

Գ.Ս. ԵՐԻՑՅԱՆ, Ա.Ա. ԱՎԱԳՅԱՆ, Ա.Ռ. ՇԱՀԳԵԼԴՅԱՆ

**ՔԱՂԱՔԱՅԻՆ ԵՐԹՈՒԴԻՆԵՐՈՒՄ ՇԱՀԱԳՈՐԾՎՈՂ ԱՎՏՈՔՈՒՍՆԵՐԻ ՌԵՍՈՒՐՍԸ
(ԵՐԵՎԱՆԻ «ԱՎՏՈՔՈՒՍ» ՓԲԸ ՕՐԻՆԱԿՈՎ)**

Ժամանակակից շուկայական պայմաններում քաղաքային ավտոբուսների ռեսուրսի որոշման դեպքում որպես հիմնական չափանիշներ կարող են համարվել շահագործական շահույթը, երթևեկության անվտանգության պահանջները, բարոյական մաշը: Ավտոբուսների ռացիոնալ ռեսուրսի որոշման եղանակների վերլուծության հիման վրա կարելի է նշել, որ արդի տնտեսական պայմանների համար այդ մեթոդների հիմնական թերությունը ավտոբուսի շահագործական եկամտի անտեսումն է, մինչդեռ շահագործական եկամտի հաշվի առնելը շատ կարևոր է, քանի որ այն հնարավորություն է տալիս՝ որոշելու շահագործական շահույթը: Երևանի «Ավտոբուս» ՓԲԸ ավտոբուսների շահագործմանը վե-րաբերող փաստաթղթերի ուսումնասիրման հիման վրա որոշվել է Higer ավտոբուսի իրական ռեսուրսը:

Առանցքային բաներ. ռեսուրս, ավտոբուս, շահագործական տեսակարար շահույթ, եկամուտ, տեսակարար շահագործական ծախս:

Ներածություն. Հետազոտությունները [1,2,3] ցույց են տվել, որ ավտոբուսների հատկանիշների բացարձակ մեծամասնությունը վատանում է ավտոբուսի հնացմանը (տարիքին) զուգընթաց: Այս հանգամանքը ազդում է ինչպես ավտոբուսի աշխատանքի, այնպես էլ ավտոբուսային պարկի (որտեղ կարող են լինել տարբեր տարիքային խմբերի ավտոբուսներ) տնտեսական ցուցանիշների վրա:

Գնահատելով պարկի տարիքային կառուցվածքի փոփոխությունները՝ կարելի է ըստ ժամանակի կանխատեսել պարկի բոլոր իրացվող ցուցանիշները, հատկապես հուսալիության, եկամուտների, ծախսերի մակարդակները և այլն: Դրանով կստեղծվի հուսալի տեղեկատվական բազա, որով հնարավոր է կայացնել համապատասխան որոշումներ՝ շարժակազմի դուրսգրման, նոր շարժակազմ գնելու, ծախսերի պլանավորման համար:

Հետազոտության մեթոդիկան. Ավտոտրանսպորտային կազմակերպության հիմնական ֆոնդերի վերարտադրման հիմքում ընկած են դրանց պտույտի ու շրջապտույտի օրինաչափությունները: Սակայն այդ խնդրին միայն վերջին ժամանակշրջանում են պատշաճ ուշադրություն դարձնում: Հիմնական միջոցների, մեր օրինակում ավտոբուսների, օգտագործման տևողությունը սահմանվում էր՝

առանց հաշվի առնելու տեխնիկական առաջընթացն ու բարոյական մաշը, իսկ ֆիզիկական մաշը հաճախ հաշվի է առնվում ոչ ամբողջ չափով:

Շահագործական շահույթը համարվում է ընդհանուր չափանիշ, քանի որ ավտոբուսների աշխատանքի աճին զուգընթաց մեծանում են տեսակարար ծախսերը, որոնք ուղղված են շարժակազմի տեխնիկական վիճակի պահպանմանը՝ երթևեկության անվտանգության տեսանկյունից: Բարոյական մաշը նույնպես իր արտացոլումն է գտնում շահագործական շահույթում (շահագործական ծախսերում ընդգրկում են ինչպես ամրոտիզացիոն մասնաբաժինը, այնպես էլ մնացորդային արժեքը, որոնք աշխատանքի մեծացմանը զուգընթաց նվազում են):

Ավտոբուսի ռեսուրսը շահագործման տվյալ պայմաններում պետք է իրացվի տեսակարար շահագործական ծախսերի կրճատման և տեսակարար շահագործական եկամուտների աճի հաշվին:

Ընդհանուր դեպքում ավտոբուսի ռեսուրսի որոշման ընդհանրացնող չափանիշը կարելի է ներկայացնել հետևյալ նպատակային ֆունկցիայով (դրամ/կմ).

$$P_{in}(L) = D_{in}(L) - C_{in}(L) - H > 0,$$

որտեղ $P_{in}(L)$ – L որոշակի ժամանակում կազմակերպության (պարկի) ստացած մաքուր տեսակարար շահույթն է, $D_{in}(L)$ –ը՝ ուղևորափոխադրումների իրացումից գոյացող եկամուտը, $C_{in}(L)$ –ը՝ տեսակարար շահագործական ծախսերը, որոնք կրում է պարկը իր արտադրատնտեսական ու ֆինանսական գործունեության ընթացքում, H –ը՝ հարկերը:

Հասկանալի է, որ $D_{in}(L)$ շահույթի մեծացմամբ զբաղվում է ավտոբուսային կազմակերպության շահագործման բաժինը (ծառայությունը), իսկ $C_{in}(L)$ ծախսերի նվազմամբ՝ տեխնիկական բաժինը:

Շարժակազմի շահագործման փորձը և վիճակագրական տվյալները, որոնք թույլ են տալիս նախնական ձևով գնահատել տարբեր ավտոտրանսպորտային միջոցների օգտագործման օգտակար ժամկետները, բերված են աղ. 1-ում:

Աղ. 1-ում բերված տվյալների համաձայն՝ Երևան քաղաքում շահագործվող ավտոբուսները պետք է շահագործումից դուրս գրվեն 7-10 տարի հետո:

Աղ. 2-ում բերված են ավտոբուսի վազքի, աշխատանքից ստացվող եկամուտի և շահագործական ծախսերի ու ավտոբուսի տարիքի միջև կապի տվյալները:

Ավտոտրանսպորտային միջոցների օգտագործման օգտակար ժամկետները [4]

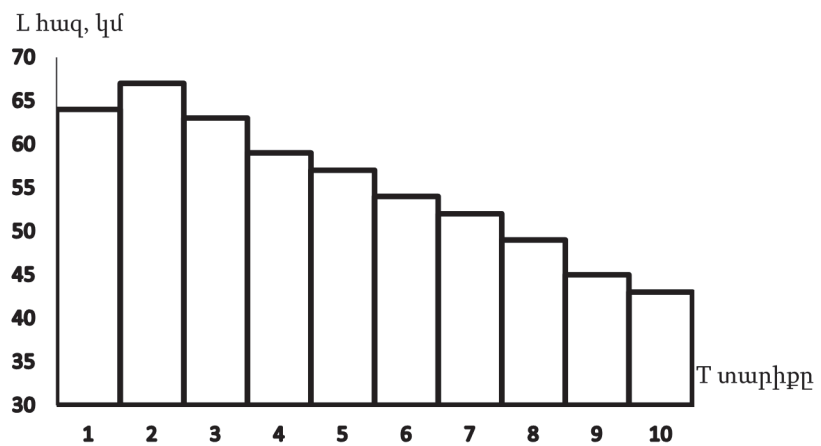
<p>3-5 (ներառյալ) տարվա օգտագործման օգտակար ժամկետով ավտոմոբիլներ</p> <ul style="list-style-type: none"> -թեթև մարդատար ավտոմոբիլներ, -մինչև 0,5 տ բեռնատարողությամբ ընդհանուր օգտագործման բեռնատարներ, -մոտոցիկլետներ, մոպեդներ և դրանց կցասայլեր, -հեծանիվներ և հաշմանդամային սայլակներ, -էլեկտրաբեռնիչներ
<p>5-7(ներառյալ) տարվա օգտագործման օգտակար ժամկետով ավտոմոբիլներ</p> <ul style="list-style-type: none"> -հաշմանդամների համար նախատեսված փոքր դասի թեթև մարդատար ավտոմոբիլներ, -բեռնատար ավտոմոբիլներ, ճանապարհային քարշակներ, ինքնաթափներ, -արտակարգ փոքր և մինչև 7,5մ (ներառյալ) երկարությամբ փոքր ավտոբուսներ, -մասնագիտացված ավտոմոբիլներ, -կցասայլեր և կիսակցասայլեր
<p>7-10(ներառյալ) տարվա օգտագործման օգտակար ժամկետով ավտոմոբիլներ</p> <ul style="list-style-type: none"> -թեթև մարդատար ավտոմոբիլներ(մեծ և բարձր դասի), -5-15տ բեռնատարողությամբ ընդհանուր նշանակության բեռնատարներ, -միջին և մինչև 12մ երկարությամբ ավտոբուսներ, -տրոլեյբուսներ, -հատուկ նշանակության ավտոմոբիլներ
<p>10-15 (ներառյալ) տարվա օգտագործման օգտակար ժամկետով ավտոմոբիլներ</p> <ul style="list-style-type: none"> -15տ մեծ բեռնատարողությամբ ընդհանուր օգտագործման ավտոմոբիլներ, -արտակարգ բարձր դասի (ավտոմոբիլային գնացք) 16,5-24մ (ներառյալ) երկարությամբ ավտոբուսներ:

Ավտոբուսի վազքի, տարիքի, աշխատանքից ստացվող եկամտի և շահագործական ծախսերի կապը

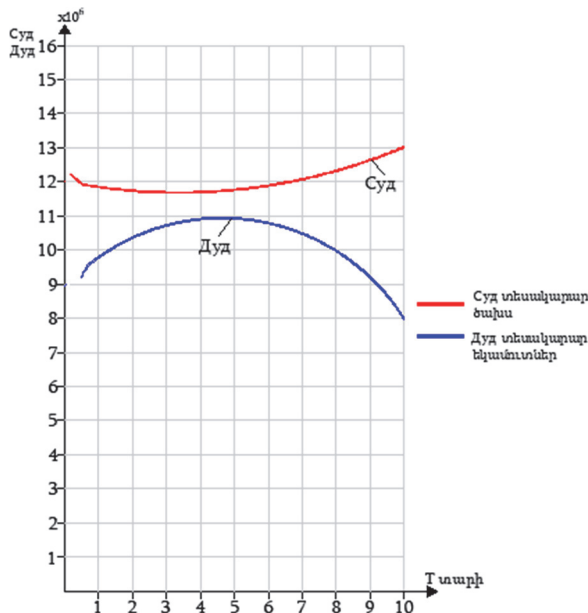
Ավտոբուսի տարիքը	Ավտոբուսի վազքը, հազ.կմ	Աշխատանքից ստացվող եկամուտը, մլն. դր	Շահագործական ծախսը, մլն. դր
1	64	8.9	12.0
2	67	9.8	11.6
3	63	10.5	11.4
4	59	10.6	11.2
5	57	10.8	11.4
6	54	9.6	11.6
7	52	9.5	12.0
8	49	9.1	12.5
9	45	8.3	13.8
10	43	8.0	13.0
միջին արժեքը	55.3	9.51	11.95

Աղյուսակում եկամուտները և ծախսերը բերված են մեկ ավտոբուսի հաշվով՝ 1 տարվա կտրվածքով:

Բերված տվյալներով կառուցված են ավտոբուսի վազքի (նկ. 1) և շահագործական ծախսերի ու աշխատանքից ստացվող եկամուտների վրա (նկ. 2) ավտոբուսի տարիքի ազդեցությունը ցույց տվող գրաֆիկները:



Նկ. 1. Ավտոբուսի վազքի փոփոխությունը՝ կախված տարիքից



Նկ. 2. Ավտոբուսի աշխատանքից ստացվող եկամտուրի ու կախարվող ծախսերի վրա ավտոբուսի փարիքի ազդեցությունը

Եզրակացություն.

1. Աղ. 2-ում բերված տվյալների վերլուծությունը ցույց է տալիս, որ ավտոբուսային պարկն աշխատում է վնասով:

2. Երևանի «Ավտոբուս» ՓԲԸ ավտոբուսների շահագործմանը վերաբերող փաստաթղթերի տվյալների վերլուծությունը ցույց է տալիս, որ.

- ավտոբուսային պարկը աշխատում է վնասով,

- շահագործման 10 տարիների ընթացքում ավտոբուսի վազքը, կախված տարիքից, նվազում է:

- Շահագործման ողջ ընթացքում 1 ավտոբուսի աշխատանքի դիմաց ստացվող եկամուտները սկզբում աճում են, այնուհետև՝ նվազում, իսկ շահագործական ծախսերը, կախված ավտոբուսի տարիքից, աճում են:

ԳՐԱԿԱՆՈՒԹՅԱՆ ՑԱՆԿ

1. **Аринин И.Н., Ковалев С.И., Баженов Ю.В.** Техническая эксплуатация автомобилей.- Ростов-на-Дону:Феникс, 2004.-320 с.
2. **Ухарский В.Б.** Техническое обслуживание и ремонт автобусов. Управление качеством и эффективностью.- М.: Транспорт, 1986.-207 с.
3. **Андрианов Ю.В.** Оценка стоимости подвижного состава автомобильного транспорта: Уч. пособие.- М.: Межд. акад. оценки и консалтинга, 2003.-244 с.

4. Российская автотранспортная энциклопедия. Т. 3. Техническая эксплуатация и ремонт автотранспортных средств.- М.: Международн. центр труда: Изд-во "Региональная общественная организация инвалидов и пенсионеров", 2000. -45 с.

Г.С. ЕРИЦЯН, А.А. АВАГЯН, А.Р. ШАХГЕЛЬДЯН
РЕСУРС АВТОБУСОВ, ЭКСПЛУАТИРУЕМЫХ НА ГОРОДСКИХ
МАРШРУТАХ
(НА ПРИМЕРЕ ЗАО "АВТОБУС" Г. ЕРЕВАНА)

В современных рыночных отношениях при выявлении ресурса городских автобусов в качестве основного параметра могут быть приняты: эксплуатационная прибыль, требование безопасности движения, моральный износ. Анализируя варианты рационального выявления ресурса автобусов, можно отметить, что для современных экономических условий основной недостаток - это неучёт эксплуатационной выгоды, хотя этот показатель имеет важное значение, так как он дает возможность решить эксплуатационную прибыль.

В работе на основе изучения документации по эксплуатации автобусов марки Higer ЗАО "Автобус" г. Еревана был рассчитан настоящий ресурс.

Ключевые слова: ресурс, автобус, удельная эксплуатационная прибыль, удельные эксплуатационные расходы.

G.S. YERITSYAN, A.A. AVAGYAN, A.R. SHAHGELDYAN
RESOURCES OF BUSES USED ON URBAN ROUTES
(ON THE EXAMPLE OF "YEREVAN BUS" CJSC)

In modern market conditions, at determining the resource of the city buses, the main criteria- profit, traffic safety requirements, and moral wear can be considered. Based on the analysis of the ways of determining the rational resource of buses, it can be stated that the main disadvantage of these methods for the current economic conditions is the neglect of the operating income of the bus. It is important to take into account the operating income, as it allows to determine the operating profit.

The resource of the Higer bus was determined on the basis of the study of the documents concerning the operation of the buses of Yerevan Bus CJSC.

Keywords: resource, bus, specific operating profit, income, specific operating expenses.