

**ՕՂԱՅԻՆ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԻ ԵՎ ԵՆԹԱԿԱՌՈՒՑՎԱԾՔՆԵՐԻ
ԶԱՐԳԱՑՈՒՄԸ ՀԱՅԱՍՏԱՆՈՒՄ**

**Սուրեն Սմեիլի Չիրուխյան*, Գրիգոր Սուրենի Չիրուխյան,
Կարեն Մարտինի Իզիթյան**

Հայաստանի ազգային պոլիտեխնիկական համալսարան, ք. Երևան, ՀՀ

**armenpack@mail.ru*

Հայաստանի անվտանգության ապահովման, ինչպես նաև տնտեսության զարգացման հենասյուններից է տրանսպորտը՝ մասնավորապես օդային տրանսպորտը, որն ունի կարևոր ռազմավարական նշանակություն: Օդային տրանսպորտի զարգացումն անմիջականորեն պայմանավորված է գործող ենթակառուցվածքների արդիականացման և զարգացման ռազմավարությամբ՝ օդային տրանսպորտի զարգացման միջազգային միտումներից և Հայաստանի աշխարհաքաղաքական առանձնահատկություններից ելնելով: Ներկայացված են օդային տրանսպորտի և ենթակառուցվածքների զարգացման առկա խնդիրները՝ պայմանավորված «Զվարթնոց» օդանավակայանի և «Արմենիա» միջազգային օդանավակայաններ» ՓԲԸ-ի կոնցեսիոն կառավարման պայմանագրով, բերված են դրանց լուծման գործնական առաջարկներ:

Բանալի բառեր. *Հայաստան, դեպի ծով ելք չունեցող երկրներ, օդային տրանսպորտ, ենթակառուցվածքներ, տրանսպորտային ծախսեր*

Ներածություն

Ժամանակակից աշխարհին բնորոշ աշխարհաքաղաքական խորացող անկայունությունը, աշխարհակարգի և միջազգային անվտանգության ոլորտում արդեն իսկ ակնհայտ դարձող անորոշություններն ու լարվածությունները, բնականաբար ավելի են սրում Հայաստանի Հանրապետության արտաքին անվտանգության սպառնալիքները, հաշվի առնելով նաև այն հանգամանքը, որ Հայաստանի Հանրապետությունը դեպի ծով ելք չունի և պաշտպանված չէ հարևան երկրների սոցիալ-տնտեսական, քաղաքական և ռազմական իրավիճակներից: Այսօր դեպի ծով ելք չունեցող կարգավիճակով պետությունների թիվը 50-ն է, որոնցից 32-ը զարգացող պետություններ են, այդ թվում նաև Հայաստանը:

Անհրաժեշտ է նշել, որ դեպի ծով ելք չունեցող երկրները իրենց հարևան երկրների համեմատ հաճախ ավելի քիչ են զարգացած [1]:

Գոյություն ունեցող կոնվենցիաների ու ՄԱԿ-ի տարբեր թվականներին ընդունված որոշումների համաձայն՝ ներմայրցամաքային պետությունները, որպես միջազգային իրավունքի լիիրավ սուբյեկտներ, ունեն Համաշխարհային օվկիանոսին վերաբերող բոլոր տարածություններից և ռեսուրսներից օգտվելու իրավունք: 1982 թ. ծովային իրավունքի մասին ՄԱԿ-ի Կոնվեն-

ցիայի ուժի մեջ մտնելուց հետո ներմայրցամաքային պետությունները դեպի ծով մուտքի և ելքի իրենց իրավունքների իրականացման համար ձեռք բերեցին իրավական հիմք [2]:

Ծովային ելք չունեցող երկրներն իրենց ապրանքները նավահանգիստ փոխադրելու և արտահանման համար ամբողջությամբ կախված են իրենց տարանցիկ հարևանների ենթակառուցվածքներից [3]: Բարձր տրանսպորտային ծախսերն այս երկրներին, իրենց հարևան առափնյա երկրների համեմատ, գլոբալ շուկաների մրցակցությունում դնում են ոչ շահեկան դիրքում [4]:

Ցավոք, Թուրքիան ավելի քան 30 տարի շարունակաբար մերժում է Հայաստանի՝ դեպի ծով ելք ունենալու իրավունքը՝ փակելով ցամաքային սահմանը, որը չունի ոչ մի արդարացում միջազգային իրավունքի տեսանկյունից, քանի որ այն ուղղակիորեն ոտնահարում է ոչ միայն համապատասխան միջազգային կոնվենցիան, այլև միջազգային համաձայնագրերը:

Աշխարհի 32 զարգացող երկրներից, որոնք ելք չունեն դեպի ծով, 8-ը՝ Աֆղանստանը, Հայաստանը, Ադրբեջանը, Ղազախստանը, Ղրղզստանը, Տաջիկստանը, Թուրքմենստանը և Ուզբեկստանը, ունեն սերտ երկկողմ և բազմակողմ տարանցիկ փոխգործակցություն Իրանի Իսլամական Հանրապետության հետ, սա նշանակում է, որ Իրանը պատրաստ է բավարարել տարածաշրջանի այդ երկրների տարանցիկ կարիքները [5]: Այս առումով Հայաստանը շահեկան դիրքում է, հաշվի առնելով Հայաստանի՝ Եվրասիական Տնտեսական Միության անդամ կարգավիճակը և արևելք-արևմուտք խաչմերուկում աշխարհաքաղաքական դիրքն ու նշանակությունը:

Համաշխարհային տնտեսության ժամանակակից գլոբալացումը, թեև ըստ էության, վերացրել է ազգային տնտեսությունների միջև սահմանները, այնուհանդերձ, ապրանքի արժեքի վրա զգալի ազդեցություն ունեն արտադրության և փոխադրման ծախսերը: Վճռորոշ են դառնում շուկաների մերձությունը, ենթակառուցվածքների առկայությունը և հնարավորությունները, հարևան երկրների հետ պատմականորեն ձևավորված հարաբերությունները, որոնք էլ կանխորոշում են ապրանքը սպառողին հասցնելու փոխադրման ձևի (օդային, ցամաքային, ծովային) ընտրությունը [6]: Համաշխարհային փորձը ցույց է տալիս, որ տրանսպորտի ոլորտը կարևորագույններից է, որի միջոցով հնարավոր է դրական ազդեցություն ունենալ տնտեսության մյուս ճյուղերի վրա՝ խթանելով արդյունաբերությունը, առևտուրը, սոցիալական փոխհարաբերությունները և տարատեսակ այլ ծառայությունների մատուցումը:

Երկրի ենթակառուցվածքների, մասնավորապես, տրանսպորտային ենթակառուցվածքների զարգացումը, պետության կայուն և դինամիկ զարգացման նախադրյալներից մեկն է:

Ներկայումս տրանսպորտի գործունեության արդյունավետության բարձրացումն ունի հրատապ նշանակություն, ինչպես տնտեսության զարգացման, այնպես էլ մեր երկրի անվտանգության ապահովման համար, որը պահանջում է տրանսպորտի ոլորտում իրականացնել հետևյալ անհրաժեշտ միջոցառումները.

- ա) տրանսպորտի շարժակազմի թարմացում և արդիականացում,
- բ) լոգիստիկայի արդյունավետության բարձրացում,

- զ) ենթակառուցվածքների բարելավում, նոր ենթակառուցվածքների շահագործում,
- դ) վերահսկողության բարձրացում,
- ե) տրանսպորտի ծառայությունների շարունակական զարգացում,
- զ) տրանսպորտային ծախսերի օպտիմալ կրճատում:

Զարգացած տրանսպորտային ենթակառուցվածքների պարագայում նվազում է փոխադրվող ապրանքների տրանսպորտային բաղադրիչը, մեծանում է հայրենական ապրանքների մրցունակությունը և բարձրանում է երկրի գրավչությունը: Հայաստանի դեպքում խնդիրն ավելի արդիական է դառնում, երբ հատկապես հարևան չորս երկրներից երկուսի սահմանները փակ են:

Նյութեր և մեթոդներ

Հաշվի առնելով ժամանակի հրամայականները և մարտահրավերները, ինչպես նաև Հայաստանի աշխարհագրաքաղաքական դիրքը՝ քաղաքացիական ավիացիան ստացել է բացառիկ ռազմավարական նշանակություն արտերկրի հետ Հայաստանի տրանսպորտային հաղորդակցության կայունության ապահովման և զարգացման, երկրի քաղաքական անկախության երաշխավորման, տնտեսական աճի (այդ թվում զբոսաշրջության և միջազգային առևտրի զարգացման), ազգաբնակչության զբաղվածության բարելավման, ինչպես նաև մշակութային և սոցիալական կապերի զարգացման համար:

Հայաստանում օդային տրանսպորտը վերջին տարիներին զարգացման կայուն ցուցանիշներ է դրսևորել, որի ապացույցն է հետևյալ վիճակագրությունը [5]՝ 2022 թ. ՀՀ օդանավակայանների կողմից սպասարկվել է 3698256 ուղևոր, որը 54 %-ով ավելի է 2021 թ. նույն ցուցանիշից և 29 %-ով ավելի՝ 2018 թ. ցուցանիշից: Նշված ուղևորահոսքից 951100 ուղևոր օգտվել է հայկական ավիաընկերություններից, որը 3,1 անգամ ավելի է 2021 թ. ցուցանիշից (303700 ուղևոր) և 12,4 անգամ ավելի՝ 2018 թ. ցուցանիշից (76600 ուղևոր): 2022 թ. օդային ճանապարհով փոխադրվել է 23341 *m* բեռ, որը 35 %-ով ավելի է 2021 թ. ցուցանիշից (17321 *m*) և 29 %-ով ավելի՝ 2018 թ. ցուցանիշից (18100 *m*): Հայկական ավիաընկերությունների կողմից փոխադրված ուղևորների տեսակարար կշիռն ընդհանուր ուղևորահոսքի մեջ 2022 թ. կազմել է 25 %, 2021 թ.՝ 11 %, իսկ 2018 թ.՝ 2,5%:

Հայաստանի օդային տրանսպորտի զարգացման համար ՀՀ Կառավարությունն իրականացնում է գործնական քայլեր, մասնավորապես [5].

- 2022 թ. ընթացքում Հայաստանում ներդրվել են «Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի մասին» կոնվենցիայի (Չիկագոյի կոնվենցիա) թիվ 17 հավելվածով և Քաղաքացիական ավիացիայի եվրոպական կոնֆերանսի Դոկ 30 փաստաթղթով ավիացիոն անվտանգության միջոցառումների մասով սահմանված ստանդարտները և առաջարկվող գործելաձևերը,

- սահմանվել են ընդհանուր նշանակության ավիացիայի կամ ներքին ոչ կանոնավոր առևտրային փոխադրումների համար նախատեսված թռիչք-վայրէջքի հարթակների շահագործման թույլտվության տրման կարգը և շահագործման պայմանները,
- մեկնարկել են «Զվարթնոց» միջազգային օդանավակայանի կողմից ներդրումային նոր խոշոր ծրագրի համապարփակ քննարկման աշխատանքները,
- մշակվել և լրամշակվել են մի շարք իրավական ակտեր, ձեռնարկներ, ընթացակարգեր և այլ նորմատիվ փաստաթղթեր: ԵՄ-ի կողմից 2020 թ. գնահատողական այցի շրջանակներում արձանագրված որակի (համապատասխանության) վերահսկողության և թռիչքների անվտանգության վերահսկողության 41 թերությունից 22-ը վերացված է, իսկ 19-ը գտնվում է ընթացքի մեջ,
- 2021 թ. նոյեմբերի 15-ին Եվրոպական միությունը և ՀՀ-ն ստորագրել են «Հայաստանի Հանրապետության և Եվրոպական միության և Եվրոպական միության անդամ պետությունների միջև ընդհանուր ավիացիոն գոտու մասին» համաձայնագիր, որը վավերացվել է 2022 թ. դեկտեմբերի 20-ին և այլն:

2022 թ. դեկտեմբերի 31-ի դրությամբ Հայաստանի Հանրապետությունում գործում են օդանավ շահագործողի վկայական կրող 9 ավիաընկերություններ, որոնցից 5-ը՝ կանոնավոր առևտրային օդային փոխադրումների իրականացման հավաստագիր կրողներ: 2021 թ. թիվը եղել է 7, ՀՀ շուկա մուտք գործած օտարերկրյա ավիաընկերությունների թիվը 2021 թ. եղել է 4, իսկ 2022 թ.՝ 9: Հայաստանի Հանրապետություն և Հայաստանի Հանրապետությունից չվերթներ են իրականացնում 35 ավիաընկերություններ՝ 45 ուղղություններով: Հայաստանի Հանրապետությունից կանոնավոր թռիչքներ իրականացվում են շուրջ 23 պետություն՝ 45 քաղաք [7]:

Քաղաքացիական ավիացիայի զարգացման հիմքերից են ժամանակակից ենթակառուցվածքները, որոնք օդանավերի հուսալի և անվտանգ շահագործման, ուղևորներին բարձրակարգ տրանսպորտային ծառայություններ մատուցելու գրավականն են: Որպես Չիկագոյի կոնվենցիայի անդամ՝ Հայաստանի Հանրապետությունն ստանձնել է նաև օդանավակայանային և աերոնավիգացիոն ենթակառուցվածքների և ծառայությունների ապահովման պարտավորություն:

Ծովային ելք չունեցող երկրների սեփական և տարանցիկ երկրների ենթակառուցվածքների համատեղ զարգացումը կնվազեցնի տրանսպորտային ծախսերը և սեփական ենթակառուցվածքների զարգացումը ծովային ելք չունեցող երկրներին հնարավորություն կտա տարանցիկ երկրների տրանսպորտային ծախսերի համեմատ նվազեցնել մինչև 36 %, տարանցիկ երկրի ենթակառուցվածքների զարգացումը՝ մինչև 26 %, իսկ միաժամանակյա բարելավումները կնվազեցնեն ծախսերը մինչև 32 % [8]: Միաժամանակ, սեփական ենթակառուցվածքների բարելավումը կապահովի առևտրի 8 % աճ, տարանցիկ երկրինը՝ 2 %, իսկ միաժամանակյա բարեփոխումները՝ 11 % [8]:

Արդյունքներ և քննարկում

Հայաստանում գործող միջազգային օդանավակայաններն են. Երևանի «Զվարթնոց» և Գյումրիի «Շիրակ» օդանավակայանները:

«Զվարթնոց»-ը 09.06.2002 թ.-ից 30 տարի ժամկետով հանձնվել է կառավարման «Արմենիա» միջազգային օդանավակայաններ» ՓԲԸ-ին՝ ՀՀ Կառավարության և «Կորպորատիվ Ամերիկա Ս.Ա.»-ի միջև 17.12.2001 թ.-ին կնքված պայմանագրի համաձայն: Անհրաժեշտ է նշել, որ Կոնցեսիոն պայմանագրի 2007 թ. ստորագրված թիվ 3 լրացման համաձայն «Արմենիա» միջազգային օդանավակայաններ» ՓԲԸ-ին («Կոնցեսիոններ») կառավարման է հանձնվել նաև «Շիրակ» օդանավակայանը, բացի դա, եթե [9].

- Կառավարությունը որոշի որևէ մասնավոր ընկերության պատվիրել որևէ տեղական օդանավակայանի կառուցում, վերակառուցում, կառավարում կամ շահագործում, ապա Կոնցեսիոնները կունենա նախապատվության իրավունք նման ծրագրի իրականացման հարցում,
- որևէ տեղական օդանավակայան վերածվի միջազգային օդանավակայանի կամ եթե «Զվարթնոց» օդանավակայանից 250 կմ² շառավղում կառուցվի որևէ տեղական օդանավակայան, ապա Կոնցեսիոններն իրավունք կունենա դադարեցնել պայմանագիրը և պահանջել հատուցում Կառավարությունից՝ պայմանագրով սահմանված չափով:

Այս պարագայում փաստորեն, Հայաստանի հիմնական օդային դարպասը՝ «Զվարթնոց» օդանավակայանը, հանդիսանում է բնական մենաշնորհ, բացի դա Հայաստանի երկրորդ ամենախոշոր օդանավակայանը հանձնված է կառավարման նույն կոնցեսիոններին, և պայմանագրով նախատեսված են հնարավոր այլ մրցակցությունը սահմանափակող դրույթներ, որը բնականաբար օդային տրանսպորտի ենթակառուցվածքների զարգացման այլ բիզնես ծրագրերի իրականացման համար ստեղծում է որոշակի խնդիրներ:

Իրավիճակի շտկման համար անհրաժեշտ է կիրառել Չիկագոյի կոնվենցիայի դրույթները, ICAO-ի քաղաքականությունը և խորհրդատվական ցուցումները (recommended practices): Մասնավորապես, օդանավակայանների տնտեսական գործունեությանը և դրա պետական կարգավորման հարցերին են վերաբերում Չիկագոյի կոնվենցիայի 15-րդ հոդվածը, ICAO Doc 9082, Doc 9562-ը (Օդանավակայանների Էկոնոմիկայի ձեռնարկ): Կոնցեսիոնների առջև պետք է դրվի մրցակցության ապահովման պահանջ՝ մասնավորապես նաև մրցակցություն վերգետնյա սպասարկման ոլորտում, վերգետնյա ինքնասպասարկման (self-handling) թույլատրման հարցում:

«Եվրասիական տնտեսական միության մասին» պայմանագրի համակարգված (համաձայնեցված) տրանսպորտային քաղաքականությունն օդային տրանսպորտի ոլորտում նախատեսում է օդային տրանսպորտի ծառայությունների ընդհանուր շուկայի ձևավորումը, որը հիմնվում է նաև հետևյալ սկզբունքի վրա՝ օդանավերի համակարգի նորացման, օդանավակայանների վերգետնյա ենթակառուցվածքների օբյեկտների արդիականացման և զարգացման նպատակով պայմանների

ստեղծումը՝ Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպության (ԻԿԱՕ) պահանջներին և առաջարկվող պրակտիկային համապատասխան [10]:

Օդային տրանսպորտի և ենթակառուցվածքների զարգացման համար կարևոր նշանակություն ունի նաև ինովացիոն տեխնոլոգիաների և մոտեցումների մշակումն ու ներդրումը: Հարկ է նշել, որ Հայաստանը «Գլոբալ ինովացիոն ինդեքսի» ցուցանիշով 2018 թ. զբաղեցնում էր 68-րդ հորիզոնականը 126 երկրների շարքում, գրանցելով նահանջ 9 կետով, իսկ 2022 թ. արդեն իսկ 82-րդ հորիզոնականը՝ գրանցելով զգալի նահանջ: Ընդ որում, ենթակառուցվածքների գծով Հայաստանը զբաղեցնում էր 80-րդ հորիզոնականը 132 երկրների շարքում [11]:

Հայաստանում օդային տրանսպորտի ենթակառուցվածքների զարգացումը պետք է դիտարկել ոչ միայն նոր ենթակառուցվածքների մշակման և շահագործման, այլ նաև հին ենթակառուցվածքի անկախ փորձագիտական մշտադիտարկման անցկացման և վերակառուցման գնահատման, նոր տեխնոլոգիաների ներդրման և վերագործարկման համատեքստում:

Հարկ է նշել, որ բիզնեսի ներկայացուցիչները գործնական առաջարկներ են ներկայացրել Գյումրու «Շիրակ» միջազգային օդանավակայանի հարակից տարածքում քաղաքացիական ավիացիայի օդանավերի ներկման նոր անգարի կառուցման և հետագայում նաև ինքնաթիռների տեխնիկական սպասարկման աշխատանքների իրականացման համար նոր անգարի կառուցման և շահագործման համար, որը կունենա կարևոր նշանակություն Հայաստանի օդային տրանսպորտի զարգացման, նոր աշխատատեղերի ստեղծման, մարզում սոցիալ-տնտեսական նշանակության տարբեր ծրագրերի իրականացման համար:

Օդային տրանսպորտի ենթակառուցվածքների զարգացմանը անշուշտ կօգնի Գյումրիում «Չոր նավահանգիստ» հասկացության մշակումն ու ներդրումը, որի իրականացման համար Կառավարությունը 2023 թ. սկսած գործնական քայլեր է կատարում:

Միջազգային փորձը հավաստում է «Խելացի օդանավակայան» նոր հասկացության ներդրման անհրաժեշտությունը, որպես օդանավակայանի աշխատանքի և որոշակի գործընթացների լավարկման և միաժամանակ ուղևորների տրանսպորտային պահանջների բավարարման լավագույն տարբերակ [12]:

«Խելացի օդանավակայան»-ի հիմնական սկզբունքը՝ թվային տեխնոլոգիաների հենքով ենթակառուցվածքների և տվյալների համատեղ օգտագործումն է, որն ապահովում է արդյունավետության զգալի բարձրացում: Արդյունքում հնարավորություն է ստեղծվում նաև օժանդակել օդային ոլորտի թվային տրանսֆորմացիային:

Եզրակացություն

Հայաստանի օդային տրանսպորտի զարգացման համար անհրաժեշտ է մասնավորապես.

- մոտակա տարիներին ներդնել գործող ենթակառուցվածքների մշտադիտարկման նոր համակարգ՝ արհեստական բանականության տարրերի հիման վրա, հաշվի առնելով ոլորտի զարգացման միջազգային միտումները,

- ուսումնասիրել հին ենթակառուցվածքի հետագա շահագործման հնարավորությունները և դրա վերագործարկման համար անհրաժեշտ ծախսերը, անցկացնել բաց մրցույթ օդանավակայանի հետագա զարգացման նախագծի համար, որը կնախատեսի հին ենթակառուցվածքների վերագործարկումը բարձր տեխնոլոգիաների հենքի վրա, մասնավորապես, կանաչ տեխնոլոգիաների ներդրում, կենսաչափական թունելի կիրառում, որը հնարավորություն է տալիս զգալիորեն կրճատել ուղևորների գրանցման հերթերում գտնվելու ժամանակը,
- ձևավորել և ներդնել օդային տրանսպորտի ինովացիոն ենթակառուցվածքներ,
- սահմանել վերգետնյա ինքնասպասարկման իրավունքը համեմատաբար խոշոր և տեղական ավիաընկերությունների համար, իրավական ակտով հստակ սահմանել «Զվարթնոց» և «Շիրակ» օդանավակայանների զարգացման ծրագրի նկատմամբ ներկայացվող ժամանակակից պահանջները, դրա գնահատման չափանիշները, կատարման երաշխիքները, ինչպես նաև խախտման անխուսափելի հետևանքները,
- մշակել «Խելացի օդանավակայան» նոր հասկացությունը,
- կառուցել և արդյունավետ շահագործել «Շիրակ» օդանավակայանի հարակից տարածքում օդանավերի ներկման և տեխնիկական սպասարկման նոր անգարներ:

Գրականության ցանկ

- [1] **А.А. Морозова, К.В. Гордеев**, Государства, не имеющие выхода к морю: нормативный анализ права выхода к морю, а также проблем, связанных с ним, Вопросы российского и международного права 11(4А) (2021) 126-132. DOI: 10.34670/AR.2021.56.89.017
- [2] https://iran.ru/news/economics/121097/Iran_gotov_udovletvorit_tranzitnye_potrebности_8_strane_imeyushchih_vyhoda_k_moryu
- [3] **В.Л. Айрапетян**, Отсутствие выхода к морю: вызовы и перспективы, Двенадцатая научная годовичная конференция: сборник статей, 2018, С. 28-35.
- [4] **А. Смит**, Исследование о природе и причинах богатства народов, Эксмо, Москва, 2016, 1056 с.
- [5] https://iran.ru/news/economics/121097/Iran_gotov_udovletvorit_tranzitnye_potrebности_8_strane_imeyushchih_vyhoda_k_moryu
- [6] **Գ. Նազարյան, Դ. Հախվերդյան, Ա. Եղիազարյան և ուր.**, Օովային էլք չունեցող երկրների միջազգային մրցունակության հիմնախնդիրները (ՀՀ օրինակով): Մենագրություն, Տնտեսագետ, Երևան, 2014, 112 էջ:
- [7] <https://www.primeminister.am/hy/press-release/item/2023/02/28/Nikol-Pashinyan-GDCA-Report/>
- [8] **A. Chowdhury, S. Erdenebileg**, Geography Against Development. UN-OHRLLS, New York, 2006, 58 p.
- [9] <https://www.gov.am/files/docs/4586.pdf>
- [10] <https://www.arlis.am/documentview.aspx?docID=95203>
- [11] <https://www.wipo.int/edocs/pubdocs/en/wipo-pub-2000-2022-en-main-report-global-innovation-index-2022-15th-edition.pdf>
- [12] **В. Зубарева**, Цифровая трансформация аэропортов. «Умный аэропорт», Экономика и бизнес: теория и практика 11-2 (69) (2020) 10-14. DOI: 10.24411/2411-0450-2020-10911.

РАЗВИТИЕ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА И ИНФРАСТРУКТУР В АРМЕНИИ

Сурен Смеилович Чибухчян*, Григор Суренович Чибухчян, Карен Мартинович Игитян

Национальный политехнический университет Армении, г. Ереван, РА

*armenpack@mail.ru

Одной из основ обеспечения безопасности и развития экономики Армении является транспорт, в частности, воздушный транспорт, который имеет важное стратегическое значение. Развитие воздушного транспорта непосредственно обусловлено стратегией развития и модернизации действующих инфраструктур, исходя из мировых тенденций развития воздушного транспорта и геополитических особенностей Армении. Представлены проблемы развития воздушного транспорта и инфраструктур, в частности, связанные с договором концессионного управления аэропортом "Звартноц" ЗАО "Международные аэропорты Армения", приведены практические предложения их решения.

Ключевые слова: Армения, страны, не имеющие выхода к морю, воздушный транспорт, инфраструктуры, транспортные расходы

DEVELOPMENT OF AIR TRANSPORT AND INFRASTRUCTURES IN ARMENIA

Suren Chibukhchyan*, Grigor Chibukhchyan, Karen Igityan

National Polytechnic University of Armenia, Yerevan, RA

*armenpack@mail.ru

One of the foundations for ensuring the security and development of the economy of Armenia is transport and, in particular, air transport, which is of great strategic importance. The development of air transport is directly determined by the strategy for the development and modernization of existing infrastructures, based on global trends in the development of air transport and the geopolitical characteristics of Armenia. The problems of the development of air transport and infrastructure, in particular those related to the concession management agreement for the Zvartnots Airport CJSC "Armenia International Airports", are presented, and practical proposals for their solution are given.

Keywords: Armenia, landlocked countries, air transport, infrastructures, transportation costs

Զիրուխյան Սուրեն Սմեիլի, տ.գ.թ., դոցենտ (ՀՀ, ք. Երևան) – ՀԱՊՀ, Տրանսպորտային միջոցների ամբիոն, վարիչի պաշտոնակատար, (+374)93223504, armenpack@mail.ru, **Զիրուխյան Գրիգոր Սուրենի, տ.գ.թ., դոցենտ** (ՀՀ, ք. Երևան) – ՀԱՊՀ, Տրանսպորտային միջոցների ամբիոն, ասիստենտ, (+374)98889194, grigor.chibukhchyan@gmail.com, **Իգիտյան Կարեն Մարտինի, (ՀՀ, ք. Երևան) – ՀԱՊՀ, Տրանսպորտային միջոցների ամբիոն, դասախոս, (+374)77325280, kigityan85@mail.ru**
Чибухчян Сурен Смеилович, канд. техн. наук, доцент (РА, г. Ереван) – НПУА, кафедра Транспортных средств, и.о. зав. кафедры, (+374)93223504, armenpack@mail.ru, **Чибухчян Григор Суренович, канд. техн. наук, доцент** (РА, г. Ереван) – НПУА, кафедра Транспортных средств, ассистент (+374)98889194, grigor.chibukhchyan@gmail.com, **Игитян Карен Мартинович** (РА, г. Ереван) - НПУА, кафедра Транспортных средств, преподаватель, (+374)77325280, kigityan85@mail.ru
Chibukhchyan Suren, doctor of philosophy (Ph.D) in engineering, Associate Professor (RA, Yerevan) - NPUA, Head of the Department of Vehicles, (+374)93223504, armenpack@mail.ru, **Chibukhchyan Grigor, doctor of philosophy (Ph.D) in engineering, Associate Professor** (RA, Yerevan) - NPUA, Assistant of the Department of Vehicles, (+374)98889194, grigor.chibukhchyan@gmail.com, **Igityan Karen** (RA, Yerevan) - NPUA, Lecturer at the Department of Vehicles, (+374)77325280, kigityan85@mail.ru

Ներկայացվել է՝ 12.09.2023թ.

Գրախոսվել է՝ 02.10.2023թ.

Ընդունվել է տպագրության՝ 20.12.2023թ.