

Հավելված
ՀՀ կառավարության 2013 թ.
հունիսի 6-ի նիստի N 22
արձանագրային որոշման

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ՕԴԱՅԻՆ ՓՈԽԱԴՐՈՒՄՆԵՐԻ ԲՆԱԳԱՎԱՌԻ ԱԶԱՏԱԿԱՆԱՑՄԱՆ ՀԱՅԵՑԱԿԱՐԳԸ

1. Ներածություն

Հայաստանի Հանրապետության անկախացումից ի վեր ավիացիան և օդային ծառայություններն առանցքային դեր են կատարել երկրի անվտանգության և տնտեսության համար: Ընդգծելով տվյալ ասպարեզում ամուր և կայուն զարգացում ապահովելու կարևորությունը՝ Հայաստանի Հանրապետության կառավարությունը պարբերաբար անդրադարձել է այդ ոլորտում իրականացվող քաղաքականությանը և գործադրել է շարունակական բարեփոխումներին ուղղված ջանքեր՝ հաշվի առնելով ներկայիս աշխարհաքաղաքական իրավիճակը, հարևան պետությունների հետ ունեցած հարաբերությունները և Հայաստանի Հանրապետության տնտեսության զարգացման ակնկալվող արդյունքները: Հայաստանի Հանրապետության կառավարությունը ձևավորել է յուրաքանչյուր ժամանակաշրջանի համար համապատասխան իր քաղաքականությունը՝ իրավունք տալով պետական և մասնավոր ավիաընկերություններին շահագործելու հայաստանյան օդային ուղիները և մշտապես հանգել է մեկ փոխադրող ունենալու գաղափարին:

Նմանատիպ որոշումների նպատակը եղել է հայկական ավիափոխադրողի համար հաստատուն դիրքեր ապահովելը և հայկական ավիափոխադրող ունենալու գաղափարախոսությունն իրագործելը:

Ներկայիս ժամանակահատվածում, երբ ավարտվել է Հայաստանի Հանրապետության կառավարության, «Սիբիր» ավիաուղիների և «Արմավիա» ավիաընկերություն» սահմանափակ պատասխանատվությամբ ընկերության միջև 10 տարի ժամկետով 2003 թվականի մարտին կնքված ներդրումային պայմանագիրը, Հայաստանի Հանրապետության կառավարությունը լրացուցիչ հնարավորություն ունի վերանայելու քաղաքացիական ավիացիայի բնագավառում իրականացվող քաղաքականությունը և առավել բաց կերպով որդեգրելու նոր քաղաքականություն, որը բխում է պետության անվտանգության և տնտեսության զարգացման հիմնադրույթներից՝ տրամադրելով առավել մատչելի ծառայություններ Հայաստանի քաղաքացիներին և ապահովելով մրցակցային և ազատական դաշտ այս ոլորտում:

2. Քաղաքացիական ավիացիայի ոլորտում իրականացվող քաղաքականությանը (ընդհանուր քննարկումներ) ընթացիկ մոտեցումները

Ավիափոխադրման ծառայությունների բնագավառի երկարաժամկետ զարգացման հնարավորությունները գնահատելու համար Հայաստանի Հանրապետության կառավարության, Հայաստանի Հանրապետության հանրային խորհրդի և Հայաստանի Հանրապետության կառավարությանն առընթեր քաղաքացիական ավիացիայի գլխավոր վարչության (այսուհետ՝ գլխավոր վարչություն) կողմից կազմակերպվել են մի շարք հանդիպումներ և քննարկումներ: Դրանք հետապնդել են հասարակության լայն շրջաններում առկա վերաբերմունքի մասին համապարփակ պատկերացում ձևավորելու, ավիացիոն ինդուստրիայի ասպարեզի մասին լավ իրազեկված գործարարներից, հայաստանյան մի շարք հասարակական կազմակերպություններից, ինչպես նաև Հայաստանում ներկայացված միջազգային կառույցներից (Համաշխարհային բանկ, ԱՄՆՄԶԳ, ԱՄՀ, Եվրոպական միության պատվիրակություն) քաղաքացիական ավիացիայի ոլորտում հետագա քաղաքականության ընտրության հարցում խորհրդատվություններ ստանալու նպատակը:

Քննարկումների ընթացքում առավելապես առաջարկվել են մոտեցումներ, որոնք կարող են ընդհանրացվել երեք հիմնական խմբերի.

- 1) ունենալ պետությանը պատկանող կամ պետական մասնաբաժնով ավիափոխադրող,
- 2) Հայաստանի Հանրապետության կառավարության կողմից անհապաղ իրականացնել ազատականացված՝ «բաց երկնքի» քաղաքականություն,
- 3) Հայաստանի Հանրապետության կառավարության կողմից իրականացնել «փուլ առ փուլ» ազատականացման քաղաքականություն:

Առաջին տարբերակը, պարունակելով ազգային անվտանգության կարևոր բաղադրիչ, այն է՝ հայկական ավիափոխադրող ունենալու հնարավորությունը, ունի նաև իր բացասական հետևանքները: Ժամանակի ընթացքում այն կարող է հանգեցնել այնպիսի ավիաընկերության դիրքերի թուլացմանը, որի նախադեպը կա Հայաստանում: Բացի դրանից՝ այս տարբերակի կիրառման դեպքում պետության կողմից ավիափոխադրողի նկատմամբ մեծամասշտաբ հովանավորչություն ցուցաբերելու անհրաժեշտություն կառաջանա: Սա կարող է բացասական անդրադառնալ նախ՝ մրցակցային դաշտ ստեղծելու գործընթացի վրա, և երկրորդը՝ Հայաստանի Հանրապետության պետական բյուջեի վրա՝ նման ընկերության գործունեության ընթացքում հնարավոր ռիսկերի առաջացման դեպքում: Աշխարհի տարբեր երկրների փորձը ցույց է տալիս, որ կառավարության ներգրավվածությունը, լինի դա ուղղակի կապիտալային ներարկումների կամ երաշխիքների միջոցով, թե անուղղակի տնտեսական կարգավորման միջոցով, չի հանգեցնում ազգային ավիաուղիների շահութաբերությանը, այլ, ընդհակառակը, սահմանափակում է մրցակցությունը և շուկայի զարգացումը: Որոշ կառավարություններ հրաժարվել են ազգային ավիափոխադրողներ ունենալուց և այն թողել են մասնավոր հատվածի սեփականությանն ու շահագործմանը:

Երկրորդ տարբերակը ենթադրում է ազատականացման մեծամասշտաբ ջանքեր, որոնք պետք է հավասարապես կիրառելի լինեն թե՛ հայկական, թե՛ օտարերկրյա ավիափոխադրողների համար: Նմանատիպ մոտեցումը կարող է արդյունավետ լինել, երբ այդպիսի ազատականացում իրականացնող պետությունն ունի իր հաստատված ավիափոխադրողները, որոնք այդ դաշտը մրցակցային են դարձնում օտարերկրյա փոխադրողների համար: Ներկայումս «բաց երկնքի» քաղաքականության անհապաղ ներդրումը՝ առանց կարողությունների զարգացման և մի քանի տասնյակ գործընկեր երկրների հետ հանգամանալի բանակցության, կարող է անհնարին դարձնել թե՛ հայկական ավիափոխադրողների, և թե՛ մրցողունակ շուկայի առաջացումը: Կպահանջվեն մեծ ջանքեր բոլոր միջազգային գործընկերների հետ օդային հաղորդակցությունների երկկողմ համաձայնագրերը վերաբանակցելու համար՝ զգալի բարդության մի գործ, որն ավարտին հասցնելու համար որոշակի ժամանակ կպահանջվի:

Այս նկատառումներից ելնելով և վերլուծելով ներկայիս ժամանակաշրջանում համաշխարհային քաղաքացիական ավիացիայի զարգացումները՝ առավել ընդունելի է փուլային ազատականացման քաղաքականության կիրառումը (*երրորդ տարբերակ*):

Փուլային ազատականացման քաղաքականությունը նպատակաուղղված է քաղաքացիական ավիացիայի բնագավառում մրցակցության և աճի օժանդակությանը:

Միջազգային փորձը ցույց է տալիս, որ օդային տրանսպորտի ծառայությունների շուկայի ազատականացումը կարող է հանգեցնել ավիափոխադրողների ծառայություններից օգտվող ուղևորների ընդհանուր թվի աճին, ավիափոխադրողների միջև մրցակցության մակարդակի բարձրացմանը, ավիափոխադրումների սակագների կրճատմանը, ինչպես նաև մատուցվող ծառայությունների մակարդակի բարձրացմանը և, ընդհանրապես, տնտեսական աճին:

Հայաստանի Հանրապետության կառավարությունը գտնում է, որ այս հայեցակարգը նշանակալից հնարավորություն է ընձեռում տվյալ

ուրտի քաղաքականության միջավայրում էական փոփոխություններ կատարելու համար: Այն կաջակցի Հայաստանում նոր ավիափոխադրողների հաստատմանը և հնարավորություն կտա նրանց մրցակցելու օտարերկրյա փոխադրողների հետ՝ ապահովելով լավագույն ծառայությունն ուղևորների համար: Հետապնդելով այդ նպատակը՝ պետք է սահմանել ազատականացման առաջին փուլը:

3. Հայաստանի Հանրապետության կառավարության հաջորդ քայլերը

Հայաստանի Հանրապետության կառավարությունը պետք է ձգտի հաստատել մրցակցային դաշտ՝ գործելով երկու ուղղությամբ.

Առաջին՝ Հայաստանի Հանրապետության կառավարությունը պետք է ձգտի ներգրավել բոլոր հայկական ավիաընկերություններին, որոնք ակտիվ են քաղաքացիական ավիացիայի ոլորտում և ցանկություն են հայտնել ընդգրկվել այս գործընթացում:

Երկրորդ՝ կառավարությունը պետք է աշխատի այլ երկրների ավիացիոն իշխանությունների հետ՝ ձգտելու ավելի ազատական ավիացիոն պայմանագրերի կնքմանը: Առաջին փուլը կկենտրոնանա «Արմավիա» ավիաընկերություն» սահմանափակ պատասխանատվությամբ ընկերության հետ կնքված պայմանագրի ավարտից հետո ստեղծված իրավիճակի կարգավորման և օդային հաղորդակցությունների համաձայնագրերի (ՕՀՀ) մեկնարկի վրա: Երկրորդը՝ կընդլայնի ազատականացման ապագան:

1. Հայաստանի Հանրապետության կառավարությունն այլևս չպետք է ձեռնարկի ավիաընկերություններին մրցակցությունից պաշտպանելուն ուղղված քայլեր: Հակառակը՝ Հայաստանի Հանրապետության կառավարությունը պետք է ձգտի պահպանել և ավելացնել միջազգային ավիափոխադրողների երրորդ, չորրորդ և հինգերորդ (երբ կիրառելի է) ազատությունները պայմանավորվող երկրների հետ՝ հիմնվելով Հայաստանի տնտեսության զարգացման համար ակնկալվող արդյունքների վրա: Հայաստանյան իշխանությունները բարեխղճորեն

կբանակցեն՝ ընդունելու ցանկացած ազնիվ առաջարկ այլ երկրներից՝ ձգտելով կնքել «բաց երկնքի» համաձայնագրեր կամ ավելացնելով թույլատրելի ավիատոմիլների հաճախականությունը կամ թիվը՝ գոյություն ունեցող երկկողմ օդային հաղորդակցությունների համաձայնագրերով:

2. Հայաստանի Հանրապետության կառավարությունը կերաշխավորի ավիացիոն հարցերի համար պատասխանատվություն կրող կարգավորող մարմինների գործունեությունը՝ ներկայիս լավագույն փորձին և միջազգային ստանդարտներին համապատասխան:
3. Հայաստանի Հանրապետության կառավարությունն առաջնահերթություն կտա կարողության, տնտեսության և իրագործելիության վրա հիմնված նոր երկկողմ օդային հաղորդակցությունների համաձայնագրերի բանակցմանը: Որպես առաջին քայլ, Հայաստանի Հանրապետության կառավարությունն անհապաղ կսկսի բանակցություններ ԵՄ-ի ընդհանուր ավիացիոն տարածքին միանալու նպատակով: Այս հայեցակարգի որևէ դրույթ չի կարող խոչընդոտել «Ընդհանուր ավիացիոն տարածքի մասին» պայմանագրի կապակցությամբ ԵՄ-ի հետ բանակցային գործընթացը, ինչպես նաև կանխորոշել կամ ճնշում գործադրել նշված համաձայնագրին կամ ԵՄ-ի հետ ավիափոխադրումների ազատականացմանն ուղղված այլ միջազգային փաստաթղթերին միանալու վերաբերյալ Հայաստանի Հանրապետության բանակցային դիրքորոշման վրա:
4. Երբ Հայաստանն անցում կատարի ազատ օդային ռեժիմի, միայն առաջին փուլում դեռևս կլինեն ավիափոխադրողների հաճախականության և թվի սահմանափակումներ: Դրանք հաստատվել են երկրների հետ կնքված օդային հաղորդակցությունների համաձայնագրերում տեղ գտած դրույթներին համապատասխան: Այդ նպատակով էական է, որպեսզի Հայաստանի Հանրապետության կառավարությունն անցկացնի համաձայնագրերի գույքագրում և պայմանավորվող կողմերի հետ միասին ձգտի առավելագույն փոփոխությունների՝ հիմնված ազատականացման գաղափարա-

խոսության վրա: Հայաստանի Հանրապետության կառավարությունը կիրառարակի օդային հաղորդակցությունների բոլոր համաձայնագրերը, այդ թվում՝ ածանցյալ համաձայնագրերը, գլխավոր վարչության պաշտոնական կայք-էջում ստորագրման պահից առավելագույնը 20 օրվա ընթացքում: Ավիաընկերությունների կողմից նոր ուղիների շահագործման կամ հաճախականությունների մեծացման մասին բոլոր դիմումները նույնպես կիրառարակվեն Քաղաքացիական ավիացիայի գլխավոր վարչության (ՔԱԳՎ) համապատասխան որոշման հետ միասին՝ յուրաքանչյուր կողմից որոշումը կայացնելուց ոչ ուշ, քան 10 օր հետո:

5. Հայաստանի Հանրապետության կառավարությունը կձգտի խրախուսել հայկական ավիաընկերությունների ձևավորումն ու ներդրումները դրանցում: Գործող երկկողմ համաձայնագրերի շրջանակներում կտրամադրի իրավունքներ թափանցիկ ու արդար գործընթացի միջոցով՝ հիմնվելով օբյեկտիվ չափանիշների վրա: Հայաստանի Հանրապետության կառավարությունն ավիացիայի ոլորտում լիազորված պետական մարմնի՝ ՔԱԳՎ-ի միջոցով օդային ուղիների շահագործման լիազորություն կտրամադրի՝ միջազգայնորեն ընդունված տեխնիկական և անվտանգության ստանդարտների հիման վրա:
6. Ներկայիս երկկողմ օդային ծառայությունների պայմանագրերով հաճախականության և այլ բնույթի սահմանափակումներ ունեցող օդային ուղիների դեպքում գլխավոր վարչությունը տեղական ավիաընկերություններին այդ ուղիներով չվերթներ իրականացնելու իրավունքներ կտրամադրի՝ նպատակ ունենալով ապահովել մրցունակ, կայուն և շարունակական թռիչքներ, այդ թվում՝ ըստ անհրաժեշտության այդ նպատակի համար չվերթների խմբեր ձևավորելով:
7. Առաջին փուլում թույլտվությունները կարող են տրվել մինչև 5 տարի ժամկետով: Մրցակցության և հավասարության սկզբունքներն ապահովելու նպատակով չվերթները 6-ամսյա ժամկետով

չիրականացվելու դեպքում օդուղիները կարող են ետ վերցվել նման ընկերությունից (ընկերություններից) և մրցակցային ընթացակարգերի միջոցով տրվել այլ ընկերությունների: Առաջին անգամ դա կարող է լինել մինչև 10 ամիս ժամկետով՝ հաշվի առնելով Օդային տրանսպորտի միջազգային ասոցիացիայի օդային նավիգացիոն ժամանակահատվածը: Մի քանի հայկական ավիափոխադրողների կարող է տրամադրվել նույն ուղին՝ հիմնվելով բազմակի նշանակումների և հաճախականությունների թվի ՕՀՀ-ի դրույթների վրա: Տեղական այն ավիա-ընկերությունների դիմումները, որոնք ցանկանում են չվերթներ իրականացնել այն օդուղիներով, որտեղ գոյություն չունեն ՕՀՀ-ի կողմից սահմանված սահմանափակումներ, ենթակա են ընդունման: Ընդունման են ենթակա նաև հաճախականությունները մեծացնելու կամ գոյություն ունեցող երկկողմ օդային հաղորդակցությունների համաձայնագրերով նոր օդուղիներ զբաղեցնելու մասին օտարերկրյա ավիաընկերությունների դիմումները:

8. Հայաստանի Հանրապետության կառավարությունը շարունակաբար հետամուտ է լինելու նոր ուղղություններ բացահայտելու հարցում, որպեսզի ընդլայնվի օդուղիների աշխարհագրությունը: Այդ նպատակով լրացուցիչ օդուղու շահագործման առաջարկություն լինելու կամ չշահագործվող օդուղին Հայաստանի Հանրապետության կառավարության կողմից շահագործման համար նպատակահարմար համարվելու դեպքերում կհայտարարվեն և կանցկացվեն մրցույթներ:
9. Հայաստանի Հանրապետության կառավարությունը ձգտելու է վարել այնպիսի քաղաքականություն, որպեսզի ավիաընկերությունները զերծ մնան գաղտնի կերպով պայմանագրեր կնքելուց, թեև թույլատրելի կլինի կողերի համատեղ օգտագործումը՝ Օդային տրանսպորտի միջազգային ասոցիացիայի սկզբունքներին համապատասխան: Այնուամենայնիվ, կողերի համատեղ օգտագործումը չպետք է ավարտվի այնպիսի

իրավիճակում, երբ հայկական ավիատո՞ղիներին տրված որևէ օդային ուղի շահագործվի միայն օտարերկրյա ավիաընկերության կողմից:

10. Հայաստանի Հանրապետության կառավարությունը հայկական ավիափոխադրողներին կհորդորի, որպեսզի «Արմավիա» ավիաընկերության նախկին օդաչուները, անձնակազմը և տեխնիկական աշխատակիցները ներգրավվեն հայկական ավիափոխադրողների աշխատակազմերում:
11. Հաշվի առնելով այն փաստը, որ ազատականացումն իր դրական ազդեցությունն է թողնելու տնտեսության մյուս ճյուղերի վրա, Հայաստանի Հանրապետության կառավարությունն ավիափոխադրողների և տուրիստական գործակալությունների միջև կձգտի ստեղծել համագործակցություն, և ավիաընկերություններին կառաջարկվի քննարկել ու առաջարկել ձևաչափ այդ համագործակցության համար:
12. Հայաստանի Հանրապետության կառավարությունը կարևորում է ԵՄ-ի Թվինինգ ծրագրի շրջանակներում համագործակցության արդյունքում թոփաքային պիտանիության, թոփաքային գործունեության, կադրերի վերապատրաստման ոլորտներում ձեռք բերված հաջողությունները և շարունակելու է աջակցել ավիացիոն անվտանգության ոլորտում ԵՄ-ի ստանդարտների ներդրմանն ու կիրառմանը:

4. Ազատականացման երկրորդ փուլ՝ ազատականացման հետագա ընդլայնում

Հետամուտ լինելով քաղաքացիական ավիացիայի ոլորտի հետագա ազատականացման նպատակի իրականացմանը (մինչև ամբողջական ազատականացում, որտեղ որ կիրառելի է)՝ Հայաստանի Հանրապետության կառավարությունը կշարունակի բանակցություններն օդային հաղորդակցությունների վերաբերյալ այն երկկողմ համաձայնագրերի շուրջ, որոնք ներկայումս պարունակում են հաճախականության և ավիափոխադրումների իրականացման սահմանափակում-

ներ՝ նպատակ ունենալով ընդգրկել թռիչքների և ուղևորափոխադրումների հնարավորինս լայն ծավալ: Այս նպատակից ելնելով բանակցությունները կվարվեն՝ հիմնվելով հնարավորության, տնտեսական նպատակահարմարության և իրագործելիության սկզբունքների վրա, մասնավորապես, գնահատելով՝

- 1) ազատականացման տարբեր ձևաչափերի արդյունավետությունը և իրագործելիությունը,
- 2) ազատականացման տարբեր ձևաչափերի հարկային և կարգավորիչ ազդեցությունները,
- 3) աջակցող ենթակառուցվածքների տնտեսական իրագործելիությունը, և
- 4) ընդհանուր տնտեսության վրա ազդեցությունը, միայն որոշ ոլորտների վրա ազդեցության փոխարեն:

