

ՀՀ-ՈՒՄ ՆԵՐՔԻՆ ՕԴԱԳՆԱՑՈՒԹՅԱՆ ԱՆՀՐԱԺԵՇՏՈՒԹՅՈՒՆԸ

ԽԱՉԱՏՐՅԱՆ Գ. Ա.

Հայաստանի քաղաքացիական օդագնացությունը պատմական կարճ ժամանակամիջոցում (1933-1991 թթ.) պատվավոր ուղի է անցել: Անկախացմանը նախորդող 4-5 տասնամյակների ընթացքում այն զարգացել է աննախընթաց վերելքով և գործնականում ընդգրկել ՀՀ ամբողջ տարածքը: Միայն երախտագիտությամբ կարելի է հիշել հայկական քաղաքացիական օդային նավատորմի աշխատանքը շրջափակման տարիներին, երբ այն արտաքին աշխարհի հետ Հայաստանին կապող միակ կենսաբեր ու գործող միջոցն էր: Հատկապես կարևոր էր երկրի օդանավակայանների ռազմավարական դերը Սպիտակի երկրաշարժի օրերին և արցախյան ազատամարտի տարիներին¹:

Ներկայումս Հայաստանի տարածքում բոլոր փոխադրումներն իրականացվում են հիմնականում ինքնաշարժ փոխադրամիջոցներով: Իսկ օդային նավատորմը կիրառվում է Հայաստանից դուրս փոխադրումների իրականացման համար: Սակայն Հայաստանի լեռնային մակերևույթի, զարգացող ազգային տնտեսության բարգավաճման և ժողովրդի կենսամակարդակի բարձրացման համար կենսական անհրաժեշտություն է լավ զարգացած ներքին օդագնացությունը, այսինքն՝ փոքր ինքնաթիռների նավատորմը և տեղական օդանավակայանների ցանցը: Մինչև 1990 թ. Հայաստանում ներքին օդանավատորմը ընդգրկված էր Երևանի 2-րդ օդային ձեռնարկության կազմում և հիմնականում կենտրոնացված էր Էրեբունի օդանավակայանում: Այնտեղից էին իրականացվում Հայաստանի տեղական օդային ուղիների համարյա բոլոր թռիչքները և ժողովրդական տնտեսության մեջ օդանավատորմի կիրառման բոլոր չվերթերը: Երևանի 2-րդ օդային ձեռնարկությանն էին կցված տեղական օդային ուղիների 13 օդանավակայանները՝ Ալավերդին, Բերդը, Գավառը, Գորիսը, Եղեգնաձորը, Կամոն, Կապանը, Մարտունին, Մեղրին, Ջերմուկը, Սիսիանը, Ստեփանավանը, Վարդենիսը: Այս ձեռնարկության աշխատանքի ծավալը հասնում էր Հայաստանի քաղաքացիական օդագնացության ընդհանուր աշխատանքային ծավալի 20%-ին և 1,5-2 անգամ գերազանցում էր Էստոնիայի ամբողջ օդանավատորմի աշխատանքի ծավալը: Այն ամեն օր 32 տեղանոց Յակ-40 հրթիռաշարժ ինքնաթիռներով իրականացնում էր 8-10 չվերթ դեպի Կապան, 8-ական՝ Ստեփանակերտ, Ջերմուկ, Գորիս, 4-6-ական՝ Սիսիան, Վարդենիս, Բերդ և այլն: Չվերթեր էին կատարվում նաև դեպի հարևան հանրապետություններ և Ռուսաստանի հարավ՝ Հյուսիսային Կովկաս: Բացի Յակ-40-ից, ուղևորների և բեռների փոխադրման համար շատ տարիներ օգտագործվում էին նաև միաշարժիչ, միոցային Ան-2 ինքնաթիռները և Մի-8 ուղղաթիռները: Դեռևս 1946-ին երկշարժիչ, միոցային, 24-տեղանի Լի-2 ինքնաթիռներով օրական 6 չվերթ էր իրակա-

¹ Խաչատրյան Գ. Ա., Ավիա⁹ցիա, օդագնացություն⁹ և, թե⁹ օդային փոխադրատորմ: Հոդվածներ, Ե., 2005, էջ 28:

նացվում դեպի Կապան: Իսկ այսօր տեղական օդային ուղիներով թռիչքներ ընդհանրապես չեն իրականացվում²: Տեղական չվերթերի մասին առկա վերջին վիճակագրական տվյալների վերլուծությունը ցույց է տալիս, որ դրանք մեծ պահանջարկ են ունեցել բնակչության մեջ և տնտեսությունում: Մեծ թիվ են կազմել չվերթերի հաճախականությունը, ուղևորահոսքերը և բեռնահոսքերը: Օրինակ, 1985 թ. Երևանից Կապան կատարվել է 3120 չվերթ, մեկնել է 96620 ուղևոր, ժամանել՝ 96720-ը: Երևանից Ջերմուկ կատարվել է 1485 չվերթ, մեկնել է 46009 ուղևոր, ժամանել՝ 46057-ը: Երևանից Ստեփանակերտ կատարվել է 2228 չվերթ, մեկնել է 69014 ուղևոր, ժամանել՝ 69085-ը³: Այսինքն, Հայաստանի մայրաքաղաքի և շրջանների միջև օդային փոխադրումների մեծ պահանջարկ է եղել:

Հայաստանի ներքին օդագնացության կործանման պատճառները մի քանիսն են: 1. Անկախացումից անմիջապես հետո տիրող ամենաթողության և անպատճելիության մթնոլորտը, որի հետևանքով կործանվեց ոչ միայն փոքր, այլ նաև մեծ օդանավատորմը⁴: Օրինակ, «Հայկական ավիաուղիներ» օդընկերությունը արհեստականորեն սնանկացվեց և փակվեց: Հայաստանը կորցրեց նույնիսկ իր շատ թանկարժեք երկու Իլ-86 ինքնաթիռները, որոնցից նույնիսկ խորհրդային հարստության տարիներին ոչ բոլոր հանրապետություններն ունեին: 2. Տնտեսական գործընկերային կապերի խզումը օդանավեր մատակարարող օդանավաշինական գործարանների հետ: 3. Ռուսական ծախսատար ինքնաթիռների արտադրության պակասեցումը կամ դադարեցումը Ռուսաստանում: 4. Հայաստանի բնակչության անվճարունակությունը անկախության առաջին շրջանի՝ ժամանակավոր տնտեսական անկման տարիներին: 5. Օդային փոխադրումների ոլորտի մենատիրացումը, մրցակցության բացակայությունը, որի պատճառով մի քանի հայկական օդընկերություններ իրենց ինքնաթիռներով գործում են արտասահմանում: 6. Փոքր օդագնացության գործունեության համար հայկական օրենսդրական դաշտի բացակայությունը: *Ներկայումս՝ ազատ տնտեսական հարաբերությունների ընձեռած մեծ և աճող տնտեսական գործունեության պայմաններում, պահանջարկը կարող է լինել ավելին կամ գոնե նախկին մակարդակին: Ուստի ներքին կանոնավոր օդային փոխադրումների չվերթերի վերականգնումը նպատակահարմար է Հայաստանի տնտեսության համար:* Հայաստանի նման լեռնային երկրի համար մեծ նշանակություն ունեն նաև ներքին ուղղաթիռային փոխադրումները: Հայաստանի ուղղաթիռային օդանավատորմը գործել է դեռևս 1970-ական թվականների սկզբից, Էրեբունի օդանավակայանի կազմում: Ուղղաթիռային փոխադրումներ են կատարվել հիմնականում Հայաստանի տարածքում տարբեր ուղղություններով, ինչպես նաև Հայաստան-Լեռնային Ղարաբաղ ուղղությամբ: Ոչ վաղ անցյալում, մոտավորապես քսան տարի առաջ, ուղղաթիռների միջոցով էին իրականացվում

² Атбашьян Д., *Авиация общего назначения и “малая авиация” в Армении (Авиация в Армении, 2005, N 4, с. 2-4, 24).*

³ Ավիաուղիների շուկաներ և կառավարում: Դասախոսությունների տեքստ, թարգմ. Ջաքարյան Լ. Հ., Ե., 2001, էջ 64:

⁴ Атбашьян Д., *Как авиакомпания попала в штопор (Авиация в Армении, 2000, N 1, с. 18-19).*

Երևանից դեպի Հայաստանի տարբեր մասեր բեռնափոխադրումները, գոյություն ունեին նաև ուղղաթիռներով ուղևորափոխադրումների չվերթեր: Արցախյան պատերազմի տարիներին անհրաժեշտություն առաջացավ ուղղաթիռային ծառայությունը առանձնացնելու, և 1992 թ. կազմավորվեց «Հատուկ ավիատոլիներ» օդային օդակը, իսկ 1993 թ. ստեղծվեց «Մերձակա և հատուկ ավիատոլիներ» օդընկերությունը, որն իր գործունեությունը ծավալեց «Հայկական ավիատոլիներ» օդընկերության դուստրը ձեռնարկության կարգավիճակով մինչև 1999 թ. օգոստոս ամիսը, որից հետո վերամիավորվեց «Հայկական ավիատոլիներ» օդընկերության հետ: Նախկինում շատ ուղղաթիռներ են ներգրավված եղել ուղղաթիռային փոխադրումներում, սակայն ներկայումս դրանք նյութապես մաշված են և բարոյապես հնացած՝ չհամապատասխանելով ժամանակակից պահանջներին: Ուղղաթիռային փոխադրումները բավական մեծ նշանակություն են ունեցել երկրի տնտեսական, հասարակական և քաղաքական զարգացման համար: Դրանց դերը այժմ էլ կարող է եական լինել. ուղղաթիռների միջոցով է իրականացվում Հայաստանի արագընթաց կապը Ղարաբաղի, մայրաքաղաքի և մարզերի հետ: Տեղական օդանավատորմի աշխատանքը կարևոր նշանակություն ունի նաև երկրում զբոսաշրջության զարգացման համար: Ժամանակին ուղղաթիռների միջոցով Հայաստանի բազմաթիվ քաղաքացիներ նույնպես հնարավորություն են ունեցել այցելելու Հայաստանի տարբեր քաղաքները բավական կարճ ժամանակամիջոցում: Վիճակագրական տվյալները ցույց են տալիս, որ, օրինակ, 1984 թ. կատարվել է Երևան-Ստեփանակերտ-Երևան ուղղաթիռային 66 չվերթ, մեկնել է 2086 ուղևոր, ժամանել՝ 2058-ը, 1985-ին համապատասխանաբար՝ 62, 2092, 2018, 1986-ին՝ 64, 1972, 1980:

Վիճակագրական տվյալների վերլուծությունը հանգեցնում է հետևյալ եզրակացություններին՝ 1) տարիների ընթացքում չվերթերի միջին քանակությունը գործնականում չի փոխվել, 2) գոյություն ունի տվյալ ուղղությամբ օդային փոխադրումների իրականացման կայուն հասարակական պահանջարկ, 3) Հայաստանում հնարավոր է օդային ներքին կանոնավոր ուղևորաբեռնափոխադրումների կազմակերպումը, 4) օդանավի՝ ինքնաթիռի կամ ուղղաթիռի ճիշտ ընտրության դեպքում սպառողների կողմից կստեղծվի բավարար պահանջարկ չվերթի ծախսածածկման և հետագա զարգացման համար: Ներքին օդային փոխադրումների համար դիտարկված առավել նպատակահարմար ուղղությունների բնութագրերը նպաստավոր են օդագնացության ներդրման, հաստատման, կայունացման և աճի համար: Այդ ուղղություններն են Կապանը, Ստեփանակերտը և Ջերմուկը: Սյունիքի մարզում բնակչության ընդհանուր թիվն է 165000, որից 115000-ը քաղաքային բնակիչներ են, իսկ մնացած 50000-ը՝ գյուղաբնակներ: Կապանում բնակվում է 47000 մարդ, այնտեղ է գտնվում Կապանի պղնձամոլիբդենային գործարանը: Այս և մյուս ձեռնարկությունների զարգացման միտումը կարող է նպաստել առավել արագ և հարմարավետ օդային ուղևորափոխադրումների պահանջարկի առաջացմանը և մեծացմանը:

ԼՂՀ-ում բնակվում է 146000 մարդ: Քաղաքային բնակչության թիվը 78000 է, որոնցից 57000-ը բնակվում է Ստեփանակերտում: Վերջին շրջանում Արցախի տնտեսությունը նկատելիորեն վերելք է ապրում, որի

շնորհիվ բնակչության որոշակի մասը դարձել է վճարունակ և կարող է օգտվել օդային փոխադրամիջոցների ծառայությունից: Կարևոր հանգամանք է նաև այն, որ Արցախում զինծառայություն են անցնում մեծ թվով Հայաստանի քաղաքացիներ: Ուստի Երևան - Ստեփանակերտ - Երևան չվերթը այս առումով ևս կարող է լինել նպատակահարմար և շահութաբեր: Ջերմուկում՝ Հայաստանի ամենամեծ առողջարանային կենտրոններից մեկում, հանգստանում և բուժվում է տարեկան մոտ 14000 մարդ: Նրանց թվում շատ են Եվրոպայից և ԱՊՀ երկրներից ժամանած զբոսաշրջիկները, որոնք առավել պահանջկոտ են փոխադրման հարմարավետության և ժամանակի խնայողության հարցերում: Հայաստանում և, մասնավորապես, Ջերմուկում տարեցտարի զարգանում է զբոսաշրջությունը: Նրկատվում է նաև սպասարկման որակի բարձրացում: Կառուցվում են նոր հյուրանոցներ, ճոպանուղիներ, ժամանցի և զբոսանքի վայրեր, վերասարքավորվում և վերանորոգվում են առողջարանային համալիրները: Աճի նման միտումը թելադրում է հաղորդակցության որակյալ և հարմարավետ ուղիների անհրաժեշտությունը Ջերմուկի, մյուս հանգստյան գոտիների և առողջարանների համար:

Հայաստանում ներքին օդային փոխադրումների նպատակահարմարության ուսումնասիրման և հիմնավորման ժամանակ կարևոր է ինքնաթիռի ճիշտ ընտրությունը: Մինչև 1990 թ. Հայաստանում ներքին օդափոխադրումները կատարվում էին հիմնականում Յակ-40 ինքնաթիռով, որի առավելագույն նստարանների քանակը 32 է: Սակայն վառելիքի գինը 1990 թ. համեմատ շատ է աճել, որն էլ ռուսական արտադրության ինքնաթիռների շահագործման անշահավետության հիմնական պատճառներից մեկն է դարձել: Հայաստանում տեղական օդային փոխադրումների համար նախատեսված՝ ԽՍՀՄ արտադրության Յակ-40, Ան-3 և ԱՄՆ արտադրության Կոմմուտեր Կ99 (*Commuter C99*), Կոմպ Աիր ԿԱ10 ԻքսԼ (*Comp Air CA10 XL*) ինքնաթիռների համեմատությունը ցույց է տվել, որ դրանցից ամենալավ ցուցանիշներն ունեցողը և Հայաստանի օդուղիների համար առավել նպատակահարմարը ԿԱ10 ԻքսԼ ինքնաթիռն է: Դրա օգտին է խոսում նաև այս ինքնաթիռի վառելիքի տեսակարար ծախսի ամենափոքր ցուցանիշը⁵: Խնդրո առարկայի վերաբերյալ հետազոտությունները ցույց են տալիս, որ փոքր օդագնացության ինքնաթիռները մեծ պահանջարկ են վայելում ամբողջ աշխարհում: Օրինակ, ԱՄՆ-ում շահագործվում են 190 հազար ներքին օդանավատորմի ինքնաթիռներ, որոնք տարեկան փոխադրում են 145 միլիոն ուղևոր: Դրանց գործունեությունից զանձված տարեկան հարկերը կազմում են 1 միլիարդ դոլար⁶: Ներքին օդագնացության զարգացած տարիներին Հայաստանում շահագործվել են Ան-2՝ 90 հատ և Յակ-40՝ 25 հատ ինքնաթիռներ: Եղել է նաև

ուղղաթի-

⁵ Атбашьян Д., *Самолеты для местных авиалиний* (Авиация в Армении, 2004, N 3, с. 4).

⁶ Атбашьян Д., *Авиация общего назначения Армении* (Авиация в Армении, 2004, N 2, с. 5-6).

ռային շարժակազմ: Հայաստանի տեղական օդային զծերում 1980-ական թթ. ուղևորների օդային փոխադրումների ծավալները կազմում էին տարեկան մինչև 400 հազար մարդ, իսկ ուղեբեռինը և փոստինը՝ 500 տոննա⁷: Փոքր օդանավերի արտադրանքի սպառման առյուծի բաժինը հասնում է գյուղատնտեսությանը: Մինչև ներքին օդագնացության հանցավոր կործանումը՝ 1990-ական թթ. սկիզբը, Հայաստանում 2 մլն հա գյուղատնտեսական տարածքներ և անտառներ են վերամշակվել օդից⁸: Ներկայումս այդ ցուցանիշը հավասար է զրոյի, որի հետևանքով Հայաստանի բուսաբուծության մեջ տարածվել են զանազան հիվանդություններ, իսկ վնասատուներն ու կրծողները հսկայական կորուստներ են պատճառում բերքատվությանը: Հայաստանում փոքր օդանավատորմի գործարկման դեպքում տնտեսական օգուտներ կլինեն ոչ միայն հարկերից, այլև բազմաթիվ աշխատատեղեր կստեղծվեն օդընկերություններում, օդանավակայաններում, թռիչքահրապարակներում, օդերևութաբանական ծառայություններում, սպասարկող վերգետնյա ենթակառուցվածքներում և այլուր: Փոքր օդանավատորմի արտադրանքի մեծ սպառողներ կարող են դառնալ բանակը, ոստիկանությունը, առողջապահական, կապի համակարգերը, օդագնացային ուսումնական հաստատությունները, զբոսաշրջությունը:

Հայաստանի գյուղատնտեսությունում օդային քիմիական աշխատանքների մեծ շուկա կա, որի կարիքների բավարարման համար առկա է 12- 15 փոքր ինքնաթիռների՝ պահանջարկը: Այդպիսի պահանջարկն առկա է նաև բնակչության տարբեր խավերի մեջ՝ ազարակատերեր, սիրողական օդաչուներ, գործարարներ, ձեռներեցներ, օդային տաքսիների վարորդներ և այլն: Իր կիրառության ոլորտներով այսպիսի բազմազան շուկայի պահանջարկը կազմում է 50-60 ինքնաթիռ: Անհրաժեշտ են նաև ինքնաթիռներ զբոսաշրջային, ընտանեկան, բեռնատար, փոստային, բժշկական, ոստիկանական, մաքսային, անտառների պարեկության, բնապահպանական, լուսանկարման և այլ թռիչքների համար: Հայաստանի ղեկավարության բարի կամեցողության դեպքում Ազգային օդագնացային միավորումը նույնիսկ պատրաստ է Հայաստանում կազմակերպել փոքր ինքնաթիռների արտադրություն և բավարարել ոչ միայն մեր երկրի ինքնաթիռների պահանջարկը, այլև հարևան պետություններին վաճառել դրանք: Այդ նպատակի համար ընտրվել է իր տեխնիկատնտեսական ցուցանիշներով աշխարհի լավագույն ինքնաթիռը՝ ՍՀ-701 (*CH-701*) : 2003 թ. աշնանը դրանից երկուսը նույնիսկ ներմուծվել է Հայաստան: Ցավոք, դրանք մինչև հիմա անգործության են մատնված օրենսդրական թույլտվությունների բացակայության պատճառով: Իսկ դա չիրականացված հնարավորությունների մեծ կորուստ է Հայաստանի տնտեսության համար: Եթե գործունեության այդ տեսակը նոր լիներ, ապա դրա հետ կապված դժվարությունները, ձգձգումները հասկանալի կլինեին: Մակայն փոքր օդագնացության բացակայության ներկա անթույլատրելի վիճակն առավել ցավա-

⁷ Атбашьян Д., *Армения и е, авиационные кадры (Голос Армении, 25.XII.2008)*.

⁸ Հովհաննիսյան Ա., Ստեղծվում է նոր ավիաընկերություն (Ավիացիան Հայաստանում, 2004, N 2, էջ 12):

լի և ակնբախ է, քանզի Հայաստանը ոչ վաղ անցյալում արդեն ունեցել է զարգացած, առաջադեմ և առաջատար դիրքեր գրավող փոքր օդազնագություն: ՀՀ-ում ակնհայտորեն խիստ անհրաժեշտություն կա վերածնելու և զարգացնելու գյուղատնտեսական օդանավատորմը և ներքին օդազնագությունն ընդհանրապես: Դա կարող է իրագործվել միայն կառավարության, ազգային ժողովի և պետության բոլոր համակարգերի գործնական աջակցությամբ: Անհրաժեշտ են իրավական դաշտ, չափորոշիչ փաստաթղթեր, որոշումներ, չափանիշներ և այլն: Հայաստանի տնտեսությունը դրանից մեծապես կշահի: «Օդային զարգացում» հասարակական կազմակերպության անցկացրած հասարակական հարցումները ցույց են տալիս, որ հարցվածների 88 %-ն անհրաժեշտ է համարում ներքին օդային փոխադրումները: Ամենամեծ պահանջարկ վայելող ուղղություններն են Ջերմուկը, Ստեփանակերտը, Կապանը և Մեղրին: Ազգային օդազնացային միավորման հաշվարկներով չվերթերի տոմսերի գներն են. Երևանից Ջերմուկ՝ 8100 դրամ, թռիչքի տևողությունը՝ 20 րոպե, Ստեփանակերտ՝ 14350 դրամ, 40 րոպե, Մեղրի՝ 15080 դրամ և 45 րոպե, Կապան՝ 12400 դրամ և 35 րոպե⁹: Տնտեսական ցուցանիշների հաշվարկից հետևում է, որ ներքին չվերթերը շահութաբեր են: Օրինակ, Կապան, Ջերմուկ, Ստեփանակերտ չվերթերի շահութաբերությունը կազմում է 1.13: Կարևոր է նաև չվերթի վնասաբերության կետի ցուցանիշին համապատասխան ուղևորների թվի որոշումը: Ուղևորների թիվը, որից ցածր լինելու դեպքում չվերթը անշահութաբեր է Կապան, Ջերմուկ, Ստեփանակերտ ուղղությունների համար, համապատասխանաբար 9, 8 և 9 է: Ակնհայտ է, որ առավելագույնը 11 տեղանոց ինքնաթիռում այդքան նստատեղերի զբաղվածությունը նստատեղերի և, հետևաբար, առևտրային բեռնվածքի զբաղվածության մեծ տոկոս է կազմում՝ 81%, 72%, 81%: Ներքին օդազնագությանը անհրաժեշտ է ապահովել փաստաթղթերով: Հարկավոր է մշակել և ընդունել այնպիսի հանգուցային փաստաթղթեր, ինչպիսիք են օդային օրենսգիրքը, օդային տարածության օգտագործման կարգի մասին դրույթը, ստորին օդային տարածությունում օդային երթևեկության կառավարման կազմակերպման հրահանգները, օդանավերի շահագործման կանոնները, օդանավերի և օդազնացային աշխատակազմի վկայագրման և թույլատրագրման կարգի մասին դրույթները և այլն:

Այսպիսով, ուսումնասիրությունները թույլ են տալիս եզրակացնելու, որ՝ 1. Մինչև Հայաստանի անկախացումը երկիրն ունեցել է զարգացած ներքին օդազնագություն՝ փոքր օդանավերի նավատորմ և տեղական օդանավակայանների զարգացած համակարգ: 2. Փոքր օդանավատորմում շահագործվել են մեծ թվով ժամանակակից օդանավեր՝ ինքնաթիռներ և ուղղաթիռներ: 3. Ներկայումս Հայաստանում բացակայում են ներքին օդային չվերթերը: 4. Օդային գյուղատնտեսական աշխատանքներ չեն կատարվում: 5. Տեղական օդանավակայանները կործանման վտանգի առջև են կանգնած: 6. Հայաստանի գործարարները այլ երկրներից են պատվիրում փոքր ինքնաթիռներ՝ իրենց մասնավոր թռիչքները կատարելու համար: 7. Հայաստանի ապագա օդաչուների ուսումնական թռիչքներ-

⁹ Меликсетян А., *Перед взл, том? (Голос Армении, 9.12.2008)*.

րի համար արտասահմանից են փոքր ինքնաթիռներ պատվիրվում: 8. Փոքր օդագնացության վերականգնման ուղղությամբ հասարակական կազմակերպությունները և ձեռներեցները որոշակի քայլեր են կատարում՝ օդանավեր են ներմուծում, սակայն դրանք դեռևս չեն թռչում: 9. Ուսումնական հաստատություններում կատարվում են հետազոտություններ՝ ավարտական աշխատանքներ, ատենախոսություններ, նվիրված փոքր օդագնացությանը: 10. Հայաստանի տնտեսությունում օդային փոխադրումների ներուժային շուկայական հատված գոյություն ունի: 11. Փոքր օդագնացության վերականգնման հասարակական պահանջարկ կա: 12. ՀՀ կառավարությունը գերակա խնդիր է ընդունել փոքր օդագնացության վերականգնումը: 13. Երկաթուղային շրջափակումը նպաստավոր պայման է Հայաստանի հարակից տարածաշրջանների հետ օդային հաղորդակցության զարգացման համար: 14. Փոքր օդագնացության վերագործարկումը լրացուցիչ աշխատատեղեր կապահովի Հայաստանի աշխատուժի համար: 15. Հայաստանում փոքր օդագնացության գործունեության դեպքում կարող է զգացվել օդաչուների խիստ պակաս: 16. Մեր հանրապետությունում ներքին օդային ուղիների վերագործարկումը տնտեսապես նպատակահարմար է և ժամանակի հրամայականն է:

Այս ամենից ելնելով՝ անհրաժեշտ է. 1) վերականգնել Հայաստանի մարզերի և շրջանների օդանավակայանները, 2) փոքր ինքնաթիռների ներմուծման համար իրավական փաստաթղթեր ընդունել, 3) Հայաստանում փոքր օդանավերի արտադրության համար անհրաժեշտ իրավական դաշտ ստեղծել և նպաստել դրանով շահագրգռված ձեռնարկություններին ու գործարարներին, 4) զարգացնել օդերևութաբանական ծառայությունները երկրի տարածքում, 5) ուսումնարաններում և բուհերում աջակցել օդաչուների պատրաստման և վերապատրաստման գործընթացին, 6) Հայաստանում առկա փոքր ինքնաթիռները ներգրավել տնտեսական գործունեության մեջ:

НЕОБХОДИМОСТЬ ВНУТРЕННЕЙ АВИАЦИИ В РА

ХАЧАТРЯН Г. А.

Резюме

Целесообразность осуществления внутренних воздушных сообщений в Армении экономически обоснована. До распада Советского Союза в 1991г. Армения имела внутреннюю авиацию – воздушный флот малых воздушных судов и развитую сеть местных аэропортов. Анализ статистических данных явствует о наличии спроса на внутренние воздушные перевозки. Наиболее эффективным самолетом для местных воздушных линий является американский самолет КА10ХЛ вместимостью 11 человек. Объем рынка самолетов малой авиации составляет 62-75 единиц. Наиболее целесообразными и пользующимися спросом являются направления Джермук, Кафан и Степанакерт. Результаты расчетов свидетельствуют о рентабельности внутренних рейсов.