ. նույն ցուցանիշի նկատմամբ աճել է 11.8%-ով):



Գծապատկեր 2.2

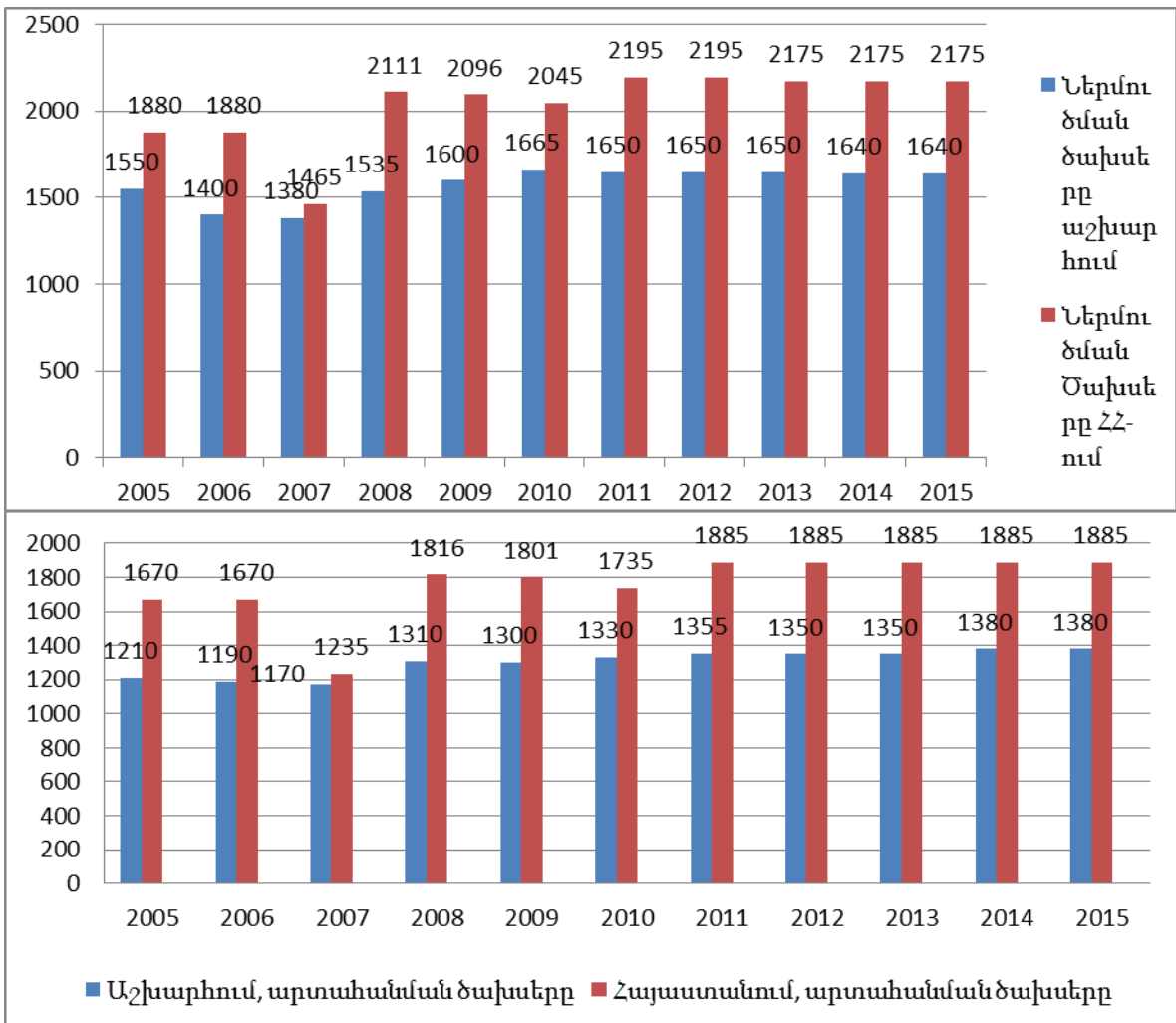
ՀՀ միջազգային ուղևորափոխադրումներն ըստ տարիների (մլն ուղևոր)⁹³

Տեստեսության զարգացման մեջ տրանսպորտի դերն առավել կարևոր է այն երկրներում, որոնք չունեն ծովային սահման, ինչը որոշակի

⁹³Ցուցանիշները վերցված են Հայաստանի Հանրապետության կառավարության առընթեր քաղաքացիական ավիացիայի գլխավոր վարչության ինտերնետային կայքից (www.gdca.am):

դժվարություններ է հարուցում համաշխարհային շուկամտելու և այդ շուկայի առավելություններից օգտվելու համար:⁹⁴

Հայաստանի տրանսպորտային բարձր ծախսերը պայմանավորված են Հայաստանի՝ ծովային ելք չունենալու հետ: Վերջինս ազդում է և՛ ներմուծման, և՛ արտահանման վրա: Ավտոճանապարհների և երկաթգծերի բարեկարգման խնդրին ավելանում է նաև լոգիստիկ խնդիրը՝ լոգիստիկ կենտրոնների և մաքսային պահեստների բացակայությունը: Նման կենտրոններ գործում են զարգացող երկրներում, որոնք փոխադրողներին հնարավորություն են տալիս պահեստավորել բեռը՝ մինչև հաջորդ փոխադրումը: Ներկայումս միայն օդային բեռները կարող են օգտվել նման հնարավորությունից «Չվարթնոց» օդանավակայանում:



⁹⁴Գ.Նազարյան, Դ.Հախվերդյան, Ա.Գրիգորյան, Ա.Եղիազարյան, Ա.Փախլյան, Ա.Աբրահամյան, Ծովային ելք չունեցող երկրների միջազգային մրցունակության հիմնախնդիրները (ՀՀ օրինակով), Մենագրություն/ Մասնագիտ. խմբ.: Ատոմ Վարդանյան. – Եր.: Տնտեսագետ, 2014. – 112 էջ.- («Ամբերդ» մատենաշար.13), էջ 29:

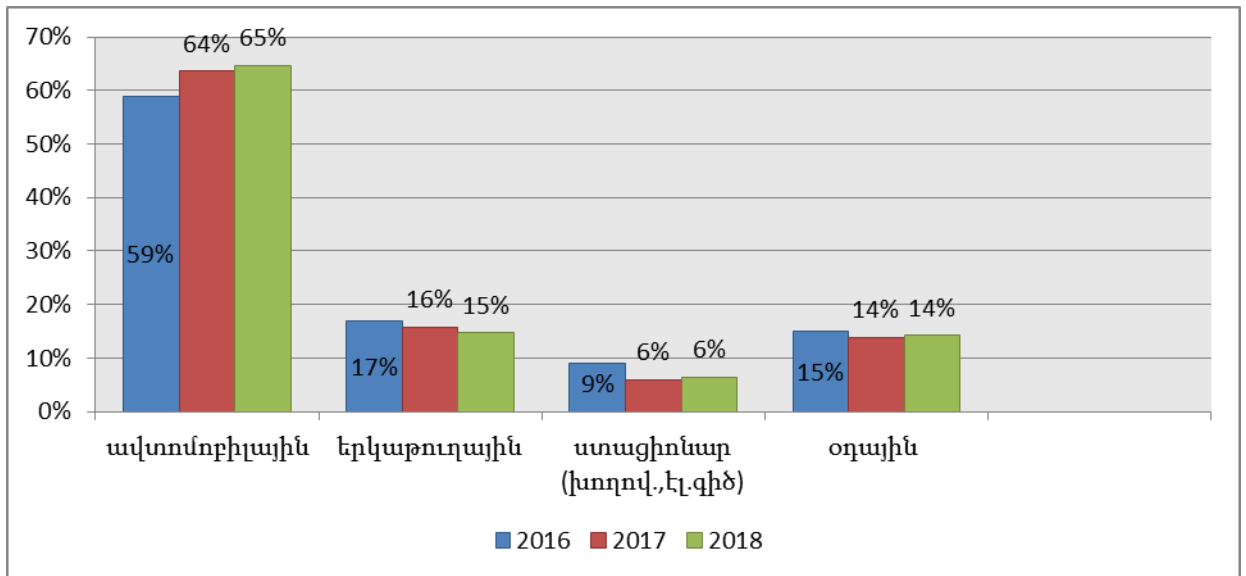
**Արտահանման և ներմուծման ծախսերը ՀՀ-ում և աշխարհում
(մեկ կոնտեյների հաշվով, ԱՄՆ դոլար)⁹⁵**

ՀՀ տրանսպորտային ծախսերի մեջ գերակշռում են ներքին տրանսպորտային ծախսերը: Ինչպես տեսնում ենք գծապատկեր 2.3-ից, 2015թ. արտահանման միջին ծախսերը Հայաստանում մոտ 36.5%-ով գերազանցում են համաշխարհային միջինը, իսկ ներմուծումը՝ 32.6%-ով: ՀՀ արտահանման և ներմուծման տրանսպորտային ծախսերի ամենամեծ բաղադրիչը բաժին է ընկնում ցամաքային փոխադրումներին և բեռնաթափմանը:

2018թ. ավտոմոբիլային տրանսպորտով կատարվող առևտուրը կազմել է ընդհանուր առևտրի 65%-ը, իսկ օդային տրանսպորտով կատարվող առևտուրը կազմում է ընդհանուր առևտրի 14%-ը՝ 2016 թվականի 15%-ի փոխարեն: (տե՛ս գծապատկեր 2.4):

Ընդ որում, օդային տրանսպորտով Հայաստան են փոխադրվում հիմնականում ալկոհոլային խմիչքներ, համեմունքներ, դեղեր, բժշկական սարքավորումներ, օժանելիք, մաշկի և դեմքի խնամքի միջոցներ, ռեստորանային, գրասենյակային գույք, հագուստ, համակարգչի, ավտոմեքենաների մասեր, քիմիական նյութեր, գրքեր և այլն:

⁹⁵Ցուցանիշի հաշվարկման մեջ օգտագործվում են արտահանման և ներմուծման հետ կապված բոլոր ծախսերը՝ բացառելով ամբ մաքսատուրքերի և առևտրային հարկերի (ցամաքային փոխադրման ծախսերը, փաստաթղթերի պատրաստումը, մաքսագերծման վարչական վճարները, տերմինալում բեռնաթափման ծախսերը և այլն): Աղբյուրը՝ World Bank Data Bank World Development Indicators <http://databank.worldbank.org/ data/reports.aspx?source=2&series=IC.EXP.COST.CD&country=>



Գծապատկեր 2.4

ՀՀ արտաքին առևտուրն ըստ տրանսպորտի տեսակների 2016-2018 թթ.⁹⁶

Ինչպես երևում է աղյուսակ 2.1-ից, օդային ճանապարհով առևտրային հոսքերը արժեքային արտահայտությամբ շատ չեն փոփոխվել՝ 2010-2018 թթ. արձանագրելով աճի միտում: 2018 թվականին և՛ արժեքային, և՛ քանակային արտահայտությամբ արտահանումն ավելի քան 25%-ով աճել է, իսկ ներմուծումն (արժեքային արտահայտությամբ) աճել է 8%-ով, մինչդեռ ծավալային արտահայտությամբ կրճատվել է 60%-ով, դավկայում է, որ 2018 թվականին շատ են ներմուծվել բարձր արժեք ունեցող ապրանքներ: 2018 թվականին 2010 թվականի համեմատ արտահանումը արժեքային արտահայտությամբ աճել է մոտ 3.35 անգամ, ծավալային արտահայտությամբ՝ 5 անգամ, միևնույն ժամանակ, ներմուծումն արժեքային արտահայտությամբ նվազել է 11.25%-ով, իսկ ծավալային արտահայտությամբ աճել է 23.5%-ով:

Աղյուսակ 2.1

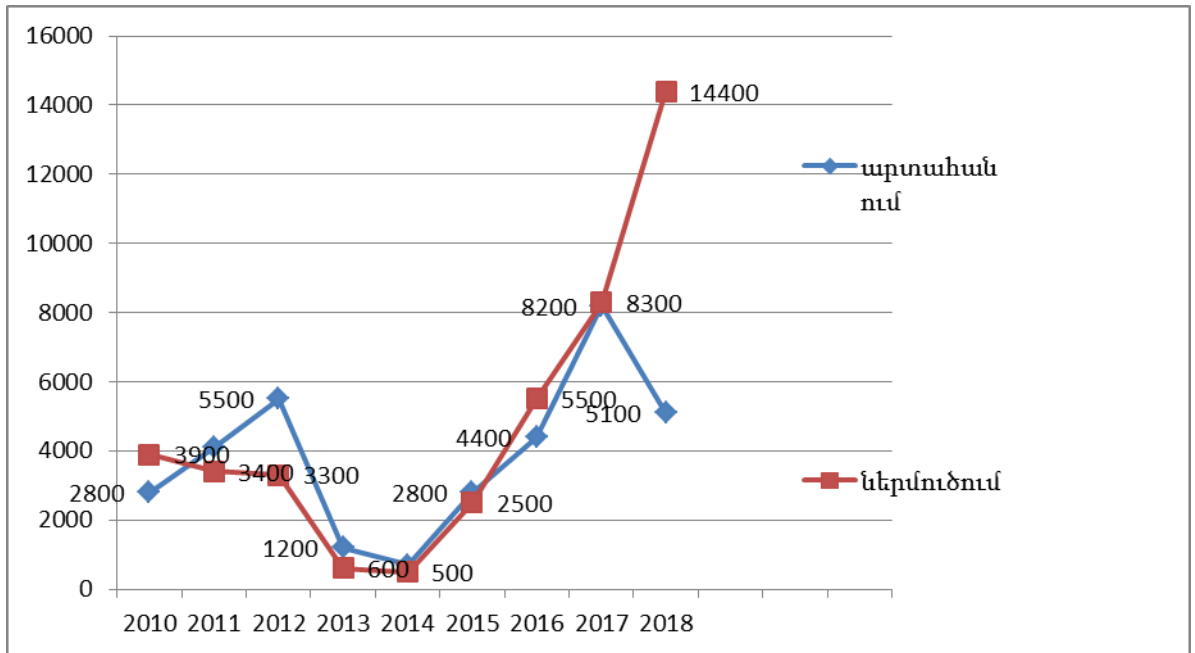
Օդային փոխադրումները ՀՀ-ում՝ ըստ քաշի և արժեքի

Տարի	միավոր	Ներմուծում	Արտահանում
2010	մլն ԱՄՆ դոլար	450.4	185.2
	Տոննա	3900	2800

⁹⁶ՀՀ արտաքին առևտուրն ըստ տրանսպորտի տեսակների 2016, 2017-2018: <http://www.petekamutner.am/Content.aspx?itn=csCIForeignTradeByTransportTypes>

2011	մլն ԱՄՆ դոլար	512.9	260
	Տոննա	3400	4100
2012	մլն ԱՄՆ դոլար	494.2	238.8
	Տոննա	3300	5500
2013	մլն ԱՄՆ դոլար	122.2	62.2
	Տոննա	1200	600
2014	մլն ԱՄՆ դոլար	142.5	70
	Տոննա	700	500
2015	մլն ԱՄՆ	234.7	314.6
	Տոննա	2800	2500
2016	մլն ԱՄՆ	357.9	413.3
	Տոննա	4400	4500
2017	մլն ԱՄՆ	393.8	497.0
	Տոննա	8200	8300
2018	մլն ԱՄՆ	425.6	622
	Տոննա	5100	14400

Օդային տրանսպորտը հիմնականում օգտագործվում է արժեքավոր, կոտրվող և փոքր ծավալներով բեռների փոխադրման համար: Սա հիմնականում պայմանավորված է այն հանգամանքով, որ մեծ արժեք ունեցող ապրանքների փոխադրման ծախսերը ընդհանուր ծախսերի նկատմամբ փոքր արժեք են կազմում:



Գծապատկեր 2.5

Օդայ ին փոխադրու մների դինամիկան 2010-2018 թթ. (տոննա)

ՀՀ-ում օդայ ին տրանսպորտի միջոցով իրականացված բեռնափոխադրումները վերջին ինը տարիների ընթացքում եղած պատկերը սկսել է փոխվել և 2016 թվականից սկսած օդայ ին տրանսպորտի միջոցով իրականացված բեռնափոխադրումները աճել են ու կազմել համապատասխանաբար 18.3 հազար տոննա և 22.4 հազար տոննա 2017 և 2018 թվականներին:

Աղյուսակ

2.2

Օդայ ին տրանսպորտով իրականացվող բեռնափոխադրումների ցուցանիշները⁹⁷

Ցուցանիշներ	2011	2012	2013	2014	2015 ⁹⁸	2016	2017
Բեռների փոխադրումներ (հազ. տոննա)	10	12.3	10.4	10.4	10.2	18.3	22.4
Բեռնաշրջանառություն (մլն)	9.1	11.2	5.6	2	0	0	6.9

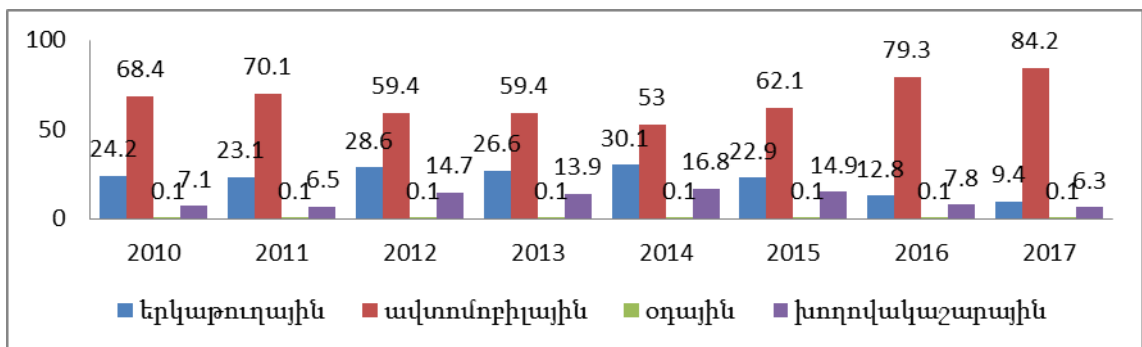
⁹⁷ ԱԿՃ, Հայաստանի վիճակագրական տարեգիրք 2018, Տրանսպորտ և կապ, Էջ 339 <http://armstat.am/>

⁹⁸2015թ և 2016թ-ի օդայ ին տրանսպորտի բեռնաշրջանառության ցուցանիշները բացակայում են: Սա պայմանավորված է այն հանգամանքով, որ այս ցուցանիշները հաշվարկելու համար օգտագործվում է միայն հայաստանյան շարժակազմով կատարված փոխադրումների ցուցանիշները:

տոննա-կմ)							
-----------	--	--	--	--	--	--	--

ՀՀ-ում օդային տրանսպորտի միջոցով իրականացված բեռնաշրջանառությունը վերջին վեց տարիներին կրել է տատանողական բնույթ: 2012թ. բեռնաշրջանառության ցուցանիշն աճել է 23%-ով, իսկ 2013թ. նախորդ տարվան կատմամբ արդեն նվազել է 50%-ով: 2014 թ. օդային տրանսպորտի միջոցով իրականացված բեռնաշրջանառության ցուցանիշը հասել է 2 մլն տոննա-կմ՝ նախորդ տարվան կատմամբ նվազելով 64.3%-ով: Ընդհանուր առմամբ, այս ցուցանիշը 2011-2014 թթ. նվազել է 78%-ով: 2015 և 2016 թվականներին ցուցանիշը 0 է, քանի որ հայաստանյան շարժակազմով փոխադրումներ չեն եղել:

Ինչպես երևում է գծապատկեր 2.6-ից՝ ապամերերկրում օդային տրանսպորտով իրականացվող բեռնափոխադրումների տեսակարար կշիռը բավականին փոքր է՝ տատանվում է 0.1-0.3%-ի միջակայքում:



Գծապատկեր 2.6

ՀՀ-ում բեռնաշրջանառության ընդհանուր ծավալում տրանսպորտի առանձին տեսակների տեսակարար կշիռը (տոկոսներով)⁹⁹

Ըստ Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային ասոցիացիայի տվյալների՝ օդային տրանսպորտը միջազգային բեռնափոխադրումների իրականացման համար կարևոր նշանակություն ունի, դրանով տարեկան իրականացնում է 5.6 տրիլիոն ԱՄՆ դոլարի ապրանքաշրջանառություն կամ ընդհանուր ապրանքաշրջանառության 35%-ը¹⁰⁰: Օդային տրանսպորտն

⁹⁹ Հայաստանի վիճակագրական տարեգիրք 2018, Տրանսպորտ և կապ, էջ 339 <http://armstat.am/>

¹⁰⁰ IATA, Annual Review 2018, Sydney, October 2018, <https://www.iata.org/publications/Documents/iata-annual-review-2018.pdf>

անփոխարինելի է հատկապես շուտ փչացող և ջերմագգայուն ասպանքների տեղափոխման համար: Մինդեռ ՀՀ-ում օդային տրանսպորտի տեսակարար կշիռը բեռնափոխադրումների համակարգում բավականին փոքր է, որը հիմնականում պայմանավորված է ստացվող փոքր հասույթով և կատարվող բարձր ծախսերով: ՀՀ-ում 2017 թվականին ընդհանուր օգտագործման տրանսպորտի բոլոր միջոցներով իրականացված բեռնափոխադրումների ընդհանուր ծավալում օդային տրանսպորտի տեսակարար կշիռը կազմել է 0.1%, որը 2011 թվականից փոփոխություն չի ենթարկվել:

Վերջին յոթ տարիներին ընդհանուր տրանսպորտի բոլոր միջոցներով կատարված բեռնափոխադրումների ծավալում ամենամեծ տեսակարար կշիռն ունեցել է ավտոմոբիլային տրանսպորտը, որի համապատասխան ցուցանիշը բոլոր տարիներին գերազանցել է 50%-ը: Մեծությամբ հաջորդը երկաթուղայինն է, որը 2014-2017թթ. աստիճանաբար նվազել է:

Ավիացիայի ձևավորումից ի վեր բեռների փոխադրման ավելի էժան տարբերակ է եղել այդ նպատակով ուղևորատար ինքնաթիռների օգտագործումը: Քանի որ ուղևորատար ինքնաթիռների առևտրային միջին բեռնվածությունը 60% է, չվերթների արդյունավետության բարձրացման նպատակով, այդ ինքնաթիռներով սկսել են մեծ ծավալի բեռնափոխադրումներ իրականացնել՝ օգտագործելով բեռնային խցիկները: Դրա մասին է վկայում այն փաստը, որ անգլիական «Հիթրոու» օդանավակայանում գործունեություն ծավալող 70 ավիաուղիներից միայն երեքն են զուտ բեռնային: Այստեղ տարեկան փոխադրվող 50,000 տոննա բեռները փոխադրվում են ուղևորատար ինքնաթիռներով¹⁰¹: Ավիափոխադրողների նման քաղաքականությունը հանգեցրել է օդային տրանսպորտով բեռնափոխադրման ծավալների աճին:

Հարկ է ուսումնասիրել նաև ինքնաթիռների ուղևորատարողունակության ու առևտրային բեռնվածքի օգտագործման գործակիցը: Ուղևորատարողունակության օգտագործման գործակիցը որոշվում է փաստացի ուղևորաշրջա-

¹⁰¹ Նագարյան Գ.Ա., Արտաքին տնտեսական գործունեության տրանսպորտային ապահովում, Եր., Տնտեսագետ, 2010, էջ 21:

նառու թյան և սահմանային ուղևորաշրջանառության հարաբերակցությամբ:

Փաստացի ուղևորաշրջանառությունն ցուցանիչը յուրաքանչյուր չվերթի ընթացքում տեղափոխված ուղևորների փաստացի քանակի և այդ չվերթի համապատասխան շահագործական հեռավորության արտադրյալի հանրագումարն է: Սահմանային ուղևորաշրջանառությունն ցուցանիչն ուղևորների համար նախատեսված ինքնաթիռների բազկաթոռների քանակի և տվյալ ինքնաթիռի թռիչքի համապատասխան շահագործական հեռավորության արտադրյալի հանրագումարն է: Ուղևորատար տոննա-կիլոմետրաժը ստացվում է ուղևոր-կիլոմետրը 0.09 գործակցով բազմապատկելու միջոցով:

Աղյուսակ 2.3

Ինքնաթիռների ուղևորատարողունակության և առևտրային բեռնվածքի օգտագործման գործակիցը ՀՀ-ում (%)¹⁰²

	2011	2012	2013	2014	2015
Ուղևորատարողունակության օգտագործման գործակիցը	65.3	55.2	63.1	66.1	0
Առևտրային բեռնվածքի օգտագործման գործակիցը	71.6	67.2	63.8	64.7	0

Առևտրային բեռնվածքի օգտագործման գործակիցը որոշվում է փաստացի բեռնաշրջանառության և տնտեսական բեռնաշրջանառության հարաբերակցությամբ:

Փաստացի բեռնաշրջանառությունը որոշվում է յուրաքանչյուր չվերթով փոխադրված բեռների փաստացի քանակի և համապատասխան շահագործական հեռավորության արտադրյալների հանրագումարով: Փաստացի տոննա-կիլոմետրաժ ցուցանիչն իրենից ներկայացնում է տոննա-կիլոմետրների հանրագումարն՝ ըստ փոխադրումների և ինքնաթիռների տեսակների: Սահմանային տոննա-կիլոմետր ցուցանիչն իրենից ներկայացնում է յուրաքանչյուր

¹⁰² Հաշվարկը կատարվել է հեղինակի կողմից՝ հիմք ընդունելով ՀՀ ազգային վիճակագրական ծառայության տվյալները:

ինքնաթիռի սահմանային բեռնման (բեռնատարողության) և համապատասխան շահագործական հեռավորության արտադրյալների հանրագումարը:

Հասկանալի է, որ այս երկու ցուցանիշների դեպքում էլ ամենաարդյունավետն ու ամենացանկալին 100%-ն է: Վերջին հինգ տարիների ուղևորատարողունակության օգտագործման գործակիցները բավականին ցածր են եղել: Ըստ ՔԱՄԿ-ի 2014թ. դեկտեմբերի 18-ի հրապարակման՝ ուղևորատարողունակության միջին ցուցանիշն աշխարհում 2014թ. կազմել է 79.5%,¹⁰³ իսկ ՀՀ-ում նույն թվականի ցուցանիշը կազմել է ընդամենը 66.1%՝ նախորդ տարիների համեմատ առավելագույնը: Այս ցուցանիշը նման պայմաններում չի կարելի համարել վատարդյունք: Իսկ մինչ այդ, աղյուսակ 2.3-ից կարող ենք նկատել, որ 2011 թվականին ուղևորատարողունակության օգտագործման գործակիցը կազմել է 65.3%, այնուհետև 2012 թ-ին նվազել է ու հասել 55.3%-ի, իսկ 2013 թ-ին նորից աճել ու կազմել 66.1%:

Ինչ վերաբերում է առևտրային բեռնվաճառի օգտագործման գործակցին, ապա այս ցուցանիշը ՀՀ-ում առավելագույնն է եղել 2011թ.՝ 71.6%: 2012թ. առևտրային բեռնվաճառի օգտագործման գործակիցը նվազել է 4.4%-ով, 2013թ.՝ 3.84%-ով, իսկ 2014թ. փոքր-ինչ աճել է (0.9%-ով) ու կազմել 64.7%:

Աղյուսակ 2.4

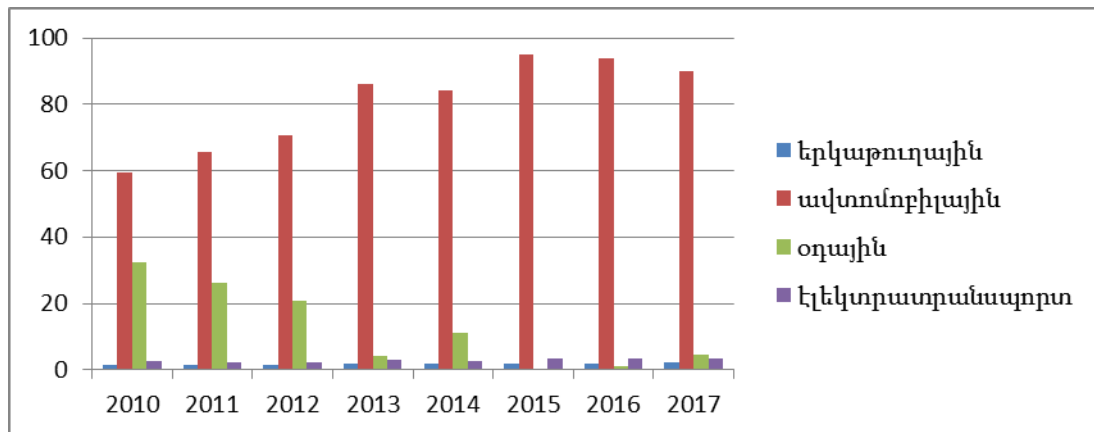
Օդային տրանսպորտով իրականացվող ուղևորափոխադրումների ընդհանուր ցուցանիշները ՀՀ-ում¹⁰⁴

Ցուցանիշներ	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Ուղևորների փոխադրումներ (մլն մարդ)	1.7	1.8	1.8	2.1	1.9	2.5	2.6
Ուղևորաքրջ անառությանը (մլն ուղևոր-կմ)	951.3	725.5	725.5	336	-	27.4	119.7

¹⁰³ ICAO, Strong Passenger Results and a Rebound for Freight Traffic in 2014, www.icao.int/Newsroom/Pages/Strong-Passenger-Results-and-a-Rebound-for-Freight-Traffic-in-2014.aspx

¹⁰⁴ ԱՎՃՀ այս տանի վիճակագրական տարեգիրք 2018, Տրանսպորտ և կապ, էջ 338 <http://armstat.am/>

Ինչ վերաբերում է հայաստանյան շարժական գումարի իրականացված ուղևորաշրջանառության ցուցանիշին, ապա վերջինս նույնպես 2011-2014թթ. պարբերաբար նվազել է, սակայն վերջին երկու տարիներին նկատելի է որոշակի աճ՝ բնականաբար հայկական ավիաընկերությունների շուկամուտը գործելու նպես:

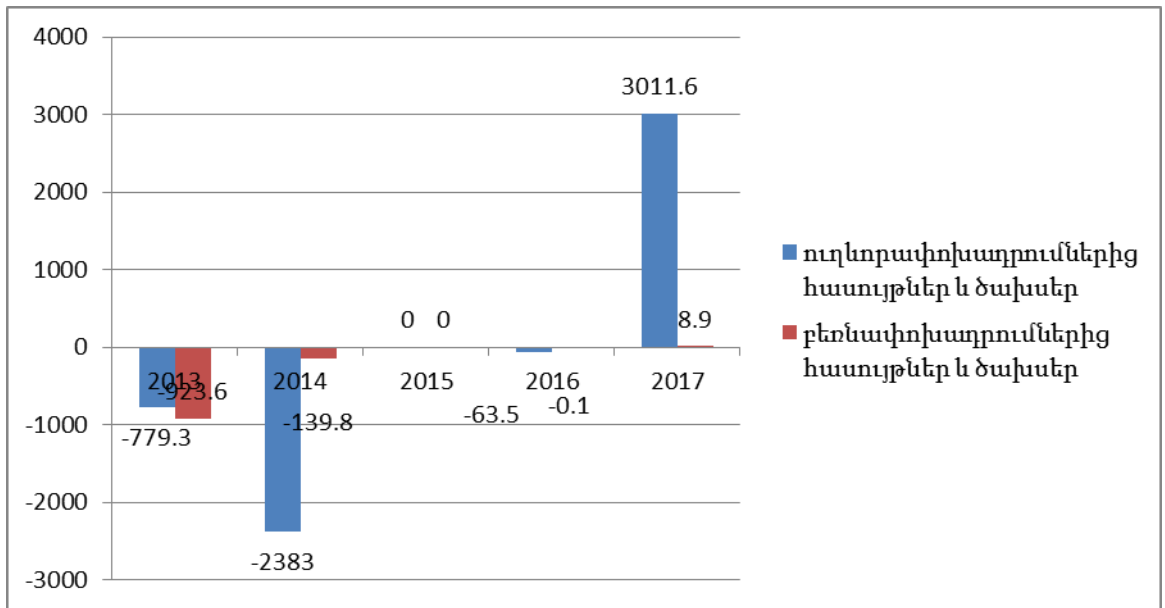


Գծապատկեր 2.7

Ուղևորաշրջանառության ընդհանուր ծավալում տրանսպորտի առանձին տեսակների ուղևորափոխադրումների տեսակարար կշիռը ԶՅ-ում (տոկոսներով)¹⁰⁵

Ըստ գծապատկեր 2.7-ի՝ 2016-2017 թվականներին նկատելի է որոշակի աճ ուղևորաշրջանառության ընդհանուր ծավալում (2014 և 2015 թթ-ին 0.9%, իսկ 2016-2017 թվականներին՝ 1.1% և 4.5%):

¹⁰⁵ ԱՎԾ, ԶՅ վիճակագրական տարեգիրք 2018, Տրանսպորտ և կապ, Էջ 343 <http://armstat.am/>



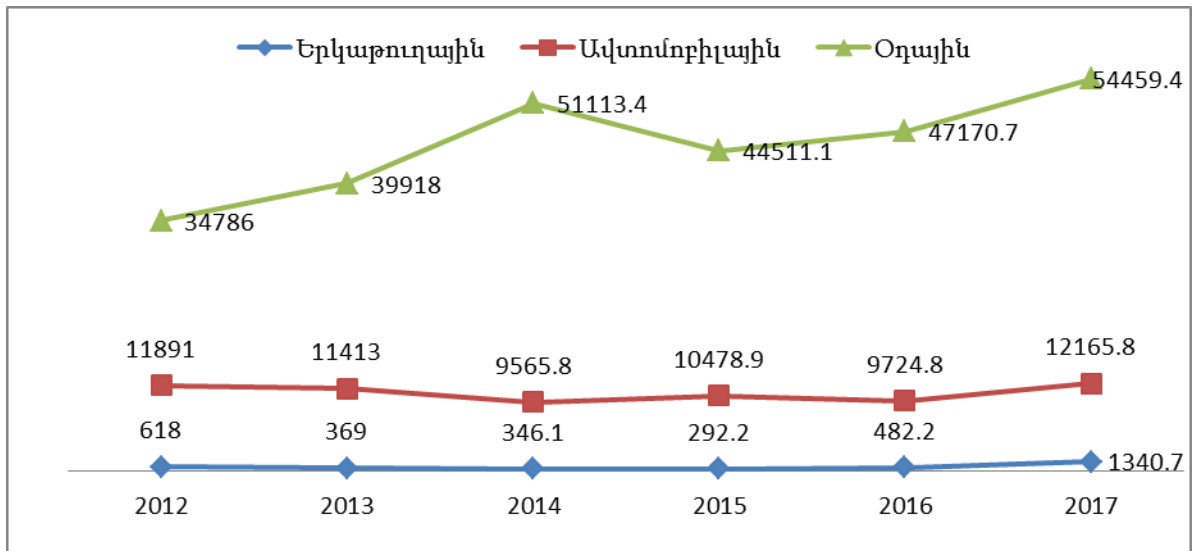
Գծապատկեր 2.8

Ուղևորափոխադրումներից և բեռնափոխադրումներից հասույթը և ծախսերը

ՀՀ-ում (մլն դրամ)¹⁰⁶

Ինչպես պարզ է դառնում գծապատկեր 2.8-ից՝ ուղևորափոխադրումների իրականացման համար ծախսերը բավականին մեծ են, և առանձին տարիներին նույնիսկ գերազանցում են ստացվող հասույթը, ինչը, ուրորտը ներդրումների տեսանկյունից ոչ մրցունակ է դարձնում: Մինչդեռ եթե դիտարկում ենք ուրորտում օժանդակ և լրացուցիչ տրանսպորտային գործունեությունից ստացվող հասույթը, ապա պարզ է դառնում, որ ավիացիայի ուրորտում ստեղծվող հասույթը մի քանի անգամ գերազանցում է տրանսպորտային տեսանկյունից ստեղծվող հասույթը (տես՝ գծապատկեր 2.9):

¹⁰⁶ ԱՎԾ, ՀՀ վիճակագրական տարեգիրք 2018, Տրանսպորտ և կապ, Էջ 343 <http://armstat.am/>



Գծապատկեր 2.9

Օժանդակ և լրացուցիչ տրանսպորտային գործուՆե ու թյ ու նից հա ու յ թ ը (մ լ ն դրամ)¹⁰⁷

Հայաստանի Հանրապետության օդային փոխադրումների կարևորագույն առանձնահատկությունն է ԱՊՀ երկրների հետ ուղևորափոխադրումներից, այդ երկրների տնտեսական զարգացման մակարդակից, քաղաքացիների բարեկեցությունից, միջազգային զբոսաշրջության, գործարար կյանքի ու առևտրի համար նրանց բաց լինելուց:

Ինչպես երևում է աղյուսակ 2.5-ից, առավել մեծ թվով կանոնավոր չվերթներ են իրականացվում դեպի ԱՊՀ երկրներ: 2011թ. հայաստանյան շարժակազմով կատարված կանոնավոր 5 657 չվերթներից 3 575-ը կատարվել է դեպի ԱՊՀ երկրներ, իսկ 2 082-ը՝ այլ երկրներ: Այս թիվն ավելի և ավ հասկանալու համար կարելի է նշել, որ 2011թ. դեպի ԱՊՀ երկրներ չվերթները կազմել են հայաստանյան շարժակազմի ողջ չվերթների 63%-ը: 2012 թվականին այս ցուցանիշը բավականին աճել է ու կազմել կատարված կանոնավոր չվերթների 78%-ը: 2013թ. հանրապետությունում հայաստանյան շարժակազմով կատարված կանոնավոր չվերթների թիվը նվազել է, բայց դեպի ԱՊՀ երկրներ չվերթների տեսակարար կշիռը դրանում աճել է՝

¹⁰⁷ ԱՎԾ. ՀՀ վիճակագրական տարեգիրք 2018, Տրանսպորտի կապ, էջ 343, <http://armstat.am/>

կազմելով 85%: 2014 թ. նույնպես այս ցուցանիշը բավականին մեծ է եղել՝ 93%:

Այլ ուսակ

2.5

Յայ աստանյ ան շարժակազմով ինքնաթիռների, ուղղաթիռների կատարած կանոնավոր և չարտերային չվերթների քանակը և ուղղությունները¹⁰⁸

	2011	2012	2013	2014	2015
Ընդամենը կանոնավոր չվերթներ, որից՝	5657	6141	1236	2615	0
ԱՊՐ երկրներ	3575	4800	1058	2437	0
Այլ երկրներ	2082	1341	178	178	0
Ընդամենը չարտերային չվերթներ, որից՝	1613	549	34	0	0
ԱՊՐ երկրներ	596	194	4	0	0
Այլ երկրներ	1017	355	30	0	0

Ի տարբերություն կանոնավոր չվերթների՝ չարտերային չվերթերի թվում դեպի ԱՊՐ երկրներ կատարված չվերթներն ավելի փոքր տեսակարար կշիռ ունեն: 2011 թվականին ընդհանուր չարտերային չվերթների թվում այլ երկրներ կատարված չվերթները կազմել են 63%: Այս ցուցանիշն աճել է հաջորդ երկու տարիներին՝ 2012թ. կազմելով 64.5%, իսկ 2013թ՝ 88%: Ինչպես նկատում ենք, 2014 և 2015 թվականներին հայաստանյան շարժակազմով առհասարակ չարտերային չվերթներ չեն իրականացվել:

2015 թվականը Յայ աստանի ավիացիայի համարյուրահատուկ է նրանով, որ անկախությունն ի վեր առաջին անգամ ոչ մի տեղական ավիաընկերություն չկատարեց սեփական ուղևորափոխադրում:

ՀՀ կառավարության և «Չվարթնոց» օդանավակայանի կոնստրուկտիվ նախաձեռնությամբ նախատեսվում է զարգացնել ենթակառուցվածքները դեպի «Չվարթնոց» օդանավակայան: Մշակվել է դեպի «Չվարթնոց» միջազգային օդանավակայան տանող երկաթուղային նոր գծի ծրագիր, որը թույլ կտա միևնույն երկաթուղային գծով կապ հաստատել «Չվարթնոց» միջազգային

¹⁰⁸ ԱՎՃ, ՀՀ տրանսպորտը և կապը 2014, www.armstat.am/file/article/transport_14_2.pdf և ՀՀ սոցիալ տնտեսական վիճակը 2015 հունվար-դեկտեմբերին, www.armstat.am/file/article/sv_12_15_a_124.pdf:

օդանավակայանի ուղևորատար տերմինալը գոյություն ունեցող «Չարբախ» մետրոպոլիտենի կայարանի հետ¹⁰⁹:

Այսպիսով, ՀՀ տնտեսությունը զարգացնելու գործում օդային տրանսպորտը վճռորոշ դեր ունի:

2.2 ՀՀ օդային փոխադրումների մրցունակությունը միջազգային մրցունակության ցուցանիշների համադրության մեջ

Հայաստանի օդային տրանսպորտի ենթակառուցվածքի մրցունակությունը գնահատելու նպատակով մեր կողմից համադրական վերլուծության միջոցով ներկայացվել են միջազգային կազմակերպությունների կողմից հրատարակվող զեկուլյցների ցուցանիշները:

Ժամանակակից պայմաններում օդային տրանսպորտի մրցունակության համադրական վերլուծության ժամանակ կարևոր է վերհանել ոչ միայն այս ենթակառուցվածքի տեխնիկական ապահովության արդյունավետության ցուցանիշները, այլև ուսումնասիրել մատուցվող ծառայությունների որակը: Միջազգային կազմակերպությունների կողմից իրականացված վերլուծությունների ու հետազոտությունների արդյունքում մշակվում են զեկուլյցներ, որտեղ առկա ցուցանիշները հնարավորություն են տալիս համադրական վերլուծություն իրականացնել օդային տրանսպորտի միջառնությունների միջև:

Համաձայն Համաշխարհային տնտեսական ֆորումի կողմից հրատարակվող «Համաշխարհային մրցունակության զեկուլյց 2017-2018թթ.»-ի՝ մրցունակ երկրների լավագույն տասնյակում գերակշռում են եվրոպական երկրները: Առաջին հորիզոնականում կրկին Շվեյցարիան է, որը տարիներ շարունակ գլխավորում է աշխարհի ամենամրցունակ երկրների տասնյակը, երկրորդ հորիզոնականում է ԱՄՆ-ն, իսկ Սինգապուրը՝ ամենամրցունակ 3-րդ

¹⁰⁹ՀՀ կառավարության «Չվարթնոց» միջազգային օդանավակայանի, հարակից տարածքում միջազգային լոգիստիկ կենտրոնի և ազատ տնտեսական գոտու մոտեցման տրանսպորտային ենթակառուցվածքների ռազմավարական ծրագիրը հաստատելու մասին» 2011 թվականի նոյեմբերի 3-ի N 43 նիստի արձանագրությունից քաղվածք:

երկիրը¹¹⁰: Նշենք, որ Հայաստանը Գլոբալ մրցունակության համաթվով (ԳՄՀ) զբաղեցրել է 70-րդ հորիզոնականը՝ (նախորդ հաշտվությունում՝ 79-րդ) 140 երկրների շարքում¹¹¹: ԳՄՀ-ի 2-րդ հենասյունը ենթակառուցվածքն է, որտեղ ներկայացվում է նաև երկրի օդային տրանսպորտի ենթակառուցվածքի որակը: Հայաստանը աշխարհում 74 –րդն է (2016-2017 թթ-ին՝ 86-րդ է 140 երկրների մեջ: Համեմատության համար աղյուսակ 2.6-ում ներկայացվել են մի շարք երկրների օդային տրանսպորտի ենթակառուցվածքների որակը 140 երկրների շարքում:

Աղյուսակ 2.6

Օդային տրանսպորտի ենթակառուցվածքի որակն՝ ըստԳՄՀ-ի, 2016-2018թթ.¹¹²

N	Երկիր	Տեղը 2017- 2018	Տեղը 2016- 2017	N	Երկիր	Տեղը 2017- 2018	Տեղը 2016- 2017
1.	Սինգապուր	1-ին	1-ին	12.	Ադրբեջան	24-րդ	36-րդ
2.	Հոնկոնգ	2րդ	3-րդ	13.	Չինաստան	24-րդ	29-րդ
3.	ՄԱԷ	3-րդ	2-րդ	14.	Իտալիա	60-րդ	60-րդ
4.	Նիդեռլանդներ	4-րդ	4-րդ	15.	Հնդկաստան	61-րդ	63-րդ
5.	Շվեյցարիա	6-րդ	7-րդ	16.	Ռուսաստան	59-րդ	65-րդ
6.	ԱՄՆ	9-րդ	9-րդ	17.	Տաիլանդ	70-րդ	71-րդ
7.	Գերմանիա	16-րդ	12-րդ	18.	Ղազախստան	90-րդ	90-րդ
8.	Ֆրանսիա	18-րդ	13-րդ	19.	Հայաստան	52-րդ	67-րդ
9.	Ճապոնիա	26-րդ	24-րդ	20.	Վրաստան	69-րդ	88-րդ
10.	Թուրքիա	31-րդ	29-րդ	21.	Ուկրաինա	92-րդ	103-րդ

¹¹⁰ World Economic Forum, The Global Competitiveness Report 2017-18, p. 8., Geneva 2017.

¹¹¹ We Forum, The Global Competitiveness Report 2017-2018, p. 13., Geneva 2017.

¹¹² We Forum, The Global Competitiveness Report 2016–2017 and The Global Competitiveness Report 2017–2018, http://www3.weforum.org/docs/GCR2016-2017/05FullReport/-TheGlobalCompetitivenessReport2016-2017_FINAL.pdf

Նշենք, որ Հայաստանը զբաղեցնում է 52-րդ տեղն աշխարհում՝ հետ մնալով տարածաշրջանի առաջատարներ Թուրքիայից և Ադրբեջանից: Իսկ ԵԱՏՄ անդամ երկրներից Հայաստանը օդային տրանսպորտի ենթակառուցվածքների որակով առաջ է անցել Ռուսաստանից, Ղազախստանից և Տաջիկստանից: Կարևոր է հաշվի առնել, որ օդային տրանսպորտի ենթակառուցվածքի որակի ապահովման համար անհրաժեշտ է ուշադրություն դարձնել հատկապես օդանավակայաններում մատուցվող ծառայությունների որակին, բացի այդ, կարևոր նշանակություն ունի նաև օդանավակայանների արտաքին տեսքի համապատասխանությունը միջազգային չափանիշներին:

«Ճանապարհորդության և զբոսաշրջության մրցունակության զեկուլյցի» (World Economic Forum Travel and Tourism Competitiveness Report) մեջ ներկայացվող Ճանապարհորդության և զբոսաշրջության մրցունակության համաթվի նպատակը (ՃՁՄՀ) (Travel and Tourism Competitiveness Index (TTCI)) այն գործոնների ու քաղաքականությունների գնահատումն է, որոնք ավելի գրավիչ են դարձնում ճանապարհորդությունների ու զբոսաշրջության ոլորտը աշխարհի տարբեր երկրներում:

ՃՁՄՀ-ի հիմքում երեք լայն կատեգորիաների փոփոխականներ են, որոնք ապահովում կամ ուղղորդում են ՃՁ մրցունակությունը: Այս կատեգորիաներն ամփոփվում են երեք ենթահամաթվերի մեջ՝

- ✓ ՃՁ պարբերական շրջանակային ենթահամաթիվ. սրանում ամփոփվում են զբոսաշրջության քաղաքականությանն առնչվող այն տարրերը, որոնք կառավարության վերահսկողության ներքո են,
- ✓ ՃՁ գործարար միջավայրի և ենթակառուցվածքների ենթահամաթիվ. ամփոփում է գործարար միջավայրի և «կոշտ» ենթակառուցվածքների տարրերը,
- ✓ ՃՁ մարդկային, մշակութային և բնական ռեսուրսների ենթահամաթիվ. ընդգրկում է երկրի մարդկային, մշակութային և բնական ռեսուրսների ապահովման հնարավորությունները,

Այս ենթահամաթվերից յուրաքանչյուրն, իր հերթին, կազմված է ճշմրցունակության հենասյուներից, որոնք 14-ն են (տե՛ս գծապատկեր 2.10): ՃՄՅ-ով 2017 թվականին առաջին հորիզոնականում առաջին անգամ հայ տվել է Իսպանիան, որն աշխարհում 3-րդ ամենաառայցելու յուների երկիրն է (60.6 մլն ժամանողներ):

Հայաստանը աշխարհի 136 երկրների մեջ 84-րդ տեղն է



զբաղեցնում:

Գծապատկեր 2.10

Ճանապարհորդության և մրցունակության հենասյուները¹¹³

Համեմատության համար նշենք, որ Թուրքիան գտնվում է 44-րդ տեղում, Ռուսաստանը՝ 43-րդ, Վրաստանը՝ 70-րդ, Ադրբեջանը՝ 71-րդ տեղում: «Ճանապարհորդության և զբոսաշրջության մրցունակության զեկույց»-ում որպես առանձին ցուցանիշներ կայացված է օդային տրանսպորտի ենթակառուցվածքը: Հայաստանը զբաղեցվում է 88-րդ տեղն աշխարհում՝ 136 երկրների մեջ:

¹¹³ We Forum, The Travel & Tourism Competitiveness Report 2017 p. 351-352, http://www3.weforum.org/docs/GCR2016-2017/05FullReport/-TheGlobalCompetitivenessReport2016-2017_FINAL.pdf

ՀՀ օդայ ին տրանսպորտի ենթակառուցվածքներ¹¹⁴

N	Ցուցանիշը	Տեղը
1.	Օդայ ին տրանսպորտի ենթակառուցվածք	88-րդ
2.	Օդայ ին տրանսպորտի ենթակառուցվածքի որակը	67-րդ
3.	Միջազգայ ին փոխադրու մները՝ շաբաթական (մլն) հաշվարկով	102-րդ
4.	Մեկնու մները 1000 բնակչի հաշվով	116-րդ
5.	Օդանավակայանի խտությունը քաղաքային բնակչության հաշվով	61-րդ
6.	Գործող ավիաընկերությունների քանակությունը	66-րդ

Այս ցուցանիշները ևս մեկ անգամ փաստում են, որ մեզ մոտ թույլ է զարգացած նաև օդայ ին տրանսպորտի ենթակառուցվածքը, պայմանավորված օդայ ին տրանսպորտի ցածր որակով, ավիատոմսերի բարձր գներով: Իսկ միջազգայ ին ավիափոխադրու մներին մասնակցում է Յայաստանը 102-րդ տեղում է աշխարհում: Ըստ «Ճանապարհորդության և զբոսաշրջության մրցունակության զեկույց»-ի՝ բավական զարգացած օդայ ին տրանսպորտի ենթակառուցվածք ունի Թուրքիան (14-րդ տեղ)՝ աչքի ընկնելով որակյալ օդայ ին տրանսպորտի ծառայությունների մատուցմամբ և միջազգայ ին օդայ ին տրանսպորտի համակարգին ուժեղ ինտեգրմամբ: Տարածաշրջանային երկրներից Ադրբեջանը ևս Յայաստանից առաջ է իր օդայ ին տրանսպորտի ենթակառուցվածքով (77-րդ) և դրա որակով (36-րդ):

Վրաստանը, որը ՃՄՀ-ով 70-րդն է 136 երկրների մեջ, դեռևս ունի օդայ ին տրանսպորտի ենթակառուցվածքի կատարելագործման խնդիր (90-րդ տեղ): Վրաստանի օդայ ին տրանսպորտի ենթակառուցվածքի որակը (87-րդ) բավական հետ է մնում նաև Յայաստանից: Սակայն Վրաստանը բավական առաջ է Յայաստանից գնային մրցունակության առումով: Յայաստանը ավիատոմսերի գներով 111-րդ է, իսկ գնային մրցունակությամբ՝ 80-րդը (տե՛ս աղյ ու սակ 2.8): Այս առումով, հատկանշական է այն, որ ըստ «Ճանապարհորդության և

¹¹⁴ We Forum, The Travel & Tourism Competitiveness Report 2017, p. 85, http://www3.weforum.org/docs/GCR2016-2017/05FullReport/-TheGlobalCompetitivenessReport2016-2017_FINAL.pdf

գբոսաշրջության մրցունակության գեկոյնց»-ի՝ 2017 թվականին գնային առումով ամենամրցունակ երկիրն Իրանի Իսլամական Հանրապետությունն էր, իսկ ավիատոմսերի գներով Իրանը 13-րդ տեղում էր 136 երկրների մեջ, իսկ օդային տրանսպորտի ենթակառուցվածքի որակով 110-րդ տեղում է աշխարհում 136 երկրների մեջ, ինչպես նաև ունի միջազգային փոխադրումներին ինտեգրման խնդիր:

Աղյուսակ

2.8

Ավիատոմսերի գներն ու օդանավակայաններում ծախսերը¹¹⁵

N	Երկիր	Գնային մրցունակությամբ	Ավիատոմսերի գներն ու օդանավակայաններում ծախսերը
1.	Հայաստան	80-րդ	111-րդ
2.	Վրաստան	66-րդ	90-րդ
3.	Ադրբեջան	31-րդ	107-րդ
4.	Թուրքիա	70-րդ	28-րդ
5.	Իրան	1-ին	13-րդ
6.	Ղազախստան	8-րդ	24-րդ
7.	Ռուսաստան	11-րդ	61-րդ
8.	Ղրղզստան	28-րդ	98-րդ

Գնային բավական բարձր մրցունակություն ունի նաև Ղազախստանը, որը 8-րդ տեղն է զբաղեցնում 136 երկրների մեջ: Այդուհանդերձ, սա հիմնականում պայմանավորված է վառելիքի ցածր գներով (14-րդ): Ռուսաստանի Դաշնությունը բավական առաջ է Հայաստանից օդային տրանսպորտի ենթակառուցվածքի առումով (22-րդ): Սա հիմնականում պայմանավորված է տեղական փոխադրումների մեծ ծավալով (5-րդ), միջազգային փոխադրումներին ինտեգրման բարձր մակարդակով (20-րդ) և գործող ավիաընկերությունների քանակով (8-րդ): Հատկանշական է, որ օդային տրանսպորտի ենթակառուցվածքի որակով Ռուսաստանը և Հայաստանը գրեթե

¹¹⁵ We Forum, The Travel & Tourism Competitiveness Report 2017, Geneva 2017. http://www3.weforum.org/docs/GCR2016-2017/05FullReport/-TheGlobalCompetitivenessReport2016-2017_FINAL.pdf

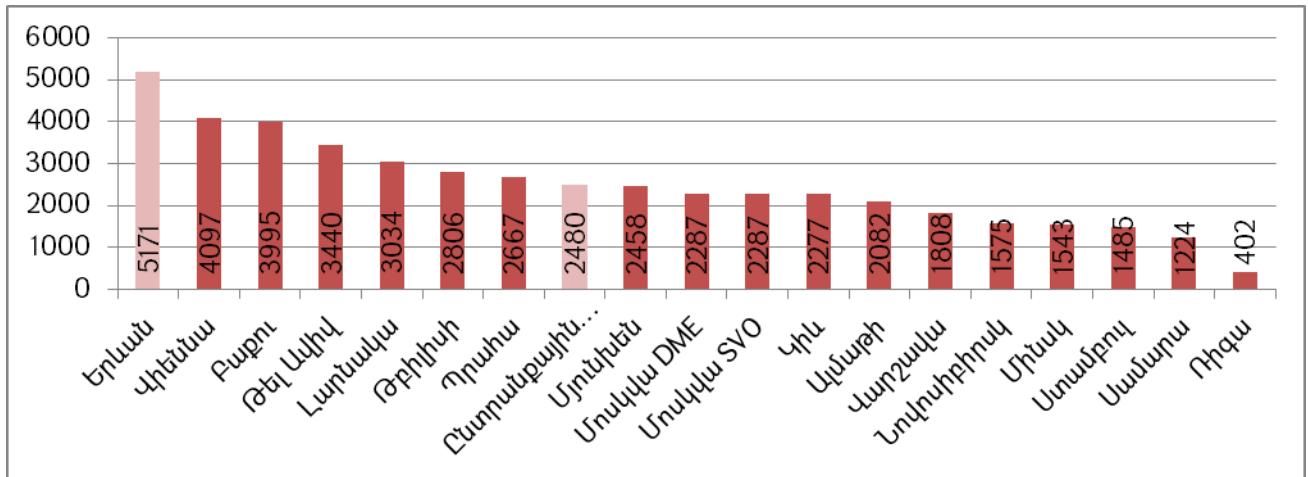
համահավասար դիրքերում են՝ զբաղեցնելով համապատասխանաբար 65-րդ և 67-րդ տեղերը 136 երկրների շարքում:

Ինչպես և կարելի էր ենթադրել, Ռուսաստանը նաև գնային առումով է բավական մրցունակ երկիր՝ ի հաջիվ հյուրանոցային գների (11-րդ) և վառելիքի գնի (21-րդ): Համեմատության համար նշենք, որ Հայաստանը վառելիքի գնով 65-րդ տեղում է 136 երկրների շարքում: Բավական մրցունակ է Թուրքիայի օդային տրանսպորտի ենթակառուցվածքը (16-րդ)՝ շնորհիվ օդային տրանսպորտի ենթակառուցվածքի որակի, ինտեգրման բարձր մակարդակի, երկրի ներսում փոխադրումների մեծ ծավալի, գործող ավիաընկերությունների քանակի և այլ գործոնների: Այդուհանդերձ, Թուրքիան ունի գնային մրցունակության խնդիր՝ պայմանավորված նրանով, որ ունի վառելիքի բարձր ծախս (132-րդ՝ 136 երկրների մեջ): Պետք է նաև նշել, որ Թուրքիայում ավիատոմսերի գները բավական մրցունակ են, ինչը շատ կարևոր գործոն է ցանկացած երկրի օդային տրանսպորտի ենթակառուցվածքի զարգացման համար:

Հայաստանը վիզայի տրամադրման պահանջների առումով զբաղեցնում է 54-րդ տեղը 136 երկրների մեջ՝ հետմնալով Վրաստանից (21-րդ տեղ), Ադրբեջանից (26-րդ տեղ), Թուրքիայից (34-րդ տեղ): Նշենք, որ 2013թ.-ի հունվարի 1-ից ՀՀ կառավարության որոշմամբ ԵՄ երկրների քաղաքացիները Հայաստան կարող են ժամանել ազատ ռեժիմով՝ առանց վիզայի: Սա հնարավորություն է ստեղծում ԵՄ երկրներից զբոսաշրջային հոսքերի ակտիվացմանը: Այնուհանդերձ, Ռուսաստանը վիզայի տրամադրման պահանջների առումով բավական ցածր դիրքերում է (120-րդը՝ 136 երկրների մեջ):

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

Նկարագիրը ներկայացված է հավելված 1-ում:



Գծապատկեր 2.11

100 ուղևորի հաշվով սպասարկման վճարները աշխարհի օդանավակայաններում, (ԱՄՆ դոլար)¹¹⁶

Համեմատական վերլուծության արդյունքները ցույց են տալիս, որ ՀՀ-ում ավիացիայի ոլորտում գործող գներն ամենաբարձրն են դիտարկված համեմատության ներքին 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 ավիաառեւիքի բարձր գներով, որոնք ազդում են ավիատոմսերի գների վրա:

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

Հայաստանի Հանրապետության կառավարության կողմից ընդունված ծրագրով ակնկալվում էր, որ ներկա իրավիճակի

¹¹⁶ 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, 2018, http://www.domodedovo.ru/files/doc/ST_SB_AK_RF_VLP_18.pdf

համեմատ «բաց երկնքի» քաղաքականության բարեհաջող իրագործումը մոտակա 3-4 տարիների ընթացքում կապահովի հետևյալ արդյունքային ցուցանիշները՝¹¹⁷

- 0.3-0.4 միլիարդ ԱՄՆ դոլարի չափով ՅՆԱ-ի աճի ապահովում,
- 18,000 միլիչև 23,000 նոր աշխատատեղերի ստեղծում՝ հիմնականում ավիացիայի և զբոսաշրջության ոլորտներում,
- 20-25%-ով ուղևորների քանակի աճի ապահովում,
- ավիատոմսերի միջին գների շուրջ 10% նվազման ապահովում, ընդ որում, որոշակի ուղղություններով կլինի գների առավել մեծ նվազում՝ մրցակցությամբ պայմանավորված:

Փորձը ցույց է տալիս, որ հիմնական ազդեցությունը հասանելի է նշված ժամանակահատվածում: Հաջորդ տարիների ընթացքում ակնկալվում է, որ ուղևորների քանակը կաճի ՅՆԱ-ից քիչ ավելի տեմպերով, ինչը կհանգեցնի ՅՆԱ-ի վրա ազդեցության և աշխատատեղերի ստեղծման հետագա աճի:

Ավիատոմսերի սակագների հետագա զգալի նվազումը հավանական է, քանի որ Հայաստանը խոշոր փոխադրողների համար «պարտադիր» ուղղությունն է, հետևաբար, արտասահմանյան փոխադրողները շուկա մուտք կգործեն միայն այն դեպքում, եթե եկամտաբերությունը և ծավալները կայուն ու գրավիչ լինեն:

ՅՆԱ-ի և զբաղվածության վրա դրական ազդեցությունը հիմնականում պայմանավորված կլինի զբոսաշրջիկների կողմից իրականացվող լրացուցիչ ծախսերով: Սա արժեքի ստեղծման տեսանկյունից շատ ավելի մեծ արդյունք է, քան տեղական ավիաընկերությունների կողմից տոմսերի վաճառքից ստացված եկամուտները: Բացի այդ, ավիաընկերությունների արժեքի ստեղծման մեծ մասն առաջանում է Հայաստանից դուրս, նույնիսկ տեղական փոխադրողների դեպքում, որը պայմանավորված է վառելիքի ծախսերով և/կամ օդանավերի վարձակալությամբ, որոնք պետք է արտասահմանում վճարվեն: Դիտարկելով Հայաստանի ավիափոխադրումների շուկան ընթացիկ ուղևորահոսքերի

¹¹⁷Հայաստանի Հանրապետության կառավարության 2013 իրականացման 23-ի «Հայաստանի Հանրապետությունում մրցունակ և կայուն ավիափոխադրումների ծառայությունների մատուցման ապահովման ծրագիրը և ծրագրի իրականացման միջոցառումները հաստատելու մասին» N1248 – Ա որոշում

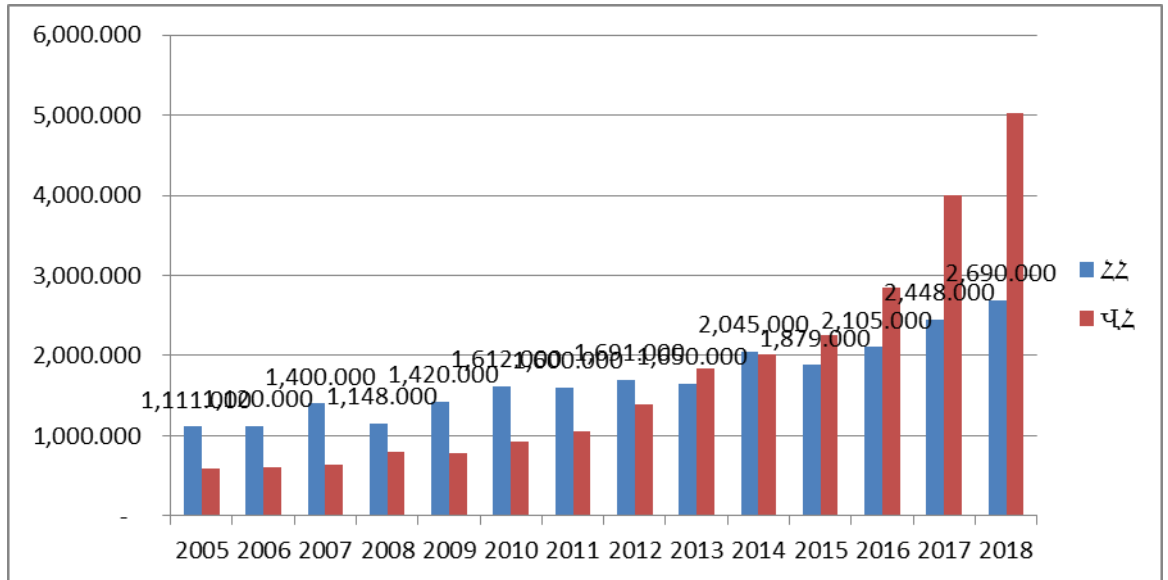
տեսանկյունից՝ արձանագրենք, որ օդային հաղորդակցությունների ընդլայնման ուղիներից են ԵՄ-ն, Ռուսաստանը և Մերձավոր Արևելքը:

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

Վրաստանի օդային փոխադրումների շուկան համեմատության համար նախընտրելի է, քանի որ Հայաստանը և Վրաստանը հարևան երկրներ են՝ շուկայի նման բնութագրիչներով ու երթևեկության համեմատելի մոդելներով: Դեռ ավելի, Վրաստանի բաց երկնքի քաղաքականության կիրառման հետևանքով հնարավոր կլինի ցույց տալ մրցակցության սահմանափակումներով քաղաքականության հակադարձ էֆեկտները: Վրաստանն իր օդային տրանսպորտի քաղաքականությունը հասցրել է հնարավոր ազատական մակարդակին: Վրաստանի կառավարությունը անսահմանափակ հնարավորություններ է տալիս օտարերկրյա ավիափոխադրողներին, թույլ տալով անսահմանափակ քանակով ավիաընկերությունների ցանկացած երկրից կատարել թռիչքներ դեպի Վրաստանի ցանկացած կետ և սահմանել ավիատոմսերի արժեքն իրենց հայեցողությամբ՝ հետևելով շուկայի պայմաններին: Վրաստանի կողմից այս քաղաքականության վարման նպատակն է խթանել քաղաքացիական ավիացիայի զարգացումը երկրում: Քաղաքականության կիրառման շնորհիվ Վրաստանում 2005-2018 թվականների ընթացքում ուղևորափոխադրումների քանակը զգալի աճ է գրանցել և ավելի արագ տեմպերով, քան Հայաստանում (տե՛ս գծապատկեր 2.12): Գծապատկեր 2.12-ում ներկայացված է 2005-2018 թվականներին օդային տրանսպորտից օգտված ուղևորների ընդհանուր քանակը Վրաստանի երեք՝ Թբիլիսիի, Բաթումիի և Քոթայիսիի, ինչպես նաև Հայաստանի Հանրապետության՝ Երևանի և Շիրակի օդանավակայաններում:

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 (SCUS) կազմել է 75.44%: ԶՅ-ու մ նույն ժամանակահատվածում SCUS-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 սպասարկող օդանավակայանների քանակը և շաբաթական հաճախականությունը:



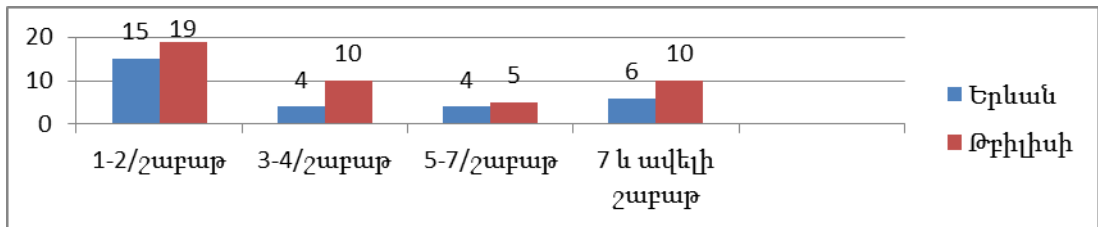
Գծապատկեր 2.12

Ուղևորների քանակը ԶՅ-ի և ՎՅ-ի օդանավակայաններում¹¹⁸

Այսպես, ըստ 2018-2019 թվականի ձմեռային չվացուցակի Թբիլիսիին սպասարկող ավիաընկերությունների թիվը 44-ն է, որից 15 –ը՝ 5 և ավելի չվերթ շաբաթական հաճախականությամբ են կատարում չվերթներ, այնինչ երևանում սպասարկող 29 ավիաընկերություններից ընդամենը 10-ն են շաբաթական կատարում 5 և ավելի չվերթ:¹¹⁹

¹¹⁸ Passenger traffic up by 23% at Georgian airports in 2018, 11 Jan 2019, <http://agenda.ge/en/news/2019/80>: <http://gdca.am>

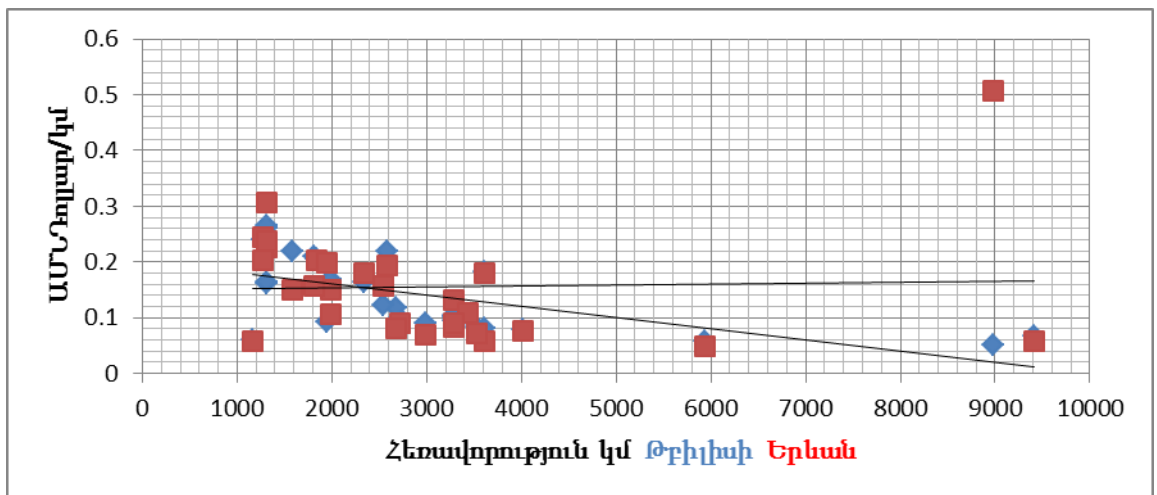
¹¹⁹ Winter Flight Schedule 2018-2019, [http://gcaa.ge/eng/Flight Schedule](http://gcaa.ge/eng/Flight%20Schedule) <http://gdca.am/projects/p/flight> Չվացուցակ 21.10.2018-31.03.2019



Գծապատկեր 2.13

Դեպի միջազգային օդանավակայաններ սպասարկման հաճախակիությունները Երևանից և Թբիլիսիից ըստ 2018-2019 թվականի ձմեռային չվացուցակի¹²³

Հետազոտություն մեջ ներառվել են նաև Երևանից և Թբիլիսիից սպասարկվող հետադարձ ով օդային փոխադրումների նմանատիպ երթուղիների ավիատոմսերի գները: Համեմատելով այս 2 քաղաքների ավիատոմսերի սակագները՝ կարող ենք ցույց տալ սահմանափակող և ազատական քաղաքականությունների տարբերությունը: Ինչպես երևում է գծապատկեր 2.15-ից, Երևանում սակագների միջին մակարդակն ավելի բարձր է, քան Թբիլիսիում, ինչն էլ հնարավորություն է տալիս եզրակացնել, որ ազատական քաղաքականությունը սակագների նվազման խթան է:



Գծապատկեր 2.14

Երևանի և Թբիլիսիի օդանավակայաններից սպասարկվող օդային երթուղիների ավիատոմսերի սակագները¹²⁰

¹²⁰Երևանի և Թբիլիսիի օդանավակայաններից սպասարկվող օդային երթուղիների ավիատոմսերի սակագները վերցված են ընտրանքային սկզբունքով հեղինակի կողմից 2009-2017 թվականների համար:

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:

$$\text{Price} = -0.000164 * \text{DISTANCE} - 1.583381, \quad R^2 = 0.541$$

Երկու հավասարման մեջ էլ հեռավորության գործակիցը նույնն է՝ -0.0001, ինչը նշանակում է, որ 2 օդանավակայանում էլ հեռավորության ազդեցությունը սակագների վրա նույնն է:

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: 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 ազդեցությունն ակնառու է՝ 0.65: Յետևաբար, կարող ենք եզրակացնել, որ Թբիլիսիի օդանավակայանի մատչելի գները պայմանավորված են ոլորտում բարձր մրցունակությամբ և ազատականացմամբ:

$$\text{Price} = -0.001 \text{mile} - 0.65 \text{city} + 0.506 \quad (3)$$

$$R^2 = 0.538$$

Կազմված ռեգրեսիայի աղյուսակները ներկայացված են հավելված 2-ում:

Ամփոփելով կարող ենք նշել, որ Հայաստանում ավիացիայի ոլորտում առողջ մրցակցային միջավայրի ձևավորման և արդյունավետ քաղաքականության իրականացման համար լուրջ խոչընդոտ է ընդհանուր տնտեսական և մրցակցային քաղաքականության ներքին դեռևս ոչ բավարար կոորդինացվածությունը: 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:

2.3 Ավիացիայի դերը ՀՀ տնտեսության զարգացման գործում

1973 թվականին Հայլը մատնանշել էր¹²¹, որ ավիացիոն ոլորտի զարգացումը չի կարող տնտեսական զարգացման նախապայման հանդիսանալ, սակայն պետք է նշել, որ վերջինս շտապել էր եզրահանգումներ անելիս, քանի որ տնտեսության և ոչ մի ճյուղ վերարտադրության և ոչ մի փուլում չի կարող զարգանալ առանց զարգացած լոգիստիկ համակարգի: Ֆիլանին, հակադարձելով Հայլին (1986թ.)¹²², նշում էր, որ տնտեսական զարգացման հասնելու համար ցանկացած երկրի ճանապարհին ավիացիան հանդիսանում է “sine-qua-non” (մի բան, առանց որի անհնար է ապահովել զարգացում), և, ինչպես նշում է Ադել Ֆոլալուն, որպես լոգիստիկ համակարգի անբաժանելի մաս, այն ամենաարդյունավետ տրանսպորտային միջոցն է, որը կարողանում է բավականին արագ հաղթահարել ցանկացած հեռավորություն և բարդ աշխարհագրական տեղադիրք¹²³:

Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային ասոցիացիայի պատվերով Օքսֆորդի համալսարանի տնտեսագիտական խումբն իրականացրել է ավիացիայի սոցիալ-տնտեսական ազդեցության գնահատում: Մասնավորապես, գնահատվել է ավիաոլորտի

¹²¹ Hayle B.S. Transport and Development, New York: Macmillan Press Limited (1973).

¹²² Filani M. O. “Air transport development and traffic trends”. Ibadan: Macmillan Press Ltd (1986).

¹²³ Oxford economics, Economic Impacts of air transport in India, 2011, p. 13-20.

ազդեցությունը ՀՆԱ-ի, զբաղվածության և բյուջեի եկամուտների վրա: Քաղաքացիական ավիացիան ունի ուղղակի և անուղղակի տնտեսական օգուտներ, և վերլուծությունը ներառում է նաև այն ոլորտները, որոնք կապված են կամ սպասարկում են քաղաքացիական ավիացիային: Վերլուծության արդյունքները փաստում են, որ քաղաքացիական ավիացիան նպաստում է օտարերկրյա ուղղակի ներդրումների ներգրավմանը, բիզնես կլաստերների ձևավորմանը և զարգացմանը:

Համաձայն գնահատումների՝ քաղաքացիական ավիացիան հատկապես զարգացող երկրներում մեծ ազդեցություն ունի տնտեսական աճի վրա, այն նպաստում է ներդրումների և նորարարությունների աճին, բիզնես գործընթացների և սպասարկման որակի բարելավմանը:

Բեհարն ու Վերաբլը (2010 թվական)¹²⁴ գնահատել են, որ տրանսպորտային ծախսերի՝ 10 տոկոսով ավելացումը կրկնակի անգամ նվազեցնում է ապրանքաշրջանառությունը, իսկ ժամանակային ծախսերի ավելացումը 10%-ով նվազեցնում է երկկողմանի ապրանքաշրջանառությունը 5-8%-ով: Սակայն ավիացիան տրանսպորտի ամենաարագ, բայց միևնույն ժամանակ, ամենաթանկ ոլորտն է:

Օդային տրանսպորտը զբաղվածության և ՀՆԱ-ի աճի վրա ունի ուղղակի, անուղղակի և գեներացնող ազդեցություն:

- Ներառյալ ուղղակի, անուղղակի, գեներացնող և կատալիստիկ ազդեցությունը, ավիացիան ամբողջ աշխարհում ապահովում է 65.5 մլն աշխատատեղ և համաշխարհային ՀՆԱ-ում ունի շուրջ 2.7 տրլն ԱՄՆ դոլարի ներդրում¹²⁵:
- **Ուղղակի ազդեցություն:** Ավիացիոն բուն ոլորտը ամբողջ աշխարհում 10.2 մլն աշխատատեղեր է ապահովում:
- **Անուղղակի ազդեցություն:** Քաղաքացիական ավիացիայի ոլորտը սպասարկող հարակից ոլորտներում զբաղված են 10.8 մլն աշխատողներ: Այն ներառում է սպասարկող

¹²⁴ Alberto Behar, Anthony J. Venables, Transport costs and international trade, 2010 pages 19-25.

¹²⁵ Aviation benefits beyond borders Report, ATAG October 2018, p.13, https://aviationbenefits.org/media/166344/abbb18_full-report_web.pdf

հյուրանոցներում, ռեստորաններում, տեսարժան վայրերում, տեղական ավտոտրանսպորտային միջոցների կենտրոններում գբաղվածներին, որոնք սպասարկում են օտարերկրյա գբոսաշրջիկներին:

- **Գեներացնող ազդեցություն:** Ըստ գնահատումների, այդ գբաղվածներն էլ, իրենց հերթին, այլ ոլորտներում ստեղծում են 7.8 մլն աշխատատեղ՝ ապրանքներ և ծառայություններ ձեռք բերելու շնորհիվ:
- **Կառավարչական ազդեցություն:** Ըստ հաշվարկների՝ ավիացիան ապահովում է գբոսաշրջության ոլորտում 36,7 մլն աշխատատեղ:

Չգբոսաշրջությունն, իր հերթին, մեծ ազդեցություն ունի համաշխարհային տնտեսության զարգացման գործում, այս ոլորտում ստեղծվում է միջինում 7,6 տրիլիոն ԱՄՆ դոլար, ապահովում է 292 մլն աշխատատեղ¹²⁶: Միաժամանակ, հաշվի առնելով, որ 2017 թվականին միջազգային գբոսաշրջության 57%-ը¹²⁷ իրականացվել է հենց օդային տրանսպորտով, ակնառու է դառնում ավիացիայի առանցքային նշանակությունը գբոսաշրջության վրա ուղղակիորեն, և գբոսաշրջության միջոցով էլ՝ տնտեսական աճի և զարգացման վրա: Այսօր զարգացող երկրներում գբոսաշրջությունը հանդիսանում է տնտեսական զարգացման ռազմավարական ուղղություն:

Ավիացիայի ոլորտով պայմանավորված տնտեսական աճի վերաբերյալ ուսումնասիրությունները դեռևս շատ քիչ են: Ամփոփ ներկայացնենք առկավերլուծությունները:

Բենեսն ուսումնասիրել է ավիատրանսպորտի զարգացումը Չեխիայում, նա տրանսպորտային ոլորտի զարգացումը կապում էր ներդրումների միջոցով ենթակառուցվածքների որակի բարելավման, էներգախնայողության բարձրացման հետ, և շատ էր կարևորում նմանատիպ ներդրումների կատարումը, քանի որ ոլորտի զարգացման ազդեցությունը ՀՆԱ աճի վրա բավականին մեծ էր:¹²⁸

¹²⁶Aviation Benefits Beyond Borders Report 2018, ATAG October 2018, p.13, https://aviationbenefits.org/media/166344/abbb18_full-report_web.pdf

¹²⁷Aviation benefits Beyond Borders Report, ATAG October 2018, p.4, https://aviationbenefits.org/media/166344/abbb18_full-report_web.pdf

¹²⁸ Beneš, L., Březina, E., Bulíček, J., Mojžíš, V. The Development of Transport in the Czech Republic.

Գնահատումների համաձայն՝ Չեխիայի ավիացիոն ոլորտում ներդրումների միավոր ավելացումը նպաստում է ՀՆԱ-ի 0.7%-ով և աշխատատեղերի 0.6%-ով ավելացմանը, իսկ հաշվի առնելով զբոսաշրջության վրա ավիացիոն ոլորտի երկրորդային ազդեցությունը՝ ընդհանուր ազդեցությունը կազմում է համապատասխանաբար 0.9% և 0.9%:

Մեկ այլ վերլուծություն է իրականացրել Մարագոն՝ 2010 թվականին, գնահատելով ավիացիոն պահանջարկի և ՀՆԱ-ի միջև կապը Բրազիլիայի համար: Մոդելում օգտագործվել է ուղևոր-կմ և ՀՆԱ տվյալներն ու ավտոճեգրեսիոն մոդելի միջոցով բացահայտվել է առկա կապը փոփոխականների միջև: Փոփոխականների միջև հայտնաբերվել է երկարաժամկետ կապ, այնուհետև Գրեյնջերի պատճառահետևանքային կապի թեստի միջոցով ուսումնասիրվել է ՀՆԱ-փոխադրված ուղևոր-կմ կապի բնույթը: Ուսումնասիրությունը ցույց է տվել, որ ՀՆԱ-ի աճի ազդեցությունը ավիացիայի պահանջարկի վրա ավելի մեծ է քան թե ուղևոր-կմ փոփոխականի 1 միավոր փոփոխությունը ՀՆԱ-ի վրա:¹²⁹ Մահմուդը և Կիանին ուսումնասիրել են ավիացիայի ազդեցությունը Պակիստանի տնտեսական աճի վրա: Ուսումնասիրվել են ավիացիոն ոլորտի և տնտեսական աճի միջև կապը՝ շարքերի ստացիոնարության ստուգման և կոինտեգրացիոն կապի բացահայտման միջոցով: Այնուհետև, օգտագործելով փոքրագույն քառակուսիների մեթոդը, ուսումնասիրվել է ավիացիոն պահանջարկի ազդեցությունը ՀՆԱ աճի վրա: Արդյունքները ցույց են տվել, որ ավիացիոն պահանջարկի և տնտեսական աճի միջև կապատճառային կապ: Ընդ որում, տնտեսական աճի դրական ներդրումը ավիացիոն պահանջարկի վրա առավել ակնհայտ է, քան՝ ավիացիոն պահանջարկինը տնտեսական աճի վրա:¹³⁰ Սակայն մեծ մասամբ ավիացիոն պահանջարկի և տնտեսական աճի միջև կապի վերաբերյալ ուսումնասիրությունները կատարվել են (Գոետզ 1992, Չոու 1993, Գրին 2007, Իշուտկինա և Հանսման 2009, Բեքեր և այլոք 2015) բարձր եկամուտ ունեցող երկրների և միջինից բարձր եկամուտ

European Transport, 2008, Vol. 39, pp. 33–43.

¹²⁹ Marazzo, M., Scherre, R., Fernandes, E. Air Transport Demand and Economic Growth in Brazil: A Time Series. Analysis. Transportation Research, 2010, Vol. 46, pp. 261–269.

¹³⁰ Mehmood, B., Kiani, K. An Inquiry into Nexus between Demand for Aviation and Economic Growth in Pakistan. Academicia. 2013, Vol. 3, No. 10, pp. 200–211.

ունեցող երկրների (Մարագո 2010) համար և ուշադրություն չի հատկացվել ցածր եկամուտ ունեցող երկրներին: Օդային տրանսպորտի և տնտեսական աճի միջև փոխադարձ կապի ուսումնասիրությունը հարավասիական երկրների օրինակով կատարվել է Հակիմի և Մեկերտի կողմից:¹³¹ Դիտարկվել են հարավասիական երկրների տարածաշրջանային համագործակցության ասոցիացիայի 8 երկրները՝ Աֆղանստանը, Բանգլադեշը, Բուրմանը, Հնդկաստանը, Մալդիվները, Նեպալը, Պակիստանը և Շրի Լանկան: Գրենջերի պատճառահետևանքային կապի թեստի միջոցով ուսումնասիրվել է ՀՆԱ - փոխադրված ուղևոր-կմ և ՀՆԱ-փոխադրված բեռ-կմ կապերի բնույթը: Հետազոտության արդյունքները փաստում են, որ գոյություն ունի երկարաժամկետ, միակողմանի Գրենջերի պատճառահետևանքային կապ ՀՆԱ-ի և ուղևորաշրջանառության, ՀՆԱ-ի և բեռնափոխադրումների ծավալի աճի միջև: Ի տարբերություն այլ ուսումնասիրությունների՝ Հակիմն ու Մեկերտը չեն հայտնաբերել երկկողմանի փոխադարձ կապ ավիացիոն պահանջարկի և տնտեսական աճի միջև հարավասիական երկրների շրջանակում (ցածր եկամուտ, մեծ թվով բնակչություն) ակնհայտ է դառնում, որ համեմատաբար փոքր ավիացիոն սեկտորում եղած նուսիսկ պահանջարկի մեծ փոփոխությունները չեն կարող ունենալ Էական ազդեցություն ՀՆԱ-ի վրա: Համապատասխանաբար կարևորվում և առաջարկվում է, որ թեև կարճաժամկետում ՀՆԱ-ի և «ավիացիոն պահանջարկի» միջև չկա որևէ պատճառահետևանքային կապ, իսկ երկարաժամկետում ՀՆԱ-ն կազդի ավիացիոն պահանջարկի վրա միայն 3 կամ 4 տարի հետո, օգտագործել տրված ժամանակային լագը և իրականացնել համապատասխան ենթակառուցվածքների բարելավում, օրենսդրական փոփոխություններ, քանի որ օդանավակայանների և ենթակառուցվածքների բարելավումը և ժամանակատար են և կապիտալատար:

Իրականացնենք «ավիացիոն պահանջարկի» ազդեցության գնահատում ՀՀ տնտեսության համար:

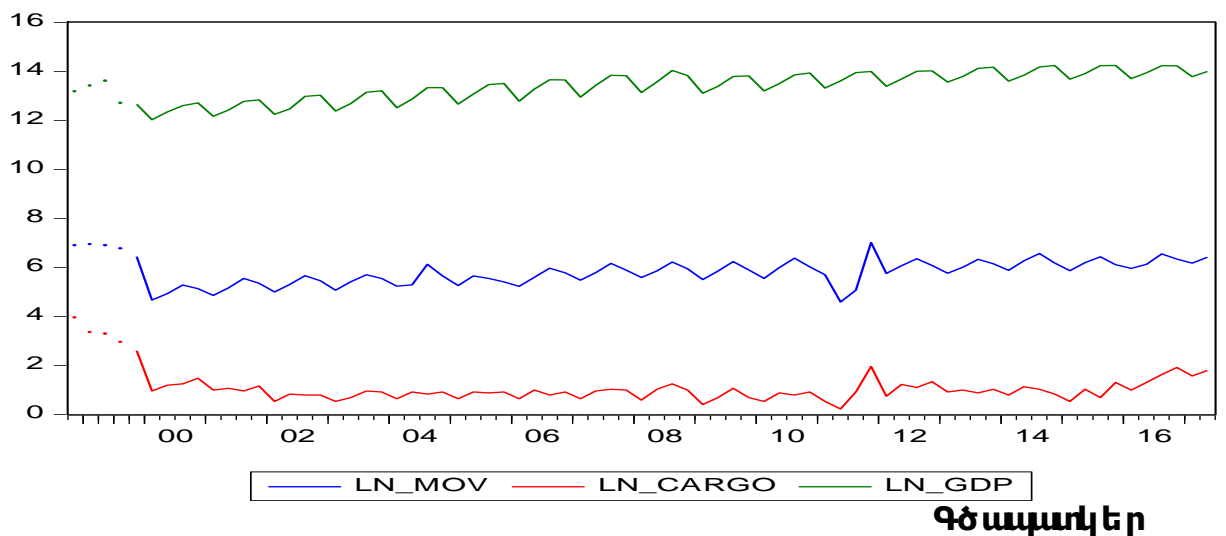
Ակնկալ վող արդյունքը՝

Ակնկալվում է, որ մոդելում ներառված ցուցանիշները ՀՆԱ աճի վրա պետք է ունենան դրական և բավականին նշանակալի

¹³¹ Hakim M., Merkert R. The casual relationship between air transport and economic growth: Emperical Evidence from South Asia / Journal of Transport Geography 56(2016), pp.120-127.

ազդեցություն, քանի որ բազմաթիվ հետազոտությունների համաձայն, ավիացիոն պահանջարկը ևս, որպես համախառն պահանջարկի բաղկացուցիչ, տնտեսության համար ունի դրական ազդեցություն:

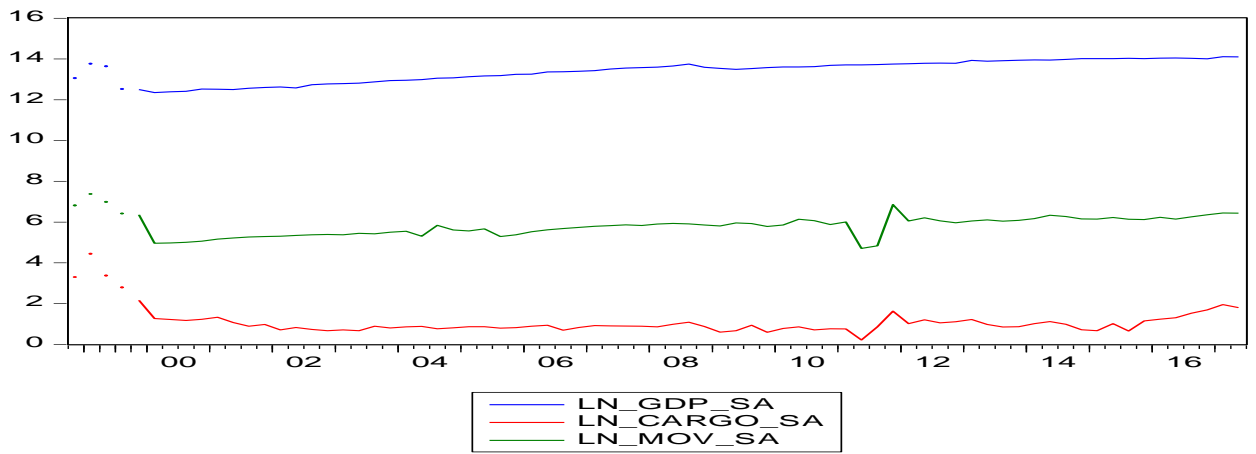
Այդ նպատակով որպես «ավիացիոն պահանջարկ» արտահայտող ցուցանիշներ ընտրվել են օդային տրանսպորտով ուղևորաշրջանառության և բեռնաշրջանառության ցուցանիշները, այն է՝ փոխադրված մլն ուղևոր-կմ և մլն բեռ-կմ ցուցանիշները: Մինչև ազդեցության գնահատում իրականացնելը լոգարիթմվել են թվային շարքերը՝ նորմավորելու համար դրանցում առկա հնարավոր տոկոսային տատանումները: Օգտագործվել են 2000 թվականի առաջին եռամսյակից 2017 թվականի 2-րդ եռամսյակը ներառող տվյալները՝ վերցված ՀՀ Վիճակագրական տարեգրքերից:



2.16

ՀՆԱ-ն (GDP), ուղևորափոխադրումները (MOV) և բեռնափոխադրումները (CARGO) 2000-2017թթ

Թվային շարքերի նույնիսկ միայն գրաֆիկական դիտարկումը ցույց է տալիս, որ առկա է հստակ արտահայտված սեզոնայնություն: Այդ նպատակով թվային շարքերը հարթեցվել են՝ օգտագործելով տվյալների սեզոնային հարթեցման Census X-12 մեթոդը: Հարթեցումից հետո թվային շարքերը ստանում են հետևյալ գրաֆիկական տեսքը՝



Գծապատկեր 2.17

ՀՆԱ-ն (GDP), ուղևորափոխադրումները (MOV) և բեռնափոխադրումները (CARGO) 2000-2017թթ (առանց սեզոնայ նու թյ ան)

Իրականացվել է ռեգրեսիոն վերլուծություն՝ փոքրագույն քառակուսիների եղանակով՝ Eviews 9 ծրագրային փաթեթի կիրառմամբ: Որպես կախյալ փոփոխական դիտարկվել է ՀՆԱ-ն, անկախ փոփոխականներ՝ ավիացիոն պահանջարկը արտահայտող ցուցանիշները՝ օդային տրանսպորտով ուղևորաքանակը և բեռնաքանակը ցուցանիշները, այն է՝ փոխադրված մլն ուղևոր-կմ և մլն բեռ-կմ ցուցանիշները: Ռեգրեսիոն վերլուծությունն իրականացնելու համար նախանհրաժեշտ է, որ բոլոր շարքերը ստացիոնար լինեն, շարքերի ստացիոնարությունը ստուգվել են Դիքի-Ֆուլլերի (Dickey-Fuller) թեստի միջոցով:

Աղյուսակ 2.9

Դիքի-Ֆուլլերի (Dickey-Fuller) ընդլայնված վիճակագրական թեստ

Չրոյական հիպոթեզ՝ փոփոխականն ունի միավոր արմատ		
Էկզոգեն փոփոխականները հաստատուն են		
	S-վիճ	հավ.
Բեռնաքանակը	-3.506813	0.0104
Ուղևորաքանակը	-3.282783	0.0193
ՀՆԱ	-9.376813	0.0000

Բոլոր փոփոխականները առաջին տարբերությամբ ստացիոնար են, ինչը նախատեսվում է տալիս իրականացնել ռեգրեսիա:

Աղյուսակ 2.10

«Ավիացիոն պահանջարկի» ազդեցությունը ՀՆԱ-ի վրա

Կախյալ փոփոխականը՝ ՀՆԱ (լուծարիմաժ, սեզոնային հարթեցված)				
Մեթոդը՝ Փոքրագույն քառակուսիների				
Ներառված տվյալները 75				
Փոփոխական	Գործակից	Ստ. սխալ	S-Վիճակ	Ջալան.
Ուղևորաքրջանառ.	1.071621	0.099144	10.80873	0.0000
Բեռնաքրջանառություն.	-0.505590	0.075691	-6.679633	0.0000
Ռքառակուսի	0.618728	Դարբին Վաթսոնի վիճ.		1.022684
Ճշգրտված Ռքառ.	0.608137	Շվարցի Կրիտ		0.773321

Աղյուսակ 2.10-ում ցույց է տալիս, որ ուղևորափոխադրումների աճը դրական է անդրադարձնում ՀՆԱ-ի վրա՝ 1% աճը հանգեցնում է ՀՆԱ-ի շուրջ 1.1 % աճին: Բեռնափոխադրումների-ՀՆԱ կապը բացասական է, այսինքն՝ օդային բեռնափոխադրումների աճը զսպում է ՀՆԱ աճը, որը կարելի է բացատրել օդային բեռնափոխադրումների վրա կատարվող բավականին բարձր ծախսերով, ինչպես արդեն նշել ենք, օդային փոխադրումների իրականացման համար ծախսերը բավականին մեծ են, և առանձին տարիներին նույնիսկ գերազանցում են ստացվող հասույթը:

Աղյուսակ 2.11

«Ավիացիոն պահանջարկի» ազդեցությունը ՀՆԱ-ի վրա

Կախյալ փոփոխականը՝ ՀՆԱ (լուծարիմաժ, սեզոնային հարթեցված)				
Մեթոդը՝ Փոքրագույն քառակուսիների				
Իրականացվել է՝ 28/08/18, 17:40				
Ներառված տվյալները 75				
Փոփոխական	Գործակից	Ստ. սխալ	S-Վիճակ	Ջալան.
Ուղևորաքրջանառ.	0.143980	0.077274	1.863232	0.0666
Բեռնաքրջանառություն.	-0.065427	0.047284	-1.383696	0.1708
Նախորդ ժամանակ. ՀՆԱ	0.877658	0.057447	15.27779	0.0000
Ռքառակուսի	0.912636	Դարբին Վաթսոնի վիճ.		1.535753
Ճշգրտված Ռքառ.	0.908892	Շվարցի Կրիտ		0.534625

Աղյուսակ 2.11-ում ներառվել է նաև նախորդ ժամանակաշրջանի ՅՆԱ-ն (carry-over effect)՝ աճի փոխադրման ազդեցությունը բացահայտելու համար: Այս մոդելում ՅՆԱ-ի վրա ուղևորափոխադրումների ազդեցությունն էականորեն նվազում է՝ ուղևորափոխադրումների 1% աճը հանգեցնում է ՅՆԱ-ի 0.145% աճին: Այս մոդելում բեռնաշրջանառության ազդեցությունը նույնպես նշանակալիչ է:

Կարծում ենք, որ երկրորդ մոդելն ավելի արեկվատ է բնութագրում ավիացիոն պահանջարկի ազդեցության գնահատում ՅՆ տնտեսության համար, քանի որ առաջին մոդելում ՅՆԱ-ի աճը մեծապես պայմանավորվում է նաև իր՝ նախորդ ժամանակահատվածներում ունեցած արժեքներից:

Այժմ դիտարկենք ՅՆԱ-ի աճի ազդեցությունը «ավիացիոն պահանջարկի» վրա

Աղյուսակ 2.12

ՅՆԱ-ի աճի ազդեցությունը «ավիացիոն պահանջարկի» վրա

Կախյալ փոփոխականը՝ Ուղևորաշրջանառ.				
Մեթոդը՝ Փոքրագույն քառակուսիների				
Իրականացվել է՝ 28/08/18, 17:40				
Ներառված տվյալները 75				
Փոփոխական	Գործակից	Ստ. Սխալ	S-Վիճակ	Քալան.
ՅՆԱ (լոգարիմած, սեզոնային հարթեցված)	0.577351	0.053415	10.80873	0.0000
Ռքտակուսի	0.768228	Դարբին Վաթսոնի վիճ.		1.496844
Ճգրտված Ռքտ.	0.761789	Շվարցի Կրիտ		0.154844

Աղյուսակ 2.12-ից հետևում է, որ ՅՆԱ-ի 1% աճը հանգեցնում է ուղևորափոխադրումների 0.58% աճին:

Չույգային Գրեյնջերի պատճառահետևանքային թեստ

Գրեյնջերի պատճառահետևանքային թեստը կիրառվում է բացահայտելու համար, թե արդյոք փոփոխականների միջև կա երկարաժամկետ կապ, և արդյոք ընտրված փոփոխականի շարքը կարելի է օգտագործել մեկ այլ փոփոխականի ապագա միտումը բացահայտելու համար: Գրեյնջերի պատճառահետևանքային կապը

հիմնվում է 2 սկզբունքների վրա՝ ժամանակային և ազդի տարբերության և բացատրվող փոփոխականի վրա բացատրող փոփոխականի եզակի ազդեցությանը:¹³²

Մեր շարքերի համար Գրենջերի թեստի կիրառության արդյունքերը ներկայացված են աղյուսակում 2.13-ում՝

Աղյուսակ 2.13

Գրենջերի թեստ

Ընտրանք՝ 2000-2017												
Լագ:	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Չրոյակյան վարկած՝	Չավ.	Չավ.	Չավ.	Չավ.	Չավ.	Չավ.	Չավ.	Չավ.	Չավ.	Չավ.	Չավ.	Չավ.
Լոգարիթմած ՅՆԱ-ն Գրենջերի պատճառահետևանքային կապ չունի Լոգարիթմած բեռնափոխարման հետ	0.8595	0.7727	0.7982	0.0105	0.0401	0.0827	0.1654	0.2806	0.3343	0.3230	0.1730	0.1730
Լոգարիթմած բեռնափոխարմող Գրենջերի պատճառահետևանքային կապ չունի Լոգարիթմած ՅՆԱ-ի հետ	0.0452	0.1459	0.0056	0.9148	0.9158	0.6812	0.7333	0.8066	0.7321	0.8323	0.8262	0.8262
Լոգարիթմած ուղևորափոխարմող Գրենջերի պատճառահետևանքային կապ չունի Լոգարիթմած ՅՆԱ-ի հետ	0.4850	0.2502	0.2030	0.9990	0.7477	0.5037	0.5978	0.7252	0.5493	0.5744	0.6384	0.7243
Լոգարիթմած ՅՆԱ-ն Գրենջերի պատճառահետևանքային կապ չունի Լոգարիթմած ուղևորափոխարման հետ	0.0182	0.0046	0.0004	7.E-06	0.0001	0.0004	0.0082	0.0229	0.0500	0.0756	0.0028	0.0006

¹³² Granger, C. W. J. (1969). "Investigating Causal Relations by Econometric Models and Cross-spectral Methods". *Econometrica*. **37** (3): 424–438

Նախ նշենք, որ R^2 գործակիցը և Դարբին Վաթսոնի թեստը ցույց են տալիս, որ հետազոտության արդյունքները բավականին հավաստի են:

Համաձայն հետազոտության արդյունքների՝ ՀՆԱ-ի 1% աճը հանգեցնում է ուղևորափոխադրումների 0.58% աճին, իսկ ուղևորափոխադրումների 1% աճը հանգեցնում է ՀՆԱ-ի 0.145 % աճի: Բեռնափոխադրումներ-ՀՆԱ կապը բացասական է, այսինքն՝ օդային բեռնափոխադրումների աճը զսպում է ՀՆԱ աճը, որը կարելի է բացատրել օդային բեռնափոխադրումների վրա կատարվող բավականին բարձր ծախսերով, ինչպես արդեն նշել ենք, օդային փոխադրումների իրականացման համար ծախսերը բավականին մեծ են, և, առանձին տարիներին, նույնիսկ գերազանցում են ստացվող հասույթը:

Այնուհետև, մեր կողմից Չոլյգային Գրեյնջերի պատճառահետևանքային թեստի միջոցով բացահայտվել է ՀՆԱ-«ավիացիոն պահանջարկ» ազդեցությունը, թեստի միջոցով նաև բացահայտվել ենք կապի բնույթը՝ երկարաժամկետ է, թե՛ կարճաժամկետ, միաժամանակ 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 ՀՆԱ-«ավիացիոն պահանջարկ»-աճ ազդեցությունը միակողմանի է և երկարաժամկետ:

Քանի որ, ինչպես նշել ենք վերը, ավիացիան տնտեսական աճի վրա ունի նաև անուղղակի ազդեցություն՝ զբոսաշրջության վրա ունեցած կարևոր ազդեցության պատճառով, մեր կողմից փոքրագույն քառակուսիների մեթոդով գնահատվել է ուղևորափոխադրումների ազդեցությունը զբոսաշրջության վրա, պարզվել է, որ օդային տրանսպորտով ուղևորների ընդամենը 10% աճն ապահովում է զբոսաշրջության 1.8% երկարաժամկետ աճ (տե՛ս աղյուսակ 2.14):

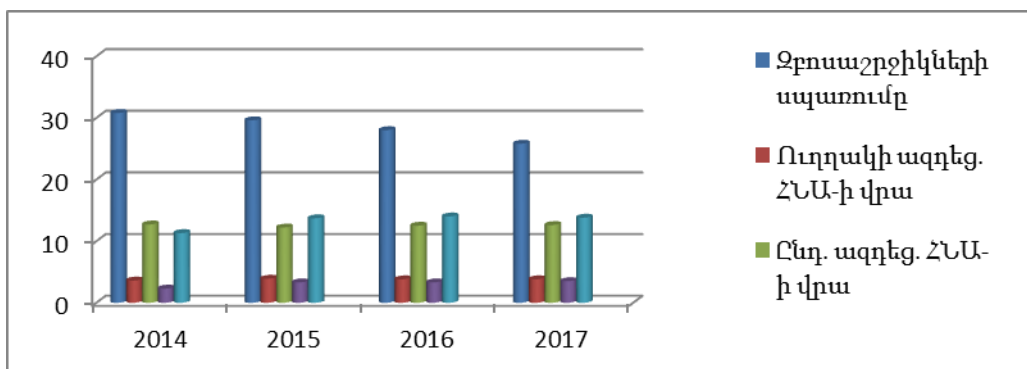
Աղյուսակ

2.14

Ուղևորափոխադրումների ազդեցությունը զբոսաշրջության վրա

Փոփոխական	Գործակից	Հավանականություն
Ուղևորափոխադրումներ	1.839756 (0.943820)	0.0000
Ռքանակուսի	0.468227	Դարբին Վաթսոնի վիճ 1.474170
Ճշգրտված Ռքանակուսի	0.363228	

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



Գծապատկեր 2.18

Չբոսաշրջության ազդեցությունը ՀՀ տնտեսական աճի և զբաղվածության վրա(տկոսներով)*

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:

Բավականին մեծ տեսակարար կշիռ է կազմում ընդհանուր արտահանման մեջ զբոսաշրջիկների կողմից կատարվող արտահանումը, որը որոշ տարիների նույնիսկ հասնում է 30%-ի (2016 թ-ին կազմել է 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:

*Տվյալները մշակվել են □Travel and tourism economic impact, Armenia 2015, 2016, 2017□ զեկոլոյցների հիման վրա:

ԳԼՈՒԽՅ.ՕՂԱՅԻՆ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԻ ՄԻՋԱԶԳԱՅԻՆ ՄՐՑՈՒՆԱԿՈՒԹՅԱՆ ԲԱՐԵԼ ԱՎՄԱՆ ՀԻՄՆԱԿԱՆ ԱՌԱՋՆԱՅԵՐԹՅՈՒՆՆԵՐԸ ՀՀ-ՈՒ Մ

3.1 Օդային տրանսպորտի զարգացման հիմնական խոչընդոտները և մարտահրավերները

Հայաստանը դեպի ծով ելք չունեցող երկիր է, այսինքն՝ երկրի, քաղաքացիների և գործարարների համար մեծ է օդային տրանսպորտի հասանելիության և մատչելիության նշանակությունը: Ծովային ելք չունեցող զարգացող երկրների մեծ մասում բարձր տրանսպորտային ծախսերն անխուսափելի են, քանի որ նրանք կախված են ցամաքային և օդային տրանսպորտից:¹³³

Այս իմաստով, ուղևորների և բեռների օդային փոխադրման համար ենթակառուցվածքի զարգացումը և նպաստավոր պայմանների ստեղծումն էլ ավելի է կարևորվում: Սակայն տարիներ շարունակ ոլորտում առկա են լուրջ և չլուծված հիմնախնդիրներ, որոնք հայկական ավիացիան դարձնում են անմրցունակ:

¹³³Նազարյան Գ., Հախվերդյան Դ., Գրիգորյան Ա., Եղիազարյան Ա., Փախլյան Ա., Աբրահամյան Ա., Ծովային ելք չունեցող երկրների միջազգային մրցունակության հիմնախնդիրները (ՀՀ օրինակով), Մենագրություն/ Մասնագիտ. խմբ.: Ատոմ Վարդանյան. – Եր.: Տնտեսագետ, 2014. – 112 էջ.- («Ամբերդ» մատենաշար.13), էջ 38:

Օդային տրանսպորտը ինչպես ամբողջ աշխարհում, այնպես էլ Հայաստանի Հանրապետությունում վաղուց արդեն դարձել է տրանսպորտի կարևոր և հուսալի ճյուղերի մեկը: Նրա արդյունավետության բարձրացման գործում արագության ավելացումը, հարմարավետության բարելավմանը, հուսալիության և անվտանգության ապահովմանը գուրգահեռ, կարևոր նշանակություն ունի ճյուղի կառավարման և կազմակերպման կառուցվածքի կատարելագործումը:

Քաղաքացիական ավիացիայի կանոնակարգված և նպատակասլաց զարգացման գործում առանձնահատուկ կարևորություն ունի օդային փոխադրումների վաճառքի կազմակերպումը: Այն մեծ նշանակություն ունի օդանավերի բեռնվածության ապահովման համար և ուղղակիորեն անդրադառնում է ավիաընկերության ֆինանսական վիճակի վրա: Օդային փոխադրումների շուկայում նպաստավոր դիրք գրավելու համար ավիաընկերությունները վաճառքը կազմակերպում են ելնելով իրենց առջև դրված երկարաժամկետ և կարճաժամկետ ծրագրային խնդիրներից, նպատակ ունենալով ապահովել ուղևորների և պատվիրատուների առավելագույն հարմարավետություն և սպասարկման բարձր որակ:

Օդային փոխադրումների վաճառքի կազմակերպումը կախված է օդային երթուղիների և չվերթների ուղղությունների ճիշտ ընտրությունից, օդային փոխադրումների շուկայի առանձնահատկություններից սակագնային քաղաքականության ունից, ինչպես նաև բուն վաճառքի առանձնահատկություններից:¹³⁴

Խնդիրներից ամենաակնհայտն 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 առձգականությունը գտնվում է -1.0 սահմաններում, այսինքն՝ գների 10% նվազեցումը կբերի ուղևորահոսքերի 10% աճի: Այս

¹³⁴Մուրադյան Ա., «Օդային տրանսպորտի զարգացումը և փոխադրումների պետական կարգավորումը Հայաստանի Հանրապետությունում» ատենախոսություն, Ը.00.02 «Տնտեսության և նրա ճյուղերի էկոնոմիկա, կազմակերպում և կառավարում» մասնագիտությամբ տնտեսագիտության թեկնածուի գիտական աստիճանի հայցման, Երևան, 1999, էջ 110, էջ 160

ուսումնասիրությունը ցույց է տալիս, որ գների փոփոխության նկատմամբ նվազ զգայուն են փոքր ծավալ կազմող գործարար ուղևորները, իսկ ազատ ճանապարհորդողները, ընդհանրապես, շատ ավելի զնազգայուն են: Հայաստանի պարագայում 30% կազմող գործարար ուղևորների մեծ մասն երթևեկում է ավելի էժան դասի տոմսերով: Այսինքն՝ ավիատոմսերի գների -1 առաձգականության գործակիցը Հայաստանի համար լիովին ընդունելի է, իսկ ուղևորահոսքերի ավելացումը, բնականաբար, լրացուցիչ եկամուտներ կբերի ՀՀ-ին¹³⁵:

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:

Հայաստանի օդային բեռնափոխադրումների ցուցանիշները դեռևս անկայուն են: Աճը, ըստ երևույթին, բացատրվում է Ռուսաստանի տնտեսական ճգնաժամից դուրս գալու փաստով, իսկ նվազման միտումն ինչ-որ չափով պայմանավորված է հանրապետության ցամաքային կապերի որոշակի բարելավումով (2018 թվականի հունվարի 1-ի տվյալներով՝ ուղևորափոխադրումների ընդհանուր ծավալում 87.8%-ը բաժին է ընկնում ավտոմոբիլային տրանսպորտին, 10.7%-ը՝ էլեկտրատրանսպորտին, 1.3%-ը՝ օդային և 0.2%-ը՝ երկաթուղային տրանսպորտին¹³⁶): Ընդհանրապես, ինչպես վկայում է միջազգային փորձը, օդային տրանսպորտի ծառայությունների արդյունքներն աճում են մոտ 50%-ով ավելի արագ, քան՝ տնտեսությունը: Օդային տրանսպորտով բեռնափոխադրումների ծավալների՝ վերջին տարիների անկման միտումները ցույց են տալիս, որ ՀՀ-ում օդային տրանսպորտը, տրանսպորտի այլ տեսակների համեմատ, դարձել է պակաս մրցունակ:

¹³⁵ Կարապետյան Ա., «ՀՀ քաղաքացիական ավիացիայի զարգացման հիմնախնդիրները (Արմավիա ավիաընկերության օրինակով)» ատենախոսություն, Ը.00.02 «Տնտեսության, նրա ճյուղերի տնտեսագիտության և կառավարում» մասնագիտությամբ տնտեսագիտության թեկնածուի գիտական աստիճանի հայցման, Երևան, 2008, էջ 126, էջ 159

¹³⁶ ԱՎԾ, ՀՀ սոցիալ-տնտեսական վիճակը 2018 թվականի հունվարին http://www.armstat.am/file/article/sv_01_18a_124.pdf

Օդայ ին տրանսպորտի ոլորտում դեռևս պահանջվում է բարելավել սպասարկման մակարդակները, մասնավորապես՝ օդանավակայաններում: Սահանգապես կիրառելի է, եթե Հայաստանը նպատակ ունի իրագործել զբոսաշրջության կենտրոն դառնալու իր ներուժը: Տրանսպորտային բարձր ծախսերը խոչընդոտում են նաև ծառայությանների, առևտրի, հատկապես՝ զբոսաշրջության զարգացմանը:¹³⁷ Չբոսաշրջիկները շատ զգայուն են տրանսպորտային ծախսերի նկատմամբ. ուսումնասիրությանը ներդրող գույք են տվել, որ ճամփորդական ծախսերի կրկնակի թանկացումը հանգեցնում է զբոսաշրջիկների հոսքի ութապատիկ կրճատմանը:¹³⁸ Այսպիսով, զբոսաշրջության կենսական ոլորտը կխթանի տնտեսությանը և կհզորացնի միջազգային տնտեսական համագործակցությանը:

Հայաստանի Հանրապետության կառավարության վարած քաղաքականության արդյունքում քաղաքացիական ավիացիան աստիճանաբար ճանաչվում է որպես տնտեսական զարգացման և աղքատության հաղթահարման հաջող ռազմավարության կարևոր քաղաքիչ:

Ավիացիայի մատուցած ծառայությանների առավելությունները՝ ժամանակի խնայողության և «տարածության» կրճատման իմաստով կարևոր դեր են խաղում նաև գործարար հնարավորությունների ստեղծման, շուկաների աճի, միջազգային կապերի ամրապնդման և արգելքների նվազեցման գործում:

Բոլոր երկրները գիտակցում են, որ քաղաքացիական ավիացիայի ոլորտը չի կարող ունենալ տեղային բնույթ, քանի որ ավիացիայի զարգացման վրա ազդում են այնպիսի գործոններ, ինչպիսիք են համաշխարհային տնտեսության զարգացումը և գլոբալացումը, գործարար հարաբերությանների վերազգայնացումը, ոլորտի մասնավորեցման մշտապես աճող դերը, ավիափոխադրողների միջև մրցակցային պայքարի սրումը, ինչպես նաև նրանց միջև ալյանսների ձևավորումը, համաշխարհային զբոսաշրջության զարգացումը և այլն: Այս բոլորով հանդերձ, այսօր հրատապ խնդիր է դարձել սպառողների շահերի պաշտպանությանը և փոխադրումների նկատ-

¹³⁷Գ.Նազարյան, Դ.Հախվերդյան, Ա.Գրիգորյան, Ա.Եղիազարյան, Ա.Փախլյան, Ա.Աբրահամյան, Ծովային և քաղաքացիական երկրների միջազգային մրցունակության հիմնախնդիրները (ՀՀ օրինակով), Մենագրություն/ Մասնագիտ. խմբ.: Ատոմ Վարդանյան. – Եր.: Տնտեսագետ, 2014. – 112 էջ.- («Ամբերդ» մատենաշար.13), էջ 43:

¹³⁸World Bank, Global Economic Prospects and the Developing Countries 2002, p. 99.

մամբ պահանջարկի բավարարումը, որոնց հետևանքով ավիափոխադրողները «ստիպված են» զարգացնել փոխշահավետ համագործակցության բազմաթիվ ձևերը և մեթոդները:

Ներկայումս Հայաստանի տարածքում գործող ներքին ավիացիոն չվերթեր չկան: Միջազգային ավիափոխադրումներն էլ կարգավորվում են միջկառավարական երկկողմ համաձայնագրերով, որոնք ունեն միջարք սահմանափակումներ.

- Ավիաընկերությունների քանակի սահմանափակումները,
- Ավիաընկերության առաջարկած հաճախականությունների, չվացուցակների, կարողությունների և ծառայությունների սահմանափակումները,
- Գործողությունները «համակարգելու»՝ ավիաընկերություններին ներկայացվող պահանջները կամ թույլ տվությունները,
- Գնանշման սահմանափակումները,
- Սեփականատիրության և հսկողության պահանջները:

Քանի որ այս համաձայնագրերը երկկողմ են, ապա ենթադրվում է, որ ՀՀ-ի կողմից այս սահմանափակումների վերացումն առնվազն պետք է ուղեկցվի համաձայնագրի մյուս կողմից նույնպես նմանատիպ սահմանափակումների բացառմամբ:

Դրանք իրենց արտացոլումն են գտնում տարբեր այլանսների ստեղծման, երթուղիների կազմակերպման, «Ինտերլայն»¹³⁹ և այլ փոխշահավետ համաձայնագրերի կնքման, վաճառքի էլեկտրոնային և ճկուն սակագնային համակարգերի օգտագործման, շուկայի մուտքի մատչելիության տարբեր ձևերի և այլնի մեջ: Այլ կերպ ավիաընկերությունները ձգտում են առաջ անցնել կամ շրջանցել պետության կողմից սահմանված օրենսդրական նորմերը, ինչը շատ դեպքերում հաջողվում է:

Ելնելով վերը նշվածից՝ այսօր հրատապ խնդիր է դարձել համաշխարհային քաղաքացիական ավիացիայի զարգացմանը խոչընդոտող իրավական արգելքների մեղմացումը կամ դրանց

¹³⁹ «Ինտերլայն» համաձայնագրերը երկու ավիափոխադրողների միջև փոխանաչման և առևտրային պայմանների տրամադրման պայմանագրեր են, որի նպատակն է արտոնյալ սակագներով փոխադրումների ծավալի ընդլայնումը չվերթների փոխադարձ օգտագործման շնորհիվ:

վերացումը և սպառողների պահանջարկի բավարարումը: Ընդ որում, համաշխարհային քաղաքացիական ավիացիայի ազատականացման ցանկացած մակարդակի դեպքում անվերապահորեն պետք է պահպանվի հետևյալ երեք հիմնարար սկզբունքները.

- թռիչքային և ավիացիոն անվտանգության ապահովումը,
- սպառողների շահերի առավելագույն պաշտպանությունը,
- ավիածեռնարկությունների (օդանավակայաններ, ավիափոխադրողներ) միջև արդար մրցակցության ապահովումը:

Իրավական արգելքների մեղմացման (ազատականացման) գործընթացը կարևորվում է հատկապես այն ժամանակ, երբ դրանք իրենց արտացոլում են գտնում ինչպես օդային հաղորդակցության երկկողմ պայմանագրերում, այնպես էլ ազգային օրենսդրությունում:

Ազատականացման անցած ճանապարհը վկայում է, որ դրա իրականացումից շահում են ամենից առաջ զարգացած երկրների ավիացիոն կառույցները (օդանավակայաններ, ավիափոխադրողներ, անթռնավագացիոն ծառայություններ մատուցողներ) և պատահական չէ, որ ավիատրանսպորտի համաշխարհային կոնֆերանսում որոշում կայացվեց զարգացող երկրների քաղաքացիական ավիացիայի ազատականացման պարտադիր երաշխիքների ձևավորման համար:

Չայաստանի Չանրապետության օդային փոխադրումների միակողմանի մասնակի ազատականացումը 1990-ական թվականներին ձևավորված և, ըստ էության, սկզբունքային փոփոխությունների չենթարկված քաղաքականության շարունակությունն է: Այն անվանվում էր «բաց երկնքի» քաղաքականություն, սակայն բոլորովին չէր համապատասխանում միջազգային ավիացիայում այդ հասկացության հանրաճանաչ հիմաստին:

Գործնականում բաց երկնքի քաղաքականությունը Չայաստանի համար ի հայտ բերեց մի շարք խնդիրներ: Նման քաղաքականության կիրառման արդյունքում, փաստորեն, զարգացման բարձրաստիճան ունեցող և զգալի շահույթներ ապահովող, տեխնոլոգիապես հագեցած և երկրի տնտեսության առավել զարգացած ոլորտներից մեկի՝ օդային տրանսպորտի հետագա առաջընթացը փոխարինվեց

սպասարկման ոլորտի զարգացման հետ: Այդ քաղաքականությունը դրական արդյունքների չհանգեցրեց մի պարզ և հասկանալի պատճառով՝ այդ ոլորտի զարգացման երաշխիքը կարող էր և պետք է հանդիսանար հենց ազգային փոխադրողը: Այդ է վկայում այն պետությունների (Նիդեռլանդներ, Սինգապուր, Մալայզիա, Ֆրանսիա, Գերմանիա, Ծվեյցարիա և այլն) փորձը, որոնց հաջողվել է իրենց երկրների օդանավակայանները վերածել խոշոր տրանսպորտային տարանցիկ հանգույցների: Բոլոր այդ երկրներում գործում են հզոր ազգային ավիաընկերություններ:

ԵԱՏՄ պայմանագրի 24-րդ հավելվածի¹⁴⁰ համաձայն՝ միությունում օդային տրանսպորտի զարգացումն իրականացվում է համակարգված (համաձայնեցված) տրանսպորտային քաղաքականության իրագործման շրջանակներում օդային տրանսպորտի ծառայությունների շուկայի փուլ առ փուլ 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 կարևոր նշանակության մի շարք օդանավակայաններ տարբերակված սակագնային քաղաքականություն են իրականացնում, մասնավորապես ավելի ցածր սակագներ են առաջարկում տեղական ավիաընկերություններին և ավելի բարձր սակագներ արտասահմանյան ավիաընկերություններին: Այս պայմաններում ստացվում է, որ ռուսական ավիաընկերությունները մրցակցային առավելություն են ձեռք բերում մյուս երկրների ավիաընկերությունների նկատմամբ:

Այլ ուսակ

3.1

ՌԴ օդանավակայանների սպասարկման սակագները ռուսական և արտասահմանյան ավիաընկերությունների համար

¹⁴⁰Հայաստանի Հարապետության «Եվրասիական տնտեսական միության մասին» պայմանագրի 2014 մայիսի 29-ին միանալու մասին հավելված 24 https://uicarmenia.org/wp-content/uploads/2015/01/Havelvats_24.pdf

Սպասարկման Վճար	Չափման միավոր	Վնուկովո ¹⁴¹		Դոմոդեվո ¹⁴²		Սոչի ¹⁴³	
		Ռուսական	Արտասահմանյան	Ռուսական	Արտասահմանյան	Ռուսական	Արտասահմանյան
Թռիչք/վայրէջք	1 տոննա	2.94	10.5	3.82	11.5	6.2	15.6
Լրացուցիչ գիշերային թռիչք վայրէջքներ	1 տոննա	-	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 տոննա	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 տոննա			777	950		

Հաշվի առնելով այս փաստը՝ տեսնում ենք, որ ռուսական ավիաընկերությունները մրցակցային լուրջ առավելություններ են ձեռք բերում հայկական ավիաընկերությունների նկատմամբ: Ինչ վերաբերվում է հայկական օդանավակայաններին՝ ապամեզմոտ իրականացվում է միասնական սակագնային քաղաքականություն, այսինքն՝ և հայկական և ռուսական ավիաընկերությունների նկատմամբ նույն սակագներն են կիրառվում: Մինչդեռ ԵԱՏՄ

¹⁴¹ Taxes and Tariffs effective 01.01.2018- Vnukovo Airport <http://partners.vnukovo.ru/for-airlines/taxes-and-tariffs/>
¹⁴² Taxes and Tarrifs effective 01.01.2018 Domodedovo Airport http://www.domodedovo.ru/files/doc/ST_SB_AK_RF_VLP_18.pdf; <http://www.domodedovo.ru/partners/airlines/tariff/>
¹⁴³ Taxes and Tarifs effective 01.12.2016 Sochi Airport http://aer.aero/upload/iblock/546/preyskurant-mas_in-ak_01.01.2018.pdf <http://aer.aero/upload/iblock/31c/preyskurant-mas- rf-01-01-2018.pdf> <http://aer.aero/upload/iblock/083/preyskurant-na-uslugi-gruzovogo-terminala-s-01.12.16.pdf>

անդամակցությանը ունից հետո, ԵԱՏՄ մրցակցային օրենսդրության համաձայն, անդամ պետությանը ունենալու տնտեսվարողների համար պետք է կիրառվեն մրցակցության նույն սկզբունքները և կանոնները, այսինքն օդանավակայանների սպասարկման տեսանկյունից պետք է համահավասար պայմաններ լինեն ԵԱՏՄ անդամ բոլոր պետությանը ունենալու 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: Ի դեպ, ըստ ՌԴ տրանսպորտի փոխնարար Վ.Օկոլովի ԱՊՀ երկրների շրջանակում ռուսական ավիաընկերությունների համար ամենամեծ պահանջարկ ունեցող չվերթը Մոսկվա Երևանն է:¹⁴⁴ Ավիացիայի համաշխարհային շուկայում մեծ տարածում ունի օդային փոխադրումների ոլորտում կապակցող (hub) երկիր դառնալը, ինչը իր տնտեսական օգուտներն է տալիս երկրին: Ըստ Էոլթյան, հանգուցային օդանավակայանը տարանցիկ օդանավակայան է, որտեղ միջմայրցամաքային, տարածաշրջանային և կետային ուղղություններից ժամանած ուղևորները վերաբաշխվում են ըստ համապատասխան ուղղությունների: Ավիացիոն վիճակագրությունը տարբերակում է 2 տեսակի տարանցիկ ուղևոր: Առաջինի դեպքում չվերթի ուղևորները ժամանակավորապես են գտնվում օդանավակայանում: Սա այն դեպքն է, երբ օդանավը վայրէջք է կատարել վառելիքի վերալիցքավորման, նոր ուղևորների ընդունման կամ որոշ ուղևորների իջեցման համար: Երկրորդի դեպքում ուղևորը գտնվում է օդանավակայանում՝ շարունակելու իր ճանապարհորդությունը նույն կամ այլ ավիաընկերության չվերթով: Այս դեպքում օդանավակայանը վարձատրվում է 2 անգամ՝ յուրաքանչյուր չվերթի համար առանձին: Հանգուցային օդանավակայանը դառնում է ուղևորի համար գրավիչ, քանի որ

¹⁴⁴ «Авиатранспортное обозрение» Журнал 141, июль-август 2013, «Хабовая система необходима для развития региональных перевозок».Интервью заместителя Министра транспорта РФ Валерия Окулова

նվազագույն ժամանակահատված ծախսելով հարմարավետ սրահներում, չմտածելով ուղեբեռի մասին և վստահելով ավիաընկերությանը՝ ուղևորը հասնում է իր վերջնակետին: Ըստ վերլուծաբանների հաբ-ը ոչ թե ավիահանգույց է, այլ տեխնոլոգիա է: Չափ կարող է ծառայել միայն այն օդանավակայանը, որը կկարողանա առավելագույնս տարբեր ուղղություններով չվերթների համակցումը ճիշտ կազմակերպել նվազագույն կարճ ժամանակահատվածում: Չպետք է մոռանալ նաև, որ հաբը տրանսպորտային համակարգ է, որի բաղկացուցիչ մասն է կազմում օդանավակայանը և բազային ավիաընկերությունը¹⁴⁵: Ավիացիայի զարգացման նման հաջող մոդել կիրառվել է Դուբայում: 2016 թվականին Դուբայի միջազգային օդանավակայանում միջազգային ուղևորների թիվը կազմել է 83.6 մլն մարդ՝ գրավելով առաջին տեղն աշխարհում: Ընդ որում, նախորդ տարվա համեմատ աճը կազմել է 7.5%:¹⁴⁶ Հստակ կարելի է ասել, որ սրան նպաստող գործոնը Դուբայի միջազգային օդանավակայանի կապակցող լինելն է: Կապակցող օդանավակայանի էությունն այն է, որ տարբեր երկրներից ուղևորներին նախ բերում է դեպի կապակցող երկիր, այնուհետև իրականացնում է ուղևորների բաշխում: Այսպես, օրինակ, Մոսկվայի «Շերեմետևո» օդանավակայանը կապակցող է «Աերոֆլոտ» ավիաընկերության համար, Վիեննայի օդանավակայանը կապակցող է ավստրիական ընկերության համար և այլն: Կապակցող դառնալու պարագայում ավիաընկերության օդանավերի հիմնական տեղակայման վայրը համարվում է բազային օդանավակայանը: Կապակցող օդանավակայաններ ստեղծած երկրների փորձը ցույց է տալիս, որ այն էապես ավելացնում է ուղևորահոսքերի ծավալը, հանգեցնում երկրի ենթակառուցվածքների զարգացմանը, օդանավակայանի սակագների նվազմանը և տնտեսության աճին: Ավիացիայի ոլորտում կատարված ուսումնասիրությունները ցույց են տալիս, որ Չայաստանը կարող է իրականացնել համապատասխան աշխատանքներ օդային փոխադրումների ոլորտում կապակցող դառնալու

¹⁴⁵ AEX, Основные тенденции мирового развития авиаперевозок и прогноз авиаперевозок МАУ до 2030 года, 25.10.2010, <https://www.aex.ru/docs/4/2010/10/25/1194>

¹⁴⁶ Gulf News, Jan 24, 2017 Dubai airport records 83.6 mln passengers in 2016 <http://gulfnews.com/business/aviation/dubai-airport-records-83-6-million-passengers-in-2016-1.1967039>

ուղղությունը քանի որ մի կողմից Հայաստանի Հանրապետությունը գտնվում է մայրցամաքային փակուղիում, իսկ մյուս կողմից համաշխարհային քաղաքակրթությունների խաչմերուկում:¹⁴⁷ Հարկ է նաև նշել, որ կապակցող օդանավակայան ստեղծելու համար դեպի Հայաստան կամ Հայաստանից արտերկիր չվերթների և ուղևորահոսքի ծավալը որոշիչ նշանակություն կարող է ունենալ կապակցող օդանավակայանի սակագների նվազման տեսանկյունից՝ ի հաշիվ «մասշտաբի էֆեկտի»:

Հաջորդ խնդիրը վերաբերում է ոչ կանոնավոր չվերթների կազմակերպմանը: Մասնավորապես, ուսումնասիրությունները ցույց են տալիս, որ Հայաստանն էապես գիջում է ուղևորափոխադրումների ծավալով հարևան Վրաստանին, հատկապես, չարտերային փոխադրումների գծով: Ըստ էության, չարտերային փոխադրումները Հայաստանից նախքավական սահմանափակ են, մյուս կողմից դրանց գները թանկ են, ինչը ստիպում է Հայաստանի քաղաքացիներին ճանապարհորդել Վրաստանի օդանավակայաններով: Ըստ չարտերային չվերթներ կազմակերպող հայական տուրիստական գործակալությունների տրամադրած տեղեկատվության՝ Չվարթնոց օդանավակայանը չարտերային չվերթների դեպքում մեկ ուղևորի հաշվով գանձում 20% - ով ավելի բարձր սպասարկման վճար, քան կանոնավոր չվերթների դեպքում: Ընդհանուր առմամբ փոխադրումների պահանջարկը նախապես ավանավորվում է ավիաընկերությունների կողմից, սակայն լինում են իրավիճակներ, երբ կտրուկ մեծանում է ավիափոխադրումների պահանջարկը: Քիչ չեն եղել դեպքեր, երբ օրինակ Լարսի անցակետի փակման հետևանքով միանգամից բարձրացել են ավիատոմսերի գները: Սակագնային կտրուկ տատանումներից խուսափելու համար անհրաժեշտ է ավելի ճկուն սակագնային քաղաքականություն իրականացնել ոչ կանոնավոր չվերթների ուղղությամբ: Ի դեպ, Վրաստանի փորձի ուսումնասիրությունը ցույց է տալիս, որ վրացական օդանավակայանները ինչպես կանոնավոր, այնպես էլ ոչ կանոնավոր չվերթների դեպքում սպասարկման նույն սակագինն են

¹⁴⁷ Багратян Г.А., Мегаэкономика и глобальные экономические проблемы: Учебно-методическое пособие - Ер.:Издательство РАУ, 2013 ,стр.56.

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:

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, Վարդենիսի, Օձունի, Գավառի, օդանավակայաները 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 անդրադրոմ և կարող է սպասարկել մինչև 80 ուղևոր տեղավորող օդանավեր: Մեր երկրում ավիացիայի զարգացման համար, կարծում ենք, կարևոր նշանակություն ունի փոքր ավիացիայի զարգացումը: Հաշվի առնելով, որ Իրանից տարվա ընթացքում զբոսաշրջիկների մեծ հոսք է գրանցվում, փոքր ավիացիայի զարգացումը կարող է լինել հեռանկարային, մասնավորապես, կարող են շահավետ լինել Կապան-Թավրիզ, Կապան-Թեհրան չվերթների գործարկումները: Այնուհանդերձ, ըստ կոնցեսիոն համաձայնագրի միջազգային չվերթներ սպասարկելու մենաշնորհ ունի «Չվարթնոց» և «Շիրակ» օդանավակայանների կոնցեսիոններ «Արմենիա միջազգային օդանավակայաններ» ՓԲԸ-ն, այսինքն փոքր օդանավակայանները զրկված են միջազգային չվերթներ իրականացնելուց; Կարծում ենք, որ անհրաժեշտ է կոնցեսիոն համաձայնագրում համապատասխան փոփոխություններ իրականացնել, որպեսզի փոքր օդանավակայանները ևս հնարավորություն ունենալ սպասարկել չվերթներ դեպի հարևան երկրներ: Ընդ որում, ըստ ՔԱԿ-ի

հրապարակված տեղեկատվության, Ձանգեզուրի պլանմոնի իրդենային 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 ռեգիոնալ զարգացման վրա: 15 երկրների 18 օդանավակայաններում սպասարկման վճարների վերաբերյալ կատարված ուսումնասիրության արդյունքներով պարզ է դառնում, որ Չվարթնոց օդանավակայանում 1 ուղևորի սպասարկման վճարը իր մեծությամբ առաջինն է՝ կազմելով 51.71 ԱՄՆ դոլար: Այս գումարի զգալի մասը կազմում է պետական օդի տուրքը 10,000 դրամի չափով, որն ամբողջությամբ գանձվում է պետական բյուջե: Չնայած այս գումարը ձևավորվում է ավիափոխադրումներից և ավիաընկերությունների կողմից հաշվարկվում է որպես սպասարկման ընդհանուր վճար, սակայն հավաքագրված գումարները, մուտքագրվելով պետական բյուջե, արդյունքում ուղղվում են պետության տարբեր կարիքների ֆինանսավորման համար: Տարեկան կտրվածքով այն բավականին մեծ գումար է կազմում՝ հասնելով մինչև 10 մլրդ դրամի: Կարծում ենք, որ այս գումարները եթե ոչ ամբողջությամբ, գոնե մասամբ, պետք է ուղղվեն հայկական ավիացիայի զարգացմանը: Մասնավորապես, առաջարկում ենք այդ գումարների հաշվին իրականացնել փոքր ավիացիայի զարգացման ծրագրեր, մասնավորապես՝ Ստեփանավանի, Ջերմուկի անրոդրոմների վերականգնում և շահագործում:

«Բաց երկնքի» քաղաքականության շրջանակներում 2013թ. հոկտեմբերին կառավարությունն ընդունեց «ՀՀ-ում մրցունակ և կայուն ավիափոխադրումների ծառայությունների մատուցման ապահովման ծրագիրը»:¹⁴⁸ Այդ հարցում կառավարությանն աջակցեցին ամերիկյան «McKinsey» ընկերության կողմից հրավիրված

¹⁴⁸Հայաստանի Հանրապետության կառավարության 2013 թվականի 23 հոկտեմբերի «Հայաստանի Հանրապետությունում մրցունակ և կայուն ավիափոխադրումների ծառայությունների մատուցման ապահովման ծրագիրը և ծրագրի իրականացման միջոցառումները հաստատելու մասին» N 1248-Ա որոշում <http://www.arlis.am/DocumentView.aspx?DocID=86975>

մասնագետները: Այդ ծրագրի համաձայն՝ «բաց երկնքի» քաղաքականությունը դրական ազդեցություն կունենա աշխատատեղերի ստեղծման, ուղևորափոխադրումների քանակի աճի և ավիափոխադրումների սակագնի իջեցման վրա: Ենթադրվում է, որ ցամաքային կապուղիների առկա սահմանափակումների պայմաններում ավիափոխադրումների միջոցով արտաքին աշխարհի հետ կապի դյուրինացումը Հայաստանի տնտեսական աճի համար լրացուցիչ խթաններ կարող է ստեղծել: Ավելի կոնկրետ, «բաց երկնքի» քաղաքականության վարման և ծրագրի արդյունավետ իրականացման արդյունքում ներկա իրավիճակի համեմատությամբ առաջիկա 3-4 տարիների ընթացքում ակնկալվում էր 0.3-0.4 միլիարդ ԱՄՆ դոլարի չափով լրացուցիչ ՀՆԱ-ի ապահովում, 18,000-23,000 նոր աշխատատեղերի ստեղծում՝ հիմնականում օդագնացության և զբոսաշրջության ոլորտներում, 20-25%-ով ուղևորափոխադրումների քանակի աճ, ինչպես նաև տոմսերի միջին գների մոտ 10% նվազում¹⁴⁹: Պետք է հաշվի առնել, որ «բաց երկնքի» քաղաքականության հայեցակարգն ընդունվել է 2013թ. հունիսին նախքան Մաքսային միությանն անդամակցելու մասին սեպտեմբերի 3-ի քաղաքական հայտարարությունը: Այսինքն, կարելի է ենթադրել, որ «բաց երկնքի» քաղաքականությունը կոչված էր իրականացվելու ԵՄ-ի հետ Հայաստանի ինտեգրման համատեքստում, այլ ոչ թե ԵԱՏՄ պայմաններում: Ստեղծված պայմաններում ԵՄ-ը Հայաստանին առաջարկել է միանալ Եվրոպական ընդհանուր ավիացիոն գոտուն: Հայաստանն ընդհանուր ավիացիոն գոտու համաձայնագրի շուրջ քանակցելու հրավերն ընդունել է: 2016 թվականի դեկտեմբերի 1-ին ԵՄ-ը մանդատ տրամադրեց համաձայնագիր ստորագրելու համար, իսկ 2017թ. ապրիլից սկսվեցին դրա շուրջ քանակցությունները¹⁵⁰: Արևելյան գործընկերության երկրներից Եվրոպական ընդհանուր ավիացիոն գոտուն միացել են Մոլդովան, Վրաստանը և Ուկրաինան: Եվրոպական ընդհանուր ավիացիոն գոտուն միանալը Հայաստանին

¹⁴⁹Հայաստանի Հանրապետությունում մրցուկակա և կայուն ավիափոխադրումների ծառայությունների մատուցման ապահովման ծրագիրը և ծրագրի իրականացման միջոցառումները հաստատելու մասին Հայաստանի Հանրապետության կառավարության 23 հոկտեմբերի 2013 թվականի N 1248-Ա որոշումը <http://www.arlis.am/documentview.aspx?docid=86975>

¹⁵⁰ EU and Armenia talks comprehensive air transport agreement https://eeas.europa.eu/headquarters/headquarters-homepage/25160/eu-armenia-talks-comprehensive-air-transport-agreement-kick-yerevan_en

թույլ կտա դուրս գալ անվտանգ և կայուն օդային տարածք: Եվրոպայում ավիաընկերությունների աշխատանքի հիմնական գործոններից մեկն անվտանգությունն է: ԵՄ ավիացիոն քաղաքականությունն ուղղված է եվրոպական օդային տրանսպորտի հուսալիության ապահովմանը: Անվտանգության կոշտ կանոնների կիրառումն ավիացիայում կապված է նաև պոտենցիալ ահաբեկչական սպառնալիքի հետ: Եվրոպական

միասնական ավիատարածքին միացած այլ երկրների հետ ԵՄ համագործակցության փորձը (օրինակ՝ Մարոկկո, Մոլդովա, Վրաստան) վկայում է, որ հաճախականությունների, փոխադրողների քանակի, ավիատոմսերի սակագների և ուղղությունների տեսանկյունից սահմանափակումները հասցված են նվազագույնի: Այս երկրներին կտրամադրվեն հինգերորդ աստիճանի ազատության իրավունքներ՝ ԵՄ անդամ-երկրների միջև կանոնավոր թռիչքներ իրականացնելու համար համապատասխան կանոնակարգերի ներդաշնակեցումից հետո:

Մերձավոր Արևելքի շատ երկրներ, ինչպես նաև ԵՄ-ն, իրականացնում են բաց երկնքի քաղաքականություն: Օրինակ՝ ՄԱԷ-ը, Լիբանանը և Քուվեյթը ձգտում են հնարավորինս շատ երկրների հետ բաց օդային տարածքների վերաբերյալ համաձայնագրեր ստորագրել, որոնց մեծ մասում ներառված են հինգերորդ ազատության իրավունքները:

Այսպիսով, Չայաստանի՝ որպես դեպի ծով ելք չունեցող երկրի համար, օդային տրանսպորտում առկա վերը նշված խնդիրների վերհանումը և լուծումների նպատակադրումը օրակարգային են: Օդային տրանսպորտն անդրադառնում է մարդկանց կենսամակարդակի, երկրում աղքատության մակարդակի նվազման վրա, օրինակ զբոսաշրջության զարգացման միջոցով, ինչի ներուժը Չայաստանի համար ակնհայտ է: Յետևաբար, կարևոր և առանցքային է Չայաստանի օդային տրանսպորտը դարձնել մրցունակ և լիարժեք գործարկվող՝ եկամտաբերության ապահովման, սպասարկման մակարդակի բարձրացման, գների և այլ կարևոր խնդիրների հաղթահարման հաշվին:

3.2 Ավիադրանսարտայ ին ծառայ ու թյ ու նների միջազգայ նացման ծրագրա-նպատակայ ին հիմքերը

Եթե Զայ աստանի Զանրապետության անկախացումը նախապայմաններ ստեղծեց սեփական քաղաքացիական ավիացիայի (ՔԱ) ստեղծման և ձևավորման համար, ապա անցումը շուկայական տնտեսակարգին առաջին պլան մղեց ՔԱ-ի զարգացման և կառավարման խնդիրները: Ինչպես վկայում է համաշխարհային փորձը, շուկայական հարաբերությունների պայմաններում հնարավոր են ինչպես քաղաքացիական ավիացիայի կառավարման ազատականացումը, այնպես էլ նրա գործունեության պետական կարգավորումը: Այս բնագավառում հիմնավորված որոշումների կայացումը ենթադրում է ոչ միայն այլ երկրների փորձի մանրազնին ուսումնասիրություն և օգտագործում, այլև մեր երկրի քաղաքական, տնտեսական, ժողովրդագրական իրավիճակների ու առանձնահատկությունների ազդեցություն վերլուծություն:

Ակնհայտ է, որ քաղաքացիական ավիացիայի գործունեության բոլոր կողմերի նկատմամբ ազատականացման այլ ընտրանք է պետական հովանավորչական քաղաքականությանը: Խոսքը վերաբերում է ոչ միայն փոխադրումների գործընթացի, թռիչքային և ավիացիոն անվտանգության ապահովմանը, այլ նաև ազգային ավիաընկերության՝ շուկայի որոշ հատվածի նկատմամբ իրավունքների օրենսդրորեն ամրագրմանը, թռիչքների հաճախականության և փոխադրման ծավալների, այլ փոխադրողների համար կոմերցիոն իրավունքների սահմանափակմանը, օդային երթուղիներով թռիչքների լիցենզավորմանը, օտարերկրյա և ազգային ավիաընկերությունների համար օդանավակայանի և աերոնավիգացիոն հավաքագրումների տարբերակմանը, ավիաընկերությունների միջև թռիչքների հաճախականության կոշտ բաշխման, սակագների մակարդակների վարչական սահմանմանը և այլն: Ավիափոխադրումների շուկայական համակարգի օգտին անվիճարկելի փաստարկներն են՝ ռեսուրսների բաշխման բարձր

արդյունավետությանը, փոխարինման ազատությանը, փոփոխվող շուկայական պայմաններին հարմարվելու ճկունությանը, ավիաընկերության և հաճախորդի շահերի «բնականոն» միաձուլումը, բնակչության տարբեր պահանջմունքների բավարարման համար պրոտեկցիալ հնարավորությունները, ավիափոխադրումների որակի բարձրացումը և այլն:

Մեր կարծիքով Հայաստանի Հանրապետությունում «բաց երկնքի» քաղաքականության իրականացման խնդիրները պետք է քննարկվեն, ելնելով`

- յուրաքանչյուր գլխավոր տարրերից (տարողությաններ, շուկայի մուտքի թույլ տվողություններ, սակագներ) և այլ օժանդակ տարրերից (վաճառքի ավտոմատացված համակարգեր, ընթացակարգերի պարզեցում և այլն),
- «բաց երկնքի» մշտական, սակայն փուլային ներդրման անհրաժեշտությանից,
- կոնկրետ փուլի ուսումնասիրությաններից և վերլուծությաններից` գնահատել կատարված աշխատանքները և կատարել համապատասխան ճշգրտումներ:

Հայաստանի Հանրապետությունում պետք է կիրառվեն այլ երկրների, ամենից առաջ Եվրոպայի փորձը, որտեղ շուրջ 26 տարի (1987 թվականից) փուլերով ներդրվում են ազատականացման տարրեր, ինչպես Եվրոպայի, այնպես էլ աշխարհի մյուս երկրների հետ օդային հաղորդակցության շրջանակներում: Սակայն, եթե «բաց երկնքի» քաղաքականության իրականացումը ընդունելի է օդանավակայանների և աերոնավիգացիոն ծառայությանների համար, նույնը չի կարելի ասել ավիաընկերությանների համար: Ավիաընկերությանները պետությանից պահանջում են իրենց շահերի պաշտպանություն, ինչն ինքնըստինքյան ճիշտ է: Սակայն շահերի պաշտպանության տակ, ազգային ավիաընկերությաններն ամենից առաջ ենթադրում են արտասահմանյան ավիաընկերությանների համեմատ ֆինանսական կամ այլ արտոնություններ, պահպանելով ավիափոխադրումների պարիտետության սկզբունքը, արտասահմանյան փոխադրողների հետ պարտադիր կնքելով առևտրային համաձայնագրեր,

համաձայնեցնելով փոխադրումների տարողությունները, հաճախակիությունը, չվացուցակները և այլն, ինչպես նաև փոխհատուցում սահմանել օտարերկրյա փոխադրողների կողմից ազգային ավիափոխադրումների շուկան միակողմանի օգտագործելու դիմաց: Ազատականացումը և «բաց երկնքի» քաղաքականությունը կոչված են հաղթահարելու հենց այդ և համանման այլ պահանջներ, քանի որ ազատականացումը պետք է նպատակաուղղված լինի սպառողների շահերի պաշտպանությանը և այդ շահերի գլխավոր կրողներին՝ սպառողներին: Այդ դեպքում, պահպանելով նշված սկզբունքները, պետությունը իսկապես պարտավոր է պաշտպանել ազգային փոխադրողների շահերը: Պետք է իրականացվեն աջակցության պետական միջոցառումներ, որոնք կարտահայտվեն սպառողների և երրորդ անձանց նկատմամբ ավիափոխադրողների պատասխանատվության օրենսդրական սահմանափակմանը, օդանավերի լիզինգի դեպքում միջազգային երաշխիքների համակարգի ստեղծմանը, ազգային փոխադրողների միջազգային կազմակերպությունների և ալյանսների ինտեգրմանը, ավիափոխադրումների շուկայի պարբերաբար ուսումնասիրությանն ու ավիափոխադրողներին համապատասխան երաշխավորությունների տրամադրմանը և այլն: Պետության կողմից այդպիսի միջոցառումների իրականացումը պետք է կրի պարտադիր բնույթ:

Մյուս կողմից, պետք է փոխել ավիափոխադրողների մտածելակերպը: Միջազգային փոխադրումներ իրականացնող ավիափոխադրողը պետք է ունենա կառավարման մշակույթ՝ հիմնված այն փաստի վրա, որ արհեստական դեֆիցիտի հաշվին ստացված արտոնություններն ունեն ընդամենը ժամանակավոր ֆինանսական հաջողություններ: Անհրաժեշտ է գիտակցել, որ համաշխարհային ավիացիոն համագործակցությունը գնում է ոչ թե փոխադարձ սահմանափակումների ճանապարհով, այլ հակառակը, միջազգային քաղաքացիական ավիացիան բացում է բոլոր սահմանները: Այս առումով, Հայաստանի համար ավիափոխադրումների գործում կարևորվում է ռեզիդենտավիադրողներին շահերի դերը:

Հաշվի առնելով քաղաքացիական ավիացիայի ոլորտում ազատականացման համաշխարհային փորձը, պահպանելով և աջակցելով

ազգային քաղաքացիական ավիացիային և անշեղորեն պաշտպանելով սպառողների շահերը, ՀՀ-ում ոլորտի ազատականացման քաղաքականությանը պետք է ընդգրկի հետևյալ միջոցառումները.

- Եվրամիության ազատականացման իրականացման փորձի ուսումնասիրություն,
- Այսպես կոչված, «միակողմանի բացարձակ բաց երկնքի» մոդելի կիրառման արդյունքների ուսումնասիրություն,
- Քաղաքացիական ավիացիայի բնագավառի օրենսդրական ակտերի համապատասխանեցում Եվրամիության օրենսդրությանը և ԵՄ օրենսդրությամբ սահմանված ազատականացման դրույթների և սկզբունքների կիրառում,
- Ազգային ավիափոխադրողների պետական աջակցության միջոցառումների իրականացում,
- ՀՀ-ում «բաց երկնքի» քաղաքականության իրավական նորմերի սահմանում,
- Մրցակցային միջավայրի ձևավորման նպատակով համապատասխան միջոցառումների իրականացում՝ հաշվի առնելով քաղաքացիական օդանավակայանների, օդային երթևեկության կարգավորման ծառայությունների և ազգային ավիափոխադրողների շահերը,
- Միջազգային ավիացիոն կազմակերպությունների հետ ազգային փոխադրողների համագործակցության ընդլայնման նպատակով աջակցության ցուցաբերում,
- Հաշվի առնելով ազգային օրենսդրությունը և աշխարհում տեղի ունեցող գործընթացները՝ ազգային փոխադրողներին ալյանսների միավորվելու նպատակով աջակցության ցուցաբերում,
- Օդային տրանսպորտով բեռնափոխադրումների ոլորտի լրիվ ազատականացում:

Հայաստանում կանոնավոր օդային փոխադրումների իրականացման ապահովումը շատ բանով պայմանավորված է հայկական ավիաընկերության (ների) արդյունավետ գործունեությամբ: Այս տեսակետից, չափազանց կարևոր է հստակեցնել ազգային փոխադրողի կարգավիճակի կազմակերպիչական և տնտեսական հիմնավորումը:

Միջազգային փորձը ցույց է տալիս, որ մի շարք երկրներում ազգային փոխադրողի կարգավիճակ ունեցող ավիաընկերությունները (Այերոֆլոտ, Էյր Ֆրանս, Քի Էլ Էմ, Լյուքսեմբուրգ, Էյր Կանադա, Էյր Բալթիկ և այլն) օգտվում են պետության ողղակի և անուղղակի հովանավորչությունից, պետության կողմից իրականացվող ավիացիոն քաղաքականությունը կառուցվում է ազգային փոխադրող ավիաընկերության շահերի գերակայության սկզբունքի հաշվառմամբ և շատ դեպքերում ազգային փոխադրողի համար ապահովվում է մենաշնորհային դիրք օդային փոխադրումների կազմակերպման և սպասարկման տարբեր բնագավառներում:

Մյուս կողմից, մի շարք երկրներում ընդհանրապես չի գործում ազգային փոխադրողի ինստիտուտը: ԱՄՆ-ում, որն այս տեսանկյունից կարող է համարվել դասական օրինակ, որտեղ ռեզիդենտ ավիաընկերությունների համար ապահովվում է մրցակցային հավասար պայմաններ, ԱՄՆ ցանկացած կետից ցանկացած հաճախականությամբ չվերթներ իրականացնելու թույլ տվողություն:

Վերլուծությունը ցույց է տալիս, որ ամերիկյան մոդելն իր առավելություններով հանդերձ, չի կարող արդյունավետ գործել Հայաստանի Հանրապետությունում, որովհետև այդ մոդելը ձևավորվել է արդեն իսկ զարգացած տնտեսական և իրավական դաշտի, ինչպես նաև տարունակ ավիացիոն շուկայի պայմաններում: Հայաստանի Հանրապետությունում տնտեսական բարեփոխումների առանձնահատկությունները, մասնավորապես՝ բնակչության ցածր վճարունակության հետևանքով ավիափոխադրումների շուկայի սահմանափակվածությունը, ինչպես նաև բավարար իրավական դաշտի բացակայությունը, բացառում են Հայաստանի Հանրապետությունում ավիացիոն քաղաքականության իրականացումը ամերիկյան տարբերակով: Ընդհակառակը, այս փուլում նախընտրելի է ավիացիոն պետական քաղաքականության եվրոպական տարբերակը, հայկական ավիաընկերության՝ որպես ազգային փոխադրողի համար մշակելով միջոցառումների համալիր ծրագիր: Հայաստանի քաղաքացիական ավիացիայի զարգացման հնարավոր այլ ընտրանքային տարբերակ է օդային փոխադրումների շուկայի լրիվ

ազատականացումը, որն ունի իր կողմնակիցներին: Ի՞նչ կարելի է ակնկալել այդ քաղաքականության իրականացումից: Միանշանակ է, որ օտարերկրյա որոշ փոխադրողներ բացահայտ հետաքրքրություն ունեն հայկական շուկայի հանդեպ: Այսպես, ԵՄ անդամ երկրներից, Ռուսաստանի Դաշնության և Ուկրաինայի ավիաընկերությունները դեպի Երևան իրականացվող իրենց չվերթերը կարող են շարունակել դեպի հայկական փոխադրողների կողմից շահագործվող մի քանի հարավային ուղղություններ՝ Թեհրան, Դուբայ, Բեյրութ և այլն: Միևնույն ժամանակ, այդ ավիաընկերությունները Երևանի չվերթները համակցում են իրենց եվրոպական և ամերիկյան չվերթների հետ, իրենց բազային օդանավակայանները դարձնելով հս-եր: Սպասարկման որակի և ժամանակակից օդանավային շարժակազմի շահագործման շնորհիվ այդ փոխադրողները նույնպես լուրջ մրցակցություն կցուցաբերեն ցանկացած հայկական ավիաընկերությանը:

Հայաստանի Հանրապետության քաղաքացիական ավիացիայի զարգացման բոլոր վերը նշված ուղիները օդային փոխադրումների ազատականացման որոշակի աստիճան պարունակող տարբերակներն են: Երկրի օդային տրանսպորտի զարգացման մյուս հնարավոր ուղին հանդիսանում է ազգային օդային շուկայի պաշտպանությունը՝ հովանավորչությունը: Սա այն ավանդական քաղաքականությունն է, որն իրականացվել է բոլոր զարգացած երկրների կողմից իրենց ազգային օդային տրանսպորտի կայացման ճանապարհին: Այն ենթադրել է օտարերկրյա փոխադրողների համար ազգային շուկա մուտքի սահմանափակումը՝ չվերթներն իրականացնելու համար, պետական հովանավորչությունն ազգային փոխադրողին, այդ թվում՝ ֆինանսական նպաստների հատկացման ճանապարհով և այլն:

Միանշանակ է, որ Հայաստանի հիմնական ավիաընկերությունը կարիք ունի պետության աջակցության: Հետևաբար, անհրաժեշտ է իրականացնել օդային փոխադրումների պետական կարգավորում՝ հայկական ավիաընկերությունների շահերից ելնելով:

Այստեղ կարևոր խնդիր է քաղաքացիական ավիացիայի զարգացման այնպիսի քաղաքականության մշակումը, որն իր եռությամբ լինելով հովանավորչական, կհամապատասխանի նաև ամբողջ ճյուղի շահերին:

Յետևաբար, հետաքրքրություն է ներկայացնում երկու կամ նույնիսկ մի քանի ուղղությունների միավորման, այսինքն համադրման հիման վրա զարգացման տարբերակի մշակումը: Հաշվի առնելով վերը նշվածը, մեր կողմից 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: Իսկ որպես Հայաստանի քաղաքացիական ավիացիայի զարգացման հիմնական ուղի պետք է ընտրել այն ճանապարհը, որը լավագույնս միավորում է իր մեջ ինչպես օդային փոխադրողի, այնպես էլ օդանավակայանների շահերը, միաժամանակ պայմաններ ստեղծելով ամբողջ ճյուղի հեռանկարային զարգացման համար:

Պարզ է, որ գլոբալացման ներկա դարաշրջանում տեղի են ունենում նաև տնտեսության պետական կարգավորման անհրաժեշտության «վերաիմաստավորման» գործընթացներ: ՀՀ պարագայում, առավել ևս, արտաքին աշխարհի հետ կապի ցամաքային ուղիների կիսաշրջափակման պայմաններում, խիստ կարևորվում է հանրապետության օդային ուղիների զարգացման և դրանում պետության դերակատարության բարձրացման անհրաժեշտությունը: Երկրի անկախացումից հետո կազմավորված ավիաընկերություններին՝ «Հայկական ավիաուղիներ»-ի, «Արմավիայի» և «Եյր Արմենիայի» սնանկացումն արդեն կայացած իրողություն է:

Հայաստանի միջազգային օդանավակայանների ենթակառուցվածքների կատարելագործման, ուղևորներին մատուցվող ծառայությունների որակի բարելավման, թռիչքային և ավիացիոն անվտանգության պահպանման միջոցառումների ապահովման համար, որպես ներդրումների ներգրավվման ուղի ընտրվեց կոնցեսիոն համաձայնագրի կնքումը:

Ինչպես վկայում է համաշխարհային փորձը, օդանավակայանների շահագործման մեջ մասնավոր հատվածի ներգրավման առումով կոնցեսիոն պայմանագրերը նորարարություն են: Դրանք թույլ են տալիս պահպանել օդանավակայանների պետական սեփականության իրավունքը: Տնտեսական մեծ օգուտներն ավելի շատ ձեռք են

բերվում շնորհիվ այս կարգի երկարաժամկետ պայմանագրերի (ի տարբերություն կարճաժամկետ կառավարման համաձայնագրերի): Որպես կանոն, կոնցեսիոն պայմանագրերը դառնում են ավելի ու ավելի տարածված՝ հատկապես ավելի քիչ զարգացած երկրներում (օդանավակայանների մասնավորեցման նախագծերը մեծ մասամբ իրականացվել են կոնցեսիոն պայմանագրերի օգնությամբ):

Հայաստանն ունի երկու հիմնական օդանավակայաններ՝ «Չվարթնոց և «Շիրակ»: «Չվարթնոց» միջազգային օդանավակայանը երկրի հիմնական դարպասն է: Հայաստանի Հանրապետության կառավարությունը 2001թ. դեկտեմբերի 17-ին «Կորպորասիոն Ամերիկա Ս.Ա. ընկերության» հետ կնքեց պայմանագիր «Չվարթնոց» միջազգային օդանավակայանը երեսուն տարով կոնցեսիոն կառավարման հանձնելու վերաբերյալ: Համաձայն պայմանագրի՝ կոնցեսիոնները պարտավոր է կառավարել և շահագործել «Չվարթնոց» օդանավակայանը միջազգայնորեն ընդունված չափանիշներին համապատասխան՝ Կառավարությանը ներկայացնելով տարեկան հաշվետվություն օդանավակայանի, կառավարման, շահագործման և գործունեության զարգացման վերաբերյալ: Իսկ 2007թ. ՀՀ կառավարության որոշմամբ Գյումրու «Շիրակ Օդանավակայան» ՓԲԸ-ն լուծարվեց և կոնցեսիոն պայմանագրով նույնպես հանձնվեց «Արմենիա միջազգային Օդանավակայաններ» ՓԲԸ-ին:

Կոնցեսիոն պայմանագրի շրջանակներում 2007թ. մայիսի 20-ին շահագործման հանձնվեց «Չվարթնոց» միջազգային օդանավակայանի նոր ուղևորային համալիրի մեկնման սրահը, իսկ 2011թ. ավարտվել է ուղևորային համալիրի շինարարությունը և ամբողջությամբ շահագործման հանձնվել: Այն, որպես ամբողջական համալիր, իր տեխնիկական հագեցվածությամբ և ուղևորների սպասարկման ընթացակարգերով, միջազգային չափանիշներին բավարարող բարձրակարգ կառույց է¹⁵¹:

Օդանավակայանի ենթակառուցվածքը և Համալիրի նախագիծը մշակվել են ըստ 3 փուլերի՝ նախնական աշխատանքներ և դրանց հաջորդող 2 ավանային փուլեր:

¹⁵¹ ՀՀ ԿԱ ԲԱԳՎ Հաշվետվություն 2011թ., էջ 2, http://www.aviation.am/storage/files/editor/reports/Annual_report_2011.pdf

Նախագծի նախնական աշխատանքները ներառում են առկա կառուցվածքում հարմարությունների նորացումը և նորերի կառուցումը: II և III փուլերը ներառում են հին ուղևորային համալիր 1-ին փոխարինող նոր ուղևորային համալիրի շինարարության փուլերը: II փուլի աշխատանքները սկսվել են 2004թ նոյեմբերին և ավարտին հասցվել 2007թ մայիսին՝ ամփոփելով 18,500 քառակուսի մետր ընդհանուր մակերեսով ժամանման և մեկնման սրահների համալիրի կառուցումը, ինչպես նաև առկա կառուցվածքի փոփոխությունը՝ համալիրի հանրային գոտիների ապահովման համար: Ընդհանուր առմամբ կատարվել է 72,000,000 ԱՄՆ դոլարի ներդրում: Նախագծի III փուլը ներառում է մեկնման և ժամանման նոր հանրային սրահների և ավտոկայանտեղի նոր շենքի կառուցում: III փուլը սկսվել է 2008թ և ավարտվել 2011թ, երբ սկսվեց շահագործվել նոր ուղևորային համալիրը: III փուլում կառուցվեցին ուղևորային համալիրի 34,000 քառակուսի մետր մակերեսով և նոր ավտոկանգառի 20,000 քառակուսի մետր մակերեսով շենքերը: Ընդհանուր առմամբ կատարվեց մոտ 169,000,000 ԱՄՆ դոլարի ներդրում¹⁵²:

«Արմենիա միջազգային օդանավակայաններ» ՓԲԸ-ն նախատեսում է «Չվարթնոց» միջազգային օդանավակայանը դարձնել տարածաշրջանային կենտրոն, որը հնարավորություն կտա օգտվել Յայաստանի բարենպաստ աշխարհագրական դիրքից: 29 միջազգային ավիաընկերություններ երևանը կապում են աշխարհի ավելի քան 60 խոշորագույն քաղաքների հետ (օրինակ՝ Փարիզ, Կիև, Վարշավա, Վիեննա, Դուբայ, Բեյրութ, Ստամբուլ, Մոսկվա, Պրահա և այլն):

«Չվարթնոց» օդանավակայանը նկատելի առավելություններ ունի տարածաշրջանում, ունի հագեցած տեխնիկական հնարավորություններ, ապահովում է եվրոպական չափանիշներին համապատասխան սպասարկում: Արդիականացման ծրագրի շրջանակներում Յայաստանում առանձնանում է մատուցվող նավիգացիոն ծառայությունների ձեռքբերումները (ինստիտուցիոնալ, օրենսդրական, նորմատիվ-իրավական բազան,

¹⁵² Յայաստանի Հանրապետության կառավարության 2013 թվականի դեկտեմբերի 26-ի N 1495-Ն ««Չվարթնոց» միջազգային օդանավակայանի կոնցեսիոնների կողմից ներկայացված 2013-2017 թվականների մաստեր պլանը հաստատելու մասին» որոշում <http://www.arlis.am/DocumentView.aspx?DocID=89380>

օդային երթևեկության կառավարման ընթացակարգերը, տեխնիկական ապահովման անբուժելի դեպքերում տեղեկատվության համապատասխանեցումը միջազգային ստանդարտներին, թռիչքների անվտանգության կառավարման համակարգը, կադրերի ուսուցումը):

Ակնհայտ է, որ ավիացիայի զարգացումը զգալի ազդեցություն է կունենա նաև Հայաստանի տնտեսության զարգացման գործում: Հաշվի առնելով Հայաստանի աշխարհագրական դիրքը և ցամաքային միջավայրը, օդային երթևեկությունը որոշիչ դեր է խաղում երկրի զարգացման գործում, և հետևաբար հարկավոր է ձեռնարկել բոլոր հնարավոր քայլերը ոլորտն ազատականացնելու և ներդրումային գրավչությունը բարձրացնելու ուղղությամբ:

Տեղական փոխադրողի և սմեկ սնանկացումից խուսափելու համար անհրաժեշտ է ներդնել արտոնագրման արդար և թափանցիկ գործընթաց: Արդյունքում շահագործման արտոնագրեր պետք է տրամադրվեն միայն կենսունակ փոխադրողներին, որը կնպաստի տեղական փոխադրողների անվտանգ, հուսալի և կայուն զարգացմամբ աշխատանքին:

Հայաստանում ավիացիոն գործունեության իրականացման իրավունքի տրամադրումը տեղական փոխադրողներին պետք է հիմնված լինի 2 պայմանների վրա: Առաջին՝ «Օդանավ շահագործողի վկայագիրը» (The «Air Operator Certificate» (AOC)) տրամադրել՝ հիմնվելով արհեստավարժ ունակության և համապատասխան կազմակերպչական ունակության կարողությունների վրա՝ ապահովելու ԲԱԿ-ի կողմից սահմանված օդանավերի անվտանգ շահագործումը:

Երկրորդ՝ Օդային ուղիների շահագործման թույլ տվող ունենալը (լիցենզիաները) տրամադրել՝ հիմնվելով լիովին անկողմնապահ չափանիշների վրա:

Հայկական ավիաընկերության զարգացման իրական ուղիներից է նաև օդանավերի և այլ ավիացիոն տեխնիկայի լիզինգը, առավել ևս, երբ ավիաընկերության ֆինանսական հնարավորությունները սահմանափակ են՝ թանկարժեք ավիացիոն տեխնիկայի անհրաժեշտ քանակի գնումների համար:

Արևմուտքում ավիացիոն տեխնիկայի լիզինգը այն զարգացում է ապրում: Հենց Արևմուտքի կողմից են նախաձեռնվում ավիացիոն տեխնիկայի լիզինգային գործընթացի ֆինանսական ապահովման առաջարկներն ու պայմանները:

Օդային տրանսպորտային միջոցների լիզինգի գործընթացը պետք է հավասարակշռված լինի նրա երեք բաղադրիչների՝ օդային տրանսպորտային միջոցներ արտադրողի, լիզինգ տրամադրողի և օդային տրանսպորտային միջոցների շահագործողների միջև: Ավիաընկերությունները չպետք է սնանկանան այս գործընթացի արդյունքում: Դրա համար լիզինգ տրամադրող կողմերը պետք է կիրառեն լիզինգի այնպիսի սխեմաներ, որպեսզի թեթևացնեն լիզինգային վճարների բեռը ավիաընկերությունների համար, հատկապես լիզինգով ստացված ավիացիոն տեխնիկայի շահագործման սկզբնական փուլում: Շահագործող կողմն, իր հերթին, լիզինգ տրամադրողին պետք է ներկայացնի հավաստի տվյալներ՝ օդային տրանսպորտային միջոցներով ավիափոխադրումների, երթուղիների ու ավիագծերի մասին՝ այդ գծերի վրա կատարվող բոլոր ծախսերի հաշվառումով: Այսինքն՝ լիզինգային գործառնությունների ժամանակ պետք է բացառվի կրկնակի հարկումը և ապահովվի պարզ ընթացակարգերով մաքսային ռեժիմ:

Այսպիսով, Հայաստանում միջազգային ավիափոխադրումների ոլորտում ձևավորվել է մի իրավիճակ, որը լիարժեք չի կարող բավարարել ո՛չ ազատական շուկայական համակարգի կողմնակիցներին, ո՛չ այդ համակարգի հակառակորդներին: Հայաստանում չկան հզոր ավիափոխադրողներ, որպեսզի կարողանան ինքնուրույն ապահովել հայրենական քաղաքացիական ավիացիայի զարգացման գիտական, տեխնիկական, քաղաքական, տնտեսական և սոցիալական հիմնախնդիրները: Իրավիճակից ելքը երկրի քաղաքացիական ավիացիայի զարգացման հայեցակարգի և ռազմավարական ծրագրի մշակումն ու իրագործումն է, որում իրենց լուծումները կգտնեն վերոհիշյալ շատ խնդիրներ:

Ծրագիրը պետք է մշակվի՝ ավիափոխադրումների գծով հանրապետության բնակչության և տնտեսության պահանջմունքների բավարարման չափանիշներից ելնելով: Բացի այդ, նկատի ունենալով, որ

ՔԱ զարգացումն ընթանալու է շուկայական տնտեսավարման խորացման պայմաններում, ծրագիրն առաջին հերթին պետք է հիմնվի ազատ տնտեսավարման սկզբունքների վրա: Ցանկացած բիզնեսի, այդ թվում՝ քաղաքացիական ավիացիայի բնականոն զարգացման համար ազատ տնտեսավարման հնարավորությունը որոշիչ գործոն է, և դրա առկայությունը թույլ է տալիս գործունեության այս կամ այն տեսակով ազատորեն զբաղվելու, ազատ մուտք գործելու պաշարների շուկաներ, արտադրել ապրանքներ, մատուցել ծառայություններ կամ կատարել աշխատանքներ ցանկացած վայրում, վաճառել ցանկացած գնով այն գնորդին, ով պատրաստ է վճարել դրա դիմաց: Երկրորդ, ծրագիրը պետք է ներառի մասնավոր շահագրգռվածության սկզբունքները: Հանդիսանալով բիզնեսի շարժիչ ուժ՝ մասնավոր շահագրգռվածությունը այն անտեսանելի ձեռքն է, որն ուղղորդում է շուկայական տնտեսության սուբյեկտների գործունեությունը: Այդ տեսակետից, եկամտի ստացման և կուտակման համար պայմանների ապահովումը բիզնեսի միջավայրի կարևոր, որոշիչ գործոններից մեկն է:

Երրորդ՝ ծրագիրը պետք է մշակվի շուկայական հարաբերությունների տարածվածության սկզբունքներին համապատասխան: Որքան ավելի զարգացած ու խորացած են շուկայական հարաբերությունները (ինստիտուտները), այնքան վարչական քիչ խոչընդոտների են հանդիպում տնտեսավարող սուբյեկտները և նույնքան բարձր է նրանց գործունեության արդյունավետությունը: Ազատ մրցակցությունն այն հիմնական մեխանիզմն է, որը կարգավորում է շուկան և սահման է տնտեսական ազատության և մասնավոր շահագրգռվածության միջև: Տնտեսավարման ազատությունը որևէ սուբյեկտի համար դառնում է ազատության սահմանափակում մյուսի համար, այդ տեսակետից տնտեսավարող բոլոր սուբյեկտների համար պետք է ստեղծել օրենսդրությամբ սահմանված գործունեության հավասար պայմաններ:

Չորրորդ՝ ծրագիրը պետք է ընդգրկի տնտեսավարման գործընթացներում պետության դերի վերափոխադրումը: Շուկայական տնտեսավարման գործընթացներում պետության

գործառնությանը էապես փոխվում են: Պետությանը է ստեղծում և սահմանում ձեռնարկատիրական գործունեության իրավական դաշտը, սահմանում և հաստատում է տնտեսական հարաբերությանը ներքին «խաղի կանոնները»: Պետությանը իրավական պայմաններ է ստեղծում ազատ տնտեսավարման, մրցակցության խորացման, շուկայական հարաբերությանը ներքին կայացման և խորացման, ինչպես նաև անձնական (մասնավոր) շահագրգռվածության խրախուսման ուղղությամբ: Սակայն պետական, ազգային և բնակչության շահերից ելնելով այն կարող է սահմանափակել տնտեսական գործունեության սահմանները: Այստեղ գլխավոր խնդիրը պետության միջամտության ձևերի և եղանակների ճիշտընտրության մեջ է:

Այսպիսով, մեծ է պետության դերը տնտեսական համակարգում գործարար միջավայրի ձևավորման, պահպանման հարցում և այն առանձնահատուկ դեր ունշանակություն է ստանում քաղաքացիական ավիացիայի ոլորտի զարգացման համատեքստում:

ԵՋՐԱԿԱՑՈՒ ԹՅՈՒՆՆԵՐ և ԱՌԱՋԱՐԿՈՒ ԹՅՈՒՆՆԵՐ

Չամաչ խարհային տնտեսության մեջ տրանսպորտային համակարգը հսկայական նշանակություն ունի երկրների զարգացման վրա ու կոնկրետ ազդեցություն է թողնում երկրի ընդհանուր տնտեսության և առանձին ճյուղերի վրա: Միջազգային տնտեսական գործառնությանը ներքին անհամաչափ զարգացման արդյունքում հատկապես զարգացող երկրների առջև կանգնում է

տրանսպորտային զարգացած համակարգ ունենալ ու մարտահրավերը՝ ռեսուրսների առավել արդյունավետ բաշխվածության ապահովման համար, որոնք շատ վաղուց դադարել են սահմանափակվել ազգային շրջանակով: Ատենախոսության շրջանակներում հանգել ենք հետևալ առաջարկությանը՝

1. Օդային տրանսպորտի պարագայում կարևոր դերակատարում ունի պետական ճիշտ և թիրախային միջամտությունը: Օդային տրանսպորտի զարգացմանը խոչընդոտող խնդիրների բացահայտումն ու վերհանումը զարգացող երկրների պետական կառույցների հիմնական առաջադրանքն է: Ռուսական միջարք կարևոր օդանավակայանների կողմից սպասարկման վճարների 2-ից 3 անգամ բարձր լինելը հայկական ավիափոխադրողի համար լուրջ մոտեքի խոչընդոտ է հանդիսանում և մրցակցային առումով ոչ բարենպաստ պայմաններ է ստեղծում: Քանի որ ԵԱՏՄ անդամ պետությունների տարածքում ավիափոխադրումները անդրսահմանային շուկա են հանդիսանում, հետևաբար, մրցակցության այս խնդիրը պետք է կարգավորվի ԵԱՏՄ մրցակցության և հակամենաշնորհային կարգավորման հանձնաժողովի կողմից: Մասնավորապես, առաջարկում ենք ԵԱՏՄ անդամ պետությունների ավիաընկերությունների համար սակագնային համահավասար պայմաններ սահմանել ու միջնորդությունը դիմել ԵԱՏՄ մրցակցության և հակամենաշնորհային կարգավորման հանձնաժողովին:
2. Միջազգային օդային փոխադրումներն ապահովող ավիաընկերությունները օդային տրանսպորտի համաշխարհային շուկայի կարևոր սուբյեկտներն են, իսկ ուղևորափոխադրումների և բեռնափոխադրումների համաշխարհային շուկան, չնայած համեմատած ավելի թանկ գների, անփոխարինելի դերակատարում ունի համաշխարհային տնտեսության կայացման գործում՝ հնարավոր դարձնելով իրար

կապել բազմաթիվ երկրներ ու տնտեսություններ: Վերջին տարիներին օդային

տրանսպորտով միջազգային փոխադրումների ծավալներն ունեն հստակ ընդ-

գծված դրական միտում, ինչը կարելի է մեկնաբանել համաշխարհային շուկայի

ընդհանուր առողջացմամբ: Բացի այդ, իր կարևոր ներդրումն ունի վառելիքի

միջազգային շուկաներում գների անկումը, ինչը ավիաընկերությունների համար

հնարավորություն է օգտվել ու ավելի ցածր գներից:

3. Օդային տրանսպորտի զարգացման նշանակալի նախապայմաններից է մարդկային գործունը, ինչպես արհեստավարժ բարձր որակավորում ունեցող կադրերի առկայության, այնպես էլ տեխնոլոգիական առաջընթացի ապահովման համատեքստում: Վերջին շրջանում միջազգային օդային փոխադրումների իրականացման ժամանակ առավել շեշտվում է փոխադրումների անվտանգության հիմնախնդիրը, ինչը ևս պայմանավորված է օդային տրանսպորտային համակարգը սպասարկող մարդային ռեսուրսների բարձր մակարդակով:

4. Օդային փոխադրումների զարգացմանը գուգահեռ միջազգային հանրության առջև ծառայավ դրա արդյունավետ միջազգային իրավակարգավորման մեխանիզմների սահմանումը, ինչի ուղղությամբ աշխատանքները մինչ այժմ շարունակվում են: Սակայն այս պարագայում սուվերեն օդային տարածքի օգտագործման համար, առաջին հերթին, պետք է ունենալ ազգային օրենսդրությունով ավիափոխադրողների միջազգային գործունեության կարգավորման կայուն հիմք:

5. Միջազգային օդային իրավունքի ապահովման համար երկրները սահմանել են մի շարք սկզբունքներ, որոնք համընդհանուր են, ունեն իմպերատիվ բնույթ և ենթադրում են պարտավորություններ պետությունների համար: Այս ամենը միասնական իրավակարգավորման մեխանիզմների ապահովման նպատակ է հետապնդում:

6. Օդայ ին տրանսպորտի զարգացման համար կարևոր նշանակություն ունի երկրում օդային տրանսպորտի պետական կարգավորման արդյունավետ մեխանիզմների առկայությունը, ինչը վերջին տարիներին դրսևորվում է պետական աջակցության և պետական սուբսիդավորման տրամադրման միտումներով: Օդային տրանսպորտը բավական զգայուն է ինչպես արտաքին, այնպես էլ ներքին ցնցումների նկատմամբ, այդ իսկ պատճառով տարբեր երկրների կողմից մշակվել են մի շարք պետական աջակցության ձևեր, որոնք այդ ցնցումները ավիաընկերությունների համար դարձնում են տանելի և կառավարելի:
7. Հայաստանում օդային տրանսպորտի զարգացմանը խոչընդոտող ամենակարևոր գործոններից մեկը տրանսպորտային բարձր ծախսերի առկայությունն է: Սա պայմանավորված է մի շարք գործոններով, այդ թվում՝ ծովային ելքի բացակայությամբ, այլընտրանքներ չունենալով՝ պայմանավորված փակ սահմանների առկայությամբ, չզարգացած լոգիստիկ շղթայով և այլն: Հայաստանի օդային փոխադրումների խոցելիությունը պայմանավորված է նրանով, որ դրանք ուղղակի կախվածություն ունենա ԱՊՀ երկրների, հատկապես Ռուսաստանի հետ ուղևորափոխադրումներից: Այդ երկրներում տնտեսական կամ ոչ տնտեսական ցանկացած ցնցում անդրադառնում է մեր երկրի տնտեսության և օդային տրանսպորտի համակարգի վրա:
8. Հայաստանի ռազմա-քաղաքական և աշխարհագրական դիրքը բավական բարենպաստ է և տալիս է հնարավորություններ «Չվարթնոց» օդանավակայանը վերածելու տարածաշրջանային կենտրոնի՝ արևելաեվրոպական հատվածի հետ օդային կապը ամրացնելու համար: «Չվարթնոց»-ի բարենպաստ աշխարհագրական դիրքը կապում է եվրոպան Յեռավոր Արևելքին, Կենտրոնական Ասիային և Հնդկաստանին, ինչպես նաև Ռուսաստանը Միջին Արևելքի հետ: Հայաստանի աշխարհագրական դիրքը հնարավորություն է տալիս օդային փոխադրումների ոլորտում կապակցող դառնալ: 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 Աերկրից դեպի Բերկիր ուղևորների փոխադրումն է Դերկրի միջոցով:

9. Հայաստանը ունի ներուժ դառնալ ու զբոսաշրջային գրավիչ կենտրոն, ինչի համար հիմնական խոչընդոտ է նաև թույլ զարգացող օդային տրանսպորտը: Օդային տրանսպորտի ոլորտում դեռևս առկա է սպասարկման որակի բարելավման հիմնախնդիրը, հատկապես՝ օդանավակայաններում: Չափազանց կարևոր է բարելավել և արդիականացնել ենթակառուցվածքները, զբոսաշրջության օբյեկտները և առնչվող (օրինակ՝ երեք օդանավակայանների կապող ճեպընթացների և հասարակական տրանսպորտի) ծառայությունները: Սակիրառելի է նաև երեք օդանավակայանների, հատկապես «Չվարթնոց» օդանավակայանի, ուղևորային համալիրների համար:

10. Հայաստանի օդային փոխադրումների մրցունակության համադրումը միջազգային մրցունակության ցուցանիշների հետ վերհանեց մի շարք հիմնախնդիրներ օդային տրանսպորտում, այդ թվում՝ օդային տրանսպորտի ցածր որակը, ավիատոմսերի բարձր գները:

11. Ատենախոսության մեջ իրականացվել է Հայաստանի քաղաքացիական ավիացիայի ծախսային բաղադրիչի համեմատական վերլուծություն: Համեմատական վերլուծությամբ գնահատվել են Երևանի ատենավիզացիոն ծախսերը՝ համեմատած 15 երկրների 18 օդանավակայանների հետ, տեղակայված Արևմտյան և Արևելյան Եվրոպայում, Միջին Արևելքում և Ասիայում:

12. Համեմատական վերլուծության արդյունքները ցույց են տալիս, որ ՀՀ-ում ավիացիայի ոլորտում գործող գներն ամենաբարձրն են դիտարկված համեմատություններում և գրեթե միշտ կրկնակի անգամ գերազանցում են ընտանքային միջինը: 15 երկրների 18 օդանավակայաններում սպասարկման վճարների վերաբերյալ կատարված ուսումնասիրության արդյունքներով պարզ է դառնում, որ Չվարթնոց օդանավակայանում 1 ուղևորի

սպասարկման վճարը իր մեծությամբ առաջինն է՝ կազմելով 51.71 ԱՄՆ դոլար: Այս գումարի զգալի մասը կազմում է պետական օդի տուրքը 10,000 դրամի չափով, որն ամբողջությամբ գանձվում է պետական բյուջե: Չնայած այս գումարը ձևավորվում է ավիափոխադրումներից և ավիաընկերությունների կողմից հաշվարկվում է որպես սպասարկման ընդհանուր վճար, սակայն հավաքագրված գումարները մուտքագրվելով պետական բյուջե՝ արդյունքում ուղղվում են պետության տարբեր կարիքների ֆինանսավորման համար: Տարեկան կտրվածքով այն բավականին մեծ գումար է կազմում՝ հասնելով մինչև 10 մլրդ դրամի: 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 անրոդրոմների վերականգնում և շահագործում:

13. 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:

14. 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 Յայաստան են գալիս օդային տրանսպորտով, ապա պարզ է դառնում, թե ինչ նշանակություն ունի ավիացիայի ոլորտի զարգացումը զբոսաշրջության համար:

15. Ատենախոսության մեջ իրականացվել է նաև «ավիացիոն պահանջարկի» ազդեցության գնահատում ՅՅ տնտեսության համար: Որպես «ավիացիոն պահանջարկ» արտահայտող ցուցանիշներ՝ ընտրվել են օդային տրանսպորտով ուղևորաշրջանառության և բեռնաշրջանառության ցուցանիշները, այն է՝ փոխադրված մլն ուղևոր-կմ և մլն բեռ-կմ ցուցանիշները: Արդյունքում ստացվել է, որ ՅՆԱ-ի 1 տոկոս նպաստում է ուղևորաշրջանառության 0.58 տոկոս աճին, ինչը համադրելի է այլ երկրների համար կատարված վերլուծության արդյունքներին, սակայն ինչ վերաբերում է բեռնաշրջանառությանը, ապա մոդելի համաձայն ՅՆԱ աճի ազդեցությունը վերջինիս վրա նշանակալի է, որը կարելի է հիմնավորել բեռնաշրջանառության բավականին աննշան ծավալներով:

16. Չույգային Գրեյնջերի պատճառահետևանքային թեստի միջոցով բացահայտվել է ՅՆԱ-«ավիացիոն պահանջարկ» ազդեցությունը, թեստի միջոցով նաև մեր կողմից բացահայտվել է կապի բնույթը՝ երկարաժամկետ է, թե՞ կարճաժամկետ: Դիֆի-Ֆուլեր ընդլայնված վիճակագրական թեստի միջոցով գտնելով ստուգվող շարքերի առավելագույն լագը (լագը՝ 3)՝ բոլոր լագերի համար ստուգվել է երկկողմանի կապի ազդեցությունը: Թեստը ցույց է տվել, որ ՅՆԱ -«ավիացիոն պահանջարկի» աճ ազդեցությունը միակողմանի է և երկարաժամկետ:

17. Քանի որ ավիացիան տնտեսական աճի վրա ունի նաև անուղղակի ազդեցություն՝ զբոսաշրջության վրա ունեցած կարևոր

ազդեցության պատճառով, մեր կողմից 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:

18. Հայաստանում միջազգային ավիափոխադրումների ոլորտի զարգացման վերաբերյալ տեսակետները կիսվում են ազատական շուկայական համակարգի կողմնակիցների և այդ համակարգի հակառակորդների միջև: Մեր կարծիքով, միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի ազատականացումը, ինչպես և, տնտեսության գլոբալացումը, համաշխարհային միտում է և, ըստ այդմ էլ, այլ ընտրանք չունի: Սակայն Հայաստանի պարագայում այն պայմանավորված է ոչ միայն ներքին կարողություններով (նկատի ունենք ազգային ավիափոխադրողների զարգացման մակարդակը), այլ և արտաքին տարածաշրջանային իրավիճակով՝ հաշվի առնելով ազգային անվտանգության խնդիրները: Տեղական հնարավոր ավիաընկերությունների քանակի սահմանափակությունը պետության կողմից ոչ արդյունավետ գործընթաց է: Այսինքն՝ պետության կողմից սահմանված պայմանների բավարարման դեպքում, որը հիմնականում պետք է վերաբերի միջազգային խոշոր ցանցի անդամ լինելուն, նման ցանկություններ կայացրած բոլոր ընկերությունները պետք է կարողանան իրականացնել ՀՀ-ի կողմից նշանակված ավիաընկերության թռիչքներ:

19. Հայաստանի Հանրապետության քաղաքացիական ավիացիայի զարգացման ուղիներն օդային փոխադրումների ազատականացման որոշակի աստիճան պարունակող տարբերակներն են: Երկրի օդային տրանսպորտի զարգացման մյուս հնարավոր ուղին ազգային օդային շուկայի պաշտպանության՝ հովանավորչության մեջ է: Սա այն ավանդական

քաղաքականությունն է, որն իրականացվել է բոլոր զարգացած երկրների կողմից իրենց ազգային օդային տրանսպորտի կայացման ճանապարհին: Այն ենթադրել է օտարերկրյա փոխադրողների համար ազգային շուկա մուտքի սահմանափակումը, չվերթներն իրականացնելու համար, պետական հովանավորչությունն ազգային փոխադրողին, այդ թվում՝ ֆինանսական նպաստների հատկացման ճանապարհով և այլն: Միանշանակ է, որ Հայաստանի հիմնական ավիաընկերությունը կարիք ունի պետության աջակցություն: Հետևաբար, անհրաժեշտ է իրականացնել օդային փոխադրումների պետական կարգավորում՝ հայկական ավիաընկերությունների շահերից ելնելով: Այստեղ կարևոր խնդիր է քաղաքացիական ավիացիայի զարգացման այնպիսի քաղաքականություն մշակումը, որը լինելով հովանավորչական իր երկթյամբ, կհամապատասխանի նաև ամբողջ ճյուղի շահերին: Հետևաբար հետաքրքրությունն 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: Իսկ որպես Հայաստանի քաղաքացիական ավիացիայի զարգացման հիմնական ուղի պետք է, ընտրել այն ճանապարհը, որն իր մեջ լավագույնս միավորում է ինչպես օդային փոխադրողի, այնպես էլ օդանավակայանների շահերը, միաժամանակ պայմաններ ստեղծելով ամբողջ ճյուղի հեռանկարային զարգացման համար:

20. Հայաստանի համար կարևորագույն խնդիր է նաև ոչ կանոնավոր չվերթների կազմակերպումը: Հայաստանն ուղևորափոխադրումների ծավալով բավական հետե Վրաստանից, հատկապես, չարտերային փոխադրումների գծով: Սահմանափակ չարտերային թռիչքներն ու, միաժամանակ, թանկ գները ստիպում են Հայաստանի քաղաքացիներին ճանապարհորդել

Վրաստանի օ- դանավակայ աններով: «Չվարթնոց» օդանավակայ անը 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 օդանավակայ անները ինչպես կանոնավոր, այնպես էլ ոչ կանոնավոր չվերթների դեպքում սպասարկման նույն սակագիներ են սահմանում: Այս խնդրի լուծման նպատակով առաջարկում ենք ՀՀ կառավարությանը միջոցներ ձեռնարկել, որպեսզի անհրաժեշտության դեպքում «Չվարթնոց» օդանավակայ անը համահավասար մոտեցում դրսևորի կանոնավոր և ոչ կանոնավոր չվերթների համար:

21. Մեր երկրում ավիացիայի զարգացման համար կարճում ենք 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 չվերթների գործարկումները: Այնուհանդերձ, ըստ կոնցեսիոն համաձայնագրի միջազգային չվերթներ սպասարկելու մենաշնորհ ունի «Չվարթնոց» և «Շիրակ» օդանավակայ անների կոնցեսիոներ «Արմենիա միջազգային օդանավակայ աններ» ՓԲԸ-ն, այսինքն՝ փոքր օդանավակայ անները զրկված են միջազգային չվերթներ սպասարկելուց: Կարճում ենք, որ անհրաժեշտ է կոնցեսիոն համաձայնագրում համապատասխան փոփոխություններ իրականացնել, որպեսզի փոքր օդանավակայ անները ևս հնարավորություն ունենան սպասարկել չվերթներ դեպի հարևան երկրներ:

ՕԳՏԱԳՈՐԾՎԱԾ ԳՐԱԿԱՆՈՒ ԹՅԱՆ ՑԱՆԿ

Օրենքներ, իրավական ակտեր, պաշտոնական վիճակագրություն

1. ՀՀ օրենք «Ավիացիայի մասին» ընդունված 2007 թվականի ապրիլի 7-ին
ՀՕ-81-Ն ՀՀՊՏ 2007.03.28/7(541)
2. «Եվրասիական տնտեսական միություն մասին» պայմանագիր ՀՀՊՏ 2015.01.21/3(1092) [140]
3. Կոնվենցիա «Դեպի ծով ելք չունեցող պետությունների տարանցիկ առևտրի մասին», 1965թ.
4. Կոնվենցիա «Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի մասին», 1992թ.
5. Կոնվենցիա «Քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգության դեմ ուղղված ասորիների գործողությունների դեմ պայքարի մասին», 2002թ.
6. Կոնվենցիա «Միջազգային օդային փոխադրումների որոշ կանոնների միասնականացման մասին», 2010թ.
7. Համաձայնագիր «Միջազգային օդային ուղիներով տարանցիկ թռիչքների մասին», 1996թ.
8. Համաձայնագիր «Օդային տարածքի օգտագործման մասին», 1992թ.
9. ՀՀ կառավարության 2015 թվականի 26 փետրվարի N 203-Ն որոշում «Ավիափոխադրողի մասնագրի, կանոնավոր և ոչ կանոնավոր օդային փոխադրումների իրականացման, օդային ուղու շահագործման թույլ տվողությունների ստացման համար ներկայացված հայտերի քննարկման հարցերով զբաղվող խորհուրդ ստեղծելու, դրան հատկան կազմը, աշխատակարգը և եզրակացությունների տրամադրման համար գնահատման չափանիշները հաստատելու մասին»: ՀՕ-203-Ն ՀՀՊՏ 2015.03.10/12(1101.)1[89]
10. ՀՀ կառավարության «Չվարթնոց» միջազգային օդանավակայանի, հարակից տարածքում միջազգային լոգիստիկ կենտրոնի և ազատ տնտեսական գոտու մոտեցման տրանսպորտային ենթակառուցվածքների ռազմավարական ծրագիրը հաստատելու մասին» 2011 թվականի նոյեմբերի 3-ի N 43 նիստի արձանագրությունից քաղվածք: [109]

11. ՀՀ կառավարության 2013 թվականի հոկտեմբերի 23-ի «Հայաստանի Հանրապետության նույն ամսվա և կայուն ավիափոխադրումների ծառայությունների մատուցման ապահովման ծրագիրը և ծրագրի իրականացման միջոցառումները հաստատելու մասին» N 1248 – Ա որոշում [117], [148], [149]
12. ՀՀ կառավարության 2011թ. նոյեմբերի 3-ի նիստի ««Չվարթնոց» միջազգային օդանավակայանի, հարակից տարածքում միջազգային լոգիստիկ կենտրոնի և ազատ տնտեսական գոտու մոտեցման տրանսպորտային ենթակառուցվածքների ռազմավարական ծրագիրը հաստատելու մասին» N 43 արձանագրության նից քաղվածք [109]
13. ՀՀ կառավարության 2013 թվականի դեկտեմբերի 26-ի N 1495-Ն ««Չվարթնոց» միջազգային օդանավակայանի կոնցեսիոների կողմից ներկայացված 2013-2017 թվականների մատեր ալանը հաստատելու մասին» որոշում <http://www.arlis.am/DocumentView.aspx?DocID=89380> ; [152]
14. ՀՀ Նախագահի 2013թ. հոկտեմբերի 23-ի «Հայաստանի Հանրապետության տրանսպորտային անվտանգության ապահովման ազգային ռազմավարությանը հաստատելու մասին» ՆԿ-183-Ն կարգադրության 33-րդ հոդվածի 2013.10.30/59(999)
15. ԱՎԾ, Վիճակագրական Տարեգիրք 2018 [97], [99], [104],[105],[106], [107],[136]:
16. ՀՀ ԱՎԾ հրապարակումներ. ՀՀ ԱՎԾ, Հայաստանի Հանրապետության սոցիալ-տնտեսական վիճակը (2005 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016,2017,2018) թվականին
17. ԱՎԾ, ՀՀ տրանսպորտը և կապը 2014 և ՀՀ սոցիալ-տնտեսական վիճակը 2015 հունվար-դեկտեմբերին [108]
18. ՀՀ ԿԱՔԱԳՎ Հաշվետվություններ 2011-2016 թթ. [151]
19. Воздушный кодекс Российской Федерации статья 133. [67]
20. Директив ЕС № 255/2010 от 25 марта 2010 г. об установлении общих правил управления воздушным движением, Директив ЕС № 1070/2009, вносящие изменения в положения Директивы ЕС № 549/2004, Директивы ЕС № 550/2004, Директивы ЕС № 551/2004 и Директив ЕС № 552/2004:

21. Договора о функционировании ЕС, ст. 49[66]
22. Конвенция, для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок, (Монреаль, 28 мая 1999 года) [58]
23. Convention for the unification of certain rules for international carriage by air done at montreal on 28 may 1999 [65]

Մասնագիտական գրականություն

1. Եղիազարյան Ա., Հայաստանի ցամաքային հաղորդակցության ուղիները, 21-րդ դար թիվ 2, 2003, էջ 164-184
2. Եղիազարյան Ք., «Օդային տրանսպորտի համաշխարհային շուկայի զարգացման հիմնական միտումները և արդի կառուցվածքային վերափոխումները», «Այլընտրանք» գիտական հանդես, Հունվար – Մարտ 2016, էջ 381 [14]
3. Կարապետյան Ա., «ՀՀ քաղաքացիական ավիացիայի զարգացման հիմնախնդիրները (Արմավիա ավիաընկերության օրինակով)» ատենախոսություն, Ը.00.02 «Տնտեսության, նրա ճյուղերի տնտեսագիտություն և կառավարում» մասնագիտությամբ տնտեսագիտության թեկնածուի գիտական աստիճանի հայցման, Երևան, 2008, 159 էջ [135]
4. Հայաստանի տրանսպորտի ոլորտի զարգացման ռազմավարություն 2020, Վերջնական հաշվետվություն, PADECO Co. ՍՊԸ՝ VGM Partners–ի հետ համատեղ Երևան, 2008թ. Նոյեմբեր, 204 էջ
5. ՀՀ Տրանսպորտի և կապի նախարարություն, Ճանապարհային ցանցի բարելավման և անվտանգ երթևեկության ապահովման ծառայություններ, բյուջետային ծրագրի նկարագիր, 2013թ., 14 էջ
6. Մուրադյան Ա.Յ., «Օդային տրանսպորտի զարգացումը և փոխադրումների պետական կարգավորումը Հայաստանի Հանրապետությունում» ատենախոսություն, Ը.00.02 «Տնտեսության և նրա ճյուղերի էկոնոմիկա, կազմակերպում և կառավարում» մասնագիտությամբ տնտեսագիտության թեկնածուի գիտական աստիճանի հայցման, Երևան, 1999, 160 էջ [5],[88], [134]

7. Նազարյան Գ.Ա., Արտաքին տնտեսական գործունեության տրանսպորտային ապահովում, Եր., Տնտեսագետ, 2010, 456 էջ [1],[9],[62],[68], [101]
8. Նազարյան Գ., Չախլերոյան Դ., Գրիգորյան Ա., Եղիազարյան Ա., Փախյան Ա., Աբրահամյան Ա., Ծովային ելք չունեցող երկրների միջազգային մրցունակության հիմնախնդիրները (ՀՀ օրինակով), Մենագրություն/ Մասնագիտ. խմբ.: Ատոմ Վարդանյան. – Եր.: Տնտեսագետ, 2014. 112 էջ. («Ամբերդ» մատենաշար.13):[94] [133], [137]
9. Նազարյան Գ. Ա. «Բաց երկնքի խութերը», «Էկոնոմիկա հանդես», սեպտեմբեր 12, 2015թ. <http://armef.com/hy/news/erkkhosutyun/bac-erkngi-xutery/> [12],[87]
- 10.Նռանյան Ա. Ռ., «Քաղաքացիական ավիացիայի զարգացման տնտեսական հիմնախնդիրները Հայաստանի Հանրապետությունում» ատենախոսություն, Ը.00.02 «Տնտեսության և նրա ճյուղերի էկոնոմիկա, կազմակերպում և կառավարում» մասնագիտություն տնտեսագիտության թեկնածուի գիտական աստիճանի հայցման, Երևան, 2004, 166 էջ [33], [60]
- 11.AEX, Основные тенденции мирового развития авиаперевозок и прогноз авиаперевозок МАУ до 2030 года, 25.10.2010, <https://www.aex.ru/docs/4/2010/10/25/1194> [144]
- 12.Авиатранспортное обозрение» Журнал 141, июль-август 2013, «Хабовая система необходима для развития региональных перевозок».Интервью заместителя Министра транспорта РФ Валерия Окулова [145]
- 13.Багратян Г. А. Мегаэкономика и глобальные экономические проблемы: Учебно-методическое пособие - Ер.:Издательство РАУ, 2013, 252 ст.[147]
- 15.Баталов А. А., Проблемы современного международно-правового регулирования воздушных сообщений, Москва, 2003 г., 179 ст.[11]
- 16.Бордунов В. Д. Международное воздушное право. Учебное пособие. – М.: ВКШ «Авиабизнес»; изд-во «Научная книга», 2007. 464 ст. [46],[59]

17. Гудин Ю.Г. Международные транспортные операции: учебные материалы ВГУЭС. 2001. 5 марта. 33 ст. URL: http://abc.vvsu.ru/Books/u_trans_op/page0028.asp: [15]
18. Грязнов В. С. Международные авиаперевозки, М. 1982 г., 120 ст.: [7],[8]
19. Грязнов В.С. Некоторые тенденции международно-правового регулирования воздушного транспорта // Московский журнал международного права. 1996. №1. стр.113. [49]
20. Грязнов В. Международно-правовое регулирование воздушных перевозок//Закон. 1997. №8. ст.90-96: [50], [51], [52],[55], [56],[57]
21. Гигантский грузовой дрон Nautilus в 2 раза снизит стоимость трансокеанских перевозок 01.01.2018, <https://newsland.com/user/4297655705> [35]
22. Директив ЕС № 255/2010 от 25 марта 2010 г. об установлении общих правил управления воздушным движением, Директив ЕС № 1070/2009, вносящие изменения в положения Директивы ЕС № 549/2004, Директивы ЕС № 550/2004, Директивы ЕС № 551/2004 и Директив ЕС № 552/2004 [64]
23. Костромина Е. В. Экономика авиакомпании в условиях рынка.-М: Авиабизнес, 2005, 344 стр. [27]
24. Малеев Ю. Н. Международное Воздушное право, Москва, 1986 г., 238 ст.[10]
25. Международное право: Учебник / Отв. ред. Ю.М. Колосов, В.И. Кузнецов. – М.: Международные отношения, 1999. 624 ст.[54]
26. Международное право. Особенная часть: учеб. для студентов юрид. фак. и вузов / И.И. Лукашук; Рос. акад. наук, Ин-т государства и права, Академ. правовой ун-т. — Изд. 3-е, перераб. и доп. — М. : Волтерс Клувер, 2005. — 544 с. — (Серия «Библиотека студента»). — ISBN 5-466-00104-X [47]
27. Лоукостеры в Польше: Благотворительность или бизнес? ЦТС, Себастьян Гошьчинярек, 31.08.2017; https://cfts.org.ua/articles/loukostery_v_polshe_blagotvori_telnost_ili_biznes_1271; [83]
28. Обзор отдельных постановлений Президиума ВАС РФ о перевозках // Хозяйство и право. 1998. №5. с.141 [53]
29. Осторожно: критический период впереди. Журнал «Америка». 1970г. авг. с. 6. [13]
30. Прогноз развития воздушного транспорта до 2025 года. ICAO. Сентябрь 2007, 65 ст. http://www.aviadocs.net/icaodocs/Cir/313_ru.pdf: [26]

31. Правовое регулирование воздушной войны Ст. 149 http://studies.in.ua/mezhdunarodnoe_pravo-shpora/2325-pravovoe-regulirovanie-vozdushnoy-voyny.html [43]
32. Aviation Benefits Beyond Borders Report 2018, ATAG, October 2018, 88p. [2],[3] [125] [126], [127]
33. Annual Review 2018, IATA, Sydney 2018 68p. [16], [17],[18], [22], [100]
34. Annual Network operations Report 2016, Eurocontrol, 08.05.2017, 86p.[71]
35. Air Cargo Brochure 2018, IATA 6p. [4]
36. AIA forecasts timeline for large commercial donees, 01 March 2018 [34]
37. “An overview of the air services agreements concluded by the EU”, Brussels, EU, Feb 2013, 88 pages [63]
38. Air deregulation in China and its impact on airline competition 1994–2012 Jiaoe Wang David Bonilla, David Banister, Journal of Transport Geography 50 (2016) 12–23, pages 14-16 [76]
39. Air transport Annual report, 2015, Transport & ICT Global Practice, World Bank Group, 75 pages <http://pubdocs.worldbank.org/en/184421457963482031/2015-Air-Transport-Annual-Report-OFVLR-10MAR16.pdf>:
40. Aviation Economics, IATA reports jet fuel price up by 22%, trends to continue, Ruta Burbaite, 19 March 2018, [19]
41. Airline Safety Ranking 2018, JACDEC, issue 2, 23 Jan 2019, <http://www.jacdec.de/airline-safety-ranking-2018/> [24]
42. Airline Networks: A comparison of Hub and Spoke and Point to Point Systems, G.N.Cook and J. Goodwin, JAAER 2008 [40]
43. “Air Travel Demand Elasticities: Concepts, Issues and Measurement”, Final report, David W. Gillen, William G. Morrison, Christopher Stewart 2003 Department of Finance, Canada
44. Beneš, L., Březina, E., Bulíček, J., Mojžíš, V. The Development of Transport in the Czech Republic. European Transport, 2008, 11p., Vol. 39, pp. 33–43, [128]
45. Bond, Eric W., “Transportation Infrastructure Investments and Trade Liberalization”, 03 November 2006, The Japanese Economic Review
46. CAPA, Istanbul Grand Airport 2018, Air Baltic [80], [86]
47. Communication from the commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the regions, An

- Aviation Strategy for Europe, Brussels, EU, 7.12.2015, COM(2015) 598 final, 16 p.[69]
48. Dubai airport records 83.6 mln passengers in 2016, Gulf News, Jan 24, 2017 <http://gulfnews.com/business/aviation/dubai-airport-records-83-6-million-passengers-in-2016-1.1967039> [146]
49. "Directorate general of civil aviation air transport directorate procedure manual" 22.09.2009, Directorate General of Civil Aviation, Government of India, 62p. [75]
50. Economic Impacts of air transport in India, Oxford economics, 2011, 13-20pp.[123]
51. Filani M. O. "Air transport development and traffic trends". Ibadan: Macmillian Press Ltd, 1986.[122]
52. GDCA Turkey History <http://web.shgm.gov.tr/en/kurumsal/1-history> [77]
53. Intelligent tracking a baggage-management revolution, March 2018, <https://www.sita.aero/resources/type/white-papers/intelligent-tracking-a-baggage-management-revolution/> [41]
54. EU and Armenia talks comprehensive air transport agreement https://eeas.europa.eu/headquarters/headquarters-homepage/25160/eu-armenia-talks-comprehensive-air-transport-agreement-kick-yerevan_en [150]
55. Hayle B.S. Transport and Development, NY: Macmillan Press Limited, 1973.[121]
56. Hakim M., Merkert R. The casual relationship between air transport and economic growth: Emperical Evidence from South Asia / Journal of Transport Geography 56(2016), pp.120-127. [131]
57. IATA Press Release: 2036 Forecast reveals Air Passengers will nearly double to 7.8 billion , issued 24 October 2017 [42]
58. ICAO, Strong Passenger Results and a Rebound for Freight Traffic in 2014 [103]
59. ICAO Long term traffic Forecasts, Passenger and Cargo July 2016 27 p.
60. Manual on the Regulation of International Air Transport. - 2nd. - ИКАО, 61.2004. - ISBN 92-9194-404-1: [44]
62. Market Liberalization: Polish Experience, ICAO Worlwide Air Transport Conference, Montreal 2013 [81]
63. Lufthansa Group Annual Report 2016, Germany 2016, 16 March 2017, 202p. [32]
64. Lot Polish Airlines Capacity up to 20%in 2016 but still behind Ryanair in Poland, Airline Analysis 19 Oct 2016 [84]

65. Marazzo, M., Scherre, R., Fernandes, E. Air Transport Demand and Economic Growth in Brazil: A Time Series. Analysis. *Transportation Research*, 2010, Vol. 46, pp. 261–269 [129]
66. Mehmood, b., Kiani, K. An Inquiry into Nexus between Demand for Aviation and Economic Growth in Pakistan. *Academicia*. 2013, Vol. 3, No. 10, pp. 200–211:[130]
67. Michal Žabokrtský, EU Air Transport Policy: Implications on Airlines and Airport. *Současná Evropa* 2011/1, p. 162 [70]
68. “Overview of the air services agreements concluded by the EU” Document requested by European Parliament Committee on Transport and Tourism, 2013. 88p.[63]
69. P.P.C. Haanappel, «The transformation of sovereignty in the air». In: *The Use of Air and Outer Space Cooperation and Competition: Proceedings of the International Conference on Air and Outer Space at the Service of World Peace and Prosperity, Held in Beijing from 21-23 August 1995*. Chia-Jui Cheng (editor), Published by Martinus Nijhoff Publishers, 1998. ISBN 90-411-0597-2, Page 23: [45]
70. P. Christidis, Four shades of Open Skies: European Union and four main external partners, *Journal of Transport Geography*, Volume 50, January 2016 [73]
71. Pilotless planes could save airlines billions. But would anyone fly? 7.08.17, <http://money.cnn.com/2017/08/07/technology/business/pilotless-planes-passengers/index.html> [36]
72. Rowell, David (2002-11-12). «Freedoms of the Air». *The Travel Inside* [48]
73. Safety Report 2018 , ICAO 58 p. Montréal, Quebec, Canada 2018 [25]
74. The Global Competitiveness Report 2016–2017 We Forum, Geneve 2017 [112]
75. The Global Competitiveness Report 2017–2018, We Forum, Geneve 2018 [110], [111], [113], [114], [115]
76. The Travel & Tourism Competitiveness Report 2017,
77. Travel and Tourism Economic Impact, Armenia 2015, 2016 and 2017
78. Transport costs and international trade Behar, A. J. Venables, 2010 19-25p. [124]
79. Turkish airline passengers rise over 9 % in 2017, Jan 09 2018, <http://www.hurriyetdailynews.com/turkish-airlines-passengers-rise-over-9-percent-in-2017-125430> [78]
80. Hakim M., Merkert R. The casual relationship between air transport and economic growth: Emperical Evidence from South Asia /*Journal of Transport Geography* 56(2016) p.120-127

81. Yu-Chun Chang and Chia-Jui Hsu, Open Skies or open aviation area? Prospects for the aviation relations between the European Union and the United States. Airlines Magazine e-zine edition, Issue 34 [74]
82. State aid: Commission approves restructuring aid for LOT Polish Airlines 29.07.14 [82]
83. WB, Global Economic Prospects and the Developing Countries 2002, p. 99 [138]
84. World Bank Data World Development Indicators import-export costs 2005-2015 <http://databank.worldbank.org/data/reports.aspx?source=2&series=IC.EXP.COST.CD&country=> [95]
85. World biggest airport opening gets a new date, March 1, 2019, [https://www.cntraveler.com](https://www.cntraveler.com/story/istanbul-worlds-biggest-airport-opens) /story/istanbul-worlds-biggest-airport-opens [79]
86. Why Poland? Polish Investment and Trade Agency, Warsaw, August 2015, 60p. [85]

Ինտերնետային կայքեր

1. ՀՀ ԱՎՃ պաշտոնական կայք՝ <http://armstat.am/>
2. ՀՀ պետական տնտեսության պաշտոնական կայք՝ <http://www.petekamutner.am/> [96]
3. Արտաքին գործողությունների Եվրոպական ծառայության պաշտոնական կայք՝ <https://eeas.europa.eu/>
4. ՔԱԿ պաշտոնական կայք՝ <http://gdca.am> [90], [91], [92][93]
5. Չվարթնոց միջազգային օդանավակայանի պաշտոնական կայք՝ <http://www.zvartnots.aero/am/>
6. ՎՀ Քաղաքացիական ավիացիայի գլխավոր վարչության պաշտոնական կայք՝ <http://gcaa.ge> [118],[119]
7. Օդային տրանսպորտի միջազգային ասոցիացիայի պաշտոնական կայք՝ <http://www.iata.org>
8. Համաշխարհային բանկի պաշտոնական կայք՝ <http://www.worldbank.org/en/>
9. Եվրամիության պաշտոնական վիճակագրական կայք՝ <http://ec.europa.eu/eurostat/>
10. Եվրոպական պառլամենտի պաշտոնական կայք՝ <http://www.europarl.europa.eu/>
11. ՔԱՄԿ պաշտոնական կայք՝ <http://www.icao.int/> [61]

12. Համաշխարհային ալյանսներին պաշտոնական կայքեր՝
<http://www.oneworld.com>;
13. <http://www.staralliance.com>; <http://www.skyteam.com> [28], [29], [30], [31]
14. Boeing Airlines FB official site, 25 June 2018 Boeing vs AirBus Comparision [37]
15. Boeing Commercial market outlook 2017 <https://www.boeing.com/> [38]
16. European airline failures play into hands of richer rivals, V. Bryan 24 October 2017,
<https://www.reuters.com/article/us-europe-airlines/european-airline-failures-play-into-hands-of-richer-rivals-idUSKCN1C729A> [39]
17. Vnukovo Airport <http://partners.vnukovo.ru> [141] ; Domodevo airport
<http://www.domodevo.ru> [142] ; Sochi airport <http://aer.aero> [143] TAV Airport
<http://www.tavyatirimciiliskileri.com/> ; Vienna Airport <https://www.viennaairport.com/>