



ԱԳՐԱՐԱԿԱՆ ԳԻՏԱԿԱՆ ԵՎ ՏԵԽՆՈԼՈԳԻԱ

Հայաստանի ազգային ագրարային համալսարան

AGRISCIENCE AND TECHNOLOGY

АГРОНАУКА И ТЕХНОЛОГИЯ

Միջազգային գիտական
պարբերական

ISSN 2579-2822



Կայքէջ՝ anau.am/scientific-journal

ՀՏԴ 629.33-567

ԱՎՏՈՄՈԲԻԼԻ ԱՄՈՐՏԻԶԱՑԻՈՆ ՀԱՏԿԱՑՈՒՄՆԵՐԻ ՆՈՐՄԱՎՈՐՈՒՄՆ ԸՍՏ ՏԵԽՆԻԿԱԿԱՆ ՎԻՃԱԿԸ ԲՆՈՒԹԱԳՐՈՂ ՑՈՒՑԱՆԻՇԻ ԵՎ ՎԵՐԱԿԱՆՁՆԱԿԱՆ ՏՆՏԵՍԱԿԱՆ ՆՊԱՏԱԿԱՅԱՐՄԱՐՈՒԹՅԱՆ

Կ.Յ. Մոսիկյան *տեխ.գ.թ.*, Ա.Ս. Մարգարյան *տեխ.գ.դ.*, Վ.Մ. Ալեքսանյան *տեխ.գ.թ.*, Մ.Գ. Պապինյան
Հայաստանի ազգային ագրարային համալսարան

karomosikyan@mail.ru, Armen-margaryan-56@mail.ru, vahe.aleksanyan512@gmail.com, maga.p@mail.ru

Տ Ե Ղ Ե Կ ՈՒ Թ Յ ՈՒ Ն

Բանալի բառեր՝
*ամորտիզացիա,
վազքի նորմա,
շահութաբերություն,
մերժերի հոսքի պարամետր,
հիմնական ֆոնդեր*

Ա Մ Փ Ո Փ Ա Գ Ի Ր

Հոդվածում ներկայացված է ավտոտրանսպորտային միջոցների (ԱՏՄ) ամորտիզացիոն ժամկետների և նորմաների որոշման մեթոդների վերլուծությունը: Չուզահեռներ են անցկացվել, կատարվել է ԱՏՄ ամորտիզացիոն հաստատուն կանոնակարգված նորմաների և տեխնիկատնտեսական հատկանիշների, մասնավորապես՝ մերժերի հոսքի պարամետրային ցուցանիշների գնահատում: Առաջարկվում է ներդնել ԱՏՄ շահագործման ամորտիզացիոն նորմաների հաշվարկման նոր՝ արդյունավետ համակարգ:

Նախաբան

Ավտոտրանսպորտային միջոցների ամորտիզացիոն հատկացումների նորմավորումը և, դրանով պայմանավորված, ավտոմոբիլը շահագործումից հանելը (հաշվեկշիռից դուրսգրումը) շարժակազմի շահագործման արդյունավետության, ֆիզիկական և բարոյական մաշվածության, փոխադրումների ինքնարժեքի առումով ունեն տեխնիկական ու տնտեսական կարևոր նշանակություն:

Ընդհանուր օգտագործման, գործավարձային հիմունքներով շահագործվող ավտոտրանսպորտային միջոցները, որպես հիմնական ֆոնդեր, տնօրինվում են տարբեր բաժնետիրական ընկերությունների, անհատ ձեռնարկների և այլ տնտեսավարող սուբյեկտների կողմից, որոնք հիմնական ֆոնդերի ամորտիզացիոն ժամկետները որոշելիս և ընտրություն կատարելիս գործում են ազատ՝ առանց համընդհանուր կարգավորումների:

Նախկինում, երբ տնտեսությունն աշխատում էր հաստատուն պլանավորման եղանակով, ավտոտրանսպորտային միջոցների շահագործման ժամկետները, ինչպես նաև դրանց ամորտիզացիոն նորմաները կարգավորվում էին պետական ընդհանուր նորմատիվային ցուցանիշներով: Աշխատանքի բնույթը (ժամավճարային, գործավարձային) հաշվի առնելով՝ որոշակի խմբի ավտոմոբիլների ամորտիզացիոն նորման սահմանվում էր ըստ ժամկետի: Օրինակ՝ շարժակազմի լրիվ վերականգնման համար տարեկան կատարվում էին 16 % հատկացումներ: Երկրորդ խմբի ավտոմոբիլների հիմնական նորոգման նպատակով ամորտիզացիայի վերականգնումը սահմանվում էր հաշվեկշռային արժեքի 0,2 %, լրիվ վերականգնման համար՝ 0,1 % չափով (Нормы амортизационных отчислений основных средств, 1986): Ամորտիզացիոն հատկացումների նման հաստատուն նորմավորումն արտադրության պայմաններում հանգեցնում էր հակասական իրավիճակների:

Այսպես՝ ժամավճարային հիմունքներով աշխատող ավտոմոբիլը շահագործումից հանելու պահին (6 տարի 7 ամիս) գտնվում էր բավարար տեխնիկական վիճակում, վազքը 200-250,0 հազ. կմ-ից պակաս էր, հնարավոր էր շահագործել, սակայն պարտադիր դուրս էր գրվում հաշվեկշռից: Միաժամանակ, գործավարձային հիմունքներով աշխատող ավտոմոբիլը, թեև գտնվում էր անբավարար տեխնիկական վիճակում, ամորտիզացիոն վազքը 8-10 տարում կազմում էր 333,3 հազ. կմ-ից պակաս, չէր հանվում շահագործումից, քանի որ չէր լրացել ամորտիզացիոն հատկացումների նորման:

Նյութը և մեթոդները

Ազատ շուկայական տնտեսության պայմաններում նշված եղանակների կիրառումը նպատակահարմար չէ: Տնտեսավարող սուբյեկտը մրցակցային դաշտում իրականացնում է տրանսպորտային ծառայություններ, որոնց ինքնարժեքի նվազեցումը նրան հնարավորություն է տալիս սահմանել փոխադրումների նվազագույն սակագին և ունենալ մշտական պատվիրատուներ, որոնք ապահովում են կայուն աշխատանք և եկամուտ: Անհրաժեշտություն է առաջանում սահմանել ավտոմոբիլի ամորտիզացիայի նվազագույն արժեք: Սակայն նման դեպքում հիմնական ֆոնդերի վերականգնումն սկսում է դանդաղել, տնտեսավարող սուբյեկտը չի հասցնում հարմարվել տեխնիկական առաջընթացի տեմպին, աշխատում է հին շարժակազմով, կատարում շատ ծախսեր, ինչի արդյունքում բարձրանում է փոխադրումների ինքնարժեքը, պատվիրատու կազմակերպությունների և եկամուտների նվազումը հանգեցնում է ֆինանսական ճգնաժամի: Բացի այդ՝ գերակա խնդիր է հաստատուն երթուղիներով ուղևորատար տրանսպորտի անխափան շահագործման, երթևեկության անվտանգության և ուղևորների պատշաճ սպասարկման ապահովումը: Ոխտի շարժակազմի նորացման նպատակով անհրաժեշտ է կատարել մշտական ներդրումներ:

Հետազոտությունն իրականացվել է ԱՏՄ ամորտիզացիոն նորմաների տեխնիկատնտեսական օպտիմալացման մեթոդաբանության հիման վրա:

Միջանկյալ եզրահանգման համաձայն՝ ընդհանուր օգտագործման բեռնատար և ուղևորատար փոխադրումներ իրականացնող տնտեսավարող սուբյեկտներն ու անհատ ձեռներեցներն ավտոտրանսպորտային միջոցների ամորտիզացիոն նորմաները սահմանում և կիրառում են ըստ տեխնիկատնտեսական նպատակահարմարության:

Տնտեսավարող սուբյեկտների և անհատ ձեռներեցների հիմնական պայմանագրային պարտավորություններն են՝

ա) բեռների անխափան, անկորուստ և ժամանակին տեղ հասցնելը,

բ) երթուղիներում ուղևորներին անվտանգ, ժամանակին և հարմարավետ սպասարկելը:

Ավտոտրանսպորտային միջոցների հուսալիությունը պայմանավորված է շահագործման ճիշտ կազմակերպմամբ (K.A. Моси́кян, 2013, K.A. Моси́кян и др., 2014, Կ.Յ. Մոսիկյան և ուրիշ., 2016): Նույն կառուցվածքի և մակնիշի երկու ավտոմոբիլների անմերժ աշխատանքի տևողությունը և ռեսուրսը շահագործման տարբեր պայմաններում 1,5-2,0 անգամ տարբեր են: Այսինքն՝ ավտոմոբիլների ամորտիզացիոն նորմաները պետք է մշակվեն տեխնիկական վիճակի և վերջինս պահպանելու տնտեսական նպատակահարմարության ցուցանիշի հիման վրա:

Հարկ է նշել, որ Հայաստանում շահագործման պայմանների դասակարգման բացակայության պատճառով խիստ բարդացել է գործավարձային հիմունքներով շահագործվող տրանսպորտային միջոցների ամորտիզացիոն հատկացումների նորմավորումը: Ավտոտրանսպորտային միջոցների ամորտիզացիոն նորմաների մշակումը և տնտեսավարող սուբյեկտներին դրա պարտադրումը կարևորվում են ինչպես ուղևորատար տրանսպորտի երթևեկության անվտանգության, այնպես էլ տնտեսական և սոցիալ-բարոյական տեսանկյունից: Տնտեսական բաղադրիչը հաշվի չառնելու հետևանքով ավտոմոբիլների ամորտիզացիոն նորմաներն ազատ շուկայական տնտեսավարման պայմաններում դառնում են ոչ պիտանի, իսկ կիրառելիս՝ ոչ նպատակահարմար: Ոխտի անհրաժեշտ է մշակել ավտոտրանսպորտային միջոցների ամորտիզացիոն նորմաների և ժամկետների հաշվարկման նոր՝ տրանսպորտային սպասարկման շուկայում մրցունակության պահպանման և երթևեկության անվտանգության ապահովման հայեցակարգ:

Փոխադրումների ինքնարժեքի նվազեցումը, ժամանակակից բարձր արտադրողականությամբ ավտոմոբիլներով սպասարկումը, ինչպես նաև ուղևորա- և բեռնափոխադրումների՝ օրեցօր մեծացող պահանջարկի բավարարումն այն հիմնական գործոններն են, որոնք ապահովում են տնտեսավարող սուբյեկտի մրցունակությունը տրանսպորտային շուկայում:

Ավտոմոբիլների ամորտիզացիոն նորմաներն անհրաժեշտ է մշակել ավտոտրանսպորտային փոխադրումների ինքնարժեքը և սակագինը շուկայի իրավիճակին համապատասխան մակարդակի վրա պահելու նախապայմանով: Բացի այդ՝ բեռներն անխափան, անկորուստ, ժամանակին տեղ հասցնելու, իսկ ուղևորներին ըստ ժամանակացույցի անվտանգ և բավարար մակարդակով սպասարկելու տեսանկյունից կարևորվում են նաև ավտոմոբիլների տեխնիկական վիճակը բնութագրող պարամետրերը (հատկապես՝ անմերժությունը):

Այսպիսով՝ փոխադրումների ինքնարժեքը և ավտոմոբիլի անմերժ աշխատանքը տեխնիկատնտեսական

այն ցուցանիշներն են, որոնց հիման վրա նորմավորվում է ամորտիզացիան:

Ներկայացված հայեցակարգը ներառում է ավտոտրանսպորտային միջոցների ամորտիզացիոն նորմաների որոշման երկու տարբեր մոտեցում:

1. Ամորտիզացիոն նորմայի մշակում՝ ըստ ավտոմոբիլի անմերժ աշխատանքի:
2. Ամորտիզացիոն ժամկետի սահմանային արժեքի որոշում՝ ըստ նվազագույն շահութաբերության:

Արդյունքները և վերլուծությունը

Որպես ավտոմոբիլի անմերժ աշխատանքի ամենակարևոր ցուցանիշ՝ ընտրվում է մերժերի հոսքի պարամետրը: SU-2-ն ապահովում է տրանսպորտային միջոցների անխափան շահագործումը (ГОСТ 17510-86, 1997): Մերժերը բացառվում են կանոնակարգված տեխնիկական սպասարկման (SU) և նորոգումների միջոցով: Վերջիններիս նվազագույն պարբերականությունը պետք է ավելի մեծ լինի, քան SU-2-ի պարբերականությունը, ինչը թույլ կտա համատեղել կանոնակարգված ընթացիկ նորոգման (ԸՆ) և SU-2-ի աշխատանքները:

Ամորտիզացիոն ժամկետի սահմանային արժեքը որոշվում է ավտոմոբիլի SU-ի և կանոնակարգված ԸՆ-ի համար կատարված նյութական ու աշխատանքային ծախսերի այն հանրագումարի առավելագույն չափով, որն ապահովում է ավտոմոբիլի շահագործման շահութաբերություն (նվազագույնը՝ 20 %):

Հայաստանում ընդհանուր տրանսպորտային համակարգում գործավարձային հիմունքներով շահագործվող տրանսպորտային միջոցները դասակարգվում են ըստ ամորտիզացիոն հատկացումների և ժամկետների նորմավորման:

1. Մինչև 3,5 տ բեռնունակությամբ բեռնատար և մինչև 14 նստատեղով միկրոավտոբուսներ:
2. Մեծ բեռնունակությամբ ավտոմոբիլներ (այդ թվում՝ ավտոգնացքներ):
3. Մեծ տեղատարողությամբ ավտոբուսներ:
4. Թեթև տաքսոմոտորներ և անհատ ձեռներեցների պատկանող թեթև մարդատարներ, որոնք շահագործվում են գործավարձային հիմունքներով:

Մերժերի հոսքի պարամետրը՝ մերժերի բաշխման ֆունկցիայի խտությունը (ГОСТ 17510-86, 1997), ցույց է տալիս ավտոմոբիլի միավոր վազքին բաժին ընկնող մերժերի քանակը:

$$\omega(t) = \frac{n(t_2) - (t_1)}{t_2 - t_1}:$$

Մերժերի հոսքի պարամետրը ներառում է ավտոմոբիլի ընդհանուր վազքի աճին զուգընթաց մերժերի բաշխ-

ման դինամիկայի վերաբերյալ ինֆորմացիա: Ավտոմոբիլի մաշի չորս կատեգորիաներից առաջին՝ գելումային կատեգորիան կազմում է ընդհանուր վազքի 10 %-ը, ակտիվ և կայուն աշխատանքի երկրորդ կատեգորիան՝ 40 %-ը, հնացման կամ մաշի ինտենսիվացման երրորդ կատեգորիան՝ 30 %-ը, վթարային կամ վերջնական չորրորդ կատեգորիան՝ 20 %-ը (Փ.Н. Авдонкин, 2007):

Հետազոտության արդյունքների համաձայն՝ մինչև 3,5 տ բեռնատարողությամբ ավտոմոբիլները կամ մինչև 14 նստատեղով միկրոավտոբուսները, ըստ շահագործման կատեգորիաների, ապահովել են աղյուսակ 1-ում ներկայացված մերժերի հոսքի պարամետրային ցուցանիշները:

Աղյուսակ 1. Մերժերի հոսքի պարամետրերն ըստ շահագործման կատեգորիաների*

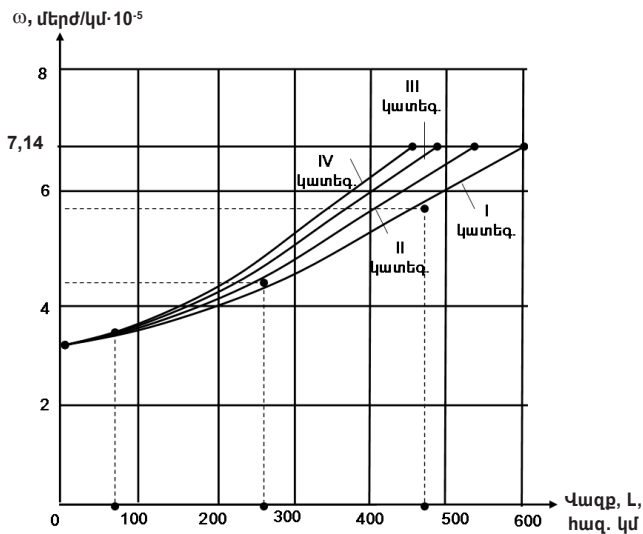
Շահագործման կատեգորիաները և տեսակարար կշիռը	I	II	III	IV
	10 %	40 %	30 %	20 %
Ամորտիզացիայի ճշտորոշման գործակիցը	1,0	0,9	0,8	0,7
Մերժերի հոսքի պարամետրը, մերժ/կմ·10 ⁻⁵	3,84	4,54	5,55	7,14
Կանոնակարգված նորոգումների վազքը, հազ. կմ	26,0	22,0	18,0	14,0
Ընդհանուր վազքը, հազ. կմ	60,0	240,0	180,0	120,0

*Կազմվել է հեղինակների կողմից:

Ըստ աղյուսակ 1-ի՝ ավտոմոբիլների վերջնական շահագործման կատեգորիայի դեպքում մերժերի հոսքի պարամետրը կազմել է 7,14·10⁻⁵ մերժ/կմ, կանոնակարգված նորոգման պարբերականությունը՝ 14,0 հազ. կմ:

Երբ կանոնակարգված նորոգման վազքի արժեքն ավելի փոքր է, քան SU-2-ի պարբերականության վազքը, ավտոմոբիլի շահագործումը նպատակահարմար չէ, քանի որ բացասական կոմերցիոն հետևանքները (տույժ, տուգանք, պայմանագրի խզում և այլն) կարող են խաթարել փոխադրումների ընթացքը: Հարկ է նշել, որ SU-ի և ԸՆ-ի նյութական ու աշխատանքային ծախսերի ընդհանուր գումարի աճի հետևանքով շահագործումը դառնում է նաև ոչ արդյունավետ, քանի որ հաշվեկշռային շահույթը նվազում է 20 %-ից:

Ըստ շահագործման չորս կատեգորիաների՝ կառուցված ավտոմոբիլի մերժերի հոսքի պարամետրի դիագրամը և որոշենք ամորտիզացիոն հատկացումների նորմաները (նկ.):



Նկ. Ավտոմոբիլի մերժերի հոսքի պարամետրի բաշխումն ըստ շահագործման կատեգորիաների (կազմվել է հեղինակների կողմից):

Ամորտիզացիոն հատկացումների նորմաները որոշվում են վազքի միավորի (1000 կմ) և ավտոմոբիլի արժեքի լրիվ վերականգնման համար.

$$a_1 = \frac{100\%}{L \cdot k} \cdot 1000 = 0,166 \%,$$

որտեղ L -ն ամորտիզացիոն վազքն է, կմ, k -ն՝ շահագործման պայմանների ճշգրտման գործակիցը:

Այսպես՝ շահագործման առաջին կատեգորիայի համար ամորտիզացիոն հատկացումների նորման կլինի՝

$$a_1 = \frac{100\%}{600000 \cdot 1,0} \cdot 1000 = 0,166 \%,$$

շահագործման երկրորդ կատեգորիայի համար՝

$$a_2 = \frac{100\%}{600000 \cdot 0,9} \cdot 1000 = 0,185 \%,$$

երրորդ կատեգորիայի համար՝

$$a_3 = \frac{100\%}{600000 \cdot 0,8} \cdot 1000 = 0,208 \%,$$

չորրորդ կատեգորիայի համար՝

$$a_4 = \frac{100\%}{600000 \cdot 0,7} \cdot 1000 = 0,238 \%:$$

Ունենալով ամորտիզացիոն նորման ըստ 1000 կմ վազքի՝ կարելի է որոշել տարեկան ամորտիզացիոն հատկացումների նորման: Անհրաժեշտ է հաշվի առնել, որ ավտոմոբիլների տարեկան միջին վազքը կազմում է 60,0 հազ. կմ: Ֆինանսական պլանով ամորտիզացիոն հատկացումների նորման պետք է կատարել՝ շահագործման առաջին կատեգորիայի դեպքում՝

$$a_1 = \frac{L_{\text{տ}} \cdot 100}{L_{\text{նո}} \cdot K_k} = \frac{60000 \cdot 100 \%}{600000 \cdot 1} = 10 \% \text{ կամ } 10 \text{ տարի},$$

որտեղ $L_{\text{տ}}$ -ն ավտոմոբիլի տարեկան վազքն է,

երկրորդ կատեգորիայի դեպքում՝

$$a_2 = \frac{60000 \cdot 100 \%}{600000 \cdot 0,9} = 11,1 \% \text{ կամ } 9 \text{ տարի},$$

երրորդ կատեգորիայի դեպքում՝

$$a_3 = \frac{60000 \cdot 100 \%}{600000 \cdot 0,8} = 12,5 \% \text{ կամ } 8 \text{ տարի},$$

չորրորդ կատեգորիայի դեպքում՝

$$a_4 = \frac{60000 \cdot 100 \%}{600000 \cdot 0,7} = 14,2 \% \text{ կամ } 7 \text{ տարի}:$$

Նույն եղանակով կարելի է հաշվարկել նաև այլ տիպի ավտոմոբիլների ամորտիզացիոն նորմաները և դրանք կիրառել որպես կողմնորոշիչ տվյալներ:

Աղյուսակ 2. Թեթև մարդատար տաքսամոտորների շահագործման երաշխավորվող ամորտիզացիոն նորմաները*

Օրական միջին վազքը, հազ. կմ	Տարեկան միջին վազքը, հազ. կմ	Ամորտիզացիոն ժամկետը, տարի	Շահագործումից հանելու հիմքը	Տարեկան ամորտիզացիոն նորման, % (ըստ շահագործման կատեգորիաների)			
				I	II	III	IV
250 և ավելի	84,0	6 տարի	Ֆիզիկական մաշվածություն	16,6	18,44	20,75	23,7
Միջին, 150 կմ	50,0	10 տարի	Ֆիզիկական և բարոյական մաշվածություն	10,0	11,1	12,5	14,3
Միջին, 100 կմ	36,0	14 տարի	բարոյական մաշվածություն	7,1	7,8	8,87	10,1

*Կազմվել է հեղինակների կողմից՝ շահագործման 5 տարիների հետազոտությունների արդյունքների հիման վրա:

Նվազագույն նորմավորման հաշվարկով ներկայացված ամորտիզացիոն նորմաները կրում են խորհրդատվական բնույթ (տնտեսավարող սուբյեկտներն իրենք են կազմում, ճշտում, փոփոխում իրենց տրանսպորտային և ֆինանսական բիզնես պլանները կամ ծրագրերը) և կարող են ապահովել ավտոտրանսպորտային շարժակազմի՝ բարոյական մաշից խուսափում և շուկայի պահանջներին համապատասխանեցում:

Աղյուսակ 2-ում ներկայացված են տաքսի ծառայություններին և անհատ ձեռներեցներին պատկանող թեթև մարդատար ավտոմոբիլների գործավարձային հիմունքներով շահագործման (շահույթ ստանալու նպատակով) ամորտիզացիոն նորմաները՝ օրական միջին 100, 150 և 250 կմ կամ ավելի վազք կատարելու հաշվարկով:

Եզրակացություն

Ավտոտրանսպորտային միջոցների ամորտիզացիոն հատկացումների և ժամկետների որոշման մեթոդիկայի մշակումը կարևորագույն ունի նշանակություն տնտեսավարող սուբյեկտների տրանսպորտային աշխատանքի արդյունավետության գնահատման և հիմնական միջոցներով (ակտիվների) վերագինման գործում:

Առաջարկվող մեթոդիկան հիմնված է ավտոմոբիլի տեխնիկական սարքին վիճակի պահպանման ծախսերի և շահույթի համադրման (միավոր վազքի համար) սկզբունքի վրա, ընդ որում՝ ավտոմոբիլի տեխնիկական վիճակի հիմնական բնութագիրը դրա շահագործական հուսալիության ցուցանիշներն են:

Ամորտիզացիոն հատկացումների և ժամկետների որոշման մեթոդիկան հնարավոր է ներդնել տրանսպորտային ընկերություններում՝ հաշվի առնելով մեկ-երկու ֆինանսական տարիների տեխնիկատնտեսական ցուցանիշների վերլուծության արդյունքները:

Գրականություն

1. Մոսիկյան Կ.Յ. և ուրիշ. Կոմերցիոն ավտոմոբիլների ամորտիզացիոն հատկացումների ժամկետների նորմավորման առանձնահատկությունները ՀՀ-ում / Կ.Յ. Մոսիկյան, Մ.Ս. Բարսեղյան, Մ.Գ. Պապինյան, Ս.Ա. Ներսիսյան // Գիտական հոդվածների ժողովածու. - Եր.: ՀԱԱՀ, 2016:
2. ГОСТ 17510-86: Надежность в технике, термины и определения. - М.: Госстандарт, 1997. - 28 с.
3. Нормы амортизационных отчислений основных средств. - М.: Статистика, 1986. - 98 с.
4. Авдонкин Ф.Н. Теоретические основы технической эксплуатации. - М.: Транспорт, 2007. - 186 с.
5. Мосикян К.А. Классификация условий эксплуатации и определения срока амортизации автомобилей в Армении // Сборник научных статей "АГРУС". - Ставрополь, 2013.
6. Мосикян К.А. и др. Эксплуатационные регулировки и показатели без отказности двигателя ЗМЗ-402 при работе на сжатом природном газе / К.А. Мосикян, В.С. Койчев, В.И. Батыров, А.М. Джинян // Sworld. - Том 2. - Одесса, 2014.

АННОТАЦИЯ

Нормирование амортизационных отчислений автомобиля по показателю, характеризующему его техническое состояние, и по экономической целесообразности ремонта

В статье представлен анализ методов определения сроков и норм амортизации автотранспортных средств (АТС). Проведены параллели, выполнена оценка строго регламентированных амортизационных норм и технико-экономических показателей АТС, в частности – оценка параметрических показателей потока отказов. Предлагается внедрить новую – эффективную систему расчёта амортизационных норм эксплуатации АТС.

ABSTRACT

Regulation of Depreciation Allocations in the Motor Vehicle According to the Technical Indices and Economic Feasibility of Replacement

The article deals with the analysis of the methods for determining depreciation times and standards in motor transport vehicles. Parallels have been drawn and the regulated constant standards of the motor transport vehicle, as well as its technical-economic properties, particularly parametric indices of the rejects stream have been evaluated. It is recommended to introduce a new efficient system for the estimation of the depreciation standards in the exploitation of motor transport vehicles.

Ընդունվել է՝ 27.02.2020 թ.
Գրախոսվել է՝ 20.05.2020 թ.