

ՔԱՂԱՔԱՑԻԱԿԱՆ ԱՎԻԱՑԻԱՅԻ ԶԱՐԳԱՑՄԱՆ ՀԵՌԱՆԿԱՐՆԵՐԸ ՀԱՅԱՍՏԱՆՈՒՄ

*Արման Մանասերյան**

Ավիացիան ինչպես ՀՀ, այնպես էլ այլ երկրների համար առաջնային կարևորություն ունեցող ոլորտ է և մշտապես գտնվում է պետությունների ուշադրության կենտրոնում: Ավիացիայի զարգացումը դրականորեն է անդրադառնում ոչ միայն ոլորտում ներգրավված անձանց բարեկեցության մակարդակի, այլև ողջ տնտեսության վրա՝ հաշվի առնելով վերջինի խթանող դերը գյուղատնտեսության, տուրիզմի, արդյունաբերության զարգացման, արտաքին առևտրաշրջանառության ծավալների մեծացման, բիզնես միջավայրի բարելավման գործում: Նշենք, որ թեև հնարավոր չէ ստույգ հաշվարկել ազատականացման հետևանքով ՀՀ տնտեսության վրա դրական ազդեցության չափը, այդուհանդերձ, միջազգային փորձը փաստում է տնտեսության վրա վերջինի ունեցած դրական ազդեցության անխուսափելիության մասին:

Տարբեր երկրների առաջավոր փորձի ուսումնասիրությունը ցույց է տալիս, որ ավիացիայի բնագավառը մրցակցության տեսանկյունից ներկայանում է հետևյալ հիմնական ձևաչափերով.

- Մրցակցության սահմանափակումներ ենթադրող միջպետական համաձայնագրերով կարգավորվող ավիացիոն շուկա
- Միակողմանիորեն հռչակված «Բաց երկնքի» քաղաքականություն

* Տնտեսագիտության թեկնածու, ՀՀ տնտեսական մրցակցության պաշտպանության պետական հանձնաժողովի նախագահի օգնական:

- Երկկողմանի համաձայնագրերի հիման վրա իրականացվող «Բաց երկնքի» քաղաքականություն:

Ընդ որում, նշված մոդելների նախապատվության հարցում պետությունների միջև չկա միասնական դիրքորոշում, և այն հիմնականում կախված է պետության կողմից տվյալ ոլորտում առաջադրված խնդիրներից:

Առաջին մոդելի շրջանակներում, որպես կանոն, երկրները միմյանց հետ կնքում են համաձայնագրեր, որոնցով սահմանափակում են փոխադարձ թռիչքների քանակները, օգտագործվող ինքնաթիռների տեսակները, օդանավերի նստելատեղերի քանակները, պայմանագրի կողմ հանդիսացող մյուս երկրում թռիչքների և վայրէջքների համար նախատեսված օդանավակայանների քանակները, ավիատոմսերի գները և այլն: Վերջին տասը տարվա ընթացքում ՀՀ ավիացիայի ոլորտը կարգավորվել է հենց նման միջպետական համաձայնագրերով: Սակայն, ի տարբերություն նման կարգավորում իրականացնող այլ երկրների, ՀՀ պարագայում նշված սահմանափակումներն ուղեկցվել են նաև տեղական միակ ավիափոխադրողին բացառիկ իրավունքների տրամադրմամբ: Այդ իրավունքները պետության կողմից տրամադրվել են 2003 թվականից, տասը տարի ժամկետով՝ կողմերի միջև կնքված պայմանագրի հիման վրա: Նշված պայմանագրով ընկերությունը ստացել է ՀՀ անունից փոխադրումներ իրականացնելու բացառիկ իրավունքներ:

Ինչպես արդեն նշվեց, այս մոդելի կարևորագույն բաղադրատարրերից են հանդիսանում ավիացիայի ոլորտի կանոնակարգման նպատակով պետության կողմից կնքված երկկողմանի համաձայնագրերը: Նշված համաձայնագրերը (բացառությամբ ԱՄՆ-ի հետ կնքված «Բաց երկնքի» մասին և ԵՄ-ի հետ կնքված հորիզոնական համաձայնագրերի) հիմնականում պարունակում են մրցակցությունը

սահմանափակող դրույթներ և նախատեսում են իրավունքներ (որոշ դեպքերում՝ նաև պարտավորություններ) երկրների կողմից նշանակված ավիաընկերությունների միջև ավիատոմսերի գների սահմանման (համաձայնեցման) հարցում: Նման համակարգի պայմաններում իրականում բացառվում է ընկերությունների միջև հնարավոր մրցակցությունը, որն էլ հանգեցնում է ավիատոմսերի բարձր գներին:

Կատարված ուսումնասիրության արդյունքները թույլ են տալիս փաստելու, որ ի սկզբանե առանց որևէ արտոնության, հատուկ կամ բացառիկ իրավունքների տրամադրման, փոքր երկրի, ինչպիսին է Հայաստանը, ազգային ավիափոխադրողը կամ տեղական ավիաընկերությունը չի կարող մրցակցել միջազգային խոշոր կորպորացիաների կողմից կառավարվող ընկերությունների հետ: Հետևապես, կարծում ենք, որ ՀՀ-ում տեղական ավիաընկերություն ունենալու անհրաժեշտության դեպքում այն պետք է լինի միջազգայնորեն հայտնի ընկերության մաս և ամբողջությամբ կառավարվի այդ ընկերության կողմից (*Airfrance, Lufthansa, FlyDubai* և այլն), արդյունքում՝ տեղական ավիաընկերությունն առավելագույնս կօգտվի այն առավելություններից, որոնք ունեն խոշոր ընկերությունները:

Ուսումնասիրության շրջանակներում դիտարկվել են մի շարք երկրների կողմից ոլորտի ազատականացման արդյունքում արձանագրված հաջողությունները: Ու թեև ազատականացման շրջանակներում իրականացվող միջոցառումների տեսակները տարբեր երկրներում կատարվում են տարբեր չափով, այդուհանդերձ, դրանք հիմնականում, որպես վերջնանպատակ, ունեն *«բաց երկնքի»* համակարգի ներդրումը: «Բաց երկնքի» հայեցակարգին բնորոշ հատկանիշներից են շուկայական ազատ մրցակցությունը, շուկայական մեխանիզմների ազդեցությամբ գների սահմանումը, մրցակցության հավասար և արդար հնարավորության ապահովումը, համատեղ շուկայական մեխանիզմների առկայությունը, վեճերի լուծման և

խորհրդատվության մեխանիզմների առկայությունը, չարթերային ազատական մոտեցումը, անվտանգությունը, բեռների փոխադրման համար յոթերորդ ազատության տրամադրումը:

Ուսումնասիրության շրջանակներում դիտարկված հաջորդ մոդելը *միակողմանի «բաց երկնքի»* հայեցակարգն է, որը ներկայացված է Լիբանանի օրինակով:

Լիբանանում ավիացիոն շուկայի ազատականացման գործընթացը սկսվել է 1990-ական թվականների վերջին, երբ լիբանանյան կառավարությունը որոշեց վերացնել միջազգային ավիաընկերությունների նկատմամբ կիրառվող սահմանափակումները: Նման սահմանափակումների կիրառման նպատակն ազգային փոխադրողի գոյության պահպանումն էր: Ազատականացման շրջանակներում պետության կողմից մշակվել և ներդրվել է ավիացիայի զարգացման ռազմավարական ծրագիր, որը նախատեսում է ավիացիայի վերակառուցում, ավիաընկերությունների վերակազմակերպում, օդային տրանսպորտի ազատականացում, օդանավակայանների և ավիացիոն ծառայությունների առևտրայնացում: 2002թ. կառավարությունը միակողմանիորեն բացել է երկրի օդային տարածքը բոլոր ավիաընկերությունների համար: Դրանով անմիջապես վերացել են այն բոլոր արգելքներն ու խոչընդոտները, որոնք սահմանված էին ավիաընկերությունների նկատմամբ և վերաբերում էին 3-րդ, 4-րդ և 5-րդ ազատություններով տրվող իրավունքներին:

«Բաց երկնքի» քաղաքականությունը նպաստել է օդային տրանսպորտի զարգացմանը և Բեյրութի Հարիրի միջազգային օդանավակայանի գործունեության ընդլայնմանը, միլիոնավոր զբոսաշրջիկների այցելությանը, ավիատոմսերի և օդային այլ ծառայությունների գների նվազմանը:

Ուսումնասիրության շրջանակներում մանրամասն վերլուծվել են նաև ազատականացման մյուս տեսակի՝ *երկկողմանի «բաց երկնքի»*

քի» գործողության առանձնահատկությունները, որն իրականացվել է հիմնականում Սինգապուրի, Միացյալ Նահանգների և Մարոկոյի Թագավորության օրինակով: Ինչպես արդեն նշվեց, միակողմանի «*բաց երկնքի*» համեմատ, այն ավելի մեծ հնարավորություններ է ստեղծում տեղական ավիաընկերությունների զարգացման համար: Նշված երկրներում կատարված փոփոխությունների արդյունքում արձանագրվել են ոլորտի զարգացման լուրջ ձեռքբերումներ: Մասնավորապես.

- Սինգապուրի կողմից երկկողմ օդային սպասարկման համաձայնագրերի ազատականացման արդյունքում արձանագրվել է ուղևորների թվի 21%-ի աճ, իսկ ավիատոմսերի գները նվազել են 15%-ով:
- Միացյալ Նահանգներում, որն ազատականացում իրականացրած առաջին երկիրն է, կատարված բարեփոխումների արդյունքում ուղևորափոխադրումների ծավալը տարեկան աճել է 55%-ով, իսկ ավիատոմսերի գները նվազել են 17%-ով:
- Մարոկոյի Թագավորությունում ազատականացումը, որը սկսվել է 2004թ., հանգեցրել է ուղևորաշրջանառության ծավալների մեծացմանը 8.6 միլիոնի չափով (2004-2010), մինչդեռ 1998-2003թթ. ընթացքում ուղևորաշրջանառությունն ավելացել է ընդամենը 820 հազարով:

Ընդհանուր առմամբ, գոյություն ունեցող ավիաընկերությունները կարելի է բաժանել երկու մասի: Առաջին խմբում ներառվում են այն ընկերությունները, որոնք իրականացնում են *կեստից կեստ* թռիչքներ: Այս տարբերակը բնորոշ է հիմնականում փոքր ավիաընկերություններին: Երկրորդ խմբում ներառված են այն ավիաընկերությունները, որոնք իրականացնում են փոխադրումներ՝ *օգտագործելով իրենց ցանցը*: Կատարված ուսումնասիրությունը փաստում է, որ միայն

կետից կետ թռիչքներ իրականացնող ընկերություններն օբյեկտիվորեն չեն կարող լինել ավելի արդյունավետ, քան ցանցային համակարգ ունեցող ավիաընկերությունները: Հետևապես, շատ կարևոր է, որպեսզի, եթե ՀՀ-ում ստեղծվի տեղական ավիաընկերություն, ապա այն չսահմանափակվի միայն կետից կետ թռիչքների իրականացմամբ:

ՀՀ ավիացիոն շուկայի զարգացման վերաբերյալ միջազգային կազմակերպությունների կողմից կատարված ուսումնասիրությունների համաձայն՝ ավիաընկերությունների միջև մրցակցության բացակայությունից զատ, առկա են նաև զարգացմանը խոչընդոտող այլ գործոններ, այդ թվում՝ օդանավակայանի և ավիավառելիքի բարձր գները, որոնք ազդում են ավիատոմսերի գների վրա: Ավիավառելիքի բարձր գների հետ կապված՝ միջազգային կազմակերպություններից մեկի հաշվարկներով՝ արձանագրվել է, որ Թբիլիսիի օդանավակայանի համեմատ «Զվարթնոց» օդանավակայանում գները 20%-ով բարձր են, ինչը, կարծում ենք, կարող է պայմանավորված լինել միայն մեկ ընկերության կողմից ավիավառելիքի ներմուծման հանգամանքով, որն, ի դեպ, չի հանդիսանում ՀՀ ռեզիդենտ ընկերություն: Այս կապակցությամբ կարծում ենք, որ ազատականացման արդյունքում չվերթների քանակների ավելացումն ավիավառելիքի կարող է առաջացնել մատակարար ընկերությունների հետարքրքրությունը ՀՀ ներմուծման հարցում, ինչն, իր հերթին, կավելացնի ավիավառելիքի մատակարար ընկերությունների թիվը՝ ապահովելով մրցակցային բարենպաստ միջավայր:

Ավիատոմսերի գնագոյացման վրա ազդող հաջորդ կարևոր գործոնն օդանավակայանի կողմից ավիաընկերություններին մատուցած ծառայությունների դիմաց գանձվող վճարներն են: Նշված գները, ըստ էության, պետության կողմից կարգավորվող գներ են: Հետևապես, կարծում ենք, որ մասնագիտական հանձնաժողովը գները հաստատելիս պետք է հաշվի առնի դրանց մրցունակությունը ոչ միայն տա-

րաձաշրջանային երկրների, այլ նաև բոլոր հնարավոր մրցակից օդանավակայանների գների նկատմամբ:

Կատարված ուսումնասիրության արդյունքներով առաջարկում ենք հետևյալը.

1. ՀՀ ավիացիայի զարգացման համար առավել նպաստավոր տարբերակը երկկողմանի «Բաց երկնքի» քաղաքականությունն է: Այն հնարավորություն կտա, մի կողմից, ապահովել նպաստավոր պայմաններ ողջ տնտեսության զարգացման տեմպերի արագացման համար՝ հաշվի առնելով ավիացիայի խթանող դերը գյուղատնտեսության, զբոսաշրջության, արդյունաբերության զարգացման, արտաքին առևտրաշրջանառության ծավալների մեծացման, բիզնես միջավայրի բարելավման գործում, մյուս կողմից՝ չեզոքացնել ՀՀ երկաթուղային և ավտոմոբիլային ուղիների սահմանափակվածության գործոնի ազդեցությունն ուղևորափոխադրման և բեռնափոխադրման ներկայիս փոքր ծավալների վրա:
2. 2003թ. մարտի 14-ին ՀՀ կառավարության, «Միբիր ավիաուղիներ» և «Արմավիա» ավիաընկերության միջև կնքված եռակողմ պայմանագրի առկայությունը և նման պայմանագրով որևէ ընկերությանը մենաշնորհային իրավունքների տրամադրումը որևէ դեպքում չի կարող ապահովել զարգացում ավիացիայի ոլորտի համար: Հնարավոր չէ պետության կողմից կարգավորել այնպիսի հարցեր, որոնք ենթակա են կարգավորման բացառապես մասնավոր հատվածի կողմից: Ուստի, անհրաժեշտ է հետազայում ևս խուսափել նման բնույթի պետական կարգավորումներից: 2013թ. ապրիլի 1-ից «Արմավիա» ավիաընկերության չվերթների դադարեցման հետևանքով մի շարք օդուղիներ սպասարկող ավիաընկերությունների կողմից գների փոփոխությունների գծով կատարված ուսումնասիրությունը ցույց տվեց,

որ առկա վարչական մեթոդներով հնարավոր չէ ապահովել օտարերկրյա նշված ավիաընկերությունների նպաստավոր գնային քաղաքականության իրականացումը, քանի որ այդ ընկերությունները ռեզիդենտ չեն հանդիսանում: Հետևապես, անհրաժեշտ է տնտեսական մեխանիզմների առկայությունը, որը կարող է ապահովել մրցակցային արդյունավետ պայքար՝ ուղղված սպառողների բարեկեցության մակարդակի աճին: Որպես նման մեխանիզմ կարող է հանդիսանալ երկկողմանի «Բաց երկնքի» հայեցակարգի պայմաններում գործող տեղական ավիաընկերության առկայությունը, որը կարող է, որպես հայկական ընկերություն, իրականացնել թռիչքներ և հավասարակշռություն հաստատել շուկայում: Այսինքն՝ քննարկվող մոդելի շրջանակներում ցանկալի է ՀՀ-ի կողմից թռիչքներ իրականացնելու համար նշանակված ավիաընկերության առկայությունը: Ինչպես արդեն նշվեց, նման ավիաընկերությունը պետք է մաս կազմի բացառապես հայտնի միջազգային ավիաընկերության, որը հնարավորություն կտա նորաստեղծ ընկերությանն օգտվելու խոշոր ավիաընկերությանը բնորոշ մի շարք (արդեն իսկ նշված) առավելություններից: Նշված ընկերության բաժնեհավաք կապիտալում կարող է լինել պետության մասնակցությունը, որը հնարավորություն կտա տնտեսական գործոններով ազդել այդ ընկերության որոշումների վրա: Նորաստեղծ ընկերությունում հնարավոր պետության մասնակցությունը պետք է ապահովել ոչ թե բյուջեից կամ ֆինանսավորման այլ աղբյուրներից միջոցների տրամադրման, այլ պետության կողմից միջազգային ավիաընկերության համար ՀՀ տարածքում երկարաժամկետ (երեք, հինգ, յոթ տարի) երաշխավորված գործունեության իրականացման իրավունքի տրամադրման հաշվին: Այս մոդելի էությունն այն է, որ պետության կողմից հրապարակվում

և ապահովվում է նշված ընկերության՝ որպես ՀՀ-ի կողմից նշանակված փոխադրողի, հանդես գալու իրավունքը: Պետք է նկատել, որ որևէ երկրում ավիաընկերությունների գործունեության իրականացման հարցը մեծապես պայմանավորված է կանխատեսելի և երկարաժամկետ զարգացման հնարավորությունների առկայությամբ: Պետք է սահմանվեն կոնկրետ չափանիշներ, տարվեն համապատասխան բանակցություններ ընդարձակ ցանց ունեցող միջազգային խոշոր ավիաընկերությունների հետ՝ ՀՀ-ում նոր ավիաընկերություն ստեղծելու համար:

3. Կարծում ենք, որ պետությունը չպետք է սահմանափակի նաև տեղական հնարավոր ավիաընկերությունների քանակը: Այսինքն՝ պետության կողմից սահմանված պայմանների բավարարման դեպքում, որը հիմնականում պետք է վերաբերի միջազգային խոշոր ցանցի անդամ լինելուն, նման ցանկություն ներկայացրած բոլոր ընկերությունները պետք է կարողանան իրականացնել ՀՀ-ի կողմից նշանակված ավիաընկերության թռիչքներ:
4. Պետությունը հնարավորինս արագ պետք է վերացնի այն բոլոր սահմանափակումները, որոնք առկա են միջպետական ներկայիս համաձայնագրերում (այլ փաստաթղթերում), և որոնք վերաբերում են թռիչքների քանակներին, օդանավերի տեսակներին, նստելատեղերի քանակներին և այլն:
5. Բոլոր այն երկրների հետ, որոնց ավիացիոն շուկան գործում է «բաց երկնքի» մոդելի շրջանակներում, պետք է կնքվեն նմանատիպ համաձայնագրեր: Սակայն կան մի շարք երկրներ, որոնք չեն կիրառում «բաց երկնքի» մոդելը, և այդ երկրների հետ միջպետական համաձայնագրերի դրույթները պետք է հնարավորինս ազատականացվեն: Այսինքն՝ պետք է հանվեն օդանավերի նստելատեղերի, թռիչքների հաճախականությունների և գների սահմանմանը վերաբերող սահմանափակումները: Իսկ

նորաստեղծ տեղական ավիաընկերությունների միջև թռիչքների իրականացման քանակները պետք է բաշխվեն արդարացի՝ հաշվի առնելով կատարված ներդրումները, օդանավերի քանակը և այլն:

Դեկտեմբեր, 2013թ.

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ В АРМЕНИИ

Арман Манасерян

Резюме

Авиационная промышленность как в Республике Армения, так и в других странах, считается наивысшим приоритетом и всегда находится в центре внимания правительств. Сейчас в РА реализуются активные изменения, направленные на ускорение темпов развития отрасли. Основной целью статьи является оценка нынешней ситуации и раскрытие направлений дальнейшего развития области.