

ԿՈՆՑԵՍԻԱՆ՝ ՈՐՊԵՍ ՕՏԱՐԵՐԿՐՅԱ ՆԵՐԴՐՈՒՄՆԵՐԻ ՆԵՐԳՐԱՎՄԱՆ ՄԻՋՈՑ

Համաշխարհային տնտեսության մեջ երկրների կոնցեսիոն օրենսդրությունները և կնքված պայմանագրերը օտարերկրյա ներդրումների ներգրավման կարևոր միջոց են: Ըստ ընդունված միջազգային գործելակերպի՝ նորագույն կոնցեսիոն օրենքները հստակ և անհրաժեշտ իրավական հիմք են կազմում կոնցեսիաների ու ներդրումների համար:

Ամերիաժն՝ շտ է արդյոք, որ յուրաքանչյուր անցումային շրջանի պետություն ընդունի օրենք կոնցեսիայի մասին: Համաձայն ՎՋԵԲ-ի ներկայացրած հաշվետվության¹ 2005թ. օգոստոսի դրությամբ կոնցեսիայի մասին օրենք ընդունել էին 19 երկրներ, որոնցից թերևս ամենամեծ հավանության է արժանացել Լիտվայի օրենքը կոնցեսիայի մասին (աղյուսակ 1): Կան մաև մի շարք երկրներ, որոնք չունեն կոնցեսիայի մասին օրենք, սակայն համապատասխանում են կոնցեսիոն օրենքների միջազգայնորեն ընդունված սկզբունքներին: Այդ երկրների թվին է պատկանում մաև Հայաստանի Հանրապետությունը (աղյուսակ 2):

Աղյուսակ 1

Կոնցեսիայի մասին օրենք ունեցող երկրների ցանկը ըստ հստակության աստիճանի²

Ըստ բարձր	Բարձր	Միջին	Ցածր	Ըստ ցածր
Լիտվա	Բուլղարիա	Բոսնիա և Հերցեգովինա Մակեդոնիա Մոլդովա Ռումինիա Սերբիա և Մոնտենեգրո Ուկրաինա Սլովակիա Ռուսաստան	Ալբանիա Հունգարիա Կիբգիզիա Լատվիա Խորվաթիա Ուզբեկստան Թուրքմենստան	Բելառուս Վրաստան Տաջիկստան

Աղյուսակ 2

Կոնցեսիայի մասին օրենք չունեցող երկրների ցանկը՝ ըստ կոնցեսիոն օրենքների՝ միջազգայնորեն ընդունված սկզբունքներին համապատասխանության աստիճանի³

Ամբողջությամբ համապատասխանող	Չգալիորեն համապատասխանող	Մեծամասամբ համապատասխանող	Մասամբ համապատասխանող	Չհամապատասխանող
	Սլովենիա Չեխիա	Հայաստան Ադրբեջան Էստոնիա Ղազախստան	Լեհաստան	

Չարգացող երկրներում կապիտալի շուկաները դեռևս կայացած չեն, հետևաբար կոնցեսիան (մասնավոր կապիտալի ներգրավումը և նրա օգնությամբ հանրային ունեցվածքի կառավարումը) ռազմավարական կարևորություն և նշանակություն ունեն: Ֆինանսական ճնշման պայմաններում պետությունը արդյունավետ ձևով չի կարողանում տնօրինել և զարգացնել պետական ու հանրային ունեցվածքը, ուստի անցումային տնտեսություններում կոնցեսիայի ինստիտուտը օտարերկրյա ներդրումների գրավման կարևոր միջոց է: Այսինքն՝ կոնցեսիայի ինստիտուտի օգտագործումը քաղաքական կարևոր խնդիր է, եթե տվյալ կառավարությունը ունի տնտեսության զարգացման ռազմավարություն և այդ ռազմավարության բաղկացուցիչ մաս է կոնցեսիան, ապա կոնցեսիայի մասին հատուկ օրենքի ընդունումն անխուսափելի է:

Կա մաև հակառակ պատկերը. կոնցեսիոն օրենսդրության դրույթները զարգացած են, սակայն դրանք ձևակերպված չեն տնտեսության առանձին ճյուղերին առնչվող իրավական ակտերի մեջ: Այսպես՝ Ղազախստանում կոնցեսիայի դրույթները ձևակերպված են հանքարդյունաբերությանը և վառելիքի արդյունահանմանը վերաբերող հատուկ օրենքներում: Բոլոր դեպքերում այս երկրները ևս գնում են կոնցեսիայի մասին առանձին օրենքի ընդունման ճանապարհով: Ղազախստանում ներկայումս արդեն մշակվել է կոնցեսիոն օրենքի նախագիծ, որը պետք է քննարկի երկրի պառլամենտը:

Հետխորհրդային երկրներում ձևավորված տնտեսական իրավիճակը կարող է անբարենպաստ լինել կոնցեսիայի կիրարկման համար: Օրինակ, Դոդախտանում կոնցեսիայի օգտագործման հնարավորությունները փոքր են, քանի որ դեռևս 1995թ. պետական ունեցվածքի սեփականաշնորհումը հիմնականում ավարտված էր ու փոշիացած, իսկ կոնցեսիայի նպատակը հենց պետության կողմից պետական սեփականության զարգացումն է օտարերկրյա կամ տեղական (միայն առանձին դեպքերում) մասնավոր կապիտալի օգնությամբ:

¹ EBRD, Concession assessment project, Cover analysis report, August 2005.

² EBRD, Concession assessment project, Cover analysis report, August 2005.

³ EBRD, Concession assessment project, Cover analysis report, August 2005.

Գոյություն ունի մասնաշաղկապի տարբերակ, որի դեպքում գոյություն ունի կոնցեսիայի մասին օրենք, սակայն կոնցեսիային առնչվող իրավական հարաբերությունները կարգավորվում են մասնաշաղկապի, բնական ռեսուրսների և օտարերկրյա ներդրումների մասին օրենքներով:

Կոնցեսիոն փոխհարաբերությունները սահմանված են գրեթե բոլոր երկրների քաղաքացիական օրենսգրքերի համապատասխան բաժիններում: Սակայն կոնցեսիա ունեցող երկրների փորձը ցույց է տալիս, որ քաղաքացիական օրենսգրքերը պարունակում են սեփականության վարձակալման և կոնցեսիոն իրավական փոխհարաբերությունների միայն ընդհանուր հիմնադրույթներ:

Վերոնշյալներից կարելի է եզրակացնել, որ, այնուամենայնիվ, կոնցեսիայի մասին օրենքի առկայությունը անհրաժեշտ է՝ հատկապես զարգացող և անցումային տնտեսությամբ երկրների, այդ թվում մասնաշաղկապի հանրապետության համար:

Վերականգնման և Ջարգացման եվրոպական բանկի կողմից իրականացվող «Կոնցեսիայի գնահատման ծրագրերը» ուղղված են ՎՋԵԲ-ի գործողության երկրներում իրավական ռեժիմի բարելավմանը: Վերականգնման և զարգացման եվրոպական բանկը համոզված է, որ այն հիմնական ինստիտուտը, որը հետխորհրդային տարածքներում մասնագիտական օգնություն է տրամադրում կոնցեսիոն օրենսդրության ստեղծման բնագավառում, ինչպես մասնաշաղկապի երկրների կոնցեսիոն օրենսդրության արդյունավետությունը գնահատելու նպատակով պարբերաբար ուսումնասիրություններ է կատարում: Համաձայն ՎՋԵԲ-ի գնահատականների՝ անհրաժեշտ է, որպեսզի կոնցեսիոն օրենսդրությունը ենթարկվի միջազգային ստանդարտների հիմնական սկզբունքներին, քանի որ հենց միջազգային ստանդարտներն են այն արտաքին ազդակները, որոնք կիրառվում են «արդյոք տվյալ երկրում ներդրել, թե՞ ոչ» հարցին պատասխանելիս: Ելնելով վերոնշյալից՝ ՎՋԵԲ-ը կոնցեսիոն ժամանակակից օրենքի համար սահմանել է 10 հիմնական սկզբունքներ, համաձայն որոնց Կոնցեսիայի ժամանակակից Օրենքը պետք է.

1. հիմնված լինի հստակ քաղաքականության վրա,
2. կոնցեսիայի համար ստեղծի առողջ օրենսդրական հիմք,
3. ապահովի կանոնների պարզություն,
4. ապահովի կոնցեսիայի կայուն և կանխորոշված իրավական կառույց,
5. նպաստի կոնցեսիոն կանոնների և ընթացակարգերի օրինականությանը, թափանցիկությանը և մատչելիությանը,
6. երկրի իրավական համակարգի և առանձին օրենքների հետ համատեղելի լինի,
7. հաշվի առնի կոնցեսիոն համաձայնագրերի մատչելիությունը,
8. հաշվի առնի հարկադիր դատարանի և արբիտրաժի վճիռները,
9. սահմանի պարտավորություններ և երաշխիքներ,
10. համաձայնեցնի արժեքների տոկոսադրույթները:

Ներկայումս կոնցեսիոն պայմանագրերի ամենատարածվածը «կառուցում-շահագործում-փոխանցում» (BOT)¹ մոդելն է: Այն իրենից ներկայացնում է մի մոդել կամ կառույց, որն օգտագործում է մասնավոր ներդրումները ենթակառուցվածքների զարգացման նպատակով մախսաձեռնելու համար: Այլ կերպ ասած, «կառուցում-շահագործում-փոխանցում» մոդելի կիրառման ժամանակ կառավարության կողմից մասնավոր ընկերությանն է զիջվում հարմարանքների կառուցման և շահագործման իրավունքը, և միայն կոնցեսիոն ժամանակաշրջանի ավարտից հետո մասնավոր ընկերությունը կառավարությանն է փոխանցում ծրագրի շահագործման իրավունքը, չնայած ոչ բոլոր դեպքերում է այդ պահանջը գործում:

Վերջին տարիներին BOT մոդելի դերը մեծացել է հատկապես արդյունաբերական և ենթակառուցվածքների կատարելագործման ծրագրերում՝ ինչպիսիք են մալթի և զագի արդյունաբերությունը, Էլեկտրակայանները, օդանավակայանները, վճարովի ավտոճանապարհները, թունիկները և ջրօգտագործման կայանները:

Աշխարհում օդանավակայանների շահագործումը ավանադարբար կառավարությունների (պետական) վերահսկողության տակ է եղել և օդանավակայանները համոզիսացել են պետական սեփականություն: Օդանավակայանների մասնավորեցման մախսաձեռնությունները համեմատաբար նոր երևույթ են և կանխորոշված են հետևյալ հիմնական հանգամանքներով.

1. Աշխարհում ուղևորների աճի հետ հույժ կարևոր է դառնում գոյություն ունեցող հզորությունների ընդլայնումը և նոր ուղևորային համալիրների կառուցումը: Երկրների կառավարություններ չեն կարողանում իրականացնել անհրաժեշտ ներդրումներ, քանի որ օդանավակայանային ենթակառուցվածքների պետական ֆինանսավորումը դառնում է ավելի ու ավելի դժվարին՝ հաշվի առնելով մասնաշաղկապի հավաքման հակադիր պահանջը:
2. Օդանավակայանների շահագործման արդյունավետության անկումը և օդանավակայանները շահութաբեր դարձնելու պետության անկհայտ անկարողությունը կարևոր փաստարկներ են ուղարկում մասնավոր հատվածի ընդգրկման օգտին:

Օդանավակայանների մասնավորեցումն արագորեն առաջադիմում էր Եվրոպայում, Լատինական Ամերիկայում, ինչպես մասնաշաղկապի ԱՄՆ-ում, Մերձավոր Արևելքի և Աֆրիկայի երկրներում: Մի շարք եվրոպական երկրներ հիմնականում մախսձեռնեցին օդանավակայանային ենթակառուցվածքների մասնակի սեփականաշնորհումը, մինչդեռ զարգացող երկրները, որպես կանոն, մախսապատվությունը տվեցին կոնցեսիոն պայմանագրերին, այսինքն՝ երկարաժամկետ վարձակալական կամ կառավարման պայմանագրերին: Մասնավորեցման ելությունը և բնույթը մեծապես կախված է տվյալ կառավարության որոշեցած քաղաքականությունից, օդանավակայանների ֆինանսական վիճակից, ինչպես մասնաշաղկապի շուկաներից: Մեկ բան

¹ Build-Operate-Transfer.

ակնհայտ է, որ չկա օդանավակայանների մասնավորեցման ստանդարտ, միջազգայնորեն ընդունված և «լավագույնը» համարվող գործելակերպ: Ինչպես ներկայացված է աղյուսակ 3-ում, օդանավակայանների մասնավորեցումն իրականացվում է համաձայն երեք հիմնական մոդելի, որոնց հիմքում ընկած է նրանց զարգացմանը մասնավոր հատվածի մասնակցության աստիճանը:

Աղյուսակ 3

Օդանավակայանների մասնավորեցման գործընթացին մասնավոր հատվածի մասնակցության վերաբերյալ¹

	Մոդել 1	Մոդել 2	Մոդել 3
Սեփականատեր	Պետություն	Պետություն	Պետություն/ Մասնավոր հատված
Ներդրումներ իրականացնող	Պետություն	Պետություն/ Մասնավոր հատված	Մասնավոր հատված
Կառավարող և շահագործող	Մասնավոր հատված	Մասնավոր հատված	Մասնավոր հատված
Մասնավորի մասնակցության ռազմավարությունը	Ծառայությունների կոնցեսիա /զիջում/	«Կառուցում-շահագործում-փոխանցում» մոդել	«Կառուցում-շահագործում-փոխանցում» մոդել
	Կառավարման պայմանագրեր	Երկարաժամկետ վարձակալում	Առևտրային վաճառք
	Բազմաբնույթ կոնցեսիոն պայմանագիր	Կառավարման կոնցեսիա	Այլ
Օրինակներ	Կամերուն	Աբեյնքի միջազգային օդանավակայան	Բրիտանական Օդանավակայանների Վարչություն
	Չիլի/Մանտյագո	Կոլումբիա/Բագուտա	Բելիսստի միջազգային օդանավակայան
	Հոնգկոնգ	«Սոլոարտ»	Ավստրալիա
		Նյու-Յորք, ԱՄՆ	
		Արգենտինա	

Կառավարման պայմանագրերի դեպքում (դրանք հայտնի են մաս «Ծառայությունների կոնցեսիա» անունով) պետությունը դեռևս մնում է օդանավակայանային ենթակառուցվածքի սեփականատերը և պատասխանատու է գործունեության հիմնական ձևերի շահագործման համար, ինչպես օրինակ վազքուղիների կառավարումը և օդային երթևեկության կառավարման հզորությունները: Մասնավոր հատվածը ներկայացնող շահագործողը կառավարում է օդանավակայանի ուղևորային համալիրը կամ համալիրները և իրականացնում այն բոլոր գործունեությունները, որոնք ապահովում են հասույթ:

Կառավարման պայմանագրի մոդելը օգտագործվում է Կամերունում, որտեղ երկրի կառավարությունը ստեղծել է անկախ ընկերություն («Կամերունի օդանավակայաններ»), որը 15 տարով կառավարում է երկրի 14 օդանավակայաններից 7-ը: Հիշյալ ընկերությունը «Փարիզի օդանավակայանների» («Aéroports de Paris»), (34%) և Կամերունի կառավարության (24%) կողմից հիմնադրված համատեղ ձեռնարկություն է, որի բաժնետոմսերի մնացած մասը հանդիսանում է ֆինանսական ինստիտուտների և օդային փոխադրողների սեփականություն: Կառավարման պայմանագրի օրինակ կա մաս Ալբանիայում (Տիրանայի օդանավակայան), Հոնգկոնգում և Չիլիում (Մանտյագոյի միջազգային օդանավակայանի մեկ ուղևորային համալիր):

Մասնավոր հատվածի մասնակցության այս մոդելը մասնավոր շահագործողին թույլ է տալիս օդանավակայանի գործունեության մեջ ներմուծել կառավարման նոր և լավագույն մեթոդներ՝ մեծացնելով հասույթները և շահույթները: Այս մոդելի թերությունն այն է, որ պետությունը ներկայացնող շահագործողը դեռևս պատասխանատվություն է կրում օդանավակայանային ենթակառուցվածքի մեջ ներդրումներին անհրաժեշտ ֆինանսական միջոցների հայթայթման համար:

Կառավարման պայմանագրերը օդանավակայանների ու օդանավակայանային սպասարկումների և ֆինանսական արդյունավետության բարձրացման նպատակով լայնորեն օգտագործվում են արդյունաբերապես զարգացած երկրներում: Դրանք կիրառվում են մաս զարգացող երկրներում, քանի որ կապիտալի շուկաները դեռևս թերզարգացած են և չեն կարող բավարար հիմք հանդիսանալ ամբողջական մասնավորեցման համար: Մասնավոր հատվածի կառավարման շնորհիվ կառավարման պայմանագրերը հաճախ օգտագործվում են որպես ցուցանիշների և շահութաբերության բարելավման միջանկյալ մեխանիզմ:

Կոնցեսիոն պայմանագրերը օդանավակայանների շահագործման մեջ մասնավոր հատվածի ներգրավման առումով նորույթ են: Դրանք թույլ են տալիս պահպանել օդանավակայանների պետական սեփականությունը: Տնտեսական մեծ օգուտներն ավելի շատ ձեռք են բերվում շնորհիվ այս կարգի երկարաժամկետ պայմանագրերի (ի տարբերություն կարճաժամկետ կառավարման պայմանագրերի): Որպես կանոն, կոնցեսիոն պայմանագրերը դառնում են ավելի ու ավելի տարածված, հատկապես զարգացող երկրներում (օդանավակայանների մասնավորեցման մախազները մեծ մասամբ իրականացվել են կոնցեսիոն պայմանագրերի օգնությամբ): Կոնցեսիոն «կառուցում-շահագործում-փոխանցում» (BOT) մոդելի դեպքում, օդանավակայանների բոլոր գործառնություններ, որոշ կամ հիմնական գործունեության ձևերը փոխանցվում են մասնավոր ներդրողին, որը պատասխանատու է ներդրումների ֆինանսավորման և կոնցեսիայի ժամանակահատվածում (սովորաբար 15-20 տարի) օդանավակայանի կառավարման համար: Մասնավոր

¹ "Privatizing Airports-Options and Case Studies", Public Policy for the Private Sector, World Bank, 1996. <O:P/>O:P.

շահագործողը կոնցեսիայի ժամանակահատվածում, սովորաբար, տվյալ երկրի կառավարությանը վճարում է կոնցեսիայի վարձավճար: Իր հերթին մասնավոր շահագործողը տնօրինում է օդանավակայանի շահագործումից ստացված բոլոր հասույթները և կրում առևտրային ռիսկերն ու ողջ պատասխանատվությունը կոնցեսիայի ամբողջ ժամանակահատվածում, որից հետո օդանավակայանը վերադարձվում է տվյալ կառավարությանը: Կոնցեսիոն պայմանագիրը կարող է կարգավորվել ըստ սահմանված զմեռի և մատուցվող սպասարկումների որակի: «Կառուցում-շահագործում-տրանսֆեր» մոդելի լավագույն օրինակներից է Բոգոտայի (Կոլումբիա) «Էլ-Դորադո» օդանավակայանը:

«Կառուցում-շահագործում-փոխանցում» մոդելի կոնցեսիոն պայմանագրի օրինակ է «Hochtief» կոնստրուկտիվ կողմից Աթենքի մոտ օդանավակայանի («Spata») կառուցման և շահագործման պայմանագիրը (30-ամյա կոնցեսիոն պայմանագիր): Իսկ Կիպրոսի կառավարությունը ցանկանում է կնքել 25-ամյա կոնցեսիոն պայմանագիր, համաձայն որի կոնցեսիոները պետք է կառուցի Լաոնակայի և Պաֆոսի օդանավակայանների մոտ ուղևորային համալիրները և դրանք շահագործի մինչև պայմանագրի ժամկետի ավարտը:

Լիմեյով հիմնականում ցամաքային երկիր, Հայաստանը գրեթե ամբողջովին կախում ունի իր միակ միջազգային օդանավակայանից, որպես երկիր մուտք գործելու միակ կետ ինչպես ուղևորների, այնպես էլ բեռների համար: 1990թ. Չվարթնոց միջազգային օդանավակայանը տարեկան ապահովում էր ավելի քան 2 մլն ուղևորահոսք: Սակայն Խորհրդային Միության փլուզումից և Հայաստանի հետագա անկախացումից հետո ուղևորոհոսքի ծավալներն անկում ապրեցին և կառավարության ներդրումներն օդանավակայանի ենթակառուցվածքներում նվազեցին:

Չվարթնոց օդանավակայանի շահագործման անվտանգության և մատուցվող ծառայությունների միջազգային չափանիշներին համապատասխանելու նպատակով անհրաժեշտություն է առաջացել կատարելու խոշորամասշտաբ ներդրումներ, որոնք ՀՀ կառավարությունը ի վիճակի չէր կատարելու: Նշված իրավիճակից ելնելով էլ 2001թ. ՀՀ կառավարությունը երեսուն տարով կոնցեսիոն կառավարման հանձնեց Չվարթնոց միջազգային օդանավակայանը: Ներդրումները անհրաժեշտ են՝

- ✓ համապատասխանելու համար ICAO-ի¹ անվտանգության ստանդարտներին,
- ✓ համապատասխանեցնելու համար օդանավակայանի կարողությունը նախատեսվող երթևեկության աճին,
- ✓ հասնելու համար IATA-ի² C կարգի ծառայությունների մակարդակին,
- ✓ բարելավելու համար անվտանգության մակարդակը և համապատասխանելու մոտ միջազգային չափանիշներին ու կանոններին՝ հաշվի առնելով Հայաստանի աշխարհագրական և քաղաքական դիրքը:

Կոնցեսիոն կառավարման վեց տարիների ընթացքում կառուցվել է մոտ 10 կմ ուղևորային համալիրի առաջին հատվածը բարելավվել են օդանավակայանային ենթակառուցվածքները: Արդյունքում՝ 2007թ. առաջին կիսամյակում կտրուկ աճել է ուղևորափոխադրումների ծավալը³:

Երկարաժամկետ վարձակալումը կոնցեսիոն պայմանագրի ձև է, որը սովորաբար ներառում է օդանավակայանի զարգացման և կառավարման փոխանցումը մասնավոր շահագործողին որոշակի ժամանակահատվածով (մինչև ժամանակ օդանավակայանը մնում է պետության սեփականությունը): Երկարաժամկետ վարձակալումներն ընդհանրապես լինում են ավելի երկար, քան կոնցեսիոն պայմանագրերը և, ըստ գոյություն ունեցող գործելակերպի, տևում են շուրջ 30 տարի, որից հետո դրանք կարող են երկարաձգվել մինչև 50 կամ մույնիսկ 99 տարով: Վարձակալման ժամկետի ավարտից հետո օդանավակայանի կառավարման և շահագործման իրավունքը վերադարձվում է կառավարությանը, չնայած դեռևս հնարավորություններ կան երկարաձգելու վարձակալումը: (Ավստրալիայում օդանավակայանների մասնավորեցման ժամանակ դրանք վարձակալությամբ էին տրվում 50 տարով և կա հնարավորություն վարձակալումը ևս 49 տարով երկարաձգելու համար):

ԱՄՆ-ում Նյու-Յորքի «Մոյուարտ» օդանավակայանի մասնավորեցման դեպքում նախընտրեցին երկարաժամկետ վարձակալման ուղին: 1998թ. Նյու-Յորքի նահանգը նախընտրեց «Մոյուարտ» օդանավակայանը մրցույթի մասնակիցներից 99-ամյա վարձակալությամբ հանձնել Մեծ Բրիտանիայի National Express Group ֆիրմային, որը կատարեց 35 մլն ԱՄՆ դոլարի նախնական վճարում՝ գումարած օդանավակայանի հասույթներից տոկոսները:

Կոնցեսիոն պայմանագրերի կնքումն ունի որոշ առանձնահատկություններ: Առաջին, տնտեսական ու տեխնիկական ուսումնասիրությունները և կոնցեսիոների ընտրությունը կարող է լինել համալիր և ժամանակատար գործընթաց: Երկրորդ, կոնցեսիոների ծախսերը կարող են ուռճացված լինել այն պատճառով, որ անորոշ է, թե ինչպես են կոնցեսիայի վերջում իրականում գործելու փոխհատուցման հոդվածները: Բացի այդ սեփականության իրավունքի բացակայությունը կարող է մասնավոր ներդրողների համար դժվարեցնել պահանջվող կապիտալի կուտակումը:

«Ռազմավարական վաճառք կամ ռազմավարական համագործակցություն» մոդելի դեպքում մասնավոր ընկերությունը կամ կոնստրուկտիվը դառնում է օդանավակայանի սեփականատեր: Այդ մոդելի դեպքում տեղի է ունենում օդանավակայանի սեփականության իրավունքի մասնակի փոխանցում մասնավոր հատվածը ներկայացնող ներդրողին: Կառավարությունն ինքը կարող է որոշել թե օդանավակայանի բաժնետոմսերի քանի տոկոսը պետք է լինի մասնավոր սեփականություն և առավելությունն այն է, որ սեփականության իրավունքի փոխանցումը կարող է իրականանալ աստիճանաբար: Ռազմավարական համագործակցությունը

¹ International Civil Aviation Organization.

² International Air Transport Association.

³ Sb'u Aviation.am խոնրհետային կայքը:

ևս կառավարությանը հնարավորություն է տալիս օգտագործել մասնավոր կապիտալը և դրանով իսկ մեղմել ֆինանսական ճնշումը: Կառավարությունն օգուտներ է քաղում մասնավոր հատվածում որոշումների կայացման գործընթացից և կառավարման մեջ մասնավոր հատվածի ներգրավումից, ինչը կարող է ուղղակիորեն նպաստել շահագործման արդյունավետության բարձրացմանը:

Նմանատիպ մեկ այլ մոդելի դեպքում, որը հայտնի է որպես «մասնակի զիջում», պետական սեփականությունը հանդիսացող օդանավակայանի կամ օդանավակայանի շահագործողի բաժնետոմսերը վաճառվում են մասնավոր ներդրողին: Ռազմավարական վաճառքի օրինակ է պետական սեփականություն հանդիսացող Վիեննայի օդանավակայանը, որի բաժնետոմսերի 48% հանդիսանում է Ամստերդամի «Սքիպիոլ» օդանավակայանի սեփականությունը:

Այս մոդելը բացառապես օգտագործվում է զարգացած երկրներում, որտեղ կապիտալի շուկաները կայացած են և կան օդանավակայանների կառավարմամբ հետաքրքրված բարձր որակավորված մասնավոր ներդրողներ:

Լրիվ մասնավորեցումը ներառում է պետությանը պատկանող օդանավակայանային ենթակառույցների վաճառքը մասնավորին: Գործարքից հետո սեփականատեր դարձած միավորն ամբողջությամբ պատասխանատու է օդանավակայանի բոլոր գործառնությունների և նոր ներդրումների ֆինանսավորման համար:

Նման մոդել կիրառվեց Մեծ Բրիտանիայում, երբ Բրիտանական կառավարությունն ամբողջովին վաճառեց կառավարական մարմին հանդիսացող Բրիտանական օդանավակայանների վարչությունը (BAA), որը կառավարում էր երկրի ամենախոշոր 7 օդանավակայանները (այդ թվում նաև «Հիթրոուն»): Ինչպես նաև 2,2 միլիոն քաղաքացիների վաճառվեց 1.4 միլիարդ դոլարի բաժնետոմսեր, որն ի դեպ իր նախադեպը չունեւ և մասնավորեցված Բրիտանական օդանավակայանների վարչությունը մնաց որպես օդանավակայանների կառավարող կառույց: Մեկ «ոսկյա» բաժնետոմս մնաց կառավարությանը, իսկ դրանց 25%-ը հատկացվեց աշխատողներին: Այսօր՝ 15 տարի անց, օդանավակայանների մասնավորեցման բրիտանական ծրագիրը կարելի է հաջողված համարել բոլոր առումներով: Որպես մասնավոր ընկերություն BAA-ը մեծացրել է փոխադրումների ծավալները (նրա կողմից կառավարվող օդանավակայաններին բաժին է ընկնում Մեծ Բրիտանիայի ուղևորափոխադրումների 71%-ը), աճել են թռիչք վայրէջքների թիվը, շահույթները, կապիտալ ներդրումները և, միևնույն ժամանակ, իջնում են սակագները մեկ ուղևորի հաշվով:

ՌՈՒԲԵՆ ԴՈՂՈՍՅԱՆ

ՀՀ ԳԱՄ Մ.Քոթանյանի անվան

տնտեսագիտության ինստիտուտի ասպիրանտ

ԱՐԺԵՐՔՆԵՐԻ ՇՈՒԿԱՅԻ ԶԱՐԳԱՅՄԱՆ ԺԱՄԱՆԱԿԱԿԻՑ ՄԻՏՈՒՄՆԵՐԸ

Արտադրության մեջ և տնտեսական աճի ֆինանսական ապահովման համար արժեթղթերի շուկայի կայացման հիմնախնդրի ուսումնասիրումը, նրանց կողմից տրամադրվող բոլոր հնարավորությունների ուսումնասիրումը, ներդրումային գործընթացի համակարգում նրա տեղի ու դերի որոշումը, նրա գործունեության օրինաչափությունների վերլուծությունը (հաշվի առնելով տնտեսության իրական հատվածի վիճակը), թելադրում են դիմել արժեթղթերի շուկաների արդյունավետ մոդելների կառուցման գործում առավելագույն հաջողությունների հասած արդյունաբերապես զարգացած երկրների փորձի ուսումնասիրմանը:

Ազգային հետաքրքրությունների պրիզմայով այդ փորձի անցկացումը թույլ է տալիս որոշել ոլորտում արտասահմանյան ձեռքբերումների ու դրանք հայրենական միջավայրում ներդնելու հնարավոր սահմանները, ինչը նպաստում է ֆինանսական հատվածի և ողջ տնտեսության գործունեության արդյունավետության բարձրացմանը:

XX դ. վերջին բավականին հստակ նշմարվում էին նոր ուղղություններն ու միտումները, որոնցով առաջիկայում պետք է զարգանար արժեթղթերի համաշխարհային շուկան: Ստորև կներկայացնենք զարգացած շուկայական տնտեսությամբ երկրներում դրսևորվող արժեթղթերի շուկայի զարգացման հիմնական միտումները: Ժամանակի ընթացքում դրանց զարգացումը իր արտացոլումը կգտնի նաև ՀՀ արժեթղթերի շուկայի զարգացման ընթացքում, երբ կառուցվում է բաց շուկայական տնտեսություն:

Արժեթղթերի շուկան ֆինանսական ինստիտուտների համակարգի հետ մի ոլորտ է, որտեղ ձևավորվում են տնտեսական աճի հիմնական աղբյուրները, կենտրոնացվում և բաշխվում են տնտեսությանն անհրաժեշտ ներդրումային ռեսուրսները: Համաշխարհային տնտեսության գլոբալացման և նոր տեխնոլոգիաների տարածման պայմաններում էական փոփոխություններ տեղի ունեցան արժեթղթերի շուկայում:

1. Տնտեսապես զարգացած երկրներում մեծացել է արժեթղթերի շուկայի դերը ներդրումային գործընթացում, նշանակությունը ներդրումային ռեսուրսները կուտակելու և դրանք վերաբաշխելու գործում: Տարբեր երկրներում ներդրումային ռեսուրսների կենտրոնացման հիմնական ձևերի միջև հարաբերակցությունները միանշանակ չեն և կախված են տարբեր շուկայական ինստիտուտների զարգացման բնույթից, ֆինանսական շուկայի ազգային մոդելից և այլն:

Առանձնացնում են ֆինանսական շուկայի՝ իրենց կարգավորման բնույթով, կապիտալը դեպի կորպորացիաներ ուղղելու մեթոդներով ու աղբյուրների կառուցվածքով, ինչպես նաև դրանց հետ կապված ներդրողների և թողարկողների վարքագծով ներդրումային ռեսուրսները ներգրավելու երկու առավել տարածված մոդելներ՝ անգլոամերիկյան մոդելը (ԱՄՆ, Մեծ Բրիտանիա) և մայրցամաքային մոդելը (Գերմանիա, Ճապոնիա): Դա հաշվի առնելով վարկային և արժեթղթերի շուկաները ոչ միայն լրացնում են միմյանց, այլ նաև հակադարձ կախվածության մեջ գտնվելով մրցակցում են միմյանց հետ: Որպես հետևանք, նրանց դինամիկան ունի հակա-