

ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ՀԱՄԱԿԱՐԳԵՐ

ՀՏԴ 629.73:338

Հ.Ի. ԿԱՐԱՊԵՏՅԱՆ, Գ.Ռ. ԲԱԲԱՅԱՆ, Գ.Ա. ՂԱԶԱՐՅԱՆ, Ա.Ս. ՍՈՂՈՄՈՆՅԱՆ ՀԱՅԿԱԿԱՆ ԱՎԻԱՑԻԱՅԻ ԶԱՐԳԱՑՄԱՆ ՄԻՏՈՒՄՆԵՐԸ

Քննարկվում են օդանավակայանների և ավիաընկերությունների հարաբերությունները, օդանավակայանային ծառայությունների գնի ազդեցությունը ավիատոմսերի գնագոյացման վրա: Դիտարկվում են 130 ուղևորով բեռնված A320 ինքնաթիռի սպասարկման ծախսերը տարածաշրջանի 3 գլխավոր՝ Երևանի, Թբիլիսիի և Բաքվի օդանավակայաններում: Համեմատական վերլուծության արդյունքները ցուց տվեցին, որ Երևանի օդանավակայանում սպասարկման գները ցածր են, և ավիատոմսերի գների բարձրացմանը նպաստում են պետական տուրքերը և ավիավառելիքի բարձր գները: Քննարկվել են ավիացիայի ոլորտի ճգնաժամային իրավիճակից դուրս գալու և բարելավման ուղիները:

Առանցքային բառեր. օդանավակայանային ծառայություններ, ավիատոմսերի գնագոյացում, վառելիքի գին, օդանավարկության վճար:

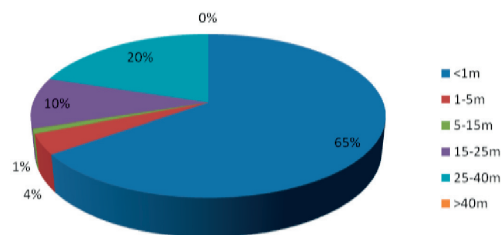
Ներածություն: Օդանավակայանների միջազգային կոմերցիոն ներկայացուցիչ հանդիսացող Օդանանավակայանների միջազգային խորհրդի (Airport Council International – ACI) հետազոտությունների [1] արդյունքներով՝ շատ դեպքերում ավիաընկերությունների վճարումները օդանավակայանի ծառայության դիմաց ցածր են, քան դրանց իրական արժեքները: Որոշ ավիաընկերություններ պահանջում են նույնիսկ վերանայել օդանավակայանային սպասարկման ծախսերը՝ դրանց նվազեցման համար [2]: Նրանց կողմից ակնկալվում է, որ սպասարկման ծախսերի տնտեսումը կհանգեցնի ավիատոմսերի գների իջեցմանը և որպես արդյունք՝ ավիափոխադրումների ծավալի մեծացմանը: Սակայն, այդ փաստարկները վիճարկելի են, քանի որ չեն հիմնավորվում գնագոյացման, հատկապես ընդհանուրի մեջ օդանավակայանային սպասարկման ծախսերի մասնաբաժնի որոշման հաշվարկներով:

Օդանավակայանների եկամուտների 62%-ը ստացվում է ուղևորներից՝ առևտրական կետերից, սրճարաններից և նույնատիպ սպասարկման օբյեկտներից: Մնացածը՝ եկամտի միայն 38%-ը, առաջանում է ավիաընկերությունների սպասարկումից: Ընդ որում, օդանավակայաններից շատերն աշխատում են բարձր գործառնական և խոշոր կապիտալ ծախսերի հոգվածներին համապատասխան և, զիջելով ավիաընկերությունների տուրքի իջեցման պահանջին, 15 տարվա ընթացքում կհանգեն ենթակառուցվածքային ճգնաժամին: Օդանանավակայանների միջազգային խորհրդի տվյալներով՝ օդանավակայանների 69%-ը 2013թ. ընթացքում աշխատել է վնասով [3]: Վնասով աշխատող օդանավակայանների մեծ մասի ուղևորափոխադրումների տարեկան ծավալները փոքր են 1 մլն-ից (ընդամենի՝ 81%-ը): Եվ հակառակը՝

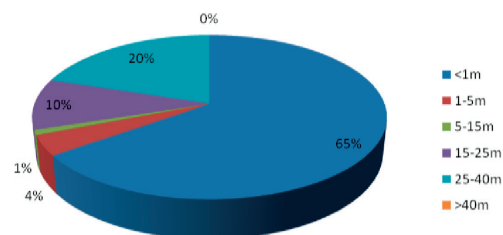
ուղիղ համեմատական են աճում 1 մլն-ից բարձր շահույթ ունեցող օդանավակայանների ուղևորների (բեռների) ծավալները:

Խոշոր ուղևորափոխադրող է օդանավակայանների միայն 3%: Դրանք բաժանվում են 3 կատեգորիաների. 1) տարեկան 15-25 մլն ուղևոր, 2) տարեկան 25-40 մլն ուղևոր, 3) 40 մլն բարձր ուղևոր:

Օդանավակայանների բաշխումը՝ ըստ ուղևորափոխադրումների ծավալի, 2013թ. տվյալներով, բերված է նկ. 1-ում, իսկ վնասով աշխատող օդանավակայանների բաշխումը՝ ըստ ուղևորափոխադրումների ծավալի՝ նկ. 2-ում:



Նկ. 1. Օդանավակայանների բաշխումը՝ ըստ ուղևորափոխադրումների ծավալի (2013թ.)



Նկ. 2. Վնասով աշխատող օդանավակայանների բաշխումը՝ ըստ ուղևորափոխադրումների ծավալի (2013թ.)

Հայաստանի Հանրապետության, ինչպես նաև այլ երկրների մեծ մասի համար ավիացիան առաջնային կարևորություն ունեցող ոլորտներից է: Մշտապես գտնվելով պետությունների ուշադրության կենտրոնում՝ ավիացիայի զարգացումը դրականորեն է անդրադառնում ինչպես ոլորտում ներգրավված անձնակազմի բարեկեցության մակարդակի բարձրացման, այնպես էլ երկրի ողջ տնտեսության զարգացման վրա: Միջազգային փորձը փաստում է վերջինի խթանող դերը գյուղատնտեսության, տուրիզմի, արդյունաբերության, արտաքին առևտրաշրջանառության ծավալների մեծացման, ինչպես նաև բիզնես միջավայրի բարելավման համար:

Ավիացիայի ազատականացման հետևանքները ՀՀ տնտեսության վրա անկասկած նույնպես դրական են:

Գրականությունում բերված տարբեր երկրների առաջավոր փորձի ուսումնասիրությունների արդյունքներով՝ ավիացիայի բնագավառը մրցակցության տեսանկյունից ներկայանում է հետևյալ հիմնական ձևաչափերով.

- մրցակցության սահմանափակումներ ենթադրող միջպետական համաձայնագրերով կարգավորվող ավիացիոն շուկա,
- միակողմանիորեն հռչակված «բաց երկնքի» քաղաքականություն,
- երկկողմանի համաձայնագրերի հիման վրա իրականացվող «բաց երկնքի» քաղաքականություն:

Ներկայումս հանրապետությունում ավիացիոն ընկերությունների միջև մրցակցության տեսանկյունից ստեղծվել է անբարենպաստ իրավիճակ: Միջազգային կազմակերպությունների և սեփական ուսումնասիրությունների արդյունքները ցույց են տալիս, որ ոլորտի զարգացմանը խոչընդոտող հիմնական գործոնը ավիատոմսերի բարձր գներն են: Համարվում է, որ Երևանից թռիչքները ամենաթանկն են տարածաշրջանում և որպես օրինակ բերվում է, որ Երևանից Թբիլիսի (272 կմ) թռիչքի արժեքն ավելի բարձր է, քան Թբիլիսիից Երևան: Գնային այդ տարբերությունը բացատրում է հայկական և վրացական ընկերությունների վարած գնային տարբեր քաղաքականություններով [4]: Ընդ որում, ժամանակին «Արմավիան» իր մրցակցության անհաջողությունները փորձում էր հիմնավորել Երևանի «Զվարթնոց» օդանավակայանի սպասարկման բարձր գներով:

Հաշվի առնելով վերը նշվածը, ներկայիս ուսումնասիրությունների նպատակն է տարածաշրջանի Երևանի («Զվարթնոց»), Թբիլիսիի («Շոթա Ռուսթավելի») և Բաքվի («Հեյդար Ալիև») օդանավակայանների համար գնահատել օդանավակայանի սպասարկման ծախսերի ազդեցությունը ավիատոմսերի գնագոյացման և որպես արդյունք ավիափոխադրումների ծավալների մեծացման վրա՝ 130 ուղևորով բեռնված A320 ինքնաթիռի օրինակով:

Արդյունքների քննարկում: Ընդհանուր առմամբ, ավիատոմսերի գները գոյանում են օդանավակայանի սպասարկման, օդանավարկության ծախսերից, ավիավառելիքի գներից և տուրքերից: Աղ. 1– 4-ում բերված են Ա-320 ինքնաթիռի համար Երևանի և Թբիլիսիի օդանավակայաններում օդանավակայանային, Հայաստանի «Զվարթնոց հենդլինգի» և Վրաստանի TUV, լցավորման և օդանավարկության ծառայությունների գները:

Աղյուսակ 1

Օդանավակայանային ծառայությունների գները Ա-320 ինքնաթիռի համար Երևանի և Թբիլիսիի օդանավակայաններում, եվրո, 2014թ.

Ծառայություն	Չափ. միավ.	Քանակ	Միավորի արժեք, Երևան	Միավորի արժեք, Թբիլիսի	Ընդամենը գումար, Երևան	Ընդամենը գումար, Թբիլիսի
Վայրէջքի վճար	տ	76	5,8	6,2	440,8	471,2
Վերթիռի վճար	տ	76	5,8	6,2	440,8	471,2
Ուղևորների գրանցման վճար	ուղևոր	130	1,5	1,6	195	208
Ուղևորների սպասարկման վճար	ուղևոր	130	20	21	2600	2730
Անվտանգության վճար	ուղևոր	130	2	2,2	260	286
Կամրջակի օգտագործման վճար	անգամ	2	40	43	80	86
Ընդամենը					4016,6	4252,4

Աղյուսակ 2

«Զվարթնոց հենդլինգի» և TUV ծառայությունների գները Ա-320 ինքնաթիռի համար, եվրո, 2014թ.

Ծառայություն	Չափ. միավ.	Քանակ	Միավորի արժեք, Երևան	Միավորի արժեք, Թբիլիսի	Ընդամենը գումար, Երևան	Ընդամենը գումար, Թբիլիսի
116-150 նստատեղով ինքնաթիռի վերգետնյա սպասարկման վճար	նստատեղ	150	1456	1543	1456	1543
Ուղևորների գրանցման վճար	ուղևոր	130	2,7	2,9	351	377
Ընդամենը					1807	1920

Աղյուսակ 3

Լցավորման ծառայությունների գները Ա-320 ինքնաթիռի համար Երևանի և Թբիլիսիի օդանավակայաններում, եվրո, 2014թ.

Ծառայություն	Չափ. միավ.	Քանակ	Միավորի արժեք, Երևան	Միավորի արժեք, Թբիլիսի	Ընդամենը գումար, Երևան	Ընդամենը գումար, Թբիլիսի
Վառելիք	տ	5	735	630	3675	3150
Ընդամենը					3675	3150

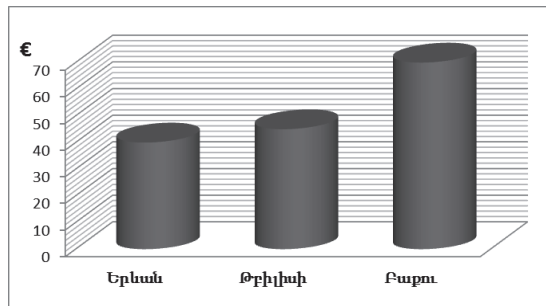
Օդանավարկության ծառայությունների գները Ա-320 ինքնաթիռի համար Երևանի և Թբիլիսիի օդանավակայաններում, եվրո, 2014թ.

Ծառայություն	Չափման միավոր	Քանակ	Միավորի արժեք, Երևան	Միավորի արժեք, Թբիլիսի	Ընդամենը գումար, Երևան	Ընդամենը գումար, Թբիլիսի
Վայրէջքի վճար	անգամ	1	228	196	228	196
Վերթիռի վճար	անգամ	1	228	196	228	196
Օդանավարկության վճար	կմ	224	2,1	1,7	470,4	380,8
Ընդամենը					926,4	772,8

«Զվարթնոց» օդանավակայանը 2014թ. ընթացքում սպասարկել է ավելի քան 2 մլն, «Շոթա Ռուսթավելի» օդանավակայանը՝ 1 մլն 575 հազ., «Հեյդար Ալիև» օդանավակայանը՝ 2,9 մլն ուղևոր: Երևանի օդանավակայանում A320 ինքնաթիռի սպասարկման ծախսերը 130 ուղևորի դեպքում կազմում է 5254€, Թբիլիսիի օդանավակայանում՝ 5931€, իսկ Բաքվում՝ 9188€:

Այսինքն, ծախսերը առավել մեծ են Բաքվում, որտեղ ուղևորների հոսքը առավելագույնն է:

Ներկայացված օդանավակայանների ծառայությունների ծախսերը չեն ընդգրկում վառելիքի, օդանավարկության ծառայությունների գները և պետական տուրքերը: Մեկ ուղևորի սպասարկման արժեքը Երևանում կազմում է 41€, Թբիլիսիում՝ 45€, իսկ Բաքվում՝ 70€ (նկ.3):



Նկ. 3. Մեկ ուղևորի սպասարկման արժեքի համեմատականը Երևանի, Թբիլիսիի և Բաքվի օդանավակայաններում, եվրո, 2014թ.

Ընդհանուր առմամբ, ուղևորների հոսքի ծավալների մեծացումն իջեցնում է սպասարկման ծախսերը: Այսպես, օրինակ, Ստամբուլի «Աթաթուրք» օդանավակայանում ծավալը 56,7 մլն ուղևոր է, սպասարկման արժեքը A320 ինքնաթիռի համար կազմում է ընդամենը 4400\$, Մոսկվայի «Շերեմետևո» օդանավակայանում՝ 31,5 մլն՝ 5400\$, Միլանում՝ 2,6 մլն՝ 5900\$: Սակայն որոշ դեպքերում դիտվում է հակառակ

պատկերը՝ «Շառլ դե Գոլ» օդանավակայանում հոսքը կազմում է 63,8 մլն, իսկ ամենօրյա սպասարկման արժեքը (A320-ի համար)՝ 10400\$, Վիեննայում՝ 22,5 մլն՝ 7400\$, Մյունխենում՝ 39,7 մլն՝ 6300\$: Ամենաէժան օդանավակայաններից են Ուկրաինայի Կիև 8 մլն՝ 4900\$ և Խորվաթիայի Զագրեբ քաղաքների 2,4 մլն՝ 5000\$ օդանավակայանները:

Այսպիսով, «Զվարթնոց» օդանավակայանում սպասարկման գները, անդրկովկասյան մյուս երկրների համեմատ, ամենաէժանն են:

Այլ հարց է, որ «Զվարթնոց» օդանավակայանի սպասարկման գների մեջ մտած չէ պետական տուրքը, այսպես կոչված, «օդի հարկ»-ը՝ 18€ - ի չափով: Եթե սրան ավելացնենք նաև օդանավարկության ծառայությունների գները, ապա Երևանի օդանավակայանի ծախսերն էլ ավելի կմեծանան: Հայաստանում մեկ ուղևորի ծախսը բարձրանում է 41-ից՝ 59€ և զիջում է միայն Բաքվի գներին:

Այսինքն, ավիաընկերության հավելավճարը գոյանում է պետական տուրքի պատճառով և ըստ երկրների տեղաբաշխման՝ Հայաստանում տոմսի գինն ավելի թանկ է, քան Թբիլիսիում, բայց ավելի էժան, քան Բաքվում: Ընդ որում, անհրաժեշտ է նշել, որ վառելիքի գինը համեմատաբար առավել թանկ է Երևանում և շատ էժան՝ Բաքվում: Ավիավառելիքի բարձր գների պատճառով տրանզիտ թռիչքներ իրականացնող ընկերությունները վայրէջք չեն կատարում Երևանում վերալիցքավորման նպատակով, իսկ այլ ընկերությունները փոխադրումներ չեն կատարում հիմնականում կարճ և միջին հեռավորությունների վրա:

Եզրակացություններ և առաջարկություններ: Երևանի օդանավակայանում սպասարկման գները ցածր են, իսկ ավիատոմսերի գների բարձրացմանը նպաստում են պետական տուրքերը և ավիավառելիքի բարձր գները: «Արմավիա» ավիաընկերության անբավարար գնային քաղաքականության հիմնավորումը «Զվարթնոց» օդանավակայանի սպասարկման բարձր գներով անհիմն է: Ստեղծված անբարենպաստ իրավիճակի շնորհիվ հայրենական փոխադրողին փոխարինում են օտարերկյա ընկերությունները և թելադրում ավիատոմսերի գինը շուկայում:

Ճգնաժամից դուրս գալու համար առաջարկվում է վերանայել ավիաընկերությունների հանդեպ իրականացվող հարկային քաղաքականությունը, քայլեր ձեռնարկել ավիացիոն վառելիքի ներկրման ազատականացման ուղղությամբ, արտոնություններ տալով ավիաընկերություններին՝ ինքնուրույն վառելիքի ներմուծման համար: Ավիացիայի զարգացման նպատակով ստեղծել «բաց երկինք»-ի պայմաններում մրցունակ ազգային ավիաընկերություն՝ բաժնեմասի առնվազն 51%-ը ՀՀ Կառավարության մասնաբաժնով: Մշակել ճանապարհային քարտեզ՝ Գյումրի քաղաքի օդանավակայանի զարգացման համար՝ այն տրամադրելով բյուջետային ավիաընկերություններին:

ԳՐԱԿԱՆՈՒԹՅԱՆ ՑԱՆԿ

1. <http://centreforaviation.com/analysis/airport-financial-results-1h2015--primary-airports-hubs-alliances-retail-sustain-profitability-240555>
2. <http://centreforaviation.com/analysis/capas-one-day-lcc-airport-congress-in-bangkok-attracts-key-lcc-industry-airline-and-airport-ceos-243826>
3. <http://centreforaviation.com/analysis/taipei-taoyuan-airport-asias-fastest-growing-airport-outside-mainland-china-despite-runway-works-236939>
4. <http://hetq.am/arm/search/?q=%D5%A1%D6%80%D5%B4%D5%A1%D5%BE%D5%AB%D5%A1>

Գ.Ի. ԿԱՐԱՍԵՏՅԱՆ, Գ.Ր. ԲԱԲԱՅԱՆ, Գ.Ա. ԿԱԶԱՐՅԱՆ, Ա.Տ. ՏՕԳՈՄՈՆՅԱՆ

ԹԵՆԴԵՆԿԻԻ ԴԱՅՎԻՏԻԱ ԱՎԻԱԿԻԻ Բ ԱՐՄԵՆԻԻ

Իշխալոյն ՎձԻՄՈՒԹՆՈՒՆԻՅԱՆ ՄԵԺԴԱ ԱԵՐՈՓՈՐՏԱՄԻ Ի ԱՎԻԱԿՈՄՓԱՆԻԱՄԻ, ՎԼԻՅԱՆԻ ԱԵՐՈՓՈՐՏՈՎՅԱՆ ՏԵՐՈՎ ՆԱ ՇԵՆՈՒԹՅԱՆ ԲԻԼԵՏԻ. ՐԱՏՄԱՏՐԻՎԱԾ ՐԱՏԽՈԴՆԵՐ ԱՆ ՕԲՍԼՈՋԻՎԱՆԻ ՏԱՄՈԼԵՏԱՆ Ա320 Տ ԶԱԳՐՈՋԿՈՅ 130 ՓԱՏՏԱՅԻՐՈՎ Բ ԵՐԵՎԱՆ, ԵՐԵՎԱՆԻ ԵՒ ԲԱԿՈՎ ԱԵՐՈՓՈՐՏԱՆ ՐԵԴԻՈՆԱՎԻԳԱԿԻՈՆՆՅԱՆ ՏԵՐՈՎ:

ԿլոյեՎոյե ՏՎՈԳԱ: ՏՎՈՋԲՅԱՆ ԱԵՐՈՓՈՐՏԱՆ, ՇԵՆՈՒԹՅԱՆ ԲԻԼԵՏԻ, ՏՈՒՄՈՒՄ ԴՈՒՄԼԻՎԱ, ԱԵՐՈՆԱՎԻԳԱԿԻՈՆՆՅԱՆ ՏԵՐՈՎ:

**H.I. KARAPETYAN, G.R. BABAYAN, G.A. GHAZARYAN,
A.S. SOGHOMONYAN**

THE DEVELOPMENT TRENDS IN THE ARMENIAN AVIATION

The relationship among the airports and air companies, the influence of the airport service costs on the air ticket prices are studied. The issue on the A320 aircraft service expenses is considered in the three main airports - Yerevan, Tbilisi and Baku, in case of 130 passenger loading.

Keywords: airport services, air ticket pricing, fuel price, air-navigation cost.