

**Ն.Գ. ՄՆԱՑԱԿԱՆՅԱՆ, Լ.Հ. ԱՂԱՋԱՆՅԱՆ, Լ.Հ. ԽԱՉԱՏՐՅԱՆ
ԱՎԻԱԸՆԿԵՐՈՒԹՅԱՆ ՏՆՏԵՍԱԿԱՆ ԱՐԴՅՈՒՆԱՎԵՏՈՒԹՅԱՆ
ՑՈՒՑԱՆԻՇՆԵՐԸ**

Դիտարկվում են ավիաընկերության տնտեսական արդյունավետությունը որոշող ցուցանիշները: Ներկայացվել են անվնասաբերության կետի և գործառնական լծակի առանձնահատկությունները: Վերլուծվել են դրանց գրաֆիկների կառուցման սկզբունքները: Հիմնավորվել է ավիաընկերության համար անվնասաբերության կետի և գործառնական լծակի ուժի կիրառման անհրաժեշտությունը որոշումների կայացման ժամանակ:

Առանցքային բառեր. ավիաընկերություն, արդյունավետություն, ցուցանիշ, շահութաբերություն, հաստատուն և փոփոխական ծախսեր, անվնասաբերության կետ, գործառնական լծակ:

Արտադրական կազմակերպությունների գործունեության վերջնական արդյունքների տնտեսական գնահատման համար լայնորեն կիրառվում են շահութաբերության տարբեր ցուցանիշներ: Դրանք բնութագրում են կազմակերպության շահութաբերության մակարդակը կամ նրա եկամտաբերության աստիճանը: Շահութաբերության մակարդակի որոշումը կազմակերպության բոլոր վերլուծական հաշվարկների հիմքն է: Այդ մեծության համակարգված վերահսկողությունը թույլ է տալիս պատշաճ կերպով գնահատել կատարված աշխատանքի արդյունքը և ժամանակին հայտնաբերել արտադրության արդյունավետության անկումը:

Քաղաքացիական ավիացիայում հիմնական արտադրական գործընթացը թռիչքների իրականացումն է, ուղևորների, բեռի և փոստի փոխադրումը: Այսինքն՝ ավիաընկերության հիմնական գործառույթը սպառողներին անհրաժեշտ ծառայությունների մատուցումն է: Արտադրության գործառույթն արտահայտում է արտադրանքի թողարկման և կիրառվող տնտեսական ռեսուրսների կամ վերջին հաշվով արդյունքների և ծախսերի միջև գործող կախվածությունը: Արժեքային արտահայտությամբ դրանք կոչվում են եկամտային և ծախսային բաղադրիչներ: Հենց այդ ցուցանիշներն են համարվում աշխատանքի և շահութաբերության գնահատման համար ելքային բազա, իսկ արտադրանքի ինքնարժեքը յուրաքանչյուր ավիաընկերության աշխատանքի նպատակահարմարության և արդյունավետության գնահատման հիմնական ցուցանիշն է:

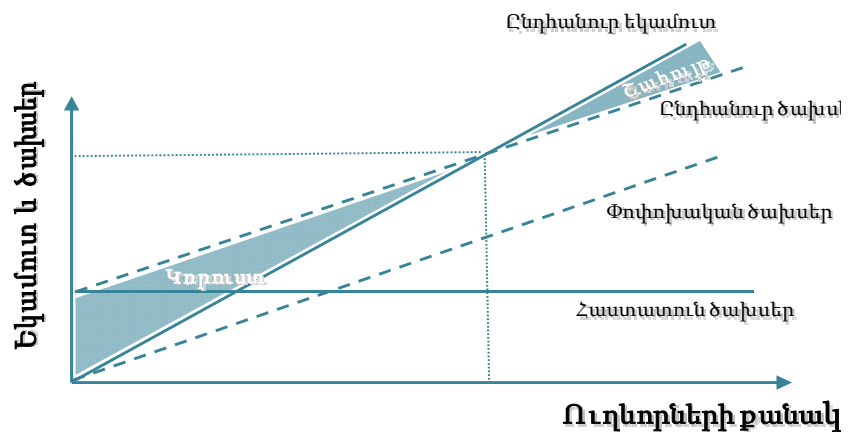
Արտադրության արդյունավետ կառավարման համար միայն եկամուտների և ծախսերի փաստացի արժեքների որոշումը բավարար չէ, անհրաժեշտ է գոր-

ծունեության արդյունքների մանրակրկիտ վերլուծություն, այդ թվում՝ շահույթի և առկա պահուստների գնահատում: Սակայն նշված ցուցանիշների ծավալների բացարձակ արժեքները չեն կարող այնպիսի տեղեկություն տալ, որն անհրաժեշտ է վերլուծության համար: Այդ տեսանկյունից նպատակահարմար է որպես արդյունավետության ցուցանիշներ կիրառել անվնասաբերության կետը և գործառնական լծակը:

Անվնասաբերության կետը վաճառքի ծավալի այն մեծությունն է, որի դեպքում կազմակերպությունը ի վիճակի է լինում փակել իր բոլոր՝ հաստատուն և փոփոխական ծախսերը՝ չստանալով շահույթ [1]:

Անվնասաբերության կետը բնութագրում է փոխադրվող ուղևորների այն քանակը, որից ավելի շատ փոխադրումների դեպքում ընդհանուր ֆինանսական արդյունքը դրական է, իսկ ավելի քիչ քանակների դեպքում՝ բացասական: Այսինքն՝ այն թույլ է տալիս որոշել, թե սպառման որ մակարդակի դեպքում է ապահովվում վաճառքի շահութաբերությունը:

Եթե կորորդինատային հարթության հորիզոնական առանցքի վրա տեղադրենք ուղևորների քանակը, իսկ ուղղահայաց առանցքի վրա՝ եկամուտներն ու ծախսերը կստանանք անվնասաբերության գրաֆիկը, որը պատկերված է նկ.1-ում [2]:



Նկ. 1. Չվերթի անվնասաբերության կետի որոշումը

Ինչպես ներկայացված է նկ.1-ում, հաստատուն ծախսերը սկսվում են հորիզոնական առանցքից բարձր կետից, քանի որ դրանք նշանակալի են նույնիսկ զրոյական ծանրաբեռնվածության դեպքում: Քանի որ հաստատուն ծախսերը կախված չեն ծանրաբեռնվածությունից, դրանց գրաֆիկը զուգահեռ է հորիզոնական առանցքին: Փոփոխական ծախսերը սկսվում են կորորդինատային

առանցքի սկզբից, քանի որ գրոյական ծանրաբեռնվածության դեպքում հավասար են գրոյի և աճում են ուղևորների քանակի ավելացմանը զուգընթաց: Ընդհանուր ծախսերը ներկայացնում են հաստատուն և փոփոխական ծախսերի հանրագումարը: Եկամուտները, ինչպես փոփոխական ծախսերը, սկսվում են կորոդինատային առանցքի սկզբից և աճում են ուղևորների քանակի ավելացմանը զուգընթաց: Այն կետում, որտեղ տեղի է ունենում ընդհանուր ծախսերի և եկամտի հատումը, շահույթը հավասար է գրոյի, քանի որ շահույթը եկամտի և ծախսերի միջև տարբերությունն է, իսկ հատման կետում դրանք միևնույն մեծություններն են: Այդ կետն էլ հենց հանդիսանում է դիտարկվող չվերթի համար անվնասաբերության կետը: Փոխադրվող ուղևորների քանակի բոլոր այն արժեքները, որոնք գտնվում են անվնասաբերության կետից աջ, ավիաընկերությանը տալիս են շահույթ, ծախ գտնվող բոլոր կետերը՝ վնաս:

Անվնասաբերության կետը հաշվարկվում է հետևյալ կերպ.

$$Q_{B.E.} = \frac{FC}{P - vc},$$

որտեղ $Q_{B.E.}$ -ն անվնասաբեր փոխադրումների ծավալն է, FC -ն՝ հաստատուն ծախսերը, P -ն՝ միավոր արտադրանքի (ավիատոմսի) գինը, vc -ն՝ միավոր արտադրանքի (մեկ ուղևորի փոխադրման) փոփոխական ծախսերը [2]:

Անվնասաբերության կետը ոչ միայն ցույց է տալիս արտադրության ծախսաձածկման կետը, այլ նաև հետագա վերլուծության համար կարևոր ցուցանիշ է:

Թողարկվող արտադրանքի ծավալի մեծացմանը զուգընթաց արտադրանքի յուրաքանչյուր միավորում հաստատուն ծախսերի մասնաբաժինը նվազում է: Երբ իրացման գինը բարձր է փոփոխական ծախսերից, հաստատուն ծախսերի նվազեցումը մեծացնում է շահույթի արժեքը:

Պարզելու համար, թե որքանով կմեծանա ավիաընկերության շահույթը լրացուցիչ ուղևորի ներգրավման դեպքում, կիրառվում է գործառնական լծակի ուժը: Գործառնական լծակը ցույց է տալիս, թե քանի տոկոսով է փոփոխվում շահույթը եկամտի 1 %-ով փոփոխության դեպքում:

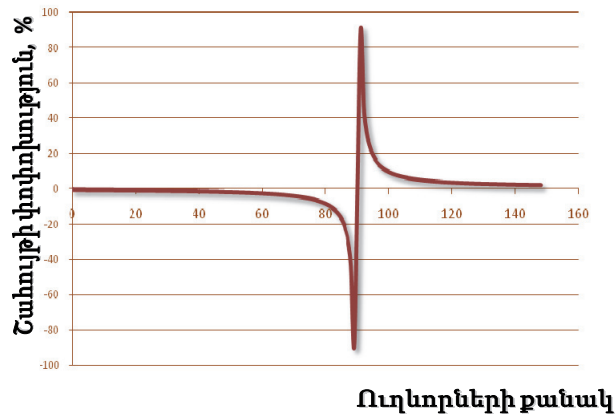
Գործառնական լծակը ցուցանիշ է, որը տալիս է շահույթի փոփոխման քանակական գնահատականը՝ կախված իրացման ծավալի փոփոխությունից [1]:

Գործառնական լծակի ուժը, որը ստացվում է արտադրանքի յուրաքանչյուր լրացուցիչ միավորի իրացումից, կախված է ծախսերի կառուցվածքից. Որքան փոքր է փոփոխական ծախսերի մասնաբաժինը, կամ որքան մեծ է հաստատուն

ծախսերի մասնաբաժինը ծախսերի ընդհանուր հանրագումարում, այնքան ավելի մեծ է գործառնական լծակը:

Շահույթի հարաբերական աճի աստիճանը կախված է այն բանից, թե անվնասաբերության կետից որքան հեռու է գտնվում ուղևորների տվյալ քանակը. որքան անվնասաբերության կետին մոտ է գտնվում վաճառքի ծավալը, այնքան բարձր է գործառնական լծակը:

Եթե կորորդինատային հարթության հորիզոնական առանցքի վրա տեղադրենք ուղևորների քանակը, իսկ ուղղահայաց առանցքի վրա շահույթի՝ տոկոսներով արտահայտված մեծացումը կամ փոքրացումը, կստանանք գրաֆիկ, որը բնութագրում է գործառնական լծակի ուժը տվյալ չվերթի համար, որն էլ պատկերված է նկ.2-ում:



Նկ. 2. Գործառնական լծակի ուժը չվերթի դեպքում

Նկ. 2-ում հորիզոնական առանցքի հետ գրաֆիկի հատման կետը անվնասաբերության կետն է: Գործառնական լծակի դրական ուժը այդ դեպքում առավելագույնն է:

Գործառնական լծակի ուժը հաշվարկվում է հետևյալ կերպ.

$$DOL = \frac{S-VC}{S-VC-FC},$$

որտեղ DOL-ն գործառնական լծակի ուժն է, S-ն՝ վաճառքի ընդհանուր ծավալը, VC-ն՝ ընհանուր փոփոխական ծախսերը:

Գործառնական լծակի գրաֆիկի առանձնահատկությունն այն է, որ շահույթի դրական մեծությունների պարագայում այն ցույց է տալիս շահույթի աճի տոկոսը լրացուցիչ ուղևորի ներգրավման դեպքում, իսկ շահույթի բացասական

մեծությունների պարագայում՝ վնասների աճը յուրաքանչյուր հաջորդ ուղևորի կորստի դեպքում:

Անցկացված հետազոտությունները թույլ են տալիս՝ կատարելու հետևյալ եզրակացությունները.

1. Անվնասաբերության կետը ցույց է տալիս, թե զրոյական շահույթի մակարդակից ինչքան հեռու կամ մոտ է գտնվում որոշակի չվերթի արդյունքը: Ընթացիկ դրական շահույթի դեպքում այն հնարավորություն է տալիս գնահատել չվերթի «պահուստային շահութաբերությունը», իսկ բացասականի դեպքում՝ ջանքերի չափը, որն անհրաժեշտ է գործադրել չվերթը անշահութաբերից շահութաբեր դարձնելու համար:

2. Մեկ չվերթի գործառնական լծակի մեծությունը հանգեցնում է ավիաընկերության շահույթի ոչ մեծ փոփոխությունների: Սակայն մեծաքանակ չվերթների դեպքում գործառնական լծակի ուժը դառնում է նշանակալի, քանի որ այն փաստացի նշանակում է, որ յուրաքանչյուր լրացուցիչ դրամը, որը ներդրված է վաճառքի ծավալի մեծացման մեջ, տալիս է ավելի շատ լրացուցիչ շահույթ:

3. Միջազգային ավիաընկերությունները, հիմնականում ցածր պահանջարկի ժամանակահատվածում, դժվարությամբ են կարողանում ապահովել անվնասաբեր գործունեություն, այսինքն՝ ապահովում են անվանաբերության կետին շատ մոտ փոխադրումներ: Հետևաբար, նրանք գտնվում են գործառնական լծակի ուժի բարձր արժեքների սահմաններում: Այդ հանգամանքը խնդիրը դարձնում է ավելի արդիական:

4. Հաշվի առնելով վերոնշյալ հանգամանքները՝ ավիաընկերությունների համար նպատակահարմար է անվնասաբերության կետը և գործառնական լծակը կիրառել չվացուցակի պլանավորման և ընթացիկ շտկումների՝ օդանավի տիպի փոփոխության, չվերթի չեղյալ հայտարարման կամ լրացուցիչ չվերթի շահագործման վերաբերյալ որոշումների կայացման ժամանակ:

ԳՐԱԿԱՆՈՒԹՅԱՆ ՑԱՆԿ

1. **Акимова Н.Ф.** Управление коммерческой эксплуатацией на основе системы показателей экономической эффективности деятельности авиакомпании.- М., 2000.- 165 с.
2. **Костромина Е.В.** Экономика авиакомпании в условиях рынка.- М.: НОУ ВКШ «Авиабизнес», 2005.- 344 с.

Н.Г. МНАЦАКАНЯН, Л.Г. АГАДЖАНЫН, Л.Г. ХАЧАТРЯН
ПОКАЗАТЕЛИ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ
АВИАКОМПАНИИ

Рассматриваются показатели, определяющие экономическую эффективность авиакомпании. Представлены особенности точки безубыточности и операционного рычага. Анализированы принципы построения их графиков. Обоснована необходимость применения точки безубыточности и силы операционного рычага для авиакомпании при принятии решений.

Ключевые слова: авиакомпания, эффективность, показатель, прибыльность, постоянные и переменные затраты, точка безубыточности, операционный рычаг.

N.G. MNATSAKANYAN, L.H. AGHAJANYAN, L.H. KHACHATRYAN
THE INDICATORS OF AIRLINE ECONOMIC EFFICIENCY

The indicators defining the airline economic efficiency are considered. The features of the break-even point and operating leverage are presented. The construction principles of its diagrams are analyzed. The necessity of using the break-even point and degree of operating leverage for airline at decision-making is substantiated.

Keywords: airline, efficiency, indicator, profitability, fixed and variable costs, break-even point, operating leverage.