

Գործունային գնահատականները ըստ փորձագետների (աղյուսակ 1-ի հիման վրա)

	Ոչ ռիսկային միջավայր	Ոչ բավարար ռիսկային միջավայր	Միջին ռիսկային միջավայր	Բավարար ռիսկային միջավայր	Ռիսկային միջավայր	Σ
Գնահատականը Բայերով(max)	1×49=49	2×49=98	3×49=147	4×49=196	5×49=245	735
Փորձագետ1	18×1=18	11×2=22	3×3=9	6×4=24	11×5=55	128
Փորձագետ2	18×1=18	7×2=14	7×3=21	6×4=24	11×5=55	132
Փորձագետ3	12×1=12	6×2=12	11×3=33	12×4=48	10×5=50	155
Փորձագետ4	13×1=13	5×2=10	11×3=33	10×4=40	10×5=50	146
Փորձագետ5	13×1=13	6×2=12	10×3=30	12×4=48	8×5=40	143
Գնահատականը միջին բայերով	14.8 (30.2%)	14 (14.3%)	25.2 (17.1%)	36.8 (18.8%)	50 (20.4%)	140.8 (19.2%)

Փորձագիտական գնահատականները մատնանշում են «Արմավիա» ընկերության բարենպաստ քիզնես միջավայրում գտնվելու մասին՝ 140.8 միջին գնահատականը կազմում է առավելագույնի 19.2%-ը:

Ընկերությունը կգտնվեր առավել բարենպաստ քիզնես միջավայրում, եթե ընտրված ցուցանիշների փորձագիտական գնահատականներով ստացվեր 49 բալ (ցածր ռիսկային գոտի), հակառակը՝ առավել վատագույն քիզնես միջավայրում՝ 245 բալ (բարձր ռիսկային գոտի) և միջին ռիսկային պայմաններում՝ 147 բալ (միջին ռիսկային գոտի): Փորձագիտական գնահատման արդյունքներով ստացվել է 140.8 բալ միջին գումարային գնահատականը, որը միջինից՝ 147 բալից ցածր գնահատական է և մատնանշում է ընկերության բարենպաստ քիզնես միջավայրում գտնվելու (ցածր ռիսկային պայմաններում գտնվելու) մասին:

Գործունային առանձին խմբերի վերաբերյալ փորձագիտական գնահատման արդյունքներով համեմատաբար բացասաբար են ազդում մուտքի գործոնները՝ 19.1%, ելքի գործոնները՝ 23% և տեխնոլոգիական գործոնները՝ 66%: Հակառակը, համեմատաբար դրական են ազդում շուկայական գործոնները՝ 18.2%, սոցիալական գործոնները՝ 37.7%, քանի որ այս գնահատականները միջինից ցածր են, ուստի և գտնվում են քիզնես միջավայրի թույլատրելի սահմաններում:

ԱՐԱՄ ԿԱՐԱՊԵՏՅԱՆ

ՀՀ ԳԱԱ Մ.Քոբանյանի անվան
տնտեսագիտության ինստիտուտի ասպիրանտ

3.3 ԶԱՂԱՔԱՑԻԱԿԱՆ ԱՎԻԱՑԻԱՑԻ ԶԱՐԳԱՑՄԱՆ ԾՐԱԳՐԱՑԻՆ ՍԿՋԲՈՒՆՔՆԵՐԸ

Եթե հանրապետության անկախացումը մախապայմաններ ստեղծեց սեփական քաղաքացիական ավիացիայի (ԶԱ) ստեղծման և ձևավորման համար, ապա անցումը շուկայական տնտեսակարգին առաջին պլան մղեց ԶԱ-ի զարգացման և կառավարման խնդիրները լուծել շուկայական հարաբերությունների պայմաններում: Ինչպես վկայում է համաշխարհային փորձը, շուկայի պայմաններում հնարավոր են ինչպես քաղաքացիական ավիացիայի կառավարման ազատականացումը, այնպես էլ նրա գործունեության պետական կարգավորումը: Այս բնագավառում հիմնավորված որոշումների կայացումը ենթադրում է ոչ միայն այլ երկրների փորձի մանրագին ուսումնասիրություն և օգտագործում, այլև մեր երկրի քաղաքական, տնտեսական, ժողովրդագրական իրավիճակների ու առանձնահատկությունների ազդեցության վերլուծություն:

Երկրորդ համաշխարհային պատերազմից հետո զարգացած կապիտալիստական երկրներին հուզում էր այն հարցը, թե արժե արդյոք ռազմավարական այս կարևոր ճյուղի կառավարման խիստ վարչական ձևից անցնել ավելի ազատական կառավարման ձևին: Այս գաղափարը ուներ և կողմնակիցներ և հակառակորդներ: Անհրաժեշտ էին համապատասխան քաղաքական և տնտեսական պայմաններ, որոնց դեպքում հնարավոր կլիներ ճշգրտել ԶԱ-ի գործունեության մեջ պետական ազդեցության և միջամտության չափը:

1978թ. ԱՄՆ-ում ընդունվեց «Օրենք ավիաընկերությունների գործունեության սպասարկման մասին»: Նրա մշակման ժամանակ կառավարությունը հաշվի էր առել, առաջին հերթին, այն փաստը, որը կապված էր շահագործման ծախսերի կտրուկ աճի հետ. ԱՄՆ-ի շատ ավիաընկերություններ սկսել էին կրել զգալի կորուստներ: Ընդ որում, ըստ գործող կարգի, նրանք իրավունք չունեին դադարեցնել թռիչքները մույնիսկ նրանց համար վնասաբեր ուղղություններով: Արդյունքում կառավարությունը կանգնեց երկընտրանքի առջև. կամ սուբսիդավորել վնասաբեր ավիաընկերություններին կամ թույլ տալ դրանց սնանկացումը: Կառավարությունը ընտրեց ավիատրանսպորտային քիզնեսի պետական կարգավորման թուլացման ուղղությունը, հուսալով, որ ազատ մրցակցությունը կդառնա այն միջոցը, որը կաշխուժացնի մասնավոր ձեռնարկատիրությունը այս ոլորտում և պետական բյուջեն կազատի ավելորդ ծախսերից: 1978թ. օրենքի հիմնական դրույթները հետևյալն էին. մախ ավիաընկերությանը լիցենզիա տրամադրելու ժամանակ կոնկրետացվում են պահանջները կոնկրետ ավիատրանսպորտային աշխատելու համար, ընդ որում, նրանց իրավունք է տրվում ինքնուրույն փոփոխելու այդ ուղղություններում թռիչքների հաճախականությունը, այնուհետև ավիաընկերություններն իրավունք ստացան կամայականորեն փոխելու սակագները օրենքով թույլատրվող շրջանականներում (իջեցնել մինչև 50% և բարձրացնել 5%), պայմանով, որ ավիաընկերությունը իրականացնում է այդ գծի վրա փոխադրումների 70%: Քանի որ շուկայական տնտեսության անհրաժեշտ պայմանը մրցակցության առկայությունն է, այդ

պատճառով էլ իշխանությունները լիցենզիայի տրամադրման ժամանակ ձգտում էին նույն գծի վրա աշխատելու իրավունք տրամադրել մի քանի ավիաընկերությունների:

Ավիափոխադրումների շուկայական համակարգի օգտին անվիճարկելի փաստարկներն են՝ ռեսուրսների բաշխման բարձր արդյունավետությունը, փոխարինման ազատությունը, փոփոխվող շուկայական պայմաններին հարմարվելու ճկունությունը, ավիաընկերության և հաճախորդի շահերի «բնականոն» միացումը, բնակչության տարբեր պահանջմունքների բավարարման համար պոտենցիալ հնարավորությունները, ավիափոխադրումների որակի բարձրացումը և այլն:

Նկատելի է, որ գլոբալացման ներկա դարաշրջանում տեղի են ունենում նաև տնտեսության պետական կարգավորման անհրաժեշտության «վերաիմաստավորման» գործընթացներ: ՀՀ պարագայում, առավել ևս, արտաքին աշխարհի հետ կապի ցամաքային ուղիների կիսաշրջափակման պայմաններում, խիստ կարևորվում է հանրապետության օդային ուղիների զարգացման և դրանում պետության դերակատարության բարձրացման անհրաժեշտությունը: Չի կարելի ասել, որ այս բնագավառում զարգացումները հանրապետությունում ընթացել են ծրագրավորված և դրական միտումներով: Երկրի անկախացումից հետո կազմավորված և գործող միակ ավիաընկերության՝ «Հայկական ավիաուղիներ»-ի սնանկացումն արդեն կայացած իրողություն է, չնայած դեռևս վերջնական լուծում չեն ստացել մի շարք հարցեր, մասնավորապես, աշխատակազմի վարձատրության և որոշ երկրների օդանավակայանների որոշ մատուցած ծառայությունների դիմաց պարտքերի մարումը: Այսօր միարժեք չէ գնահատվում նաև սնանկացման անխուսափելիությունն ու անհրաժեշտությունը: Փաստորեն, ներկայումս հանրապետությունում ազգային ավիափոխադրողի դերում հանդես է գալիս միայն «Արմավիա» ավիաընկերությունը, որը «Հայկական ավիաուղիներ»-ի իրավահաջորդը չէ, և ստանալով վերջինիս պատկանող միջազգային ավիափոխադրումների լիցենզիան 2003թ. դարձել է միակ միջազգային ուղևորափոխադրումներ իրականացնող երկրում: «Արմավիա» ավիաընկերությունը՝ որպես ՍՊԸ, հիմնադրվել է 1996թ.: 2002 թվականին ավիաընկերությունը ռազմավարական այլաձևի կոմերցիոն պայմանագիր է կնքել ռուսական «Սիբիր» ավիաընկերության հետ: Այնուհետև, 2005թ. հունիսից «Արմավիան» դառնել է ամբողջովին ազգային, երբ «Սիկա Արմենիա Տրեյդին» ՍՊԸ-ն «Սիբիր» ավիաընկերությունից գնել է «Արմավիա» ՍՊԸ-ի կանոնադրական կապիտալում նրան պատկանող ամբողջ մասնաբաժինը (68%):

Այսպիսով, հանրապետության ավիափոխադրումների ոլորտում մի իրավիճակ է, որը լիարժեք չի կարող բավարարել ոչ շուկայական համակարգի կողմնակիցներին՝ ըստ էության մրցակցության բացակայության պատճառով, ոչ էլ այդ համակարգի հակառակորդներին, երբ փաստորեն բացակայում է պետության աջակցությունը (հետևաբար նաև պետական կարգավորման իրավասությունը), իսկ «Արմավիա» ավիաընկերությունն էլ դեռևս այնքան հզոր չէ, որպեսզի կարողանա ինքնուրույն ապահովել հայրենական քաղաքացիական ավիացիայի զարգացման գիտական, տեխնիկական, տնտեսական և սոցիալական հիմնախնդիրները: Իրավիճակից ելքը երկրի քաղաքացիական ավիացիայի զարգացման ռազմավարական ծրագրի մշակումն ու իրագործումն է, որում իրենց լուծումները կգտնեն վերոհիշյալ շատ խնդիրներ:

Ծրագիրը պետք է մշակվի ավիափոխադրումների գծով հանրապետության բնակչության և տնտեսության պահանջմունքների բավարարման չափանիշներից ելնելով: Բացի դրանից ի նկատի ունենալով, որ ԶԱ զարգացումը ընթանալու է շուկայական տնտեսավարման խորացման պայմաններում, ծրագիրը պետք է ներառի. նախ, ազատ տնտեսավարման սկզբունքները: Ցանկացած քիզնեսի և այդ թվում քաղաքացիական ավիացիայի «բնականոն» զարգացման համար ազատ տնտեսավարման հնարավորությունը որոշիչ գործոն է և դրա առկայությունը թույլ է տալիս գործունեության այս կամ այն տեսակով ազատորեն զբաղվելու, ազատ մուտք գործելու ռեսուրսների շուկաներ, արտադրել ապրանքներ, մատուցել ծառայություններ կամ կատարել աշխատանքներ ցանկացած վայրում, վաճառել ցանկացած գնով այն գներով, ով պատրաստ է վճարել դրա դիմաց, երկրորդ, ծրագիրը պետք է ներառի մասնավոր շահագրգռվածության սկզբունքները:

Երրորդ ծրագիրը պետք է մշակվի շուկայական հարաբերությունների տարածվածության սկզբունքներից համապատասխան: Որքան ավելի զարգացած ու խորացած են շուկայական հարաբերությունները (ինստիտուտները), այնքան ադմինիստրատիվ քիչ խոչընդոտների են հանդիպում տնտեսվարող սուբյեկտները և նույնքան բարձր է նրանց գործունեության արդյունավետությունը: Ազատ մրցակցությունն այն հիմնական մեխանիզմն է, որը կարգավորում է շուկան և սահման է հանդիսանում տնտեսական ազատության և մասնավոր շահագրգռվածության միջև: Տնտեսավարման ազատությունը մի որևէ սուբյեկտի համար դառնում է ազատության սահմանափակում մյուսի համար, այդ տեսակետից տնտեսվարող բոլոր սուբյեկտների համար պետք է ստեղծել գործունեության հավասար պայմաններ՝ օրենսդրությամբ սահմանված:

Չորրորդ ծրագիրը պետք է ընդգրկի տնտեսավարման գործընթացներում պետության դերի սահմանափակման սկզբունքները: Շուկայական տնտեսավարման գործընթացներում պետության գործառնությունները էապես փոխվում են: Պետությունն է ստեղծում և սահմանում ձեռնարկատիրական գործունեության իրավական դաշտը, սահմանում և հաստատում է տնտեսական հարաբերությունների «խաղի կանոնները»: Պետությունը իրավական պայմաններ է ստեղծում ազատ տնտեսավարման, մրցակցության խորացման, շուկայական հարաբերությունների կայացման և խորացման, ինչպես նաև անձնական (մասնավոր) շահագրգռվածության խրախուսման ուղղությամբ: Սակայն պետական, ազգային և բնակչության շահերից ելնելով նաև կարող է սահմանափակել տնտեսական գործունեության սահմանները: Այստեղ գլխավոր խնդիրը կայանում է պետության միջամտության ձևերի և եղանակների ճիշտ ընտրության մեջ:

Մեծ է պետության դերը տնտեսական համակարգում գործարար միջավայրի ձևավորման և պահպանման հարցում, այն առանձնահատուկ դեր ու նշանակություն է ստանում քաղաքացիական ավիացիայի ոլորտի համար:

Քաղաքացիական ավիացիայի ոլորտում մրցունակության ապահովման արդյունավետ գործիքներից է քանկարժեք օդանավերի և այլ ավիացիոն տեխնիկայի վարձակալությունը՝ լիզինգը: Արևմուտքում լիզինգը

քիզման տեսակ է, որը ներառում է մի ամբողջ համալիր գույքային, տնտեսական և ֆինանսական հարաբերություններ՝ տնտեսվարող սուբյեկտների, վարկային հաստատությունների և բանկերի միջև: «Լիզինգ» հասկացությունը շրջանառության մեջ է դրվել, որպեսզի առանձնացվի վարձակալության նոր տեսակը՝ ֆինանսական վարձակալությունը:

Քաղաքացիական ավիացիայի բնագավառում վարձակալության այս ձևին դիմում են այն դեպքերում, երբ տնտեսվարող սուբյեկտը (լիզինգ ստացողը) չունի բավարար միջոցներ ժամանակակից թանկարժեք ավիացիոն տեխնիկա ձեռք բերելու համար: Ավիացիոն տեխնիկայում լիզինգը դիտարկվում է և՛ որպես նոր վարկային հարաբերությունների առարկա, և՛ որպես քաղաքացիական ավիացիայում ներդրումային գործունեության կարևոր աղբյուր: Համաշխարհային փորձի համաձայն՝ լիզինգային գործընթացում լիզինգավորող ավիացիոն տեխնիկայի ընտրության հարցում առաջնային իրավունքը պատկանում է շահագործողին, քանի որ նրա գործունեության անմիջական արդյունքից (լիզինգավորվող ավիացիոն տեխնիկայի արդյունավետ շահագործման դեպքում) ստացվող եկամուտներն են ապահովում լիզինգ տրամադրողի օգտին կատարվող վճարները և վարկատուներին հնարավոր փոխառու միջոցների վերադարձը:

Ինչպես ցույց է տալիս միջազգային փորձը, ավիափոխադրումների շուկայի պահպանումն ու հետագա զարգացումը, նրա գործունեության արդյունավետության բարձրացումը, ծախսերի և սակագների իջեցումը, ներդրումային ռեզերվների ստեղծումը ու կենտրոնացումը խնդիր են դնում խոշորացնել ավիաընկերությունները: Որպես կանոն, խոշորացման ուղղությամբ պետության ռազմավարությունը իրականացվում է ավիաընկերությունների ալյանսների և դրանց միավորումների ստեղծմամբ՝ բաժնետոմսերի փաթեթի պետական տիրապետման հիման վրա: Ավիաընկերությունների կամավոր ալյանսների ստեղծումը, որպես կանոն, թանկարժեք ավիատեխնիկայի գնումների, հանգուցային օդանավակայաններից համալիր փոխադրումների և այլ ոլորտներում համատեղ ծրագրերի իրականացման նպատակ է հետապնդում:

«Արմավիա» ավիաընկերությունը, ընդհակառակը, (վերջինս 2005թ., փաստորեն, դուրս է եկել «Սիբիր» ավիաընկերության հետ ռազմավարական ալյանսից), մասնավոր ընկերություն է և պետությունը նրա բաժնետոմսերի որևէ փաթեթի չի տիրապետում: Հետևաբար, «Արմավիա» ավիաընկերության զարգացման իրական ուղին օդանավերի և այլ ավիացիոն տեխնիկայի լիզինգն է, առավել ևս երբ ավիաընկերության ֆինանսական հնարավորությունները սահմանափակ են թանկարժեք ավիացիոն տեխնիկայի անհրաժեշտ քանակի գնումների համար:

Արևմուտքում ավիացիոն տեխնիկայի լիզինգը լայն զարգացում է ապրում: Հենց Արևմուտքի կողմից են նախաձեռնվում ավիացիոն տեխնիկայի լիզինգային գործընթացի ֆինանսական ապահովման առաջարկներն ու պայմանները: Միջազգային պրակտիկայում արդեն 1998թ-ից գոյություն ունի ֆինանսական լիզինգի մասին Կոնվենցիան, որը նույնականացնում է միջազգային լիզինգի կանոնները և կարգավորում է սարքավորումների ֆինանսական լիզինգի գործընթացները: Ներկայումս ֆինանսական լիզինգի մասին Կոնվենցիայի շրջանակներում մշակվում է Կոնվենցիայի նախագիծ շարժական սարքավորումների համար միջազգային գույքային իրավունքների մասին, որը նախաձեռնված է հիմնականում արևմտյան ավիացիոն տեխնիկայի արտադրողների և խոշոր ֆինանսական խմբերի կողմից: Կոնվենցիայի նպատակն է հիմքեր ստեղծել առավել «էժան» վարկավորման (լիզինգի) ստացման գործընթացի միջազգային կարգավորման համար: Սակայն ֆոնդային արժեթղթերի շրջանառության զարգացվածության ցածր մակարդակը հանրապետությունում ներկայումս նման նախաձեռնությունը դարձնում է ոչ իրական:

Այդ ուղղությամբ, որպես ներդրումների ռիսկի նվազեցման իրական գործող մեթոդ կարելի է օգտագործել լիզինգային գործընթացի կամ դրա առանձին տարրերի, օրինակ՝ սկզբնական լիզինգային վճարումների ապահովագրումը: Զարգացող երկրներում, ինչպես և ՀՀ-ում, օդային միջոցների լիզինգի կայացման կարևոր գործոն կարող են հանդես գալ նաև ինտեգրացիոն գործընթացները ավիացիոն տեխնիկայի ներդրման և շահագործման տեխնոլոգիական շղթայի բոլոր տարրերում՝ սկսած սերտիֆիկացումից, մինչև դուրսգրումը: Մասնավորապես ԱՊՀ շրջանակներում միասնական պահանջների համակարգը. ավիացիոն տեխնիկայի, օդանավակայանների, ավիացիոն միջոցները շահագործողների, թռիչքային և տեխնիկական անձնակազմի և այլնի նկատմամբ, կարող է հանդիսանալ ավիացիոն տեխնիկայի լիզինգի զարգացման կարևոր բաղադրիչ:

Օդային միջոցների լիզինգի գործընթացը պետք է հավասարակշռված լինի նրա երեք բաղադրիչների՝ օդային միջոցներ արտադրողի, լիզինգ տրամադրողի և օդային միջոցների շահագործողների միջև: Ավիաընկերությունները չպետք է սնանկանան այս գործընթացի արդյունքում: Դրա համար լիզինգ տրամադրող կողմերը պետք է կիրառեն լիզինգի այնպիսի ուրվագծեր (սխեմաներ), որպեսզի թեթևացեն լիզինգային վճարների բեռը ավիաընկերությունների համար, հատկապես, լիզինգով ստացված ավիացիոն տեխնիկայի շահագործման սկզբնական փուլում: Շահագործող կողմն իր հերթին լիզինգ տրամադրողին պետք է ներկայացնի հավաստի տվյալներ օդային միջոցներով ավիափոխադրումների, երթուղիների ու ավիագծերի մասին՝ այդ գծերի վրա կատարվող բոլոր ծախսերի հաշվառումով: Այսինքն՝ լիզինգային գործընթացը պետք է ապահովի հարկերի և գեղչերի օպտիմալացումը լիզինգային գործընթացում, մասնավորապես, երկակի հարկման բացառման, մաքսային ռեժիմի լարվածության թուլացման հարցերում: