

**ՕՐԱՅԻՆ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏՈՒՄ ՑԱԾՐԱԾԱԽՍ ՕՂԸՆԿԵՐՈՒԹՅԱՆ  
ՀԱՅԵՑԱԿԱՐԳԻ ԿԻՐԱՌՈՒՄԸ**

**ԳԵՂԱՍ ԽԱՉՍՏՏՅԱՆ**

Հետազոտության առարկան օդաձեռնարկությունների ծախսերն են: Նպատակը Հայաստանի օդային նավատորմում ցածրաձախ օդընկերությունների ստեղծման հնարավորության հաստատումը կամ մերժումն է: Խնդիրը ավանդական օդընկերության ծախսերի կրճատման հնարավորությունների որոնումն է: Նորույթը բացահայտված հնարավորությունների արտացոլումն է օդային փոխադրումների սակագնում: Հաշվարկված են նման օդընկերության գործունեության արդյունավետության ցուցանիշները: Արդյունքների գործնական նշանակությունը երկրում օդային ուղևորափոխադրումներ իրականացնող ցածրաձախ ընկերությունների ստեղծման հնարավորությունների բացահայտումն է: Ստացված արդյունքները նաև դրանց օգտագործման հնարավորությունն են օդընկերությունների մրցունակության բարձրացման գործում: Հետազոտության մեթոդաբանությունը ներառում է հաշվարկային և վիճակագրական վերլուծություններ: Ստացված արդյունքները ցույց են տալիս, թե որքանով է հնարավոր իջեցնել ավանդական օդընկերության ծախսերը և մոտեցնել դրանք ցածրաձախ օդընկերությունների մակարդակին:

**Բանալի բառեր** - *օդընկերություն, ավանդական, ցածրաձախ, ծախսային հոդված, սակագին, փոխադրում*

**Ներածություն:** Ցածրաձախ օդընկերություններն ամբողջ աշխարհում մեծ տարածում են գտել, և նրանց աճի, բազմատեսակացման, զարգացման ու կատարելագործման գործընթացը շարունակվում է: Ուստի այդ գործընթացին առնչվող ոլորտների համար արդիական են դրան մասնակցությունը և զարգացման գործում սեփական ավանդը ներդնելը: Թեմայի հրատապության մասին է վկայում այն, որ Հայաստանի քաղաքացիական օդագնացությունում չկա ոչ մի ցածրաձախ օդընկերություն, ուստի առաջարկվող մշակումները կարող են օդային փոխադրումների շուկայում տրանսպորտի յուրացման տնտեսապես իրագործելի կառուցվածքների ստեղծման նախագրեր ծառայել՝ բացահայտելով օդընկերությունների տնտեսական արդյունավետության բարձրացման ուղիները և նպաստելով այդ ուղղությամբ համապատասխան մեթոդաբանության մշակմանը:

Հետազոտության օբյեկտը Հայաստանի օդային փոխադրումների ձեռնարկություններն են: Հոդվածում դիտարկվում է ցածրաձախ

օդընկերության ստեղծման հարցը: Հետագուտվում է ավանդական օդընկերության ծախսերի կրճատման միջոցով այն ցածրաձախս օդընկերության վերածելու հնարավորությունը: Ներկայացված նպատակին հասնելու համար առաջադրված խնդիրներն են. 1) հիմնավորել Հայաստանում ցածրաձախս օդընկերության ստեղծման կարևորությունը, 2) բացահայտել ավանդական օդընկերությունը ցածրաձախս օդընկերության վերածելու հնարավորությունները, 3) գնահատել Հայաստանում ցածրաձախս օդընկերության գործունեության տնտեսական արդյունավետությունը, 4) վերլուծել հայկական ցածրաձախս օդընկերության տնտեսական գործունեությունը, 5) մշակել ցածրաձախս օդընկերության գործունեության ցուցանիշները:

Փոխադրատորմում ցածրաձախս օդընկերությունների գործունեության հիմնախնդիրների դիտարկմանը և դրանց արդյունավետության հարցերի հետազոտմանը նվիրված աշխատություններ ունեն Ա. Ե. Տյունյանը, Վ. Ն. Բորչը, Ա. Ն. Երյոմինը, Վ. Պ. Բեյյանսկին և Մ. Վ. Գուսևան, Դ. Կ. Միխնովը և Ի. Վ. Պերեխոդը, Յ. Ֆ. Կուլանը և այլ հեղինակներ<sup>1</sup>: Մակայն Հայաստանի պայմաններում ծախսային հողվածների կրճատումների միջոցով ավանդական օդընկերությունը ցածրաձախս օդընկերության վերածելու հնարավորությունների հետազոտման ժամանակակից շատ հիմնախնդիրներ դեռ շարունակում են մնալ վերլուծական մտքի շրջանակներում: Ցածրագին փոխադրումներ իրականացնելու գործնական հարցերի հետազոտմանը նվիրված հայրենական և արտասահմանյան հեղինակների աշխատանքների վերլուծությունը հիմք է տալիս եզրակացնելու, որ ցածրաձախս օդընկերությունների տնտեսական մեխանիզմի ներդրման և կիրառման հիմնավորման խնդրի ուսումնասիրվածության աստիճանը դեռևս ցածր է:

**Նյութեր և մեթոդներ:** Ցածրաձախս օդընկերություններն առաջարկում են մատչելի սակագներ, քանի որ դրանցում բացակայում է ավանդական օդընկերություններում գործող ծառայությունների մեծ մասը: Աշխարհում ցածրաձախս օդընկերությունները ավելի շատ թռիչքներ են կատարում ինքնաթիռների մեկ միավորի, ավելի շատ եկամուտ են

---

<sup>1</sup> Ст'ю А. Е. Тюняев, Проблемы участия российских авиакомпаний в международных воздушных перевозках: Дисс. на соиск. уч. ст. канд. экон. наук: 08.00.14: М., 2010, **Խյնի** Низкобюджетные авиакомпании и аэропорты. // Airports International. Российская версия издания. № 11-12 (19-20), (2009), 8-9, **В. Н. Борщ**, Разработка маркетинговой стратегии продвижения транспортных услуг на рынках железнодорожных и авиалервозок: Дисс. на соиск. уч. ст. канд. экон. наук: 08.00.05: Волгоград, 2013, **А. Н. Еремин**, Оценка финансово-экономических показателей инвестиционного проекта на примере авиакомпании-дискаунтера по рейсу «Самара – Санкт-Петербург – Самара» // Вестник Самарского муниципального института управления. Самара, № 2 (17), (2011) 112-116, **А. Н. Еремин**, Оценка себестоимости летного часа и тарифа на примере авиакомпании-дискаунтера по рейсу «Самара – Санкт-Петербург – Самара» // Вестник ИНЖЭКОНА. № 1 (2011), 323-326, **В. П. Белянский, М. В. Гусева**, Авиатранспортные туристические услуги в россии и за рубежом. // Российское предпринимательство. №12, Вып.2 (198). (2011) 152-156, **Д. К. Михнов, И. В. Переход**, Концепция построения бизнес-модели бюджетных авиакомпаний // Бионика интеллекта: науч. техн. журнал. № 2 (83), (2014), 132-138, **Ю. Ф. Кулаев**, «Экономика гражданской авиации». Монография, Киев, 2004:

ստանում ընկերության մեկ աշխատողի և ավելի ցածր ծախսեր են ա-  
նում ինքնաթիռի ամեն մի նստարանի հաշվով: Դրան հասնում են. 1) ժամանակակից և երիտասարդ շարժակազմ ունենալու, նոր ինքնա-  
թիռների համար ավելի քիչ վառելիք օգտագործելու, 2) որոշ ծախսային  
հոդվածներ բացառելու (գործարար տարածքները օդակայաններում,  
սնունդը օդանավում, կիլոմետրերը հաճախակի չվերթերի համար և  
այլն), 3) չվերթի անձնակազմի այլ աշխատանքների մասնակցության  
(ուղեբեռի բեռնում, օդանավի սրահի մաքրում և այլն), 4) համացանցի  
միջոցով տոմսերի վաճառքի (ավանդական օդուղիները, տոմսերի վա-  
ճառքը հանձնարարելով քաղաքային վաճառքի գրասենյակներին, դրա  
համար վճարում են հանձնակատարային վճարներ, որոնք կազմում են  
տոմսի արժեքի ավելի քան 10 %-ը), 5) կարճաժամկետ և միջին հեռա-  
վորության չվերթեր իրականացելու, ինչպես նաև այլ գործողություննե-  
րի համար պահանջվող ծախսերի հնարավոր կրճատման հաշվին:

Գտնելու համար պատասխանը այն հարցի, թե հնարավոր է արդ-  
յոք Հայաստանում ցածրածախս օդընկերության ստեղծումը գրոյից  
կամ ավանդական օդընկերության ծախսերի կրճատման եղանակով,  
իրականացվել են համակողմանի հաշվարկներ և առաջարկվել են մո-  
տեցումներ՝ հնարավորինս իջեցնելու ավանդական օդընկերության  
ծախսերը և առավելագույնս մոտեցնելու դրանք ցածրածախս օդընկե-  
րությունների ծախսերին:

Հայաստանում ցածրածախս օդընկերության ստեղծման նախադր-  
յալները դրվել են Գյումրու օդակայանում օտարերկրյա ցածրածախս  
օդընկերության թռիչքներով, այդ օդակայանից թռչողներից գանձվող  
պետական տուրքերի նվազեցումով, «բաց երկնքի» քաղաքականությ-  
ան ընդունումով և այլն:

Ցածրածախս օդընկերությունների ծախսերի իջեցման համար  
ներկայումս կիրառվում է մի մոտեցում, որը իրականացվել է սակագնի  
յուրաքանչյուր բաղադրիչի մանրամասն հաշվարկով և ավանդական  
օդընկերության ծախսերի համեմատությամբ<sup>2</sup>:

**Հաստատուն ծախսերի ձևավորումը:** Հաստատուն ծախսերին են  
վերաբերում այն հոդվածները, որոնք կախված չեն չվերթերի իրակա-  
նացման քանակական բաղադրիչներից: Իրականացվել է դրանց հաշ-  
վարկ ավանդական և ցածրածախս օդընկերությունների դեպքում (1  
ամսվա ընթացքում), երբ չվերթը կատարվում է «Բոինգ-737-800» օդա-  
նավով Երևան – Սանկտ Պետերբուրգ – Երևան երթուղով:

*1. Ավանդական օդընկերություններ:*

Օդանավի նավապետը՝ ամսական ստանում է 800.000 դրամ  
(ԱՎՆ<sub>ավ</sub>), երկրորդ օդաչուն՝ նավապետի աշխատավարձի 90 %-ը՝  
720.000 դրամ (ԱՎԵ<sub>Օավ</sub>), թռիչքուղեկցորդները (քթՈՒ<sub>ավ</sub>=6)՝ 300.000-ական

<sup>2</sup> См. у А. В. Мнишко, Развитие рынка низкобюджетных авиаперевозок в Российской Федерации. Дисс. на соиск. уч. ст. канд. экон. наук: 08.00.05: СПб., 2015, էջ 63:

դրամ (ԱՎ<sub>ԹՈՒ</sub>): Մեկ օդանավի համար թռիչքային կազմի անձնակազմերի հերթափոխությունը, արձակուրդայինները և հիվանդաթերթիկները հաշվի առնելով՝ պահանջվում է  $p_{\text{ԹԿ}}=4$  անձնակազմ: Թռիչքային կազմի ընդհանուր աշխատավարձը (ԱՎ<sub>անձ.ալ</sub>) մեկ օդանավի համար որոշվում է հետևյալ բանաձևով.

$$U_{\text{ԱՎանձ.ալ}} = p_{\text{ԹԿ}} \times (U_{\text{Ն.ալ}} + U_{\text{ԵՕ.ալ}} + p_{\text{ԹՈՒ}} \times U_{\text{ԹՈՒ}}), \quad (1)$$

$U_{\text{ԱՎանձ.ալ}} = 4 \times (800,000 + 720,000 + 6 \times 300,000) = 13,280,000$  դրամ:

Վերգետնյա աշխատակազմի ընդհանուր քանակը (ղեկավարներ՝ 40, մասնագետներ՝ 60, ծառայողներ՝ 100, բանվորներ՝ 100, ճարտարագիտաօդագնացային ծառայության տեխնիկական կազմ՝ 100)  $p_{\text{ՎԿ}}=400$ : Ծառայողի միջին աշխատավարձը ամսական 120,000 դրամ է (ԱՎ<sub>ՎԿ.միջ.ալ</sub>): Վերգետնյա աշխատակազմի ընդհանուր աշխատանքի վարձատրությունը որոշվում է հետևյալ բանաձևով.

$$U_{\text{ՎԿ}} = p_{\text{ՎԿ}} \times U_{\text{ՎԿ.միջ.ալ}} = 400 \times 120,000 = 48,000,000 \text{ դրամ:} \quad (2)$$

Թռիչքային և վերգետնյա աշխատակազմերի աշխատանքի վարձատրության ընդհանուր չափը որոշվում է.

$$U_{\text{անձ.ՎԿ}} = U_{\text{անձ.ալ}} + U_{\text{ՎԿ}} = 13,280,000 + 48,000,000 = 61,280,000 \text{ դրամ:} \quad (3)$$

Վարձակալման վճարներ (ԾՎ<sub>ա.ալ</sub>): Վարձակալման վճարը «Բոինգ 737» օդանավերի համար միջին հաշվով 35.4 մլն դոլար է (ներառյալ ավելացված արժեքի հարկը (ԱԱՀ)): Վարձակալության ժամկետը 10 տարի է: Ըստ այդմ՝ վարձակալության վճարները կազմում են տարեկան 3.54 մլն, իսկ ամսական՝ 0.295 մլն դոլար: Հայկական դրամով հաշվարկելու դեպքում ընդունվել է  $\text{ԾՎ}_{\text{ա.ալ}} = 116,112,000$  դրամ, առանց ԱԱՀ:

Վերանորոգման հիմնադրամ (ԾՎ<sub>Հ.ալ</sub>): Վերանորոգման հիմնադրամի վրա միջին ծախսերը «Բոինգ-737-800» օդանավի շահագործման մեկ թռիչքային ժամի հաշվով ռուսական օդընկերության համար 300 դոլար է: Ամեն մի դիտարկվող օդանավի՝ ամսական 250 ժամ թռիչքի դեպքում վերանորոգման հիմնադրամը կկազմի 75,000 ԱՄՆ դոլար կամ 36 միլիոն դրամ ( $\text{ԾՎ}_{\text{Հ.ալ}} = 36$  մլն դրամ):

## 2. Ցածրաձախ օդընկերություններ:

Աշխատավարձ (ԱՎ<sub>անձ.ՑՕ</sub>): Օդանավի նավապետը ամսական ստանում է 480,000 դրամ (ԱՎ<sub>Ն.ՑՕ</sub>): Աշխատանքի են ընդունում փոքր թռիչքային ժամաքանակով օդաչուների: Երկրորդ օդաչուն ստանում է նավապետի աշխատավարձի 90 %-ը՝ 432,000 դրամ (ԱՎ<sub>ԵՕՑՕ</sub>): Թռիչքողեկցորդները ( $p_{\text{ԹՈՒՑՕ}}$ ) երկուսն են, քանի որ բոլոր ուղևորներին սնունդ տրամադրելու անհրաժեշտություն չկա: Նրանցից յուրաքանչյուրը

ստանում է 240,000-ական դրամ (ԱՎ<sub>ԹՈՒՅՕ</sub>): Թռիչքավերելքային կազմի ընդհանուր աշխատավարձը մեկ օդանավի համար որոշվում է հետևյալ բանաձևով.

$$ԱՎ_{անձ.ՑՕ} = 2 \times (480,000 + 432,000 + 2 \times 240,000) = 2,784,000 \text{ դրամ:}$$

Վերգետնյա աշխատակազմի ընդհանուր քանակը (մասնագետներ, բանվորներ) օդանավի մեկ տեսակի շահագործման համար կազմում է՝  $p_{վգ}=10$ : Ծառայողի միջին աշխատավարձը ամսական 93,000 դրամ է (ԱՎ<sub>վգմիջ.ՑՕ</sub>): Վերգետնյա աշխատակազմի ընդհանուր աշխատանքի վարձատրությունը որոշվում է հետևյալ բանաձևով.

$$ԱՎ_{վգՑՕ} = p_{վգՑՕ} \times ԱՎ_{վգմիջ.ՑՕ} = 10 \times 93,000 = 930,000 \text{ դրամ:}$$

Թռիչքային և վերգետնյա աշխատանքների վարձատրության վերջնական հաշվարկը իրականացվում է հետևյալ բանաձևով.

$$ԱՎ_{անձ.վգՑՕ} = ԱՎ_{անձ.ՑՕ} + ԱՎ_{վգՑՕ} = 2,784,000 + 930,000 = 3,714,000 \text{ դրամ:}$$

Վարձակալման վճարներ (Մ<sub>վա.ՑՕ</sub>): Վարձակալման վճարները «Բոինգ-737-800» օդանավերի համար նույնն է, ինչ ներկայացվեց ավանդական օդընկերությունների համար:

Վերանորոգման հիմնադրամ (Մ<sub>վշՑՕ</sub>): Վերանորոգման հիմնադրամի վրա միջին ծախսը «Բոինգ-737» օդանավի շահագործման մեկ թռիչքային ժամի համար նույնն է, ինչ ներկայացվեց ավանդական օդընկերությունների համար:

«Բոինգ-737-800» օդանավի շահագործման ընդհանուր ծախսերը մեկ ամսում ավանդական և ցածրածախս օդընկերություններում ներկայացված են աղյուսակ 1-ում:

### Աղյուսակ 1

#### «Բոինգ-737-800» օդանավի շահագործման ամսական հաստատուն ծախսերը

Ծախսի անվանում	Ավանդական ՕԸ, դրամ	Ցածրածախս ՕԸ, դրամ
Աշխատավարձ ԱՎ <sub>անձ.</sub>	61,280,000	3714000
Վարձակալում Մ <sub>վա</sub>	116,112,000	116,112,000
Վերանորոգ. հիմնադր. Մ <sub>վշ</sub>	36,000,000	36,000,000
Ընդհանուր ծախսեր	213,392,000	155,826,000

Աղյուսակ 1-ից երևում է, որ «Բոինգ-737-800» օդանավի շահագործման հաստատուն ծախսերը ավանդական օդընկերությունում կազմում են 213,392,000 դրամ, ինչը 27 %-ով բարձր է ցածրածախս օդընկերությունում կատարվող ծախսերից:

Փոփոխական ծախսերի ձևավորումը

Փոփոխական ծախսերին են դասվում ծախսերի այն հոդվածները, որոնք կախված են իրականացվող չվերթերի քանակից: Շահագործական ելման տվյալները Երևան – Սանկտ Պետերբուրգ – Երևան չվերթով ուղևորափոխադրման ժամանակ դիտարկվող «Բոինգ-737-800» օդանավի համար ներկայացված են աղյուսակ 2-ում:

**Աղյուսակ 2**

**Երևան – Սանկտ Պետերբուրգ – Երևան չվերթի շահագործական ելման տվյալները**

Ուղղություն	Հեռավորություն, կմ	Թռիչքի ժամանակ, ժամ	Վառելիքի ծախս «Բոինգ-737-800», տոննա/ժամ
Երևան – Սանկտ Պետերբուրգ	2513	3 ժամ 10 րոպե	2.6
Սանկտ Պետերբուրգ - Երևան	2513	3 ժամ 10 րոպե	2.6

Առավելագույն քաշը (Ք<sub>վթ</sub>) «Բոինգ-737»-ի=79.0 տոննա:

**1. Օդակայանային վճարներ:** 1.1. **Թռիչքների ու վայրէջքների վճարներ:** Սահմանվում է վազքուղիների, դեկուղիների, կառամատույցների տրամադրման, լուսատեխնիկական ապահովման համար, օդակայանի տարածքում որոնողափրկարարական, վթարափրկարարական և հակահրդեհային ապահովման համար, թռիչքների անվտանգության ապահովման համար, օդակայանում կայանատեղի տրամադրման համար ուղևորատար ինքնաթիռների դեպքում վայրէջքից հետո 3 ժամվա, իսկ բեռնային ինքնաթիռների դեպքում՝ 6 ժամվա ընթացքում:

Երևանի և Սանկտ Պետերբուրգի օդակայաններում վերթիռ-վայրէջքի համար վճարների հաշվարկը ներկայացված է աղյուսակ 3-ում և հաշվարկվում է հետևյալ բանաձևով.

$$D_{վ-վ} = T_{րույքվ-վ} \times P_{վթ} \times F_{737}:$$

(4)

**Աղյուսակ 3**

**Վայրէջքի և թռիչքի համար վճարների հաշվարկ**

Ուղղություն	Վճարի դրույքը, դրամ/տ	«Բոինգ-737» (79 տ) վճարի չափը, դրամ
Երևան – Սանկտ Պետերբուրգ	4,950	391,050
Սանկտ Պետերբուրգ - Երևան	2,000	158,000
Ընդամենը		549,050

1.2. **Օդակայանային (ավիացիոն) անվտանգության ապահովման վճարներ:** Սահմանվում է անցագրային կարգի իրականացման, օդակայանի տարածքի պահպանման, այդ թվում կանգառներում գտնվող օդանավերի պահպանության, անձնակազմի անդամների, ուղևորների, ձեռքի իրերի, ուղեբեռների, բեռների, փոստի գնումը իրականացնելու համար: Վճարի դրույքը սահմանվում է Երևանում մեկ ուղևորի համար, իսկ Ս. Պետերբուրգում՝ առավելագույն թռիչքային քաշի մեկ տոննայի համար, գանձվում է մեկնելուց առաջ:

Օդակայանային անվտանգության ապահովման վճարների հաշվարկը Երևանի և Սանկտ Պետերբուրգի օդակայաններում ներկայացված է աղյուսակ 4-ում և որոշվում է հետևյալ բանաձևով.

**Աղյուսակ 4**

**Օդակայանային անվտանգության ապահովման վճարները**

Ուղղություն	Վճարի դրույքը	Վճարը ավանդ. ՕԸ համար, դրամ «Բ-737»՝ 79 տ: Ուղ.՝ 160	Վճարը ցածրած. ՕԸ համար, դրամ «Բ-737»՝ 79 տ: Ուղ.՝ 189
Երևան – Սանկտ Պետերբուրգ	1,100 դր/ուղ	176,000	207,900
Սանկտ Պետերբուրգ - Երևան	880 դրամ/տ	69,520	69,520
Ընդամենը		245,520	277,420

**2. Օդային տրանսպորտի առևտրային սպասարկման վճարներ**

**2.1. Ուղևորների սպասարկման վճար:** Սահմանվում է այնպիսի ծառայությունների դիմաց, որոնք իրականացվում են գրանցման և նստեցման ժամանակ մեկնող ուղևորների համար: Սակագները ձևավորվում են մեկ ուղևորի համար ներքին և միջազգային թռիչքների հաշվով առանձին-առանձին:

Ցածրածախս օդափոխադրողները փոխում են «Բոինգ-737-800» ինքնաթիռի գործարանային տարողությունը մեկ կարգի ավելի մեծ քանակությամբ աթոռներով աթոռների շարքերի միջև փոքր տարածության հաշվին, որը թույլ է տալիս տեղավորել 189 ուղևոր: Ավանդական օդընկերությունների աթոռների գործարանային երկկարգանի տարողությունը 160 ուղևոր է:

Երևանի և Սանկտ Պետերբուրգի օդակայաններում ուղևորների սպասարկման համար սահմանված սակագնի հաշվարկը ավանդական և ցածրածախս օդընկերությունների համար ներկայացված է աղյուսակ 5-ում և որոշվում է հետևյալ բանաձևով.

$$\text{Ծ}_{ուՄ} = \text{Պրույք}_{ուՄ} \times \text{Ու} :$$

**Աղյուսակ 5**

**Ուղևորների սպասարկման համար սահմանված վճարի հաշվարկ**

Ուղղություն	Վճարի դրույքը, դր./ուղ.	Վճարի չափը ավանդական ՕԸ համար, դր.	Վճարի չափը ցածրածախս ՕԸ * համար, դր.
Երևան – Սանկտ Պետերբուրգ	11,770	1,883,200	0
Սանկտ Պետերբուրգ - Երևան	880	140,800	0
Ընդամենը		2,024,000	0

\* Ցածրածախս օդընկերությունները թղթից նստեցման կտրոնի տրամադրամբ գրանցումով չեն զբաղվում: Ուղևորների նստեցումը կատարվում է ՕՆ ազատ տեղերում: Նստեցման հսկողությամբ զբաղվում են անձնակազմի անդամները:

2.2. *Ուղևորասրահի օգտագործման վճար:* Այս վճարը սահմանվում է մեկ ուղևորի համար ներքին և միջազգային թռիչքներում առանձին-առանձին: Վճարը գանձվում է ժամանող, մեկնող և տարանցիկ յուրաքանչյուր ուղևորի համար:

Ուղևորասրահի օգտագործման վճարի հաշվարկը Երևանի և Սանկտ Պետերբուրգի օդակայանների համար ավանդական և ցածրաձախ օդընկերությունների դեպքում ներկայացված է աղյուսակ 6-ում և հաշվարկվում է հետևյալ բանաձևով.

$$\text{Օնօգոն} = \text{Դրույքօնօգոն} \times \text{Ու:} \tag{7}$$

*Աղյուսակ 6*

**Ուղևորասրահի օգտագործման վճարների հաշվարկ**

Ուղղություն	Վճարի դրույքը, դր./ուղ.	Վճարի չափը ավանդական ՕՀ համար, դրամ	Վճարի չափը ցածրաձախ ՕՀ համար, դրամ
Երևան – Սանկտ Պետերբուրգ	2,175	696,000	822,150
Սանկտ Պետերբուրգ - Երևան	720	230,400	272,160
Ընդամենը		926,400	1,094,310

**3. Օդանավի լրացուցիչ սպասարկման վճարներ**

3.1. *Ինքնագնաց սանդուղքի տրամադրման վճար:* Վճարը գանձվում է ինքնագնաց սանդուղքի օգտագործման համար ուղևորների՝ օդանավից իջնելիս կամ օդանավ բարձրանալիս: Վճարը գանձվում է ամեն մի սանդուղքի համար առանձին՝ և՛ իջեցման, և՛ նստեցման դեպքում: Երևանի օդակայանում ավանդական օդընկերություններին տրամադրվում է վճարովի կամրջակ, իսկ ինքնագնաց սանդուղքն անվճար է:

Ինքնագնաց սանդուղքի տրամադրման վճարի հաշվարկը Երևանի և Սանկտ Պետերբուրգի օդակայանների համար ավանդական և ցածրաձախ օդընկերությունների դեպքում ներկայացված է աղյուսակ 7-ում և հաշվարկվում է հետևյալ բանաձևով.

$$\text{Օսան} = \text{Դրույքսան} \times \text{քսան} : \tag{8}$$

*Աղյուսակ 7*

**Ինքնագնաց սանդուղքի օգտագործման վճարների հաշվարկ**

Ուղղություն	Վճարի դրույքը	Վճարի չափը ավանդական ՕՀ համար, դրամ	Վճարի չափը ցածրաձախ ՕՀ համար, դրամ
Երևան - Սանկտ Պետերբուրգ	13,200 դր./անգամ	26,400	0
Սանկտ Պետերբուրգ - Երևան	9600 դր./ժ	9,600	9,600
Ընդամենը		36,000	9,600



3.2. *Ուղևորներին ավտոբուսով փոխադրման վճար:* Սակագինը ձևավորվում է ավտոբուսների (փոխադրամիջոցների) տրամադրման դեպքում ուղևորներին տեղ հասցնելու համար (օդանավից կամ դեպի օդանավ): Սակագինը ձևավորվում է փոխադրամիջոցի տարողությունից ելնելով, գանձվում է յուրաքանչյուր տրամադրվող ավտոբուսի համար վայրէջքի կամ թոփչքի դեպքում:

Ավտոբուսի տրամադրման վճարի հաշվարկը Երևանի և Սանկտ Պետերբուրգի օդակայանների համար ավանդական և ցածրաձախս օդընկերությունների դեպքում ներկայացված է աղյուսակ 8-ում և հաշվարկվում է հետևյալ բանաձևով.

$$D_{\text{Տեղ}} = N_{\text{բուսեր}} \times P_{\text{տեղ}} : \quad (9)$$

*Աղյուսակ 8*

**Ուղևորներին ավտոբուսով փոխադրման վճարի հաշվարկ**

Ուղղություն	Վճարի դրույքը, դրամ	Ավտոբուսների քանակը	Վճարը ավանդական ՕԸ համար, դր.	Վճարը ցածրաձախս ՕԸ* համար, դր.
Երևան - Սանկտ Պետերբուրգ	-	-	-	-
Սանկտ Պետերբուրգ - Երևան	4800	4	19200	0
Ընդամենը			19200	-

\* Ցածրաձախս օդընկերությունների քաղաքականությունը թույլ չի տալիս կիրառել ավտոբուսներ և կամրջակներ, նրանց օդանավերը կանգնեցվում են ուղևորասրահին մոտ, որպեսզի ուղևորները կարողանան մոտենալ օդանավին ուղիղ:

3.3. *Օդանավային սննդի տրամադրման համար վճար:* Վճարը սահմանվում է սննդի առաքման, բեռնման և տարողությունների դուրսբերման համար մեկ սպասարկման դիմաց՝ ըստ ուղևորատար օդանավերի տեսակների:

Օդանավում սննդի տրամադրման համար վճարի հաշվարկը Երևանի և Սանկտ Պետերբուրգի օդակայաններում ավանդական և ցածրաձախս օդընկերությունների դեպքում ներկայացված է աղյուսակ 9-ում: Օդակայաններում տվյալ սակագինը կախված է օդանավի տեսակից և հաստատուն չափ ունի:

*Աղյուսակ 9*

**Օդանավում սննդի տրամադրման համար վճարի հաշվարկ**

Ուղղություն	Վճարի դրույքը, դրամ	Վճարը ավանդական ՕԸ համար, դրամ	Վճարը ցածրաձախս ՕԸ* համար, դրամ
Երևան – Ս. Պետերբուրգ	10830	10830	0
Ս. Պետերբուրգ - Երևան	24000	24000	0
ընդամենը		34830	

\* Ցածրաձախս օդընկերությունները անվճար սնունդ չեն տրամադրում օդանավում:

**3.4. Ներսի մաքրման վճար:** Այս սակագինը սահմանվում է աշխատանքների համալիրի ապահովման համար, որոնք նախատեսված են ուղևորային սրահների, անձնակազմի խցիկների, խոհանոցների, գուգարանների, զգեստապահարանների մաքրման ծառայությունով, որը ներառում է. 1) մոխրամանների մաքրումը, 2) նստարանների հետևի գրպաններից և ուղեբեռի վերին դարակներից աղբի մաքրումը, 3) սեղանների մաքրումը, 4) ուղևորների նստատեղերի և դրանց հարակից սարքավորումների մաքրումը և կարգի բերումը, 5) հատակի մաքրումը (գորգերի, շրջակա մակերևույթների մաքրում), 6) մակերևույթների և սարքավորումների թաց մաքրումը օդանավերի ուտեստարաններում, խոհանոցներում և գուգարաններում, 7) աղբի հեռացումը և վերացումը: Սակագինը ձևավորվում է մեկ սպասարկման համար ըստ ուղևորատար օդանավերի տեսակների:

Օդանավի ներքին մաքրման համար վճարի հաշվարկը Երևանի և Սանկտ Պետերբուրգի օդակայանների համար ավանդական և ցածրածախ օդընկերությունների դեպքում ներկայացված է աղյուսակ 10-ում: Օդակայաններում տվյալ սակագինը կախված է օդանավի տեսակից և հաստատուն չափ ունի:

**Աղյուսակ 10**

**Օդանավի ներքին մաքրման համար վճարի հաշվարկ**

Ուղղություն	Վճարի դրույքը, դրամ	Վճարը ավանդական ՕՐ համար, դրամ	Վճարը ցածրածախ ՕՐ* համար, դրամ
Երևան – Սանկտ Պետերբուրգ	360,000	360,000	0
Սանկտ Պետերբուրգ - Երևան	40,000	40,000	0
Ընդամենը		400,000	

\* Ցածրածախ օդընկերությունում ներքին մաքրմամբ զբաղվում են օդանավի անձնակազմի անդամները՝ իրենց հիմնական աշխատանքին զուգահեռ:

**3.5. Վառելիքաքսայությունով ապահովման համար վճար:** Վճարը ձևավորվում է վառելիքաքսայությունային նյութերով ապահովումը կազմակերպելու, առաքելու, պահպանելու, որակը վերահսկելու, լիցքը կազմակերպելու համար և այլն: Վճարը ձևավորվում է 1 տոննա օդավառելիքի լցման հավարկով:

Օդավառելիքաքսայությունային ծառայության ապահովման վճարի հաշվարկը Երևանի և Սանկտ Պետերբուրգի օդակայանների համար ներկայացված է աղյուսակ 11-ում և որոշվում է հետևյալ բանաձևով.

$$D_{\text{վճար}} = T_{\text{դրույք}} \times V_{\text{ժամ}} \times F737 : \quad (10)$$

**Վառելիքաքսանյութերով սպահովման վճարի հաշվարկ**

Ուղղություն	«Բ 737-800» վառելիքի ծախսը, տ/ժ	Վճարի դրույքը, դրամ/տ	Վճարի չափը, դրամ
Երևան-Սանկտ Պետերբուրգ	-	-	-
Սանկտ Պետերբուրգ-Երևան	2.6	7,200	18,720
Ընդամենը			18,720

4. *Վառելիքաքսանյութերի վրա ծախսեր:* Օդավառելիքաքսայուղային ծառայության ծախսերը հաշվարկվում են օդավառելիքի տոննայի արժեքից կախված:

Օդավառելիքաքսայուղային ծառայության ծախսերը (առանց ԱԱՀ-ի) Երևանի և Սանկտ Պետերբուրգի օդակայանների համար ներկայացված են աղյուսակ 12-ում և հաշվարկվում են հետևյալ բանաձևով.

$$D_{վ.թ.} = T_{դրույք վ.թ.} \times V_{ժամ} F737 \tag{11}$$

**Օդանավառելիքաքսանյութերի վրա ծախսեր**

Ուղղություն	«Բ-737-800» վառելիքի ծախսը, տ/ժ	Վառելիքի 1 տոննայի արժեքը, դրամ/տ	Վճարի չափը, դրամ
Երևան – Սանկտ Պետերբուրգ	2.6	310,050	2,499,003
Սանկտ Պետերբուրգ - Երևան	2.6	228,000	1,837,680
Ընդամենը			4,336,683

5. *Օդանավարկության վճարներ և օդերևութաբանական ծառայություններ*

5.1. *Օդանավարկության սպասարկման վճարները օդակայանի շրջանում:* Վճարը սահմանվում է օդանավարկության սպասարկման (ՕՆՍ) համար օդանավի վայրէջքի, վայրէջքին մոտենալու, վայրէջքի և մինչև օդակայանին մոտենալու ժամանակ, թռիչքի դուրս գալու, կանգառից դեպի թռիչքուղի, վերթիռի և բարձրություն հավաքելու և օդային ուղի մտնելու ժամանակ, ներառյալ հետևյալ աշխատանքների կատարումը. 1) օդային երթևեկության գործունեություն, 2) օդային տարածության օգտագործման պլանավորում և համակարգում, 3) նավարկային միջոցների, ռադիոտեխնիկական սպահովման և կապի, կապի ուղիների տրամադրում, 4) որոնողափրկարարական աշխատանքների իրականացման ժամանակ վթարային ծանուցում և թռիչքների համակարգում, 5) անձնակազմերին գործառական օդանավարկային տվյալ-

ների և օդանավարկային իրավիճակի փոփոխությունների մասին տեղեկատվության տրամադրում: Օդանավարկության սպասարկման վճարի դրույքը սահմանվում է առավելագույն թռիչքային քաշի մեկ տոննայի համար, գանձվում է մեկնելիս:

Օդանավարկության սպասարկման վճարի դրույքի հաշվարկը օդակայանի տարածքում Երևանի և Սանկտ Պետերբուրգի օդակայանների համար ներկայացված է աղյուսակ 13-ում և որոշվում է հետևյալ բանաձևով.

$$D_{O\text{Ն},O\text{դան}} = \text{Դրույք}_{O\text{Ն},O\text{դան}} \times P_{\text{վթ}} \cdot F737 : \quad (12)$$

**Աղյուսակ 13**

**ՕՆՍ վճարի դրույքի հաշվարկը օդակայանի տարածքում**

Ուղղությունը	Վճարի դրույքը, դր./տ	«Բ-737-800» (79 տ) վճարի չափը, դր.
Երևան – Սանկտ Պետերբուրգ	250,800 դր./անգամ	250,800
Սանկտ Պետերբուրգ - Երևան	320 դր./տ	25,280
Ընդամենը		276,080

5.2. Օդագծում օդանավարկության սպասարկման վճարը սահմանվում է օդանավերի թռիչքների օդանավարկային սպասարկման համար օդային ուղիներում, ներառյալ 5.1-ում թվարկված 5 տեսակի աշխատանքները:

Օդագծով թռիչքի ընթացքում օդանավարկային սպասարկման համար վճարի հաշվարկը Երևան և Սանկտ Պետերբուրգ թռչելիս ներկայացված է աղյուսակ 14-ում և որոշվում է հետևյալ բանաձևով.

$$D_{O\text{Ն},O\text{դ}} = (\text{Դրույք}_{O\text{Ն},O\text{դ}} \times Z_{O\text{դթ}}) / 100 \quad (13)$$

**Աղյուսակ 14**

**Օդագծում ՕՆՍ վճարի հաշվարկը**

Ուղղություն	Վճարի դրույքը	Թռիչքի հեռավորությունը Հայաստանում, կմ	Թռիչքի հեռավորությունը Ռուսաստանում, կմ	Վճարի չափը, դրամ
Երևան – Սանկտ Պետերբուրգ	1155 դր./կմ	112	2401	195627.6
Սանկտ Պետերբուրգ - Երևան	345 դր./100կմ	112	2401	195627.6
Ընդամենը				391255.2

5.3. Օդերևութաբանական ապահովման համար վճար: Վճարը սահմանված է օդակայանում անձնակազմին օդերևութաբանական տվյալներ տրամադրելու համար, Հայաստանի քաղաքացիական օդագնացության օդերևութաբանական ապահովման չափորոշիչ փաստաթղթերով նախատեսված ծավալով: Օդանավերի թռիչքների օդերևութաբանական ապահովման համար վճարը սահմանում է պետական օդերևութաբանական կայանը: Թռիչքների օդերևութաբանական սպասարկման վճարը սահմանվում է դրամով մեկ թռիչքի համար:

Թռիչքների օդերևութաբանական սպասարկման վճարի հաշվարկը Երևանի և Սանկտ Պետերբուրգի օդակայանների համար ներկայացված է աղյուսակ 15-ում: Օդակայաններում տվյալ վճարը կախված չէ օդանավի տեսակից և հաստատուն չափ ունի:

**Աղյուսակ 15**

**Օդերևութաբանական ծառայության համար վճարը**

Ուղղությունը	Վճարի դրույքը, դրամ
Երևան – Սանկտ Պետերբուրգ	30,000
Սանկտ Պետերբուրգ - Երևան	12,000
Ընդամենը	42,000

6. *Ուղևորների և անձնակազմի սննդի վրա ծախսեր:* Երևան – Սանկտ Պետերբուրգ - Երևան ուղղությունն ունի երեք ժամից մի փոքր ավել տևողություն, այդ պատճառով ուղևորները և անձնակազմը ավանդական ավիաընկերության օդանավում կապահովվեն սննդով: Մեկ մարդու սննդի արժեքը կկազմի 1200 դրամ: Մեկ ուղղությամբ սննդի վրա կատարվող ծախսերը կկազմեն՝  $\Sigma_{\text{տ1}}=8 \times 1200 + 160 \times 1200 = 201600$  դրամ: Ուղիղ և հետդարձի ուղղությունների դեպքում ուղևորների և անձնակազմի սննդի ընդհանուր ծախսը կկազմի՝  $\Sigma_{\text{տ2}}=201600 \times 2 = 403200$  դրամ: Հարկ է նշել, որ ցածրածախս օդընկերության սպասարկման դեպքում անվճար սնունդ չի տրամադրվում:

Ամբողջական փոփոխական ծախսերը Երևան – Սանկտ Պետերբուրգ - Երևան ուղղության համար տրված են աղ. 16-ում:

Քանի որ հաստատուն ծախսերի չափը որոշվել է մեկ ամսվա համար, իսկ փոփոխականներինը՝ մեկ չվերթի, ապա կա՛մ փոփոխական ծախսերը՝ պետք է հաշվել մեկ ամսվա համար, կա՛մ հաստատուն ծախսերը՝ մեկ չվերթի: Բայց փոփոխական ծախսերը մեկ ամսվա համար հաշվարկելու դեպքում այնուհետև պետք է ստանալ չվերթի ծախսի գումարը: Եվ քանի որ, ի վերջո, տոմսի գինը ստանալու համար անհրաժեշտ է ունենալ չվերթի ծախսերը, ուստի հաստատուն ծախսերը հաշվարկենք մեկ չվերթի համար: Ավանդական ՕԸ ուղևորների համար հարմար ժամանակահատվածում (առանց գիշերային չվերթերի) իրականացվում է 125 թռիչք մեկ ամսվա ընթացքում, իսկ ցածրածախս ՕԸ քաղաքականությանը համապատասխան (ՕՆ լարված օգտագործում, թռիչքներ 24 ժամ) իրականացվում է 186 թռիչք մեկ ամսում: Երևան – Սանկտ Պետերբուրգ – Երևան չվերթի հաստատուն ծախսերը, համապատասխանաբար կկազմեն. 1) ավանդական օդընկերության համար  $213,392,000 : 125 = 1,707,136$  դրամ/չվերթ, 2) ցածրածախս օդընկերության համար  $155,826,000 : 186 = 837,774$  դրամ/չվերթ:

Երևան – Սանկտ Պետերբուրգ - Երևան չվերթի ամբողջական փոփոխական ծախսերը

Հ/Հ	Վճարի անվանումը	Փոփոխական ծախսերը ավանդակ. ՕԸ համար, դրամ	Փոփոխական ծախսերը ցածրաձախս ՕԸ համար, դրամ
<b>1.</b>	<b>Օդակայանային վճար</b>	<b>794,570</b>	<b>826,470</b>
1.1	Թռիչքների և վայրէջքների վճար	549,050	549,050
1.2	Օդակայանային անվտանգության ապահովման վճար	245,520	277,420
<b>2.</b>	<b>Առևտրային սպասարկման վճար</b>	<b>2,950,400</b>	<b>1,094,310</b>
2.1	Ուղևորների սպասարկման վճար	2,024,000	-
2.2	Ուղևորասրահի օգտագործման վճար	926,400	1,094,310
<b>3.</b>	<b>Օդանավի սպասարկման այլ վճար</b>	<b>508,750</b>	<b>54,720</b>
3.1	Սանդուղքի օգտագործման վճար	36,000	9,600
3.2	Ուղևորների փոխադրման վճար	19,200	-
3.3	Սննդի տրամադրման վճար	34,830	-
3.4	Ներսի մաքրման վճար	400,000	-
3.5	ՎՔԾ ապահովման վճար	18,720	18,720
<b>4.</b>	<b>ՕդանավաՎՔՆ վճարներ</b>	<b>4,336,683</b>	<b>4,336,683</b>
<b>5.</b>	<b>Օդանավարկության վճարներ և օդերևութաբանական ծառայություն</b>	<b>709,335.2</b>	<b>709,335.2</b>
5.1	Օդանավարկության սպասարկման վճար օդակայանի շրջանում	276,080	276,080
5.2	Օդանավարկության սպասարկման վճար օդագծում	391,255.2	391,255,2
5.3	Օդերևութաբանական ծառայության վճար	42,000	42,000
<b>6.</b>	<b>Ուղևորների և անձնակազմի սննդի վճար</b>	<b>403,200</b>	-
	Ընդամենը	9,702,938.2	6,995,118.2

Հաստատուն և փոփոխական ծախսերին զուգահեռ՝ ավանդական օդընկերություններն ունեն նաև այլ ընդհանուր տնտեսավարական ծախսեր՝ գործուղման, ջերմային էներգիայի ապահովման, ջրամատակարարման, ջրահեռացման, հարկային, բուժկետի և այլն:

Երևան – Սանկտ Պետերբուրգ - Երևան թռիչքի ընդհանուր ինքնարժեքը «Բոինգ-737-800» ինքնաթիռի շահագործման դեպքում ավանդական և ցածրաձախս օդընկերությունների համար ներկայացված է աղյուսակ 17-ում:

**Երևան – Սանկտ Պետերբուրգ - Երևան չվերթի ընդհանուր ծախսերը**

Ցուցանիշի անվանումը	Ավանդական ՕԸ ընդհանուր ծախսերը, դրամ	Ցածրածախս ՕԸ ընդհանուր ծախսերը, դրամ
Հաստատուն ծախսեր	1,707,136	837,774
Փոփոխական ծախսեր	9,702,938.2	6,995,118.2
Այլ տնտես. ծախս. (5 %-ը հաստ. և փոփոխ. ծախսերի գումարի)	570,503.71	-
Ընդհանուր ծախս	11,980,577.91	7,832,892.2

**Փոխադրական սակագների ձևավորումը**

Ուղևորների փոխադրման սակագինը հաշվարկվում է՝ կախված թռիչքների արժեքից, շահութաբերության հաստատված չափաքանակից և ԱԱՀ-ից, ուղևորատարողությունից և նստատեղերի զբաղվածության գործակցից:

Հաշվարկների արդյունքում որոշվում են ընդհանուր ծախսերը մեկ ուղևորի հաշվով հետևյալ կերպ.

$$\bar{C}_{\text{շվ}} = \bar{C}_{\text{շվՀ}} + \bar{C}_{\text{շվՓ}} + \bar{C}_{\text{շվԱՍ}} + \bar{C}_{\text{շվՏՎ}} / 2 \times \bar{C}_{\text{ուղ}} \times q_{\text{ն}}, \quad (14)$$

որտեղ՝  $\bar{C}_{\text{շվ}}$ ՝ չվերթի ընդհանուր ծախսերն են փոխադրվող ուղևորի հաշվարկով,  $\bar{C}_{\text{շվՀ}}$ ՝ չվերթի հաստատուն ծախսերի գումարը,  $\bar{C}_{\text{շվՓ}}$ ՝ չվերթի փոփոխական ծախսերի գումարը,  $\bar{C}_{\text{շվԱՍ}}$ ՝ չվերթի այլ տնտեսավարական ծախսերի գումարը,  $\bar{C}_{\text{շվՏՎ}}$ ՝ վճարումները գործակալությանը տոմսերի վաճառքի գումարից տոկոսների տեսքով (սովորաբար 10 % է),  $\bar{C}_{\text{ուղ}}$ ՝ տվյալ տեսակի օդանավում ուղևորների նստատեղերի հաշվարկային քանակը,  $q_{\text{ն}}$ ՝ նստատեղերի զբաղվածության գործակցիցը (=1):

«Բոինգ-737-800» ինքնաթիռով Երևան – Սանկտ Պետերբուրգ - Երևան չվերթի ծախսերի կատարված հաշվարկների հիման վրա հաշվարկենք ընդհանուր ծախսերը մեկ ուղևորի հաշվով ավանդական և ցածրածախս օդընկերությունների համար, քանի որ ցածրածախս օդընկերություններն իրենց տոմսերը վաճառում են միայն սեփական համացանցի կայքերի միջոցով:

Երկու ուղղությամբ ավանդական օդընկերության ընդհանուր ծախսերը մեկ ուղևորի հաշվով  $\bar{C}_{\text{շվ,ավ1}} = 41.183,24$  դր.:

$$\bar{C}_{\text{շվ,ավ2}} = 1,707,136 + 9,702,938.2 + 570,503.71 = 11,980,577.91 + 1,198,057.791 = 13,178.635.7 / 2 \times 160 = 41,183.24 \text{ դր.}:$$

Մեկ ուղղությամբ ընդհանուր ծախսերը մեկ ուղևորի հաշվով  $\bar{C}_{\text{շվ,ավ1}} = 41,183.24 / 2 = 20,591.62$  դր.:

Երկու ուղղությամբ ցածրածախս օդընկերության ընդհանուր ծախսերը մեկ ուղևորի հաշվով  $\bar{C}_{\text{շվ,ՑՕ2}} = 20,721.93$  դր.:

$$\bar{C}_{\text{շվ,ՑՕ2}} = 837,774 + 6,995,118.2 = 7,832,892.2 / 2 \times 189 = 20,721.93 \text{ դր.}:$$

Մեկ ուղղությամբ ընդհանուր ծախսերը մեկ ուղևորի հաշվով  
 $\bar{D}_{\text{ՉՎՑՕ1}}=20,721.93 / 2=10,360.96$  դր.:

Ուղևորային տոմսի գինը որոշվում է հետևյալ բանաձևով.

$$Q_S = \bar{D}_{\text{ՉՎ}} \times \gamma \times U U \dot{Z}, \quad (15)$$

որտեղ  $\gamma$ -ն շահութաբերության գործակիցն է (10 %),  $U U \dot{Z}$ -ն ավելացված արժեքի հարկն է, եթե կիրառելի է (Հայաստանում՝ 0 %, Ռուսաստանում՝ 18 % ներքին չվերթերի համար):

Երկու ուղղությամբ տոմսի գինը ավանդականի համար՝  
 $Q_{S\text{սվ}2}=41,183.24 \times 1.1=45,301.56$  դր.: Մեկ ուղղությամբ տոմսի գինը  
 $Q_{S\text{սվ}1}=45,301.56 / 2 = 22,650.78$  դր.:

Երկու ուղղությամբ տոմսի գինը ցածրաձախսի համար  
 $Q_{S\text{ՑՕ2}}=20,721.93 \times 1.1=22,794.123$  դր.: Մեկ ուղղությամբ տոմսի գինը  
 $Q_{S\text{ՑՕ1}}=22,794.123 / 2 = 11,397.06$  դր.:

Շահութաբերության մակարդակները առանձին օդուղիների համար կարող են տարբերվել չափորոշիչ միջին մակարդակից, որը կազմում է 10 %: Շահութաբերության մակարդակի ընտրությունը առանձին օդընկերությունների համար որոշվում է օդուղու ուղղությամբ, պահանջարկով, մրցակցությունով, մատուցվող ծառայությունների որակով՝ ներառելով ուղևորային սրահի հարմարավետությունը:

Ինչպես երևում է Զվարթնոց օդակայանի դրույքների հիման վրա ծախսերի հաշվարկային արդյունքներից՝ որոշակի միջոցառումների հաշվին, որոնք ուղղված են փոխադրումների ինքնարժեքի նվազեցմանը, ցածրաձախս օդընկերության օդատոմսի արժեքը երկու անգամ ցածր է ստացվում ավանդական օդընկերության համեմատությամբ: Ստացված գինը մրցունակ է ոչ միայն օդային սակագների համակարգում, այլև նույնիսկ ավտոմոբիլային տրանսպորտի գների հետ համադրելիս, քանի որ ավելի ցածր է ավտոբուսով Երևանից Սանկտ Պետերբուրգ և հետադարձ փոխադրման գնից:

Բայց նույնիսկ այս հաշվարկներում ներկայացված թռիչքի ինքնարժեքը կարող է ավելի ցածր լինել ցածրաձախս օդընկերությունների կողմից Հայաստանի և Ռուսաստանի էժան սպասարկմամբ երկրորդային օդակայանների օգտագործման դեպքում:

Փոխադրական սակագների հաշվարկների արդյունքները ցուցադրված են աղ. 18-ում:

Չվերթի ինքնարժեքի և չվերթով մեկ ուղևորի փոխադրման ինքնարժեքի կառուցվածքը տրված է աղ. 19-ում:



**Աղյուսակ 18**

**Երևան – Սանկտ Պետերբուրգ - Երևան չվերթի ինքնարժեքը և սակագինը, դրամ**

Ցուցանիշ	Ավանդական ՕԸ	Ցածրածախս ՕԸ
Չվերթի ինքնարժեքը մեկ ուղղությամբ	6,589,317.85	3,916,446.1
Չվերթի ինքնարժեքը երկու ուղղությամբ	13,178,635.7	7,832,892.2
Մեկ ուղևորի փոխադրման ինքնարժեքը մեկ ուղղությամբ	20,591.62	10,360.96
Մեկ ուղևորի փոխադրման ինքնարժեքը երկու ուղղությամբ	41,183.24	20,721.93
Տոմսի գինը մեկ ուղղությամբ	22,650.78	11,397.06
Տոմսի գինը երկու ուղղությամբ	45,301.56	22,794.123

**Աղյուսակ 19**

**Երևան – Սանկտ Պետերբուրգ - Երևան չվերթի ինքնարժեքի կառուցվածքը, դրամ**

Ցուցանիշ	Ավանդական ՕԸ		Ցածրածախս ՕԸ	
	Ընդհանուր	Մեկ տոմսի	Ընդհանուր	Մեկ տոմսի
1. Հաստատուն ծախսեր	1,707,136	5,334.8	837,774	2,216.33
2. Փոփոխական ծախսեր	9,702,938.2	30,321,681,875	6,995,118.2	18,505.6
3. Այլ տնտեսավար. ծախսեր	570,503.71	1,782.82409375	-	-
4. Վճարումներ գործակալությանը	1,198,057.791	3,743.93059687	-	-
Ընդհանուր ծախս	13,178,635.701	41,183.2365656	7,832,892.2	20,721.93
5. Ակնկալվող շահույթ	1,317,862.4	4,118.32	783,289	2,072.19
Տոմսի գին	14,496,499.2	45,301.56	8,616,178.49	22,794.123
Հաստատուն+այլ տնտես. ծախս.	2,277,639.71	7,117.62409375	837,774	2,216.33
Փոփոխական+գործակալությանը վճարումներ	10,900,995.991	34,065.6124718	6,995,118.2	18,505.60

Այսպիսով, տոմսի գնի կառուցվածքը ավանդական օդրնկերություններում հետևյալն է. հաստատուն ծախսեր՝ 5,334.8+փոփոխական ծախսեր՝ 30,321.681+այլ տնտեսավարական ծախսեր՝ 1,782.824+վճարումներ գործակալությանը՝ 3,743.93+շահույթ՝ 4,118.32=տոմսի գին՝ 45,301.56 դրամ:

Տոմսի գնի կառուցվածքը ցածրածախս օդրնկերությունում հետևյալն է. հաստատուն ծախսեր՝ 2,216,33+փոփոխական ծախսեր՝ 18,505.6+շահույթ՝ 2,072.19= տոմսի գին՝ 22,794.12 դրամ:

Ցածրածախս օդընկերությունների տարածումը համաշխարհային քաղաքացիական օդային տրանսպորտի կայացած փաստերից է: Ցածրածախս օդընկերությունները շահութագործը ավելի արդյունավետ են դարձնում շքեղության ոչ կարևոր տարրերի վրա ծախսերի կրճատման հաշվին, ինչպես նաև ավելացնելով յուրաքանչյուր աշխատողից և հիմնական ու շրջանառու միջոցներից հատույցը: Դրա շնորհիվ ներգրավելով հասարակության ավելի լայն և մեծաքանակ շերտերի ներկայացուցիչների՝ ցածրածախս օդընկերությունները մրցակցում են ոչ թե ավանդական օդընկերությունների հետ, այլ տրանսպորտի այլ տեսակների՝ երկաթուղու, ինքնաշարժային և ջրային փոխադրականների: Նրանք անընդհատ ավելացնում են իրենց բաժինը շուկայում:

**Եզրակացություն:** Այսպիսով հաշվարկվել է Հայաստանում ցածրածախս օդընկերության ստեղծման հնարավորությունը: Դրա համար գտել ենք, թե որքանով է հնարավոր իջեցնել ավանդական օդընկերության ծախսերը և մոտեցնել դրանք ցածրածախս օդընկերությունների ծախսերի մակարդակին: Հաշվարկների արդյունքում ստացանք, որ ավանդական օդընկերությունը ցածրածախսի վերածելու դեպքում փոխադրման ծախսը հնարավոր է պակասեցնել այնքան, որ ցածրածախս օդընկերության օդատոմսի արժեքը երկու անգամ ցածր ստացվի ավանդական օդընկերության համեմատությամբ: Դրա շնորհիվ ցածրածախս օդընկերությունը փոխադրամիջոցների այլ տեսակներից դեպի իրեն կգրավի ուղևորների և կատեղծի շուկայի իր բաժինը՝ որմնախորշը, առանց վնասելու ավանդական օդընկերությունների շուկայական բաժինները:

Ասվածից հետևում է, որ Հայաստանում ցածրածախս օդընկերության ստեղծման նպատակահարմարությունն ակնհայտ է, հնարավոր է ստեղծել ցածրածախս օդընկերություն, ինչպես նաև ավանդական օդընկերությունը վերածել ցածրածախսի: Ցածրածախս օդընկերության չվերթերի տնտեսական արդյունավետության գնահատումը ցույց է տալիս, որ դրանք եկամտաբեր և շահութաբեր են:

**ГЕГАМ ХАЧАТРЯН – Применение концепции низкозатратной авиакомпании в воздушном транспорте.** – Предметом исследования являются расходы авиакомпаний. Цель исследования - подтвердить или опровергнуть возможность создания лоукостеров в составе воздушного флота Армении. Задача исследования - с помощью расчета затрат традиционной авиакомпании найти возможности их снижения. Новизна исследования состоит в определении стоимости сокращенных статей расходов в транспортном тарифе. Делается вывод о возможности снижения вдвое стоимости перевозки пассажиров. Практическая значимость результатов исследования заключается в повышении обоснованности создания в стране лоукостеров, занимающихся осуществлением авиаперевозок, подтверждая на практике возможность выполнения пассажирских перевозок по более низким ценам, чем существующие традиционные авиакомпании. Методология исследования включает аналитические, расчетные и статистические методы. Полученные результаты показывают, насколько возможно снизить

расходы традиционных авиакомпаний и приблизить их к уровню расходов низкочастотных авиакомпаний.

**Ключевые слова:** *авиакомпания, традиционная, низкочастотная, статья затрат, тариф, перевозка*

**GEGHAM KHACHATRYAN – *Application of the Concept of Low-Cost Airline in Air Transport.*** – The subject of research is the costs of airlines. The purpose of the study is to confirm or deny the possibility of creating low-cost airlines as part of the Armenian air fleet. The research task is to find ways to reduce costs by calculating the costs of a traditional airline. The novelty of the study reveals the cost of reduced-cost items in the transportation tariff. The conclusion is made about the possibility of halving the cost of passenger transportation. The efficiency indicators of the low-cost airline have been calculated. The practical significance of the research results lies in increasing the validity of the creation of low-cost airlines in the country that is engaged in air transportation, confirming in practice the possibility of performing passenger transportation at lower prices than existing traditional airlines. The practical value of the results obtained lies in the possibility of using them for the implementation of measures to reduce tariffs in order to increase the competitiveness of airlines. The research methodology includes analytical, computational, and statistical methods. The scientific results show how much it is possible to reduce the costs of traditional airlines and bring them closer to the level of costs of low-cost airlines.

**Keywords:** *Air Company, traditional, low-cost, cost item, tariff, transportation*