

УДК 656.7.003.13(479.25)

ЭФФЕКТИВНОСТЬ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ АРМЯНСКИХ АВИАКОМПАНИЙ И ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

Г.А. Хачатрян

канд. экон. наук, доцент кафедры эксплуатации и управления воздушного транспорта
Армянского национального политехнического университета (Ереван)

Обсуждаются результаты работы армянских воздушных судов за пределами страны и эффективность эксплуатации воздушных судов авиакомпаниями, действующими в Армении. Сделан вывод о неэффективности использования воздушных судов внутри страны и низкой интенсивности их использования. Для исправления положения рекомендуется предоставить армянским авиакомпаниям доступ к рынку воздушных перевозок в Армении.

Ключевые слова: Армения, авиакомпания, воздушное судно, деятельность, использование, эффективность.

В Армении зарегистрированы девять компаний, эксплуатирующих воздушные суда, но в пределах страны не функционирует ни одна из них. Какие-то не работают вообще, а большая часть развернула свою деятельность за рубежом. Кроме отсутствия разрешения и лицензии, других препятствий, связанных

с возможностью обеспечения технической и авиационной безопасности, нет, так как этим компаниям разрешено работать в других странах. Причины отсутствия разрешений на полеты в Армении субъективные и обусловлены столкновением интересов. Главное управление гражданской авиации (ГУГА) Ар-

мении было уполномочено санкционировать доступ к рынку новых авиаперевозчиков, но не сделало этого, а правительство не предприняло шагов для расследования ситуации [1, с. 24].

До перехода к политике либерализации в отношении эксплуатации воздушного пространства разрешение на деятельность было выдано только одной армянской авиакомпании. После принятия решения о либерализации предполагалось на основе конкурса выбрать уже три, потом сочли возможным снять ограничения и дать возможность работать всем желающим [2, с. 5].

Стало быть, прежняя стратегия оказалась ошибочной.

Зарегистрированные в Армении авиакомпании вынужденно работают в других странах. В отсутствие разрешения на полеты внутри страны им приходится искать другие возможности, поскольку самолет, даже если он на земле, уже требует расходов на страхование, амортизацию, платы за стоянку, а если арендован – то и за лизинг. Нелетающий самолет – это убыточный самолет.

По итогам 2012 г. в числе плательщиков налогов, заявивших 1 млн драм. и более налоговых убытков, были авиакомпании «Армения интернейшнл эйрвейс» (4599,4 тыс. драм.) и «Рилайабл юник сервисиз авиейшн» (6381,1 тыс. драм.) [3].

Впрочем, с некоторым данным, на самом деле они работают с выгодой и лишь показывают потери. Контрольная служба Президента сделала вывод, что некоторые компании действуют «в тени» [4]. «Работающие за границей армянские авиакомпании осуществляют полеты в основном в африканских странах, Объединенных Арабских Эмиратах, Иране. ...для регистрации авиакомпании в Армении плата не установлена, и эти компании зарабатывают огромные суммы за границей, а в бюджет республики вносят незначительные налоги или вообще никакую выручку не показывают» [5]. В 2009 г. Контрольная палата опубликовала данные о ряде авиакомпаний, которые в 2007–2008 гг. были зарегистрированы в Армении, но работали вне страны, уплачивая в госбюджет самые скромные суммы. Среди них ООО «Вертир», созданное 14 сентября 2007 г. В том году компания, согласно данным Контрольной палаты, эксплуатируя 2 самолета, ничего не заплатила в госбюджет в качестве налога на прибыль, а в 2008 г., эксплуатируя также 2 самолета, заплатила всего 6900 драм. [6].

Очевидна необходимость разработки такого механизма, при котором компаниям будет целесообразно работать внутри страны, а не вне ее, тем более что деятельность за пределами территории Армении создает определенные трудности для выяснения объема сформированных доходов от осуществленных ими сделок и налоговых обязательств, вносимых в бюджет [7, с. 15].

Армянские авиакомпании работают за рубежом только потому, что не имеют возможности работать внутри страны. Концепция развития малой авиации была принята еще в 2009 г., но до сих пор в Армении малой авиации нет. Из авиакомпаний, имеющих малые воздушные суда, «Айк авиа» сдала на эксплуатацию один из двух самолетов «Бекас» в Грузию [8]. «Джетстрим-32» авиакомпании ООО «Скай нет

эйрлайн» обречен на бездействие уже несколько лет. Кстати, он был передан в дар Нагорному Карабаху от Э. Эрнекяна, но по политическим причинам не может исполнить свою миссию. А два малых самолета Ассоциации Армении после получения отказа на просьбы найти им применение в Армении начали служить целям решения проблем сельского хозяйства Арцаха. Думается, они могли бы принести большие выгоды экономике страны. Например, принадлежащая Министерству обороны компания «Армаэро» от эксплуатации одного вертолета заплатила больше налогов, чем все работающие за границей авиакомпании вместе взятые [9, с. 6].

В экономическом отношении очень не выгодно, когда авиакомпании не работают в стране и не приносят никакой пользы ее хозяйству. Согласно экспертным оценкам, ООО «Атланта Юропиан эйрвейс», которое находится на первом месте в списке эксплуатантов воздушных судов Армении, имеет пассажирский А-320 и грузовой Ан-12; ЗАО «Эйр Армения» имеет грузовые самолеты Ан-12, Ан-32 и Ил-76; ООО «Рилайабл Юник Сервисиз Авиейшн» имеет один пассажирский самолет «Джетстрим-32»; ООО «Саут эйрлайнз» имеет (или в недалеком прошлом имело) самолеты Ан-12, Ан-24, Ан-26, Ан-72, Ан-74, Ил-76, Ту-154; ООО «Скива эйр» имеет два грузовых Ил-76ТД; ООО «Ветеран авиа» – грузовой Ил-76ТД; ООО «Тарон авиа» – пассажирский Боинг-737. Всего, стало быть, 20 самолетов. Армянские авиакомпании в разные годы имели большой флот воздушных судов различных типов и размеров. Авиакомпания «Айкавиа» – самолеты Ан-32 и Б-20; «Арк эйрвейс» – Ил-76 и Боинг-747; «Арагат – международные авиалинии» – три самолета МД-82; «Вертир» – А-310; «Скива эйр» – два А-300; «Феникс авиа» – Ил-76 и т.д. Также были или есть самолеты ДА-40 и Бекас-Х32-912УТ, вертолеты Б-429 и Еврокоптер-АС350Б3. Всего 15 воздушных судов.

Это огромный воздушный флот для Армении, и если бы он служил ее экономике, то в выигрыше были бы и бюджет государства, и жители страны. Но они работают в чужих странах, где показатели перевозок растут, экономики этих стран развиваются, чего нельзя сказать об Армении. За два года, эксплуатируя примерно 60 самолетов, армянские авиакомпании заплатили в госбюджет Армении всего 37,2 тыс. драм. налогов [9, с. 6].

Большую часть флота армянских авиакомпаний составляют грузовые самолеты, а грузоперевозки в основном рентабельны (табл. 1). Отрицательные результаты 2009 г. обусловлены экономическим кризисом, 2013 г. – отвлечением внимания авиакомпании «Эйр Армения» от сферы грузовых перевозок на пассажирские.

Что касается пассажирских перевозок, то действующие в Армении авиакомпании после либерализации воздушного пространства резко увеличили их объемы (табл. 2).

В статистических справочниках эти объемы приписываются системе воздушного транспорта Армении, но они полностью – результат деятельности иностранных авиакомпаний. Следовательно, эти компании забирают прибыль из Армении, а гражданская авиация Армении неуклонно регистрирует финансовые убытки (табл. 3).

Таблица 1

Динамика финансовых показателей грузовых перевозок воздушным транспортом Армении, млн драм.*

| Показатель | 2003 г. | 2004 г. | 2005 г. | 2006 г. | 2007 г. | 2008 г. | 2009 г. | 2010 г. | 2011 г. | 2012 г. | 2013 г. |
|------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Выручка | 1 398,4 | 3 592,8 | 2 347,8 | 3 875,1 | 3 233,1 | 4 274,5 | 3 267,3 | 2 334,2 | 2 238,5 | 3 704,4 | 2 445,0 |
| Расходы | 1 204,8 | 3 086,3 | 1 389,9 | 3 567,7 | 3 580,9 | 4 132,6 | 3 467,8 | 1 296,8 | 1 286,2 | 3 085,9 | 3 368,6 |
| Прибыль | 193,6 | 506,5 | 957,9 | 307,4 | -347,8 | 141,9 | -200,5 | 1 037,4 | 952,3 | 618,5 | -623,6 |

* Табл. 1–3 составлены по: [10].

Таблица 2

Динамика пассажирских перевозок воздушным транспортом Армении

| Показатель | 2010 г. | 2011 г. | 2012 г. | 2013 г. | 2014 г. |
|-----------------------|-----------|-----------|-----------|---------|-----------|
| Перевезено, тыс. чел. | 1 664,431 | 1 674,475 | 1 763,383 | 1 758,3 | 2 082,755 |
| Рост, % | 13,3 | 0,6 | 5,3 | -0,3 | 18,5 |

Таблица 3

Динамика финансовых показателей пассажирских перевозок воздушным транспортом Армении, млн драм.

| Показатель | 2003 г. | 2004 г. | 2005 г. | 2006 г. | 2007 г. | 2008 г. | 2009 г. | 2010 г. | 2011 г. | 2012 г. | 2013 г. |
|------------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|---------|
| Выручка | 28 874,3 | 39 920,2 | 36 587,8 | 38 374,4 | 40 823,3 | 53 106,5 | 49 905,4 | 52 631,4 | 47 292,0 | 40 085,6 | 7 369,9 |
| Расходы | 23 780,8 | 33 558,6 | 37 441,1 | 38 214,1 | 33 585,0 | 47 795,8 | 50 241,4 | 57 664,6 | 51 448,2 | 43 527,8 | 8 149,2 |
| Прибыль | 5 093,5 | 6 361,6 | -853,3 | 160,3 | 7 238,3 | 5 310,7 | -336,0 | -5 033,2 | -4 156,2 | -3 442,2 | -779,3 |

Вообще, при статистическом учете прибылей и убытков ГУГА Армении может учитывать расходы, выручку и разницу между ними только армянских и действующих в Армении авиакомпаний, потому что затребовать показатели чужих авиакомпаний Управление не правомочно, а рассчитать показатели армянских авиакомпаний, действующих за границей, невозможно или очень трудно. Вот и получается, что объемы перевозок могут вырасти, а прибыль утечет из страны.

Но достоверны ли убытки от эксплуатации армянских самолетов, если производственные и экономические показатели не включены в показатели авиапарка армянских воздушных судов? Ведь зарегистрированные в Армении воздушные суда и номинально, и списочно являются армянским парком, так как «воздушное судно, зарегистрированное в Регистре воздушных судов Армении, имеет национальную принадлежность Республики Армения» [11, ст. 20.1]. Сопоста-

вим количественные показатели армянских эксплуатантов воздушных судов, взятые из официальных документов (табл. 4).

Данные статистических сборников [13] показывают, что в объемы деятельности собственного армянского авиапарка официально включаются только показатели авиакомпаний, имеющих разрешение на выполнение перевозок в Армении. В последние годы это «Армавиа» и «Эйр Армения». Вместе с началом и концом их деятельности соответственно увеличиваются и уменьшаются объемы деятельности собственного авиапарка страны. Расчетное количество использования самолетов иллюстрирует табл. 5.

Произведя несложные расчеты, получаем соотношение количества воздушных судов, зарегистрированных в стране и эксплуатируемых для ее нужд (табл. 6).

С помощью данных табл. 5 рассчитаем количество самолето-часов в исправном состоянии (табл. 7).

Таблица 4

Динамика показателей функционирования армянских эксплуатантов воздушных судов*

| Показатель | 2008 г. | 2009 г. | 2010 г. | 2011 г. | 2012 г. | 2013 г. | 2014 г. |
|-----------------------------------|-----------|----------|----------|----------|----------|---------|---------|
| Кол-во эксплуатантов, ед. | 12 | 14 | 11 | 14 | 12 | 13 | 9 |
| Рост, % | 9 | 16,6 | -21,4 | 27,3 | -14,3 | 8,3 | -30,8 |
| Кол-во воздушных судов, ед. | 9–34 | 16–7 | 40–7 | 21–29 | 39–18 | 46–11 | – |
| Рост, % | -50 | 77,7 | 150 | -47,5 | 85,7 | 18 | – |
| Пассажирские перевозки, тыс. чел. | 1 506,979 | 1 469,24 | 1 664,4 | 1 674,4 | 1 763,3 | 1 758,3 | 2 082,7 |
| Рост, % | 7,2 | -2,5 | 13,3 | 0,6 | 5,3 | -0,3 | 18,5 |
| Прибыль от перевозок, млн драм. | 5 310,7 | -336 | -5 033,2 | -4 156,2 | -3 442,2 | -779,3 | – |
| Рост, % | -26,6 | -106,3 | -1 398 | 17,4 | 17,2 | 77,4 | – |

* По: [12].

Таблица 5

Динамика показателей функционирования армянского авиапарка*

| Функционирование авиапарка | 2009 г. | 2010 г. | 2011 г. | 2012 г. | 2013 г. |
|-----------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Кол-во календарных самолето-часов | 84 744 | 93 552 | 107 976 | 103 968 | 42 816 |
| в неисправном состоянии | 13 992 | 13 844 | 27 239 | 29 962 | 10 941 |
| в исправном состоянии | 70 752 | 79 708 | 80 737 | 74 006 | 31 875 |
| в рейсе | 18 974 | 22 400 | 17 377 | 16 389 | 3 351 |
| Количество воздушных судов, ед. | 9,7 | 10,7 | 12,3 | 11,9 | 4,9 |

* По: [13].

Таблица 6

Изменение количества зарегистрированных и эксплуатируемых в Армении воздушных судов, ед.

| Показатель | 2009 г. | 2010 г. | 2011 г. | 2012 г. | 2013 г. |
|----------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Зарегистрировано воздушных судов | 16 | 40 | 21 | 39 | 46 |
| Используется воздушных судов | 9,7 | 10,7 | 12,3 | 11,9 | 4,9 |
| Интенсивность использования, % | 60,6 | 26,8 | 58,6 | 30,5 | 10,7 |

Таблица 7

Динамика эксплуатации воздушных судов, самолето-час.

| Показатель | 2009 г. | 2010 г. | 2011 г. | 2012 г. | 2013 г. |
|----------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Нахождение в исправном состоянии | 70 752 | 79 708 | 80 737 | 74 006 | 31 875 |
| Нахождение в рейсе | 18 974 | 22 400 | 17 377 | 16 389 | 3 351 |
| Интенсивность использования, % | 26,8 | 28,1 | 21,5 | 22,2 | 10,5 |

Таблица 8

Динамика степени использования эксплуатируемых в Армении воздушных судов

| Показатель | 2009 г. | 2010 г. | 2011 г. | 2012 г. | 2013 г. |
|---|---------|---------|---------|---------|---------|
| Самолето-часы в исправном состоянии | 70 752 | 79 708 | 80 737 | 74 006 | 31 875 |
| Самолето-часы в рейсе | 18 974 | 22 400 | 17 377 | 16 389 | 3 351 |
| Количество используемых воздушных судов | 9,7 | 10,7 | 12,3 | 11,9 | 4,9 |
| Средний годовой налет часов на одно воздушное судно | 1 956 | 2 093,5 | 1 412,8 | 1 377,2 | 683,9 |
| Средний дневной налет часов на одно воздушное судно | 5,4 | 5,7 | 3,9 | 3,8 | 1,9 |
| Коэффициент использования воздушных судов в день | 0,22 | 0,23 | 0,16 | 0,15 | 0,07 |

Как видим, в этом отношении эффективность использования самолетов также очень низка.

Итак, интенсивность использования воздушных судов в Армении крайне мала. О том же свидетельствует убыточная деятельность армянского воздушного транспорта в последние годы (см. табл. 3).

Рассчитаем теперь удельные показатели использования воздушных судов – налет часов на одно спичное воздушное судно (табл. 8).

Как видим, интенсивность использования воздушных судов (отношения фактических часов налета к количеству календарного времени) очень мала. А в 2013 г. она была даже ниже экономически допустимого минимального уровня, так как с позиций экономической эффективности дневной налет часов самолета в условиях Армении составляет для собственного самолета минимум 2,5 часа, а для взятого в лизинг – 3,5 часа [14, с. 21].

Подведем итоги. Рынок воздушных перевозок практически недоступен для заинтересованных хозяйствующих субъектов. Показатели деятельности

авиакомпаний, функционирующих вне Армении, не учитываются ее статистической службой. От их деятельности экономика Армении имеет только упущенные возможности. В экономическом смысле совершенно неэффективно, когда зарегистрированные в стране авиакомпании со всем своим парком не приносят ей никакой пользы. Интенсивность использования воздушных судов авиакомпаний, действующих в Армении, также очень низка. Для более рационального использования авиапарка армянских авиакомпаний необходимо предоставить им доступ к рынку воздушных перевозок в Армении.

Литература

1. Доклад по правам человека 2013 г. Армения / Госсекретариат США, Бюро демократии, прав человека и труда. Оpubл. 27 февр. 2014 г. URL: <https://www.yumpu.com/xx/document/view/30363062/hrr2013-arm/3> (дата обращения: 11.04.2015) (на арм. яз).

2. Саруханян В. ГУГА РА – главный тормоз армянской авиации // Этк. 2013. 30 окт. URL: <http://hetq.am/arm/news/30330/qagv-n-haykakan-aviaciayi-glkhavor-argelak.html> (дата обращения: 13.03.2015) (на арм. яз.).
3. Список налогоплательщиков, декларировавших убытки в 1 млн драмов и более по результатам 2012 отчетного года. URL: www.taxservice.am/Shared/.../ck_hhprekt_2012_1 mln_vnas.xls (дата обращения: 11.04.2015) (на арм. яз.).
4. Нарушения в сфере транспорта и авиации // Аравот. 2009. 27 окт. URL: <http://www.aravot.am/2009/10/27/364865/> (дата обращения: 11.04.2015) (на арм. яз.).
5. Хачатрян Г. Кто будет владеть армянским воздухом: самих претендентов три компании // 168 часов онлайн: информ. сайт. 19 июля 2013 г. URL: <http://168.am/2013/07/19/251938.html> (дата обращения: 11.04.2015) (на арм. яз.).
6. Дядя начальника гражданской авиации оказался в международном скандале // Лрагир. 2013. 13 дек. URL: <http://www.lragir.am/index/arm/0/country/view/92449> (дата обращения: 11.04.2015) (на арм. яз.).
7. Контрольная палата Республики Армения: годовой отчет за 2009 г. // Иртек. 2010. 30 марта. URL: <http://www.irtek.am/views/act.aspx?aid=58019> (дата обращения: 11.04.2015) (на арм. яз.).
8. Список товара, вывезенного со стороны ЗАО «Айк авиа» по таможенному режиму «временный вывоз». URL: www.minesconomy.am/uploads/20151903151219689.pdf (дата обращения: 12.04.2015) (на арм. яз.).
9. Темная сторона армянской авиации // Этк. 2013. 12 авг. URL: <http://hetq.am/arm/print/28662/> (дата обращения: 11.04.2015) (на арм. яз.).
10. Национальная статистическая служба Армении. URL: <http://www.armstat.am/am/?nid=45>.
11. Об авиации: Закон Респ. Армения ЗО-81-Н от 22 февр. 2007 г. URL: <http://aviation.am/index.php/hy/legislation/ralaw> (дата обращения: 11.04.2015) (на арм. яз.).
12. Главное управление гражданской авиации при правительстве Республики Армения. URL: <http://www.aviation.am/index.php/hy/activities/hashv> (дата обращения: 11.04.2015) (на арм. яз.).
13. Транспорт и связь Респ. Армения. 2009–2013: стат. сб. / Нац. стат. служба Респ. Армения. URL: www.armstat.am.
14. Хачатрян Г.А. Экономическая эффективность полетного времени самолетов // Вестник Национального университета архитектуры и строительства Армении. Ереван, 2014. № 6 (44). С. 14–22 (на арм. яз.).