

Լիզինգային գործառնությունների կառավարման կատարելագործման հիմնական ուղղությունները ԱԷՐՈՖԼՈՏ ավիաընկերությունում

Հարությունյան Հայկ Հ.

Հայաստանի պետական տնտեսագիտական համալսարան,
Կառավարման ֆակուլտետի մագիստրոս (Երևան, ՀՀ)
hayk19991@gmail.com

ՀՏԴ 336.7

Հանգուցաբառեր՝ Քաղաքացիական ավիացիա, ավիացիոն ձեռնարկություններ, Լիզինգ (ֆինանսական վարձակալություն), ներդրումային գործընթացներ, նորարարական գործընթացներ, ինքնաթիռներ, ավիաընկերություններ, օդանավակայաններ:

Основные направления совершенствования управления лизинговыми операциями в авиакомпании АЭРОФЛОТ

Арутюнян Айк О.

Армянский государственный экономический университет,
магистр факультета Управления (Ереван, РА)
hayk19991@gmail.com

Аннотация. Фактически, лизинг сегодня является распространенным финансовым инструментом во всех развитых странах мира, но каждая страна имеет свои особенности, механизмы и инструменты применения. Отраслевая структура лизинга зависит от особенностей конкретного региона. Инновационными процессами в авиационной отрасли можно признать: изменения в производственной структуре действующих авиапредприятий (разделенных на авиакомпании и аэропорты), внедрение новых технологий, изменения в формах и методах управления производственными процессами. Создание ранее не существовавших авиапредприятий, может обеспечить, поддержать и повысить конкурентоспособность на авиационном рынке стран СНГ, ближнего и дальнего зарубежья. Необходимы дальнейшие исследования и разработки по проблемам использования финансовых инструментов в инвестиционном процессе гражданской авиации. Именно поэтому наша статья посвящена этой теме.

Ключевые слова: Гражданская авиация, авиапредприятия, Лизинг, инвестиционные процессы, инновационные процессы, самолеты, авиакомпании, аэропорты.

The Main Directions of Improving the Management of Leasing Operations in AEROFLOT Aircompany

Harutyunyan Hayk H.

Armenian State University of Economics,
Management Faculty Master Student (Yerevan, RA)
hayk19991@gmail.com

Abstract. In fact, leasing is now an established tool in all developed countries of the world, but each country has its own characteristics, mechanisms and instruments of application. The sectoral structure of leasing depends on the specifics of a particular region. Innovative processes in the aviation industry can be recognized as changes in the production structure of existing airlines (divided into airlines and airports), introduction of new technologies, changes in the forms and methods of management of production processes, creation of previously non-existing airlines, ensuring, maintaining and increasing competitiveness in the aviation market of CIS, near and far abroad countries. Further research and development is needed on the problems of using financial instruments in the investment process of civil aviation. That is why our article is devoted to this topic.

Keywords: Civil aviation, airlines, leasing, investment processes, innovation processes, airplanes, airlines, airports.

Նոր սերնդի ինքնաթիռներ ձեռք բերելու միջոցով ռուսական ավիաընկերությունների օդանավերի պարկի թարմացման խնդիրը կապված է ոչ միայն հին ինքնաթիռներ շահագործող ավիաընկերությունների ֆինանսական ռեսուրսների բացակայության, այլև

հուսալի և լավ գործող ֆինանսական վարձակալության սխեմաների բացակայության հետ: Այս սխեմաները, առաջին հերթին, պետք է հաշվի առնեն օդանավի գործառնական բնութագրերը, ուղևորափոխադրումների տարբեր շուկաների առանձնահատկությունները, նոր

ինքնաթիռների տնտեսական առավելությունները հին գործընկերների նկատմամբ, պետության կողմից վարձակալների օգուտները և ավիաընկերության շահերը: Ավիաընկերության կողմից իրականացվող լիզինգային գործառնությունների արդյունավետությունը բարելավելու համար մենք առաջարկում ենք ավիաընկերության կողմից նոր սերնդի ինքնաթիռների **ֆինանսական լիզինգի մոդել**: Այս մոդելը թույլ է տալիս հաշվի առնել ֆինանսական լիզինգի գործառնությունների ամենակարևոր կողմերը և մեր կարծիքով կարող է լրացվել հենց ավիաընկերության կողմից՝ լիզինգային կոնկրետ նախագիծ իրականացնելիս:

Ֆինանսական լիզինգի նախագծի իրականացման վերաբերյալ որոշում կայացնելիս ավիաընկերությունը, առաջին հերթին, պետք է որոշի լիզինգի օբյեկտը՝ շահագործման համար նախատեսված ինքնաթիռի տեսակը: Առաջարկվող մոդելի շրջանակներում այս խնդիրը լուծելու համար օպտիմալը, մեր կարծիքով, կլինի ավիաընկերության կողմից (օրինակ՝ Աերոֆլոտ) համարվող տարբեր տեսակի ինքնաթիռների շահագործման համեմատական վերլուծությունը՝ որպես պոտենցիալ լիզինգային օբյեկտներ: Վերլուծության համար մենք ընտրել ենք օդանավեր ավիացիոն շուկայի տարածաշրջանային հատվածում, որը ներառում է մինչև 100-110 նստատեղ ունեցող ինքնաթիռներ և մինչև 2,5 հազար կմ թռիչքի հեռահարություն: Երթուղիների օրինակներ, որոնցով կարելի է օգտագործել այդ ինքնաթիռները, թռիչքներն են Մոսկվայից դեպի Երևան, Մանկուտ-Պետերբուրգ, Ռիգա, Մոչի և այլ քաղաքներ:

Վերլուծության նպատակն է կառուցել մրցակցող տիպի տարածաշրջանային ինքնաթիռների վարկանիշ հիմնվելով վարձակալության հիմունքներով դրանց շահագործման ֆինանսական արդյունքի առավելագույնի հասցնելու չափանիշի վրա: Նախնական փուլում, լիզինգի օբյեկտի որոշման շրջանակներում, խորհուրդ ենք տալիս ավիաընկերության առևտրային և ֆինանսական ծառայությունների մասնագետներին իրականացնել ավիափոխադրումների տարածաշրջանային շուկայի, դրա վճարունակության և կայունության վերլուծություն: Առաջին հերթին անհրաժեշտ է որոշել լիզինգային ընկերությունների կողմից առաջարկվող օդանավերի առկա տեսակները:

| | | |
|--------------------------|-----|------|
| 100/200 | | |
| Bombardier CRJ-700 | 70 | 2001 |
| Fokker F70 | 70 | 1994 |
| Fokker F100 | 100 | 1988 |
| Embraer ERJ-145 | 50 | 1996 |
| Embraer ERJ-170 | 70 | 2004 |
| Embraer ERJ-190 | 100 | 2005 |
| Fairchild Dornier 328JET | 32 | 1999 |

Աղյուսակ 1: *Լիզինգային ընկերությունների կողմից առաջարկվող ռեզիոնալ ինքնաթիռների տեսակները [1]*

Որպես տարածաշրջանային շուկայի առանձնահատկությունների մաս, մենք նշում ենք ռեզիոնալ ինքնաթիռների համաշխարհային պարկի աճի բարձր տեմպերը. դրանց թիվը հինգ տարին մեկ կրկնապատկվում է: Ներկայումս ինքնաթիռների տարածաշրջանային շուկայում երկու խոշորագույն արտադրողներն են կանադական Bombardier և բրազիլական Embraer ընկերությունները: Այս երկու ընկերությունների մրցակցությունը նման է միջին և երկար հեռավորությունների ինքնաթիռներ արտադրողների՝ Airbus-ի և Boeing-ի մրցակցության «մանրանկարչության»: Ռեզիոնալ ինքնաթիռների շուկայում երրորդ ամենաուժեղ արտադրողը՝ Մեծ Բրիտանիայից BAE Systems-ը, 2005 թվականին կրճատեց ռեակտիվ ինքնաթիռների արտադրությունը: Այս որոշումը կայացվել է Յյուրիխի մոտակայքում Crossair ավիաընկերության Avro RJ100 ինքնաթիռի կործանումից հետո: Բրիտանական կոնցեռնը սկսել է RJX ծրագիրը 2000 թվականի մարտին: RJX85-ի առաջին թռիչքը տեղի է ունեցել 2005 թվականի ապրիլին՝ ավիաընկերություններից ընդամենը 14 պատվերներով այս ինքնաթիռի համար, և բրիտանացիները որոշեցին դադարեցնել իրենց տարածաշրջանային ինքնաթիռների շահագործումը՝ չկարողանալով մրցել ոչ կանադացիների, ոչ էլ բրազիլացիների հետ: Մեկ այլ տարածաշրջանային ինքնաթիռ արտադրող Fairchild Dornier-ը սնանկ է ճանաչվել: Չնայած այն հանգամանքին, որ այս ընկերության կողմից արտադրված DO-328 տուրբոպրոպ օդանավը լավ թռիչքային բնութագրեր ուներ, այս մեքենայի արտադրության ծրագրի իրականացումը շնորհիվ դրա բարձր արժեքի ընկերությանը կանգնեցրել է ֆինանսական ճգնաժամի շեմին: R&D (Research & Development) ծախսերը և այս ընկերության մեկ այլ ինքնաթիռի՝ 728JET-ի սերիական արտադրության մեկնարկը պահանջում էին զգալիորեն ավելի մեծ ֆինանսական ռեսուրսներ, քան նախատեսված էր: Առաջին նմուշի արտադրությունը հետաձգվել է: Եվ 2001 թվականի սեպտեմբերի 11-ից հետո, երբ երթևեկությունը աղետալիորեն անկում ապրեց, և ավիաընկերությունները սկսեցին վերանայել

| Օդանավի տեսակ | Նստատեղ | Մեկնարկի տարի |
|-----------------|---------|---------------|
| Fokker F28 | 55-65 | 1969 |
| Fokker F100 | 100-107 | 1990 |
| BAE RJ70 | 70 | 1993 |
| BAE RJ85 | 85 | 1992 |
| BAE RJ100 | 116 | 1993 |
| Bombardier CRJ- | 50 | 1992 |

իրենց ինքնաթիռների պարկերը համալրելու իրենց ծրագրերը, Fairchild Dornier-ը սնանկ ճանաչվեց:

Ներկայումս չեն արտադրվում նաև «Ֆոկեր» ինքնաթիռներ՝ 1996 թվականին հոլանդական FOKKER ավիաշինական կորպորացիայի սնանկացման պատճառով [2]:

Եթե խոսենք ավիափոխադրումների տարածաշրջանային շուկայի զարգացման կանխա-

տեսումների մասին, ապա տեսանելի ապագայում նոր ինքնաթիռների մատակարարումների ավելի քան մեկ քառորդը բաժին կհասնի տարածաշրջանային ինքնաթիռներին: 2005 թվականին Aircraft Economics ամսագրում հրատարակված Embraer-ի կանխատեսումը ներկայացված է

| Ինքնաթիռի տարողունակությունը, նստատեղերը | Օդանավերի քանակը | | |
|--|------------------|-----------|-----------|
| | 2006-2014 | 2015-2024 | 2006-2024 |
| 30-60 | 650 | 1300 | 1950 |
| 61-90 | 1300 | 1550 | 2850 |
| 91-120 | 1250 | 1750 | 3000 |
| Ընդամենը | 3200 | 4600 | 7800 |

Աղյուսակ 2: Օդանավերի տարածաշրջանային շուկայի զարգացման կանխատեսում [3]

Տարածաշրջանային (ռեգիոնալ) ինքնաթիռների տեսակներն ընտրելիս, որոնք նախատեսվում է օգտագործել համեմատական վերլուծության մեջ, մենք օգտագործում ենք հետևյալ չափանիշները.

1) ընտրված օդանավը պետք է լինի ռեակտիվ, երկշարժիչ, համապատասխանի արդյունավետության, բարձր արագության, ընդունելի պահպանման, տարեկան թռիչքի բարձր տևողության չափանիշներին.

2) օդանավերի ընդունելի թողունակությունը պետք է լինի 75-105 նստատեղ՝ մոնոկլասի մեջ կամ 68-85 նստատեղ՝ երկու դասի դասավորությամբ (ավելի փոքր ինքնաթիռները չեն բավարարի ավիաընկերության հեռանկարային երթուղային ցանցի կարիքները).

3) օդանավը թռիչքի տեխնիկական և գործառնական բնութագրերով պետք է համապատասխանի ավիացիոն իշխանությունների պահանջներին, ինչպես նաև հարմար լինի առաջիկա 10 տարում միջազգային թռիչքների համար:

Հաշվի առնելով վերը նշված չափանիշները՝ շուկայում համեմատության համար ընտրվել են տարածաշրջանային ինքնաթիռների հետևյալ տեսակները. Ֆոկեր (Հոլանդիա)

Fokker-100 ինքնաթիռ (107 նստատեղ, հեռահարությունը 2000 կմ) և *Fokker-70* (79 նստատեղ էկոնոմ դասում, հեռահարությունը 2400 կմ): Ահա այս տեսակի հիմնական բնութագրերը՝

- ինքնաթիռների արտադրությունն ավարտված է.

- բարելավումներ և սերտիֆիկացում են պահանջվում Ռուսաստանի տարածքում թռիչքների համար.

- երկրորդային շուկայում այս տեսակի ինքնաթիռների մեծ քանակություն.

- ավելի ցածր արժեք՝ համեմատած այլ տեսակի ինքնաթիռների հետ (մինչև 4,5 մլն ԱՄՆ դոլար)

Embraer (Բրազիլիա)

Embraer-170 ինքնաթիռ (70 նստատեղ, հեռահարությունը 2100 կմ), *Embraer-190-100 / 200* (98/108 նստատեղեր էկոնոմ դասում, միջակայքը 2100/1700 կմ).

- ինքնաթիռները արտադրվել են 2002 և 2004 թվականներից;

- Ռուսաստանի տարածքում թռիչքների համար էական փոփոխություններ և հավաստագրեր չեն պահանջվում.

- գործնականում բացակայում է երկրորդային շուկայում.

- օդանավերի բարձր գներ (մոտ 20 մլն ԱՄՆ դոլար):

Bombardier (Կանադա)

Ինքնաթիռ CRJ-200 (50 նստատեղ, հեռահարությունը 1300 կմ), *CRJ-700* (70 նստատեղ, միջակայքը 1470 կմ), *CRJ-900* (90 նստատեղ, միջակայքը 1400 կմ).

- ինքնաթիռները արտադրվել են 1992, 2001, 2003 թվականներից;

- Ռուսաստանի տարածքում թռիչքների փոփոխությունների և հավաստագրման վերաբերյալ տեղեկատվություն չկա.

- բացակայում է երկրորդային շուկայում.

- *Ինքնաթիռ An-148-100* (75 նստատեղ, միջակայքը 1100 - 1400 կմ), *An-148-200* (100 նստատեղ, միջակայքը 2300 - 2500 կմ).

- ինքնաթիռները արտադրվել են 2005 թվականից;

- Ռուսաստանի տարածքում թռիչքների համար փոփոխություններ և հավաստագրեր չեն պահանջվում.

- Ինքնաթիռի համար նախատեսված գինը, որը հայտարարվել է արտադրողի կողմից, կազմում է 17-18 միլիոն դոլար:

RRJ-75/95 (Ռուսաստան)

Ինքնաթիռ RRJ-75 (75 նստատեղ, միջակայքը 2200) RRJ-95 (95 նստատեղ մոնո դասում, հեռահարությունը 1750 կմ)

- ինքնաթիռները նախատեսվում է արտադրել 2007 թվականի վերջից և 2008 թվականից:

- Ռուսաստանի տարածքում թռիչքների համար փոփոխություններ և հավաստագրեր չեն պահանջվում:

- Ինքնաթիռի համար նախատեսված գինը, որը հայտարարել է արտադրողը, կազմում է 18-20 մլն ԱՄՆ դոլար:

RRJ ընտանիքի ինքնաթիռների գլխավոր մշակողը՝ Sukhoi Civil Aircraft-ը, պատասխանատու է շուկայավարման, վաճառքի, նախագծման և զարգացման, համակարգերի և սարքավորումների ձեռքբերման, արտադրության, հավաստագրման և վաճառքից հետո աջակցության համար: Sukhoi-ը նախատեսում է RRJ-ի արտադրության մեջ օգտագործել ռուսական արտադրության պատրաստի համակարգեր և արտասահմանյան շարժիչներ: Սա, ինչպես պատկերացրել են մշակողները, հնարավորություն կտա հավաստագրել ինքնաթիռները ոչ միայն Ռուսաստանում, այլև արտասահմանում: Sukhoi Civil Aircraft-ի գործընկերը, որը մշակում է SaM146 շարժիչներ RRJ ինքնաթիռների համար, PowerJet-ն է՝ ֆրանսիական Snecma-ի (Safran Group) և ռուսական NPO Saturn-ի համատեղ ձեռնարկությունը: Նշենք, որ 2003 թվականի մարտին RRJ նախագիծը հաղթել է տարածաշրջանային ինքնաթիռի արտադրության ազգային մրցույթում:

Օդանավերի շահագործման ամենակարևոր առևտրային ցուցանիշները ներառում են ինքնաթիռների նստատեղերի զբաղվածության մակարդակը, տարեկան թռիչքի ժամերը, փոխադրվող ուղևորների թիվը և օդանավի շահագործման մեկ տարվա ընթացքում սպառված վառելիքը:

Ներկա շուկայական պայմաններում նավթի գների զգալի աճով կտրուկ աճում է ավիացիոն վառելիքի ինքնարժեքը (աճի տեմպը տարեկան 25-30% է): Ներկայումս ավիաընկերությունների մեծ մասում վառելիքի ծախսերի մասնաբաժինը աճում է և կազմում է ընդհանուր ծախսերի ավելի քան 30%-ը: Վառելիքի սպառման առումով ամենաքիչ արդյունավետը ռուսական արտադրության հին ինքնաթիռներն են, տարածաշրջանային ինքնաթիռների հատվածում՝ Sui-134 և RRJ: Այս առումով դիտարկված ինքնաթիռների համեմատությունը ըստ վառելիքի սպառման չափանիշի կատարվել է

բացարձակ թվերով, ինչպես նաև Sui-134-ի արժեքի նկատմամբ տոկոսներով: Հիմնական ֆինանսավորման վարձակալության վճարը հաշվարկվելու է ֆինանսավորման մասնաբաժնի և արժեքի հիման վրա: Ռուսական արտադրության օդանավերի համար վարձակալության վճարը կսահմանվի՝ հաշվի առնելով դաշնային բյուջեի սուբսիդիաները:

Հաշվարկային նպատակով ենթադրենք, որ ավիաընկերությունը մաքսատուրքեր է վճարում արտասահմանյան արտադրության ինքնաթիռների համար, որոնց գումարը հաշվի կառնվի մեր հաշվարկներում: Բոլոր օդանավերը երաշխավորված են մնացորդային արժեքի համար՝ որպես օդանավի առաքված արժեքի տոկոս: Այսպիսով, վարձակալության ժամկետի վերջում մնացորդային արժեքը ցածր չի լինի հաշվարկներում տրված երաշխավորված արժեքից:

Տարբեր տեսակի ինքնաթիռների ֆինանսական լիզինգի արդյունավետությունը համեմատելու մեր առաջարկված մոդելը ունիվերսալ է ավիաընկերության համար, քանի որ այն թույլ է տալիս համեմատել տարբեր տեսակի ինքնաթիռներ՝ և՛ արդեն շահագործվող, և՛ նոր մշակվող և ծրագրված արտադրության մեկնարկի համար:

Եզրակացություն

Լիզինգի արդյունավետությունը, որպես կապիտալ ներդրումների ֆինանսավորման ձև, դրա դերը հիմնական միջոցների նորացման խնդրի լուծման գործում, ինչպես նաև ռուսական ձեռնարկությունների կողմից լիզինգի օգտագործման իրական հնարավորությունը. այս բոլորը համարվում են լիզինգի մեխանիզմներ: Ավիացիոն ձեռնարկությունների ֆինանսական ծանր վիճակը պայմանավորված է նրանց ցածր ներդրումային ակտիվությամբ և հանգեցնում է տեխնիկական վիճակի մակարդակի նվազմանը և նավատորմի քանակական կրճատմանը: Առաջիկա տարիներին ռուսական ավիաընկերություններին անհրաժեշտ կլինի ամբողջությամբ թարմացնել իրենց ավիապարկը: Այս խնդրի լուծման հարցում լիզինգը, մեր կարծիքով, իրական այլընտրանք չունի: Ավիացիոն արդյունաբերության ակտիվների կապիտալի բարձր ինտենսիվության պատճառով գրեթե ոչ մի ավիաընկերություն չի վիճակի չէ անմիջապես վճարել ինքնաթիռի արժեքը, օդանավ արտադրողները չունեն բավարար շրջանառու կապիտալ, և ներդրողների մեծ մասը ընտրում է այլ ոլորտներ՝ իրենց միջոցները ներդնելու համար: Ավիացիոն ոլորտում լիզինգի բարձր արդյունավետությունը հաստատում է զարգացած երկրների փորձը, որտեղ օդանավերի մատակարարման ֆինանսավորման մեջ լիզինգի

մասնաբաժինը ներկայումս կազմում է ավելի քան 50%, մինչդեռ ինքնաթիռների հետ լիզինգային գործարքների ծավալը անշեղորեն աճում է, ինչպես նաև տարեցտարի ավելանում են լիզինգային գործառնությունների աճի տեմպերը: Միաժամանակ ներդրումների ընդհանուր ծավալում լիզինգի տեսակարար կշիռը զարգացած երկրների համեմատ դեռ շատ փոքր է: Սա մեծապես պայմանավորված է լիզինգային գործունեության անկատար իրավական կարգավորման, լիզինգային գործունեության մասնակիցների բարձր ռիսկերով: Ուսումնասիրության նպատակն էր մշակել և հիմնավորել Ռուսաստանի ավիացիոն ձեռնարկությունների կողմից ֆինանսական վարձակալության օգտագործման արդյունավետության բարձրացմանն ու արդյունավետության բարձրացմանն ուղղված մեխանիզմներ: *Ուսումնասիրության արդյունքում արվել են հետևյալ եզրակացությունները*. Լիզինգի էության ուսումնասիրությունները ցույց են տվել, որ դրա առաջացումը պայմանավորված է ֆինանսավորման ավանդական մեթոդների սահմանափակ կիրառմամբ: Լիզինգի էությունը դիտարկելիս ուսումնասիրությունը եզրակացրեց, որ լիզինգը միավորում է հարաբերությունների երեք ձևեր՝ **վարձավճար, ներդրում և վարկ**, որոնցից յուրաքանչյուրն առանձին-առանձին չի կարող սպառել լիզինգային գործունեության բազմագործոն բնույթը: **Լիզինգը, մեր կարծիքով, պետք է դիտարկել որպես առանձին կատեգորիա, որն արտացոլում է իրական տնտեսական իրականությունը և ունի իր առանձնահատկությունների որոշակի շարք, որոնք տարբերում են նրան այլ կատեգորիաներից:**

Հաշվի առնելով լիզինգի և վարձակալության և վարկի միջև եղած տարբերությունները՝ **առաջարկում ենք լիզինգի հետևյալ սահմանումը**. Լիզինգը տնտեսական կատեգորիա է, գույքային հարաբերությունների ամբողջություն, որը հիմնված է առուվաճառի և երկարաժամկետ վարձակալության տարրերի վրա՝ բիզնես նպատակներով օգտագործելու համար:

Ֆինանսական լիզինգի գործառնությունները զգալիորեն տարբերվում են բովանդակության և կազմակերպման եղանակների առումով՝ կախված գույքի արժեքից: Այս առումով, ի լրումն առկա դասակարգման չափանիշների, առաջարկում ենք վարձակալության գործառնությունները դասակարգել՝ ելնելով գույքի արժեքից.

- **չափազանց բարձր արժեքով գույքի վարձակալություն** (հիմնական տարբերությունները. թանկարժեք լիզինգային օբյեկտներ, լիզինգային գործողության մասնակիցների մեծ թվով, վարձակալության նշանակալի (ավելի քան 10 տարի) ժամկետներ).

- **միջին արժեքի գույքի վարձակալություն** (լիզինգային գործառնությունների ոչ բարդ փաստաթղթային ապահովում, վարձակալության միջին (3-ից 10 տարի) ժամկետներ).

- **ցածրարժեք գույքի վարձակալություն** (բավականին պարզ օբյեկտները տրվում են վարձակալությանը, վարձակալության ժամկետները չեն գերազանցում 3 տարին).

Ուսումնասիրությունը հնարավորություն է տվել բացահայտել ավիացիոն արդյունաբերության հիմնական առանձնահատկությունները, որոնք ազդում են ավիաընկերությունում ֆինանսական լիզինգի կազմակերպման վրա: Այս հատկանիշները կապված են ավիացիոն սարքավորումների առանձնահատկությունների, դրա արժեքի, լիզինգի պայմանագրերի պայմանների, կոնկրետ ռիսկերի, հավաքագրված միջոցների զգալի չափերի, ինչպես նաև լիզինգի գործընթացի համալիր ֆինանսական աջակցության հետ: Արդյունաբերությանը բնորոշ առանձնահատկությունների վերլուծությունը **բացահայտեց ավիացիոն արդյունաբերության ցիկլային բնույթը**, ճգնաժամերի տևողության բացասական ազդեցությունը ավիացիոն ձեռնարկությունների գործունեության վրա. որոշվել է մեկ շնչին ընկնող համախառն ներքին արդյունքի մակարդակի և թռիչքների քանակի միջև կապը, ինչը պետք է հանգեցնի ավիափոխադրումների նկատմամբ բնակչության պահանջարկի ավելացմանը:

Ավիաընկերությունների համար արված առաջարկությունները, որոնք ձևակերպվել են հետազոտության արդյունքների հիման վրա, կբարելավեն ինքնաթիռների ձեռքբերման ներդրումային նախագծերի արդյունավետությունը: *Օրինակ, հիմնական խնդիրը, որն առաջարկվում է լուծել ինքնաթիռների ձեռքբերման նախագծի վերլուծության սկզբնական փուլում, լիզինգի տեսակի ընտրության խնդիրն է: **Ֆինանսական լիզինգը** հնարավորություն է տալիս վարձակալին օգտագործել գույքը ձեռնարկատիրական գործունեություն իրականացնելիս և հետագայում ձեռք բերել այդ գույքի սեփականությունը, **իսկ գործառնական լիզինգը**, որպես կանոն, վարձակալին նման հնարավորություն չի տալիս: Ուստի խորհուրդ ենք տալիս ֆինանսական և գործառնական լիզինգի միջև ընտրություն կատարելիս հաշվի առնել հետևյալ գործոնները՝ վարձակալության ժամկետը, տարեկան ծախսերի չափը, գույքի արտացոլումը հաշվեկշռում, պայմանագրից դուրս գալու իրավունքը, օդանավի մնացորդային արժեքի ռիսկի ազդեցությունը ավիաընկերության գործունեության վրա: Մենք մշակել ենք գործառնական և ֆինանսական լիզինգային նախագծերի համեմատման ալգորիթմ, որն իրականացվել է «Աերոֆլոտ»-ում՝*

տարբեր տեսակի ինքնաթիռների ձեռքբերման սխեմաները համեմատելու համար: Այգորիթմը հիմնված է ֆինանսական և գործառնական լիզինգային նախագծերի համեմատական վերլուծության վրա՝ հիմնված ծրագրի դրամական հոսքերի համար հաշվարկված ներկա արժեքի վրա:

Հաշվի առնելով լիզինգային օբյեկտների բարձր արժեքը՝ **առաջարկում ենք** լիզինգային գործառնությունները կազմակերպել յուրաքանչյուր դեպքում առանձին՝ հաշվի առնելով ավիաընկերության, մատակարարի շահերը, հարկային առանձնահատկությունները, ինչպես նաև նախագծին մասնակցող ֆինանսական հաստատությունների պահանջները: Ֆինանսական լիզինգի մեկ գործարքում կարող են օգտագործվել ֆինանսական գործիքների, ֆինանսավորման, վերաֆինանսավորման և ապահովագրության մոդելների մի ամբողջ շարք:

Օդանավերի մնացորդային արժեքի ռիսկը նվազագույնի հասցնելու համար **առաջարկում ենք** ֆինանսական վարձակալության պայմանագրի մեջ ներառել կետեր, որոնք նախատեսում են օդանավերի և օդանավերի շարժիչներ արտադրողի կողմից մնացորդային արժեքի երաշխիքների տրամադրում: Եթե անհնար է նման երաշխիքներ ստանալ արտադրողից, խորհուրդ ենք տալիս կապ հաստատել օդանավերի ապահովագրության ոլորտում մասնագիտացած հատուկ ընկերությունների հետ և երաշխիքներ տրամադրել դրանց արժեքի վերաբերյալ:

Ներքին ֆինանսական լիզինգի գործառնությունների իրականացման վերլուծության արդյունքները ցույց են տվել, որ այդ գործառնությունների արդյունավետության բարձրացման հիմնական խոչընդոտներից են երկարաժամկետ վարկեր ստանալու պետական երաշխիքների բացակայությունը, ինչպես նաև վարկերի բարձր արժեքը: Այս առումով Ռուսաստանը ներկայումս իրականացնում է հայրենական արտադրության ինքնաթիռների վարձակալության միասնական նախագծեր: Ներքին օդանավերի լիզինգի զարգացմանն աջակցելու կարևորագույն միջոցը, մեր կարծիքով, պետության կողմից ավիաընկերություններին վարձակալության վճարումների համար սուբսիդիաների տրամադրումն է: Վարձակալության վճարների սուբսիդավորման հետ կապված հիմնական խնդիրն այն է, որ ոչ պետությունը, ոչ էլ լիզինգային ընկերությունը չեն կարողանում երաշխավորել սուբսիդիաների տրամադրումը վարձակալության ժամկետի ընթացքում, իսկ ավիաընկերությունը սուբսիդիաներ չստանալու վտանգ ունեցող կողմ է:

Ուսումնասիրությունը հիմնավորել է սուբսիդիաների օգտագործման մեխանիզմի

հետ կապված առկա պայմանների մի մասի վերանայման անհրաժեշտությունը: Մեխանիզմի գրավությունը մեծացնող էական փոփոխություն կլինի վարձակալի ազատումը պահանջարկի բեռից և սուբսիդիաներ չստանալու և դրանք վարձատուի վրա տեղափոխելու ռիսկերից: Ավիաընկերության համար օդանավերի սեփականության արժեքը, մեր կարծիքով, պետք է սահմանափակվի վարձակալության պայմանագրով վճարվող վարձավճարի չափով՝ անկախ վարձակալության վճարումների համար սուբսիդիաների տրամադրումից:

Որպես սուբսիդավորման մեխանիզմի արդյունավետությունը բարելավելու գործնական առաջարկություններ՝ առաջարկվում է փոփոխել գործող օրենսդրությունը՝ նախատեսելով վարձատուի կողմից սուբսիդիաների ամբողջ ծավալի ստացումը: Միևնույն ժամանակ, կառավարության աջակցությամբ լիզինգային ընկերությունը կարող է հասնել պետական սուբսիդիաների անվերապահ տրամադրմանը վարձակալության ողջ ժամկետի համար, և ավիաընկերությունը կազատվի վարձակալության վճարների համար սուբսիդիաներ չստանալու ռիսկից:

Լիզինգային ոլորտի օրենսդրության վերլուծությունը [4] թույլ տվեց եզրակացնել, որ անհրաժեշտ է ընդունել ավիացիոն լիզինգը կարգավորող հատուկ օրենք իր լրացումներով հանդերձ [5]: Սույն օրենքի ընդունումը կնպաստի ավիացիոն ոլորտում ֆինանսական լիզինգային գործառնությունների ընդլայնմանը՝ օրենքով պատասխանատվություն ապահովելով, լիզինգային հարաբերությունների մասնակիցների ռիսկերը բաշխելով և պետական երաշխիքների տրամադրման մեխանիզմը որոշելով: Ավիացիոն լիզինգի մասին օրենքի նախագծում խորհուրդ ենք տալիս օդանավերի լիզինգի մասնակիցների պատասխանատվության բաշխման նորմեր ներդնել: Վարձակալված ակտիվը ստանալու պահից պահպանման, ապահովագրության, շահագործման և պահպանման հետ կապված բոլոր ռիսկերն ու ծախսերը պետք է կրեն վարձակալները: Վարձակալված ակտիվը վարձակալին հանձնելուց հետո ծագած պահանջները պետք է ներկայացվեն վաճառողին:

Օրենքում առանձին արտացոլում, մեր կարծիքով, պետք է գտնի ավիացիոն սարքավորումների վերանորոգման ռիսկերի և ծախսերի վերաբերյալ դրույթ, որը նույնպես պետք է առանձին ամրագրվի վարձակալի և վարձատուի պայմանագրում: Ներկայումս օրենսդրական մակարդակով ամրագրված այս դրույթների բացակայությունը հանգեցնում է նրան, որ գործնականում հաճախ վեճեր են

ծագում լիզինգային գործառնություններ իրականացնող մասնակիցների միջև, որոնցում յուրաքանչյուր կողմ առաջնորդվում է իրեն լավագույնս հարմար կանոններով: Հաշվի առնելով ավիացիոն ոլորտում լիզինգային օբյեկտների բարձր արժեքը՝ լիզինգային գործունեության մասնակիցների համար չափազանց կարևոր է պատասխանատվության բաշխման խնդիրը: Մեկ այլ կարևոր կանոն, որն առաջարկում ենք ներառել ավիացիոն լիզինգի մասին օրենքում, լիզինգային գործունեության մասնակիցներին պետական երաշխիքների տրամադրումն է: Այս միջոցառման իրականացման համար առաջարկվող մեխանիզմը Ռուսաստանի Դաշնության Կառավարության կողմից ներքին արտադրության օդանավերի համար երաշխիքների տրամադրումն է մինչև 10 տարի ժամկետով օդանավի արժեքի առնվազն 85%-ի չափով:

Այսպիսով, կարելի է եզրակացնել, որ ֆինանսական լիզինգը ինքնաթիռների ձեռքբերման ֆինանսավորման մատչելի և արդյունավետ ձև է: Ազգային տնտեսության մասշտաբով լիզինգի օգտագործման հիմնական

տնտեսական ազդեցությունը կայանում է նրանում, որ նրա դերը լուծելու է հիմնական միջոցների նորացման և ավիացիոն ձեռնարկությունների մրցունակության բարձրացման սույր խնդիրը:

Օգտագործված գրականության ցանկ

1. **Лапыгина Н., Марчуков А.** Пассажирские самолеты авиакомпаний мира - <https://www.airlines-inform.ru/commercial-aircraft/>
2. **Kevin O'Toole/LONDON - Fokker bankrupt** <https://www.flightglobal.com/fokker-bankrupt/10085.article>
3. **B. Vasigh, K. Fleming** «Aircraft Economics» 2005, p306 MPG Books Group, UK
4. Федеральный закон РФ № 164-ФЗ от 29.10.1998 г. «О финансовой аренде (лизинге)» (в ред. ФЗ РФ № 10-ФЗ от 29.01.2002 г.).
5. «Լիզինգի մասին» ՀՀ օրենքի նախագիծ

Տճանա/Հանձնվել է 14.01.2022
Рецензирована/Գրախոսվել է 21.01.2022
Принята/Ընդունվել է 28.10.2022