

Монгол Улсын агаарын тээврийн салбарын санхүүгийн байдлын шинжилгээ, дүгнэлт

Analysis and Conclusion of the Mongolian Air Transportation Financial State

Л. Наранчимэг¹, Д. Дэлгүүнгэрэл²

Хураангуй

Монгол Улсын хувьд зорчигчийн болон ачаа тээвэрлэлтийн чиглэлээр орон нутгийн чиглэлд дотоодын 4 компани хуваарьт болон хуваарьт бус нислэг үйлдэж байгаа бол улс хоорондын агаарын тээврийн хувьд дотоодын 4, гадаадын 8 агаарын тээвэрлэгч компаниуд үйл ажиллагаагаа явуулж байна. Ковид-19 аялал жуулчлал болон агаарын тээврийн салбарт хамгийн их нөлөө үзүүлж байна. Манай улсын хувьд 2020 оны эхний 11 сарын байдлаар тээврийн орлого 135.8 тэрбум, зорчигчийн орлого 120.1 тэрбум төгрөг болж өмнөх 3 жилийн дунджаас тус бүр 73 хувиар буурчээ.

Түлхүүр үгс: иргэний агаарын тээвэр, тээврийн орлого, агаарын тээврийн салбарт үзүүлж буй ковидын нөлөө, агаарын тээврийн зарим компаниудын санхүүгийн тайлангийн шинжилгээ

Abstract

Currently in Mongolia four domestic air companies are conducting scheduled and chartered passenger and cargo flights within the country and eight foreign air companies are carrying out air transportation activities. Covid-19 affected badly most of all tourism and air transportation. As of first 11 months of 2020 cargo transportation income amounts to 135.8 trillion tugriks (MNT), passenger transportation income amounts to 120.1 trillion tugriks (MNT), which means 73% decrease compare to average of the previous 3 years.

Keywords: civil aviation, transportation income, Covid-19 affection to air transportation, financial analysis of some air transportation companies

¹ МУИС-ийн Бизнесийн Сургууль, НББ-ийн тэнхим, Доктор (Ph.D)
E-mail: naranchimeg_l@num.edu.mn

² Моннис Моторс ХХК, Санхүүгийн хэлтэс
E-mail: delguungerel@gmail.com

Агаарын тээвэр нь улс орны нийгэм, эдийн засгийн хөгжилд онцгой үүрэгтэй салбар билээ. Агаарын тээвэр нь дэлхийн зах зээлд хүрэх гарцыг бий болгож, худалдаа, аялал жуулчлалыг хөгжүүлэхэд чухал үүрэг гүйцэтгэж байна. Агаарын тээврийг хүн, ачаа тээвэрлэдэг эдийн засгийн ердийн нэг салбар гэж үзэхээс гадна улс үндэстний нэгдмэл, үндэсний аюулгүй байдал, иргэдийн хэрэгцээг хангах, тэдний нийгмийн хамгааллыг дээшлүүлэхэд чиглэсэн салбар хоорондын тогтолцоо гэдэг утгаар нь өргөн хүрээтэй авч үзэх хэрэгтэй.

Монгол Улсын хувьд эдийн засаг нь хөдөө аж ахуй, уул уурхайн салбар дээр зонхилон тогтсон, хоёр их гүрний дунд далайд гарцгүй байрлалтайгаас агаарын тээвэр нь эдийн засгийн хөгжилд стратегийн ач холбогдолтой юм. Үүнд:

1. Дотооддоо: Алслагдсан бүс нутгуудыг хөгжүүлэх, газрын тээврийн дэд бүтэц төдийлөн хөгжөөгүй бүс нутгуудыг төв суурин газартай холбох, эмнэлгийн яаралтай тусламж, шуудан хэвлэл мэдээллийг хүргэх зэрэг зайлшгүй шаардлагатай төрийн болон нийгмийн үйлчилгээг иргэдэд хүргэхэд агаарын тээвэр чухал үүрэгтэй.
2. Олон улсын түвшинд: Агаарын тээвэр

нь гадаад зах зээлтэй харьцах, ялангуяа дэлхийн аялал жуулчлалын зах зээлд гарахад нэн чухал бөгөөд гадаад валютын нэг гол эх үүсвэр болохоос гадна аялал жуулчлал нь Монгол Улсад өрсөлдөх давуу тал бүхий цаашид хөгжих ирээдүйтэй тэргүүлэх салбарын нэг юм.

Монгол Улсын хувьд агаарын тээврийн салбарыг нийгэм, эдийн засгийн хөгжлийн тэргүүлэх чиглэл болгон тодорхойлж, Монгол Улсын Засгийн Газрын 2020-2024 он хүртэлх үйл ажиллагааны хөтөлбөрт “Агаарын тээврийн либералчлалыг үргэлжлүүлж өрсөлдөөнийг бий болгож, нислэгийн тоо, чиглэлийг нэмэгдүүлэн, орон нутгийн нисэх буудлуудын ашиглалтыг сайжруулна” гэж тусгасан (legalinfo.mn).

2019 онд нийт тээврийн салбарын орлого 2,003.5 тэрбум төгрөг буюу Дотоодын нийт бүтээгдэхүүн (ДНБ)-ий 5.4%-ийг эзэлж байна. Үүнээс агаарын тээврийн салбарын орлого ДНБ-ний хувьд 2015 онд 1.1%, 2016 онд 2.0%, 2017 онд 1.4%, 2018 онд 1.4%, 2019 онд 1.3%-ийг тус тус эзэлж байна (Хүснэгт 1). Дэлхий даяар 2019 оны байдлаар 87.7 сая ажилтан агаарын тээвэр болон аялал жуулчлалын салбарт ажиллаж, 3.5 их наяд ам.долларын

Хүснэгт 1. Дотоодын нийт бүтээгдэхүүнд тээврийн салбарын эзлэх хувь хэмжээ

№	Салбар	Тээврийн салбарын нийт орлого салбар бүрээр (тэрбум төгрөг)									
		2015		2016		2017		2018		2019	
	ДНБ	23,150.4	Хувь	23,942.9	Хувь	27,876.3	Хувь	32,411.2	Хувь	37,280.8	Хувь
1	Төмөр замын	387.9	1.7%	436.9	1.8%	530.0	1.9%	616.0	1.9%	708.6	1.9%
2	Авто замын	345.1	1.5%	467.2	2.0%	506.4	1.8%	695.9	2.1%	796.1	2.1%
3	Агаарын	254.3	1.1%	287.3	1.2%	385.5	1.4%	442.3	1.4%	498.7	1.3%
4	Усан замын	0.6	0.0%	0.2	0.0%	0.3	0.0%	0.2	0.0%	0.2	0.0%
	Нийт дүн	987.9	4.3%	1,191.6	5.0%	1,422.2	5.1%	1,754.4	5.4%	2,003.5	5.4%

Эх сурвалж: www.1212.mn

орлогыг бүрдүүлсэн нь дэлхийн ДНБ-ний 4.1 хувьтай тэнцэж байна. Үүнээс агаарын тээврийн салбарт 11.3 сая ажилтан ажиллаж, 961.3 сая ам.долларын орлого олсон байна.

Манай улсын орон нутгийн зах зээлийн хувьд МИАТ ТӨХК, Аэромонголиа ХХК, Хүннү эйр ХХК-иуд хуваарьт болон хуваарьт бус нислэг үйлдэж байгаа бол Блу скай авиэйшн ХХК, А-жет авиэйшн ХХК, Томас эйр ХХК, Геосан ХХК, Мак ХХК, Скай жет ХХК, Вельталь Авиа Стар ХХК зэрэг компаниуд хөдөө аж ахуй, байгаль орчныг хамгаалах, геологийн хайгуул, агаараас зураг авалт, яаралтай түргэн тусламж болон сургалтын зориулалттай захиалгат нислэг тус тус үйлдэж байна.

Манай улсын улс хоорондын агаарын тээврийн хувьд 2019 онд дотоодын 4 агаарын тээвэрлэгч болох МИАТ ТӨХК, Аэромонголиа ХХК, Хүннү эйр ХХК, Изинис эйрвэйз ХХК-иуд болон гадаадын 8 агаарын тээвэрлэгч болох Кореан эйр, Эйр чайна, Аэрофлот, Туркиш эйрлайнс, Эйр бусан, Ангара Эйрланс, Ашиана эйрлайнс, Скат зэрэг компаниуд Бээжин, Сөүл, Токио, Хонконг, Москва, Берлин, Франкфурт, Бангкок, Бусан, Хөхот, Эрхүү, Улаан-Үд, Хайлаар, Манжуур, Эрээн, Бишкек, Тамбул, Гуанжоу, Нурсултан, Осака, Тяньжин зэрэг нийт 21 чиглэлд хуваарьт болон хуваарьт бус нислэг үйлдэж байна.

Дэлхийн агаарын тээврийн салбар Ковид-19-ийн нөлөө:

Ковид-19-өөс үүдэлтэй эдийн засгийн хямрал бүхий л салбарыг хамарч байна. Ковид-19 цар тахал нь Дэлхийн 2-р дайн, 2001.09.11-ний террорист халдлага, 2007-2008 оны Дэлхийн санхүүгийн хямралаас ч илүүтэй агаарын тээврийн салбарын үйл

ажиллагаанд хүчтэй нөлөөлж байна. Мөн 2020 оны 2-р хагаст агаарын тээврийн салбарын татварын дараах цэвэр алдагдал 118 тэрбум ам.доллар болон түүнээс дээш давах магадлалтай гэж тооцсон байна.

Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллага (ICAO)-с зорчигчийн тоог 2019 оны онтой харьцуулахад орон нутгийн зорчигчийн тоо 40 хувиар, олон улсын зорчигчийн тоо 67 хувиар нийтдээ дэлхий даяар ойролцоогоор 51 хувиар буурсан байна. Мөн орон нутаг болон олон улсын зорчигчийн тоо 2.8 тэрбум, зорчигчийн орлого ойролцоогоор 391 тэрбум ам.доллар болж тус тус буурсан байна.

Олон улсын агаарын тээврийн холбоо (IATA)-ны гүйцэтгэх захирал Alexandre de Juniac 2020 оны 10 дугаар сарын 27-ны өдөр агаарын тээврийн нөхцөл байдлын талаар Ковид-19-н нөлөөллөөр агаарын тээврийн салбарын орлого 2019 онд 838 тэрбум ам.доллар байсан нь 2021 онд 46 хувиар буурах талаар мэдээлэл хийлээ. Мөн 2020 онд зорчигч урсгалыг 2019 онтой харьцуулахад 66 хувиар буурч, дам дэмждэг салбаруудын 46 сая ажлын байр эрсдэлд орсон тухай мэдээлэл хийсэн байна.

Ковид-19-ийн нөхцөл байдал энэ хэвээрээ үргэлжилбэл агаарын тээврийн салбарын 11.3 сая ажиллагсдын 43 хувь буюу 4.8 сая хүн ажилгүй болох эрсдэл үүсээд байна. Мөн аялал жуулчлал болон агаарын тээврийн салбарын орлого 2019 онд 3.5 их наяд ам.доллар байсан бол Ковид-19-ийн нөлөөллөөр 51.8 хувь буюу 1.8 их наяд ам.доллар болж буурахаар байна.

Иймд Ковид-19 аялал жуулчлал болон агаарын тээврийн үйл ажиллагаанд хамгийн их нөлөө үзүүлсэн байна.

Хүснэгт 2. Үндэсний тээвэрлэгчийн үндсэн үзүүлэлтүүд

№	Үзүүлэлтүүд	2017	2018	2019	Өмнөх 3 жилийн дундаж	2020.12 сар хүртэл	Өөрчлөлт	
							мян.төг.	хувиар
1	Үндэсний тээвэрлэгчийн тээсэн ачаа (тн)	5,370.4	5,752.0	5,761.0	5,627.8	2,241.3	(3,519.6)	-61%
2	Тээврийн орлого (тэрбум төгрөг)	385.5	442.3	498.6	442.1	135.8	(362.8)	-73%
3	Олон улсын нислэгийн тоо	7,921.0	8,505.0	10,142.0	8,856.0	1,877.0	(8,265.0)	-81%
4	Орон нутгийн нислэгийн тоо	5,675.0	6,394.0	7,967.0	6,678.6	9,315.0	1,348.0	17%
5	Зорчигчийн орлого (тэрбум төгрөг)	366.2	420.2	473.7	420.0	129.1	(344.6)	-73%

Эх сурвалж: www.1212.mn

Монгол Улсын агаарын тээврийн салбарт Ковид-19-ийн нөлөө:

Манай улсын агаарын тээврийн салбарт Ковид-19-ийн нөлөө тусч, эдийн засгийн үндсэн үзүүлэлтүүд (олон улсын нислэгээс бусд) өмнөх 3 жилийн дунджаас 61-81 хувиар буурчээ (Хүснэгт 2).

2019 оны байдлаар манай улсын агаарын тээврийн салбарын хэмжээнд олон улсад 5,370.4 тонн ачаа, 307.6 тонн шуудан, орон нутагт 36.2 тонн ачаа, 46.9 тонн шуудан нийтдээ 5,761 тонн ачаа тээвэрлэсэн байна. Нийт тээвэрлэсэн ачааны 99%-ийг олон улсын ачаа тээвэрлэлт, 1 хувийг орон нутгийн ачаа тээвэрлэлт эзэлж байна. 2020 оны эхний 11 сарын байдлаар тээврийн орлого 135.8 тэрбум төгрөг,

зорчигчийн орлого 129.1 тэрбум төгрөг болж өмнөх 3 жилийн дунджаас тус бүр 73 хувиар буурчээ.

Дэлхийн Эрүүл Мэндийн Байгууллага 2020 оны 1 дүгээр сарын 30-ны өдөр коронавирусын халдварыг Нийтийн эрүүл мэндийн онц байдал хэмээн жагсаалтад оруулсан байдаг. Үүнтэй холбоотой Монгол Улсын Засгийн Газраас авч хэрэгжүүлж буй халдвар хамгааллын дэглэм барих, хил хаах зэрэг олон үе шаттай арга хэмжээнүүдийн хүрээнд агаарын тээврийн үндсэн үзүүлэлтүүд 2020 оны 3 дугаар сараас эхлэн буурч эхэлсэн байна. 2020 оны 1-11-р саруудын үзүүлэлтүүдийг 2019 оны мөн үетэй зэрэгцүүлж үзлээ (Зураг 1).

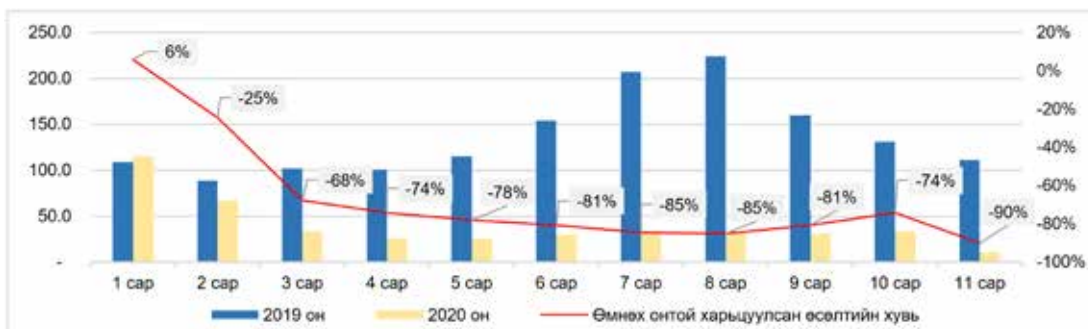
Агаарын тээврээр тээвэрлэсэн ачаа,

Зураг 1. Агаарын тээврийн салбарын тээвэрлэсэн ачаа (2020/2019 оны харьцуулалт)



Эх сурвалж: www.1212.mn

Зураг 2. Агаарын тээврийн салбарын тээвэрлэсэн зорчигчийн тоо (2020/2019 оны харьцуулалт)



Эх сурвалж: www.1212.mn

Зураг 3. Агаарын тээврийн салбарын орлого (2020/2019 оны харьцуулалт)



Эх сурвалж: www.1212.mn

шуудангийн үзүүлэлт өмнөх оны мөн үетэй харьцуулахад нийт дүнгээрээ 3,036.14 тонн буюу 58%-иар буурсан байна.

Агаарын тээврийн салбарын гол үзүүлэлт болох тээвэрлэсэн зорчигчийг өмнөх оны мөн үетэй харьцуулахад 1,065,940 зорчигчоор буюу 71%-иар буурсан байна. Олон улсын нислэгийг тоог 2019 оны мөн үетэй харьцуулахад 8,265 нислэгээр буюу 81%-иар буурсан байна. Харин орон нутгийн нислэгийг 2019 онтой харьцуулахад 1,348 нислэг буюу 17%-иар өссөн байна (Зураг 2).

Хил хаасантай холбоотой олон улсын нислэг 2019 онтой харьцуулахад 81%-иар буурсан нь агаарын тээврийн салбарын орлого 362.81 тэрбум төгрөг буюу өмнөх оны мөн үетэй харьцуулахад 73%-иар

огцом буурсан үзүүлэлттэй байна (Зураг 3).

Агаарын тээврийн төлөөлөх компаниудын санхүүгийн тайлангийн шинжилгээ

Монгол Улсын хэмжээнд үйл ажиллагаа явуулж буй үндэсний агаарын тээвэрлэгч компаниудын 2017-2019 оны санхүүгийн тайланд санхүүгийн шинжилгээ хийснээр тэдгээрт тулгарч буй санхүүгийн хүндрэлүүд болон үйл ажиллагааны давуу болон сул талуудыг тодорхойлох боломжтой. Иргэний агаарын тээврийн зах зээл дээр үйл ажиллагаа явуулж буй МИАТ ТӨХК, Аэромонголиа ХХК, Хүннү эйр ХХК компаниудын 2017-2019 оны санхүүгийн тайланд санхүүгийн шинжилгээ хийж, дүгнэлт өгөхийг зорилоо.

1. Хөрөнгө, эх үүсвэрийн бүтцийн шинжилгээ

МИАТ ТӨХК-ийн 2017-2019 оны санхүүгийн тайлан дахь үзүүлэлтүүдийг тооцоход нийт хөрөнгө 2019 оны эцэст 318,604.0 сая төгрөг болж 2018 онтой харьцуулахад 2 хувиар буурсан байна. Сүүлийн 3 жилийн дунджаар МИАТ ТӨХК-ийн нийт хөрөнгийн 42.6 хувийг эргэлтийн хөрөнгө, 57.4 хувийг эргэлтийн бус хөрөнгө эзэлж байна (Хүснэгт 3). Мөн 2019 онд эргэлтийн хөрөнгө өмнөх онуудтай харьцуулахад дунджаар 568.5 сая төгрөгөөр буюу 0.5 хувиар нэмэгдсэн байна. Үндсэн хөрөнгө 5,565.5 сая төгрөгөөр буюу 3 хувиар нэмэгдсэн байна. Нийт өр төлбөр нийт хөрөнгийн 88.1 хувийг эзэлж байгаа бөгөөд эргэлтийн хөрөнгөөс 45.5 хувиар их байгаа нь богино болон урт хугацааны төлбөрийн чадвар буурч байгааг харуулж байна.

Аэромонголиа ХХК-ийн 2017-2019 оны санхүүгийн тайлангийн хөрөнгө, эх үүсвэрийн бүтцийг авч үзвэл нийт хөрөнгийн дүн 3,275.5 сая төгрөгөөр буюу жилд дунджаар 17.5 хувиар нэмэгдсэн байна. Сүүлийн 3 жилийн дунджаар нийт хөрөнгийн 51.1 хувийг эргэлтийн хөрөнгө, 48.9 хувийг эргэлтийн бус хөрөнгө эзэлж байна. Мөн нийт хөрөнгийн 71.9 хувийг богино хугацаат өр төлбөр эзэлж байгаа

нь санхүүгийн зохист харьцаа алдагдаж төлбөрийн чадвар муу байгааг илтгэж байна. 2017 онд нийт өр төлбөрийн оролцоо 77 хувийг эзэлж байсан бол 2018, 2019 онуудад 68-70 хувь буурч өөрийн хөрөнгийн оролцоо бага боловч нэмэгдэж байгаа нь санхүүгийн бие даасан байдлаа олж авах оролдлого байна гэж үзэж болохоор байна.

Хүннү эйр ХХК-ийн нийт хөрөнгийн дүн сүүлийн 3 жилийн дунджаар 764.4 саяар нэмэгдэж 2019 онд 16,591.0 сая төгрөг болсон байна. Сүүлийн 3 жилийн дунджаар нийт хөрөнгийн 60 хувийг эргэлтийн хөрөнгө, 40 хувийг эргэлтийн бус хөрөнгө эзэлж байна. Нийт хөрөнгийн 183.4 хувийг нийт өр төлбөр эзэлж байгаа бөгөөд эздийн өмч -84 хувь болж улайсан байна. Нийт өр төлбөрийн дүн нийт хөрөнгийн дүнгээс 83.4 хувиар давж, санхүүгийн хүндрэлтэй төлөв байдалд ажиллаж байна.

МИАТ ТӨХК, Аэромонголиа ХХК, Хүннү эйр ХХК-ийн 2017-2019 оны санхүүгийн тайлангийн хөрөнгө, эх үүсвэрийн бүтцээс харахад компаниуд санхүүгийн оновчтой хуваарилалтгүй байгаа нь харагдаж байна. Мөн эргэлтийн хөрөнгийн хувийн жин нь өр төлбөрөөс бага байгаа нь санхүүгийн чадваргүй байгааг илтгээд зогсохгүй зөвхөн богино хугацааны

Хүснэгт 3. Агаарын тээврийн компаниудын хөрөнгө, эх үүсвэрийн бүтэц (2017-2019 оны дундаж)

№	Үзүүлэлтүүд	МИАТ ТӨХК	Аэромонголиа ХХК	Хүннү эйр ХХК	3 компанийн дундаж
1	Эргэлтийн хөрөнгө	42.6	51.1	60.0	51.2
2	Эргэлтийн бус хөрөнгө	57.4	48.9	40.0	48.8
	Нийт хөрөнгө	100.0	100.0	100.0	100.0
3	Богино хугацаат өр төлбөр	41.4	71.9	181.4	98.3
4	Урт хугацаат өр төлбөр	46.7	-	2.0	16.2
	Нийт өр төлбөр	88.1	71.9	183.4	114.4
5	Эздийн өмч	11.9	28.1	- 83.4	- 14.4
	Нийт эх үүсвэр	100.0	100.0	100.0	100.0

Эх сурвалж: Компаниудын санхүүгийн тайлангийн нэгтгэл, 2017-2019

төлбөрөөр санхүүжин, өөрийн эх үүсвэр улайсан байдал нь санхүүгийн байдал улам хүндэрч байгааг харуулж байна.

2. Орлого, үр дүнгийн тайлангийн шинжилгээ

Бизнесийн ажиллагааны эцсийн үр дүн орлого, ашгаар хэмжигддэг. МИАТ ТӨХК-ийн борлуулалтын орлого 2019 онд 485,755.3 сая төгрөг болж 2018 онтой харьцуулахад 6.7 хувиар өссөн байна. Сүүлийн 3 жилийн дунджаар борлуулалтын өртөг нийт борлуулалтын орлогын 77.5 хувь болж өсч нийт ашгийн түвшин 22.5 хувь болж буурсан байна (Хүснэгт 4). Үндсэн үйл ажиллагааны зардал нийт борлуулалтын орлогын 8.6 хувийг эзэлж байгаа бөгөөд 2017-2019 оны хооронд 26.05 хувиар өссөн байна. МИАТ ТӨХК-ийн хувьд 1 төгрөгийн борлуулалтын орлого тутамд 2017 онд 83.5 мөнгө, 2018 онд 88.6 мөнгө, 2019 онд 92.8 мөнгөний зардал ногдож байгаа бөгөөд сүүлийн 3 жилийн дунджаар 88.3 мөнгөтэй тэнцэж байна. Жилээс жилд татварын дараах цэвэр ашгийн түвшин буурч байгаа нь борлуулалтын өртөг болон үйл ажиллагааны зардлын өсөлттэй холбоотой харагдаж байна.

Аэромонголиа ХХК-ийн борлуулалтын орлого 2019 оны гүйцэтгэлээр 24,043.6 сая төгрөг болж өмнөх оны гүйцэтгэлээс 28.8 хувиар өссөн байна. Сүүлийн 3 жилийн дунджаар борлуулалтын орлого нэмэгдэхийн хэрээр зардлын бүтэц (тогтмол ба хувьсах)-ийн нөлөөгөөр борлуулалтын өртөг 103.6 хувь болжээ. 2017-2019 онд үндсэн ажиллагааны алдагдал эрс өсч 636.65 сая төгрөг (буюу орлогын 9.6 хувь) болсон байна. Аэромонголиа ХХК-ийн хувьд 1 төгрөгийн борлуулалтын орлого тутамд дунджаар 105.6 мөнгө зарцуулж байгаа нь алдагдалтай ажиллаж байгааг илтгэж байна.

Хүннү эйр ХХК-ийн борлуулалтын орлого 64,698.7 сая төгрөг болж өмнөх онтой харьцуулахад 27.8 хувиар нэмэгдсэн байна. 2017-2019 оны дунджаар борлуулалтын орлого нэмэгдэхийн хэрээр зардлын бүтэц (тогтмол ба хувьсах)-ийн нөлөөгөөр борлуулалтын өртгийн хувийн жин 85.1 хувь нэмэгдсэн байна. Үндсэн үйл ажиллагааны зардал өмнөх онуудаас 7.8 хувиар өссөн. Үндсэн ажиллагааны алдагдал борлуулалтын орлогын 1.2 хувьтай тэнцэж байна. Тус компанийн

Хүснэгт 4. Агаарын тээврийн компаниудын орлого, үр дүнгийн тайлангийн бүтэц (2017-2019 оны дундаж)

№	Үзүүлэлтүүд	МИАТ ТӨХК	Аэромонголиа ХХК	Хүннү эйр ХХК	3 компанийн дундаж
1	Борлуулалтын орлого	100.0	100.0	100.0	100.0
2	Борлуулалтын өртөг	77.5	103.6	85.1	88.8
3	Нийт ашиг (алдагдал)	22.5	- 3.6	14.9	11.2
4	Борлуулалтын ба удирдлагын зардал	5.2	9.6	12.0	8.9
5	Санхүүгийн болон бусад зардал	3.4	-	4.0	2.5
6	Үндсэн үйл ажиллагааны ашиг (алдагдал)	13.9	- 13.3	- 1.2	- 0.2
7	Татварын өмнөх ашиг (алдагдал)	13.7	- 4.1	- 0.3	3.1
8	Татварын дараах ашиг (алдагдал)	11.1	- 4.4	- 0.6	2.1
9	Орлогын 1 төгрөгт ногдох зардал (мөнгөөр)	88.3	105.6	100.4	98.1

Эх сурвалж: Компаниудын санхүүгийн тайлангийн нэгтгэл, 2017-2019

хувьд 1 төгрөгийн борлуулалтын орлого тутамд 100.4 мөнгө зарцуулж байгаа нь ашигт ажиллагаа буурч алдагдалтай ажиллаж эхэлсэн байна.

Сүүлийн 3 жилийн (2017-2019 оны) дунджаар орлого, үр дүнгийн тайланг зэрэгцүүлж үзэхэд агаарын тээврийн компаниуд алдагдалтай ажиллаж байгаа бөгөөд орон нутгийн нислэгийн үйлчилгээ алдагдалтай, билетийн орлогоор борлуулалтын өртөг болоод үйл ажиллагааны зардлаа хараахан нөхөж чадахгүй байна.

МИАТ ТӨХК сүүлийн 3 жилд дунджаар үндсэн ажиллагаанаас тогтвортой 11.1 хувийн ашигтай ажилласан нь олон улсын нислэг, агаарын хөлгийн хүчин чадал, суудлын ашиглалт, үйлчилгээний чанар, нэр хүнд бусдаасаа дээгүүр байгаагийн үр дүн юм.

Аэромонголиа ХХК 2017-2019 онуудад дунджаар 13.3 хувийн үндсэн үйл ажиллагааны алдагдалтай ажилласан байна. Тус компанийн алдагдлын шалтгаан нь борлуулалтын өртөг орлогоосоо 3.6 хувиар давсан учраас үйл ажиллагааны зардлаа нөхөж чадахгүй алдагдал хүлээжээ. Хүннү эйр ХХК-ийн хувьд өнгөрсөн 3 жилийн дунджаар 0.8 хувийн алдагдалтай ажиллажээ. Эдгээр 3 компанийг зэрэгцүүлээд

үзэхэд орон нутгийн нислэг алдагдалтай (Аэромонголиа ХХК ба Хүннү эйр ХХК-ийн), алдагдлын шалтгаан нь өөр өөр байгаа нь үнэ тарифын бодлого, үйлчилгээний чанар, тогтвортой нислэг, чиглэлийн багцыг оновчтой тогтоох гээд олон учир шалтгаан нөлөөлдөг юм байна. Эдгээр 3 компанийн дунджаар тооцоход нислэгийн тарифын нийт ашгийн хувь 11.2 хувь, үндсэн ажиллагаанаас 0.2 хувийн алдагдалтай, 1 төгрөгийн орлого олохын тулд 98.1 мөнгө зарцуулж байна. Эндээс дүгнэвэл агаарын тээврийн компаниудын санхүүгийн тайлангийн нэгтгэлийг салбарын хэмжээнд гаргаж хөрөнгө, санхүүжилт, орлогын хуваарилалт, зорчигч тээврийн нэгжийн өртөг зардлыг салбарын техник эдийн засгийн үзүүлэлтүүдтэй нь холбон судалж дүгнэлт өгөх, салбарын дунджийг 3-5 жилийн дунджаар тооцоолж, алдагдалгүй ажиллах цэгийг тодорхойлох гэх мэт зэрэгцүүлэлтийн суурь мэдээллийн санг бүрдүүлэх шаардлагатай байна.

3. Санхүүгийн харьцаануудын шинжилгээ МИАТ ТӨХК, Аэромонголиа ХХК, Хүннү эйр ХХК-ийн санхүү, төлбөрийн чадварын үндсэн үзүүлэлтүүдийг 2017-2019 оны гүйцэтгэлээр тооцоолж харуулъя (Хүснэгт 5). Компани тус бүрийн хөрөнгийн бүтэц, санхүүжилтийн онцлогоос хамаарч үндсэн үзүүлэлтүүд нь нэн их хэлбэлзэлтэй, орон нутгийн үйлчилгээ эрхэлдэг компаниуд

Хүснэгт 5. Агаарын тээврийн компаниудын санхүүгийн харьцааны шинжилгээ

№	Үзүүлэлтүүд	МИАТ ТӨХК	Аэромонголиа ХХК	Хүннү эйр ХХК	3 компанийн дундаж
1	Бие даалтын коэффициент (ӨК:НХ)	0.12	0.28	-0.83	-0.14
2	Өр төлбөрийн харьцаа (НӨ:НХ)	0.88	0.72	1.83	1.14
3	Эргэлтийн хөрөнгийн харьцаа (ЭХ:БХӨ)	1.03	0.72	0.33	0.69
4	Нийт хөрөнгийн өгөөж, хувиар	0.15	-0.05	-0.02	0.03
5	Өөрийн хөрөнгийн өгөөж, хувиар	-0.45	-0.21	-0.03	-0.23
6	Борлуулалтын ашигт ажиллагаа (ЦА:БО)	0.12	-0.05	-0.00	0.02

Эх сурвалж: Компаниудын санхүүгийн тайлангийн нэгтгэл, 2017-2019

нь он дараалан алдагдалтай ажилласан, зарим компанийн хувьд өөрийн хөрөнгө улайсан байна.

МИАТ ТӨХК-ийн бие даалтын коэффициент буюу өөрийн хөрөнгөөрх санхүүжилтийн оролцоо сүүлийн 3 жилийн дунджаар 12 хувь, гадаад эх үүсвэрийн оролцоо дунджаар 88 хувьтай байгаа нь компанийн бие даасан байдал хангалтгүй байгааг харуулж байна. Өрийн харьцаа сүүлийн 3 жилийн дунджаар 0.88 болсон нь санхүүгийн хүндрэлийг харуулж байна. Эргэлтийн харьцаа 1.03 байгаа нь эргэлтийн хөрөнгөөрөө богино хугацаат өр төлбөрөө төлөх чадвар муу байгааг харуулж байна. Нийт хөрөнгийн өгөөж буюу 1 төгрөгийн хөрөнгөөр 0.15 төгрөгийн ашгийг бий болгож, ашигтай ажилласан байна. Борлуулалтын ашигт ажиллагаа сүүлийн 3 жилийн дунджаар 0.12 байгаа нь ашигт ажиллагаа сайтай байгааг харуулж байна.

Аэромонголиа ХХК-ийн бие даалтын коэффициент буюу өөрийн хөрөнгөөрх санхүүжилтийн оролцоо сүүлийн 3 жилийн дунджаар 28 хувь, гадаад эх үүсвэрийн оролцоо дунджаар 72 хувьтай байгаа нь компанийн бие даасан байдал тогтворжиж санхүүгийн хараат байдал буурч байгааг харуулж байна. Эргэлтийн хөрөнгийн харьцаа 0.72 байгаа нь эргэлтийн хөрөнгөөрөө богино хугацаат өр төлбөрөө төлөх чадвар муу байгааг харуулж байна. Нийт хөрөнгийн өгөөж буюу 1 төгрөгийн хөрөнгөөр 0.05 хувь буюу 5 мөнгөний алдагдлыг хүлээн ажилласан байна. Борлуулалтын ашигт ажиллагаа сүүлийн 3 жилийн дунджаар -0.05 байгаа нь ашигт ажиллагаа муутай байгааг харуулж байна.

Хүннү эйр ХХК-ийн бие даалтын коэффициент буюу өөрийн хөрөнгөөр

санхүүжилтийн оролцоо сүүлийн 3 жилийн дунджаар -83 хувь байна. Энэ нь гадаад эх үүсвэрийн оролцоо дунджаар 183 хувь буюу зохист харьцаанаас 3 дахин их байгааг харуулахаас гадна компанийн бие даасан байдал санхүүгийн хараат байдалд буюу хүндрэлд орсныг илтгэж байна. Эргэлтийн хөрөнгийн харьцаа 0.33 байгаа нь эргэлтийн хөрөнгөөрөө богино хугацаат өр төлбөрөө төлөх чадвар муу байгааг харуулж байна. Нийт хөрөнгийн өгөөж буюу 1 төгрөгийн хөрөнгөөр 0.02 хувь буюу 2 мөнгөний алдагдлыг хүлээн ажилласан байна. Борлуулалтын ашигт ажиллагаа сүүлийн 3 жилийн дунджаар -0.004 байгаа нь алдагдалтай ажиллаж байгааг харуулж байна.

Дүгнэлт

Монгол Улсын хувьд эдийн засаг нь хөдөө аж ахуй, уул уурхайн салбар дээр зонхилон тогтсон хоёр их гүрний дунд далайд гарцгүй байрлалтайгаас агаарын тээврийн салбар нь эдийн засгийн хөгжилд стратегийн ач холбогдолтой юм. Ковид-19 нь аялал жуулчлал болон агаарын тээврийн салбарт маш их нөлөө үзүүлж байна. Агаарын тээврийн салбарын эдийн засгийн үндсэн үзүүлэлтүүд өмнөх 3 жилийн дунджаас 61-81 хувиар буурчээ.

Агаарын тээврийн салбарыг төлөөлөн 3 компанийг зэрэгцүүлэхэд орон нутгийн нислэг алдагдалтай, тэгэхдээ тэдгээрийн (Аэромонголиа ХХК ба Хүннү эйр ХХК) алдагдлын шалтгаан нь өөр өөр байгаа нь үнэ тарифын бодлого, үйлчилгээний чанар, тогтвортой нислэг, чиглэлийн багцыг оновчтой тогтоох гээд олон учир шалтгаан нөлөөлдөг юм байна. Эдгээр 3 компанийн дунджаар тооцоход нислэгийн тарифын нийт ашгийн хувь 11.2 хувь, үндсэн ажиллагаанаас 0.3 хувийн

алдагдалтай, 1 төгрөгийн орлого олохын тулд 98.1 мөнгө зарцуулж байна. Эндээс дүгнэвэл агаарын тээврийн компаниуд хоршин ажиллах, нэгдсэн бодлогоор онгоцныхоо паркийг бүрдүүлэх, орон нутгийн алдагдалтай нислэг, чиглэлүүдийг төрийн бодлогоор хуваарилан харьцуулах, хүн амын төлбөрийн чадвараас хамааруулан бодлогоор тогтоосон нислэгийн тарифын алдагдлыг нөхөн санхүүжүүлэх гэх мэтчилэн төрийн нэгдсэн бодлого зохицуулалт, агаарын тээврийн

компаниудын харилцан уялдуулсан хамтын ажиллагаа чухал байна.

Иймд Монгол Улсын засгийн газраас агаарын тээврийн салбарын аж ахуй нэгжүүдийн төрөл бүрийн татварын хөнгөлөлт, өмнө нь үүссэн өрийг бууруулах, үйл ажиллагааг нь дэмжих санхүүгийн дэмжлэг олгох хэрэгтэй байна. Мөн орон нутгийн хөгжлийг дэмжихийн тулд агаарын тээврийн салбараа бодлогоор дэмжих тээврийн тогтолцоог хүчирхэгжүүлэх хэрэгтэй байна.

Ашигласан материал

Air Transport Action Group (2020). *Aviation Benefits Beyond Borders*.

IATA (2020). *Annual review 2020*, 11-16.

ICAO (2020). *Effect of Novel Coronavirus (COVID-19) on Civil Aviation: Economic Impact Analysis*.

Аэромонголиа ХХК-ийн санхүүгийн тайлан, 2017-2019.

Иргэний нисэхийн ерөнхий газар. (2019). *Статистикийн эмхэтгэл*.

МИАТ ТӨХК-ийн санхүүгийн тайлан, 2017-2019.

Хүннү эйр ХХК-ийн санхүүгийн тайлан, 2017-2019.

www.1212.mn

www.iata.org/en/pressroom/pr/2020-10-27-02/

www.legalinfo.mn