

Ծ Ր Ա Գ Ի Ր

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅՈՒՆՈՒՄ ՄՐՑՈՒՆԱԿ ԵՎ ԿԱՅՈՒՆ
ԱՎԻԱՓՈԽԱԴՐՈՒՄՆԵՐԻ ԾԱՌԱՅՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ՄԱՏՈՒՑՄԱՆ ԱՊԱՀՈՎՄԱՆ

I. ՆԱԽԱԲԱՆ

1. Հայաստանի Հանրապետությունում մրցունակ և կայուն ավիափոխադրումների ծառայությունների մատուցման ապահովման ծրագիրը (այսուհետ՝ ծրագիր) ուղղված է դեպի Հայաստան և Հայաստանից դեպի արտերկիր իրականացվող օդային փոխադրումների բարելավմանը, ինչը լրացուցիչ հնարավորություններ կստեղծի ոլորտային և ընդհանուր տնտեսական զարգացման համար՝ համադրված ազգային անվտանգության խնդիրների հետ:
2. Ծրագիրը մշակվել է օդային փոխադրումների կազմակերպման բոլոր մոդելների ուսումնասիրման և Հայաստանի տնտեսության վրա դրանց հնարավոր ազդեցության գնահատման արդյունքների հիման վրա:
3. Մասնավորապես, պետական կամ պետական մասնակցությամբ ազգային փոխադրողով, ազգային փոխադրողին պաշտպանող «կառավարելի» բաց երկնքի կամ ազատականացված բաց երկնքի քաղաքականությունների մոդելների համեմատական վերլուծության արդյունքում բացահայտվել է, որ բաց երկնքի քաղաքականության դրական ազդեցությունն աշխատատեղերի ստեղծման, ուղևորափոխադրումների քանակի աճի և ավիափոխադրումների սակագնի իջեցման վրա ամենամեծն է:
4. Ծրագրի իրականացումը կուղեկցվի մարդկային կապիտալի և ինստիտուցիոնալ զարգացման հետևյալ գործընթացներով՝
 - 1) համապատասխան հանրային ինստիտուտների դերի և պատասխանատվության շրջանակների հստակեցում և ամրապնդում.
 - 2) մասնավոր հատվածի և քաղաքացիական հասարակության հետ դինամիկ համագործակցության հաստատում.

- 3) ոլորտի կառավարման համակարգում գործընթացները հստակ կանոնակարգելու և որակյալ ծառայություններ մատուցելու սկզբունքի գերակայության ապահովում.
- 4) ոլորտի կառավարման համակարգում մասնագիտական որակների պահանջների բարձրացում և որակյալ մասնագետների պատրաստման և ներգրավման հստակ կառուցակարգերի ստեղծում:
5. Ծրագիրը կիրառործվի ծրագրի իրականացման միջոցառումների պլանի հիման վրա՝ հստակ սահմանված ժամանակացույցով (հավելված N 2):

II. ԾՐԱԳՐԻ ՀԻՄՆԱԿԱՆ ԱՐԴՅՈՒՆՔՆԵՐԸ

6. Ցամաքային կապուղիների առկա սահմանափակումների պայմաններում արտաքին աշխարհի հետ կապակցվածության դյուրինացումն ավիափոխադրումների միջոցով Հայաստանի տնտեսական աճի համար լրացուցիչ խթաններ է ստեղծում:
7. Բաց երկնքի քաղաքականության ներդրումը դրականորեն կանդրադառնա շահառուների մեծամասնության տնտեսական շահերի վրա: Մասնավորապես՝
 - 1) **գրոսաշրջության ոլորտում** նոր քաղաքականությունը կնպաստի ներգնա գրոսաշրջիկների թվի աճին և աշխարհագրության ընդլայնմանը: Այդ թվում, հայկական սփյուռքն առավել մեծ հնարավորություններ կունենա հայրենիքի հետ կապերը խորացնելու համար՝ ինչպես մասնավոր այցերի, այնպես էլ՝ բիզնեսի վարման տեսանկյունից.
 - 2) **օդանավակայանը** կունենա ավիափոխադրումների ավելի մեծ շրջանառություն և կարող է ներգրավել առավել բարձր հաճախականությամբ ավիափոխադրողների՝ տրամադրելով իջեցված վճարներ, ինչպես նաև աջակցելով նոր ուղղությունների շուկայական ուսումնասիրությանը.
 - 3) **գործարար շրջանակները կունենան** գործարար հաղորդակցության համար առավել հարմարավետ (ժամկետներ, ծախսեր) պայմաններ և ընդլայնված հնարավորություններ:
8. ՀՆԱ-ի և զբաղվածության վրա դրական ազդեցությունը հիմնականում պայմանավորված կլինի հավելյալ գրոսաշրջիկների կողմից իրականացվող լրացուցիչ ծախսերով: Այս ճանապարհով ավելի մեծ ավելացված արժեք է ստեղծվում, քան տեղական ավիաընկերությունների կողմից տոմսերի վաճառքից ստացված եկամուտներից: Ավիաընկերությունների գործունեության արդյունքում ստեղծված արժեքի մեծ մասն առաջանում է Հայաստանից դուրս: Նույնիսկ տեղական ավիափոխադրողների դեպքում վառելիքի և (կամ) օդանավերի վարձակալությամբ պայմանավորված ծախսերը հիմնականում կատարվում են Հայաստանից դուրս:

9. Օդային փոխադրումների նոր քաղաքականության դրական արդյունքների ապահովման համար անհրաժեշտ է որոշակի ժամանակ, քանի որ, սովորաբար, ավիաընկերություններն ունեն մինչև 2 տարի պլանավորման ցիկլեր և նոր շուկաներ մուտք գործելիս խիստ կենտրոնանում են հիմնականում տնտեսական ռիսկերի/շահերի համատեղման ռազմավարության վրա:
10. Այսպիսով, բաց երկնքի քաղաքականության վարման և ծրագրի արդյունավետ իրականացման արդյունքում ներկա իրավիճակի հետ համեմատ առաջիկա 3-4 տարիների ընթացքում ակնկալվում է՝
 - 1) 0.3-0.4 միլիարդ ԱՄՆ-ի դոլարի չափով լրացուցիչ ՀՆԱ-ի ապահովում.
 - 2) 18,000-23,000 նոր աշխատատեղերի ստեղծում հիմնականում օդագնացության և զբոսաշրջության ոլորտներում.
 - 3) 20%-25%-ով ուղևորափոխադրումների քանակի աճ.
 - 4) տոմսերի միջին գների մոտ 10% նվազում, ընդ որում, որոշակի ուղղություններով կլինի գների առավել մեծ նվազում պայմանավորված աճող մրցակցությամբ:
11. Միջազգային փորձը վկայում է, որ հիմնական ազդեցությունը հասանելի է նշված ժամանակահատվածում: Հաջորդ տարիների ընթացքում ակնկալվում է, որ ուղևորների քանակը կաճի ՀՆԱ-ի աճից առավել բարձր տեմպերով, ինչը կնպաստի ՀՆԱ-ի վրա ազդեցության և աշխատատեղերի ստեղծման հետագա աճի:
12. Հայաստանը խոշոր փոխադրողների համար դեռևս «պարտադիր» ուղղություն չէ, հետևաբար ավիատոմսերի սակագների հետագա նվազման հավանականությունը պայմանավորված կլինի արտասահմանյան փոխադրողների շուկա մուտք գործելու համար անհրաժեշտ կայուն և գրավիչ եկամտաբերության և ծավալների հետ:
13. Հստակ գործողությունների միջոցով ծրագրի փուլային հաջորդականությամբ իրականացումը կապահովի բոլոր այլընտրանքների հասանելիությունը և կերաշխավորի քաղաքականության անշրջելիությունը:

III. ԾՐԱԳՐԻ ՆՊԱՏԱԿԸ ԵՎ ԽՆԴԻՐՆԵՐԸ

14. Բաց երկնքի քաղաքականության իրագործման նպատակը Հայաստանի գրավչությունն արտասահմանյան ավիափոխադրողների համար բարձրացնելն է, այդպիսով ծառայությունների մատուցման ավելացումը և մրցունակության բարձրացումը՝ ապահովելով ուղևորափոխադրումների ավելի մեծ քանակ, ավիատոմսերի ավելի ցածր գներ, առավել հաճախակի և հուսալի սպասարկում և առավել ընդարձակ օդային

հաղորդակցության աշխարհագրություն Եվրոպայում, Ռուսաստանում և Մերձավոր Արևելքում գտնվող հիմնական հանգուցային օդանավակայանների օգնությամբ:

15. Այս նպատակների իրագործումը պայմանավորված է ավիաընկերությունների համար ազատ շուկայական միջավայրի ստեղծմամբ և ավիասպասարկման ազատական քաղաքականության իրականացմամբ, կարգավորող դաշտի թափանցիկությամբ, տեղական փոխադրողի կենսունակության բարձրացմանն ուղղված թափանցիկ և օբյեկտիվ լիցենզավորման կամ թույլտվությունների տրամադրման գործընթացի ապահովմամբ, բոլոր հիմնական շահառուների փոխշահավետ համագործակցության ապահովմամբ:
16. Նոր քաղաքականության պայմաններում ազատության բազմակողմանի իրավունքներ կտրամադրվեն բոլոր հետաքրքրված երկրներին՝ առանց փոխադրողների քանակի, թռիչքների, տարողունակության, ուղղության և գների նկատմամբ որևէ սահմանափակումների: Սա ենթադրում է, որ ցանկացած փոխադրող կարող է թռիչքներ իրագործել դեպի Հայաստան և Հայաստանից դուրս, եթե համապատասխանում է երկու կողմերի անվտանգության և ապահովության պահանջներին:
17. Բաց երկնքի համաձայնագրերը կբանակցվեն յուրաքանչյուր երկրի հետ առանձին-առանձին՝ բացառությամբ Եվրամիության: Ոչ բոլոր գործընկեր-երկրները կարող են պատրաստ լինել անմիջապես վերացնելու բոլոր սահմանափակումները: Այս դեպքում Հայաստանը կառաջնորդվի առավելագույն չափով սահմանափակումները կրճատելու սկզբունքով՝ անհրաժեշտության դեպքում նույնիսկ սահմանված երթուղիներով հաղորդակցությունների իրականացման ամբողջական հավասարության սկզբունքի ոչ լիովին պահպանմամբ:
18. Դիտարկելով Հայաստանի հիմնական գործընկերներին՝ ընթացիկ ուղևորահոսքերի տեսանկյունից օդային տարածքները բացելու մեծ պատրաստականություն կա՝
 - 1) **ԵՄ-ի կողմից.** Հայաստանն ընդունել է ԵՄ-ի հրավերը՝ բանակցելու ԵՄ-ի հետ ընդհանուր ավիացիոն գոտու (European Common Aviation Area) համաձայնագրի շուրջ: Ելնելով այլ երկրների փորձից, որոնք նախկինում միացել են Եվրոպական ընդհանուր ավիացիոն գոտուն (օրինակ՝ Մարոկկոն, Մոլդովան, Վրաստանը)՝ հաճախականությունների, փոխադրողների քանակի, ավիատոմսերի սակագների և ուղղությունների տեսանկյունից սահմանափակումներ չեն լինի: Այս երկրները համապատասխան կանոնակարգերի ներդաշնակեցումից հետո ունենում են հինգերորդ ազատության իրավունքներ՝ ԵՄ-ի անդամ-երկրների միջև կանոնավոր թռիչքներ իրականացնելու համար: Եվրոպական փոխադրողի կողմից հաղորդակցություն հաստատելու և իրականացնելու թույլտվության դիմումներն ստանալուն պես Հայաստանը համապատասխան շահագործման իրավունքների տրամադրումը

կիրականացնի առանց հապաղման: Այսպիսով, Հայաստանը չի կարող սահմանափակել որոշակի ուղղություններ կամ հաճախականություններ՝ տեղական ավիափոխադրողի հիմնման դեպքում: Մյուս կողմից, տեղական ավիափոխադրողն իրավունք կունենա ընտրելու յուրաքանչյուր եվրոպական ուղղություն: Սեփականության իրավունքի սահմանափակումների տեսանկյունից տիպային եվրոպական համաձայնագիրը սահմանում է, որ տեղական փոխադրողը պատկանում է կա՛մ Հայաստանի, կա՛մ ԵՄ-ի քաղաքացիներին (վերջին դեպքում անհրաժեշտ է երկու կողմերի ներկայացուցիչներից կազմված Միացյալ կոմիտեի հավանությունը): Հայաստանը կփորձի ավելի ազատական մոտեցում բանակցել՝ թույլատրելով ավիաընկերության նշանակումն այն դեպքում, երբ ավիաընկերության գործունեության հիմնական վայրը Հայաստանն է՝ անկախ սեփականության ձևից: Վերջինս կարող է առավել դյուրին դարձնել հայկական ավիաընկերության ֆինանսավորման գործընթացը.

- 2) **Ռուսաստան.** 2012 թվականի հունիսին Ռուսաստանը դիմել է Հայաստանին վերացնել հաճախականությունների, փոխադրողների քանակի և ուղղությունների վերաբերյալ բոլոր սահմանափակումները և թույլ տալ կողերի համատեղ օգտագործման համաձայնագրերը (code-share agreements), ինչը Հայաստանն այն ժամանակ մերժել է: Ներկա քաղաքականության շրջանակներում Հայաստանը կառաջարկի իրականացնելու շատ ավելի ազատականացված քաղաքականություն, նույնիսկ այն դեպքում, եթե անգամ տրամադրված օդային ազատություններն այնքան բազմակողմանի չլինեն, որքան ԵՄ-ի դեպքում (օրինակ՝ հինգերորդ ազատության իրավունքները).
- 3) **Մերձավոր Արևելք.** Մերձավոր Արևելքի շատ երկրներ, ինչպես ԵՄ-ը, իրականացնում են բաց երկնքի քաղաքականություն: Օրինակ՝ ԱՄԷ-ը, Լիբանանը և Քուվեյթը ձգտում են հնարավորինս շատ երկրների հետ բաց օդային տարածքների վերաբերյալ համաձայնագրեր ստորագրել, որոնց մեծ մասում ներառված են հինգերորդ ազատության իրավունքները:

IV. ԾՐԱԳՐԻ ԻՐԱԿԱՆԱՑՄԱՆ ՀԻՄՆԱԿԱՆ ՈՒՂՂՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԸ

19. Բաց երկնքի քաղաքականության հաջող իրագործումը երաշխավորելու համար ծրագիրը կիրագործվի համակարգված և համալիր գործողությունների իրականացմամբ՝ հետևյալ ուղղություններով՝
 - 1) **բաց երկնքի քաղաքականության իրագործում** ինստիտուցիոնալ վերափոխումների և ակտիվ մարքեթինգային ռազմավարությունների միջոցով: Ծրագրի մեկնարկով ՀՀ կառավարությունը կհռչակի բաց երկնքի քաղաքականության

ներդրման մասին: Օրենսդրական և ինստիտուցիոնալ դաշտի ապահովմամբ սահմանված ժամանակացույցի համաձայն կներդրվի լիցենզիաների կամ թույլտվությունների տրամադրման համապատասխան համակարգ՝ հնարավոր տեղական փոխադրողների մրցունակությունն ու կենսունակությունն ապահովելու համար.

- 2) **իրականացված գործողությունների մշտադիտարկում և ազդեցության գնահատում:** Ծրագրի երկրորդ փուլի ընթացքում կգնահատվի այս գործողությունների ազդեցությունն ուղևորների քանակի և օդային փոխադրումների աշխարհագրության վրա: Կախված արդյունքներից՝ մասնավոր ներդրողները և (կամ) կառավարությունը լրացուցիչ համարժեք միջոցներ կձեռնարկեն՝ ավելացնելու դեպի Հայաստան իրականացվող օդային փոխադրումների մատուցվող ծառայությունները, ինչպիսին կարող է լինել նաև տեղական ավիափոխադրողներին աջակցությունը.
- 3) **ազգային անվտանգության խնդիրների կառավարում.** Նշված գործընթացներին զուգահեռ, եթե տեղական օդային փոխադրող չի հիմնվում, անվտանգության խնդիրներն ակտիվորեն կկառավարվեն:

Վ.ԱՄՑ ԵՐԿՆՔԻ ՔԱՂԱՔԱԿԱՆՈՒԹՅԱՆ ԻՐԱԳՈՐԾՈՒՄԸ

1. Վստահելի և գործուն կարգավորող մարմնի ստեղծում

20. Նույնիսկ բաց երկնքի քաղաքականության առկայության դեպքում ավիաընկերությունները դեպի Հայաստան թռիչքներ կիրականացնեն միայն այն դեպքում, եթե ստեղծվի թափանցիկ գործարար միջավայր և արդյունավետ կարգավորող մարմին, որի գործունեությունը վստահություն կներշնչի և կնվազեցնի Հայաստանը՝ որպես նոր ուղղություն հիմնելու ռիսկերը:
21. Ներկայիս կառուցվածքով ՀՀ կառավարությանն առընթեր քաղաքացիական ավիացիայի գլխավոր վարչությունը (ՀՀ ԿԱ ՔԱԳՎ) իրականացնում է բոլոր հիմնական գործառույթները. ոլորտի քաղաքականության մշակումը, դժբախտ պատահարների հետաքննությունը, տեխնիկական կանոնակարգումը և անվտանգության նկատմամբ հսկողությունը: Այս մոտեցումը կարգավորիչ դաշտի նկատմամբ ազդեցություն ունենալու և շահերի բախման որոշակի ռիսկեր է պարունակում: Հստակ ներքին կանոնակարգային նորմերի և նախատեսված վերջնաժամկետների պակասն իր հերթին հանգեցնում են ավիաընկերությունների համար ժամանակատար գործընթացների: Արդյունքում, ոլորտում ձևավորված գործարար միջավայրի անկանխատեսելիությունը բարձրանում է:

22. Բաց երկնքի քաղաքականության հաջողությունը պայմանավորված է նաև օդային փոխադրումների քաղաքականության մշակման և վերջինիս իրագործման կապակցությամբ միջազգային ակնկալիքների բավարարմամբ: Հիմնվելով միջազգային չափանիշների վրա կիրականացվի լիազորությունների վերաբաշխում, ինչպես նաև ՀՀ ԿԱ ՔԱԳՎ-ի վերակազմակերպում:
23. ՀՀ կառավարությունը կտարանջատի քաղաքականության մշակման, դժբախտ պատահարների հետաքննության, ինչպես նաև տեխնիկական կանոնակարգման և անվտանգության նկատմամբ հսկողության գործառնություններ իրականացնողներին՝ վերապահելով համապատասխան լիազորություններ:

2. Տեղական փոխադրողների կենսունակությունը երաշխավորող օդուղիների շահագործման իրավունքների տրամադրման գործընթացի ապահովումը

24. Տեղական փոխադրողների անվտանգ, հուսալի և կայուն զարգացմամբ գործունեությունն ապահովելու համար կներդրվի լիցենզավորման կամ թույլտվությունների տրամադրման արդար և թափանցիկ գործընթաց, որի արդյունքում օդուղիների շահագործման իրավունքներ կստանան միայն կենսունակ ավիափոխադրողները:
25. Հավակնորդները պետք է ապացուցեն, որ ի վիճակի են մատուցելու համապատասխան ծառայություններ՝ ապահովելով շահագործման անընդհատություն, կանոնավորություն, հաճախականություն, ճշտապահություն, վճարների հիմնավորվածություն և ընդհանուր արդյունավետություն:
26. Կառավարման, ֆինանսական, գործառնական կարողությունների և փորձառության նկատմամբ պահանջները սահմանվում են տեղական ավիափոխադրողի կենսունակության բարձրացմանն ուղղված լիցենզավորման կամ թույլտվության տրամադրման չափանիշների միջոցով (բաժին VI):
27. Օդային ուղիների շահագործման լիցենզիաները կամ թույլտվությունները կտրամադրվեն համապատասխան լիազոր կառույցի կողմից:

3. Փոխադրողների համար շնորհանդեսների և հանդիպումների շարքի կազմակերպումը

28. Բաց երկնքի քաղաքականությունը կուղեկցվի միջազգային փոխադրողների համար շնորհանդեսների և հանդիպումների շարքով, որի ընթացքում Հայաստանն ակտիվորեն կգովազդվի՝ որպես ավիաընկերությունների համար նոր ուղղություն: Ավիափոխադրողների համար շնորհանդեսների և հանդիպումների շարքը հետապնդում է 2 հիմնական նպատակ՝ օդային տարածքի նոր քաղաքականության

ներկայացում և Հայաստանի շուկայի ներուժի գովազդում: Միջազգային կազմակերպությունները պատրաստակամ են աջակցելու այս գործողությունները՝ օգտագործելով իրենց ունակությունները և կապերը: Շնորհանդեսների և հանդիպումների շարքը կարևոր է նաև խոշոր արտասահմանյան փոխադրողների հետ կապեր ստեղծելու, նրանց կարիքներն ու պահանջները հասկանալու համար: Այս միջոցառումները կբարձրացնեն իրազեկվածությունը հետևյալ ուղղություններով՝

- 1) Հայաստանի շուկայի ընդհանուր գրավչություն. դիրքը, տնտեսությունը, բնակչությունը, հարստությունը, զբոսաշրջությունը, անվտանգությունը և ապահովությունը.
 - 2) բաց երկնքի քաղաքականության իրականացման կարգավորման միջավայրը.
 - 3) օդանավակայանի արժեքի ստեղծման առաջարկները և ստանդարտները.
 - 4) առաջարկի և թաքնված պահանջարկի պատկերը:
29. Շնորհանդեսների և հանդիպումների շարքը կիրականացվի Զվարթնոց օդանավակայանի հետ սերտ համագործակցությամբ, որն արտասահմանյան փոխադրողների համար Հայաստանի գրավչության բարձրացման գործում կարևոր գործընկեր է:

VI. ԻՐԱԿԱՆԱՑՎԱԾ ԳՈՐԾՈՂՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ՄՇՏԱԴԻՏԱՐԿՈՒՄ ԵՎ ԱԶԴԵՑՈՒԹՅԱՆ ԳՆԱՀԱՏՈՒՄ

30. Մինչ նաց երկնքի քաղաքականության առաջին ազդեցության տեսանելի դառնալը, սովորաբար անցնում է 1-2 տարի: Այս ժամանակահատվածը թույլ կտա անհրաժեշտության դեպքում կատարել շտկումներ կամ ճշգրտումներ՝ համապատասխան նոր գործողությունների նախաձեռնությամբ:
31. Բաց երկնքի քաղաքականության ազդեցությունը կգնահատվի միջազգային և տեղական ավիափոխադրողների առկայության հանգամանքով:

1.Միջազգային ավիափոխադրողների առկայությունը

32. Եթե արտասահմանյան ավիափոխադրողների համար շուկայի ներուժն ամբողջովին չի օգտագործվում և հնարավոր է ուղևորների թվի հետագա աճ, ապա արտասահմանյան ավիափոխադրողներ ներգրավելու համար կձեռնարկվեն հետևյալ քայլերը՝
- 1) **ավիափոխադրողների հետ առանձին երթուղիների ուղիղ համագործակցություն.** Արտասահմանյան փոխադրողների հետ համատեղ նոր երթուղիների՝ շուկայի համատեղ ուսումնասիրությունը կարող է ուղևորների պահանջարկի

խթանման շատ արդյունավետ ճանապարհ լինել և դրանով իսկ նվազեցնել արտասահմանյան ավիափոխադրողների՝ դեպի Հայաստան իրականացվող թռիչքների ռիսկերը.

- 2) **Հայաստանի մասին իրազեկվածության բարձրացման համապարփակ խթանման արշավների կազմակերպում հնարավոր այցելուների շրջանում.**
- 3) **օդանավակայանի կողմից մատուցվող ծառայությունների սակագների նվազեցում փոխադրողների համար.** Սա կնպաստի նոր ուղղությունների բացմանը և (կամ) հաճախականությունների ավելացմանը: Զվարթնոց օդանավակայանի կողմից արդես իսկ սա կիրառվող գործիք է, և կառավարության օգնությամբ հնարավոր կլինի այն ավելի զարգացնել:

2. Տեղական ավիափոխադրողների առկայությունը

33. Տեղական ավիափոխադրողները կարող են կարևոր դեր խաղալ ազգային անվտանգության տեսանկյունից՝ կապ ապահովելով արտասահմանյան փոխադրողների կողմից չսպասարկվող երթուղիներում:
34. Եթե առավել ուժեղ տեղական ներկայացվածությունն արդարացված է, ՀՀ կառավարությունը, ելնելով հանրային շահի տեսանկյունից, կաջակցի տեղական փոխադրողներին այլ տարբերակներով՝ միաժամանակ հաշվի առնելով միջազգային կոնվենցիաների կամ օդային փոխադրումների ծառայությունների մատուցման ներկա և նոր պայմանագրերի սուբսիդավորման նորմերը (օրինակ՝ ԵՄ-ի հետ ընդհանուր ավիացիոն գոտու համաձայնագրի համատեքստում):
35. Տեղական ավիաընկերությունների համար լիցենզիաների կամ թույլտվությունների տրամադրումը վերահսկվում է սահմանված համապատասխան շեմերով: Կախված տեղական փոխադրողների արդյունավետությունից՝ ՀՀ կառավարությունը կարող է վերանայել և անհրաժեշտության դեպքում փոփոխել դրանք:
36. Բացի դրանից, ՀՀ կառավարությունը կամ մասնավոր հատվածը Հայաստանում տեղակայված ավիափոխադրողներին կարող են օժանդակել տարբեր գործիքակազմերով (բաժին VII): Մասնավորապես՝
 - 1) տեղական ավիաընկերությունների համար օդանավերի վարձակալության երաշխիքների/ավանդների ապահովում չեզոքացնելու հայկական փոխադրողների հնարավոր ավելի բարձր վարկային ռիսկայնությունը.
 - 2) փոխադրողներին ֆինանսապես աջակցում այն սպասարկվող երթուղիներում, որոնք չեն սպասարկվում արտասահմանյան փոխադրողների կողմից, սակայն

կարևորվում են դեպի Հայաստան լավ կապ ապահովելու տեսանկյունից (օրինակ՝ Եվրոպայում գտնվող հանգուցային օդանավակայանները): Սա կարող է իրականացվել միջազգային տենդերների ընթացակարգով՝ ընձեռելով հավասար հնարավորություն տեղական և միջազգային փոխադրողների համար:

- 3) Զվարթնոց օդանավակայանում տեղակայված փոխադրողների համար նվազեցնել օդանավակայանի ընդհանուր վճարների սանդղակը (օրինակ՝ կայանման վճարները, վառելիքի գները)՝ ելնելով Հայաստանում նրանց բացառիկ շուկայական դիրքից:
- 4) աջակցել շուկայի ուսումնասիրությանը՝ Հայաստանում տեղակայված փոխադրողների շահերին համապատասխան:

VII.ԱԶԳԱՅԻՆ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅԱՆ ԽՆԴԻՐՆԵՐԻ ԿԱՌԱՎԱՐՈՒՄ

37. Ի հավելումն Հայաստանի տնտեսության վրա ընդհանուր ազդեցության՝ օդային տարածքի կազմակերպման քաղաքականությունը հաշվի է առնում Հայաստանի քաղաքական և աշխարհագրական իրավիճակը և ազգային անվտանգության նկատմամբ դրա հետևանքները: Ճգնաժամի արտակարգ իրավիճակում Հայաստանը պետք է ի վիճակի լինի արագ և բավարար օդային ունակություն ապահովել:
38. Տեղական փոխադրողի առկայությունը դեռ չի երաշխավորում ազգային անվտանգության խնդիրների լուծումը: Այնուամենայնիվ, եթե ճգնաժամային իրավիճակներում թռիչքների իրականացումը շարունակելու պարտավորությամբ տեղական փոխադրող չհիմնվի, ապա անվտանգության խնդիրներն արդյունավետ կկառավարվեն հետևյալ մեխանիզմներով՝
 - 1) օդանավերը կարող են տրամադրության տակ պահվել, օրինակ՝ դրանք գնելով և այնուհետև հետկանչման իրավունքով վարձակալության հանձնելով: Ճգնաժամի ընթացքում օդանավերը կարող են շահագործվել տեղական ավիափոխադրողի օդաչուների, օդային ուժերի՝ պատրաստված օդաչուների կամ վարձակալված հայ կամ օտարազգի օդաչուների կողմից:
 - 2) ճգնաժամային իրավիճակներում օդային ունակություն ապահովելու համար կարող են հատուկ տվյալ դեպքի համար ընտրված ավիաընկերություններ նշանակվել, ինչն, ամենայն հավանականությամբ, ամենաէժան տարբերակն է: Այս փոխադրողները ՄԱԿ-ի և ԱՄՆ-ի բանակի համար իրականացված առաջադրանքների կատարման ժամանակ ձեռք բերված բարդ իրավիճակների մեծ փորձ ունեն:

39. Բացի նշվածներից, կառավարական ինքնաթիռի շահագործման համար հնարավոր են մի քանի այլընտրանքային լուծումներ, ինչպիսիք են օդային ուժերի օդաչուների օգտագործումը, ովքեր նախապատրաստված են քաղաքացիական ինքնաթիռներով թռիչքներ իրականացնելու համար, կամ չարտերային ընկերության վարձակալումը:

VIII.ՏԵՂԱԿԱՆ ԱՎԻԱՓՈԽԱԴՐՈՂԻ ԿԵՆՍՈՒՆԱԿՈՒԹՅԱՆ ԲԱՐՁՐԱՑՄԱՆՆ
ՈՒՂՂՎԱԾ ԼԻՑԵՆԶԱՎՈՐՄԱՆ ԿԱՄ ԹՈՒՅԼՏՎՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ՏՐԱՄԱԴՐՄԱՆ
ՉԱՓԱՆԻՇՆԵՐԸ

40. Ավիափոխադրումների ոլորտն ընդհանուր առմամբ վնասատար է և տեղական ավիափոխադրողը կարող է գոյատևել միայն գործունեության արդյունավետ կազմակերպման դեպքում: Հետևաբար, ոլորտում տեղական փոխադրողի կենսունակությունն առավելագույնս բարձրացնելու նպատակով անհրաժեշտ է նվազագույն չափանիշներով օբյեկտիվ լիցենզավորման/թույլտվությունների տրամադրման գործընթացի սահմանում:

41. Տեղական ավիափոխադրողներին օդային ուղիների իրավունքների տրամադրման հիմնական սկզբունքներն են՝

- 1) օբյեկտիվ չափանիշների վրա հիմնվածությունը.
- 2) տեղական փոխադրողների քանակի սահմանափակումների բացակայություն.
- 3) հայտերի համակողմանի ուսումնասիրությունը համապատասխան խորհրդի կողմից.
- 4) գործարար առաջարկի համապարփակ գնահատումը:

42. Լիցենզիայի կամ թույլտվության տրամադրման որոշման կայացման համար հիմք կլինեն՝

- 1) գործարար ծրագիրը.
- 2) համապատասխան տեղեկությունները կորպորատիվ կառուցվածքի և սեփականատերերի, ղեկավարության փորձի, տեխնիկական կարողությունների և ֆինանսական շահերի, ընկերության ֆինանսական վիճակի, կանխատեսումների և շահագործման ծրագրերի վերաբերյալ.
- 3) սպասարկման առաջարկը (օրինակ՝ սակագները, տեղաբաշխման ուղիները):

43. Տեղական ավիափոխադրողի կենսունակության բարձրացմանն ուղղված բիզնես-ծրագիրը պետք է հավաստի ծավալների աճին զուգահեռ տնտեսմամբ բարձրակարգ ցանցի առկայության և գործունեության արհեստավարժ կազմակերպման մասին, քանի

որ շահույթի փոքր, բայց դրական մարժա հնարավոր է ապահովել ավիափոխադրողի ճիշտ կառավարման դեպքում մեծ սկզբնական կապիտալի ներդրմամբ:

44. Մասնավորապես, գրավիչ առաջարկ ձևավորելու համար բարձրակարգ ցանցի առկայությունը ենթադրում է՝
- 1) **ցանցի խորություն.** թիրախավորված նիշային ուղղություններով և միջազգային հանգուցային օդանավակայանների ուղղակի կապն ապահովելն առանցքային գործոն է ավիաընկերությունների մրցակցության և տարբեր սեզմենտների հաճախորդներ ներգրավելու առումով.
 - 2) **ցանցի լայնություն.** գործող ուղղությունների քանակը (ներառյալ «պարտադիր» ուղղությունները, որոնք այլ կերպ չեն սպասարկվում) կարևոր է հաճախորդների համար հաղորդակցման պարզեցման (1 կանգառով չվերթներ) և շուկայում բավարար իշխանություն ունենալու տեսանկյուններից:
45. Բավարար խորություն և լայնություն ունեցող ցանցով տեղական ավիափոխադրողի մրցունակության երաշխիքները, կապված պարտադիր ուղղություններով չվերթների ապահովման քանակի, յուրաքանչյուր ուղղությամբ շուկայի նվազագույն մասնաբաժնի, օդանավերի քանակի և տարողության, սկզբնական կապիտալի, շարժակազմի հետ, ինչպես նաև ավիաընկերության արհեստավարժ կառավարման նկատմամբ պահանջները կհիմնվեն «Մըքինզի ընդ Քոնփանի» ընկերության ուսումնասիրության հաշվետվության առաջարկությունների վրա՝ հիմքում ունենալով քաղաքացիական ավիացիայի բնագավառում միջազգային կազմակերպությունների պահանջները:

IX. ԾՐԱԳՐԻ ԻՐԱԿԱՆԱՑՈՒՄԸ

46. Նոր քաղաքականությունն արդյունավետ իրագործելու և ծրագրի ընթացիկ դեկավարումն իրականացնելու նպատակով կձևավորվի աշխատանքային խումբ՝ բաղկացած շահագրգիռ պետական կառավարման մարմինների ներկայացուցիչներից, ինչպես նաև՝ միջազգային կազմակերպություններից:
47. Ծրագրի իրականացմանն աջակցելու նպատակով ըստ անհրաժեշտության կներգրավվեն արտաքին խորհրդատուներ, փորձագետներ կամ փորձագիտական խմբեր, այդ թվում՝ որպես երրորդ անկախ կողմ՝ նախագծի իրականացման ընթացքը համակարգողի դերում: Արտաքին խորհրդատուներն անհրաժեշտ կլինեն նաև փորձագիտական և մասնագիտական կարողությունների զարգացման տեսանկյունից աջակցելու նպատակով:

48. Բաց երկնքի քաղաքականությանը պատրաստակամ են ակտիվորեն աջակցել միջազգային կազմակերպությունները և պատվիրակությունները (օրինակ՝ Համաշխարհային բանկը, ԱՄՆ-ի Միջազգային զարգացման գործակալությունը (USAID), Արժույթի միջազգային հիմնադրամը (IMF), ԵՄ (EU): Նրանք պատրաստ են համատեղ ֆինանսավորել բաց երկնքի քաղաքականության իրագործման համար անհրաժեշտ գործողությունները, օրինակ՝ վստահելի և գործուն կարգավորող մարմնի ստեղծումը, ինչպես նաև աջակցություն ապահովել օդային հաղորդակցության երկկողմ համաձայնագրերի բանակցություններում, կարգավորող մարմնում ամրապնդել ներուժը և (կամ) տեխնիկական օժանդակություն ապահովել՝ ներդնելու կարգավորման և իրավունքների տրամադրման գործընթացը:

Մ.ՀՀ ԱՎԻԱՓՈԽԱԴՐՈՒՄՆԵՐԻ ԶԱՐԳԱՑՈՒՄԸ ԽԹԱՆՈՂ ՊԵՏԱԿԱՆ - ՄԱՍՆԱՎՈՐ ՀԱՄԱԳՈՐԾԱԿՑՈՒԹՅԱՆ ՁԵՎԱԶԱՓԸ

49. Ծրագրի 14-րդ կետում սահմանված նախապայմանները այդուհանդերձ դեռևս չեն երաշխավորում ավիափոխադրումների ծառայությունների բարելավման և ուղևորների թվի սրընթաց աճ՝ կախված հետևյալ ռիսկերից՝

- 1) Հայաստանի՝ որպես ավիափոխադրումների ուղղության վերաբերյալ իրազեկվածության ցածր մակարդակ.
- 2) ավիաընկերությունները հիմնականում կենտրոնանում են կոմերցիոն կենսունակության վրա և կարող են խուսափել դեպի ՀՀ թռիչքների իրականացման հետ կապված ֆինանսական ռիսկերից: Ավիատոլիսների շահագործումը պահանջում է նշանակալի ներդրում, իսկ շահույթը երաշխավորված չէ.
- 3) հնարավոր է, որ տեղական ավիափոխադրողներ չստեղծվեն՝ ռեսուրսների և հմտությունների բացակայության պատճառով:

50. Նշված ռիսկերը նվազեցնելու և ՀՀ ավիափոխադրումների զարգացումը խթանելու նպատակով պետական և մասնավոր հատվածների շահառուները պետք է միավորեն իրենց ջանքերը՝ կիսելով պատասխանատվությունը մի շարք միջոցառումների իրականացման ուղղությամբ, մասնավորապես՝

- 1) **ՀՀ կառավարություն՝**
 - ա. ավիափոխադրումների ազատականացման քաղաքականության իրագործում,
 - բ. պետական տուրքերի ողջամիտ մակարդակի սահմանում,
 - գ. հեռանկարային այցելուների իրազեկվածության մեծացման համընդհանուր քարոզարշավի համաֆինանսավորում և պահանջարկի խթանում,

դ. ազգային անվտանգության կարիքներին համապատասխան ենթակառուցվածքի ապահովում (օրինակ՝ համագործակցելով տեղական փոխադրողի կամ հատուկ մասնագիտացված ավիաընկերությունների հետ)։

2) **գործարար շրջանակներ՝**

ա. հեռանկարային այցելուների իրազեկվածության մեծացման համընդհանուր արշավի համաֆինանսավորում,

բ. ուղղակի աջակցություն և (կամ) տեղական փոխադրողին օժանդակող վարձակալության/վարկային երաշխիքների տրամադրում,

3) **օդանավակայան՝**

ա. ավիափոխադրողներից գանձվող վարձավճարների/տուրքերի նվազեցում,

բ. նոր ուղղությունների գովազդման համաֆինանսավորում.

4) **Միջազգային կառույցներ (ԵՄ, ԱՄՆ)**

ա. բաց երկնքի քաղաքականության բարեհաջող իրականացման գծով տեխնիկական աջակցություն և համաֆինանսավորում:

51. Տնտեսության վրա ազդեցության տեսանկյունից ավիափոխադրումների զարգացմանն ուղղված միջոցառումները խմբավորվում են հետևյալ կերպ՝

1) **մեծ ազդեցության միջոցառումներ. Ավիափոխադրողներին դեպի ՀՀ չվերթներ իրականացնելու խրախուսում** ըստ տարբեր ուղղությունների ավիափոխադրողների հետ ուղիղ համագործակցության (հավելյալ հաճախականության գովազդման համաֆինանսավորում, պետական տուրքի և օդանավակայանի վճարների իջեցում) և հեռանկարային այցելուների շրջանում ՀՀ-ի վերաբերյալ իրազեկվածությունը մեծացնելու (բրենդի նյութի մշակում, ՋԼՄ-ի հետ համագործակցում, սփյուռքի միջոցառումներին մասնակցություն) միջոցով: Առաջինի դեպքում աջակցության հիմքն ավիափոխադրողի աճի հեռանկարն է, իսկ երկրորդի դեպքում ավիափոխադրողների կողմից լրացուցիչ ծառայությունների և տնտեսական օգուտների ապահովումը:

2) **միջին ազդեցության միջոցառումներ. Տեղական ավիափոխադրողին օժանդակություն «բաց երկնքի» միջավայրում:** Հնարավոր տարբերակներն են՝

ա. աջակցություն գործառնական ծախսերը ծածկելու և այլ փոխադրողների կողմից չսպասարկվող ուղղություններով օդային հաղորդակցությունն ապահովելու նպատակով: Հաշվի առնելով օդային հաղորդակցության

պայմանագրերին բնորոշ սահմանափակումները՝ պետության միջամտություն խորուրդ չի տրվում,

բ. աջակցություն՝ մարքեթինգային օժանդակության և օդանավակայանի վարձերի իջեցման միջոցով,

գ. վարձակալության/վարկի գծով երաշխիքներ. Երաշխավորված գումար հատուկ հաշվին օդանավի վարձակալության համար վարձատուի ռիսկերը և տեղական ավիատուրիստների կողմից օդանավի վարձակալության վճարները նվազեցնելու նպատակով, ինչպես նաև երաշխավորված վարկավորում (օրինակ՝ շրջանառու միջոցների համալրման համար:

3) **թույլ ազդեցության միջոցառումներ. ՀՀ-ում ավիացիայի ոլորտում գիտելիքների և ենթակառուցվածքների զարգացման ապահովում.** Տեղական ավիափոխադրող չստեղծվելու դեպքում ՀՀ ավիացիայի ոլորտի կարողությունների և ենթակառուցվածքի կառավարումը պետք է լինի պրոակտիվ՝ հետևյալ խնդիրները լուծելու նպատակով՝

ա. ազգային անվտանգության ապահովում ճգնաժամային դեպքում փորձառու ավիափոխադրողի կողմից պահուստային օդանավերի կամ շահագործվող օդանավերի տրամադրման միջոցով, պահուստային օդանավ ձեռք բերելու կամ վարձակալելու միջոցով, օդանավ գնելու և վարձակալման հանձնելու միջոցով: Ընդ որում, օդանավերը կարող են վարել վարձու օդաչուները կամ ռազմական օդաչուները,

բ. նախագահական օդանավի շահագործում չարտերային, գնված կամ վարձակալված օդանավերի միջոցով,

գ. մարդկային կապիտալի պահպանում. տարածաշրջանային կենտրոն դառնալու հեռանկարով օդաչուական դպրոցի ստեղծում, հմուտ կադրերի պատրաստում և աշխատուժի ծախսերի նվազեցում օդանավերի սպասարկումը բարելավելու համար:

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ

ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ ԱՇԽԱՏԱԿԱԶՄԻ

ՂԵԿԱՎԱՐ-ՆԱԽԱՐԱՐ

Վ. ԳԱՐԻԵԼՅԱՆ