

ՀՏԴ 656.7(479.25)

ՕԴԱՅԻՆ ՏՐԱՆՄՈՐՏ

Գ.Ա. Խաչատրյան

**ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՕԴԱՅԻՆ ՓՈԽԱԴՐՈՒՄՆԵՐԻ ԿԱԶՄԱԿԵՐՊՄԱՆ  
ԿԱՏԱՐԵԼԱԳՈՐԾՄԱՆ ՀԱՐՑԵՐ**

*Դիտարկվել են օդակայանների շահագործման արդյունավետության բարձրացման, վերգետնյա սպասարկման համակարգերի ներդրման տնտեսական արդյունավետության, օդային փոխադրումների զարգացման և արտադրակարգի կատարելագործման հիմնահարցերը: Ուղևորների սպասարկման և ուղեբեռի տեսակավորման գործառնությունների կատարելագործման նպատակով առաջարկվում է ներդնել նոր տեսակավորման համակարգ և ուղևորների գրանցման ավելի առաջավոր եղանակ, որոնք կբարձրացնեն ուղևորների գրանցման և ուղեբեռի տեսակավորման գործընթացները համաշխարհային մակարդակի վրա:*

**Առանցքային բառեր.** *փոխադրումներ, ուղեբեռ, գրանցում, կատարելագործում, արդյունավետություն*

Օդային տրանսպորտի հիմնական խնդիրներն են՝ թռիչքների անվտանգության և օդային հաղորդակցման կանոնավորության ապահովումը, օդագնացային գործունեության տնտեսական ցուցանիշների բարձրացումը, ուղևորային և բեռնային փոխադրումների վերգետնյա սպասարկման գործընթացների արտադրակարգերի բարելավումը: Վերջինիս լուծմանը նվիրված հետազոտություններ Հայաստանում չեն կատարվել, սակայն հարցը միշտ արդիական է եղել: Տնտեսական շուկայական համակարգին անցնելուց հետո նախկինում միասնական օդագնացային համակարգի գործառնություններն առանձնացել են: Ներկայումս առկա են երկու հիմնական գործառնություններ՝ օդային փոխադրամիջոցների և օդակայանների շահագործումը: Այլ գործառնություններից են՝ օդային երթևեկության կառավարումը, թռիչքային սննդի մատակարարումը, օդագնացային ուսումնական գործունեությունը, օդագնացային բժշկական ծառայությունների մատուցումը և այլն:

Օդային ուղևորային փոխադրամիջոցների շահագործման գործառնությամբ Հայաստանում կատարում էր «Արմավիան», որն իր գոյության 17 տարիների (1996...2013թթ.) ընթացքում որոշ տնտեսական վերելքից հետո գնաց դեպի անկում և սնանկացավ, ինչպես պաշտոնապես հայտարարվեց՝ սխալ կառավարման պատճառով: Մակայն «Արմավիան» առաջինը չէր, որ արժանանացավ այդ բախտին: Նրանից առաջ տասը տարվա (1993...2003թթ.) գործունեությունից հետո սնանկացել էր «Հայկական ավիաուղիներ» օդընկերությունը: Իսկ կայուն աշխատող «Հայկական միջազգային ավիաուղիներ» օդընկերության գործունեությունը դադարեցվել էր պետության օդագնացային իշխանությունների կողմից՝ Արմավիայի մենաշնորհն ապահովելու համար: Ինչպես երևում է, օդընկերությունների սնանկացումը և փակումը Հայաստանում վատ

ավանդույթ է դարձել. իսկ դրա ոչ պաշտոնական՝ իրական պատճառը համարվում է կաշառակերությունը կառավարման համակարգում:

Հիմնական գործառույթներից երկրորդի՝ օղակայանների շահագործման գործառույթի իրականացումը Հայաստանի իշխանությունը հանձնել է արգենտինական ներդրողի, որի նորարարությունն այն է, որ երկու նոր ուղևորասրահների շենքեր է կառուցել և ստանձնել է Ջվարթնոց ու Շիրակ օղակայանների կառավարումը: Արդիականացվել են օղակայանների սարքավորումները և գործունեության իրականացման գործընթացները: Մակայն կատարելագործվելու տեղ միշտ էլ կա:

Կատարելագործման ենթակա աշխատանքային տեղամասերից կարող են լինել օղակայանների համալիրների մրցունակության բարձրացումը, օղային փոխադրումների կազմակերպման տնտեսական արդյունավետության գնահատման եղանակները, ցուցանիշները, ուղեբեռի մշակման և տեսակավորման համակարգերը, տոմսերի գրանցման և ուղեբեռի ձևակերպման գործառնությունների կազմակերպման եղանակները և այլն: Հետագոտությունը նվիրված է վերջին երկու ոլորտների կատարելագործման խնդիրների լուծմանը: Ուսումնասիրված են օղային փոխադրումների կազմակերպման տնտեսական արդյունավետության գնահատման տեսությունը, ցուցանիշները, օղակայանների համալիրների մրցունակության բարձրացման փորձը միջազգային փոխադրումների շուկայում: Վերլուծված են տոմսերի գրանցման և ուղեբեռի ձևակերպման գործառնությունների կազմակերպման եղանակները, ուղևորներից ընդունելուց հետո ուղեբեռն ըստ չվերթների տեսակավորման համակարգերը, ուղեբեռի տեսակավորման համաշխարհային փորձը, Ջվարթնոց օղակայանում ուղեբեռի տեսակավորման համակարգը, Հայաստանի օղային փոխադրումների վիճակագրական վերլուծությունը, և կատարված են օղային փոխադրումների կազմակերպման կատարելագործման առաջարկություններ: Կատարված են ուղեբեռի տեսակավորման նոր համակարգի ներդրման արդյունավետության հաշվարկը և ուղևորների սպասարկման ավելի առաջադեմ եղանակի՝ տոմսերի գրանցման և ուղեբեռի ձևակերպման ազատ եղանակի ներդրման արդյունավետության հաշվարկը:

Ուսումնասիրության առաջին առարկան Ջվարթնոց օղակայանի ուղեբեռի մշակման և տեսակավորման համակարգն է: Մեկնող ուղևորների ուղեբեռի ներուղևորասրահային մշակման համակարգի տակ հասկացվում է փոխադրումների ծառայության արտադրակարգային սարքավորման, մեքենայացման և ինքնաշխատեցման միջոցների, սպասարկող աշխատակազմի ամբողջությունը, որն ապահովում է փոխադրման ընդունված ուղեբեռի ներուղևորասրահային մշակման գործընթացների կատարումը, այսինքն՝ տեղափոխումը, տեսակավորումը և համալրումը:

Ուսումնասիրության երկրորդ առարկան տոմսերի գրանցման և ուղեբեռի ձևակերպման գործառնությունների կազմակերպման եղանակն է: Օղակայանից մեկնող ուղևորների տոմսերի գրանցման և ուղեբեռի ձևակերպման համակարգի տակ հասկացվում է փոխադրումների

ծառայության արտադրակարգային սարքավորման և ինքնաշխատեցման միջոցների, սպասարկող աշխատակազմի ամբողջությունը, որն ապահովում է տոմսերի գրանցումը, ուղևորների քանակի հաշվառումն ըստ կարգերի՝ ուղեբեռի քաշի և տեղերի թվի հաշվառումը, չվերթի փոխադրական փաստաթղթերի ձևակերպումը:

Հայաստանի օդային փոխադրումների վիճակագրության վերլուծությունը ցույց է տալիս, որ օդային նավատորմով փոխադրումներն ունեն զարգացման միտում: Մեր հաշվարկներով Ջվարթնոց օդակայանի ուղևորային փոխադրումների տասը տարվա միջին տարեկան հավելաճը կազմում է 7,7 %: Այս արագության հաշվարկից ելնելով՝ կարելի է կատարել հետևյալ կանխատեսումները (աղյուսակ):

**Աղյուսակ**

**Ջվարթնոց օդակայանի ուղևորափոխադրումների ծավալի տարեկան աճի կանխատեսումները, հազ. ուղ.**

Տարեթիվ	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Փոխադրումների ծավալը	1822,084	1962,384	2113,487	2276,225	2451,494	2640,259	2843,558	3062,511	3298,324	3552,294

Ինչպես երևում է աղյուսակից, Ջվարթնոց օդակայանի տարեկան ուղևորափոխադրումների ծավալը 2022 թ. կհասնի 3 552 294 ուղևորի: Քանի որ օդակայանի նոր ուղևորասրահի նախագծային թողունակությունը տարեկան 3,5 մլն է [1], ապա ներկա աճի արագության պահպանման դեպքում տասը տարի հետո՝ 2022 թ. այն կհասնի իր սահմանագծին, առաջ կգա թողունակության ավելացման անհրաժեշտություն, նոր ուղևորասրահի կառուցման կամ վերգետնյա սպասարկման կատարելագործան՝ ուղևորների սպասարկման նոր համակարգի ներդրման միջոցով:

Կանխատեսումներն արվել են կանխատեսման հայտնի եղանակներից մեկի՝ միտումների արտարկման (էքստրապոլյացիայի) եղանակով, ըստ որի ուսումնասիրվել են արդեն գոյություն ունեցող ցուցանիշների զարգացման միտումները, որոնք մաթեմատիկական եղանակներով երկարացվել են մինչև 2022թ.: Պետք է նշել, որ սույն եղանակի հիմնական սկզբունքն այն է, որ ապագան ձևավորվելու է այն նույն ուժերի ազդեցության տակ, որոնք վճռորոշ դեր են խաղացել անցյալում: Գիտության մեջ այս եղանակն արդյունավետ է համարվում այնքան ժամանակահատվածի համար, ինչքան պայմանները կայուն են մնում:

Օդային փոխադրումների լրացուցիչ աճին կնպաստի 2013թ. հոկտեմբերի 23-ին կառավարության ընդունած որոշումը՝ Հայաստանում մրցունակ և կայուն օդային փոխադրումների ծառայությունների մատուցման ծրագրի և դրա իրականացման միջոցառումների մասին, որով հռչակվեց քաղաքացիական օդագնացության և օդային հաղորդակցության ոլորտում Հայաստանում բաց երկնքի քաղաքականությունը: Հաշվարկները

ցույց են տվել, որ բաց երկնքի քաղաքականությունը, մյուս այլընտրանքների համեմատությամբ, առավելագույն դրական ազդեցությունը կունենա օդագնացային տնտեսության վրա, ինչը կբերի օդային փոխադրումների սակագների իջեցմանը և ուղևորների ու բեռների փոխադրումների ծավալների աճին: Օդային փոխադրումների այդպիսի բարելավումը լրացուցիչ հնարավորություններ պետք է ստեղծի ազգային տնտեսության առաջընթացի համար: Մասնավորապես, զբոսաշրջության ոլորտում սպասվում է զբոսաշրջիկների թվի աճ, օդագնացային ոլորտում գործարար աշխուժության և աշխատատեղերի աճ և այլն:

Բացի այդ, մեր կանխատեսումները համընկնում են Միջազգային օդային տրանսպորտի միավորման (ԻՍՏՄ) կանխատեսման հետ, ըստ որի ԱՊՀ օդային երթևեկությունը կաճի 7,9 %-ով: Իսկ Ռուսաստանի օդագնացային իշխանություններն իրենց գործունեության ոլորտում քաղաքականության հիմունքների ծրագրում ոլորտի զարգացման նպատակային ցուցանիշների որոշման ժամանակ ելակետ են ընդունում օդային փոխադրական աշխատանքների ծավալի տարեկան 6 %-ի աճի կանխատեսումը: Սակայն եթե նույնիսկ իրականությունը չհամընկնի կանխատեսմանը և ուղևորասրահը հասնի իր նախագծային թողունակության սահմանին ավելի ուշ, միննույն է, ավելի առաջադիմական սպասարկման եղանակի և համակարգի կիրառումը գերադասելի է, քանի որ նաև բարձրացնում է ուղևորների սպասարկման մակարդակը:

Թողունակության բարձրացման, խոշոր դրամազլխային ներդրումներ չպահանջող ուղիներից մեկը ուղևորների սպասարկման կազմակերպման մեխանիզմի կատարելագործումն է, իսկ ավելի որոշակի՝ մեկնող ուղևորների տոմսերի գրանցման և ուղեբեռի ձևակերպման արտադրակարգային գործառնությունների կատարման եղանակներից ազատ եղանակի կիրառումը: Օդային փոխադրումների զարգացման, արտադրակարգի կատարելագործման նպատակով ուղևորների սպասարկման և ուղեբեռի տեսակավորման համար առաջարկվում է ներդնել նոր համակարգ և սպասարկման նոր եղանակ, որոնք կհեշտացնեն ուղևորների գրանցման և ուղեբեռի տեսակավորման գործընթացները: Չվերթային եղանակով ուղևորների գրանցման ժամանակ մեկ կամ մի քանի աշխատանքային տեղերում կատարվում է միայն մեկ որոշակի չվերթի գրանցում: Գրանցումը սկսվում է չվացուցակով ինքնաթիռի թռիչքից 3 ժամ առաջ և ավարտվում 40 րոպե առաջ: Միջին ուղևորատարողության ինքնաթիռների համար գրանցումը սկսվում է 2,5 ժամ առաջ, փոքր տարողության ինքնաթիռների համար՝ 2 ժամ առաջ:

Չվերթային եղանակի թերությունն աշխատանքային տեղերի անհավասարաչափ բաշխումն է, ազատ եղանակի հետ համեմատած ցածր թողունակությունը և հերթերում ուղևորների սպասման երկար ժամանակը:

Առաջարկում ենք ուղևորների գրանցման գործող՝ չվերթային եղանակը փոխարինել ազատ եղանակով: Նոր եղանակը հնարավորություն կտա ուղևորներին գրանցվել թռիչքից ոչ թե 2...3 ժամ առաջ, ինչպես չվերթայինի դեպքում, այլ 4...5 ժամ առաջ, և գրանցվել ցանկացած սեղանի մոտ:

Գրանցման ազատ եղանակը ենթադրում է ցանկացած ուղևորի գրանցում ցանկացած գրանցման սեղանի մոտ: Ուղևորներն ինքնուրույն բաշխվում են սեղանների մոտ, ինչը նվազագույնի է հասցնում հերթերի առաջացման հավանականությունը: Չվերթի գրանցումը սովորաբար սկսվում է չվացուցակային թռիչքից 4...5 ժամ առաջ, ինչն ուղևորին հնարավորություն է տալիս ժամանել օդակայան իր համար հարմար ժամանակ և ազատվել ուղեբեռը մի քանի ժամ իր մոտ պահելու հոգսից:

Գրանցման ազատ եղանակի կիրառումը թույլ է տալիս մեծացնել օդակայանի մեկնման թողունակությունը՝ միաժամանակ կրճատելով ուղևորների վերգետնյա սպասարկման ժամանակը, և բարձրացնել դրա որակը: Սակայն համակարգի ներդրման հետ մեկտեղ դժվարանում է չվերթային փաստաթղթերի հաշվառումը և ձևակերպումը, անհրաժեշտություն է առաջանում օգտագործել ըստ չվերթի ուղեբեռի տեսակավորման ավելի բարդ՝ ինքնաշխատ համակարգ [2]:

Այդ դեպքում աշխատակիցները, ոոքեր զբաղվում էին ուղեբեռի տեսակավորմամբ, կվերապատրաստվեն և կդառնան գրանցման ծառայության աշխատակիցներ, որպեսզի ապահովեն բոլոր գրանցման սեղանների աշխատանքները: Կվերանան ուղևորների նյարդերը քայքայող հերթերը, դրանով կբարձրանա ուղևորների սպասարկման որակը և մակարդակը, քանի որ կմեծանա հարմարավետությունը նրանց համար: Դա կնպաստի սպասարկման նոր մշակույթի ձևավորմանը, որտեղ առաջնայինը կլինի հաճախորդի պահանջների բավարարումը:

Քանի որ որպես օդային փոխադրումների կազմակերպման արտադրակարգի կատարելագործման միջոցառումներ ընտրվել են Զվարթնոց օդակայանում ուղեբեռի տեսակավորման ինքնաշխատ համակարգի ներդրումը և ուղևորների գրանցման ազատ եղանակի կիրառումը, ապա դրված նպատակից ելնելով՝ նախ անհրաժեշտ է որոշել ուղեբեռի ինքնաշխատ տեսակավորման համակարգի ներդրման տնտեսական արդյունավետությունը:

Ըստ օդային փոխադրումների կազմակերպման տնտեսական արդյունավետության գնահատման տեսության, դրա համար գոյություն ունեն մի քանի եղանակներ.

- ըստ տարեկան շահագործական ծախսերի խնայողությունների.
- ըստ գործունեության արտադրական, տնտեսական ցուցանիշների՝ թողունակության, արտադրողականության, աշխատաժամանակի, տեխնիկական հնարավորությունների և այլն,
- ըստ դրամամիջոցային ցուցանիշների՝ ծախսի, եկամտի, շահույթի, եկամտաբերության, շահութաբերության և այլն:

Ուղեբեռի տեսակավորման ինքնաշխատ համակարգի ներդրման արդյունավետության հաշվարկը կատարել ենք ըստ վերոհիշյալ եղանակներից առաջինի, քանի որ այս դեպքում՝

1) երկու տարբերակների թողունակությունները նույնն են,

2) հնարավոր չէ ճշգրիտ որոշել եկամուտների մեջ բաժինը հենց այս համակարգի գործունեությունից:

Օդային փոխադրումների վերգետնյա սպասարկման գործընթացների համալիր մեքենայացման և ինքնաշխատեցման համակարգերի տնտեսական արդյունավետության ցուցանիշներն են.

1) պահանջվող դրամագլխային ծախսերը սարքավորման ձեռքբերման, կարգաբերման և կարգավորման համար,

2) տարեկան շահագործական ծախսերը սարքավորման, մեքենաների կամ համալիր համակարգերի խնամքի վրա,

3) տարեկան տնտեսական արդյունքը մեքենայացման և ինքնաշխատեցման նոր միջոցների ներդրումից,

4) ներդրվող սարքավորման, մեքենաների կամ համալիր համակարգերի վրա լրացուցիչ դրամագլխային ներդրումների ծախսաձածկման ժամկետը [2]:

Ուղեբեռի մշակման և տեսակավորման ինքնաշխատ համակարգի ներդրման տնտեսական արդյունավետության հաշվարկը ցույց է տալիս հետևյալ արդյունքները.

1) պահանջվող դրամագլխային ծախսերը համակարգի ներդրման համար կազմում են 9.459.600 *դրլար*,

2) տարեկան շահագործման ծախսերն ուղեբեռի տեսակավորման ինքնաշխատեցված համակարգի խնամքի վրա՝ 81169,5 *դրլար*,

3) տարեկան տնտեսական արդյունքն ուղեբեռի տեսակավորման ինքնաշխատեցված համակարգի ներդրումից՝ 2248 *դրլար*,

4) ուղեբեռի տեսակավորման ինքնաշխատ համակարգի վրա լրացուցիչ դրամագլխային ներդրումների ծախսաձածկման ժամկետն հավասար է 6 *տարվա*:

Այսպիսով, երկու տարբերակների ցուցանիշների համեմատական վերլուծությունը թույլ է տալիս անելու հետևյալ հետևությունները.

1) ներդրվող համակարգի ծախսերը գերազանցում են փոխարինվող համակարգի ներդրումային ծախսերին,

2) ներդրվող համակարգի տարեկան շահագործման ծախսերը փոքր են փոխարինվող համակարգի տարեկան շահագործման ծախսերից,

3) տարեկան տնտեսական արդյունքի արժեքը դրական է,

4) ծախսաձածկման ժամկետը գտնվում է ընդունելի սահմաններում, քանի որ քաղաքացիական օդագնացության համար դրամագլխային ներդրումների ծախսաձածկման չափորոշիչ ժամկետը ընդունված է հավասար 6,5 *տարվա*։

**Եզրակացություն.** համակարգի սույն տարբերակի ներդրումը տնտեսագիտական տեսակետից արդյունավետ է:

Քանի որ Զվարթնոցի օդային փոխադրումների ծավալներն ամեն տարի աճում են (7,7 %) և շուտով կհասնեն այսօր գործող եղանակով թողունակության հնարավորությունների սահմանին, ապա անհրաժեշտություն կառաջանա ավելացնելու ուղևորասրահի մեկնման

թողունակությունը: Ուստի առաջարկվում է ներդնել գրանցման ազատ եղանակը: Նոր սպասարկման եղանակը կնպաստի ուղևորների արդյունավետ սպասարկմանը, որի շնորհիվ նրանք կխնայեն թռիչքից առաջ իրենց ժամանակը գրանցման վրա:

Գրանցման ազատ եղանակի ներդրման տնտեսական արդյունավետության հաշվարկը կատարվել է ըստ մեր նշած եղանակներից երրորդի, քանի որ այս դեպքում.

1) տարբերակների թողունակությունները տարբեր են,

2) հնարավոր է որոշել եկամուտն այս համակարգի ներդրումից, որն առաջանում է թողունակության աճից:

Գրանցման ազատ եղանակի ներդրման տնտեսական արդյունավետության հաշվարկը ցույց է տալիս հետևյալ արդյունքները.

1) չվերթային եղանակով ուղևորասրահի օրական թողունակությունը կազմում է 14.400 ուղևոր,

2) ազատ եղանակով ուղևորասրահի օրական թողունակությունը՝ 24.000 ուղևոր (աճը՝ 66,6 %),

3) ազատ եղանակի կիրառումից ամսական լրացուցիչ ծախսը՝ 40.500 *դոլար*,

4) ազատ եղանակի կիրառումից տարեկան լրացուցիչ ծախսը՝ 486.000 *դոլար*,

5) ազատ եղանակի կիրառման դեպքում օրական եկամուտը թողունակության աճից՝ 332.483 *դոլար*,

6) ազատ եղանակի կիրառումից եկամտի ամսական աճը՝ 9.974.491 *դոլար*,

7) ազատ եղանակի կիրառումից եկամտի տարեկան աճը՝ 119.693.894 *դոլար*,

8) ամսական շահույթն ազատ եղանակի կիրառումից՝ 9.933.991 *դոլար*,

9) տարեկան շահույթն ազատ եղանակի կիրառումից՝ 119.207.894 *դոլար*:

Այսպիսով, ուղևորների գրանցման չվերթային և ազատ եղանակների ցուցանիշների համեմատական վերլուծությունը թույլ է տալիս անելու հետևյալ հետևությունները.

1) ազատ եղանակի կիրառումից լրացուցիչ փողային ծախսեր են առաջանում, այսինքն՝ ազատ եղանակի ծախսերը գերազանցում են չվերթային եղանակի ծախսերին,

2) ազատ եղանակով ուղևորասրահի մեկնման թողունակությունը գերազանցում է չվերթային եղանակով թողունակությանը,

3) ազատ եղանակով թողունակության աճի հաշվին աճում են նաև եկամուտները,

4) եկամտի և ծախսի աճերի տարբերությունը դրական թիվ է, այսինքն՝ ազատ եղանակով եկամտի աճն ավելի մեծ է ծախսի աճից, հավելյալ եկամուտը գերազանցում է լրացուցիչ ծախսին,

5) ծախսաձածկման ժամկետ հաշվելն իմաստ չունի, քանի որ եկամուտը մեծ է ծախսից:

Եզրակացություն. մեկնող ուղևորների տոմսերի գրանցման և ուղեբեռի ձևակերպման չվերթային եղանակի փոխարինումն ազատ եղանակով տնտեսապես արդյունավետ է:

**Հետևություններ:** Զվարթնոց օդակայանից ուղևորափոխադրումների աճի ներկայիս արագության պահպանման դեպքում տասը տարի անց ուղևորահամալիրի թողունակությունը կհասնի իր սահմանին: Անհրաժեշտություն կառաջանա ավելացնելու թողունակությունը: Այդ խնդրի լուծման, ինչպես նաև ուղևորների հարմարավետության և սպասարկման որակի բարձրացման համար առաջարկվում է ներդնել մեկնող ուղևորների տոմսերի գրանցման և ուղեբեռի ձևակերպման ազատ եղանակ, ինչպես նաև ուղեբեռի տեսակավորման ինքնաշխատ համակարգ: Հաշվարկները ցույց են տալիս, որ ուղեբեռի տեսակավորման համակարգի ներդրումը տնտեսապես արդյունավետ է: Տնտեսական արդյունքը ստացվում է ներդրվող համակարգի շահագործական ծախսերի խնայողությունների հաշվին: Լրացուցիչ դրամագլխային ներդրումների ծախսածածկման ժամկետը 6 տարի է: Գրանցման ազատ եղանակի կիրառումը տնտեսապես արդյունավետ է: Տնտեսական արդյունքը ստացվում է գրանցման սրահի թողունակության աճի շնորհիվ:

**Г. А. Хачатрян**

#### **ВОПРОСЫ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗОК АРМЕНИИ**

*Рассмотрены проблемы повышения эффективности эксплуатации аэропортов, экономической эффективности внедрения наземных систем обслуживания, усовершенствования воздушных перевозок и их технологий. С целью совершенствования функций обслуживания пассажиров и сортировки багажа предлагается внедрить новую, более передовую систему сортировки и метод регистрации пассажиров, которые поднимут процессы регистрации пассажиров и сортировки багажа до мирового уровня.*

**Ключевые слова:** *перевозки, система багажа, метод регистрации, совершенствование, эффективность*

**G. A. Khachatryan**

#### **THE ISSUES OF IMPROVEMENT OF AIR TRANSPORTATION ORGANIZATION IN ARMENIA**

*There were observed The problems of rising the efficiency of airport operations, the economic efficiency of investment of ground service systems, development of air transportation and improvement of transportation technology . In order to improve the functions of service for passengers and baggage sorting a new - more progressive sorting system and a more advanced method of registration of passengers that will enhance the processes of passenger and baggage sorting at the world level is proposed to introduce.*

**Keywords:** *carriage, baggage system, registration method, improvement, efficiency*



## Գրականություն

1. **Звартноц** аэропорт. Википедия. Свободная энциклопедия. –URL: <http://ru.wikipedia.org/> (04.03.2013); <http://ru.wikipedia.org/wiki/> (23.06.2013).
2. **Խաչատրյան Գ.** Օդային փոխադրումների կազմակերպում: Ուս. ձեռն.-Եր.: Ճարտարագետ, 2007.- 148 էջ:

*Խաչատրյան Գեղամ Աշոտի, տնտ. թեկն., դոց. (ՀՀ. ք. Երևան) – ՀՊՀՀ (Պոլիտեխնիկ), Օդային տրանսպորտի շահագործման և կառավարման ամբիոն, (095)574767, [kga60@mail.ru](mailto:kga60@mail.ru):*

*Хачатрян Гегам Ашотович, к. экон. н., доц. (РА, г.Ереван) – ГИУА(Политехник), кафедра Эксплуатации и управления воздушным транспортом (095)574767, [kga60@mail.ru](mailto:kga60@mail.ru).*

*Khachatryan Gegham Ashot, PhD in Economics, Associate Prof. (RA, Yerevan) – SEUA, Chair of Operation and Management of Air Transport, [kga60@mail.ru](mailto:kga60@mail.ru).*

*Ներկայացվել է՝ 25.04.2014թ.*

*Ընդունվել է տպագրության՝ 29.04.2014թ.*