

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ԱՎԻԱՓՈԽԱԳՐՈՒՄՆԵՐԻ ՇՈՒԿԱՅԻ ՎԵՐԼՈՒԾՈՒԹՅՈՒՆԸ

Շուկայական հարաբերությունների ձևավորումն օրըստօրե զարգացող տնտեսության առաջ դնում է նոր հիմնախնդիրներ և պահանջներ: Շուկայական տնտեսության առավելությունների և զարգացման դժվարությունների հաղթահարման, աստիճանաբար խորացող մրցակցության պայմաններում բնականոն ձևով առաջընթաց ապահովելու համար անհրաժեշտ է արագ տեմպերով հասնել միջազգային ստանդարտներին, բարձր մակարդակով ապահովելով բնակչության և տնտեսության պահանջները օդային տրանսպորտով ուղևորների և բեռների փոխադրման գործում: Որակի համապատասխան չափանիշների ապահովման անհետաձգելիությունը «Արմավիա» ավիաընկերության առջև հրատապ խնդիր է դնում ամենայն խորությամբ բացահայտել առկա ռեսուրսները, դրանց օգտագործման արդյունավետության աստիճանը, արտադրության կազմակերպման արդի ձևերի ու մեթոդների ներդրման հնարավորությունները և նոր ռեզերվների ձևավորման աղբյուրները: Այս առումով առաջնային է համարվում օդային փոխադրումների շուկայի վերլուծությունը:

Հայաստանի Հանրապետության օդային փոխադրումների շուկայի կարևորագույն առանձնահատկությունը նրա կախվածությունն է ԱՊՀ երկրների հետ ուղևորափոխադրումներից, այդ երկրների տնտեսական զարգացման մակարդակից, քաղաքացիների բարեկեցությունից, միջազգային զբոսաշրջության, գործարար կյանքի ու առևտրի համար նրանց բաց լինելուց: Համաձայն Համաշխարհային բանկի՝ ԱՊՀ երկրների մեծ մասում սկսած 1999 թվականից նկատվում է համախառն ներքին արդյունքի (ՀՆԱ) նկատելի աճ, որը սկսած 2001 թվականից գերազանցում է միջին համաշխարհային մակարդակը¹:

ԱՊՀ երկրներում օդային փոխադրումների ճյուղի 1991-1999թթ. անկումից հետո, սկսած 2000թ. շուկան աստիճանաբար վերականգնեց կորուստները:

Աղյուսակ 1

ԱՊՀ երկրների քաղաքացիական ավիացիայի ճյուղի հիմնական ցուցանիշները 2000-2005թթ.²

Հիմնական ցուցանիշներ	2000թ.	2001թ.	2002թ.	2003թ.	2004թ.	2005թ.
Փոխադրված ուղևոր (մլն մարդ)	28.8	32.8	34.2	38.4	44.5	47.3
Փոխադրված բեռ (հազ. տոննա)	719	787	815	871	865	907
Ուղևորաշրջանառություն (մլրդ. ուղևոր-կմ)	64.8	74.1	78.1	86.9	102.1	106.8
Ընդհանուր տոննա-կմ (մլն. տ-կմ)	9005	9852	10436	11390	12878	13125

¹ Ըստ Համաշխարհային բանկի և Միջազգային ավիացիոն կոմիտեի տվյալների (տե՛ս Решение об основных направлениях развития гражданской авиации. Москва, МАК, 2007, с. 118) Հայաստանի Հանրապետության, Ադրբեջանի, Բելոռուսի, Ռուսաստանի և Վրաստանի համախառն ներքին արդյունքի աճը 2005թ. եղել է համապատասխանաբար 14%, 26.2%, 9.2%, 6.4%, 9.3%:

² Ըստ Համաշխարհային բանկի և Միջազգային ավիացիոն կոմիտեի տվյալների (տե՛ս Решение об основных направлениях развития гражданской авиации. Москва, МАК, 2007, с. 118) էջ 11:

ԱՊՀ երկրների մեջ ավիափոխադրումների ամենամեծ շուկան ունի Ռուսաստանի Դաշնությունը, որին բաժին է ընկնում այդ երկրների ընդհանուր ուղևորաշրջանառության 80.4%-ը և փոխադրված ուղևորների 75%-ը: Երկրորդ ամենամեծ շուկան ունի Ուկրաինան (ուղևորափոխադրումների 7.1%): Դազախստանին, Ուզբեկիստանին և Թուրքմենիստանին համապատասխանաբար բաժին են ընկնում ուղևորափոխադրումների 3.3, 3.3 և 3.2 տոկոսը: ԱՊՀ անդամ այլ երկրների (այդ թվում՝ Հայաստանի Հանրապետության) ուղևորափոխադրումների միասնական տեսակարար կշիռն ընդամենը 6.6% է:

Չնայած օդային փոխադրումների ԱՊՀ շուկաներում արտերկրյա հայտնի ավիաընկերությունների ներկայությամբ և իրենց շուկան ընդլայնելու ձգտմամբ, ԱՊՀ երկրների ազգային փոխադրողներին բաժին է ընկնում ուղևորափոխադրումների 64%-ը և բեռնափոխադրումների 62.5%-ը: Այս երկրների մեջ միայն Դրոգստանի Հանրապետության, Տաջիկիստանի Հանրապետության և Հայաստանի Հանրապետության ազգային փոխադրողներն են, որ տեղափոխում են ավելի քիչ ուղևորներ, քան այդ երկրների և արտերկրի միջև ուղևորափոխադրումների շուկան շահագործող օտարերկրյա ավիաընկերությունները (տե՛ս աղյուսակ 2):

Բեռնափոխադրումների շուկայում 2006թ. օտարերկրյա ավիաընկերությունները նույնպես առաջատարների դիրքերում են Հայաստանի Հանրապետությունում, Բելոռուսի Հանրապետությունում, Դազախստանի Հանրապետությունում և Դրոգստանի Հանրապետությունում:

Աղյուսակ 2

Ազգային փոխադրողների մասնաբաժինը (%) ուղևորափոխադրումների շուկայում (2006թ.)¹

ԱՊՀ երկիրը	Ազգային փոխադրողների մասնաբաժինը (%)	Արտերկրյա փոխադրողներ մասնաբաժինը (%)
Հայաստանի Հանրապետություն	41.9	58.1
Բելոռուսի Հանրապետություն	62.5	37.5
Դազախստանի Հանրապետություն	67.5	32.5
Դրոգստանի Հանրապետություն	30.6	69.4
Մոլդովայի Հանրապետություն	73.0	27.0
Ռուսաստանի Դաշնություն	67.4	32.6
Տաջիկիստանի Հանրապետություն	36.3	63.7
Ուզբեկիստանի Հանրապետություն	75.4	24.6
Ուկրաինայի Հանրապետություն	56.8	43.2

1992-2004թթ. ընթացքում Հայաստանի Հանրապետության օդային տրանսպորտով ուղևորափոխադրումների ամենափոքր ծավալները գրանցվել են 1999 և 2000թթ. իսկ 2001 թվականից սկսած արձանագրվել է անշեղ աճ, որն, ըստ փոխադրված ուղևորների թվի, իր բարձրակետին է հասել 2007թ.:

Աճի պատճառների և այն պայմանավորող գործոնների վերլուծության համար կարող է օգտակար լինել Հայաստանի Հանրապետության օդային տրանսպորտով ուղևորափոխադրումների աճի պատճառների բացահայտումը: Համաձայն միջազգային սկզբունքների գնահատման համախառն ներքին արդյունքի (ՀՆԱ) 1% աճը պայմանավորում է օդային տրանսպորտով ուղևորափոխադրումների մոտ 1.5% աճ²: Սակայն նշվող օրինաչափությունը վերաբերում է

¹ Решение об основных направлениях развития гражданской авиации. Москва, МАК, 2007, с. 25:

² Տես www.fin.gc.ca: Հաշվարկման սույն սկզբունքը լայնորեն օգտագործվում է Համաշխարհային բանկի (ՀԲ) կողմից: Սույն հաշվարկման սկզբունքը օգտագործված է նաև Կանադայի 2003թ. բյուջեի հաշվարկների մեջ և ավելի շատ վերաբերում է զարգացած երկրներին:

քարձր կենսամակարդակ ունեցող արևմտյան տնտեսություններին և ենթադրում է, որ ուղևորների աճը, որպես կանոն, արդյունք է քաղաքացիների բարեկեցության և եկամուտների աճի:

1993թ., նախորդ տարվա համեմատ, Հայաստանի Հանրապետության համախառն ներքին արդյունքը կտրուկ նվազել է, սակայն ուղևորափոխադրումների ճյուղում գրանցվել է 31% աճ, որը պայմանավորված է եղել կենսամակարդակի անկումով և արտագաղթով:

Աղյուսակ 3

Ուղևորափոխադրումների աճի / անկման միտումները 1993-2007թթ.

Տարի	Աճ/անկում (%)	Աճ/անկում (ուղևոր)
1993թ.	31%	360 900
1994թ.	- 30%	- 453 100
1995թ.	- 9%	- 91 300
1996թ.	4%	37 800
1997թ.	- 4%	- 35 800
1998թ.	- 13%	-123 500
1999թ.	- 26%	- 224 800
2000թ.	-3%	- 19 000
2001թ.	27%	163 700
2002թ.	12%	97 100
2003թ.	8%	68 400
2004թ.	20%	188 500
2005թ.	2.5%	29 300
2006թ.	1.2%	13 900
2007թ.	20%	233 532

1992-2007թթ. արձանագրվել են հիշյալ օրինաչափության այլ խախտումներ ևս: 2001-2007թթ. արձանագրվել են և՛ ուղևորափոխադրումների աճ, և՛ ՀՆԱ-ի աճ: Ըստ այդ ցուցանիշների՝ կարծես թե գործում է վերոնշյալ օրինաչափությունը: Սակայն, ըստ Համաշխարհային բանկի և տեղական մասնագետների ուսումնասիրությունների՝ ոչ գործարար նպատակներով մեկնող ուղևորների 50.4%-ը մեկնողների մեջ ամենաաղքատ շերտերն են: Հայաստանի Հանրապետության օդային տրանսպորտով ուղևորափոխադրումների 80%-ը բաժին է ընկնում ԱՊՀ երկրներին, և այս խմբի մեջ գերիշխողը հասարակության ամենաաղքատ շերտերն են¹, որոնց մեջ զգալի է աշխատանքային միգրանտների թիվը:

2007թ. աճի ցուցանիշի (20%) ավելի խորը ու համակողմանի համեմատության համար ներկայացնենք 1993-2007թթ. ընթացքում գրանցված աճի և անկման միտումները:

2004-2007թթ. Հայաստանի Հանրապետության օդային տրանսպորտով ուղևորափոխադրումների միջին տարեկան աճը կազմել է 10%, իսկ նույն ժամանակահատվածում «Շիրակ» օդանավակայանից ուղևորափոխադրումները նվազել են 5%-ով, ինչը Շիրակի տարածաշրջանի տնտեսական ցածր ակտիվության արդյունք է: Նման եզրակացության են հանգել նաև Համաշխարհային բանկի փորձագետները, ըստ ուղևորների եկամուտների կառուցվածքի ուսումնասիրության ժամանակ: Համաձայն ուսումնասիրության՝ «Զվարթնոց» օդանավակայանից մեկնողների ամենացածր կենսամակարդակ ունեցող խմբերին են պատկանում Հայաստանի Հանրապետության մարզերի բնակիչները²: Սա ևս վկայում է այն մասին, որ Հայաստանի

¹ Sh'u Origin-Destination: Survey of Passengers, էջ 11:

² Sh'u Origin-Destination: Survey of Passengers. November-2004, էջ 11

Հանրապետության մայրաքաղաքի և մարզերի միջև տնտեսական զարգացման մակարդակը հավասարաչափ բաշխված չէ:

Հետազոտության շրջանակներում 2004թ. նոյեմբերին հարցումներ են կատարվել ուղևորների միջև Զվարթնոց օդանավակայանում¹: Հարցման մասնակիցների կեսից մի փոքր ավելին կազմել են Հայաստանի բնակիչները, 30%-ը կազմել են հստակ նշված գործարար նպատակներով ճանապարհորդող ուղևորները (Եվրոպա ուղևորվողների 51%-ը նշել են գործարարությունը որպես ճանապարհորդության առաջնային նպատակ): Սակայն բիզնես դասի տոմսերով ճանապարհորդողները կազմել են մոտ 6%, այսինքն՝ գործարարության հայտարարագրված նպատակով ճանապարհորդող անձանց մեծամասնությունը ճանապարհորդում էր էկոնոմ դասի տոմսերով: Ավիաընկերությունների չվացուցակներին համապատասխան՝ ուղևորների 77%-ի նախնական նշանակետը Ռուսաստանն էր, 4%-ինը՝ ԱՊՀ այլ երկրներ, 15%-ը թռչում էր ուղղակիորեն Եվրոպական օդանավակայաններ, իսկ Մերձավոր Արևելք ուղևորների թիվն աննշան էր: Սակայն վերջնական նշանակետի առումով 57%-ը ավարտում էին իրենց թռիչքները Եվրոպայում կամ ԱՄՆ-ում: Սա կարող է լինել ներկա սահմանափակող ռեժիմի հատկանիշը, որը ստիպում է մարդկանց տարանցել Մոսկվան՝ ավելի նախընտրելի ուղիղ կապակցություններն օգտագործելու փոխարեն, եթե դրանք մատչելի և գնային առումով արդյունավետ լինեն:

Հայաստանի անկախացումից ի վեր օդային հաղորդակցությունների բնագավառում ռազմավարական նշանակություն է ունեցել նորանկախ Հայաստանի Հանրապետության օդային հաղորդակցության ուղիների դիվերսիֆիկացիան (այլընտրանքային օդային երթուղիների շահագործումը): Անցած տարիներին, այս ռազմավարությանը համապատասխան, դեպի Եվրոպա և Մերձավոր Արևելք չվերթերի օգնությամբ փոքրացվել է Հայաստանի Հանրապետության ուղևորափոխադրումների ու օդային հաղորդակցության երթուղիների միակողմանի կախվածությունը Ռուսաստանի Դաշնությունից: 1997-2007թթ. Հայաստանի Հանրապետության օդային տրանսպորտով ուղևորափոխադրումների ընդհանուր ծավալում դեպի Եվրոպա ու Մերձավոր Արևելք ուղևորափոխադրումների տեսակարար կշիռը կազմել է շուրջ 20%: Միաժամանակ 2001-2007թթ. ընթացքում Եվրոպայի և Մերձավոր Արևելքի ուղևորություններով Հայաստանի ուղևորափոխադրումների տեսակարար կշիռը 10%-ից (79 904 ուղևոր) հասել է 20%-ի (204 125 ուղևոր)²:

Այնուամենայնիվ, Ռուսաստանի Դաշնության հետ ուղևորափոխադրումների տեսակարար կշիռը 1997-2004 թթ. մնացել է նույնը և կազմում է ընդհանուր ուղևորափոխադրումների շուրջ 73%-ը:

Ուղևորափոխադրումների շուկայի կանխատեսման նպատակով հետաքրքրություն է ներկայացնում Ռուսաստանի, Եվրոպայի և Մերձավոր Արևելքի հետ Հայաստանի Հանրապետության ուղևորափոխադրումների աճի համեմատումն ըստ տարածաշրջանների: 2004-2006թթ. Եվրոպայի և, հատկապես, Մերձավոր Արևելքի հետ ուղևորափոխադրումների աճի ցուցանիշները (համապատասխանաբար 18% և 67%) գերազանցել են Ռուսաստանի Դաշնության ուղևորափոխադրումների աճին (15%): Այսպես շարունակվելու դեպքում ապագայում ավելի կնվազի Հայաստանի Հանրապետության ուղևորափոխադրումների միակողմանի կախվածությունը Ռուսաստանի Դաշնության ուղևորափոխադրումների շուկայից: Սակայն գոյություն ունեն մեծ հակառակ միտումները:

Թուրքիայի հետ ուղևորափոխադրումները, որոնք վերջին հինգ տարիներին աճում են բարձր տեմպերով (30%), կարող են լինել ոչ կայուն և ոչ շարունակական: Թուրքիայի հետ փոխադրումների շուկան, ինչպես վկայում է վերջին տարիների փորձը, ունի զարգացման մեծ

¹ Էնդրյուս Դ., Քաղաքացիական ավիացիայի քաղաքականություն: Համաշխարհային բանկ, 2005թ:

² Տվյալները վերցված են Համաշխարհային բանկի խորհրդատու Քրեյգ Ջենքսի զեկույցից (տե՛ս Craig Jenks, Action Plan for Armenian Civil Aviation Administration, 2006):

ներուծ, բայց ենթակա է քաղաքական հարաբերությունների ազդեցությանը և կարող է արագորեն ձևափոխվել: Հետևաբար, Թուրքիայի հետ միջպետական հարաբերությունների ավելի բարդացման դեպքում, ի հաշիվ դեպի այդ երկիր ուղևորափոխադրումների կրճատման, տեղի կունենա Ռուսաստանի Դաշնության հետ ուղևորափոխադրումների տեսակարար կշռի ավելի մեծացում: Այստեղ մեծ դեր է խաղում նաև այն, որ Հայաստանի Հանրապետության ազգաբնակչության գործազուրկ մասի համար Ռուսաստանը մնում է որպես խոշոր աշխատուժի շուկա: Իսկ Հայաստանի Հանրապետության ուղևորափոխադրումների շուկայում Եվրոպայի ու Մերձավոր Արևելքի դերի առավել մեծացումը վերջնականապես կախված կլինի այդ երկրների տնտեսությունների հետ Հայաստանի Հանրապետության ավելի սերտ ինտեգրման աստիճանից:

ՍՈՒՐԵՆ ՄԿՐՏՅԱՆ

ՀՀ ԳԱԱ Մ. Քոթանյանի անվան
տնտեսագիտության ինստիտուտի հայցորդ

ԻՐԱՎԱԲԱՆԱԿԱՆ ԱՆՁԱՆՑ ՎԵՐԱԿԱԶՄԱԿԵՐՊՄԱՆ ՊԱՏՃԱՌՆԵՐԸ ՀԱՅԱՍՏԱՆՈՒՄ

ՀՀ օրենսդրությամբ տարբերվում է իրավաբանական անձանց վերակազմակերպման հինգ ձև. միաձուլում, միացում, բաժանում, առանձնացում, վերակազմավորում¹:

Վերակազմակերպման ձևերի էությունը, դրանց իմաստը հասկանալու համար անհրաժեշտ է վեր հանել վերակազմակերպման պատճառները: Իրավաբանական անձի վերակազմակերպման համար հիմք հանդիսացող պատճառներն ամեն մի կոնկրետ դեպքում տարբեր են:

Նախ փորձենք խմբավորել վերակազմակերպման ձևերը: Մասնագետները տարբեր կերպ են դասակարգում վերակազմակերպման ձևերը՝ կախված նրանից, թե ինչն են դրանց համար հիմք ընդունվում: Օրինակ, Գ. Ս. Շապկինան առաջարկում է վերակազմակերպման ձևերը միավորել երեք խմբի մեջ².

1. Խոշորացում: Երկու կամ ավելի իրավաբանական անձանց հիմքով ստեղծվում է մեկը, ավելի մեծը, որը ներառում է գոյություն ունեցողներին: Այս խումբը ներառում է միաձուլումը և միացումը:
2. Ապախոշորացում: Մեկի հիմքով ստեղծվում են երկուսը կամ մի քանիսը, կամ առանձնացման դեպքում, երբ իրավաբանական անձը պահպանում է իր կարգավիճակը, ստեղծվում են մեկը կամ մի քանիսը: Այս խումբը ներառում է բաժանումը և առանձնացումը:
3. Վերակազմավորում: Իրավաբանական անձի կազմակերպական-իրավական ձևի փոփոխություն:

Ամնպատակահարմար համարելով անդրադառնալ վերակազմակերպման դասակարգումներին առանձին-առանձին՝ բերված դասակարգմամբ էլ վերլուծենք վերակազմակերպման պատճառները: Խոսքը վերաբերում է այնպիսի խմբավորմանը, երբ դասակարգման հիմքում դրվում է գույքային զանգվածը: Ինչպես արդեն վերևում նշվեց, վերակազմակերպման երկու ձևերի դեպքում (միացում և միաձուլում) միջոցները միավորվում են, գույքային զանգվածն էլ՝ ավելանում, մյուս երկու ձևերի դեպքում (բաժանում և առանձնացում) միջոցները տարանջատվում են, գույքային զանգվածը՝ պակասում, իսկ վերջին դեպքում (վերակազմավորում) տեղի չի

¹ ՀՀ քաղաքացիական օրենսգիրք, հոդված 63, կետ 1:

² Г. С. Шапкина: Арбитражно-судебная практика применения Федерального закона "Об акционерных обществах". М., 1997., С. 41.