

Мировые авиационные перевозки занимают важное место в системе товародвижения. Развитие грузовых авиаперевозок, в основном, зависит от повышения требований грузовладельцев к скорости транспортировки и сохранности груза, так как конкурентное преимущество воздушного транспорта, по сравнению с другими видами, заключается в скорости его доставки. Как и любой вид транспорт, воздушный транспорт также имеет свой недостаток - высокие тарифы.

Как показывает мировой опыт, ни одна страна, даже самая крупная, обладающая развитой экономикой, квалифицированными кадрами, богатыми природными и трудовыми ресурсами, не может эффективно развиваться без всестороннего участия в международных экономических связях, в глобальных интеграционных процессах. При выборе стратегии экономического роста учитываются такие факторы, как уровень развития экономики и экспортных отраслей, дифференцированности вывоза и степень ориентации на внешние рынки. В связи с этим, одним из важных инфраструктурных факторов является транспортный комплекс, который выступает в качестве основной составляющей системы товарораспределения. В современных тенденциях развития мирового хозяйства в условиях либерализации торгово-экономических отношений, появляется вероятность повышения значения транспортного фактора. Транспорт оказывает многофункциональное воздействие на сферу мирохозяйственных связей. Развитие транспорта, наряду с другими средствами коммуникаций, определяет не только ускоренное освоение географического пространства, но и качественное совершенствование экономики. Деятельность транспортного комплекса становится важнейшим фактором развития экономики и общества в целом [1].

Проблема развития транспортных коммуникаций существует, практически, в любой стране. Факторами, сопутствующими развитию данной отрасли, могут являться: географическое положение страны, политические отношения с соседними странами, наличие выхода к морю и многие другие факторы. Есть страны, которые имеют все эти необходимые ресурсы для развития данной отрасли. Но бывает и противоположная ситуация, когда страна не имеет ни одной из вышеперечисленных возможностей для развития транспортных коммуникаций с внешним миром. Армения входит в этот список стран.

Армения, граница с четырьмя государствами (Турция, Иран, Азербайджан, Грузия), имеет открытые границы всего лишь с двумя из них (Грузия и Иран). Это во многом осложняет, а по некоторым направлениям и полностью блокирует возможность использования различных видов наземного транспорта. По этой причине резко возрастает роль воздушного транспорта. На сегодняшний день в сфере воздушных перевозок Армении нет конкуренции, что влечет за собой отсутствие гибкой ценовой политики, следовательно, возникают препятствия на пути развития как грузовых, так и пассажирских авиаперевозок.

В XX столетии возникли новые транспортные отрасли, среди которых воздушный транспорт занял важнейшее место. С

развитием этого вида транспорта появилась новая форма международных экономических связей – отношения в области гражданской авиации. Воздушный транспорт является неотъемлемой составной частью современной экономики, и его значение становится все более существенным для мирового хозяйства. Эффективные авиатранспортные перевозки косвенно способствуют увеличению количества торгуемых товаров за счет экономической целесообразности перевода в их категорию ряда неторгуемых товаров. Авиатранспорт относится к числу наиболее динамичных отраслей мирового хозяйства. Международный обмен товарами и услугами рос в течение десятилетия в два раза быстрее, чем промышленное и сельскохозяйственное производство всего мира. Одновременно происходят изменения структуры производства в сторону продукции, требующей большего грузооборота на единицу ее стоимости. По оценкам экспертов, примерно 1/3 всей продукции мира является предметом международного обмена. Объем международного рынка воздушных грузоперевозок в настоящее время оценивается в 21 млрд. долл. ежегодно и, по прогнозам Всемирной Торговой Организации (ВТО), может увеличиться в 3 раза к 2015 г. [2].

Таким образом, воздушный транспорт является самым выгодным средством транспортировки грузов с точки зрения скорости доставки, следовательно, грузовые авиаперевозки все больше и больше признаются грузоотправителями. По мере признания все большим числом грузоотправителей экономических выгод от сокращения транспортных сроков, большая доля мировой торговли будет обслуживаться воздушным транспортом. Так, в последнее десятилетие XX века, международные авиационные грузовые перевозки возрастали ежегодно на 2,5% быстрее, чем международная морская транспортировка. По некоторым данным, в начале 90-х годов около 30% продукции всего объема мировой торговли в стоимостном выражении доставлялось авиационным транспортом [3].

До провозглашения независимости, Армения была связана с соседними и дальними странами посредством железнодорожного, автомобильного и воздушного видов транспорта. С начала 1990-х гг., в результате создавшегося в регионе напряженного положения, Республика Армения оказалась в блокаде. Перестали функционировать железнодорожные и автомобильные дороги между Азербайджаном и Арменией, из-за грузино-абхазского конфликта прекратилось движение по железной дороге, идущей через Грузию в Россию. Экономическая блокада имеет сильное негативное влияние не только на развитие экономики страны, но и на развитие транспортных коммуникаций. Исходя из этого, становится ясно, что роль воздушного транспорта резко возрастает, в частности, в сфере грузовых перевозок. Учитывая данное обстоятельство и тот факт, что 90% авиации Армении составляют пассажирские перевозки и не имеется соответствующей авиационной техники для осуществления грузоперевозок, становятся понятны возникающие трудности в развитии грузовых авиаперевозок.

В этих условиях резко возросло значение автомобильного и, в

РОЛЬ ГРУЗОВЫХ АВИАПЕРЕВОЗОК В ЭКОНОМИКЕ АРМЕНИИ

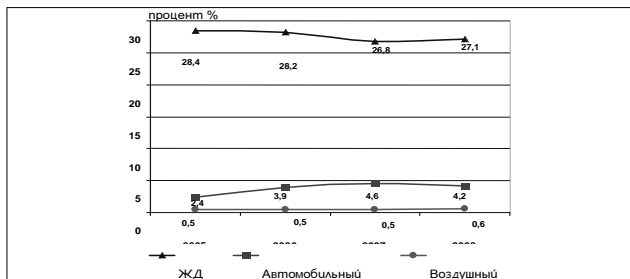
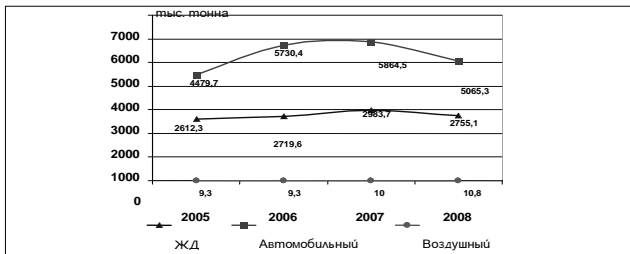
*Тема диссертации:
Экономические проблемы развития
авиационных перевозок Армении и
пути их совершенствования.*

*Научный руководитель:
Торос ТОРОСЯН
Доктор экономических наук,
профессор*

**Артур
САРКИСЯН**

*Аспирант
Кафедры
экономики и
финансов
Российско-Армянского
Государственного
Университета*





особенности, воздушного транспорта. Посредством воздушного транспорта осуществляются перевозки пассажиров в другие страны, а также ввоз в республику основной части грузов.

Одной из основных проблем, сдерживающих развитие грузовых авиаперевозок в Армении, является отсутствие грузовых самолетов. Возникает вопрос: почему их нет до сих пор в армянской Авиации? Во-первых, по географическому расположению Армения не является транзитной республикой, и этим объясняется малый объем транзитного грузопотока. Во-вторых, в основном грузоперевозки осуществляются в порядке дозагрузки пассажирских самолетов, но это составляет очень маленький процент в общем объеме. Исходя из этого, необходимо создать парк грузовых самолетов из современной западной техники, что приведет к увеличению грузопотока в республику, и, вместе с увеличением потока, снизится стоимость единицы отправки грузов воздушным транспортом. Снижение цен на единицу транспортировки груза способствует снижению себестоимости товара, что, следовательно, приводит к снижению его цены продажи.

В транспортной системе Армении первое место занимает автомобильный транспорт. Доля автомобильных грузоперевозок всего перевезенного груза в 2008 году составляет 59%. На втором месте находится железнодорожный транспорт. На последнем месте – воздушный транспорт. Как уже было отмечено, воздушный транспорт является самым дорогим видом транспорта из всех остальных видов. Итак, за 2008 год всего по автомобильным сообщениям общий объем грузоперевозок составляет 5065,3 тыс. тонн, что составляет 4,2 % от всего объема грузоперевозок всеми видами транспорта. Железнодорожным транспортом было отправлено всего 2755,1 тыс. тонн (27,1%), воздушным транспортом – 10,8 тыс. тонн, что составляет маленькую долю общих грузоперевозок за весь 2008 год – 0,6% [4].

Приведен графический анализ (см. график 1), на котором видно процентное соотношение объема перевезенного груза каждого вида транспорта к общим грузоперевозкам за 2008 год.

Таким образом, становится ясно, что воздушный транспорт занимает самые низкие позиции по грузоперевозкам. Этому способствует дороговизна транспортировки. Но на сегодняшний день, воздушный транспорт лидирует с точки зрения скорости и сохранности груза. Отсутствие парка грузовых самолетов, наличие территориальной блокады и политических проблем с соседними странами – все это приводит к торможению развития авиационных грузоперевозок Армении, что, в свою очередь, оказывает немалое негативное влияние на экономику страны.

Լիտերատուրա

1. Беляев В., *Гражданская авиация в начале XXI века, Авиация, #8, 2004.*
2. Андерссон Б., *Мировые авиаперевозки, 2001.*
3. *Межгосударственный статистический совет СНГ, www.cisstat.com*
4. *Национальная статистическая служба Армении, www.amstat.am*

Վարչահիմնադրման տնտեսության պայմաններում Լեռնային Ղարաբաղի տնտեսությունը կրել է կենտրոնացված պլանավորման և վարչահիմնադրման մեթոդների սկզբունքների վրա հիմնված խորհրդային տնտեսական համակարգի բոլոր արատները, իսկ ժողովրդական տնտեսության կառուցվածքի ձեւավորումն իրականացվում էր ոչ թե մարզի, այլ միութենական հանրապետությունների ընդհանուր շահերի հաշվառումով: Տնտեսական հիմնախնդիրները լուծվում էին Ադրբեջանի կառավարության հետապնդած քաղաքական նպատակների հաշվառումով:

Դյուրային և միջճյուղային կառուցվածքների զարգացումը, արտադրողական ուժերի տեղաշարժը, տարածքի մեկ միավորին հասնող տնտեսական ծանրաբեռնվածությունը ակնհայտորեն չէին համապատասխանում Լեռնային Ղարաբաղի բնական-տնտեսական պայմաններին և ներուժին: Ժամանակի հետ պլանային համակարգի անարդյունավետությունն ավելի ակնհայտ էր դառնում: Գործնականում դա արտահայտվեց ձեռնարկություններում տեխնոլոգիական ավարտուն փուլերով արտադրական հզորությունների բացակայությամբ, որն իր հերթին Լեռնային Ղարաբաղի տնտեսությունը վերածել էր Ադրբեջանի հումքային կցորդի, որը գործում էր արտատնտեսական կախվածության պայմաններում: 1988-94թթ. գոյություն ունեցող այս բոլոր սահմանափակումներին ավելացավ Ադրբեջանի կազմակերպած տնտեսական շրջափակումը, հետո ավերիչ պատերազմական գործողությունները ԼՂՀ ողջ տարածքում: Արդյունքում՝ գործող արտադրական հզորությունների 85%-ը, բնակելի ֆոնդի 50%-ը, սոցիալ-մշակութային ոլորտի հարյուրավոր օբյեկտներ, ինժեներային հաղորդակցության բոլոր տեսակների մեծ մասը շարքից դուրս եկան: Այդ բարդ իրավիճակում երիտասարդ Լեռնային Ղարաբաղի Հանրապետությունը ստիպված էր պատերազմից ավերված տնտեսական համալիրի վերականգնման գործընթացին զուգահեռ, 1994թ. հրադադարի համաձայնագրից հետո, ծավալել տնտեսական վերափոխումների գործընթաց:

1995թ. նկատվեցին տնտեսության աշխուժացման առաջին քայլերը: ԼՂՀ զարգացման պատմության մեջ այդ փուլը բնութագրվեց որպես տնտեսական բարեփոխումների և հիմնարար վերակառուցման ժամանակաշրջան: Վերոհիշյալ միջոցառումների ռազմավարական նպատակը տնտեսական, սոցիալական, քաղաքական ժողովրդավարության համակարգի զարգացման հիմքի վրա բաց հասարակության ստեղծումն էր: Այդ առնչությամբ հանրապետությունում սկսվեցին սեփականության մասնավոր ձեռք գրագացումը, ինչը շուկային հագեցրեց ապրանքներով ու ծառայություններով: Չնայած փողերի արժեզրկման ընթացող գործընթացին, բնակչության շրջանում դրսևորվեցին գործարարության նկատմամբ որոշակի խթաններ:

Շուկայական հարաբերություններին անցման գործընթացը պահանջեց մի շարք հիմնախնդիրների շտապ կարգով լուծում, մասնավորապես.

- ✓ մակրոտնտեսական հիմնական ցուցանիշների բարելավում,
- ✓ տնտեսության ընդհանուր կառուցվածքի արմատական փոփոխություն,
- ✓ մասնավորեցման և ապապետականացման գործընթացների օպտիմալացում,
- ✓ շուկայական ենթակառուցվածքների ձեւավորում և զարգացում:

Այս խնդիրների բարեհաջող լուծման նպատակով անհրաժեշտ էր գնաճի անսխառնեղ բարձր տեմպերի նվազեցում, բյուջեի հաշվեկշռվածություն, գործարար ակտիվության պարբերաշրջանային տատանումների թուլացում և, որ ամենակարևորն է, գործարարության ու ձեռներեցության զարգացման նպատակով պայմանների ստեղծում: ԼՂՀ-ում իրագործվեցին տնտեսական նպատակաուղղված մի շարք բարեփոխումներ, որոնք նպատակ ունեին, ընդհանուր առմամբ, փոփոխության ենթարկել տնտեսության գործելակերպը և ստեղծել գերակշռող մասնավոր հատված: Առաջին նշանակալի քայլն արդյունաբերական, առևտրային և կենցաղային մի շարք օբ-