

ՕՂԱՆԱՎԱԿԱՅԱՆԱՅԻՆ ԳՈՐԾՈՒՆԵՈՒԹՅՈՒՆԸ ՈՐՊԵՍ ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՏՆՏԵՍՈՒԹՅԱՆ ԶԱՐԳԱՑՄԱՆ ԳՈՐԾՈՆ

ԳԵՂԱՍ ԽԱՉԱՏՐՅԱՆ

Ժամանակակից աշխարհում օդանավակայանների տնտեսական գործունեության վերլուծությունների հիմնախնդիրը ձեռք է բերել տեսական և գործնական մեծ նշանակություն, մանավանդ Հայաստանում, որտեղ երբեմնի 13 օդանավակայաններից ներկայումս գործում են ընդամենը երկուսը: Հարցի հրատապությունը ևս մեկ անգամ ընդգծվեց, երբ փակվեց հայկական ուղևորատար միակ ավիաընկերությունը: Դա վկայություն էր այն բանի, որ անկախացումից հետո Հայաստանում գործերը վատ են ոչ միայն օդանավակայանների գործունեության ոլորտում, այլև օդանավերի շահագործման: Սակայն, որքան էլ տարօրինակ է, այս փաստը դեռևս չի արժանացել գիտական ուսումնասիրության, ինչպես դա արվել է տնտեսության այլ ճյուղերի դեպքերում: Հասարակական կարծիքի բուռն արձագանք եղավ միայն ՋԼՄ-ների մակարդակով:

Հայաստանի տնտեսական գիտության շրջանակներում օդանավակայանների գործունեության հիմնահարցը՝ որպես ինքնուրույն հետազոտության ոլորտ, համարյա չի ուսումնասիրվել: Ուշագրավ են միայն Դ. Ա. Աբբաշյանի վերլուծությունները, որոնք, ցավոք, տպագրվել են ոչ գիտական հանդեսներում: Այնինչ արտերկրում այս ոլորտը տնտեսագիտական լուրջ քննությունների նյութ է դարձել¹: Շուկայական պայմաններում օդային փոխադրատորմի կառավարմանը նվիրված գրքեր ունեն Վ. Մ. Կուրիլովն², Ֆ. Ի. Չուպրինան³ և այլք:

Օդանավակայանների տնտեսական գործունեության հանդեպ հետաքրքրությունը պայմանավորված է այն հանգամանքով, որ վերջինիս հետազոտությունը նպաստում է գիտական տեսությունների և առօրյա գիտելիքների միջև խզումը հաղթահարելուն՝ ռազմավարական համարվող կառույցների միջոցով պետության և հասարակության շահերը ներկայաց-

¹ Տե՛ս **Չիրկով В. К.** Организация управления предприятиями гражданской авиации. М., 1980, **Коба В. Г., Макаров Е. В., Диброва Г. С.** Эффективность использования основных фондов гражданской авиации. М., 1984, «Аэропорты и воздушные трассы»: Учебник для вузов гражданской авиации. М., 1984, «Экономика гражданской авиации»: Учебное пособие. Киев, 1989, **Ашфорд Н., Стентон Х. М., Мур К. А.** Функционирование аэропорта. М., 1991, «Экономика гражданской авиации СССР»: Учебник для вузов. М., 1983:

² Տե՛ս **Курило В. М., Жилинский В. В., Жданов В. П.** Гражданская авиация: смена модели управления. М., 1991:

³ Տե՛ս **Чуприна Ф. И., Кулаев Ю. Ф.** Проблемы управления воздушным транспортом в рыночных условиях. Киев, 1992:

նելով որպես մեկ ամբողջություն:

Միջազգային փոխադրական ծառայությունների շուկայում օդանավակայանային համալիրների մրցունակության բարձրացման ուղղությամբ համաշխարհային փորձի ուսումնասիրումը ցույց է տալիս, որ ընդհանուր փոխադրական համակարգի զարգացումը և օդային փոխադրատորմինը մասնավորապես դառնում են ոչ միայն նորամուծական նմուշի տնտեսական աճի իրականացման անհրաժեշտ պայման, այլ նաև կյանքի որակի բարելավման և ազգային տնտեսության մրցունակության բարձրացման գործոն:

Փոխադրատորմը՝ որպես միջնուղային համալիր, համաշխարհային տնտեսության մեջ առաջատար տեղ է գրավում: Տնտեսության համաշխարհայինացման նորարարական գործընթացները, միջազգային առևտրի աճը և զբոսաշրջությունը անհնար են առանց համաշխարհային փոխադրատորմային համակարգի զարգացման, փոխադրումների արտադրակարգի և ղեկավարման համակարգի կատարելագործման:

Համաձայն Միջազգային օդային փոխադրատորմի միավորման (ՄՕՓՄ) վիճակագրական տվյալների՝ 2012 թվականին ուղևորային օդային փոխադրումների պահանջարկն աճել է 5.3 տոկոսով, իսկ բեռնատար փոխադրումներինը նվազել է 1.5 տոկոսով: Բեռնատար փոխադրումների առևտրային բեռնվածքը տարվա ընթացքում 45.2 % է: Ուղևորային փոխադրումների պահանջարկի աճի արագությունը ավելի ցածր է 2011 թ. ցուցանիշից (5.9 %), բայց ավելի բարձր է վերջին 20 տարիների միջին ցուցանիշից (5 %)։ Բեռնվածության տոկոսը հասել է իր համարյա ամենաբարձր մակարդակին՝ 79.1 %։ Ըստ որում, հետաքրքրությունը միջազգային թռիչքների նկատմամբ աճել է ավելի շատ (6 % աճ), քան ներքին թռիչքների (+4 %)։ Աճի հիմնական գործոնները եղել են զարգացող շուկաները: ՄՕՓՄ-ն 2013 թ. համար կանխատեսում է ուղևորային փոխադրումների 4.5 % աճ, իսկ բեռնատարների՝ 1.4 % աճ: Արդյունքում եկամուտները 2012 թվականի 6.7 մլրդ դոլարից (շահութաբերության գործակիցը՝ 1 %) 2013 թվականին կհասնի մինչև 8.4 մլրդ դոլարի (շահութաբերության գործակիցը՝ 1.3 %)՝⁴:

Օդանավակայանները՝ որպես փոխադրական համակարգի կարևոր մաս, անհրաժեշտ բաղադրիչներ են տեղական, ազգային և տարածաշրջանային ենթակառուցվածքում: Դրա հետ մեկտեղ՝ օդանավակայանը ոչ միայն հասարակական ծառայություններ մատուցող է, այլև սեփական գործարար խնդիրներով և զարգացման ռազմավարությամբ ինքնուրույն առևտրային համակարգ է՝ ուղղված գործունեության տնտեսական արդյունավետության աճին:

Շատ օդանավակայանների վերգետնյա փոխադրական ենթակառուցվածքների վիճակը անբավար է և մաշված: Հատկապես անմխիթար վի-

⁴ Տե՛ս IATA: Спрос на пассажирские перевозки в 2012 году вырос на 5.3%.- AEX.RU, <http://www.aex.ru/news/2013/2/21/103167/>, Главная → НОВОСТИ → 21 февраля 2013 г., 20.06.2013, էջ 3:

ճակուն են թռիչք-վայրէջքային գոտու արհեստական ծածկը, գետնավարման ուղիները, օդանավերի կայանատեղերը և լուսածայնային սարքավորումները: Օդանավակայաններում անվտանգության համակարգի պահպանման վիճակը նույնպես անբավարար է: Օդանավակայանների արտադրական ենթակառուցվածքի թերզարգացածությունը խոչընդոտում է տարանցիկ ներուժի զարգացումը և գոյություն ունեցող կառույցների նորացման համար պահանջում է ֆինանսական մեծ ծախսեր: Ներկայումս անհրաժեշտ է մշակել միջոցներ՝ ուղղված օդանավակայանների մրցակցային առավելությունների ձևավորմանը՝ նրանց զարգացման մեջ ներգրավելով մասնավոր ներդրողների, որը կնպաստի օդափոխադրական ճյուղի արդյունավետ զարգացմանը:

Օդանավակայանների գործունեության համալիր վերլուծության ժամանակ անհրաժեշտ է ուշադրություն դարձնել հետևյալ գործոնների վրա՝ ուղևորահոսք, ենթակառուցվածքի հզորություն, դրամազլխային ներդրումներ, փողային հոսք, գործունեության դրամամիջոցային արդյունք, զբաղվածություն, սեփականության կառուցվածք, օդափոխադրողների հետ հարաբերություն, օդագնացային ճյուղի համագործակցություն պետության կողմից կարգավորման ենթակա գործունեության ոլորտներում:

Օդանավակայանների եկամտաբերությունը օդընկերությունների համեմատ ավելի քիչ է ենթարկվում արտաքին շուկայի ազդեցություններին, որը հնարավորություն է տալիս ճյուղ ներգրավելու ռազմավարական ներդրողների: Օդանավակայանները ձեռնարկության արժեքը ավելացնում են ուղեկցող ծառայությունների շնորհիվ (սպասարկում օդանավակայանի տարածքում, վառելիքի լիցքավորում, փոխադրական ծառայություններ)՝ ապահովելով արդյունավետ փոխգործակցություն օդային փոխադրումների շուկայի այլ մասնակիցների հետ: Օդանավակայանների ներդրումային գրավչությունը մեծանում է եկամտի մեծացման դեպքում, առաջին հերթին ոչ օդագնացային գործունեության ոլորտի հաշվին:

Առաջատար օդանավակայանների մրցունակության գնահատումը ցույց է տալիս, որ լավագույն ցուցանիշները բաժին են ընկնում մայրաքաղաքային հանգույցներին: Մայրաքաղաքային օդանավակայանների համեմատ՝ շրջանների օդանավակայանները ունեն թույլ դիրքեր, առաջատարից հետ են մնում 50 %-ով: Օդանավակայանների մրցունակության որոշման կարևոր գործոնը ենթակառուցվածքի զարգացման մակարդակն է:

Օդանավակայանի մրցունակությունը համալիր հասկացություն է և կախված է ազգային տնտեսության մրցակցային հնարավորությունից և համաշխարհային տնտեսության մեջ ներգրավվածությունից: Օդանավակայանի մրցունակության աճի համալիր ռազմավարությունը ներառում է օդանավակայանի առաքելությունը, ռազմավարական նպատակները, հանգուցային գործունեության հաջողությունը և որոշ չափով՝ ցուցանիշները: Օդանավակայանների մրցունակության բարձրացման համար անհրաժեշտ է դրանց տեխնիկական հագեցվածության մակարդակը հասցնել

Եվրոպական չափօրինակների, կատարելագործել կառավարման եղանակը, բազմազանեցնել հիմնական գործունեությունը:

Հայաստանում տնտեսական ոլորտի զարգացման առաջնային խնդիր է համարվում երկարաժամկետ տնտեսական աճի ենթակառուցվածքային սահմանափակումների վերացումը: Որպեսզի ապահովվի տնտեսական աճի արագությունը՝ երկրի փոխադրական, հատկապես օդանավակայանային համակարգը պետք է անցում կատարի փոխադրական համակարգի զարգացման որակական նոր մակարդակ: Հայաստանի օդանավակայանների մրցունակության բարձրացման գործնական հանձնարարականները կարող են ձևակերպվել հետևյալ կերպ. ա) Հայաստանի տեղական օդանավակայանների տեխնիկական հագեցվածության մակարդակը հասցնել Եվրոպական չափօրինակներին (ստանդարտ), բ) պետական-մասնավոր համագործակցության լծակների օգտագործում մասնավոր ներդրողների ներգրավման համար, գ) կառավարման եղանակների կատարելագործում, դ) հիմնական գործունեության բազմազանեցում, ե) մարդկային աշխատուժի ձևավորման հայեցակարգին համապատասխան կադրային քաղաքականություն:

Հսկայական անելիքներ կան տեղական օդանավակայանների զարգացման ուղղությամբ: Հայաստանի երբեմնի զարգացած օդանավակայանային համակարգում օդանավակայաններ կային համարյա բոլոր վարչական շրջաններում: Իսկ ներկայումս ամբողջ երկրում գործում են ընդամենը երկու օդանավակայաններ ամենախոշոր քաղաքներում. «Ջվարթնոցը» և «Շիրակը»: Նախկին օդանավակայանները գործարկելու և երկրում ներքին օդագնացությունը զարգացնելու նպատակով օդագնացային իշխանությունները մշակել և ընդունել են փոքր օդագնացության զարգացման հայեցակարգ, սակայն գործը դրանից այն կողմ չի գնացել: Հայաստանում նախկինում զարգացած փոքր օդագնացությունը ապաշնորհ կառավարման պատճառով ներկայումս գոյություն չունի ընդհանրապես:

2012 թ. Ֆրանսիայի Նիս քաղաքի օդանավակայանի նախկին տնօրեն Մուրադ Սարկիսյանը պատրաստակամություն է հայտնել ի սպաս դնելու սեփական փորձը Հայաստանում փոքր օդագնացության զարգացման գործում: Ուսումնասիրել է Հայաստանի մի քանի օդանավակայանների հնարավորությունները և կազմել Հայաստանում փոքր օդագնացության ստեղծման և զարգացման աշխատանքային ծրագիր: 2012 թ. հունիսի 22-ին գրանցվել է «Սավառնակ» հասարակական կազմակերպությունը, որի կանոնադրական նպատակն է փոքր օդագնացության զարգացման խթանումը⁵:

Ուսումնասիրվել է Ստեփանավանի օդանավակայանը Հայաստանի արտակարգ իրավիճակների նախարարության կարիքների համար շահագործելու հնարավորությունը:

2012 թվականի հունիսի 8-ին գրանցվել է «Աքայ Նետ Էրլայն» (Sky

⁵ Տե՛ս «Հաշվետվություն Հայաստանի Հանրապետության ԿԱ ՔԱԳՎ 2012 թ. գործունեության», <http://www.aviation.am/index.php/hy/legislation/hashv>, 21.06.2013, էջ 3:

Net Airlines LLC) նոր ավիաընկերություն, այն գրանցել է «Ձեթստրիմ-32» տեսակի փոքր օդանավ, որով նախատեսվում է իրականացնել ներքին չվերթեր՝ այդ թվում նաև Հայաստանի և Արցախի միջև: Արտաքին ուղղություններից նախատեսվում են չվերթեր Վրաստան և Իրան:

Հայաստանի քաղաքացիական օդագնացության գլխավոր վարչությունը 2012 թ. շահագործողի վկայական է տվել տասը ավիաընկերությունների⁶: Ցավոք, դրանցից Հայաստանում գործունեություն է իրականացնում միայն մեկը՝ «Էյր Արմենիա» ավիաընկերությունը: Իմիջիայլոց, նաև ցավալի է, որ տասից միայն երկուսի անուններում են առկա հայերեն բառեր:

Հայաստանում օդային փոխադրատորմի գործունեության արտադրական ցուցանիշների վիճակագրությունը ցույց է տալիս կայուն աճ (տես աղ. 1): Ուղևորափոխադրումների ծավալը 2012-ին 2011-ի համեմատ աճել է 5.3 %-ով, բեռնափոխադրումներինը՝ 22.4 %-ով: Թռիչքների ընդհանուր քանակը 2012-ին 2011-ի համեմատ աճել է 4.9%-ով: Ուղևորաշրջանառությունը վերջին երկու տարիներին կտրուկ նվազել է համապատասխանաբար՝ 25.6 և 23.7 %-ով, իսկ բեռնաշրջանառությունը վերջին տարում աճել է 23 %-ով: Ըստ ներկայացված ցուցանիշների՝ Հայաստանում օդային փոխադրումները աճ են արձանագրում:

Հայկական մասնաբաժնում ևս մինչև 2011 թ. դիտվել է աճ: Իսկ 2012 թ. «Արմավիա» օդընկերությունը տեղափոխել է 405 հազար 945 ուղևոր, ինչը 2011 թվականին փոխադրածի 74.2 % է: Օդընկերությունների գործունեության հաջողության գրավականներից են ճիշտ վարվող գնային քաղաքականությունը, սպասարկման բարձր որակը, չվերթերի կանոնավորությունը: Նշված հատկանիշները, ցավոք, բնորոշ չէին հայկական փոխադրողին՝ «Արմավիային», որի պատճառով այն սնանկացավ և փակվեց:

Այուսակներ 2-ում և 3-ում ներկայացված են Հայաստանի օդանավակայանների վերջին տարիների տնտեսական գործունեության արդյունքները: Այուսակ 2-ում ներկայացված են «Ձվարթնոց» օդանավակայանի արտադրական ցուցանիշները, ըստ որոնց՝ թռիչք-վայրէջքների քանակը 2012-ին 2011-ի համեմատ աճել է 5.4 %-ով: Ուղևորափոխադրումների ծավալը 2012-ին 2011-ի համեմատ աճել է 5.7 %-ով: Բեռնափոխադրումների ծավալն աճել է 22.3 %-ով: Այսպիսով, «Ձվարթնոց» օդանավակայանում օդային փոխադրումները նույնպես աճում են:

Այուսակ 3-ում «Շիրակ» օդանավակայանի գործունեության արտադրական ցուցանիշներից երևում է, որ թռիչք-վայրէջքների քանակը 2012-ին 2011-ի համեմատ նվազել է 17.6 %-ով, ուղևորափոխադրումների ծավալը՝ 2.7 %-ով, իսկ բեռնափոխադրումների ծավալն աճել է 65.1 %-ով: Ըստ այդմ, «Շիրակ» օդանավակայանում աճել են միայն բեռնափոխադրումները⁷:

⁶ Տես «Հայաստանի Հանրապետության օդանավ շահագործողները. ՀՀ ԿԱ ՔԱԳՎ»: <http://www.aviation.am/index.php/hy/activities/aioper>, 22.06.2013, էջ 1:

⁷ Տես «Տեղեկանք ՀՀ ԿԱ ՔԱԳՎ».- <http://www.aviation.am/index.php/hy/statistics> .- 23.06.2013, էջ 1:

Հայաստանում օդային փոխադրատորմի գործունեության արտադրական, տնտեսական ցուցանիշները

Ցուցանիշը	Չափման միավորը	Տարիները					
		2007	2008	2009	2010	2011	2012
1. Ուղևորաշրջանառությունը	մլն ուղևորակմ	993,6	1127,1	1151,3	1278,6	951,3	725,5
2. Բեռնաշրջանառությունը	մլն տոննակմ	13,1	13,1	9,5	9,7	9,1	11,2
3. Ուղևորաբեռնաշրջանառությունը	մլն տոննակմ	102,6	114,6	113,1	124,8	94,7	-
4. Փոխադրումները. ուղևոր	հազ. մարդ	1405,632	1506,979	1469,242	1664,431	1674,475	1763,383
որից հայկական փոխադրողներով	հազ. մարդ	570,650	646,319	701,978	756,628	523,831	400,2
հայկ. փոխադրողների տեսակարար կշիռը	%	40,6	42,9	47,8	45,5	31,3	22,7
բեռ, փոստ	տոննա	10010,2	10839	8406,6	8816	10033	12280
որից հայկական փոխադրողներով	տոննա	4159	4433	3813	4211	3663	-
հայկ. փոխադրողների տեսակարար կշիռը	%	41,5	40,9	45,4	47,8	36,5	-
5. Թռիչքների քանակը	հատ	8119	8791	8885	10056	10149	10645
6. Տարեկան թռիչքածանրը	ժամ	16480	18064	18240	19777	13495	14600
7. Ստատրանների գրավածությունը	%	68,6	68,5	55,9	59,8	62,1	65,1
8. Առևտրային բեռնվածությունը	%	61,5	57,2	60	-	69,8	74,6
9. Թռիչքների արտադրողականությունը, միջ.	տոննակմ/ժամ	5365	4672	4736	-	4085	3966
10. Օդանավային վառելիքի ծախսը	տոննա	44263	48724	48741	50426	40070	35329
11. Հասույթը օժ. և լրաց. գործունեությունից	մլն. դրամ	15294,5	22399,1	26960,4	28629,7	32314,9	-
12. Հասույթը	մլն. դրամ	44056,4	57381	53172,7	54965,6	49530,5	-
այդ թվում՝ ուղևորափոխադրումներից		40823,3	53106,5	49905,4	52631,4	47292	-
բեռնափոխադրումներից		3233,1	4274,5	3267,3	2334,2	2238,5	-
13. Ծախսերը		37165,9	51928,4	53709,2	58961,4	52734,4	-
այդ թվում՝ ուղևորափոխադրումներից		33585	47795,8	50241,4	57664,6	51448,2	-
բեռնափոխադրումներից		3580,9	4132,6	3467,8	1296,8	1286,2	-
14. Շահույթը		6890,5	5452,6	-536,5	-3995,8	-3203,9	-
այդ թվում՝ ուղևորափոխադրումներից		7238,3	5310,7	-336	-5033,2	-4156,2	-
բեռնափոխադրումներից		-347,8	141,9	-200,5	1037,4	952,3	-
15. Հիմնական միջոցները, տարեվերջին	մլն. դրամ	48416,8	48942,5	64986,5	83421,5	135617,0	-
16. Օդային տարածքով տարանցիկ չվերթեր	հատ	29155	32282	29622	32315	36211	34228
17. Թռիչք-վայրէջքները, ընդհանուր	հատ	16238	17582	17770	20112	20328	21290

Աղյուսակ 2

«Ձվարթնոց» օդանավակայանի գործունեության արտադրական ցուցանիշները

Ցուցանիշը	Չափման միավորը	Տարիները						
		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
1. Թռիչք-վայրէջքները	հատ	6746	7953	8624	8699	19571	9858	10392
2. Տեղափոխված ուղևոր, որից	հազ. ուղևոր	1172,1	1387,002	1482,79	1447,397	1612,016	1600,897	1691,815
մեկնած ուղևորները	հազ. ուղևոր	594,7	698,614	754,1	729,835	816,866	807,953	845,7
ժամանած ուղևորները	հազ. ուղևոր	577,4	688,388	728,69	717,562	795,150	792,944	846,115
3. Փոխադրված բեռ և փոստ, որից	տոննա	5940	10004	10774	8404	4591	10014	12251
առաքված բեռներ և փոստ	տոննա	2656	3515	4038	3155	1398	4741	6687
ներմուծված բեռներ և փոստ	տոննա	2760	6489	6736	5249	3193	5273	5564

Աղյուսակ 3

«Շիրակ» օդանավակայանի գործունեության արտադրական ցուցանիշները

Ցուցանիշը	Չափման միավորը	Տարիները									
		2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	
1. Թռիչք-վայրէջքները,	հատ	485	472	355	166	144	172	-	306	252	
2. Տեղափոխված ուղևոր, որից	հազ. ուղևոր	44,3	46,1	28	18,63	24,189	21,845	52,415	73,578	71,568	
մեկնած ուղևորները	հազ. ուղևոր	24	18,8	13,6	11,339	13,554	11,551	27,267	38,116	38,955	
ժամանած ուղևորները	հազ. ուղևոր	20,3	27,3	14,4	7,291	10,635	10,294	25,148	35,462	32,613	
3. Փոխադրված բեռ և փոստ, որից	տոննա	169	146	11	6,2	65	2,73	13,8	19,5	32,2	
առաքված բեռներ և փոստ	տոննա	50	20	2	-	2	0,13	6	0,5	15,3	
ներմուծված բեռներ և փոստ	տոննա	119	126	9	6,2	63	2,6	7,8	19	16,9	

Ամփոփելով բոլոր աղյուսակների տվյալները, կարելի է հաշվել տասը տարիների (2003-2012 թթ.) ընթացքում ցուցանիշների շարժը՝ հավելաճը կամ նվազումը: Չնայած վերջին տարիներին հայկական փոխադրողների բաժինը Հայաստանում ընդհանուր փոխադրումներում նվազել է, սակայն նկատվում է ընդհանուր ցուցանիշների կայուն աճ: Այսպես, տասը տարում Հայաստանում ստացվում է ուղևորափոխադրումների միջին տարեկան 7.5 տոկոսի հավելաճ, որից հայկական փոխադրողներով՝ 3.6 %, բեռնափոխադրումների հավելաճ՝ 4.5 %, որից հայկական փոխադրողներով՝ ինը տարում՝ 7.25 %: Ուղևորաշրջանառության միջին տարեկան հավելաճը 1.9 % է, բեռնաշրջանառությանը՝ 11.3 %, թռիչքների քանակինը՝ 6 %, տարեկան թռիչքաժամերինը ինը տարում՝ 7.2 %, տարբեր տեսակի ինքնաթիռների համար միջին թռիչքների արտադրողականությանը յոթ տարում՝ -3.1 %, օդային տարածքով տարանցիկ չվերթերինը՝ 7.4 %:

«Ձվարթնոց» օդանավակայանով տասը տարում տեղափոխված ուղևորների միջին տարեկան հավելաճը 7.7 % է, բեռներիինը և փոստինը՝ 13.3 %, թռիչք-վայրէջքներինը՝ 13.4 %:

«Շիրակ» օդանավակայանով տասը տարում տեղափոխված ուղևորների միջին տարեկան հավելաճը 13.5 % է, բեռներիինը և փոստինը՝ 143.8 %, թռիչք-վայրէջքներինը ինը տարում՝ 2.1 %:

Հայկական և միջազգային օդափոխադրական ցուցանիշների համեմատական վերլուծությունը ցույց է տալիս, որ 2012 թ. օդային ուղևորային

փոխադրումներն աճել են նույն չափով՝ 5.3 %, սակայն Հայաստանի ուղևորային փոխադրումների վերջին 10 տարիների միջին ցուցանիշը (7.5 %) գերազանցում է միջազգային ուղևորային փոխադրումների վերջին 20 տարիների միջին ցուցանիշին (5 %)։ Բեռնային փոխադրումների աճը գերազանցում է միջազգային ցուցանիշին 20.9 %-ով (22.4 % 1,5 %-ի դիմաց)։ Առևտրային բեռնվաճառության հարաբերակցությունը հետևյալն է. միջազգայինը՝ 79.1 %, հայկականը՝ 74.6 %:

Այսպիսով, Հայաստանի օդային փոխադրումների հիմնական ցուցանիշների աճի արագությունները գերազանցում կան հավասար են միջազգային օդային փոխադրումների ցուցանիշներին։ Վերոհիշյալը հանգեցնում է այն հետևության, որ Հայաստանի օդային փոխադրումների շուկան զարգացող է և մեծ ներուժ ունի:

Հայաստանի օդային փոխադրումների վիճակագրության վերլուծությունը ցույց է տալիս, որ մեր քաղաքացիական օդագնացությունում ձևավորվել է հակասական իրավիճակ: Մի կողմից դիտվում է ուղևորափոխադրումների տարեկան 7.5 % կայուն աճի միտում, մյուս կողմից՝ օդափոխադրումների աճի պայմաններում ավելի սուր են զգացվում տվյալ ճյուղի ենթակառուցվածքի անկատարությունը, դրա արտադրակարգային անթույլատրելի դանդաղ վերազինումը և օդային փոխադրումների շուկայի կառուցվածքային թերությունները: Օրինակ՝ ներկայումս Հայաստանում օդային ամբողջ փոխադրումներն իրականացնում են օտարերկրյա օդընկերությունները, որոնք էլ ստանում են համապատասխան օգուտները և հարստացնում իրենց ազգային տնտեսությունները:

Հայաստանում օդագնացության խնդիրների լուծման համար դեռ կան խոչընդոտներ, ինչպիսիք են տվյալ ճյուղի օրենսդրության ոչ կատարյալ լինելը, զործունեության ոչ թափանցիկությունը: Ձևավորված իրավիճակը բավարար չէ ճյուղը ճգնաժամային իրավիճակից դուրս բերելու համար: Զարգացած երկրների փորձը ցույց է տալիս, որ կառավարող ընկերությունների ներգրավումը օդանավակայանային շահութագործի մեջ համարվում է արդյունավետ ուղղություն ենթակառուցվածքը բավարար վիճակում պահելու և, առաջընթաց ապահովելով, փոխադրումների աճը ավելացնելու և ուղևորների, ուղեբեռի, բեռների ու փոստի սպասարկման որակը բարձրացնելու համար:

Ռազմավարության զարգացման և օդային փոխադրատորմի մրցունակության բարձրացման համար հանձնարարվում է առանցքային օղակների հավասարակշռված փոխգործակցություն (օդընկերություն, օդանավակայան, օդային փոխադրումների կառավարման համակարգ): Օդանավակայաններն օդային փոխադրատորմի կարևոր ենթակառուցվածքային տարր են, դրանց տեղից և վիճակից են կախված օդային հաղորդակցության ցանցի տարածաշրջանային բնութագիրը, թռիչքների լարվածությունը, ուղևորների և բեռի փոխադրման ծավալները: Օդային փոխադրումների ծավալի աճին համընթաց ավելի ակնառու են դառնում օդանավակայանի փոխադրումների սպասարկման ենթակառուցվածքի անկատարությունը ներդրումային պակասուրդի պայմաններում և մրցակցային շուկա-

յում գործելու պայմանների հավասարաչափ զարգացման ցանկության բացակայությունը:

Փորձը ցույց է տալիս, որ օդանավակայանի փողավորման ցանկալի ծավալները միայն պետությունը չի կարող ապահովել գանձարանի սահմանափակության պատճառով:

Ժամանակակից պայմաններում ցանկացած ձեռնարկության կարևորագույն խնդիրն է եկամտի մակարդակի բարձրացումը: Օդանավակայանների եկամտի հիմնական աղբյուրը օդընկերությունների վճարումներն են: Մի կողմից օդանավակայանները շահագրգռված են նոր օդընկերությունների չվերթերի ներգրավմամբ, մյուս կողմից՝ օդընկերությունները շահագրգռված են սեփական եկամտի ավելացմամբ, նրանք ձգտում են մեծացնել նավատորմի օգտագործման արդյունավետությունը՝ ապահովելով առևտրային չվերթի բեռնման ընդունելի մակարդակ: Նշված խնդիրները լուծելու համար օդանավակայանները պետք է անցնեն հանգուցային համակարգով աշխատառձին:

Չանգուցային օդանավակայան ասելով նկատի ունենք փոխադրական ձգողության մեծ շրջանի կենտրոն համարվող խոշոր օդանավակայան՝ նախատեսված մեծածավալ տարանցիկ ուղևորների սպասարկման համար: Չանգուցյի հիմնական առավելությունը կարելի է համարել ուղևորների վերգետնյա ժամանակի տնտեսումը, նստատեղերի զբաղվածության գործակցի բարձրացումը, ինչպես նաև փոքր, տնտեսող ինքնաթիռների օգտագործման հնարավորություն տեղական ուղևորություններում: Օդանավակայանի անցումը հանգուցյի նրա առջև դնում է մի շարք խնդիրներ, որոնցից հիմնականը համարվում է բարձր թողունակության ապահովումը տարանցիկ ուղևորների ժամանելու և մեկնելու կարճ ժամանակահատվածում:

Թողունակության ապահովումը օդանավակայանների գործունեության համար կարևորագույն ցուցանիշ է, իսկ թողունակության ապահովման հարցում գլխավոր գործոնը մեկնող ուղևորների գրանցման և ուղեբեռի ձևակերպման գործառույթն է: Մեկնող ուղևորների գրանցումը և ուղեբեռի ձևակերպումը օդանավակայանում ծառայությունների մեկ ամբողջ համակարգ է, որը ներառում է տոմսերի գրանցում, ուղևորների քանակի հաշվառում, ուղեբեռի կշռում և ընդունում, մշակում և տեսակավորում, ձեռնաիրերի կշռում, փաստաթղթերի ձևակերպում և այլն:

«Վանդերլանդ ինդաստրիս Բ.Վ.» (Vanderlande Industries B. V.) ընկերությունը ուղեբեռի մշակման և պահպանման նորագույն սարքավորումների ստեղծման և ներդրման ոլորտում համարվում է համաշխարհային առաջատարը: Ավելի քան վաթսուհինյա իր գործունեության ընթացքում ընկերությունը աշխարհի տարածաշրջանային և միջազգային 350-ից ավելի օդանավակայաններում, այդ թվում նաև «Ձվարթնոցում» տեղադրել է ուղեբեռի տեսակավորման մոտավորապես 500 համակարգ:

«Ձվարթնոց» օդանավակայանում տեղադրված է ուղեբեռի տեսակավորման ժամանակակից համակարգ, սակայն ոչ թե ինքնաշխատ, ինչպես

մյուս մայրաքաղաքների մեծ օդանավակայաններում, այլ ձեռքի տեսակավորմամբ մեքենայացված:

Օդանավակայանի գրանցման ընդհանուր սրահում կան գրանցման համակարգչային համակարգի 48 սեղաններ, իսկ երկուսը՝ բարձրակարգ սպասարկման սրահում (ԲՍՍ): Շահագործման հանձնելուց հետո, ըստ պաշտոնական տվյալների, օդանավակայանը հնարավորություն ունի սպասարկելու տարեկան 3.5 մլն ուղևոր: Ներկայումս «Ձվարթնոցի» մեկնման սրահը միաժամանակ կարող է սպասարկել 6 չվերթ: Գրանցման ուղևորասրահի հնարավորությունները թույլ են տալիս միաժամանակ սպասարկել 16 միջին չվերթ:

Վիճակագրությունը ցույց է տալիս, որ վերջին տասը տարիներին «Ձվարթնոցում» ուղևորահոսքը տարեկան աճել է միջինը 7.7 %-ով: Աճի նման արագություն պահպանելու դեպքում տասը տարի հետո, ինչն այնքան էլ երկար ժամանակ չէ օդանավակայանների համար, ուղևորահոսքի ծավալը կհասնի ուղևորասրահի նախագծային թողունակության սահմանին, և անհրաժեշտություն կառաջանա ավելացնելու թողունակությունը արտալարված կամ ներլարված եղանակով: Արտալարված եղանակը ենթադրում է նոր մակերեսների կառուցում, իսկ ներլարվածը՝ եղած մակերեսների ավելի լարված օգտագործում ժամանակի միավորի ընթացքում:

Մեր կատարած հետազոտության արդյունքները ցույց են տալիս, որ օդային փոխադրատորմի զարգացման, փոխադրումների արտադրակարգի կատարելագործման նպատակով «Ձվարթնոց» օդանավակայանում ձեռքով տեսակավորման համակարգի փոխարեն կարելի է ներդնել ուղեբեռի տեսակավորման նոր՝ ինքնաշխատ համակարգ և չվերթայինի փոխարեն կիրառել ուղևորների գրանցման նոր՝ ազատ եղանակ, որոնք կհեշտացնեն ուղևորների գրանցման և ուղեբեռի տեսակավորման գործընթացները, ինչպես նաև որակական նոր աստիճանի կբարձրացնեն ուղևորների սպասարկման մակարդակը: Դրանցից գլխավորը ուղևորների գրանցման եղանակն է, որն ավելացնելու է գրանցման սրահի թողունակությունը (66.6 % աճ), իսկ ուղեբեռի տեսակավորման ինքնաշխատ համակարգը ածանցյալ է գրանցման նոր եղանակից, քանի որ նոր եղանակի դեպքում կոչված է սպասարկելու քանակապես և ժամանակի միավորում աճող ուղեբեռների հոսքը: Ուղևորների գրանցման գործող չվերթային եղանակին փոխարինող ազատ եղանակը ուղևորներին հնարավորություն կտա գրանցվել թռիչքից ոչ թե 2-3 ժամ առաջ, ինչպես չվերթայինի դեպքում, այլ 4-5 ժամ առաջ, և գրանցվել ցանկացած սեղանի մոտ: Ուղեբեռը ձեռքով տեսակավորելու համակարգը կփոխարինվի ինքնաշխատ համակարգով՝ ապահովելով նվազագույն ձեռքի աշխատանք, այդպիսով տնտեսելով ընթացիկ շահագործողական ծախսերը: Տնտեսական արդյունավետության հաշվարկները հաստատում են, որ երկու միջոցառումներն էլ դրական տնտեսական արդյունքներ են տալիս, այսինքն՝ տնտեսապես արդյունավետ են:

Այսպիսով, Չայաստանում օդային փոխադրատորմի գործունեության արտադրական ցուցանիշների վիճակագրության վերլուծությունը ցույց է

տալիս, որ թեև վերջին տարիներին հայկական փոխադրողների բաժինը Հայաստանում ընդհանուր փոխադրումների մեջ նվազել է, այնուամենայնիվ նկատվում է ընդհանուր ցուցանիշների կայուն աճ:

ГЕГАМ ХАЧАТРЯН – Деятельность аэропортов как фактор развития экономики Армении. – Экономическая деятельность аэропортов, повышение конкурентоспособности их комплексов, развитие общей авиатранспортной системы является фактором улучшения качества жизни и роста национальной экономики. В статье рассмотрены вопросы конкурентоспособности армянских аэропортов, проанализированы их производственные показатели, а также производственные показатели воздушного транспорта в Армении. На основе расчётов экономической эффективности сделаны предложения по развитию воздушного транспорта и совершенствованию технологии перевозок.

GEGHAM KHACHATRYAN – Airport Activity as a Factor of the Development of the Armenian Economy. – The article draws attention to the problems of the economic activities of airports, improving the competitiveness of airport facilities, the development of the overall air transport system as a condition of economic growth, a factor in improving the quality of life and competitiveness of the national economy. There were observed the issues of competitiveness of airports in Armenia. It carries out the analysis of the statistical production performance of air transport activities in Armenia and the Armenian airports. On the basis of economic efficiency calculations are made for the development of air transport, improvement of transportation technologies.