



ԼԵՌՆԱՅԻՆ ԳԱՐԱԲԱԴԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ
ԱԶԳԱՅԻՆ ՎԻՃԱԿԱԳՐԱԿԱՆ ԾԱՌԱՅՈՒԹՅՈՒՆ

Ձ Ե Կ ՈՒ Յ Ց

ՈՒՂԵՎՈՐԱՓՈԽԱԳՐՈՒՄՆԵՐԻ
ԸՆՏՐԱՆՔԱՅԻՆ ՀԵՏԱԶՈՏՈՒԹՅԱՆ

ՍՏԵՓԱՆԱԿԵՐՏ

Դեկտեմբեր 2010թ.

Թողարկման պատասխանատուներ՝

ԼՂՀ վիճակագրության
պետական խորհրդի անդամ
Է. Բաբուրյան

ԼՂՀ ԱՎԾ նախագահի տեղակալ
Կ. Առուշանյան

ԼՂՀ ԱՎԾ ՀՍ բաժնի պետ
Ի. Մելքումյան

ԼՂՀ ԱՎԾ ՆԱԾՎ բաժնի պետ
Լ. Սողոմոնյան

Հեռախոս՝ 94-33-72

Էլեկտրոնային փոստ՝ artsakhstat@karabakh.net

Ինտերնետի էջ www.stat-nkr.am

Թուղթ օֆսեթ 1: Չափսերը՝ 21x29,7: Տպաքանակը 50 օրինակ:
Հանձնված է տպագրության 21.12.2010թ.

ԲՈՎԱՆԴԱԿՈՒԹՅՈՒՆ

1. ՆԵՐԱԾՈՒԹՅՈՒՆ	4
2. ԱՎՏՈՄՈԲԻԼԱՅԻՆ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԻ ՎԻՃԱԿԱԳՐՈՒԹՅԱՆ ՆՈՐՄԱՏԻՎ-ԻՐԱՎԱԿԱՆ ԵՎ ՄԵԹՈԴԱԲԱՆԱԿԱՆ ՀԻՄՔԵՐԸ	5
3. ՀԵՏԱԶՈՏՈՒԹՅԱՆ ՆՊԱՏԱԿԸ ԵՎ ՆԿԱՐԱԳԻՐԸ	8
4. ԴԻՏԱՐԿՄԱՆ ԿԱԶՄԱԿԵՐՊՈՒՄԸ	9
5. ՏՎՅԱԼՆԵՐԻ ՀԱՎԱՔԱԳՐՈՒՄԸ	10
6. ՀԵՏԱԶՈՏՈՒԹՅԱՆ ԱՐԴՅՈՒՆՔՆԵՐԸ	11
6.1. ԿԱԶՄԱԿԵՐՊՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ԵՎ ԱՆՀԱՏ ՁԵՌՆԱՐԿԱՏԵՐԵՐԻ ՏՆՏԵՍԱԿԱՆ ԱԿՏԻՎՈՒԹՅՈՒՆԸ ԵՎ ՉԱՓԵՐԸ	11
6.2. ՄԻԿՐՈԱՎՏՈՔՈՒՄՆԵՐԻ ՇԱՐԺԱԿԱԶՄԸ ԵՎ ԴՐԱՆՑ ՏԵԽՆԻԿԱԿԱՆ ՑՈՒՑԱՆԻՇՆԵՐԸ	14
6.3 ԱՎՏՈՔՈՒՄՆԵՐԻ ՇԱՐԺԱԿԱԶՄԸ ԵՎ ԴՐԱՆՑ ՏԵԽՆԻԿԱԿԱՆ ՑՈՒՑԱՆԻՇՆԵՐԸ	16
6.4 ՄԻԿՐՈԱՎՏՈՔՈՒՄԱՅԻՆ ԵՐԹՈՒՂԻՆԵՐԸ ԵՎ ԴՐԱՆՑ ԲՆՈՒԹԱԳՐԻՉՆԵՐԸ	18
6.5 ԱՎՏՈՔՈՒՄԱՅԻՆ ԵՐԹՈՒՂԻՆԵՐԸ ԵՎ ԴՐԱՆՑ ԲՆՈՒԹԱԳՐԻՉՆԵՐԸ	23
6.6 ԿԱՏԱՐՎԱԾ ԵՐԹՈՒՂԻՆԵՐԻ ՀԱՂՈՐԴԱԿՑՈՒԹՅԱՆ ՏԵՍԱԿՆԵՐԸ	26
6.7 ՈՒՂԵՎՈՐԱՓՈԽԱԴՐՈՒՄՆԵՐ ԵՎ ՈՒՂԵՎՈՐԱՇՐՋԱՆԱՌՈՒԹՅՈՒՆ	28
6.8 ՀԵՏԱԶՈՏՈՒԹՅԱՄԲ ԱՐՁԱՆԱԳՐՎԱԾ ՇԵՂՈՒՄՆԵՐԸ ՀԱՍՏԱՏՎԱԾ ՉՎԱՑՈՒՑԱԿՆԵՐԻՑ	32
ԵԶՐԱԿԱՑՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐ	35
ՀԱՎԵԼՎԱԾ 1 (ԿԱԶՄԱԿԵՐՊՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ԵՎ ԱՆՀԱՏ ՁԵՌՆԱՐԿԱՏԵՐԵՐԻ ՀԵՏԱԶՈՏՈՒԹՅԱՆ ԱՂՅՈՒՄԱԿՆԵՐ)	38
ՀԱՎԵԼՎԱԾ 2 (ԵՐԹՈՒՂԻՆԵՐԻ ՀԵՏԱԶՈՏՈՒԹՅԱՆ ԱՂՅՈՒՄԱԿՆԵՐ)	57
ՀԱՎԵԼՎԱԾ 3 (ՀԱՂՈՐԴԱԿՑՈՒԹՅԱՆ ՏԵՍԱԿՆԵՐԻ ԵՐԹՈՒՂԻՆԵՐԻ ՀԵՏԱԶՈՏՈՒԹՅԱՆ ԱՂՅՈՒՄԱԿՆԵՐ)	96
ՀԱՎԵԼՎԱԾ 4 (ՀԵՏԱԶՈՏՈՒԹՅԱՆ ՀԱՐՑԱԹԵՐԹԵՐ)	104

Ծանոթագրություն՝ Առանձին դեպքերում բաղադրիչների գումարի և արդյունքի միջև աննշան տարբերությունները բացատրվում են տվյալների կլորացմամբ

1. ՆԵՐԱԾՈՒԹՅՈՒՆ

2010 թվականի նոյեմբերին Լեռնային Ղարաբաղի Հանրապետության պետական վիճակագրական աշխատանքների ծրագրի համաձայն Լեռնային Ղարաբաղի Հանրապետության ազգային վիճակագրական ծառայության (ԼՂՀ ԱՎԾ) կողմից անց է կացվել ընդհանուր օգտագործման ավտոմոբիլային տրանսպորտով ուղևորափոխադրումներ իրականացնող տնտեսավարող սուբյեկտների և նրանց պատկանող՝ համապատասխան երթուղիները սպասարկող տրանսպորտային միջոցների (միկրոավտոբուս և ավտոբուս) հետազոտություն:

Հետազոտության նպատակն էր ուսումնասիրել և ընդլայնել ավտոմոբիլային տրանսպորտի վիճակագրության վարման համար անհրաժեշտ ցուցանիշների կազմն ու բովանդակությունը, ինչպես նաև կատարելագործել այդ ցուցանիշների հաշվարկման գործիքակազմն ու մեթոդաբանությունը: Սույն հետազոտությունը ԼՂՀ ԱՎԾ կողմից իրականացվում է երրորդ անգամ, ինչն էլ հնարավորություն է տալիս դիտարկել առանձին ցուցանիշների դինամիկան:

Ընտրանքային հետազոտության մեջ ընդգրկվել են ընդհանուր օգտագործման ավտոմոբիլային տրանսպորտով ուղևորափոխադրումներ իրականացնող թվով 17 կազմակերպություն և 6 անհատ ձեռնարկատեր:

Հետազոտությունն իրականացվել է երթուղիները սպասարկող ավտոտրանսպորտային կազմակերպությունների կողմից հետազոտության հարցաթերթի լրացման և այդ երթուղիներում գործող ավտոտրանսպորտային միջոցների (միկրոավտոբուս և ավտոբուս)՝ հարցազրուցավարների կողմից անմիջական դիտարկման եղանակով:

Հետազոտությունն իրականացվել է.

- տնտեսավարող սուբյեկտների համար՝ ԼՂՀ վիճակագրության պետական խորհրդի 25.10.2010թ. թիվ 16 որոշմամբ հաստատված՝ «Ուղևորափոխադրումների հետազոտության» հարցաթերթի, իսկ
- ավտոտրանսպորտային միջոցների համար՝ ԼՂՀ վիճակագրության պետական խորհրդի 25.10.2010թ. թիվ 17 որոշմամբ հաստատված՝ «Ուղևորափոխադրումների հետազոտության» անհատական հարցաթերթերի միջոցով (*տես՝ հավելված 4*):

Հարցաթերթերում ներառված ցուցանիշները հնարավորություն են ընձեռել տեղեկատվություն ստանալ հանրապետությունում ընդհանուր օգտագործման ավտոմոբիլային տրանսպորտով ուղևորափոխադրումներ իրականացնող կազմակերպությունների և անհատ ձեռնարկատերի շարժակազմի և այդ շարժակազմի մակնիշների ու շահագործման ժամկետների, երթուղիների քանակի ու երթուղու երկարության, փոխադրված ուղևորների քանակի, ինչպես նաև երթուղի դուրս եկած մեքենաների քանակի, մեկ մեքենայի օրական միջին երթուղու քանակի, միջին ամսական աշխատանքային օրերի թվի և այլ ցուցանիշների վերաբերյալ: Հետազոտության արդյունքները հնարավորություն ընձեռեցին նաև ստանալ հիշատակված ցուցանիշների շրջանային կառուցվածքը:

2. ԱՎՏՈՍՈՒԹԻՒՆԻՆ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԻ ՎԻՃԱԿԱԳՐՈՒԹՅԱՆ ՆՈՐՄԱՏԻՎ-ԻՐԱՎԱԿԱՆ ԵՎ ՄԵԹՈԴԱԲԱՆԱԿԱՆ ՀԻՄՔԵՐԸ

Ավտոտրանսպորտային կազմակերպությունների կողմից իրականացված ուղևորափոխադրումների վերաբերյալ վիճակագրությունը ԼՂՀ ԱՎԾ կողմից վարվում է հաշվի առնելով ԼՂՀ վիճակագրության պետական խորհրդի կողմից հաստատվող պետական վիճակագրական աշխատանքների տարեկան ծրագրերով սահմանված համապատասխան միջոցառումների իրագործման ապահովումը, իսկ միջնաժամկետ հատվածում՝ հիմք ընդունելով նաև ԼՂՀ Ազգային ժողովի կողմից հաստատվող ԼՂՀ «Պետական վիճակագրական աշխատանքների եռամյա» ծրագրով սահմանվող ռազմավարական ուղղությունները:

Խնդրո առարկա համատեքստում, հարկ է նշել, որ սույն հետազոտության իրականացումը, մասամբ ուղղորդված է նաև ԼՂՀ Ազգային ժողովի կողմից 2008 թվականի նոյեմբերի 26-ին ընդունված «Լեռնային Դարաբաղի Հանրապետության 2009-2011 թվականների պետական վիճակագրական աշխատանքների եռամյա ծրագիրը հաստատելու մասին» ԼՂՀ օրենքի հավելվածի 2.1 բաժնի «Տրանսպորտ և կապ» 2.1.5 ենթաբաժնով սահմանված հետևյալ ռազմավարական ուղղությունների իրագործմանը.

«...2) ավտոմոբիլային տրանսպորտի հիմնական ցուցանիշների (բեռնաուղևորափոխադրումներ, բեռնաուղևորաշրջանառություն) գծով չդիտարկվող (չհաշվառվող) դաշտի գնահատման մեթոդաբանության կատարելագործում՝ ըստ միջազգային մեթոդաբանությամբ սահմանված չափանիշների.

3) տրանսպորտի և կապի ոլորտների վիճակագրության մեթոդաբանական շարունակական կատարելագործում և դրա համադրելիության ապահովում՝ գործող միջազգային չափանիշներին համապատասխան:»:

Ավտոտրանսպորտով ուղևորափոխադրումներ իրականացնող տնտեսավարող սուբյեկտների գործունեության վերաբերյալ վիճակագրության վարման ժամանակ հաշվի է առնվում նաև ոլորտի իրավահարաբերությունները կարգավորող նորմատիվ իրավական ակտերը, մասնավորապես՝ ԼՂՀ քաղաքացիական օրենսգիրքը, «Տրանսպորտի մասին» ԼՂՀ օրենքը, «Ավտոմոբիլային տրանսպորտի մասին» ԼՂՀ օրենքը, «Ավտոմոբիլային ճանապարհների մասին» ԼՂՀ օրենքը, ԼՂՀ կառավարության 2002 թվականի նոյեմբերի 26-ի «Լեռնային Դարաբաղի Հանրապետությունում ընդհանուր օգտագործման ավտոմոբիլային տրանսպորտով ուղևորների կանոնավոր փոխադրումներն իրականացնող կազմակերպությունների ընտրության մրցույթի անցկացման կարգը հաստատելու մասին» թիվ 36 որոշումը, ԼՂՀ կառավարության 2007 թվականի դեկտեմբերի 25-ի «Ընդհանուր օգտագործման ուղևորատար ավտոմոբիլային տրանսպորտով կանոնավոր փոխադրումների կազմակերպման գործունեության լիցենզավորման կարգը և լիցենզիայի ձևը հաստատելու մասին» թիվ 698 որոշումը, ԼՂՀ կառավարության 2008 թվականի ապրիլի 15-ի «Լեռնային Դարաբաղի Հանրապետության տարածքում ընդհանուր օգտագործման ավտոմոբիլային տրանսպորտով ուղևորափոխադրումների կազմակերպման կարգը հաստատելու մասին» թիվ 275 որոշումը և այլն:

Թվարկված իրավական ակտերով են տրվում նաև տրանսպորտի վիճակագրությանը վերաբերող հիմնարար հասկացություններն ու սահմանումները, որոնք, հաշվի առնելով՝ սույն հետազոտության նպատակներն ու խնդիրները, որպես մեթոդաբանական բնույթի

պարզաբանումներ ներկայացված են ստորև:

Մասնավորապես. ավտոմոբիլային տրանսպորտով ուղևորափոխադրումներն իրականացվում են ընդհանուր և ոչ ընդհանուր օգտագործման տրանսպորտով: Համաձայն ԼՂՀ Քաղաքացիական օրենսգրքի 859-րդ հոդվածի «Առևտրային կազմակերպության կողմից իրականացվող փոխադրումը համարվում է ընդհանուր օգտագործման տրանսպորտով կատարված, եթե օրենքից, այլ իրավական ակտերից կամ այդ կազմակերպությանը տրված թույլտվությունից (լիցենզիայից) բխում է, որ այդ կազմակերպությունը պարտավոր է բեռներ, ուղևորներ և ուղեբեռներ փոխադրել ցանկացած քաղաքացու կամ իրավաբանական անձի պահանջով»: Իր հերթին՝ ոչ ընդհանուր օգտագործման ավտոտրանսպորտն իրականացնում է տվյալ կազմակերպության ուղևորների փոխադրումները սեփական (վարձակալած) ավտոտրանսպորտային միջոցներով: Ուղևորափոխադրումները, ըստ վարչական տարածքի հատկանիշի, կազմակերպվում են ներքաղաքային, ներշրջանային, միջշրջանային, միջպետական, ըստ կազմակերպման բնույթի՝ կանոնավոր և ոչ կանոնավոր, ըստ նշանակության՝ ընդհանուր օգտագործման, զբոսաշրջային և հատուկ սկզբունքներով:

Ավտոբուսային կանոնավոր փոխադրումներն իրականացնում են միայն մրցութային եղանակով ընտրված կազմակերպությունները կամ անհատ ձեռնարկատերերը: Միջշրջանային ավտոբուսային կանոնավոր փոխադրումների մրցութները կազմակերպում և անցկացնում են լիազոր մարմնի, ներշրջանային ավտոբուսային կանոնավոր փոխադրումներինը՝ համապատասխան քաղաքային համայնքի ղեկավարի (Ստեփանակերտի քաղաքապետի) կազմած մրցութային հանձնաժողովները՝ մրցույթների անցկացման ժամանակացույցին համապատասխան:

Բացի նշվածից, տրանսպորտի վիճակագրությունում կիրառվող մյուս հիմնարար հասկացություններն են (համաձայն վերը թվարկված այլ իրավական ակտերով տրված սահմանումների).

- **տրանսպորտ**՝ պետության սոցիալ-տնտեսական համակարգի բաղկացուցիչ մաս, որը նախատեսված է քաղաքացիների և իրավաբանական անձանց տրանսպորտային պահանջարկի (կարիքների) բավարարման համար և ունի հետևյալ տեսակները՝ ավտոմոբիլային, երկաթուղային, օդային, ջրային, վերգետնյա էլեկտրական և խողովակաշարային,

- **ավտոմոբիլային տրանսպորտ**՝ ավտոտրանսպորտային միջոցների, հաղորդակցության ուղիների (ավտոմոբիլային ճանապարհների) և տեխնիկական կառուցվածքների ու շինությունների (ավտոմոբիլային տրանսպորտի օբյեկտների) ամբողջություն.

- **ավտոտրանսպորտային գործունեություն**՝ ավտոմոբիլային տրանսպորտով փոխադրումներ իրականացնելու համար նախատեսված տեխնիկական միջոցների, ավտոմոբիլային տրանսպորտով փոխադրումների կազմակերպման և իրականացման գործընթացի, ինչպես նաև այդ գործընթացում ավտոկայարանային կամ երթակարգավարական սպասարկման ծառայությունների մատուցման հետ կապված գործունեություն.

- **տրանսպորտային աշխատանք**՝ տրանսպորտային միջոցով փոխադրված բեռի (ուղևորների) քանակով և փոխադրման հեռավորությամբ բնութագրվող ցուցանիշ.

- **ընդհանուր օգտագործման ավտոմոբիլային տրանսպորտ**՝ ավտոտրանսպորտային

միջոց կամ ավտոմոբիլային տրանսպորտի շարժակազմ, որոնցով փոխադրողը պարտավոր է ուղևորների, ուղեբեռների և բեռների վճարովի փոխադրում իրականացնել ցանկացած քաղաքացու կամ իրավաբանական անձի պահանջով և փոխադրման պայմանագրով.

- **ավտոտրանսպորտային միջոց՝** ավտոմոբիլային ճանապարհներով ուղևորներ և բեռներ փոխադրելու, ինչպես նաև ոչ տրանսպորտային աշխատանքներ կատարելու համար սարքավորված անհիվավոր տրանսպորտային միջոց

- **ավտոմոբիլային տրանսպորտի շարժական կազմ (շարժակազմ)՝** ավտոմոբիլային ճանապարհներով ուղևորներ, ուղեբեռներ և բեռներ փոխադրելու, ինչպես նաև ոչ տրանսպորտային աշխատանքներ կատարելու համար նախատեսված և այդ նպատակով սարքավորված՝ անհիվավոր ինքնագնաց կամ ավտոմոբիլի միջոցով քարշակումով ավտոտրանսպորտային միջոցների ընդհանրություն.

- **ավտոբուս՝** ինը և ավելի ուղևորների նստատեղ (բացառությամբ վարորդի նստատեղը) ունեցող տրանսպորտային միջոց, որը ելնելով նստատեղերի քանակից ստորաբաժանվում է՝ հատուկ փոքր (մինչև 16 նստատեղ), փոքր (17-ից մինչև 30 նստատեղ), միջին (31-ից մինչև 40 նստատեղ), մեծ (40 և ավելի նստատեղ) դասերի:

- **երթուղային տաքսի՝** հատուկ փոքր դասի ավտոբուս(միկրոավտոբուս), որով իրականացվում է կանոնավոր ուղևորափոխադրում ներքաղաքային կամ մերձքաղաքային երթուղով, միայն նախատեսված կանգառներում նստատեղերի քանակին համապատասխան թվով ուղևորների նստեցում և ուղևորի պահանջով երթուղու ուղեգծի թույլատրելի կետերում իջեցում կատարելով :

- **թեթև մարդատար ավտոմոբիլ՝** ավտոմոբիլ, որի նստատեղերի քանակը, բացառությամբ վարորդի նստատեղի, չի գերազանցում ութը.

- **մարդատար-տաքսի ավտոմոբիլ՝** թեթև մարդատար ավտոմոբիլ, որի միջոցով, Լեռնային Ղարաբաղի Հանրապետության օրենսդրությանը համապատասխան, իրականացվում է սպասարկման ծառայությունների մատուցում.

- **ներքաղաքային փոխադրում՝** քաղաքի (բնակավայրի) վարչական տարածքի սահմաններում իրականացվող փոխադրում.

- **մերձքաղաքային փոխադրում՝** քաղաքի (բնակավայրի) վարչական տարածքի սահմանից դուրս մինչև 50կմ ներառյալ հեռավորությամբ փոխադրում՝ հաշված քաղաքի (բնակավայրի) վարչական տարածքի սահմանից.

- **միջքաղաքային փոխադրում՝** քաղաքի(բնակավայրի) վարչական տարածքի սահմանից դուրս 50կմ-ից ավելի հեռավորության վրա իրականացվող փոխադրում՝ հաշված քաղաքի (բնակավայրի) վարչական տարածքի սահմանից.

- **ներշրջանային փոխադրում՝** շրջանի վարչական տարածքի սահմաններում իրականացվող փոխադրում.

- **միջշրջանային փոխադրում՝** շրջանների միջև այլ շրջանների վարչական տարածքների տարանցումով կամ առանց տարանցման իրականացվող փոխադրում.

- **միջպետական փոխադրում՝** պետությունների միջև այլ պետությունների տարածքների տարանցումով կամ առանց տարանցման իրականացվող փոխադրում.

- **կանոնավոր փոխադրում՝** սահմանված ուղեգծով ու հաստատված չվացուցակով, առաջարկված փոխադրավարձով, ուղևորների նստեցման և իջեցման հաստատված կանգառներով, ինչպես նաև երթուղային տաքսու ռեժիմով իրականացվող փոխադրում.

- **ոչ կանոնավոր փոխադրում՝** կազմակերպությունների կամ քաղաքացիների առանձին

պատվերներով իրականացվող փոխադրում, որի իրականացման պայմանները յուրաքանչյուր դեպքում որոշվում են պատվիրատուի և փոխադրողի փոխհամաձայնությամբ.

- **չվացուցակ՝** աղյուսակ (ժամանակացույց), որը ներառում է ավտոբուսների շարժման ժամանակի, տեղի և երթուղու իրականացման հաջորդականության մասին տվյալներ, և այլն:

Ավտոմոբիլային տրանսպորտի բնագավառում պետական կարգավորումն իրականացվում է ավտոմոբիլային տրանսպորտի ծառայություններից օգտվողների և ավտոմոբիլային տրանսպորտով փոխադրումներ իրականացնողների շահերի իրավական պաշտպանության և ավտոմոբիլային տրանսպորտի համալիր զարգացման, ամբողջական, արդյունավետ, անվտանգ և որակյալ գործունեության ապահովման նպատակով:

3. ՀԵՏԱԶՈՏՈՒԹՅԱՆ ՆՊԱՏԱԿԸ ԵՎ ՆԿԱՐԱԳԻՐԸ

Շուկայական տնտեսակարգի կառուցման և որպես դրա հետևանք, խոշոր ավտոտրանսպորտային կազմակերպությունների սեփականաշնորհման ու բազմաթիվ նոր տնտեսավարող սուբյեկտների ստեղծման գործընթացներն էական փոփոխություններ առաջացրին նաև ուղևորափոխադրումներ իրականացնող կազմակերպությունների քանակական և որակական բնութագրիչներում: Իրականացված կառուցվածքային փոփոխություններն, իրենց հերթին, որոշակի դժվարություններ առաջացրին նաև ավտոտրանսպորտային ուղևորափոխադրումների վերաբերյալ վիճակագրական տվյալների հավաքագրման և դրանց ամբողջականության ու արժանահավատության ապահովման առումներով:

Ընդհանուր առմամբ, ավտոտրանսպորտային ուղևորափոխադրումների վիճակագրության առջև ծառայած խնդիրները կարելի է տարանջատել հետևյալ հիմնական խմբերում.

- ուղևորափոխադրումների և ուղևորաշրջանառության ծավալների վերաբերյալ շրջանային կտրվածքով ցուցանիշների ոչ ամբողջականությունը,
- միջազգային պրակտիկայում կիրառվող գործիքակազմերի ներդրումը՝ հաշվի առնելով ավտոտրանսպորտային գործունեության առանձնահատկությունները,
- ավտոտրանսպորտային ենթաճյուղի գործունեությունը բնութագրող ցուցանիշների լրահաշվարկների մեթոդաբանության կատարելագործումը,
- գործող ցուցանիշների համակազմի ընդլայնումն ու կատարելագործումը (երթուղիների միջին հեռավորություն, մեկ մեքենայի միջին օրական երթուղիների քանակ և այլն):

Խնդրո առարկա համատեքստում, ավտոմոբիլային տրանսպորտով ուղևորափոխադրումներ իրականացնող կազմակերպությունների գործունեության վերաբերյալ վիճակագրական հաշվառման համընդգրկունության ապահովման նպատակով, ի թիվս պետական վիճակագրական հաշվետվությունների ձևերի միջոցով հավաքագրվող տեղեկատվության, կարևորվում է նաև համապատասխան ընտրանքային հետազոտությունների պարբերաբար անցկացումն ու կիրառվող գործիքակազմի շարունակական կատարելագործումը:

Վերոշարադրյալը հաշվի առնելով, սույն ընտրանքային հետազոտության հիմնական նպատակն էր ներքաղաքային, ներշրջանային, միջշրջանային, միջպետական ուղևորափոխադրումների վերաբերյալ վիճակագրության կատարելագործումը:

Մասնավորապես.

- ավտոտրանսպորտի գործունեությունը բնութագրող վիճակագրական տվյալների՝

միջազգայնորեն երաշխավորված մեթոդաբանությունների և չափորոշիչների հետ համադրելիության ապահովումը,

- տրանսպորտի վիճակագրությունում ընտրանքային մեթոդների կիրառումն ու դրանց մեթոդաբանության կատարելագործումը,
- շրջանային կտրվածքով ցուցանիշների համընդգրկունության ապահովումը,
- ավտոտրանսպորտի գործունեությունը բնութագրող վիճակագրական ցուցանիշների դինամիկայի ներկայացումը:

Հետազոտության արդյունքները ԼՂՀ ԱՎԾ-ին հնարավորություն կտան.

-ստանալ ամբողջական և հավաստի տեղեկատվություն ներքաղաքային, ներշրջանային, միջշրջանային, միջպետական ավտոտրանսպորտի գործունեության վերաբերյալ՝ ըստ շրջանների, մասնավորապես ուսումնասիրելով նաև ուղևորափոխադրումների և ուղևորաշրջանառության շրջանային կառուցվածքը և ծավալները,

- բարձրացնել տեղեկատվության ամբողջականությունն ու որակը,
- համալրել պաշտոնական վիճակագրության շրջանակում ավտոտրանսպորտի գործունեության վերաբերյալ առկա տեղեկատվական բազան նոր ցուցանիշներով,
- արձանագրել ոլորտում վիճակագրական վերջին ընտրանքային հետազոտությունից հետո տեղի ունեցած փոփոխությունները, ներկայացնել հիմնական ցուցանիշների դինամիկան:

Ստացված արդյունքները, միաժամանակ, հնարավորություն կտան արդիականացնել դիտարկման դաշտում ընդգրկված կազմակերպությունների և անհատ ձեռնարկատերերի համակցությունը, ընդլայնել հրապարակվող ցուցանիշների շրջանակը, կատարելագործել կիրառվող մեթոդաբանությունը, համապատասխան տեղեկատվությամբ ապահովել ոլորտի քաղաքականության մշակման և իրագործման լիազորություններով օժտված պետական մարմիններին, ինչպես նաև ոլորտում գործող կամ գործունեություն իրականացնելու մտադրություն ունեցող տնտեսավարող սուբյեկտներին:

4. ԴԻՏԱՐԿՄԱՆ ԿԱԶՄԱԿԵՐՊՈՒՄԸ

Ինչպես և նախորդ հետազոտությունների ժամանակ, այս անգամ ևս հետազոտության իրականացման համար կիրառված մոտեցումը կարելի է տարանջատել երկու հիմնական մասի՝ համատարած և ընտրանքային:

Կազմակերպությունների և անհատ ձեռնարկատերերի դիտարկման համար տեղեկատվության աղբյուր է հանդիսացել երթուղիների սպասարկման իրավունքի հատկացման մրցույթների արդյունքներով համապատասխան երթուղու սպասարկման իրավունքը հաղթած սուբյեկտների ցանկերը, որոնք տրամադրվել են Լեռնային Ղարաբաղի Հանրապետության կառավարությանն առընթեր արտադրական ենթակառուցվածքների վարչության, Ստեփանակերտի քաղաքապետարանի կողմից: Ըստ էության, այդ ցանկերն էլ հանդիսացել են սույն հետազոտության ընտրանքի գլխավոր համակցությունը:

Մյուս կողմից, հաշվի առնելով դիտարկման առանձնահատկությունները, ինչպես նաև ուղևորափոխադրումներ իրականացնող տնտեսավարող սուբյեկտների կողմից սպասարկվող երթուղիներում աշխատող մեքենաների ու այդ երթուղիների երկարության միջև առկա էական տարբերությունները, որոշվել է կազմակերպություններն ու անհատ ձեռնարկատերերը հետազոտել համատարած դիտարկման եղանակով (վերջիններս հետազոտվել են

կազմակերպությունների ու անհատ ձեռնարկատերերի համար նախատեսված հարցաթերթի միջոցով): Այլ կերպ ասած, սույն հետազոտության շրջանակում դիտարկվել են հանրապետության մայրաքաղաքում և շրջաններում ուղևորափոխադրումներ իրականացնող բոլոր սուբյեկտները և դրանց կողմից սպասարկվող բոլոր երթուղիները:

Հետազոտության իրականացման համար կիրառված ընտրանքի առնչությամբ հարկ է նաև նշել, որ վերջինս վերաբերել է երթուղիները սպասարկող միկրոավտոբուսներին և ավտոբուսներին: Հաշվի առնելով համեմատաբար սահմանափակ ռեսուրսները և այդ ռեսուրսների շրջանակում՝ հնարավորինս ներկայացուցչական տվյալների ստացման անհրաժեշտությունը, ներշրջանային, միջշրջանային և միջպետական ուղևորափոխադրումների հետազոտությունն անց է կացվել 7օր: Միաժամանակ, ուղևորափոխադրումների ծանրաբեռնվածության բաշխման անհամաչափությունների նկատառումով, դիտարկումներն իրականացվել են աշխատանքային և ոչ աշխատանքային օրերին՝ ներառելով բոլոր երթերը: Դիտարկումների միջինացված արդյունքներն արտացոլվել են համապատասխան հարցաթերթում:

Ներքաղաքային ուղևորափոխադրումների հետազոտությունն անց է կացվել Ստեփանակերտ, Շուշի և Բերձոր քաղաքներում՝ 7օր: Ընդ որում, հաշվի առնելով ուղևորափոխադրումների յուրահատկությունները (ծանրաբեռնվածության բաշխման անհամաչափությունները) դիտարկումներն իրականացվել են շաբաթվա աշխատանքային և ոչ աշխատանքային օրերին, ինչպես նաև այդ օրերի տարբեր ժամերին (հաշվի առնելով ուղևորահոսքերի մեծ տատանումները՝ օրվա սկզբին, միջնամասում և ավարտին):

Սույն հետազոտության իրականացման համար կիրառվել են վիճակագրական այնպիսի ստանդարտ գործիքներ, ինչպիսիք են ընտրանքի կազմակերպումը (որոշակի, վերը նշված առանձնահատկություններով), ծրագրային ապահովումը և այլն:

5. ՏՎՅԱԼՆԵՐԻ ՀԱՎԱՔԱԳՐՈՒՄԸ

Ոլորտում գործող տնտեսավարող սուբյեկտներից անհրաժեշտ տեղեկությունների հավաքագրման, ինչպես նաև երթուղիները սպասարկող մեքենաների դիտարկման աշխատանքների ողջ գործընթացն իրականացվել է ԼԳՀ ազգային վիճակագրական ծառայության աշխատակիցների (այսուհետ՝ հարցազրուցավարներ) կողմից:

Սինչ այդ, հետազոտության նախապատրաստման և անցկացման նպատակով, իրականացվել են հարցազրուցավարների հրահանգավորման աշխատանքներ, նրանց են հանձնվել դիտարկման համար անհրաժեշտ հարցաթերթերը, լրացման հրահանգները, ինչպես նաև գործող տնտեսավարող սուբյեկտների ու համապատասխան երթուղիների ցուցակները:

Հրահանգավորման ընթացքում, հարցազրուցավարներին պարզաբանումներ են տրվել հարցաթերթերում ներառված ցուցանիշների լրացման, ինչպես նաև դրանց առանձնահատկությունների վերաբերյալ: Մանրամասն պարզաբանումներ են տրվել նաև սուբյեկտների կողմից հարցաթերթի լրացմանը մասնակցելուց հրաժարվելու և այլ դեպքերի ժամանակ հարցաթերթերի լրացման առանձնահատկությունների վերաբերյալ:

Ստացվող տեղեկատվության հնարավոր բարձր որակ ապահովելու, ինչպես նաև հարցաթերթերում զետեղված հարցերին պատասխանելուց հրաժարվելու, մասնակիորեն պատասխանելու և (կամ) այլ դեպքերը նվազագույնի հասցնելու նպատակով ԼԳՀ ԱՎԾ կողմից իրականացվել են նաև մի շարք միջոցառումներ հետազոտության անհրաժեշտության

և դրա նպատակների պարզաբանման, հարցաթերթերի լրացման առումով հետազոտության մեջ ընդգրկված տնտեսավարող սուբյեկտների ակտիվության բարձրացման և վերջիններիս կողմից գործուն օժանդակություն ցուցաբերելու նպատակով:

Տվյալների հավաքագրումն իրականացվել է ըստ Ստեփանակերտ քաղաքի և հանրապետության շրջանների: Հարցազրուցավարների կողմից լրացված հարցաթերթերը թվաբանական և տրամաբանական ստուգման ենթարկվելուց հետո ենթարկվել են համակարգչային մշակման, որի արդյունքում ստացվել են ելքային աղյուսակներ:

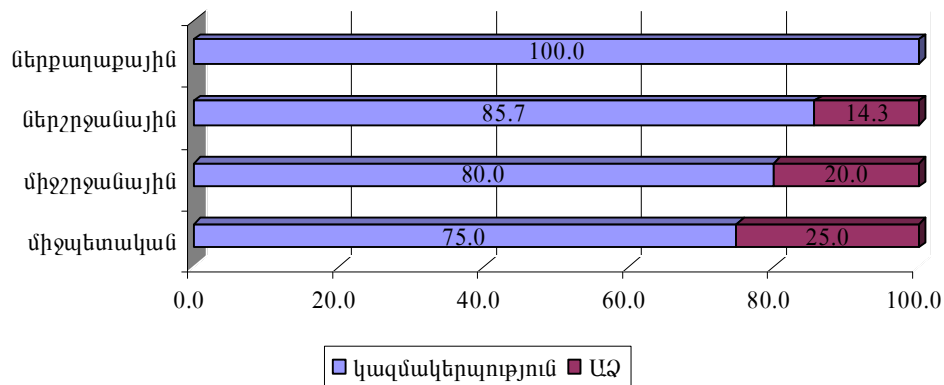
6. ՀԵՏԱԶՈՏՈՒԹՅԱՆ ԱՐԴՅՈՒՆՔՆԵՐԸ

6.1. ԿԱԶՄԱԿԵՐՊՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ԵՎ ԱՆՀԱՏ ՉԵՌՆԱՐԿԱՏԵՐԵՐԻ ՏՆՏԵՍԱԿԱՆ ԱԿՏԻՎՈՒԹՅՈՒՆԸ ԵՎ ՉԱՓԵՐԸ

Ուղևորափոխադրումներ իրականացնող կազմակերպությունների և անհատ ձեռնարկատերերի հետազոտությունն ընդգրկել է հանրապետության տարածքում գրանցված 17 կազմակերպություն և 6 անհատ ձեռնարկատեր: Հետազոտության ժամանակաընթացքում բոլոր նշված սուբյեկտները գործունեություն են ծավալել (տես՝ հավելված 1, աղյուսակ 1):

Ընդ որում՝ 4 կազմակերպություն սպասարկում է ներքաղաքային, 6 կազմակերպություն և 1 անհատ ձեռնարկատեր՝ ներշրջանային, 12 կազմակերպություն և 3 անհատ ձեռնարկատեր՝ միջշրջանային, 9 կազմակերպություն և 3 անհատ ձեռնարկատեր՝ միջպետական երթուղիները:

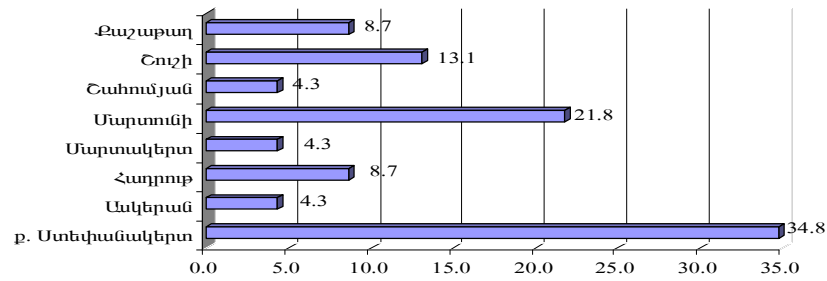
Գծապատկեր 1. Երթուղիների հաղորդակցության տեսակներում ընդգրկված սուբյեկտների կառուցվածքը (տոկոսով ընդամենի նկատմամբ)



Գործող կազմակերպությունների և անհատ ձեռնարկատերերի բաշխվածության դիտարկմամբ պարզվում է, որ դրանց գերակշիռ մեծամասնությունը բաժին է ընկել Ստեփանակերտ քաղաքին (34.8 տոկոս): Մյուս շրջաններում գործող սուբյեկտների տեսակարար կշիռները տատանվել են 4.3 տոկոսից մինչև 21.8 տոկոսի սահմաններում (հավելված 1, աղյուսակներ 1, 2, 3):

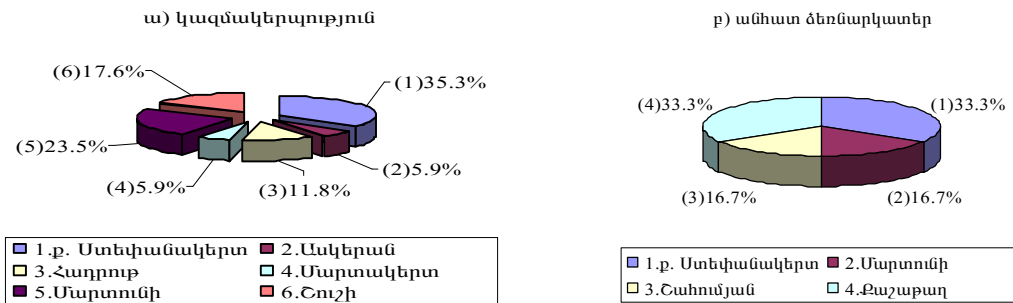
Հետազոտության մեջ ընդգրկված գործող կազմակերպությունների և անհատ ձեռնարկատերերի կառուցվածքն ըստ շրջանների արտացոլված է գծապատկեր 2-ում:

Գծապատկեր 2. Գործող սուբյեկտների կառուցվածքն ըստ շրջանների (տոկոսով ընդամենի նկատմամբ)



Ընդ որում ուղերափոխադրումներ իրականացնող անհատ ձեռնարկատերերի 33.3-ական տոկոսը գործում են Ստեփանակերտում և Քաշաթաղի շրջանում, 16.7-ական տոկոսը՝ Մարտունու և Շահումյանի շրջաններում:

Գծապատկեր 3. Գործող կազմակերպությունների և անհատ ձեռնարկատերերի կառուցվածքն ըստ շրջանների (տոկոսով ընդամենի նկատմամբ)

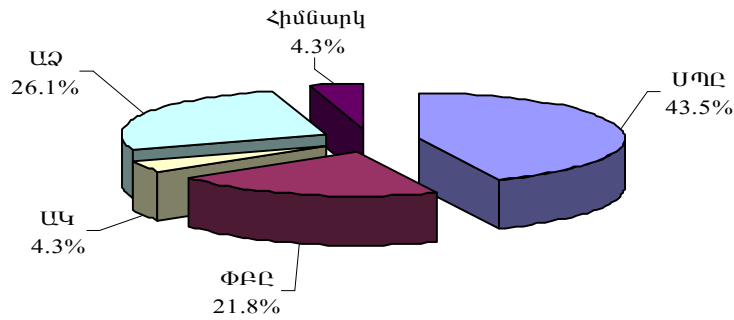


Հետազոտության արդյունքների համաձայն, ոլորտում գործող կազմակերպությունների գերակշիռ մեծամասնության համար կազմակերպական-իրավական ձև է հանդիսացել սահմանափակ պատասխանատվությամբ ընկերությունը, որի տեսակարար կշիռը կազմել է ընդամենի 43.5 տոկոսը, այդ թվում կազմակերպությունների՝ 58.8 տոկոսը, իսկ Ասկերանի, Հաղրոթի և Մարտակերտի շրջաններում՝ 100.0 տոկոս:

Փակ բաժնետիրական ընկերությունների տեսակարար կշիռը կազմել է հետազոտված սուբյեկտների 21.8տոկոսը կամ 5 կազմակերպություն: Հատկանշական է, որ գործող սուբյեկտների ընդհանուր քանակում ցածր տեսակարար կշիռ են ունեցել արտադրական կոոպերատիվները՝ 4.3տոկոս: Անհատ ձեռնարկատերերի տեսակարար կշիռը կազմել է ընդամենի 26.1 տոկոսը (հավելված 1, աղյուսակներ 4,5,6):

Գործող կազմակերպությունների և անհատ ձեռնարկատերերի բաշխումն ըստ կազմակերպական-իրավական ձևերի արտացոլված է ստորև բերված գծապատկեր 4-ում:

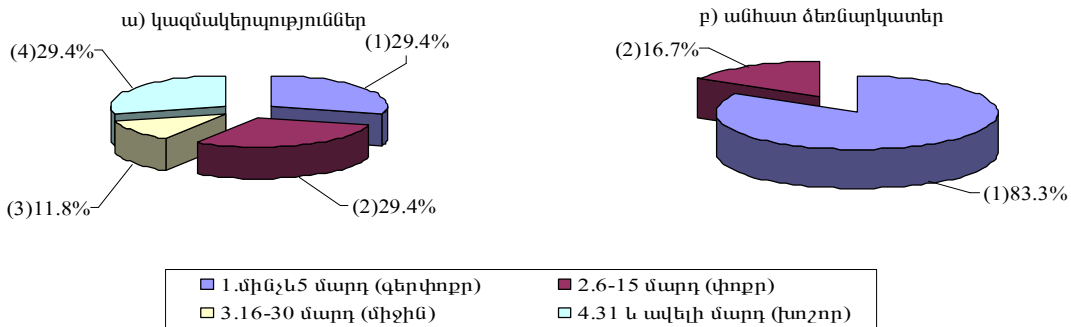
Գծապատկեր 4. Գործող սուբյեկտների բաշխումն ըստ կազմակերպական իրավական ձևերի (տոկոսով ընդամենի նկատմամբ)



Ըստ աշխատողների թվաքանակով որոշվող չափերի* սուբյեկտների դիտարկումը ցույց է տալիս, որ կազմակերպությունների և անհատ ձեռնարկատերերի 43.5 տոկոսը եղել են գերփոքր(ունեցել են մինչև 5 աշխատող), 26.1 տոկոսը՝ փոքր(6-ից մինչև 15 աշխատող), 8.7 տոկոսը եղել են միջին(16-ից մինչև 30 աշխատող) և 21.7 տոկոսը խոշոր (31 և ավել աշխատող):

Հատկանշական է, որ ոլորտում գործող անհատ ձեռնարկատերերի զգալի մասը գերփոքր են (ունեցել են մինչև 5 աշխատող):

Գծապատկեր 5. Գործող սուբյեկտների բաշխումն ըստ աշխատողների թվաքանակով որոշվող չափերի

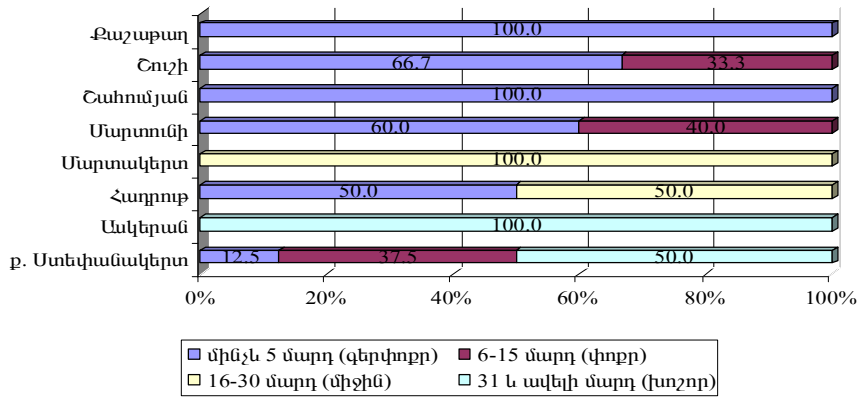


Շրջանային բաշխվածության առումով՝ խոշոր սուբյեկտները գերակա են եղել միայն Ստեփանակերտ քաղաքում(Ստեփանակերտի ընդամենի 50.0 տոկոսը) և Ասկերանի շրջանում(Ասկերանի շրջանի 100.0 տոկոսը), մինչդեռ մյուս շրջաններում, բացի Հաղթուքի և Մարտակերտի շրջաններից, գերակայող են եղել գերփոքր սուբյեկտները: Ընդ որում, հատկանշական է, որ Մարտունու, Շուշիի, Քաշաթաղի և Շահումյանի շրջաններում միջին և խոշոր սուբյեկտներ չեն արձանագրվել (հավելված 1, աղյուսակներ 7, 8 և 9):

Սուբյեկտների քանակի բաշխումն ըստ աշխատողների թվաքանակով որոշվող չափերի բերված է գծապատկեր 6-ում:

* Հիմք են ընդունվել «Փոքր և միջին ձեռնարկատիրության պետական աջակցության մասին» ԼՂՀ օրենքի հոդված 2-ով գործունեության տարբեր տեսակների համար սահմանված աշխատողների թվաքանակի չափորոշիչները, համաձայն որոնց. ԼՂՀ-ում ՓՄՁ սուբյեկտները դասակարգվում են՝ գերփոքր (որոնց աշխատողների միջին ցուցակային թվաքանակը չի գերազանցում 5 մարդը), փոքր (որոնց աշխատողների միջին ցուցակային թվաքանակը չի գերազանցում՝ ... տրանսպորտի, առևտրի և ծառայությունների բնագավառում՝ 15 մարդը), միջին (որոնց աշխատողների միջին ցուցակային թվաքանակը չի գերազանցում՝ ... տրանսպորտի, առևտրի և ծառայությունների բնագավառում՝ 30 մարդը)

Գծապատկեր 6. Գործող սուբյեկտների բաշխումն ըստ աշխատողների թվաքանակով որոշվող չափերի, շրջաններով



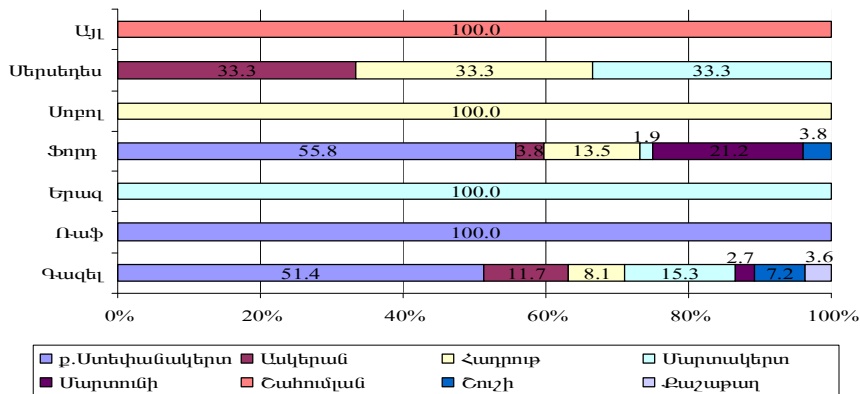
6.2. ՄԻԿՐՈԱՎՏՈՔՈՒՄՆԵՐԻ ՇԱՐԺԱԿԱԳՄԸ ԵՎ ԴՐԱՆՑ ՏԵՆԵԻԿԱԿԱՆ ՑՈՒՑԱՆԻՇՆԵՐԸ

Ավտոտրանսպորտով իրականացվող ուղևորափոխադրումների ծավալը, բնականաբար, պայմանավորված է շարժակազմի ավտոմեքենաների քանակից ու մակնիշից, ինչպես նաև տեխնիկատնտեսական այլ ցուցանիշներից՝ շահագործման ժամկետից, տեղատարողությունից և այլն:

Համաձայն կազմակերպությունների և անհատ ձեռնարկատերերի կողմից լրացված հարցաթերթերի տվյալների, հետազոտության պահի դրությամբ, ուղևորափոխադրումներ իրականացնող սուբյեկտներին պատկանող շարժակազմը կազմել է 221 միավոր, այդ թվում՝ միկրոավտոբուսներ՝ 174, ավտոբուսներ՝ 47:

Նշված քանակի միկրոավտոբուսներից Ստեփանակերտ քաղաքում է գործել դրանց 50.6 տոկոսը: Տեսակարար կշռի առումով Ստեփանակերտ քաղաքին հաջորդում են Մարտակերտի (13.2 տոկոս), Հաղրուքի (10.3 տոկոս), Ասկերանի (9.2 տոկոս), Մարտունու (8.0 տոկոս), Շուշիի (5.8 տոկոս), Քաշաթաղի (2.3 տոկոս) և Շահումյանի (0.6 տոկոս) շրջանները:

Գծապատկեր 7. Միկրոավտոբուսների շարժակազմի բաշխման կառուցվածքը ըստ մակնիշների՝ շրջանային տարբերակմամբ

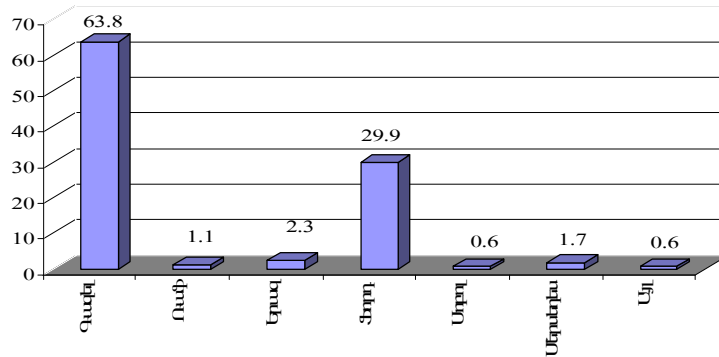


Ըստ մակնիշների դիտարկելու պարագայում՝ հատկանշական է նաև այն, որ բոլոր շրջաններում, բացի Մարտունու և Շահումյանի շրջաններից, գերակայել է «Գազել» մակնիշի միկրոավտոբուսները: Մարտունու շրջանում գերակայել են «Ֆորդ» մակնիշի

միկրոավտոբուսները (հավելված 1, աղյուսակներ 10, 11 և 12):

Ավտոտրանսպորտային գործունեություն իրականացնող կազմակերպությունների և անհատ ձեռնարկատերերի միկրոավտոբուսների շարժակազմի բաշխման կառուցվածքն ըստ մակնիշների արտացոլված է ստորև բերված գծապատկեր 8-ում:

Գծապատկեր 8. Միկրոավտոբուսների շարժակազմի բաշխման կառուցվածքն ըստ մակնիշների

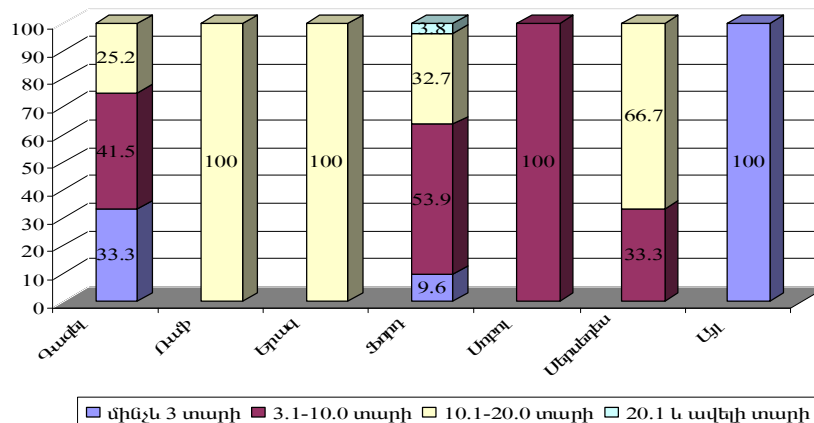


Ինչպես և ենթադրվում էր, միկրոավտոբուսների մակնիշների նման բաշխվածությունն էական ազդեցություն է թողել նաև շարժակազմի շահագործման ժամկետների և դրանց բաշխման արդյունքների վրա:

Այսպես, համաձայն ստացված արդյունքների, միկրոավտոբուսների գերակշիռ մասի շահագործման ժամկետները կազմում է 3-ից 20 տարի (3.1-10 տարի՝ 43.7 տոկոս և 10.1-20 տարի 30.4 տոկոս): Ընդ որում, նշված հանգամանքի վրա թերևս իր ազդեցությունն է թողել «Գազել» և «Ֆորդ» մակնիշի միկրոավտոբուսների բաշխվածության առանձնահատկությունը: Եթե մինչև 3տարի, 3.1-10.0 տարի և 10.1-20.0 տարի շահագործվող միկրոավտոբուսների համապատասխանաբար 86.1 տոկոսը, 60.5 տոկոսը և 52.8 տոկոսը կազմել են «Գազել»-ները, ապա 20.1 և ավելի տարի շահագործվող մեքենաների պարագայում արդեն գերակայող են եղել «Ֆորդ»-երը՝ 100.0 տոկոս (հավելված 1, աղյուսակներ 13, 14 և 15):

Միկրոավտոբուսների շարժակազմի բաշխման կառուցվածքն ըստ մակնիշների և շահագործման ժամկետների բերված է գծապատկեր 9-ում:

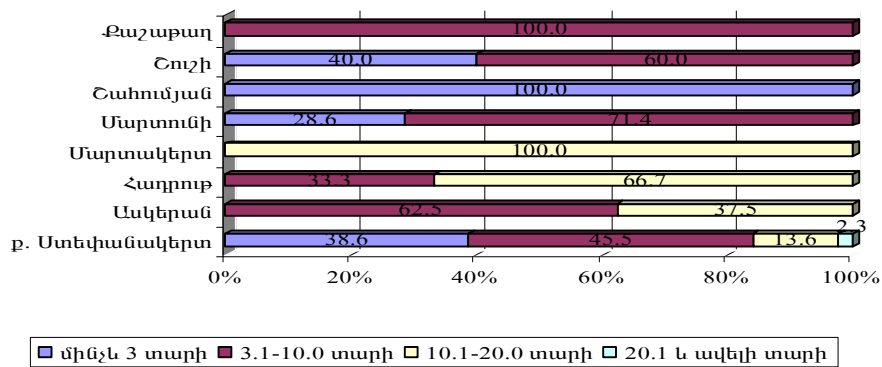
Գծապատկեր 9. Միկրոավտոբուսների շարժակազմի բաշխման կառուցվածքն ըստ մակնիշների և շահագործման ժամկետների



Իրենց հնամաշուքյամբ աչքի են ընկնում Հաղրուքի և Մարտակերտի շրջաններում գործող սուբյեկտների միկրոավտոբուսները, այսպես. Հաղրուքի շրջանի միկրոավտոբուսների 66.7 տոկոսի և Մարտակերտի շրջանի միկրոավտոբուսների 100.0 տոկոսի շահագործման ժամկետը գտնվում է 10-ից մինչև 20 տարի ժամկետային միջակայքում, ինչը գլխավորապես Գազել մակնիշի միկրոավտոբուսների շահագործման ժամկետների հետևանք է:

Ստեփանակերտ քաղաքում և մնացած շրջաններում գործող միկրոավտոբուսները, հակառակը, աչքի են ընկնում իրենց շահագործման համեմատաբար փոքր ժամկետներով: Ուղևորափոխադրումներ իրականացնող սուբյեկտների միկրոավտոբուսների բաշխման կառուցվածքն ըստ դրանց շահագործման ժամկետների՝ շրջաններով պատկերված է գծապատկեր 10-ում:

Գծապատկեր 10. Միկրոավտոբուսների բաշխման կառուցվածքն ըստ շահագործման ժամկետների, շրջաններով



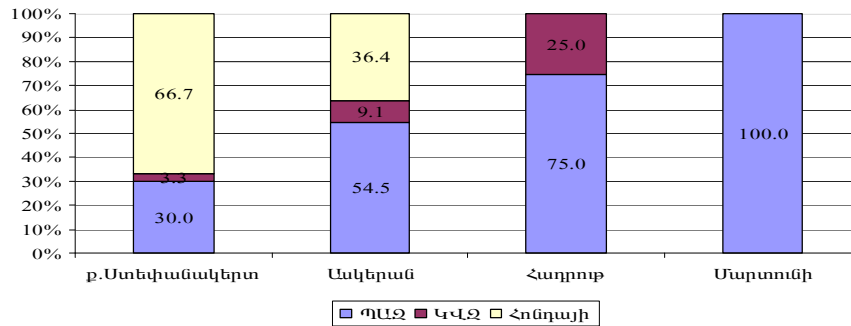
6.3 ԱՎՏՈՌՈՒՄՆԵՐԻ ՇԱՐԺԱԿԱԶՄԸ ԵՎ ԴԻՄՆՑ ՏԵՆՆԻԿԱԿԱՆ ՑՈՒՑԱՆԻՇՆԵՐԸ

Համաձայն հետազոտության արդյունքների՝ ուղևորափոխադրումներ իրականացնող սուբյեկտների կողմից սպասարկվող երթուղիներում գործող ավտոբուսների քանակը կազմել է 47, որի 63.8 տոկոսը գործել է Ստեփանակերտում: Տեսակարար կշռի առումով Ստեփանակերտ քաղաքին հաջորդում են Ասկերանի (23.4 տոկոս), Հաղրուքի (8.5 տոկոս) և Մարտունու (4.3տոկոս) շրջանները: Մարտակերտի, Շուշիի, Քաշաթաղի և Շահումյանի շրջաններում ավտոբուսներով երթուղիներ սպասարկող սուբյեկտներ չեն գրանցվել (հավելված 1, աղյուսակներ 10,11,12):

Ընդհանուր առմամբ, սուբյեկտներին պատկանող ավտոբուսները եղել են «Հոնդայի» (51.1 տոկոս), «ՊԱԶ» (42.5 տոկոս) և «ԿՎԶ» (6.4 տոկոս) մակնիշների:Ընդ որում Ստեփանակերտում գերակայող են եղել «Հոնդայի», իսկ շրջաններում «Պազ» մակնիշի ավտոբուսները:

Ավտոբուսների շարժակազմի բաշխման շրջանային կառուցվածքն ըստ մակնիշների արտացոլված է գծապատկեր 11-ում:

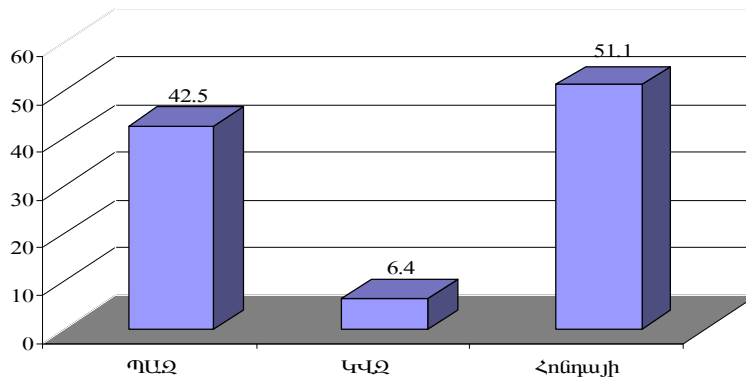
Գծապատկեր 11. Ավտոբուսների շարժակազմի բաշխման կառուցվածքն ըստ մակնիշների, շրջաններով



Ուշարժան է հանգամանքը, որ Ստեփանակերտ քաղաքում և շրջաններում չեն արձանագրվել «ԼԱԶ», «Իկարուս», «Ռենո» և այլ մակնիշի ավտոբուսներով ուղևորափոխադրումներ իրականացնելու դեպքեր:

Ավտոտրանսպորտային գործունեություն իրականացնող սուբյեկտների ավտոբուսների շարժակազմի բաշխման կառուցվածքն ըստ մակնիշների արտացոլված է ստորև բերված գծապատկեր 12-ում:

Գծապատկեր 12. Ավտոբուսների շարժակազմի բաշխման կառուցվածքն ըստ մակնիշների



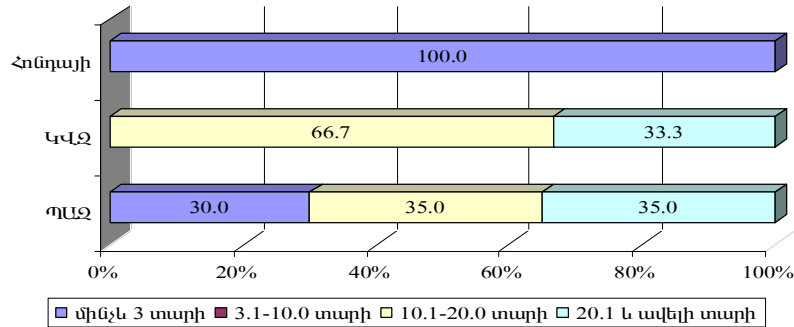
Միկրոավտոբուսների համար ստացված շահագործման ժամկետների համամասնությունները, բնութագրական չեն եղել ավտոբուսների համար: Այսպես, համաձայն հետազոտվողների կողմից ներկայացված տեղեկատվության, ավտոտրանսպորտային գործունեություն իրականացնող սուբյեկտների կողմից շահագործվող ավտոբուսների ընդամենի կառուցվածքում գերակշռել են «նոր» մինչև 3 տարի շահագործման ժամկետ ունեցող ավտոբուսները, որոնք կազմել են ընդամենի 63.8 տոկոսը: Հին են թե «ՊԱԶ», թե «ԿՎԶ» մակնիշի ավտոբուսների գերակշիռ մասը, դրանց շահագործման ժամկետը 10.1 և ավելի տարի է (համապատասխանաբար 70.0 տոկոս և 100.0 տոկոս):

Ակնհայտ է, որ ուղևորափոխադրումների համար շրջաններում նույնպես հիմնականում օգտագործվում են «հին» ավտոբուսներ, բացառությամբ Մարտունու շրջանից, որտեղ ուղևորափոխադրումներ իրականացնող 2 ավտոբուսներն էլ ունեցել են մինչև 3 տարի շահագործման ժամկետ: Նշված հանգամանքն բացատրվում է ավտոբուսների մակնիշների

վերլուծությամբ. ԼՂՀ շրջաններում շահագործվում են հիմնականում «ՊԱԶ» և «ԿՎԶ» մակնիշի հին ավտոբուսներ(հավելված 1, աղյուսակներ 16, 17 և 18):

Ավտոտրանսպորտային գործունեություն իրականացնող սուբյեկտների ավտոբուսների շարժակազմի բաշխման կառուցվածքն ըստ մակնիշների և շահագործման ժամկետների բերված է գծապատկեր 13-ում:

Գծապատկեր 13. Ավտոբուսների շարժակազմի բաշխման կառուցվածքն ըստ մակնիշների և շահագործման ժամկետների



6.4 ՄԻԿՐՈՎԱՏՈՔՈՒՍԱՅԻՆ ԵՐԹՈՒՂԻՆԵՐԸ ԵՎ ԴՐԱՆՑ ԲՆՈՒԹԱԳՐԻՉՆԵՐԸ

Ինչպես արդեն վերը նշվել էր, ուղևորափոխադրումների ընտրանքային հետազոտությունն ընդգրկել է երկու տարբեր բաղադրիչներ, որոնք ուղղորդված են եղել նախ՝ կազմակերպությունների և անհատ ձեռնարկատերերի կողմից ներկայացված ցուցանիշների ուսումնասիրությանն ու վերլուծությանը, այնուհետև՝ կազմակերպությունների և անհատ ձեռնարկատերերի կողմից սպասարկվող համապատասխան կոնկրետ (առանձին) երթուղիների դիտարկմանը և ստացված արդյունքների հիման վրա պաշտոնական վիճակագրական ցուցանիշների լրահավարկների համար կիրառելի հաշվարկային գործակիցների ստացմանը:

Ըստ այդմ, համաձայն լրացված անհատական հարցաթերթերի արդյունքների՝ կազմակերպությունների և անհատ ձեռնարկատերերի կողմից սպասարկվող միկրոավտոբուսային երթուղիների քանակը կազմել է 78, որի 30.8 տոկոսը բաժին է ընկել Ստեփանակերտին: Տեսակարար կշռով Ստեփանակերտ քաղաքին հաջորդում են Մարտակերտի (19.2 տոկոս), Մարտունու (15.4 տոկոս), Ասկերանի (11.5 տոկոս) և Հաղրուքի (10.3 տոկոս) շրջանները, իսկ առավել ցածր տեսակարար կշռով առանձնացել են Քաշաթաղի (6.4 տոկոս), Շուշիի (5.1 տոկոս) և Շահումյանի (1.3 տոկոս) շրջանները՝ (հավելված 2, աղյուսակներ 1, 2 և 3):

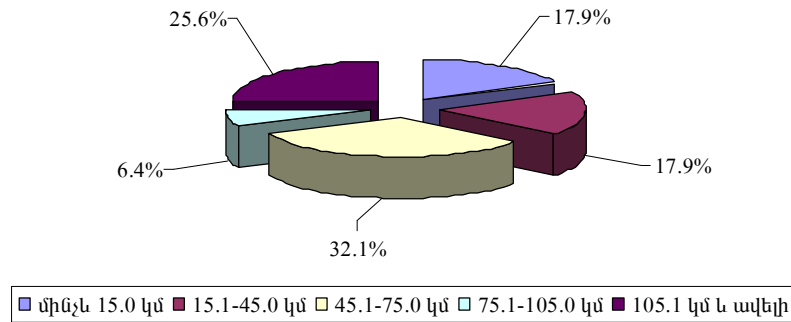
Երթուղիներն ըստ դրանց երկարության բաշխվածության դիտարկելիս՝ հարկ է նկատել, որ Շուշիի շրջանում և Ստեփանակերտ քաղաքում գերակայող են եղել մինչև 15.0 կմ երկարություն ունեցող երթուղիները, որոնք կազմել են ընդամենի համապատասխանաբար 50.0 տոկոսը և 37.5 տոկոսը, Ասկերանի շրջանում՝ 15.1-45.0 կմ երկարություն ունեցող երթուղիները(ընդամենի 55.6 տոկոսը), Շահումյանի, Մարտակերտի, Մարտունու և Հաղրուքի շրջաններում՝ 45.1-75.0կմ երկարություն ունեցողները՝ համապատասխանաբար 100.0 տոկոսը, 53.3 տոկոսը, 50.0 տոկոսը և 37.5 տոկոսը: Քաշաթաղի շրջանում բոլոր երթուղիները գերազանցել են 105կմ-ը: Նշված ցուցանիշների վրա անշուշտ, իրենց ազդեցությունն են թողել համապատասխան շրջանի հեռավորությունը մայրաքաղաքից:

Հաշվարկված միջին ցուցանիշների համաձայն, միկրոավտոբուսային երթուղիների

միջին երկարությունը կազմել է 96.5 կմ:

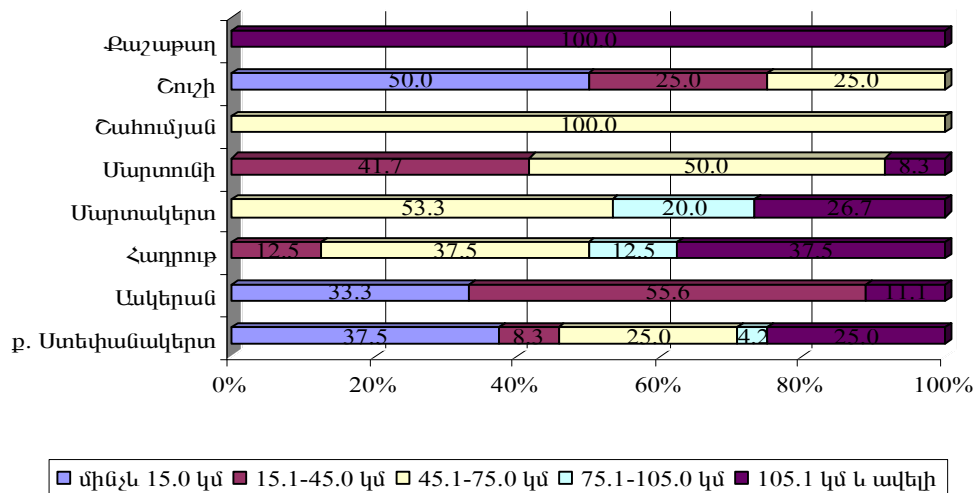
Միկրոավտոբուսային երթուղիների քանակի բաշխումը ըստ երթուղու երկարության արտացոլված է ստորև բերված գծապատկեր 14-ում:

Գծապատկեր 14. Միկրոավտոբուսային երթուղիների քանակի բաշխումը ըստ երթուղու երկարության (տոկոսով ընդամենի նկատմամբ)



Խնդրո առարկա ցուցանիշն ըստ շրջանային բաշխվածության դիտարկելիս երևում է, որ մինչև 15.0 կմ երկարություն ունեցող երթուղիների կազմում առավել բարձր տեսակարար կշռով առանձնացել է Ստեփանակերտ քաղաքը (64.2 տոկոս) և Ասկերանի շրջանը (21.4 տոկոս), 15.1-45.0 կմ երկարություն ունեցողների կազմում՝ Ասկերանի և Մարտունու շրջանները (35.7-ական տոկոս), 45.1-75.0 կմ երկարություն ունեցող երթուղիների կազմում՝ Մարտակերտի (32.0 տոկոս), Մարտունու շրջանն ու Ստեփանակերտ քաղաքը (24.0-ական տոկոս), 75.1-105.0 կմ երկարություն ունեցող երթուղիների կազմում՝ Մարտակերտի շրջանը (60.0 տոկոս), իսկ 105.1 կմ և ավելի երկարություն ունեցող երթուղիների կազմում Ստեփանակերտը (30.0 տոկոս) և Քաշաթաղի շրջանը (25.0 տոկոս):

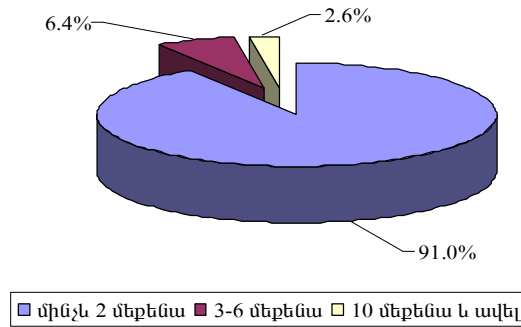
Գծապատկեր 15. Միկրոավտոբուսային երթուղիների քանակի բաշխումը ըստ երթուղու երկարության, շրջաններով (տոկոսով շրջանի ընդամենի նկատմամբ)



Հետազոտության արդյունքները հնարավորություն են տվել ուսումնասիրել նաև միկրոավտոբուսային երթուղիների բաշխվածությունը ըստ երթուղին սպասարկող

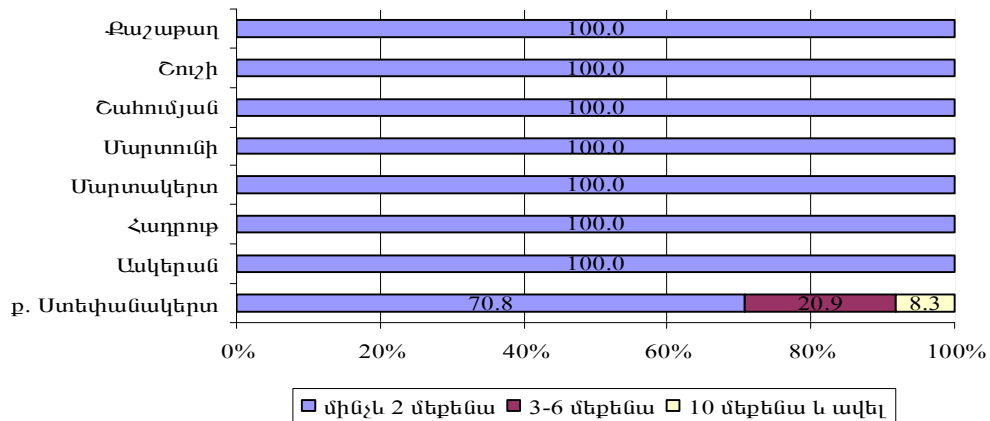
մեքենաների քանակի և երկարության:

Գծապատկեր 16. Միկրոավտոբուսային երթուղիների քանակի բաշխումը ըստ երթուղին սպասարկող մեքենաների քանակի (տոկոսով ընդամենի նկատմամբ)



Երթուղիների 91.0 տոկոսը սպասարկվում է մեկ կամ երկու մեքենայով, 6.4 տոկոսը՝ 3-6 մեքենայով, իսկ 2.6 տոկոսը՝ 10 և ավելի մեքենայով: Մեկ կամ երկու մեքենայով սպասարկվող երթուղիների 35.2 տոկոսը բաժին է ընկնում 45.1-75.0 կմ երկարությամբ երթուղիներին, երեք և ավելի մեքենայով սպասարկվող երթուղիների 85.7 տոկոսը՝ մինչև 15.0 կմ երկարությամբ երթուղիներին:

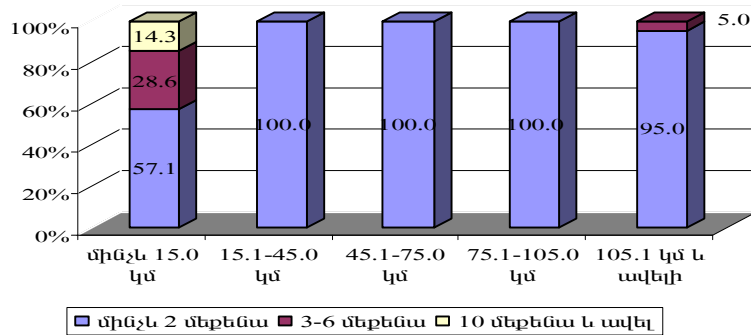
Գծապատկեր 17. Միկրոավտոբուսային երթուղիների քանակի բաշխումը ըստ երթուղին սպասարկող մեքենաների քանակի, շրջաններով (տոկոսով շրջանի ընդամենի նկատմամբ)



Հարկ է նկատել, որ Ստեփանակերտ քաղաքում և Շուշիի շրջանում միկրոավտոբուսային երթուղիների համար առավել բնութագրական են եղել մինչև 15.0 կմ երկարություն ու մինչև 2 մեքենա և 3-6 մեքենա ունեցող երթուղիների հարաբերակցությունը, Ասկերանի շրջանում 15.1-45.0 կմ երկարություն ու մինչև 2 մեքենա ունեցող երթուղիների հարաբերակցությունը, Հաղրոթի, Մարտակերտի, Մարտունու և Շահումյանի շրջանում 45.1-105.0 կմ երկարություն ու մինչև 2 մեքենա ունեցող երթուղիների հարաբերակցությունը, Քաշաթաղի շրջանում 105.1 կմ և ավելի երկարություն ու մինչև 2 մեքենա ունեցող երթուղիների հարաբերակցությունը (հավելված 2, աղյուսակներ 7, 8 և 9):

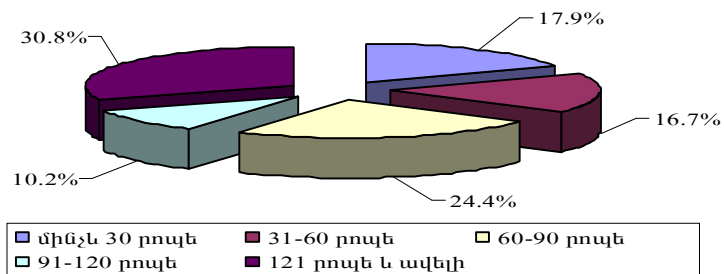
Միկրոավտոբուսային երթուղիների քանակի բաշխումն ըստ երթուղու երկարության և սպասարկող մեքենաների քանակի արտացոլված է ստորև բերված գծապատկեր 18 -ում:

Գծապատկեր 18. Միկրոավտոբուսային երթուղիների քանակի բաշխումն ըստ երթուղու երկարության և սպասարկող մեքենաների քանակի



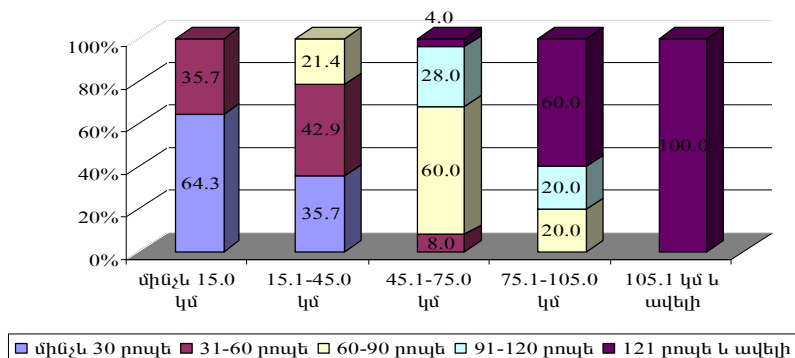
Ըստ մեկ միկրոավտոբուսի երթուղու միջին տևողության երթուղիների կառուցվածքում գերակայող է 121 րոպե և ավելի միջին տևողությամբ երթուղիները՝ 30.8 տոկոս, ցածր է 91-120 րոպե միջին տևողությամբ երթուղիների տեսակարար կշիռը՝ 10.2 տոկոս:

Գծապատկեր 19. Միկրոավտոբուսային երթուղիների քանակում ըստ մեկ միկրոավտոբուսի երթուղու միջին տևողության (տոկոսով ընդամենի նկատմամբ)



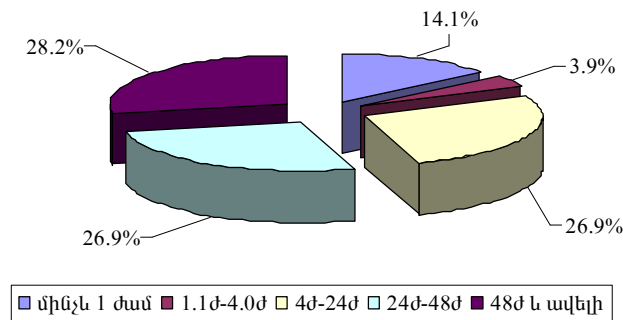
Հետազոտությամբ ստացված արդյունքներով՝ մինչև 15.0 և 15.1-45.0 կմ երկարություն ունեցող երթուղիները միկրոավտոբուսները հիմնականում անցնում են մինչև 30 և 31-60 րոպեում (համապատասխանաբար՝ 50.0 և 39.3 տոկոս), 45.1-75.0 կմ երկարություն ունեցող երթուղիները՝ 61-90 րոպեում (60.0 տոկոս), 75.1-105.0 կմ և 105.1 կմ և ավելի երկարություն ունեցող երթուղիները՝ 121 րոպեից ավել ժամանակահատվածում (համապատասխանաբար 60.0 տոկոս և 100.0 տոկոս) (հավելված 2, աղյուսակներ 13, 14 և 15): Միկրոավտոբուսային երթուղիների քանակի բաշխումն ըստ երթուղու երկարության և միջին տևողության արտացոլված է ստորև բերված գծապատկեր 20-ում:

Գծապատկեր 20. Միկրոավտոբուսային երթուղիների քանակի բաշխումն ըստ երթուղու երկարության և միջին տևողության



Հետազոտության արդյունքները հնարավորություն են ընձեռել նաև տեղեկատվություն ստանալ երթուղիները սպասարկող մեքենաների շարժման միջակայքերի վերաբերյալ:

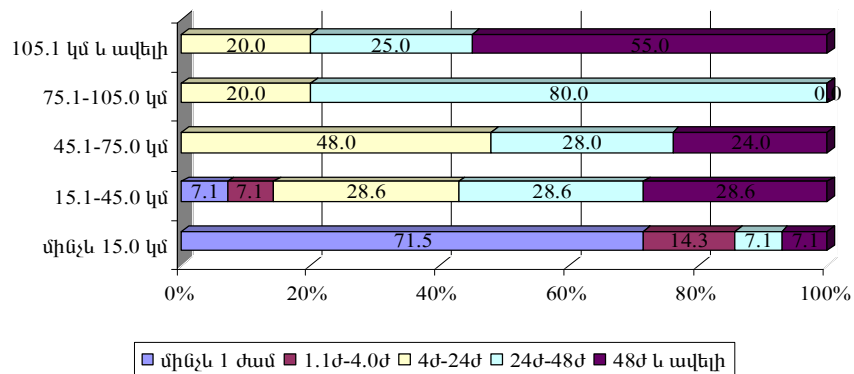
Գծապատկեր 21. Միկրոավտոբուսային երթուղիների քանակի բաշխումն ըստ երթուղու շարժման միջին միջակայքի (տոկոսով ընդամենի նկատմամբ)



Ընդհանուր առմամբ, միկրոավտոբուսների համար, որպես շարժման միջակայք առավել հատկանշական է եղել 4-ից մինչև 48 ժամ ժամանակահատվածը, որի տեսակարար կշիռն ընդամենի նկատմամբ կազմել է 53.8 տոկոս: Հարկ է նկատի ունենալ այն հանգամանքը, որ նշված ցուցանիշի վրա իր ազդեցությունն են թողել ք.Ստեփանակերտի, Հաղբուքի, Մարտակերտի և Մարտունու շրջանների համապատասխանաբար՝ 50.0, 50.0, 80.0 և 75.0 տոկոս տեսակարար կշիռները, մինչև 1 ժամ և 1.1-4.0 ժամ շարժման միջակայքերը առավելապես բնութագրականն են Շուշիի և Ասկերանի շրջաններին ու Ստեփանակերտ քաղաքին, համապատասխանաբար՝ 50.0, 44.4 և 33.3 տոկոս: (հավելված 2, աղյուսակներ 19, 20 և 21):

Միկրոավտոբուսային երթուղիների քանակի բաշխումն ըստ երթուղու երկարության և շարժման միջին միջակայքի արտացոլված է ստորև բերված գծապատկեր 22-ում:

Գծապատկեր 22. Միկրոավտոբուսային երթուղիների քանակի բաշխումն ըստ երթուղու երկարության և շարժման միջին միջակայքի



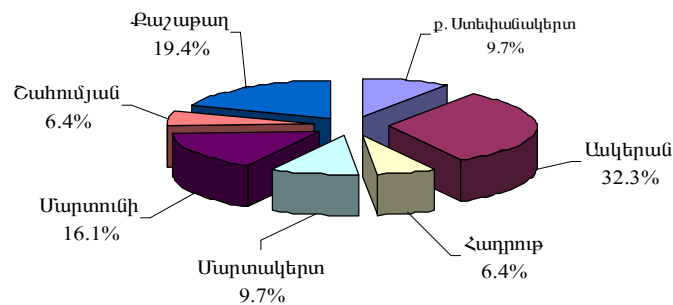
Գծապատկերից ակնհայտ է, որ մինչև 15,0 կմ երկարությամբ երթուղիների 71.5 տոկոսը ունեն շարժման մինչև 1 ժամ միջին միջակայք, 15.1-45.0 կմ և ավելի երկարությամբ երթուղիների 85.8 տոկոսը՝ 4 ժամից ավելի, 45.1-75.0կմ երկարությամբ երթուղիների 48.0 տոկոսը՝ 4-24 ժամ և ավելի, 75.1-105.0 կմ-ը երկարությամբ երթուղիների 80.0 տոկոսը՝ 24 - 48 ժամ, 105.1 կմ գերազանցող երթուղիների 55.0 տոկոսը՝ 48 ժամից ավելի շարժման միջին միջակայք:

6.5 ԱՎՏՈՐՈՒՍԱՅԻՆ ԵՐՔՈՒԴԻՆԵՐԸ ԵՎ ԴՐԱՆՑ ԲՆՈՒԹԱԳՐԻՉՆԵՐԸ

Ավտորուսային երթուղիներն՝ ըստ երկարության ունեցել են հետևյալ բաշխումը՝ մինչև 15.0 կմ երկարությամբ երթուղիները կազմել են ընդամենի 19.4 տոկոսը, 15.1-45.0 կմ երկարությամբ երթուղիները՝ 48.4 տոկոսը, 45.1-75.0 կմ երկարությամբ երթուղիները՝ 29.0 տոկոս, 105.1 կմ և ավելի երկարությամբ երթուղիները՝ 3.2 տոկոս: 75.1-105.0 կմ երկարությամբ ավտորուսային երթուղիներ հետազոտության ընթացքում չեն գրանցվել:

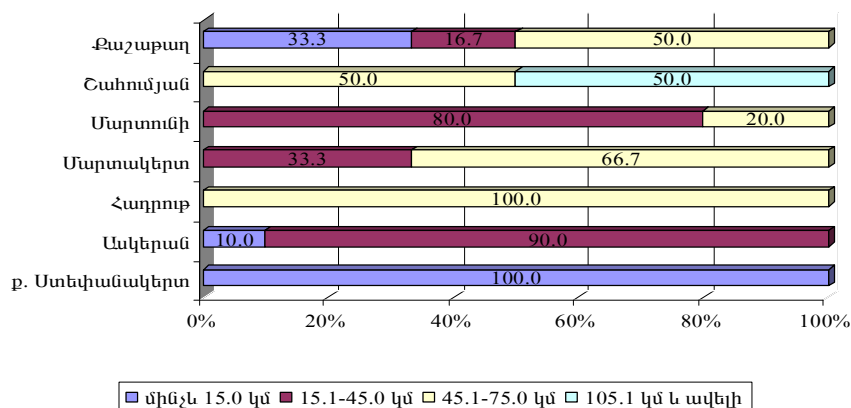
Ավտորուսային երթուղիների շրջանային կառուցվածքը երթուղիների ընդամենի նկատմամբ արտացոլված է ստորև բերված գծապատկեր 23-ում:

Գծապատկեր 23. Ավտորուսային երթուղիների շրջանային կառուցվածքը (տոկոսով ընդամենի նկատմամբ)



Ըստ շրջանային բաշխվածության դիտարկելու պարագայում՝ ավտորուսային երթուղիների 32.3 տոկոսը կատարվել են Ասկերանի շրջանում: Շուշիի շրջանում ուղևորափոխադրումներ իրականացնող ավտորուսային երթուղիներ չեն գրանցվել:

Գծապատկեր 24. Ավտորուսային երթուղիների քանակի բաշխումն ըստ երթուղու երկարության, շրջաններով (տոկոսով շրջանի ընդամենի նկատմամբ)

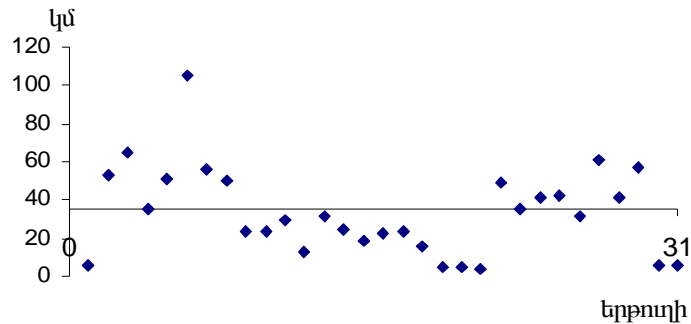


Ստեփանակերտ քաղաքին բաժին են ընկնում մինչև 15.0 կմ երկարություն ունեցող բոլոր երթուղիների գգալի մասը՝ 50.0տոկոսը, Ասկերանի շրջանին՝ 15.1-45.0 կմ երկարությամբ երթուղիների 60.0 տոկոսը, Քաշաթաղի շրջանի՝ 45.1-75 կմ երկարությամբ երթուղիների 33.4 տոկոսը: 105.1 կմ և ավելի երկարություն ունեցող երթուղիներ գրանցվել են միայն Շահումյանի շրջանում (100.0 տոկոս) (հավելված 2, աղյուսակներ 4, 5 և 6):

Հաշվարկված միջին ցուցանիշների համաձայն, ավտոբուսային երթուղիների միջին երկարությունը կազմել է 35.6 կմ:

Ավտոբուսային երթուղիների քանակի բաշխումը երթուղու միջին երկարության նկատմամբ արտացոլված է ստորև բերված գծապատկեր 25-ում:

Գծապատկեր 25. Ավտոբուսային երթուղիների քանակի բաշխումն ըստ երթուղու միջին երկարության նկատմամբ

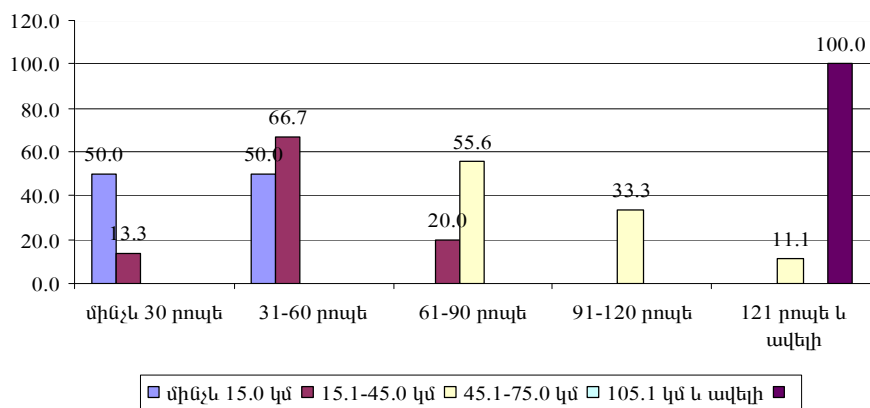


Ուշագրավ է հանգամանքը, որ ընդհանուր երթուղիների 87.1 տոկոսը սպասարկվում են մեկ կամ 2 ավտոբուսով (հավելված 2, աղյուսակներ 10, 11 և 12):

Համաձայն հետազոտության արդյունքների, մինչև 15.0կմ երկարություն ունեցող երթուղիները ավտոբուսները անցնում են մինչև 30 և 31-60 րոպեում (50.0-ական տոկոս), 15.1-45.0կմ երկարություն ունեցող երթուղիները՝ 31-60 րոպեում(66.7տոկոս), 45.1-75.0կմ երկարություն ունեցող երթուղիները՝ 61-90 և 91-120 րոպեում (համապատասխանաբար՝ 55.6 և 33.3 տոկոս), 105.1 կմ և ավելի երկարություն ունեցող երթուղիները՝ 121 և ավել րոպեում (100.0 տոկոս) (հավելված 2, աղյուսակներ 16, 17 և 18):

Ավտոբուսային երթուղիների քանակի բաշխումն ըստ երթուղու երկարության և միջին տևողության արտացոլված է ստորև բերված գծապատկեր 26-ում:

Գծապատկեր 26. Ավտոբուսային երթուղիների քանակի բաշխումն ըստ երթուղու երկարության և միջին տևողության

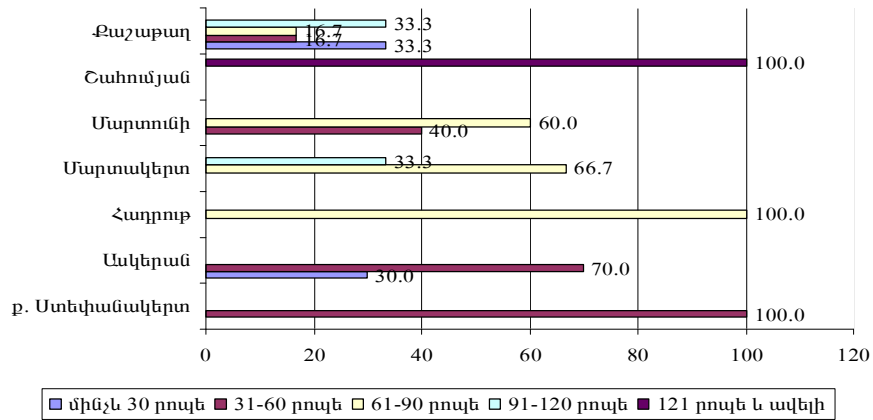


Ավտոբուսային երթուղիների շրջանային կառուցվածքը ըստ երթուղու միջին տևողության արտացոլված է ստորև բերված գծապատկեր 27-ում:

Ըստ հանրապետության շրջանների դիտարկելով երթուղու միջին տևողության հատկանիշով ավտոբուսային երթուղիների բաշխումը, կտեսնենք, որ Ստեփանակերտ

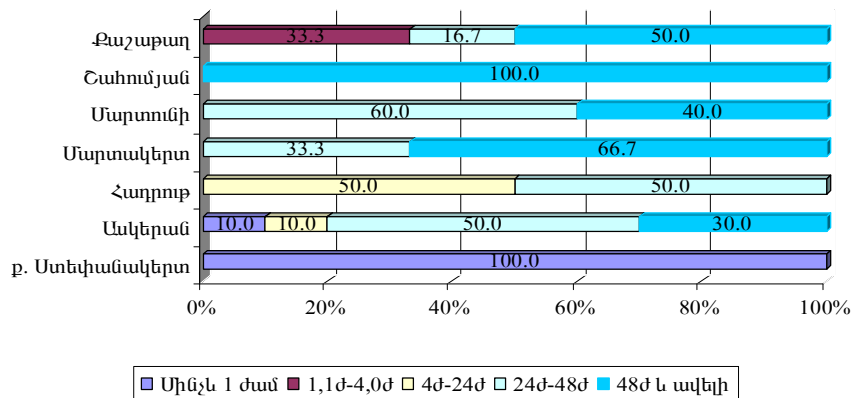
քաղաքում և Ասկերանի շրջանում գերակայում են մինչև 31-60 թույն (համապատասխանաբար 100.0 տոկոս և 70.0 տոկոս), Հաղբուքի, Մարտակերտի և Մարտունու շրջաններում 61-90 թույն (համապատասխանաբար 100.0, 66.7 և 60.0 տոկոս), Շահումյանի շրջանում՝ 121 թույն և ավելի (100.0 տոկոս), իսկ Քաշաթաղի շրջանում մինչև 30 թույն, 91-120 թույն (33.3-ական տոկոս) միջին տևողությամբ երթուղիները:

Գծապատկեր 27. Ավտոբուսային երթուղիների շրջանային կառուցվածքը ըստ երթուղու միջին տևողության (տոկոսով շրջանի ընդամենի նկատմամբ)



Ընդհանուր առմամբ, ավտոբուսների համար բնութագրական է մեքենաների 24-48 և 48 ժամ և ավելի միջակայքով շարժվելու հանգամանքը՝ կազմելով ընդամենի 74.1 տոկոսը (համապատասխանաբար 35.4 տոկոս և 38.7 տոկոս):

Գծապատկեր 28. Ավտոբուսային երթուղիների բաշխումը ըստ շարժման միջին միջակայքի շրջաններով (տոկոսով ընդամենի նկատմամբ)

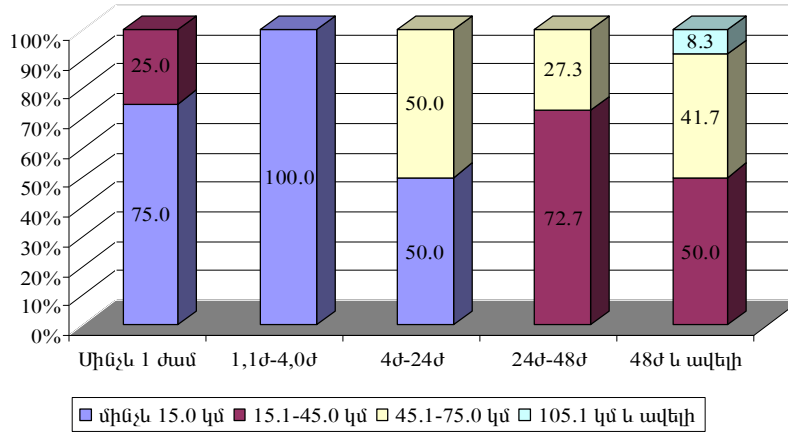


Ուշագրավ է այն, որ ի տարբերություն միկրոավտոբուսների, ավտոբուսների պարագայում երթուղիների երկարությունը պայմանավորված չէ շարժման միջակայքի հետ, ինչը թերևս կարելի է բացատրել այն հանգամանքով, որ ավտոբուսային երթուղիները ոչ այնքան շատ են, որքան միկրոավտոբուսայինը: Համաձայն դիտարկման արդյունքների՝ 24-48 ժամ միջակայքով շարժվող մեքենաներ ունեցող երթուղիներ եղել են բոլոր շրջաններում, բացի ք.Ստեփանակերտից և Շահումյանի շրջանից: Ի հակառակ դրա՝ միայն Ստեփանակերտ քաղաքում և Ասկերանի շրջանում են եղել մինչև 1 ժամ միջակայքով

շարժվող ավտոբուսային երթուղիներ (հավելված 2, աղյուսակներ 22, 23 և 24):

Ավտոբուսային երթուղիների քանակի բաշխումն ըստ երթուղու երկարության և շարժման միջին միջակայքի արտացոլված է ստորև բերված գծապատկեր 29-ում:

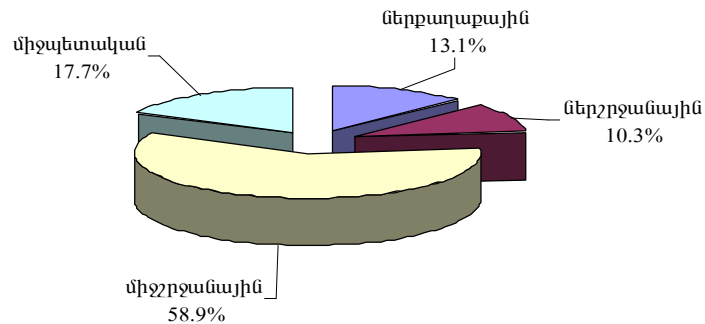
Գծապատկեր 29. Ավտոբուսային երթուղիների քանակի բաշխումն ըստ երթուղու երկարության և շարժման միջին միջակայքի



6.6 ԿԱՏԱՐՎԱԾ ԵՐԹՈՒՂԻՆԵՐԻ ՀԱՂՈՐԴԱԿՑՈՒԹՅԱՆ ՏԵՍԱԿՆԵՐԸ

Հետազոտությամբ խնդիր էր դրվել նաև ուսումնասիրել երթուղիները ըստ հաղորդակցության տեսակների: Ըստ հաղորդակցության տեսակների երթուղիների դիտարկումը վկայում է, որ գերակայող են միջըրջանային երթուղիները, որոնք կազմել են ընդամենի 58.9 տոկոսը: Նշված ցուցանիշի բարձր տեսակարար կշիռ է գրանցվել բոլոր շրջաններում՝ Ասկերանի (77.8 տոկոս), Մարտունու (76.5 տոկոս), Շուշիի (75.0 տոկոս), Մարտակերտի (72.2 տոկոս), Հաղրուքի (70.0 տոկոս) և Շահումյանի (50.0 տոկոս) շրջաններում: Ստեփանակերտ քաղաքում և Քաշաթաղի շրջանում նշված ցուցանիշը կազմել է ընդամենի համապատասխանաբար 33.3 և 27.3 տոկոսը (հավելված 3, աղյուսակներ 1.2.3):

Գծապատկեր 30. Երթուղիների բաշխումը ըստ հաղորդակցության տեսակների (տոկոսներով ընդամենի նկատմամբ)



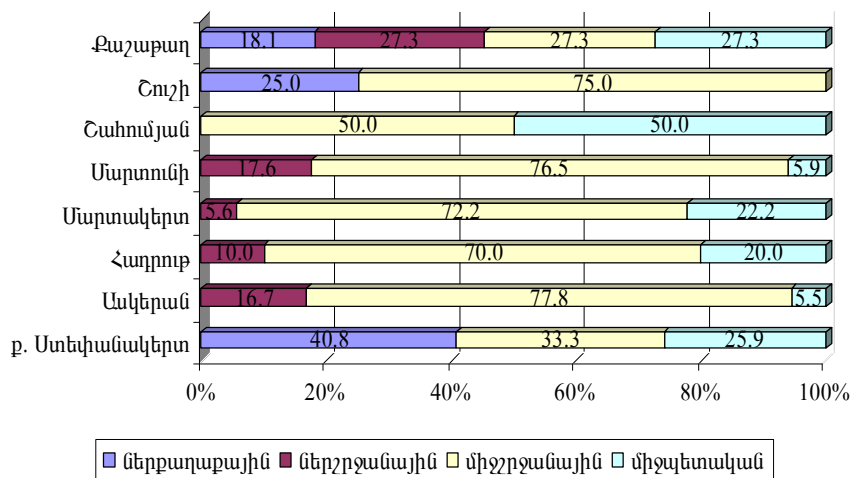
Ներքաղաքային երթուղիները, որոնք կազմում են ընդամենի 13.1 տոկոսը, գրանցվել են Ստեփանակերտ, Շուշի և Բերձոր քաղաքներում, ընդ որում Ստեփանակերտ քաղաքում այն կազմել է Ստեփանակերտ քաղաքի բոլոր երթուղիների 40.8 տոկոսը, Շուշիի շրջանում 25.0 տոկոսը, իսկ Քաշաթաղի շրջանում՝ 18.1 տոկոսը:

Հետազոտությամբ ներշրջանային երթուղիներ արձանագրվել են Ասկերանի, Հաղրուքի, Մարտակերտի, Մարտունու և Քաշաթաղի շրջաններում, որոնք կազմում են ներշրջանային երթուղիների ընդամենի համապատասխանաբար՝ 27.3, 9.0, 9.0, 27.3 և 27.3 տոկոսը :

Միջպետական երթուղիների թիվը կազմել է 19, Ստեփանակերտ քաղաքին բաժին է ընկնում ընդամենի 36.8 տոկոսը, Մարտակերտի շրջանին՝ 21.0 տոկոսը, Քաշաթաղի շրջանին՝ 15.8 տոկոսը, Հաղրուքի շրջանին՝ 10.5 տոկոսը, Ասկերանի , Մարտունու և Շահումյանի շրջաններին՝ 5.3-ական տոկոսը : Շուշիի շրջանում դրանք բացակայում են:

Երթուղիների քանակի բաշխումը ըստ հաղորդակցության տեսակների արտացոլված է ստորև բերված գծապատկեր 31-ում:

Գծապատկեր 31. Երթուղիների քանակի բաշխումը ըստ հաղորդակցության տեսակների և շրջանների (տոկոսներով շրջանի ընդամենի նկատմամբ)



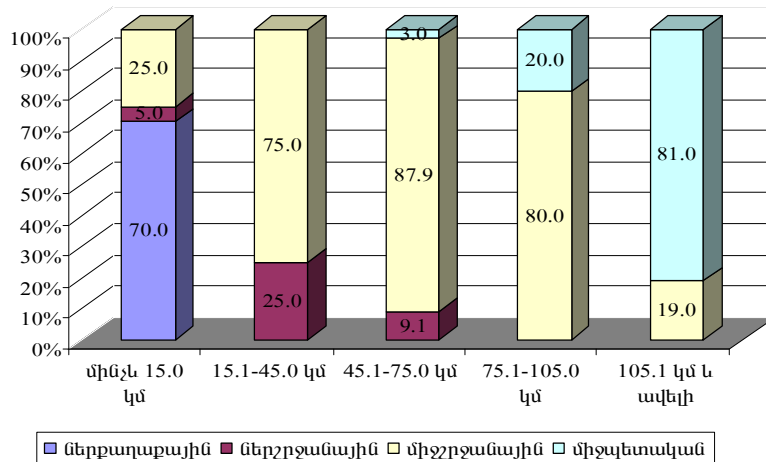
Հետազոտության արդյունքները հնարավորություն են տվել ուսումնասիրել նաև երթուղիների երկարությունները:

Հարկ է նկատել, որ եթե Ստեփանակերտ քաղաքում և Շուշիի շրջանում երթուղիների համար առավել բնութագրական են եղել մինչև 15.0 կմ երկարություն ունեցող երթուղիները ու ներքաղաքային տեսակը, ապա Ասկերանի և Մարտունու շրջաններում առավել բնութագրական են եղել 15.1-45.0 կմ, Հաղրուքի և Մարտակերտի շրջաններում 45.1-75.0 կմ, բոլոր նշված շրջանների համար՝ նաև միջշրջանային տեսակը: Քաշաթաղի շրջանում գերակայում է 105.1 կմ և ավելի երկարությամբ միջպետական երթուղիները:

Միջպետական երթուղիների համար առավել բնութագրական են եղել 105.1 կմ և ավել երկարություն ունեցող երթուղիները (հավելված 3 աղյուսակներ 4.5.6):

Երթուղիների քանակի բաշխումն ըստ երթուղու երկարության և հաղորդակցության տեսակների արտացոլված է ստորև բերված գծապատկեր 32-ում:

Գծապատկեր 32. Երթուղիների քանակի բաշխումը ըստ երթուղու երկարության և հաղորդակցության տեսակների



6.7 ՈՒՂԵՎՈՐԱՓՈՆԱԳՐՈՒՄՆԵՐ ԵՎ ՈՒՂԵՎՈՐԱՇՐՋԱՆԱՌՈՒԹՅՈՒՆ

Սույն հետազոտության կարևոր ձեռքբերումներից մեկը կարելի է համարել պաշտոնական վիճակագրական լրահաշվարկների համար հիմնավոր գործակիցների ստացումը: Վերջիններս հաշվարկվել են ուղևորափոխադրումների և ուղևորաշրջանառության վերաբերյալ կազմակերպությունների կողմից ներկայացվող ցուցանիշների և յուրաքանչյուր երթուղում կատարված դիտարկումների համադրման արդյունքում: Ըստ այդմ, ստորև ներկայացված՝ ուղևորափոխադրումների և ուղևորաշրջանառության հաշվարկների համար հիմք են ընդունվել՝ կազմակերպությունների մասով՝ լրացված հարցաթերթերի համապատասխան տվյալները, իսկ անհատական հարցաթերթի մասով՝ յուրաքանչյուր առանձին երթուղում դիտարկման ժամանակ գործող փաստացի մեքենաների թիվը, փոխադրված ուղևորների թիվը, երթուղու երկարությունը և երթերի թիվը:

Համաձայն ստացված արդյունքների՝ ուղևորափոխադրումների ամսական ծավալը հանրապետության համար կազմել է 1060.2 հազար մարդ, այդ թվում Ստեփանակերտ քաղաքի ցուցանիշը՝ 945.6 հազար մարդ:

Հանրապետությունում իրականացված ուղևորափոխադրումների ընդհանուր ծավալում բարձր է Ստեփանակերտ քաղաքի տեսակարար կշիռը՝ 89.2 տոկոս: Ուղևորափոխադրումների ընդհանուր ծավալում, տեսակարար կշռի առումով, Ստեփանակերտ քաղաքին հաջորդում են Ասկերանի(4.9 տոկոս), Շուշիի(2.3 տոկոս), Մարտակերտի (1.2 տոկոս), Մարտունու (1.1 տոկոս), Քաշաթաղի (0.8 տոկոս), Հադրութի (0.4 տոկոս) և Շահումյանի (0.1 տոկոս) շրջանները:

Համադրելով դիտարկումների արդյունքներով ստացված ուղևորափոխադրումների ցուցանիշը տնտեսավարող սուբյեկտների կողմից սույն հետազոտության շրջանակում լրացված հարցաթերթերի տվյալների հետ կարելի է նշել, որ ընդհանուր առմամբ, երթուղիների դիտարկման արդյունքներով ստացված ուղևորափոխադրումների ցուցանիշը, տնտեսավարող սուբյեկտների կողմից ներկայացված նույն ցուցանիշը գերազանցել է 1.7 անգամ: Տարածքային կտրվածքով դիտարկելիս, հաշվարկված գործակիցներն ունեցել են

տարբեր արժեքները և տատանվել են 1.5-ից (Շուշիի շրջան) 40.5-ի (Քաշաթաղի շրջան) սահմաններում:

Համաձայն ստորև բերված աղյուսակի՝ ուղևորափոխադրումների գործակիցները կազմել են՝ Ստեփանակերտ քաղաքում՝ 1.6, շրջաններում՝ 1.7:

Ստացված արդյունքները ներկայացված են ստորև բերված աղյուսակ 1-ում:

Աղյուսակ 1. Ուղևորափոխադրումների ծավալը և համապատասխան գործակիցները ըստ շրջանների

Շրջաններ	Ըստ անհատական հարցաթերթերի տվյալների, <i>հազար մարդ</i>	Ըստ կազմակերպությունների կողմից լրացված հարցաթերթերի տվյալների, <i>հազար մարդ</i>	Գործակիցը
Ընդամենը	1060.2	639.8	1.7
Ստեփանակերտ	945.6	573.3	1.6
Ասկերան	52.4	32.7	1.6
Հաղրուք	4.5	2.6	1.7
Մարտակերտ	13.1	7.3	1.8
Մարտունի	12.0	7.2	1.7
Շահումյան	0.6	0.1	6.0
Շուշի	23.9	16.4	1.5
Քաշաթաղ	8.1	0.2	40.5

1.7

Մյուս կողմից, ըստ անհատական հարցաթերթերի տվյալների ուղևորաշրջանառության համար կատարված հաշվարկների արդյունքների, հանրապետության ուղևորաշրջանառության ամսական ծավալը կազմել է 15847.1 հազար ուղևոր-կմ, որը տնտեսավարող սուբյեկտների կողմից ներկայացված համապատասխան ցուցանիշը գերազանցել է 6839.0 հազար ուղևոր կմ-ով:

Հարկ է նշել, որ ուղևորաշրջանառության ընդհանուր կառուցվածքում Ստեփանակերտ քաղաքի տեսակարար կշիռը կազմել է 70.7 տոկոս: Ուղևորաշրջանառության ընդհանուր կառուցվածքում Ստեփանակերտ քաղաքին հաջորդում են Մարտակերտի (7.5 տոկոս), Ասկերանի (5.7տոկոս), Քաշաթաղի (5.1 տոկոս), Մարտունու (4.7 տոկոս),Հաղրուքի (3.8 տոկոս), Շուշիի (2.1 տոկոս) և Շահումյանի (0.4 տոկոս) շրջանները: Ստացված արդյունքները ներկայացված են ստորև բերված աղյուսակ 2-ում:

Աղյուսակ 2. Ուղևորաշրջանառության ծավալը և համապատասխան տարբերությունները

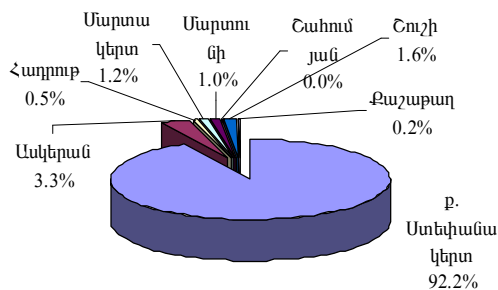
հազար ուղևոր-կմ

Շրջաններ	Ըստ անհատական հարցաթերթերի տվյալների	Ըստ կազմակերպությունների կողմից լրացված հարցաթերթերի տվյալների	Տարբերությունը (+/-)
Ընդամենը	15847.1	9008.1	6839.0
Ստեփանակերտ	11212.0	6968.0	4244.0
Ասկերան	906.6	543.1	363.5
Հաղրուք	596.1	240.3	355.8
Մարտակերտ	1182.1	439.3	742.8
Մարտունի	753.0	555.9	197.1
Շահումյան	58.5	5.0	53.5
Շուշի	334.3	215.1	119.2
Քաշաթաղ	804.5	41.4	763.1

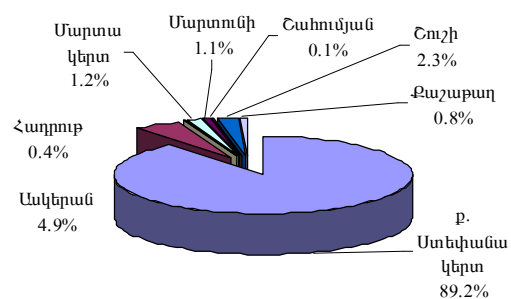
Ուղևորափոխադրումների ընտրանքային նախորդ հետազոտությունը Լեռնային Ղարաբաղի Հանրապետության ազգային վիճակագրական ծառայությունը իրականացրել էր 2008թ հունիսին: Ինչպես և նշվել էր սույն զեկույցի «Հետազոտության նպատակը և նկարագիրը» մասում, հետազոտությամբ խնդիր էր դրվել նաև ներկայացնել ավտոտրանսպորտային գործունեությունը բնութագրող վիճակագրական ցուցանիշների սեզոնային փոփոխությունները, դրանով իսկ չեզոքացնելով ուղևորափոխադրումների սեզոնային տատանումները: Կատարված վերջին երկու հետազոտությունների արդյունքների համադրմամբ ստացվում է, որ ամռանը ուղևորափոխադրումների ամսական ծավալը հանրապետության մասշտաբով կազմել է 1358.3 հազ. մարդ, աշնանը՝ 1060.2 հազ. մարդ: Որոշակի փոփոխության է ենթարկվել ուղևորափոխադրումների ամսական ծավալի շրջանային կառուցվածքը: Այսպես, 0,7տոկոսային կետով ավելացել է Շուշիի շրջանի և 0.6տոկոսային կետով Քաշաթաղի շրջանի տեսակարար կշիռները, ի հակառակ դրան 3.0տոկոսային կետով նվազել է մայրաքաղաքի մասնաբաժինը:

Գծապատկեր 33. Ուղևորափոխադրումների ամսական ծավալի շրջանային կառուցվածքը հետազոտությունների արդյունքներով

ա) 2008թ հունիս



բ) 2010թ նոյեմբեր



Աղյուսակ 3. Ուղևորափոխադրումների ծավալների և համապատասխան գործակիցների փոփոխությունը ըստ շրջանների (նախորդ հետազոտության արդյունքների նկատմամբ)

Շրջաններ	Ըստ անհատական հարցաթերթերի տվյալների, <i>հազար մարդ</i>			Ըստ կազմակերպությունների կողմից լրացված հարցաթերթերի տվյալների, <i>հազար մարդ</i>			Գործակիցը		
	2008թ.	2010թ.	2010թ. 2008թ. նկատմամբ, %	2008թ.	2010թ.	2010թ. 2008թ. նկատմամբ, %	2008թ.	2010թ.	2010թ. 2008թ. նկատմամբ, %
Ընդամենը	1358.3	1060.2	78.1	521.6	639.8	122.7	2.6	1.7	65.4
Ստեփանակերտ	1252.6	945.6	75.5	474.4	573.3	120.8	2.6	1.6	61.5
Ասկերան	45.2	52.4	115.9	16.6	32.7	197.0	2.7	1.6	59.3
Հաղրուք	6.5	4.5	69.2	2.8	2.6	92.9	2.3	1.7	73.9
Մարտակերտ	16.1	13.1	81.4	8.1	7.3	90.1	2.0	1.8	90.0
Մարտունի	13.3	12.0	90.2	8.8	7.2	81.8	1.5	1.7	113.3
Շահումյան	0.1	0.6	600.0	-	0.1	-	-	6.0	-
Շուշի	22.1	23.9	108.1	10.5	16.4	156.2	2.1	1.5	71.4
Քաշաթաղ	2.4	8.1	337.5	0.4	0.2	50.0	6.0	40.5	675.0

Աղյուսակի տվյալները վկայում են, որ լրահաշվարկի համար ստացված գործակիցը երրորդ հետազոտության արդյունքում կազմել է՝ 1.7, ինչը հետևանք է ըստ հանրապետության շրջանների և Ստեփանակերտ քաղաքի գործակիցների փոփոխության: Վերջիններիս փոփոխություններն էլ պայմանավորված են հետևյալ հիմնական հանգամանքներով.

-երթուղիների թվաքանակի և տեսակների փոփոխությամբ.

-շարժակազմի ավտոմեքենաների թվաքանակի և մակնիշների, ինչպես նաև տեխնիկատնտեսական այլ ցուցանիշների փոփոխությամբ.

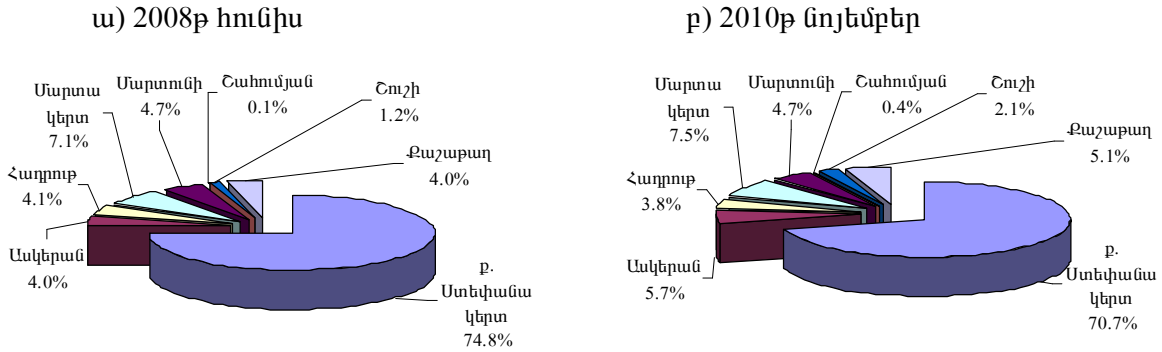
-տնտեսավարող սուբյեկտների կողմից լրացված հարցաթերթերի և հարցազրուցավարների կողմից փաստացի արձանագրված ցուցանիշների շեղումների փոքրացմամբ:

Այսպես, չնայած տնտեսավարող սուբյեկտների կողմից ներկայացվող ուղևորափոխադրումների միջին ամսական ծավալի ցուցանիշի ընդհանուր առմամբ աճին (նախորդ հետազոտությամբ արձանագրված համանուն ցուցանիշի 122.7 տոկոսը), այդուհանդերձ, հիշատակված ցուցանիշի շրջանային կտրվածքով դիտարկումը խոսում է Հաղրուքի(7.1 տոկոսով), Մարտակերտի (9.9տոկոսով), Մարտունու(18.2տոկոսով) և Քաշաթաղի (50.0տոկոսով) շրջաններում դրա նվազման մասին: Այսինքն, լրահաշվարկի հիմք հանդիսացող գործակիցների նվազումը հիմնականում հետևանք է տնտեսավարող սուբյեկտների կողմից ներկայացվող տվյալների իրատեսության բարձրացմանը: Հակառակ պատկերն է Քաշաթաղի շրջանում:

Երկրորդ հետազոտության արդյունքում ստացված ուղևորափոխադրումների և ուղևորաշրջանառության ամսական ծավալների ցուցանիշները երրորդ հետազոտության արդյունքներով նվազել են, համապատասխանաբար՝ 21.9 և 17.1 տոկոսով:

Ուղևորաշրջանառության ցուցանիշի շրջանային կառուցվածքը ներկայացված է գծապատկեր 34 -ում:

Գծապատկեր 34. Ուղևորաշրջանառության ամսական ծավալի շրջանային կառուցվածքը հետազոտությունների արդյունքներով



Աղյուսակ 4. Ուղևորաշրջանառության ծավալների փոփոխությունը ըստ շրջանների (նախորդ հետազոտության արդյունքների նկատմամբ)

Շրջաններ	Ըստ անհատական հարցաթերթերի տվյալների, հազար ուղևոր-կմ			Ըստ կազմակերպությունների կողմից լրացված հարցաթերթերի տվյալների հազար ուղևոր-կմ			Տարբերությունը (+/-)		
	2008թ.	2010թ.	2010թ. 2008թ. նկատմամբ, %	2008թ.	2010թ.	2010թ. 2008թ. նկատմամբ, %	2008թ.	2010թ.	2010թ. 2008թ. նկատմամբ, %
Ընդամենը	19108.5	15847.1	82.9	7361.7	9008.1	122.4	11746.8	6839.0	58.2
Ստեփանակերտ	14286.0	11212.0	78.5	5185.5	6968.0	134.4	9100.5	4244.0	46.6
Ասկերան	770.8	906.6	117.6	354.8	543.1	153.1	416.0	363.5	87.4
Հաղրուք	781.9	596.1	76.2	314.6	240.3	76.4	467.3	355.8	76.1
Մարտակերտ	1359.8	1182.1	86.9	726.1	439.3	60.5	633.7	742.8	117.2
Մարտունի	909.4	753.0	82.8	571.8	555.9	97.2	337.6	197.1	58.4
Շահումյան	12.2	58.5	479.5	-	5.0		12.2	53.5	438.5
Շուշի	220.2	334.3	151.8	106.6	215.1	201.8	113.6	119.2	104.9
Քաշաբաղ	768.2	804.5	104.7	102.3	41.4	40.5	665.9	763.1	114.6

6.8 ՀԵՏԱԶՈՏՈՒԹՅԱՔ ԱՐՁԱՆԱԳՐՎԱԾ ՇԵՂՈՒՄՆԵՐԸ ՀԱՍՏԱՏՎԱԾ ԶՎԱՑՈՒՑԱԿՆԵՐԻՑ

Ինչպես արդեն նշել ենք սույն զեկույցի «Դիտարկման կազմակերպումը» մասում, ուղևորափոխադրումների ընտրանքային հետազոտության տեղեկատվական հիմքը Լեռնային Ղարաբաղի Հանրապետության կառավարության լիազոր մարմնի կողմից տրամադրված՝ երթուղիների սպասարկման իրավունքի հատկացման մրցույթների

արդյունքներով հաղթած տնտեսավարող սուբյեկտների ցանկերն են:

Հետազոտության ընթացքում, սակայն, հարցազրուցավարների կողմից արձանագրվել են հաստատված չվացուցակների շեղումներ, ինչը դրսևորվել է և հաստատված երթուղիների չսպասարկմամբ, և չհաստատված երթուղիների առկայությամբ, և առանձին երթուղիների հաստատված օրերի, դրանք սպասարկող մեքենաների քանակի փոփոխությամբ:

Հաստատված չվացուցակների շեղումները, որոնք չեն հանգեցրել ուղերթների քանակի փոփոխություններին(չաբաթվա օրերի փոփոխություններ՝ օրերի ընդհանուր թվի պահպանմամբ կամ մեքենաների փոփոխություն) ամփոփ ձևով ներկայացված են աղյուսակ 5-ում:

Ըստ հաստատված չվացուցակի Մեծ Թաղեր-Ստեփանակերտ- Մեծ Թաղեր երթուղին պետք է ստասարկեր մեկ միկրոավտոբուս(2 օր) և մեկ ավտոբուս (3 օր), սակայն միկրոավտոբուսի ոչ սարքինության պատճառով բոլոր երթերը սպասարկում էր ավտոբուսը:

Հետազոտման ժամանակաշրջանում Կովսական-Բերձոր-Կովսական (ներշրջանային) ավտոբուսային երթուղին չի սպասարկվել, դրա փոխարեն գործել է Կովսական-Բերձոր-Ստեփանակերտ-Բերձոր-Կովսական միկրոավտոբուսային երթուղին:

Աղյուսակ 5. Հետազոտությամբ արձանագրված շեղումները հաստատված չվացուցակներից՝ շրջանային կտրվածքով

ա) հաստատված սակայն չսպասարկված երթուղիները

Երթուղու սկզբնակետը	Երթուղու տեսակը ըստ հաղորդակցության	Երթուղին սպասարկող մեքենաների		Չսպասարկված օրերի թիվը	Չսպասարկված երթերի թիվը
		տեսակը	քանակը		
Թալիշ	միջշրջանային	Ավտոբուս	1	1	1

բ) հաստատված չվացուցակից դուրս սպասարկված երթուղիները

Երթուղու սկզբնակետը	Երթուղու տեսակը ըստ հաղորդակցության	Երթուղին սպասարկող մեքենաների		Սպասարկված օրերի թիվը	Սպասարկված երթերի թիվը
		տեսակը	քանակը		
Ստեփանակերտ	միջպետական	Միկրոավտոբուս	1	7	7
Ստեփանակերտ	միջպետական	Միկրոավտոբուս	1	1	1
Ստեփանակերտ	միջպետական	Միկրոավտոբուս	1	1	1
Միջնական	միջպետական	Միկրոավտոբուս	1	4	4
Քարվաճառ	միջպետական	Միկրոավտոբուս	1	2	2
		Ավտոբուս	1	1	1
Բերձոր	միջշրջանային	Ավտոբուս	1	6	6
Մշենի	ներշրջանային	Միկրոավտոբուս	1	1	1
Ուխտաձոր	ներշրջանային	Միկրոավտոբուս	2	2	2
Շուշի	ներքաղաքային	Միկրոավտոբուս	1	5	85
Քաշաթաղ	ներքաղաքային	Ավտոբուս	2	5	25

գ) հաստատված չվացուցակից ավել սպասարկված օրերը և մեքենաները

Երթուղու սկզբնակետը	Երթուղու տեսակը ըստ հաղորդակցության	Ըստ չվացուցակի սպասարկման ենթակա երթուղիների		Փաստացի սպասարկված երթուղիների		Ավել կատարված ուղերթների թիվը
		օրերի թիվը	մեքենաների թիվը	օրերի թիվը	մեքենաների թիվը	
Ստեփանակերտ	միջպետական	4	8	7	8	17
Ստեփանակերտ	միջշրջանային	7	1	7	2	31
Այգեստան	միջշրջանային	7	1	7	2	28
Քարին տակ	միջշրջանային	6	1	6	2	10
Հին շեն	միջշրջանային	2	1	3	1	2
Շուշի	միջշրջանային	7	2	7	2	50
Բերդաշեն	միջշրջանային	7	2	7	2	1
Ստեփանակերտ	միջշրջանային	7	2	7	2	8
Չափար	միջշրջանային	5	1	6	1	1
Վաղուհաս	միջշրջանային	6	1	7	1	1
Մարտակերտ	միջշրջանային	7	2	6	2	4
Ճարտար	միջշրջանային	6	2	7	2	1
Դրմբուն	միջշրջանային	3	1	5	1	2
Կոճողոտ	միջշրջանային	4	1	7	1	3
Հերիեր	միջշրջանային	3	1	4	1	1
Հաղուբ	միջպետական	4	3	7	3	3
Կովսական	միջպետական	2	1	4	1	2
Ստեփանակերտ	միջպետական	4	1	6	1	2
Ճարտար	միջշրջանային	6	1	6	1	6
Նորազյուղ	միջշրջանային	7	3	7	2	22

դ) հաստատված չվացուցակից պակաս սպասարկված երթուղիները

Երթուղու սկզբնակետը	Երթուղու տեսակը ըստ հաղորդակցության	Ըստ չվացուցակի սպասարկման ենթակա երթուղիների		Փաստացի սպասարկված երթուղիների		Պակաս կատարված ուղերթների թիվը
		օրերի թիվը	մեքենաների թիվը	օրերի թիվը	մեքենաների թիվը	
Ասկերան	միջշրջանային	7	4	7	4	7
Մոխրաթաղ	միջշրջանային	6	1	5	1	1
Լուսաձոր	միջշրջանային	4	1	7	1	1
Թաղավարդ	միջշրջանային	7	1	6	1	1
Շալուա	միջշրջանային	2	1	1	1	1

ԵԶՐԱԿԱՑՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐ

Ավտոմոբիլային տրանսպորտով ուղևորափոխադրումներ իրականացնող տնտեսավարող սուբյեկտների հետազոտության արդյունքները թույլ են տալիս կատարել հետևյալ եզրահանգումները.

1. Հետազոտությամբ ընդգվել են 17 կազմակերպություն և 6 անհատ ձեռնարկատեր: Հարցման ժամանակաընթացքում բոլոր նշված սուբյեկտները գործունեություն են ծավալել: Ընդ որում՝ 4 կազմակերպություն սպասարկում է ներքաղաքային, 6 կազմակերպություն և 1 անհատ ձեռնարկատեր՝ ներշրջանային, 12 կազմակերպություն և 3 անհատ ձեռնարկատեր՝ միջշրջանային, 9 կազմակերպություն և 3 անհատ ձեռնարկատեր՝ միջպետական երթուղիները:

2. Գործող ավտոտրանսպորտային կազմակերպությունների գերակշիռ մեծամասնության համար կազմակերպական-իրավական ձև է հանդիսացել սահմանափակ պատասխանատվությամբ ընկերությունը, որի տեսակարար կշիռը կազմել է ընդամենի 58.8 տոկոսը: Անհատ ձեռնարկատերերը կազմել են գործող սուբյեկտների 26.1 տոկոսը

3. Հետազոտությամբ պարզվել է, որ սուբյեկտների 43.5 տոկոսը եղել են գերփոքր (ունեցել են մինչև 5 աշխատող), 26.1 տոկոսը՝ փոքր (ունեցել են 6-ից մինչև 15 աշխատող) , 8.7 տոկոսը՝ միջին (ունեցել են 16-ից մինչև 30 աշխատող) և 21.7 տոկոսը՝ խոշոր (ունեցել են 31 և ավելի աշխատող) :

4. Համաձայն տնտեսավարող սուբյեկտների կողմից լրացված հարցաթերթերի տվյալների, հետազոտության պահի դրությամբ, ուղևորափոխադրումներ իրականացնող սուբյեկտներին պատկանող շարժակազմը կազմել է 221 միավոր, այդ թվում՝ միկրոավտոբուսներ՝ 174, ավտոբուսներ՝ 47:

Նշված քանակի միկրոավտոբուսներից Ստեփանակերտ քաղաքում է գործել դրանց 50.6 տոկոսը: Տեսակարար կշռի առումով Ստեփանակերտ քաղաքին հաջորդում են Մարտակերտի (13.2 տոկոս), Հաղրուփի (10.3 տոկոս), Ասկերանի (9.2 տոկոս), Մարտունու (8.0 տոկոս), Շուշիի (5.8 տոկոս), Քաշաթաղի (2.3 տոկոս) և Շահումյանի (0.6 տոկոս) շրջանները:

Ուղևորափոխադրումներ իրականացնող տնտեսավարող սուբյեկտների կողմից սպասարկվող երթուղիներում ավտոբուսների 63.8 տոկոսը գործել է Ստեփանակերտում: Տեսակարար կշռի առումով Ստեփանակերտ քաղաքին հաջորդում են Ասկերանի (23.4 տոկոս), Հաղրուփի (8.5 տոկոս) և Մարտունու (4.3 տոկոս) շրջանները: Մարտակերտի, Շուշիի, Քաշաթաղի և Շահումյանի շրջաններում ավտոբուսներով երթուղիներ սպասարկվող սուբյեկտներ չեն գրանցվել:

5. Ըստ մակնիշների դիտարկելու պարագայում՝ հատկանշական է, որ բոլոր շրջաններում, բացի Մարտունու և Շահումյանի շրջաններից, գերակայել են «Գազել» մակնիշի միկրոավտոբուսները: Մարտունու շրջանում գերակայել են «Ֆորդ» մակնիշի միկրոավտոբուսները: Սուբյեկտներին պատկանող ավտոբուսները եղել են «Հոնդայի»(51.1 տոկոս), «ՊԱՁ»(42.5 տոկոս) և «ԿՎՁ» (6.4 տոկոս) մակնիշների: Ընդ որում, Ստեփանակերտում գերակայել է «Հոնդայի», իսկ շրջաններում՝ «Պազ» մակնիշի ավտոբուսները:

6. Միկրոավտոբուսների գերակշիռ մասի շահագործման ժամկետները կազմում է 3-ից 20 տարի (3.1-10տարի՝ 43.7 տոկոս և 10.1-20տարի 30.4 տոկոս), իսկ ավտոբուսները համեմատաբար նոր են, այստեղ գերակշռել են մինչև 3 տարի շահագործման ժամկետ

ունեցող ավտոբուսները՝ 63.8 տոկոսը:

7. Համաձայն անհատական հարցաթերթերի հիման վրա ստացված արդյունքների՝ տնտեսավարող սուբյեկտների կողմից սպասարկվող միկրոավտոբուսային երթուղիների քանակը կազմել է 78, իսկ ավտոբուսային երթուղիներինը՝ 31:

8. Միկրոավտոբուսային երթուղիների 91.0 տոկոսը սպասարկվում է մեկ կամ երկու մեքենայով, 6.4 տոկոսը՝ 3-6 մեքենայով, իսկ 2.6 տոկոսը՝ 10 և ավելի մեքենայով: Գրեթե նույնն է պատկերը ավտոբուսային երթուղիներում, այստեղ երթուղիների 87.1 տոկոսն է սպասարկվում մեկ կամ երկու մեքենայով:

9. Հաշվարկված միջին ցուցանիշների համաձայն, միկրոավտոբուսային երթուղիների միջին երկարությունը կազմել է 96.5 կմ, իսկ ավտոբուսային երթուղիների միջին երկարությունը՝ 35.6 կմ:

10. Մինչև 15.0 և 15.1-45.0 կմ երկարություն ունեցող երթուղիները միկրոավտոբուսները հիմնականում անցնում են մինչև 30 և 31-60 րոպեում (համապատասխանաբար՝ 50.0 և 39.3 տոկոս), 45.1-75.0 կմ երկարություն ունեցող երթուղիները՝ 61-90 րոպեում (60.0 տոկոս), 75.1-105.0 կմ և 105.1 կմ և ավելի երկարություն ունեցող երթուղիները՝ 121 րոպեից ավել ժամանակահատվածում (համապատասխանաբար 60.0 տոկոս և 100.0 տոկոս):

Մինչև 15.0 կմ երկարություն ունեցող երթուղիները ավտոբուսները անցնում են մինչև 30 և 31-60 րոպեում (50.0-ական տոկոս), 15.1-45.0 կմ երկարություն ունեցող երթուղիները՝ 31-60 րոպեում (66.7 տոկոս), 45.1-75.0 կմ երկարություն ունեցող երթուղիները՝ 61-90 և 91-120 րոպեում (համապատասխանաբար՝ 55.6 և 33.3 տոկոս), 105.1 կմ և ավելի երկարություն ունեցող երթուղիները՝ 121 և ավել րոպեում (100.0 տոկոս):

11. Ընդհանուր առմամբ, միկրոավտոբուսների համար, որպես շարժման միջակայք առավել հատկանշական է եղել 4-ից 48 ժամ և ավելի ժամանակահատվածը, որի տեսակարար կշիռն ընդամենի նկատմամբ կազմել է 53.8 տոկոս, իսկ ավտոբուսների համար բնութագրական է մեքենաների 24-48 և 48 ժամ և ավելի միջակայքով շարժվելու հանգամանքը՝ կազմելով ընդամենի 74.1 տոկոսը (համապատասխանաբար 35.4 տոկոս և 38.7 տոկոս):

12. Ըստ հաղորդակցության տեսակների երթուղիների դիտարկումը վկայում է, որ գերակայող են միջշրջանային երթուղիները, որոնք կազմել են ընդամենի 58.9 տոկոսը: Նշված ցուցանիշի բարձր տեսակարար կշիռ է գրանցվել բոլոր շրջաններում՝ Ասկերանի (77.8 տոկոս), Մարտունու (76.5 տոկոս), Շուշիի (75.0 տոկոս), Մարտակերտի (72.2 տոկոս), Հաղթոթի (70.0 տոկոս) և Շահումյանի (50.0 տոկոս) շրջաններում: Ստեփանակերտ քաղաքում և Քաշաթաղի շրջանում նշված ցուցանիշը կազմել է ընդամենի համապատասխանաբար 33.3 և 27.3 տոկոսը:

13. Ուղևորափոխադրումների ամսական ծավալը հանրապետության համար կազմել է 1060.2 հազար մարդ: Համադրելով դիտարկումների արդյունքներով ստացված ուղևորափոխադրումների ցուցանիշը տնտեսավարող սուբյեկտների կողմից սույն հետազոտության շրջանակում լրացված հարցաթերթերի տվյալների հետ, կարելի է նշել, որ ընդհանուր առմամբ, երթուղիների դիտարկման արդյունքներով ստացված ուղևորափոխադրումների ցուցանիշը, տնտեսավարող սուբյեկտների կողմից ներկայացված նույն ցուցանիշը գերազանցել է 1.7 անգամ:

14. Համաձայն անհատական հարցաթերթերի տվյալներով ուղևորաշրջանառության համար կատարված հաշվարկների արդյունքների, հանրապետության ուղևորաշրջանառության ամսական ծավալը կազմել է 15847.1 հազար ուղևոր-կմ, որը

կազմակերպությունների կողմից ներկայացված համապատասխան ցուցանիշը գերազանցել է 6839.0 հազար ուղևոր-կմ-ով:

15. Հետազոտության ընթացքում արձանագրվել են հաստատված չվացուցակների շեղումներ, որոնք դրսևորվել են և հաստատված երթուղիների չսպասարկմամբ, և չհաստատված երթուղիների առկայությամբ, և առանձին երթուղիների հաստատված օրերի, դրանք սպասարկող մեքենաների քանակի փոփոխությամբ:

*

*

*

Հետազոտության արդյունքները ԼՂՀ ԱՎԾ-ին հնարավորություն տվեցին.

-ստանալ ամբողջական և հավաստի տեղեկատվություն ներքաղաքային, ներշրջանային, միջշրջանային և միջպետական ավտոտրանսպորտի գործունեության վերաբերյալ՝ ըստ շրջանների,

-բարձրացնել տեղեկատվության ամբողջականությունն ու որակը,

-համալրել պաշտոնական վիճակագրության շրջանակում ավտոտրանսպորտի գործունեության վերաբերյալ առկա տեղեկատվական բազան նոր ցուցանիշներով, մասնավորապես. երթուղու երկարության և երթուղու տևողության հարաբերակցությունը, երթուղու երկարության և շարժման միջին միջակայքի հարաբերակցությունը և այլն,

-ուսումնասիրել ուղևորափոխադրումների և ուղևորաշրջանառության շրջանային կառուցվածքը և ծավալները, ինչպես նաև դրանց առանձնահատկությունները,

-ներկայացնել ավտոտրանսպորտի գործունեությունը բնութագրող վիճակագրական ցուցանիշների դինամիկան,

-ավտոտրանսպորտի գործունեությունը բնութագրող վիճակագրական ցուցանիշների փոփոխությունը ներկայացնել ըստ սեզոնայնության,

-ստանալ ավտոտրանսպորտի վերաբերյալ ցուցանիշների վիճակագրական լրահաշվարկների համար անհրաժեշտ և կիրառելի գործակիցներ, որոնք, ուղևորափոխադրումների մասով կազմել են՝ Ստեփանակերտ քաղաքում՝ 1.6, շրջաններում՝ 1.7:

ՀԱՎԵԼՎԱԾ 1

Աղյուսակ 1.

Հետազոտության մեջ ընդգրկված կազմակերպությունների և անհատ ձեռնարկատերերի բաշխումն ըստ տնտեսական ակտիվության, շրջաններով

	Քանակը		այդ թվում՝			
	Կազմակերպություն	ԱՉ	գործել է		չի գործել	չի հայտնաբերվել
			Կազմակերպություն	ԱՉ		
Ա	1	2	3	4	5	6
ԼՂՀ ընդամենը	17	6	17	6	-	-
ք. Ստեփանակերտ	6	2	6	2	-	-
Ասկերան	1	-	1	-	-	-
Հաղրուք	2	-	2	-	-	-
Մարտակերտ	1	-	1	-	-	-
Մարտունի	4	1	4	1	-	-
Շահումյան	-	1	-	1	-	-
Շուշի	3	-	3	-	-	-
Քաշաթաղ	-	2	-	2	-	-

Աղյուսակ 2.

Հետազոտության մեջ ընդգրկված կազմակերպությունների և անհատ ձեռնարկատերերի բաշխման կառուցվածքն ըստ տնտեսական ակտիվության, շրջաններով (տոկոսով՝ շրջանի ընդամենի նկատմամբ)

	Քանակը		այդ թվում՝			
	Կազմակերպություն	ԱՉ	գործել է		չի գործել	չի հայտնաբերվել
			Կազմակերպություն	ԱՉ		
Ա	1	2	3	4	5	6
ԼՂՀ ընդամենը	100.0	100.0	100.0	100.0	-	-
ք. Ստեփանակերտ	100.0	100.0	100.0	100.0	-	-
Ասկերան	100.0	-	100.0	-	-	-
Հաղրուք	100.0	-	100.0	-	-	-
Մարտակերտ	100.0	-	100.0	-	-	-
Մարտունի	100.0	100.0	100.0	100.0	-	-
Շահումյան	--	100.0	-	100.0	-	-
Շուշի	100.0	-	100.0	-	-	-
Քաշաթաղ	-	100.0	-	100.0	-	-

Աղյուսակ 3.

Հետազոտության մեջ ընդգրկված կազմակերպությունների և անհատ ձեռնարկատերերի բաշխման կառուցվածքն ըստ տնտեսական ակտիվության, շրջաններով (տոկոսով՝ ընդամենի նկատմամբ)

	Քանակը		այդ թվում՝			
	Կազմակերպություն	ԱՉ	գործել է		չի գործել	չի հայտնաբերվել
			Կազմակերպություն	ԱՉ		
Ա	1	2	3	4	5	6
ԼՂՀ ընդամենը	100.0	100.0	100.0	100.0	-	-
ք. Ստեփանակերտ	35.3	33.3	35.3	33.3	-	-
Ասկերան	5.9	-	5.9	-	-	-
Հաղրուք	11.8	-	11.8	-	-	-
Մարտակերտ	5.9	-	5.9	-	-	-
Մարտունի	23.5	16.7	23.5	16.7	-	-
Շահումյան	-	16.7	-	16.7	-	-
Շուշի	17.6	-	17.6	-	-	-
Քաշաթաղ	-	33.3	-	33.3	-	-

Աղյուսակ 4.

Հետազոտության մեջ ընդգրկված սուբյեկտների բաշխումն ըստ կազմակերպական-իրավական ձևերի, շրջաններով

	Սուբյեկտների քանակը, ընդամենը	այդ թվում՝				
		ՍՊԸ	ՓԲԸ	ԱԿ	ԱԶ	Հիմնարկ
Ա	1	2	3	4	5	6
ԼՂՀ ընդամենը	23	10	5	1	6	1
ք. Ստեփանակերտ	8	2	4	-	2	-
Ասկերան	1	1	-	-	-	-
Հաղրուք	2	2	-	-	-	-
Մարտակերտ	1	1	-	-	-	-
Մարտունի	5	3	-	1	1	-
Շահումյան	1	-	-	-	1	-
Շուշի	3	1	1	-	-	1
Քաշաթաղ	2	-	-	-	2	-

Աղյուսակ 5.

Հետազոտության մեջ ընդգրկված սուբյեկտների բաշխման կառուցվածքն ըստ կազմակերպական-իրավական ձևերի, շրջաններով (տոկոսով՝ շրջանի ընդամենի նկատմամբ)

	Սուբյեկտների քանակը, ընդամենը	այդ թվում՝				
		ՍՊԸ	ՓԲԸ	ԱԿ	ԱԶ	Հիմնարկ
Ա	1	2	3	4	5	6
ԼՂՀ ընդամենը	100.0	43.5	21.8	4.3	26.1	4.3
ք. Ստեփանակերտ	100.0	25.0	50.0		25.0	
Ասկերան	100.0	100.0				
Հաղրուք	100.0	100.0				
Մարտակերտ	100.0	100.0				
Մարտունի	100.0	60.0		20.0	20.0	
Շահումյան	100.0				100.0	
Շուշի	100.0	33.3	33.3			33.3
Քաշաթաղ	100.0				100.0	

Աղյուսակ 6.

Հետազոտության մեջ ընդգրկված գործող սուբյեկտների բաշխման կառուցվածքն ըստ կազմակերպական-իրավական ձևերի, շրջաններով (տոկոսով՝ ընդամենի նկատմամբ)

	Սուբյեկտների քանակը, ընդամենը	այդ թվում՝				
		ՍՊԸ	ՓԲԸ	ԱԿ	ԱԶ	Հիմնարկ
Ա	1	2	3	4	5	6
ԼՂՀ ընդամենը	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
ք. Ստեփանակերտ	34.8	20.0	80.0		33.3	
Ասկերան	4.3	10.0				
Հաղրուք	8.7	20.0				
Մարտակերտ	4.3	10.0				
Մարտունի	21.8	30.0		100.0	16.7	
Շահումյան	4.3				16.7	
Շուշի	13.1	10.0	20.0			100.0
Քաշաթաղ	8.7				33.3	

Հետազոտության մեջ ընդգրկված սուբյեկտների բաշխումն ըստ աշխատողների թվաքանակով որոշվող չափերի, շրջաններով

	Սուբյեկտների քանակը, ընդամենը	այդ թվում՝			
		մինչև 5 մարդ (գերփոքր)	6-15 մարդ (փոքր)	16-30 մարդ (միջին)	31 և ավելի մարդ (խոշոր)
Ա	1	2	3	4	5
ԼՂՀ ընդամենը	23	10	6	2	5
ք. Ստեփանակերտ	8	1	3		4
Ասկերան	1				1
Հաղրուք	2	1		1	
Մարտակերտ	1			1	
Մարտունի	5	3	2		
Շահումյան	1	1			
Շուշի	3	2	1		
Քաշաթաղ	2	2			

Հետազոտության մեջ ընդգրկված սուբյեկտների բաշխման կառուցվածքն ըստ աշխատողների թվաքանակով որոշվող չափերի, շրջաններով (տոկոսով՝ շրջանի ընդամենի նկատմամբ)

	Սուբյեկտների քանակը, ընդամենը	այդ թվում՝			
		մինչև 5 մարդ (գերփոքր)	6-15 մարդ (փոքր)	16-30 մարդ (միջին)	31 և ավելի մարդ (խոշոր)
Ա	1	2	3	4	5
ԼՂՀ ընդամենը	100.0	43.5	26.1	8.7	21.7
ք. Ստեփանակերտ	100.0	12.5	37.5		50.0
Ասկերան	100.0				100.0
Հաղրուք	100.0	50.0		50.0	
Մարտակերտ	100.0			100.0	
Մարտունի	100.0	60.0	40.0		
Շահումյան	100.0	100.0			
Շուշի	100.0	66.7	33.3		
Քաշաթաղ	100.0	100.0			

Հետազոտության մեջ ընդգրկված սուբյեկտների բաշխման կառուցվածքն ըստ աշխատողների թվաքանակով որոշվող չափերի (տոկոսով՝ ընդամենի նկատմամբ)

	Սուբյեկտների քանակը, ընդամենը	այդ թվում՝			
		մինչև 5 մարդ (գերփոքր)	6-15 մարդ (փոքր)	16-30 մարդ (միջին)	31 և ավելի մարդ (խոշոր)
Ա	1	2	3	4	5
ԼՂՀ ընդամենը	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
ք. Ստեփանակերտ	34.8	10.0	50.0		80.0
Ասկերան	4.3				20.0
Հաղրուք	8.7	10.0		50.0	
Մարտակերտ	4.3			50.0	
Մարտունի	21.8	30.0	33.3		
Շահումյան	4.3	10.0			
Շուշի	13.1	20.0	16.7		
Քաշաթաղ	8.7	20.0			

Հետազոտության մեջ ընդգրկված կազմակերպությունների և անհատ ձեռնարկատերերի շարժակազմի բաշխումն ըստ մակնիշների, շրջաններով

	ԼՂՀ ընդամենը	այդ թվում՝							
		ք.Ստեփանակերտ	Ասկերան	Հաղրոթ	Մարտակերտ	Մարտունի	Շահումյան	Շուշի	Քաշաթաղ
Ա	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Միկրոավտոբուսների քանակը, ընդամենը	174	88	16	18	23	14	1	10	4
այդ թվում՝ ըստ մակնիշների									
Գազել	111	57	13	9	17	3		8	4
Ռաֆ	2	2							
Երազ	4				4				
Ֆորդ	52	29	2	7	1	11		2	
Միցուբիշի									
Սոբոլ	1			1					
Սերսեդես	3		1	1	1				
Այլ	1						1		
Ավտոբուսների քանակը, ընդամենը	47	30	11	4		2			
այդ թվում՝ ըստ մակնիշների									
ՊԱԶ	20	9	6	3		2			
ԿՎԶ	3	1	1	1					
Հոնդայի	24	20	4						
ԼԱԶ									
Իկարոս									
Ռեմո									
Այլ									

Հետազոտության մեջ ընդգրկված կազմակերպությունների և անհատ ձեռնարկատերերի
շարժակազմի բաշխումն ըստ մակնիշների, շրջաններով

	ԼՂՀ ընդամենը	այդ թվում՝							
		ք.Ստեփանա- կերտ	Ասկերան	Հաղրոթ	Մարտակերտ	Մարտունի	Շահում- յան	Շուշի	Քաշաթաղ
Ա	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Միկրոավտոբուսների քանակը, ընդամենը	100.0	50.6	9.2	10.3	13.2	8.0	0.6	5.8	2.3
այդ թվում՝ ըստ մակնիշների									
Գազել	100.0	51.4	11.7	8.1	15.3	2.7		7.2	3.6
Ռաֆ	100.0	100.0							
Երազ	100.0				100.0				
Ֆորդ	100.0	55.8	3.8	13.5	1.9	21.2		3.8	
Միցուբիշի									
Սոբոլ	100.0			100.0					
Սերսեդես	100.0		33.3	33.3	33.3				
Այլ	100.0						100.0		
Ավտոբուսների քանակը, ընդամենը	100.0	63.8	23.4	8.5		4.3			
այդ թվում՝ ըստ մակնիշների									
ՊԱԶ	100.0	45.0	30.0	15.0		10.0			
ԿՎԶ	100.0	33.3	33.3	33.3					
Հոնդայի	100.0	83.3	16.7						
ԼԱԶ									
Իկարոս									
Ռեմո									
Այլ									

Հետազոտության մեջ ընդգրկված կազմակերպությունների և անհատ ձեռնարկատերերի շարժակազմի բաշխման կառուցվածքն ըստ մակնիշների, շրջաններով (տոկոսով՝ շրջանի ընդամենի նկատմամբ)

	ԼՂՀ ընդամենը	այդ թվում՝							
		ք.Ստեփանակերտ	Ասկերան	Հաղրոթ	Մարտակերտ	Մարտունի	Շահում-յան	Շուշի	Քաշաթաղ
Ա	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Միկրոավտորուսների քանակը, ընդամենը	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
այդ թվում՝ ըստ մակնիշների									
Գազել	63.8	64.8	81.3	50.0	73.9	21.4		80.0	100.0
Ռաֆ	1.1	2.3							
Երազ	2.3				17.3				
Ֆորդ	29.9	32.9	12.5	38.8	4.4	78.6		20.0	
Միցուբիշի									
Սոբոլ	0.6			5.6					
Մերսեդես	1.7		6.2	5.6	4.4				
Այլ	0.6						100.0		
Ավտորուսների քանակը, ընդամենը	100.0	100.0	100.0	100.0		100.0			
այդ թվում՝ ըստ մակնիշների									
ՊԱԶ	42.5	30.0	54.5	75.0		100.0			
ԿՎԶ	6.4	3.3	9.1	25.0					
Հոնդայի	51.1	66.7	36.4						
ԼԱԶ									
Իկարուս									
Ռեմո									
Այլ									

Աղյուսակ 13.

Հետազոտության մեջ ընդգրկված կազմակերպությունների և անհատ ձեռնարկատերերի միկրոավտորուսների բաշխումն ըստ մակնիշների և շահագործման ժամկետների, շրջաններով

	Միկրոավտորուսներ, ընդամենը	այդ թվում՝ ըստ շահագործման ժամկետների			
		մինչև 3 տարի	3.1-10.0 տարի	10.1-20.0 տարի	20.1 և ավելի տարի
Ա	1	2	3	4	5
ԼՂՀ ընդամենը	174	43	76	53	2
<i>այդ թվում՝</i> ըստ մակնիշների					
Գազել	111	37	46	28	
Ռ-ա.ֆ	2			2	
Երազ	4			4	
Ֆորդ	52	5	28	17	2
Միցուբիշի					
Սոբոլ	1		1		
Մերսեդես	3		1	2	
Այլ	1	1			
ք. Ստեփանակերտ	88	34	40	12	2
<i>այդ թվում՝</i> ըստ մակնիշների					
Գազել	57	32	22	3	
Ռ-ա.ֆ	2			2	
Երազ					
Ֆորդ	29	2	18	7	2
Միցուբիշի					
Սոբոլ					
Մերսեդես					
Այլ					
Ասկերան	16		10	6	
<i>այդ թվում՝</i> ըստ մակնիշների					
Գազել	13		9	4	
Ռ-ա.ֆ					
Երազ					
Ֆորդ	2			2	
Միցուբիշի					
Սոբոլ					
Մերսեդես	1		1		
Այլ					
Հաղրուք	18		6	12	
<i>այդ թվում՝</i> ըստ մակնիշների					
Գազել	9		5	4	
Ռ-ա.ֆ					
Երազ					
Ֆորդ	7			7	
Միցուբիշի					
Սոբոլ	1		1		
Մերսեդես	1			1	
Այլ					

Ա	1	2	3	4	5
Մարտակերտ	23			23	
<i>այդ թվում՝</i> ըստ մակնիշների					
Գ-ազել	17			17	
Ռ-ա.ֆ					
Երազ	4			4	
Ֆորդ	1			1	
Միցուբիշի					
Սոբոլ					
Մերսեդես	1			1	
Այլ					
Մարտունի	14	4	10		
<i>այդ թվում՝</i> ըստ մակնիշների					
Գ-ազել	3	1	2		
Ռ-ա.ֆ					
Երազ					
Ֆորդ	11	3	8		
Միցուբիշի					
Սոբոլ					
Մերսեդես					
Այլ					
Շահումյան	1	1			
<i>այդ թվում՝</i> ըստ մակնիշների					
Գ-ազել					
Ռ-ա.ֆ					
Երազ					
Ֆորդ					
Միցուբիշի					
Սոբոլ					
Մերսեդես					
Այլ	1	1			
Շուշի	10	4	6		
<i>այդ թվում՝</i> ըստ մակնիշների					
Գ-ազել	8	4	4		
Ռ-ա.ֆ					
Երազ					
Ֆորդ	2		2		
Միցուբիշի					
Սոբոլ					
Մերսեդես					
Այլ					
Քաշաթաղ	4		4		
<i>այդ թվում՝</i> ըստ մակնիշների					
Գ-ազել	4		4		
Ռ-ա.ֆ					
Երազ					
Ֆորդ					
Միցուբիշի					
Սոբոլ					
Մերսեդես					
Այլ					

Աղյուսակ 14.

Հետազոտության մեջ ընդգրկված կազմակերպությունների և անհատ ձեռնարկատերերի միկրոավտոբուսների բաշխման կառուցվածքն ըստ մակնիշների և շահագործման ժամկետների, շրջաններով (տոկոսով՝ մակնիշների ընդամենի նկատմամբ)

Ա	Միկրոավտոբուսներ, ընդամենը	այդ թվում՝ ըստ շահագործման ժամկետների			
		մինչև 3 տարի	3.1-10.0 տարի	10.1-20.0 տարի	20.1 և ավելի տարի
	1	2	3	4	5
ԼՂՀ ընդամենը	100.0	24.7	43.7	30.4	1.2
այդ թվում՝ ըստ մակնիշների					
Գազել	100.0	33.3	41.5	25.2	
Ռ-ա.ֆ	100.0			100.0	
Երազ	100.0			100.0	
Ֆորդ	100.0	9.6	53.9	32.7	3.8
Միցուբիշի					
Սոբոլ	100.0		100.0		
Մերսեդես	100.0		33.3	66.7	
Այլ	100.0	100.0			
ք. Ստեփանակերտ	100.0	38.6	45.5	13.6	2.3
այդ թվում՝ ըստ մակնիշների					
Գազել	100.0	56.1	38.6	5.3	
Ռ-ա.ֆ	100.0			100.0	
Երազ					
Ֆորդ	100.0	6.9	62.1	24.1	6.9
Միցուբիշի					
Սոբոլ					
Մերսեդես					
Այլ					
Ասկերան	100.0		62.5	37.5	
այդ թվում՝ ըստ մակնիշների					
Գազել	100.0		69.2	30.8	
Ռ-ա.ֆ					
Երազ					
Ֆորդ	100.0			100.0	
Միցուբիշի					
Սոբոլ					
Մերսեդես	100.0		100.0		
Այլ					
Հաղրուք	100.0		33.3	66.7	
այդ թվում՝ ըստ մակնիշների					
Գազել	100.0		55.6	44.4	
Ռ-ա.ֆ					
Երազ					
Ֆորդ	100.0			100.0	
Միցուբիշի					
Սոբոլ	100.0		100.0		
Մերսեդես	100.0			100.0	
Այլ					

Ա	1	2	3	4	5
Մարտակերտ	100.0			100.0	
<i>այդ թվում՝ ըստ մակնիշների</i>					
Գազել	100.0			100.0	
Ռ-ա.ֆ					
Երազ	100.0			100.0	
Ֆորդ	100.0			100.0	
Միցուբիշի					
Սոբոլ					
Մերսեդես	100.0			100.0	
Այլ					
Մարտունի	100.0	28.6	71.4		
<i>այդ թվում՝ ըստ մակնիշների</i>					
Գազել	100.0	33.3	66.7		
Ռ-ա.ֆ					
Երազ					
Ֆորդ	100.0	27.3	72.7		
Միցուբիշի					
Սոբոլ					
Մերսեդես					
Այլ					
Շահումյան	100.0	100.0			
<i>այդ թվում՝ ըստ մակնիշների</i>					
Գազել					
Ռ-ա.ֆ					
Երազ					
Ֆորդ					
Միցուբիշի					
Սոբոլ					
Մերսեդես					
Այլ	100.0	100.0			
Շուշի	100.0	40.0	60.0		
<i>այդ թվում՝ ըստ մակնիշների</i>					
Գազել	100.0	50.0	50.0		
Ռ-ա.ֆ					
Երազ					
Ֆորդ	100.0		100.0		
Միցուբիշի					
Սոբոլ					
Մերսեդես					
Այլ					
Քաշաթաղ	100.0		100.0		
<i>այդ թվում՝ ըստ մակնիշների</i>					
Գազել	100.0		100.0		
Ռ-ա.ֆ					
Երազ					
Ֆորդ					
Միցուբիշի					
Սոբոլ					
Մերսեդես					
Այլ					

Հետազոտության մեջ ընդգրկված կազմակերպությունների և անհատ ձեռնարկատերերի միկրոավտորուսների բաշխման կառուցվածքն ըստ մակնիշների և շահագործման ժամկետների, շրջաններով (տոկոսով՝ շահագործման ժամկետների ընդամենի նկատմամբ)

	Միկրոավտորուսներ, ընդամենը	այդ թվում՝ ըստ շահագործման ժամկետների			
		մինչև 3 տարի	3.1-10.0 տարի	10.1-20.0 տարի	20.1 և ավելի տարի
Ա	1	2	3	4	5
ԼՂՀ ընդամենը	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
այդ թվում՝ ըստ մակնիշների					
Գազել	63.8	86.1	60.5	52.8	
Ռաֆ	1.1			3.8	
Երազ	2.3			7.5	
Ֆորդ	29.9	11.6	36.9	32.1	100.0
Միցուբիշի					
Սոբոլ	0.6		1.3		
Մերսեդես	1.7		1.3	3.8	
Այլ	0.6	2.3			
ք. Ստեփանակերտ	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
այդ թվում՝ ըստ մակնիշների					
Գազել	64.8	94.1	55.0	25.0	
Ռաֆ	2.3			16.7	
Երազ					
Ֆորդ	32.9	5.9	45.0	58.3	100.0
Միցուբիշի					
Սոբոլ					
Մերսեդես					
Այլ					
Ասկերան	100.0		100.0	100.0	
այդ թվում՝ ըստ մակնիշների					
Գազել	81.3		90.0	66.7	
Ռաֆ					
Երազ					
Ֆորդ	12.5			33.3	
Միցուբիշի					
Սոբոլ					
Մերսեդես	6.2		10.0		
Այլ					
Հաղրուք	100.0		100.0	100.0	
այդ թվում՝ ըստ մակնիշների					
Գազել	50.0		83.3	33.4	
Ռաֆ					
Երազ					
Ֆորդ	38.8			58.3	
Միցուբիշի					
Սոբոլ	5.6		16.7		
Մերսեդես	5.6			8.3	
Այլ					

Ա	1	2	3	4	5
Մարտակերտ	100.0			100.0	
<i>այդ թվում՝</i> ըստ մակնիշների					
Գազել	73.9			73.9	
Ռ-ա.ֆ					
Երազ	17.3			17.3	
Ֆորդ	4.4			4.4	
Միցուբիշի					
Սոբոլ					
Մերսեդես	4.4			4.4	
Այլ					
Մարտունի	100.0	100.0	100.0		
<i>այդ թվում՝</i> ըստ մակնիշների					
Գազել	21.4	25.0	20.0		
Ռ-ա.ֆ					
Երազ					
Ֆորդ	78.6	75.0	80.0		
Միցուբիշի					
Սոբոլ					
Մերսեդես					
Այլ					
Շահումյան	100.0	100.0			
<i>այդ թվում՝</i> ըստ մակնիշների					
Գազել					
Ռ-ա.ֆ					
Երազ					
Ֆորդ					
Միցուբիշի					
Սոբոլ					
Մերսեդես					
Այլ	100.0	100.0			
Շուշի	100.0	100.0	100.0		
<i>այդ թվում՝</i> ըստ մակնիշների					
Գազել	80.0	100.0	66.7		
Ռ-ա.ֆ					
Երազ					
Ֆորդ	20.0		33.3		
Միցուբիշի					
Սոբոլ					
Մերսեդես					
Այլ					
Քաշաթաղ	100.0		100.0		
<i>այդ թվում՝</i> ըստ մակնիշների					
Գազել	100.0		100.0		
Ռ-ա.ֆ					
Երազ					
Ֆորդ					
Միցուբիշի					
Սոբոլ					
Մերսեդես					
Այլ					

Հետազոտության մեջ ընդգրկված կազմակերպությունների և անհատ ձեռնարկատերերի ավտորուսների բաշխումն ըստ մակնիշների և շահագործման ժամկետների, շրջաններով

	Ավտորուսներ, ընդամենը	այդ թվում՝ ըստ շահագործման ժամկետների			
		մինչև 3 տարի	3.1-10.0 տարի	10.1-20.0 տարի	20.1 և ավելի տարի
Ա	1	2	3	4	5
ԼՂՀ ընդամենը	47	30		9	8
<i>այդ թվում՝</i> ըստ մակնիշների					
ՊԱՁ	20	6		7	7
ԿՎՁ	3			2	1
Հոնդայի	24	24			
ԼԱՁ					
Իկարուս					
Ռեմո					
Այլ					
ք. Ստեփանակերտ	30	24		2	4
<i>այդ թվում՝</i> ըստ մակնիշների					
ՊԱՁ	9	4		1	4
ԿՎՁ	1			1	
Հոնդայի	20	20			
ԼԱՁ					
Իկարուս					
Ռեմո					
Այլ					
Ասկերան	11	4		7	
<i>այդ թվում՝</i> ըստ մակնիշների					
ՊԱՁ	6			6	
ԿՎՁ	1			1	
Հոնդայի	4	4			
ԼԱՁ					
Իկարուս					
Ռեմո					
Այլ					
Հաղրուք	4				4
<i>այդ թվում՝</i> ըստ մակնիշների					
ՊԱՁ	3				3
ԿՎՁ	1				1
Հոնդայի					
ԼԱՁ					
Իկարուս					
Ռեմո					
Այլ					

Ա	1	2	3	4	5
Մարտակերտ					
<i>այդ թվում՝</i> ըստ մակնիշների					
ՊԱՁ					
ԿՎՁ					
Հոնդայի					
ԼԱՁ					
Իկարոս					
Ռեմո					
Այլ					
Մարտունի	2	2			
<i>այդ թվում՝</i> ըստ մակնիշների					
ՊԱՁ	2	2			
ԿՎՁ					
Հոնդայի					
ԼԱՁ					
Իկարոս					
Ռեմո					
Այլ					
Շահումյան					
<i>այդ թվում՝</i> ըստ մակնիշների					
ՊԱՁ					
ԿՎՁ					
Հոնդայի					
ԼԱՁ					
Իկարոս					
Ռեմո					
Այլ					
Շուշի					
<i>այդ թվում՝</i> ըստ մակնիշների					
ՊԱՁ					
ԿՎՁ					
Հոնդայի					
ԼԱՁ					
Իկարոս					
Ռեմո					
Այլ					
Քաշաթաղ					
<i>այդ թվում՝</i> ըստ մակնիշների					
ՊԱՁ					
ԿՎՁ					
Հոնդայի					
ԼԱՁ					
Իկարոս					
Ռեմո					
Այլ					

Հետազոտության մեջ ընդգրկված կազմակերպությունների և անհատ ձեռնարկատերերի ավտորուսների բաշխման կառուցվածքն ըստ մակնիշների և շահագործման ժամկետների, շրջաններով (տոկոսով՝ մակնիշների ընդամենի նկատմամբ)

	Ավտորուսներ, ընդամենը	այդ թվում՝ ըստ շահագործման ժամկետների			
		մինչև 3 տարի	3.1-10.0 տարի	10.1-20.0 տարի	20.1 և ավելի տարի
Ա	1	2	3	4	5
ԼՂՀ ընդամենը	100.0	63.8		19.2	17.0
այդ թվում՝ ըստ մակնիշների					
ՊԱԶ	100.0	30.0		35.0	35.0
ԿՎԶ	100.0			66.7	33.3
Հոնդայի	100.0	100.0			
ԼԱԶ					
Իկարուս					
Ռեմո					
Այլ					
ք. Ստեփանակերտ	100.0	80.0		6.7	13.3
այդ թվում՝ ըստ մակնիշների					
ՊԱԶ	100.0	44.4		11.2	44.4
ԿՎԶ	100.0			100.0	
Հոնդայի	100.0	100.0			
ԼԱԶ					
Իկարուս					
Ռեմո					
Այլ					
Ասկերան	100.0	36.4		63.6	
այդ թվում՝ ըստ մակնիշների					
ՊԱԶ	100.0			100.0	
ԿՎԶ	100.0			100.0	
Հոնդայի	100.0	100.0			
ԼԱԶ					
Իկարուս					
Ռեմո					
Այլ					
Հաղրուք	100.0				100.0
այդ թվում՝ ըստ մակնիշների					
ՊԱԶ	100.0				100.0
ԿՎԶ	100.0				100.0
Հոնդայի					
ԼԱԶ					
Իկարուս					
Ռեմո					
Այլ					

Ա	1	2	3	4	5
Մարտակերտ					
<i>այդ թվում՝</i> ըստ մակնիշների					
ՊԱԶ					
ԿՎԶ					
Հոնդայի					
ԼԱԶ					
Իկարոս					
Ռեմո					
Այլ					
Մարտունի	100.0	100.0			
<i>այդ թվում՝</i> ըստ մակնիշների					
ՊԱԶ	100.0	100.0			
ԿՎԶ					
Հոնդայի					
ԼԱԶ					
Իկարոս					
Ռեմո					
Այլ					
Շահումյան					
<i>այդ թվում՝</i> ըստ մակնիշների					
ՊԱԶ					
ԿՎԶ					
Հոնդայի					
ԼԱԶ					
Իկարոս					
Ռեմո					
Այլ					
Շուշի					
<i>այդ թվում՝</i> ըստ մակնիշների					
ՊԱԶ					
ԿՎԶ					
Հոնդայի					
ԼԱԶ					
Իկարոս					
Ռեմո					
Այլ					
Քաշաթաղ					
<i>այդ թվում՝</i> ըստ մակնիշների					
ՊԱԶ					
ԿՎԶ					
Հոնդայի					
ԼԱԶ					
Իկարոս					
Ռեմո					
Այլ					

Աղյուսակ 18.

Հետազոտության մեջ ընդգրկված կազմակերպությունների և անհատ ձեռնարկատերերի ավտորուսների բաշխման կառուցվածքն ըստ մակնիշների և շահագործման ժամկետների, շրջաններով (տոկոսով՝ շահագործման ժամկետների ընդամենի նկատմամբ)

	Ավտորուսներ, ընդամենը	այդ թվում՝ ըստ շահագործման ժամկետների			
		մինչև 3 տարի	3.1-10.0 տարի	10.1-20.0 տարի	20.1 և ավելի տարի
Ա	1	2	3	4	5
ԼՂՀ ընդամենը	100.0	100.0		100.0	100.0
այդ թվում՝ ըստ մակնիշների					
ՊԱԶ	42.5	20.0		77.8	87.5
ԿՎԶ	6.4			22.2	12.5
Հոնդայի	51.1	80.0			
ԼԱԶ					
Իկարուս					
Ռ-եմո					
Այլ					
ք. Ստեփանակերտ	100.0	100.0		100.0	100.0
այդ թվում՝ ըստ մակնիշների					
ՊԱԶ	30.0	16.7		50.0	100.0
ԿՎԶ	3.3			50.0	
Հոնդայի	66.7	83.3			
ԼԱԶ					
Իկարուս					
Ռ-եմո					
Այլ					
Ասկերան	100.0	100.0		100.0	
այդ թվում՝ ըստ մակնիշների					
ՊԱԶ	54.5			85.7	
ԿՎԶ	9.1			14.3	
Հոնդայի	36.4	100.0			
ԼԱԶ					
Իկարուս					
Ռ-եմո					
Այլ					
Հաղրուք	100.0				100.0
այդ թվում՝ ըստ մակնիշների					
ՊԱԶ	75.0				75.0
ԿՎԶ	25.0				25.0
Հոնդայի					
ԼԱԶ					
Իկարուս					
Ռ-եմո					
Այլ					

Ա	1	2	3	4	5
Մարտակերտ					
<i>այդ թվում՝</i> ըստ մակնիշների					
ՊԱԶ					
ԿՎԶ					
Հոնդայի					
ԼԱԶ					
Իկարոս					
Ռեմո					
Այլ					
Մարտունի	100.0	100.0			
<i>այդ թվում՝</i> ըստ մակնիշների					
ՊԱԶ	100.0	100.0			
ԿՎԶ					
Հոնդայի					
ԼԱԶ					
Իկարոս					
Ռեմո					
Այլ					
Այլ					
Շահումյան					
<i>այդ թվում՝</i> ըստ մակնիշների					
ՊԱԶ					
ԿՎԶ					
Հոնդայի					
ԼԱԶ					
Իկարոս					
Ռեմո					
Այլ					
Շուշի					
<i>այդ թվում՝</i> ըստ մակնիշների					
ՊԱԶ					
ԿՎԶ					
Հոնդայի					
ԼԱԶ					
Իկարոս					
Ռեմո					
Այլ					
Քաշաթաղ					
<i>այդ թվում՝</i> ըստ մակնիշների					
ՊԱԶ					
ԿՎԶ					
Հոնդայի					
ԼԱԶ					
Իկարոս					
Ռեմո					
Այլ					

ՀԱՎԵԼՎԱԾ 2

Աղյուսակ 1.

Միկրոավտոբուսային երթուղիների քանակի բաշխումն ըստ երթուղու երկարության, շրջաններով

	Ընդամենը	այդ թվում`				
		ըստ երթուղու երկարության				
		մինչև 15.0 կմ	15.1-45.0 կմ	45.1-75.0 կմ	75.1-105.0 կմ	105,1 կմ և ավելի
Ա	1	2	3	4	5	6
Երթուղիների քանակը,ԼՂՀ ընդամենը	78	14	14	25	5	20
ք. Ստեփանակերտ	24	9	2	6	1	6
Ասկերան	9	3	5			1
Հաղրուք	8		1	3	1	3
Մարտակերտ	15			8	3	4
Մարտունի	12		5	6		1
Շահումյան	1			1		
Շուշի	4	2	1	1		
Քաշաթաղ	5					5

Աղյուսակ 2.

Երթուղիների քանակի բաշխումն ըստ երթուղու երկարության, շրջաններով (տոկոսով շրջանի ընդամենի նկատմամբ)

	Ընդամենը	այդ թվում`				
		ըստ երթուղու երկարության				
		մինչև 15.0 կմ	15.1-45.0 կմ	45.1-75.0 կմ	75.1-105.0 կմ	105,1 կմ և ավելի
Ա	1	2	3	4	5	6
Երթուղիների քանակը,ԼՂՀ ընդամենը	100.0	17.9	17.9	32.1	6.4	25.7
ք. Ստեփանակերտ	100.0	37.5	8.3	25.0	4.2	25.0
Ասկերան	100.0	33.3	55.6			11.1
Հաղրուք	100.0		12.5	37.5	12.5	37.5
Մարտակերտ	100.0			53.3	20.0	26.7
Մարտունի	100.0		41.7	50.0		8.3
Շահումյան	100.0			100.0		
Շուշի	100.0	50.0	25.0	25.0		
Քաշաթաղ	100.0					100.0

Աղյուսակ 3.

Միկրոավտոբուսային երթուղիների քանակի բաշխման կառուցվածքն ըստ երթուղու երկարության, շրջաններով (տոկոսով երթուղու երկարության ընդամենի նկատմամբ)

	Ընդամենը	այդ թվում`				
		ըստ երթուղու երկարության				
		մինչև 15.0 կմ	15.1-45.0 կմ	45.1-75.0 կմ	75.1-105.0 կմ	105,1 կմ և ավելի
Ա	1	2	3	4	5	6
Երթուղիների քանակը,ԼՂՀ ընդամենը	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
ք. Ստեփանակերտ	30.8	64.2	14.4	24.0	20.0	30.0
Ասկերան	11.5	21.4	35.7			5.0
Հաղրուք	10.3		7.1	12.0	20.0	15.0
Մարտակերտ	19.2			32.0	60.0	20.0
Մարտունի	15.4		35.7	24.0		5.0
Շահումյան	1.3			4.0		
Շուշի	5.1	14.4	7.1	4.0		
Քաշաթաղ	6.4					25.0

Ավտոբուսային երթուղիների քանակի բաշխումն ըստ երթուղու երկարության, շրջաններով

	Ընդամենը	այդ թվում`				
		ըստ երթուղու երկարության				
		մինչև 15.0 կմ	15.1-45.0 կմ	45.1-75.0 կմ	75.1-105.0 կմ	105,1 կմ և ավելի
Ա	1	2	3	4	5	6
Երթուղիների քանակը, ԼՂՀ ընդամենը	31	6	15	9		1
Ստեփանակերտ	3	3				
Ասկերան	10	1	9			
Հաղրոթ	2			2		
Մարտակերտ	3		1	2		
Մարտունի	5		4	1		
Շահումյան	2			1		1
Քաշաթաղ	6	2	1	3		

Ավտոբուսային երթուղիների քանակի բաշխումն ըստ երթուղու երկարության, շրջաններով (տոկոսով շրջանի ընդամենի նկատմամբ)

	Ընդամենը	այդ թվում`				
		ըստ երթուղու երկարության				
		մինչև 15.0 կմ	15.1-45.0 կմ	45.1-75.0 կմ	75.1-105.0 կմ	105,1 կմ և ավելի
Ա	1	2	3	4	5	6
Երթուղիների քանակը, ԼՂՀ ընդամենը	100.0	19.4	48.4	29.0		3.2
Ստեփանակերտ	100.0	100.0				
Ասկերան	100.0	10.0	90.0			
Հաղրոթ	100.0			100.0		
Մարտակերտ	100.0		33.3	66.7		
Մարտունի	100.0		80.0	20.0		
Շահումյան	100.0			50.0		50.0
Քաշաթաղ	100.0	33.3	16.7	50.0		

Ավտոբուսային երթուղիների քանակի բաշխման կառուցվածքն ըստ երթուղու երկարության, շրջաններով (տոկոսով երթուղու երկարության ընդամենի նկատմամբ)

	Ընդամենը	այդ թվում`				
		ըստ երթուղու երկարության				
		մինչև 15.0 կմ	15.1-45.0 կմ	45.1-75.0 կմ	75.1-105.0 կմ	105,1 կմ և ավելի
Ա	1	2	3	4	5	6
Երթուղիների քանակը, ԼՂՀ ընդամենը	100.0	100.0	100.0	100.0		100.0
Ստեփանակերտ	9.7	50.0				
Ասկերան	32.3	16.7	60.0			
Հաղրոթ	6.4			22.2		
Մարտակերտ	9.7		6.7	22.2		
Մարտունի	16.1		26.6	11.1		
Շահումյան	6.4			11.1		100.0
Քաշաթաղ	19.4	33.3	6.7	33.4		

Աղյուսակ 7.

Միկրոավտոբուսային երթուղիների բաշխումն ըստ երթուղին սպասարկող մեքենաների քանակի և երթուղու երկարության, շրջաններով

	Ընդամենը	այդ թվում`			
		ըստ միկրոավտոբուսների քանակի			
		մինչև 2 մեքենա	3-6 մեքենա	7-10 մեքենա	10 մեքենա և ավելի
Ա	1	2	3	4	5
ԼՂՀ ընդամենը	78	71	5		2
<i>այդ թվում`</i>					
մինչև 15.0 կմ	14	8	4		2
15.1-45.0 կմ	14	14			
45.1-75.0 կմ	25	25			
75.1-105.0 կմ	5	5			
105.1 կմ և ավելի	20	19	1		
ք. Ստեփանակերտ	24	17	5		2
<i>այդ թվում`</i>					
մինչև 15.0 կմ	9	3	4		2
15.1-45.0 կմ	2	2			
45.1-75.0 կմ	6	6			
75.1-105.0 կմ	1	1			
105.1 կմ և ավելի	6	5	1		
Ասկերան	9	9			
<i>այդ թվում`</i>					
մինչև 15.0 կմ	3	3			
15.1-45.0 կմ	5	5			
45.1-75.0 կմ					
75.1-105.0 կմ					
105.1 կմ և ավելի	1	1			
Հաղրուք	8	8			
<i>այդ թվում`</i>					
մինչև 15.0 կմ					
15.1-45.0 կմ	1	1			
45.1-75.0 կմ	3	3			
75.1-105.0 կմ	1	1			
105.1 կմ և ավելի	3	3			
Մարտակերտ	15	15			
<i>այդ թվում`</i>					
մինչև 15.0 կմ					
15.1-45.0 կմ					
45.1-75.0 կմ	8	8			
75.1-105.0 կմ	3	3			
105.1 կմ և ավելի	4	4			
Մարտունի	12	12			
<i>այդ թվում`</i>					
մինչև 15.0 կմ					
15.1-45.0 կմ	5	5			
45.1-75.0 կմ	6	6			
75.1-105.0 կմ					
105.1 կմ և ավելի	1	1			
Շահումյան	1	1			
<i>այդ թվում`</i>					
մինչև 15.0 կմ					

Ա	1	2	3	4	5
15.1-45.0 կմ					
45.1-75.0 կմ	1	1			
75.1-105.0 կմ					
105.1 կմ և ավելի					
Ծուշի	4	4			
<i>այդ թվում՝</i>					
մինչև 15.0 կմ	2	2			
15.1-45.0 կմ	1	1			
45.1-75.0 կմ	1	1			
75.1-105.0 կմ					
105.1 կմ և ավելի					
Քաշաթաղ	5	5			
<i>այդ թվում՝</i>					
մինչև 15.0 կմ					
15.1-45.0 կմ					
45.1-75.0 կմ					
75.1-105.0 կմ					
105.1 կմ և ավելի	5	5			

Միկրոավտոբուսային երթուղիների բաշխումն ըստ երթուղին սպասարկող մեքենաների քանակի և երթուղու երկարության, շրջաններով (տոկոսով երթուղու երկարության ընդամենի նկատմամբ)

	Ընդամենը	այդ թվում՝			
		ըստ միկրոավտոբուսների քանակի			
		մինչև 2 մեքենա	3-6 մեքենա	7-10 մեքենա	10 մեքենա և ավելի
Ա	1	2	3	4	5
ԼՂՀ ընդամենը	100.0	91.0	6.4		2.6
այդ թվում՝					
մինչև 15.0 կմ	100.0	57.1	28.6		14.3
15.1-45.0 կմ	100.0	100.0			
45.1-75.0 կմ	100.0	100.0			
75.1-105.0 կմ	100.0	100.0			
105.1 կմ և ավելի	100.0	95.0	5.0		
ք. Ստեփանակերտ	100.0	70.8	20.9		8.3
այդ թվում՝					
մինչև 15.0 կմ	100.0	33.3	44.5		22.2
15.1-45.0 կմ	100.0	100.0			
45.1-75.0 կմ	100.0	100.0			
75.1-105.0 կմ	100.0	100.0			
105.1 կմ և ավելի	100.0	83.3	16.7		
Ասկերան	100.0	100.0			
այդ թվում՝					
մինչև 15.0 կմ	100.0	100.0			
15.1-45.0 կմ	100.0	100.0			
45.1-75.0 կմ					
75.1-105.0 կմ					
105.1 կմ և ավելի	100.0	100.0			
Հաղրուք	100.0	100.0			
այդ թվում՝					
մինչև 15.0 կմ					
15.1-45.0 կմ	100.0	100.0			
45.1-75.0 կմ	100.0	100.0			
75.1-105.0 կմ	100.0	100.0			
105.1 կմ և ավելի	100.0	100.0			
Մարտակերտ	100.0	100.0			
այդ թվում՝					
մինչև 15.0 կմ					
15.1-45.0 կմ					
45.1-75.0 կմ	100.0	100.0			
75.1-105.0 կմ	100.0	100.0			
105.1 կմ և ավելի	100.0	100.0			
Մարտունի	100.0	100.0			
այդ թվում՝					
մինչև 15.0 կմ					
15.1-45.0 կմ	100.0	100.0			
45.1-75.0 կմ	100.0	100.0			
75.1-105.0 կմ					
105.1 կմ և ավելի	100.0	100.0			

Ա	1	2	3	4	5
Շահումյան	100.0	100.0			
<i>այդ թվում՝</i>					
մինչև 15.0 կմ					
15.1-45.0 կմ					
45.1-75.0 կմ	100.0	100.0			
75.1-105.0 կմ					
105.1 կմ և ավելի					
Շուշի	100.0	100.0			
<i>այդ թվում՝</i>					
մինչև 15.0 կմ	100.0	100.0			
15.1-45.0 կմ	100.0	100.0			
45.1-75.0 կմ	100.0	100.0			
75.1-105.0 կմ					
105.1 կմ և ավելի					
Քաշաթաղ	100.0	100.0			
<i>այդ թվում՝</i>					
մինչև 15.0 կմ					
15.1-45.0 կմ					
45.1-75.0 կմ					
75.1-105.0 կմ					
105.1 կմ և ավելի	100.0	100.0			

Միկրոավտոբուսային երթուղիների բաշխումն ըստ երթուղին սպասարկող մեքենաների քանակի և երթուղու երկարության, շրջաններով (տոկոսով մեքենաների քանակի ընդամենի նկատմամբ)

	Ընդամենը	այդ թվում`			
		ըստ միկրոավտոբուսների քանակի			
		մինչև 2 մեքենա	3-6 մեքենա	7-10 մեքենա	10 մեքենա և ավելի
Ա	1	2	3	4	5
ԼՂՀ ընդամենը	100.0	100.0	100.0		100.0
այդ թվում`					
մինչև 15.0 կմ	17.9	11.3	80.0		100.0
15.1-45.0 կմ	17.9	19.7			
45.1-75.0 կմ	32.1	35.2			
75.1-105.0 կմ	6.4	7.0			
105.1 կմ և ավելի	25.7	26.8	20.0		
ք. Ստեփանակերտ	100.0	100.0	100.0		100.0
այդ թվում`					
մինչև 15.0 կմ	37.5	17.6	80.0		100.0
15.1-45.0 կմ	8.3	11.8			
45.1-75.0 կմ	25.0	35.3			
75.1-105.0 կմ	4.2	5.9			
105.1 կմ և ավելի	25.0	29.4	20.0		
Ասկերան	100.0	100.0			
այդ թվում`					
մինչև 15.0 կմ	33.3	33.3			
15.1-45.0 կմ	55.6	55.6			
45.1-75.0 կմ					
75.1-105.0 կմ					
105.1 կմ և ավելի	11.1	11.1			
Հաղրուք	100.0	100.0			
այդ թվում`					
մինչև 15.0 կմ					
15.1-45.0 կմ	12.5	12.5			
45.1-75.0 կմ	37.5	37.5			
75.1-105.0 կմ	12.5	12.5			
105.1 կմ և ավելի	37.5	37.5			
Մարտակերտ	100.0	100.0			
այդ թվում`					
մինչև 15.0 կմ					
15.1-45.0 կմ					
45.1-75.0 կմ	53.3	53.3			
75.1-105.0 կմ	20.0	20.0			
105.1 կմ և ավելի	26.7	26.7			
Մարտունի	100.0	100.0			
այդ թվում`					
մինչև 15.0 կմ					
15.1-45.0 կմ	41.7	41.7			
45.1-75.0 կմ	50.0	50.0			
75.1-105.0 կմ					
105.1 կմ և ավելի	8.3	8.3			

Ա	1	2	3	4	5
Շահումյան	100.0	100.0			
<i>այդ թվում՝</i>					
մինչև 15.0 կմ					
15.1-45.0 կմ					
45.1-75.0 կմ	100.0	100.0			
75.1-105.0 կմ					
105.1 կմ և ավելի					
Շուշի	100.0	100.0			
<i>այդ թվում՝</i>					
մինչև 15.0 կմ	50.0	50.0			
15.1-45.0 կմ	25.0	25.0			
45.1-75.0 կմ	25.0	25.0			
75.1-105.0 կմ					
105.1 կմ և ավելի					
Քաշաթաղ	100.0	100.0			
<i>այդ թվում՝</i>					
մինչև 15.0 կմ					
15.1-45.0 կմ					
45.1-75.0 կմ					
75.1-105.0 կմ					
105.1 կմ և ավելի	100.0	100.0			

Ավտոբուսային երթուղիների բաշխումն ըստ երթուղին սպասարկող մեքենաների քանակի և երթուղու երկարության, շրջաններով

	Ընդամենը	այդ թվում`			
		ըստ ավտոբուսների քանակի			
		մինչև 2 մեքենա	3-6 մեքենա	7-10 մեքենա	10 մեքենա և ավելի
Ա	1	2	3	4	5
ԼՂՀ ընդամենը	31	27	3	1	
<i>այդ թվում`</i>					
մինչև 15.0 կմ	6	3	2	1	
15.1-45.0 կմ	15	14	1		
45.1-75.0 կմ	9	9			
75.1-105.0 կմ					
105.1 կմ և ավելի	1	1			
Ստեփանակերտ	3		2	1	
<i>այդ թվում`</i>					
մինչև 15.0 կմ	3		2	1	
15.1-45.0 կմ					
45.1-75.0 կմ					
75.1-105.0 կմ					
105.1 կմ և ավելի					
Ասկերան	10	9	1		
<i>այդ թվում`</i>					
մինչև 15.0 կմ	1	1			
15.1-45.0 կմ	9	8	1		
45.1-75.0 կմ					
75.1-105.0 կմ					
105.1 կմ և ավելի					
Հաղրուք	2	2			
<i>այդ թվում`</i>					
մինչև 15.0 կմ					
15.1-45.0 կմ					
45.1-75.0 կմ	2	2			
75.1-105.0 կմ					
105.1 կմ և ավելի					
Մարտակերտ	3	3			
<i>այդ թվում`</i>					
մինչև 15.0 կմ					
15.1-45.0 կմ	1	1			
45.1-75.0 կմ	2	2			
75.1-105.0 կմ					
105.1 կմ և ավելի					
Մարտունի	5	5			
<i>այդ թվում`</i>					
մինչև 15.0 կմ					
15.1-45.0 կմ	4	4			
45.1-75.0 կմ	1	1			
75.1-105.0 կմ					

Ա	1	2	3	4	5
105.1 կմ և ավելի					
Շահումյան	2	2			
<i>այդ թվում՝</i>					
մինչև 15 կմ					
15.1-45.0 կմ					
45.1-75.0 կմ	1	1			
75.1-105.0 կմ					
105.1 կմ և ավելի	1	1			
Շուշի					
<i>այդ թվում՝</i>					
մինչև 15 կմ					
15.1-45.0 կմ					
45.1-75.0 կմ					
75.1-105.0 կմ					
105.1 կմ և ավելի					
Քաշաթաղ	6	6			
<i>այդ թվում՝</i>					
մինչև 15 կմ	2	2			
15.1-45.0 կմ	1	1			
45.1-75.0 կմ	3	3			
75.1-105.0 կմ					
105.1 կմ և ավելի					

Ավտոբուսային երթուղիների բաշխումն ըստ երթուղին սպասարկող մեքենաների քանակի և երթուղու երկարության, շրջաններով (տոկոսով երթուղու երկարության ընդամենի նկատմամբ)

	Ընդամենը	այդ թվում`			
		ըստ ավտոբուսների քանակի			
		մինչև 2 մեքենա	3-6 մեքենա	7-10 մեքենա	10 մեքենա և ավելի
Ա	1	2	3	4	5
ԼՂՀ ընդամենը	100.0	87.1	9.7	3.2	
<i>այդ թվում`</i>					
մինչև 15.0 կմ	100.0	50.0	33.3	16.7	
15.1-45.0 կմ	100.0	93.3	6.7		
45.1-75.0 կմ	100.0	100.0			
75.1-105.0 կմ					
105.1 կմ և ավելի	100.0	100.0			
Մտեփանակերտ	100.0		66.7	33.3	
<i>այդ թվում`</i>					
մինչև 15.0 կմ	100.0		66.7	33.3	
15.1-45.0 կմ					
45.1-75.0 կմ					
75.1-105.0 կմ					
105.1 կմ և ավելի					
Ասկերան	100.0	90.0	10.0		
<i>այդ թվում`</i>					
մինչև 15.0 կմ	100.0	100.0			
15.1-45.0 կմ	100.0	88.9	11.1		
45.1-75.0 կմ					
75.1-105.0 կմ					
105.1 կմ և ավելի					
Հաղուք	100.0	100.0			
<i>այդ թվում`</i>					
մինչև 15.0 կմ					
15.1-45.0 կմ					
45.1-75.0 կմ	100.0	100.0			
75.1-105.0 կմ					
105.1 կմ և ավելի					
Մարտակերտ	100.0	100.0			
<i>այդ թվում`</i>					
մինչև 15.0 կմ					
15.1-45.0 կմ	100.0	100.0			
45.1-75.0 կմ	100.0	100.0			
75.1-105.0 կմ					
105.1 կմ և ավելի					
Մարտունի	100.0	100.0			
<i>այդ թվում`</i>					
մինչև 15.0 կմ					
15.1-45.0 կմ	100.0	100.0			
45.1-75.0 կմ	100.0	100.0			
75.1-105.0 կմ					
105.1 կմ և ավելի					

	Ընդամենը	այդ թվում`			
		ըստ ավտորուսների քանակի			
		մինչև 2 մեքենա	3-6 մեքենա	7-10 մեքենա	10 մեքենա և ավելի
Ա	1	2	3	4	5
Շահումյան	100.0	100.0			
<i>այդ թվում`</i>					
մինչև 15 կմ					
15.1-45.0 կմ					
45.1-75.0 կմ	100.0	100.0			
75.1-105.0 կմ					
105.1 կմ և ավելի	100.0	100.0			
Շուշի					
<i>այդ թվում`</i>					
մինչև 15 կմ					
15.1-45.0 կմ					
45.1-75.0 կմ					
75.1-105.0 կմ					
105.1 կմ և ավելի					
Քաշաթաղ	100.0	100.0			
<i>այդ թվում`</i>					
մինչև 15 կմ	100.0	100.0			
15.1-45.0 կմ	100.0	100.0			
45.1-75.0 կմ	100.0	100.0			
75.1-105.0 կմ					
105.1 կմ և ավելի					

Ավտոբուսային երթուղիների բաշխումն ըստ երթուղին սպասարկող մեքենաների քանակի և երթուղու երկարության, շրջաններով (տոկոսով մեքենաների քանակի ընդամենի նկատմամբ)

	Ընդամենը	այդ թվում`			
		ըստ ավտոբուսների քանակի			
		մինչև 2 մեքենա	3-6 մեքենա	7-10 մեքենա	10 մեքենա և ավելի
Ա	1	2	3	4	5
ԼՂՀ ընդամենը	100.0	100.0	100.0	100.0	
այդ թվում`					
մինչև 15.0 կմ	19.4	11.1	66.7	100.0	
15.1-45.0 կմ	48.4	51.9	33.3		
45.1-75.0 կմ	29.0	33.3			
75.1-105.0 կմ					
105.1 կմ և ավելի	3.2	3.7			
Ստեփանակերտ	100.0		100.0	100.0	
այդ թվում`					
մինչև 15.0 կմ	100.0		100.0	100.0	
15.1-45.0 կմ					
45.1-75.0 կմ					
75.1-105.0 կմ					
105.1 կմ և ավելի					
Ասկերան	100.0	100.0	100.0		
այդ թվում`					
մինչև 15.0 կմ	10.0	11.1			
15.1-45.0 կմ	90.0	88.9	100.0		
45.1-75.0 կմ					
75.1-105.0 կմ					
105.1 կմ և ավելի					
Հաղրուք	100.0	100.0			
այդ թվում`					
մինչև 15.0 կմ					
15.1-45.0 կմ					
45.1-75.0 կմ	100.0	100.0			
75.1-105.0 կմ					
105.1 կմ և ավելի					
Մարտակերտ	100.0	100.0			
այդ թվում`					
մինչև 15.0 կմ					
15.1-45.0 կմ	33.3	33.3			
45.1-75.0 կմ	66.7	66.7			
75.1-105.0 կմ					
105.1 կմ և ավելի					
Մարտունի	100.0	100.0			
այդ թվում`					
մինչև 15.0 կմ					
15.1-45.0 կմ	80.0	80.0			
45.1-75.0 կմ	20.0	20.0			
75.1-105.0 կմ					
105.1 կմ և ավելի					

	Ընդամենը	այդ թվում՝			
		բառ ավտորուսների քանակի			
		մինչև 2 մեքենա	3-6 մեքենա	7-10 մեքենա	10 մեքենա և ավելի
Ա	1	2	3	4	5
Շահումյան	100.0	100.0			
այդ թվում՝					
մինչև 15 կմ					
15.1-45.0 կմ					
45.1-75.0 կմ	50.0	50.0			
75.1-105.0 կմ					
105.1 կմ և ավելի	50.0	50.0			
Շուշի					
այդ թվում՝					
մինչև 15 կմ					
15.1-45.0 կմ					
45.1-75.0 կմ					
75.1-105.0 կմ					
105.1 կմ և ավելի					
Քաշաթաղ	100.0	100.0			
այդ թվում՝					
մինչև 15 կմ	33.3	33.3			
15.1-45.0 կմ	16.7	16.7			
45.1-75.0 կմ	50.0	50.0			
75.1-105.0 կմ					
105.1 կմ և ավելի					

Միկրոավտոբուսային երթուղիների բաշխումն ըստ մեկ միկրոավտոբուսի երթուղու միջին տևողության և երթուղու երկարության, շրջաններով

	Ընդամենը	այդ թվում`				
		ըստ մեկ միկրոավտոբուսի երթուղու միջին տևողության				
		մինչև 30 րոպե	31-60 րոպե	61-90 րոպե	91-120 րոպե	121 րոպե և ավելի
Ա	1	2	3	4	5	6
ԼՂՀ ընդամենը	78	14	13	19	8	24
այդ թվում`						
մինչև 15.0 կմ	14	9	5			
15.1-45.0 կմ	14	5	6	3		
45.1-75.0 կմ	25		2	15	7	1
75.1-105.0 կմ	5			1	1	3
105.1 կմ և ավելի	20					20
ք. Ստեփանակերտ	24	4	6	5	3	6
այդ թվում`						
մինչև 15.0 կմ	9	4	5			
15.1-45.0 կմ	2		1	1		
45.1-75.0 կմ	6			4	2	
75.1-105.0 կմ	1				1	
105.1 կմ և ավելի	6					6
Ասկերան	9	6	2			1
այդ թվում`						
մինչև 15.0 կմ	3	3				
15.1-45.0 կմ	5	3	2			
45.1-75.0 կմ						
75.1-105.0 կմ						
105.1 կմ և ավելի	1					1
Հաղրոթ	8		1	3	1	3
այդ թվում`						
մինչև 15.0 կմ						
15.1-45.0 կմ	1		1			
45.1-75.0 կմ	3			2	1	
75.1-105.0 կմ	1			1		
105.1 կմ և ավելի	3					3
Մարտակերտ	15			5	3	7
այդ թվում`						
մինչև 15.0 կմ						
15.1-45.0 կմ						
45.1-75.0 կմ	8			5	3	
75.1-105.0 կմ	3					3
105.1 կմ և ավելի	4					4
Մարտունի	12	1	4	5	1	1
այդ թվում`						
մինչև 15.0 կմ						
15.1-45.0 կմ	5	1	2	2		
45.1-75.0 կմ	6		2	3	1	
75.1-105.0 կմ						
105.1 կմ և ավելի	1					1

Ա	1	2	3	4	5	6
Շահումյան	1					1
<i>այդ թվում՝</i>						
մինչև 15.0 կմ						
15.1-45.0 կմ						
45.1-75.0 կմ	1					1
75.1-105.0 կմ						
105.1 կմ և ավելի						
Շուշի	4	3		1		
<i>այդ թվում՝</i>						
մինչև 15.0 կմ	2	2				
15.1-45.0 կմ	1	1				
45.1-75.0 կմ	1			1		
75.1-105.0 կմ						
105.1 կմ և ավելի						
Քաղաքադ	5					5
<i>այդ թվում՝</i>						
մինչև 15.0 կմ						
15.1-45.0 կմ						
45.1-75.0 կմ						
75.1-105.0 կմ						
105.1 կմ և ավելի	5					5

Աղյուսակ 14.

Միկրոավտոբուսային երթուղիների բաշխումն ըստ մեկ միկրոավտոբուսի երթուղու միջին տևողության և երթուղու երկարության, շրջաններով (տոկոսով երթուղու երկարության ընդամենի նկատմամբ)

	Ընդամենը	այդ թվում`				
		ըստ մեկ միկրոավտոբուսի երթուղու միջին տևողության				
		մինչև 30 րոպե	31-60 րոպե	61-90 րոպե	91-120 րոպե	121 րոպե և ավելի
Ա	1	2	3	4	5	6
ԼՂՀ ընդամենը	100.0	17.9	16.7	24.4	10.2	30.8
այդ թվում`						
մինչև 15.0 կմ	100.0	64.3	35.7			
15.1-45.0 կմ	100.0	35.7	42.9	21.4		
45.1-75.0 կմ	100.0		8.0	60.0	28.0	4.0
75.1-105.0 կմ	100.0			20.0	20.0	60.0
105.1 կմ և ավելի	100.0					100.0
ք. Ստեփանակերտ	100.0	16.7	25.0	20.8	12.5	25.0
այդ թվում`						
մինչև 15.0 կմ	100.0	44.4	55.6			
15.1-45.0 կմ	100.0		50.0	50.0		
45.1-75.0 կմ	100.0			66.7	33.3	
75.1-105.0 կմ	100.0				100.0	
105.1 կմ և ավելի	100.0					100.0
Ասկերան	100.0	66.7	22.2			11.1
այդ թվում`						
մինչև 15.0 կմ	100.0	100.0				
15.1-45.0 կմ	100.0	60.0	40.0			
45.1-75.0 կմ						
75.1-105.0 կմ						
105.1 կմ և ավելի	100.0					100.0
Հաղորթ	100.0		12.5	37.5	12.5	37.5
այդ թվում`						
մինչև 15.0 կմ						
15.1-45.0 կմ	100.0		100.0			
45.1-75.0 կմ	100.0			66.7	33.3	
75.1-105.0 կմ	100.0			100.0		
105.1 կմ և ավելի	100.0					100.0
Մարտակերտ	100.0			33.3	20.0	46.7
այդ թվում`						
մինչև 15.0 կմ						
15.1-45.0 կմ						
45.1-75.0 կմ	100.0			62.5	37.5	
75.1-105.0 կմ	100.0					100.0
105.1 կմ և ավելի	100.0					100.0
Մարտունի	100.0	8.3	33.4	41.7	8.3	8.3
այդ թվում`						
մինչև 15.0 կմ						
15.1-45.0 կմ	100.0	20.0	40.0	40.0		
45.1-75.0 կմ	100.0		33.3	50.0	16.7	
75.1-105.0 կմ						
105.1 կմ և ավելի	100.0					100.0

Ա	1	2	3	4	5	6
Շահումյան	100.0					100.0
<i>այդ թվում՝</i>						
մինչև 15.0 կմ						
15.1-45.0 կմ						
45.1-75.0 կմ	100.0					100.0
75.1-105.0 կմ						
105.1 կմ և ավելի						
Շուշի	100.0	75.0		25.0		
<i>այդ թվում՝</i>						
մինչև 15.0 կմ	100.0	100.0				
15.1-45.0 կմ	100.0	100.0				
45.1-75.0 կմ	100.0			100.0		
75.1-105.0 կմ						
105.1 կմ և ավելի						
Քաշաթաղ	100.0					100.0
<i>այդ թվում՝</i>						
մինչև 15.0 կմ						
15.1-45.0 կմ						
45.1-75.0 կմ						
75.1-105.0 կմ						
105.1 կմ և ավելի	100.0					100.0

Աղյուսակ 15.

Միկրոավտոբուսային երթուղիների բաշխումն ըստ մեկ միկրոավտոբուսի երթուղու միջին տևողության և երթուղու երկարության, շրջաններով (տոկոսով երթուղու միջին տևողության ընդամենի նկատմամբ)

	Ընդամենը	այդ թվում`				
		ըստ մեկ միկրոավտոբուսի երթուղու միջին տևողության				
		մինչև 30 րոպե	31-60 րոպե	61-90 րոպե	91-120 րոպե	121 րոպե և ավելի
Ա	1	2	3	4	5	6
ԼՂՀ ընդամենը	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
<i>այդ թվում`</i>						
մինչև 15.0 կմ	17.9	64.3	38.5			
15.1-45.0 կմ	17.9	35.7	46.1	15.8		
45.1-75.0 կմ	32.1		15.4	78.9	87.5	4.2
75.1-105.0 կմ	6.4			5.3	12.5	12.5
105.1 կմ և ավելի	25.7					83.3
ք. Ստեփանակերտ	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
<i>այդ թվում`</i>						
մինչև 15.0 կմ	37.5	100.0	83.3			
15.1-45.0 կմ	8.3		16.7	20.0		
45.1-75.0 կմ	25.0			80.0	66.7	
75.1-105.0 կմ	4.2				33.3	
105.1 կմ և ավելի	25.0					100.0
Ասկերան	100.0	100.0	100.0			100.0
<i>այդ թվում`</i>						
մինչև 15.0 կմ	33.3	50.0				
15.1-45.0 կմ	55.6	50.0	100.0			
45.1-75.0 կմ						
75.1-105.0 կմ						
105.1 կմ և ավելի	11.1					100.0
Հաղորթ	100.0		100.0	100.0	100.0	100.0
<i>այդ թվում`</i>						
մինչև 15.0 կմ						
15.1-45.0 կմ	12.5		100.0			
45.1-75.0 կմ	37.5			66.7	100.0	
75.1-105.0 կմ	12.5			33.3		
105.1 կմ և ավելի	37.5					100.0
Մարտակերտ	100.0			100.0	100.0	100.0
<i>այդ թվում`</i>						
մինչև 15.0 կմ						
15.1-45.0 կմ						
45.1-75.0 կմ	53.3			100.0	100.0	
75.1-105.0 կմ	20.0					42.9
105.1 կմ և ավելի	26.7					57.1
Մարտունի	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
<i>այդ թվում`</i>						
մինչև 15.0 կմ						
15.1-45.0 կմ	41.7	100.0	50.0	40.0		
45.1-75.0 կմ	50.0		50.0	60.0	100.0	
75.1-105.0 կմ						
105.1 կմ և ավելի	8.3					100.0

Ա	1	2	3	4	5	6
Շահումյան	100.0					100.0
<i>այդ թվում՝</i>						
մինչև 15.0 կմ						
15.1-45.0 կմ						
45.1-75.0 կմ	100.0					100.0
75.1-105.0 կմ						
105.1 կմ և ավելի						
Շուշի	100.0	100.0		100.0		
<i>այդ թվում՝</i>						
մինչև 15.0 կմ	50.0	66.7				
15.1-45.0 կմ	25.0	33.3				
45.1-75.0 կմ	25.0			100.0		
75.1-105.0 կմ						
105.1 կմ և ավելի						
Քաշաթաղ	100.0					100.0
<i>այդ թվում՝</i>						
մինչև 15.0 կմ						
15.1-45.0 կմ						
45.1-75.0 կմ						
75.1-105.0 կմ						
105.1 կմ և ավելի	100.0					100.0

Ավտոբուսային երթուղիների բաշխումն ըստ մեկ ավտոբուսի երթուղու միջին տևողության և երթուղու երկարության, շրջաններով

	Ընդամենը	այդ թվում`				
		ըստ մեկ ավտոբուսի երթուղու միջին տևողության				
		մինչև 30 րոպե	31-60 րոպե	61-90 րոպե	91-120 րոպե	121 րոպե և ավելի
Ա	1	2	3	4	5	6
ԼՂՀ ընդամենը	31	5	13	8	3	2
<i>այդ թվում`</i>						
մինչև 15.0 կմ	6	3	3			
15.1-45.0 կմ	15	2	10	3		
45.1-75.0 կմ	9			5	3	1
75.1-105.0 կմ						
105.1 կմ և ավելի	1					1
Մտեփանակերտ	3		3			
<i>այդ թվում`</i>						
մինչև 15.0 կմ	3		3			
15.1-45.0 կմ						
45.1-75.0 կմ						
75.1-105.0 կմ						
105.1 կմ և ավելի						
Ասկերան	10	3	7			
<i>այդ թվում`</i>						
մինչև 15.0 կմ	1	1				
15.1-45.0 կմ	9	2	7			
45.1-75.0 կմ						
75.1-105.0 կմ						
105.1 կմ և ավելի						
Հաղրուք	2			2		
<i>այդ թվում`</i>						
մինչև 15.0 կմ						
15.1-45.0 կմ						
45.1-75.0 կմ	2			2		
75.1-105.0 կմ						
105.1 կմ և ավելի						
Մարտակերտ	3			2	1	
<i>այդ թվում`</i>						
մինչև 15.0 կմ						
15.1-45.0 կմ	1			1		
45.1-75.0 կմ	2			1	1	
75.1-105.0 կմ						
105.1 կմ և ավելի						
Մարտունի	5		2	3		
<i>այդ թվում`</i>						
մինչև 15.0 կմ						
15.1-45.0 կմ	4		2	2		
45.1-75.0 կմ	1			1		
75.1-105.0 կմ						
105.1 կմ և ավելի						

Ա	1	2	3	4	5	6
Շահումյան	2					2
<i>այդ թվում՝</i>						
մինչև 15 կմ						
15.1-45.0 կմ						
45.1-75.0 կմ	1					1
75.1-105.0 կմ						
105.1 կմ և ավելի	1					1
Շուշի						
<i>այդ թվում՝</i>						
մինչև 15 կմ						
15.1-45.0 կմ						
45.1-75.0 կմ						
75.1-105.0 կմ						
105.1 կմ և ավելի						
Քաղաթաղ	6	2	1	1	2	
<i>այդ թվում՝</i>						
մինչև 15 կմ	2	2				
15.1-45.0 կմ	1		1			
45.1-75.0 կմ	3			1	2	
75.1-105.0 կմ						
105.1 կմ և ավելի						

Ավտոբուսային երթուղիների բաշխումն ըստ մեկ ավտոբուսի երթուղու միջին տևողության և երթուղու երկարության, շրջաններով (տոկոսով երթուղու երկարության ընդամենի նկատմամբ)

	Ընդամենը	այդ թվում`				
		ըստ մեկ ավտոբուսի երթուղու միջին տևողության				
		մինչև 30 րոպե	31-60 րոպե	61-90 րոպե	91-120 րոպե	121 րոպե և ավելի
Ա	1	2	3	4	5	6
ԼՂՀ ընդամենը	100.0	16.1	41.9	25.8	9.7	6.5
<i>այդ թվում`</i>						
մինչև 15.0 կմ	100.0	50.0	50.0			
15.1-45.0 կմ	100.0	13.3	66.7	20.0		
45.1-75.0 կմ	100.0			55.6	33.3	11.1
75.1-105.0 կմ						
105.1 կմ և ավելի	100.0					100.0
Մտեփանակերտ	100.0		100.0			
<i>այդ թվում`</i>						
մինչև 15.0 կմ	100.0		100.0			
15.1-45.0 կմ						
45.1-75.0 կմ						
75.1-105.0 կմ						
105.1 կմ և ավելի						
Ասկերան	100.0	30.0	70.0			
<i>այդ թվում`</i>						
մինչև 15.0 կմ	100.0	100.0				
15.1-45.0 կմ	100.0	22.2	77.8			
45.1-75.0 կմ						
75.1-105.0 կմ						
105.1 կմ և ավելի						
Հաղրուք	100.0			100.0		
<i>այդ թվում`</i>						
մինչև 15.0 կմ						
15.1-45.0 կմ						
45.1-75.0 կմ	100.0			100.0		
75.1-105.0 կմ						
105.1 կմ և ավելի						
Մարտակերտ	100.0			66.7	33.3	
<i>այդ թվում`</i>						
մինչև 15.0 կմ						
15.1-45.0 կմ	100.0			100.0		
45.1-75.0 կմ	100.0			50.0	50.0	
75.1-105.0 կմ						
105.1 կմ և ավելի						
Մարտունի	100.0		40.0	60.0		
<i>այդ թվում`</i>						
մինչև 15.0 կմ						
15.1-45.0 կմ	100.0		50.0	50.0		
45.1-75.0 կմ	100.0			100.0		
75.1-105.0 կմ						
105.1 կմ և ավելի						

	Ընդամենը	այդ թվում`				
		ըստ մեկ ավտոբուսի երթուղու միջին տևողության				
		մինչև 30 րոպե	31-60 րոպե	61-90 րոպե	91-120 րոպե	121 րոպե և ավելի
Ա	1	2	3	4	5	6
Շահումյան	100.0					100.0
<i>այդ թվում`</i>						
մինչև 15 կմ						
15.1-45.0 կմ						
45.1-75.0 կմ	100.0					100.0
75.1-105.0 կմ						
105.1 կմ և ավելի	100.0					100.0
Շուշի						
<i>այդ թվում`</i>						
մինչև 15 կմ						
15.1-45.0 կմ						
45.1-75.0 կմ						
75.1-105.0 կմ						
105.1 կմ և ավելի						
Քաշաթաղ	100.0	33.3	16.7	16.7	33.3	
<i>այդ թվում`</i>						
մինչև 15 կմ	100.0	100.0				
15.1-45.0 կմ	100.0		100.0			
45.1-75.0 կմ	100.0			33.3	66.7	
75.1-105.0 կմ						
105.1 կմ և ավելի						

Ավտոբուսային երթուղիների բաշխումն ըստ մեկ ավտոբուսի երթուղու միջին տևողության և երթուղու երկարության, շրջաններով (տոկոսով երթուղու միջին տևողության ընդամենի նկատմամբ)

	Ընդամենը	այդ թվում`				
		ըստ մեկ ավտոբուսի երթուղու միջին տևողության				
		մինչև 30 րոպե	31-60 րոպե	61-90 րոպե	91-120 րոպե	121 րոպե և ավելի
Ա	1	2	3	4	5	6
ԼՂՀ ընդամենը	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
<i>այդ թվում`</i>						
մինչև 15.0 կմ	19.4	60.0	23.1			
15.1-45.0 կմ	48.4	40.0	76.9	37.5		
45.1-75.0 կմ	29.0			62.5	100.0	50.0
75.1-105.0 կմ						
105.1 կմ և ավելի	3.2					50.0
Մտեփանակերտ	100.0		100.0			
<i>այդ թվում`</i>						
մինչև 15.0 կմ	100.0		100.0			
15.1-45.0 կմ						
45.1-75.0 կմ						
75.1-105.0 կմ						
105.1 կմ և ավելի						
Ասկերան	100.0	100.0	100.0			
<i>այդ թվում`</i>						
մինչև 15.0 կմ	10.0	33.3				
15.1-45.0 կմ	90.0	66.7	100.0			
45.1-75.0 կմ						
75.1-105.0 կմ						
105.1 կմ և ավելի						
Հաղրուք	100.0			100.0		
<i>այդ թվում`</i>						
մինչև 15.0 կմ						
15.1-45.0 կմ						
45.1-75.0 կմ	100.0			100.0		
75.1-105.0 կմ						
105.1 կմ և ավելի						
Մարտակերտ	100.0			100.0	100.0	
<i>այդ թվում`</i>						
մինչև 15.0 կմ						
15.1-45.0 կմ	33.3			50.0		
45.1-75.0 կմ	66.7			50.0	100.0	
75.1-105.0 կմ						
105.1 կմ և ավելի						
Մարտունի	100.0		100.0	100.0		
<i>այդ թվում`</i>						
մինչև 15.0 կմ						
15.1-45.0 կմ	80.0		100.0	66.7		
45.1-75.0 կմ	20.0			33.3		
75.1-105.0 կմ						
105.1 կմ և ավելի						

Ա	1	2	3	4	5	6
Շահումյան	100.0					100.0
<i>այդ թվում՝</i>						
մինչև 15 կմ						
15.1-45.0 կմ						
45.1-75.0 կմ	50.0					50.0
75.1-105.0 կմ						
105.1 կմ և ավելի	50.0					50.0
Շուշի						
<i>այդ թվում՝</i>						
մինչև 15 կմ						
15.1-45.0 կմ						
45.1-75.0 կմ						
75.1-105.0 կմ						
105.1 կմ և ավելի						
Քաշաթաղ	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	
<i>այդ թվում՝</i>						
մինչև 15 կմ	33.3	100.0				
15.1-45.0 կմ	16.7		100.0			
45.1-75.0 կմ	50.0			100.0	100.0	
75.1-105.0 կմ						
105.1 կմ և ավելի						

Միկրոավտոբուսային երթուղիների բաշխումն ըստ շարժման միջին միջակայքերի
և երթուղու երկարության, շրջաններով

	Ընդամենը	այդ թվում`				
		ըստ շարժման միջին միջակայքի				
		Մինչև 1 ժամ	1,1ժ-4,0ժ	4ժ-24ժ	24ժ-48ժ	48ժ և ավելի
Ա	1	2	3	4	5	6
ԼՂՀ ընդամենը	78	11	3	21	21	22
այդ թվում`						
մինչև 15.0 կմ	14	10	2		1	1
15.1-45.0 կմ	14	1	1	4	4	4
45.1-75.0 կմ	25			12	7	6
75.1-105.0 կմ	5			1	4	
105.1 կմ և ավելի	20			4	5	11
ք. Ստեփանակերտ	24	8		9	3	4
այդ թվում`						
մինչև 15.0 կմ	9	8			1	
15.1-45.0 կմ	2			2		
45.1-75.0 կմ	6			4	2	
75.1-105.0 կմ	1			1		
105.1 կմ և ավելի	6			2		4
Ասկերան	9	1	3		1	4
այդ թվում`						
մինչև 15.0 կմ	3		2			1
15.1-45.0 կմ	5	1	1		1	2
45.1-75.0 կմ						
75.1-105.0 կմ						
105.1 կմ և ավելի	1					1
Հաղրուք	8			2	2	4
այդ թվում`						
մինչև 15.0 կմ						
15.1-45.0 կմ	1					1
45.1-75.0 կմ	3			1		2
75.1-105.0 կմ	1				1	
105.1 կմ և ավելի	3			1	1	1
Մարտակերտ	15			4	8	3
այդ թվում`						
մինչև 15.0 կմ						
15.1-45.0 կմ						
45.1-75.0 կմ	8			4	4	
75.1-105.0 կմ	3				3	
105.1 կմ և ավելի	4				1	3
Մարտունի	12			5	4	3
այդ թվում`						
մինչև 15.0 կմ						
15.1-45.0 կմ	5			2	2	1
45.1-75.0 կմ	6			3	1	2
75.1-105.0 կմ						
105.1 կմ և ավելի	1				1	

Ա	1	2	3	4	5	6
Շահումյան	1					1
այդ թվում՝						
մինչև 15.0 կմ						
15.1-45.0 կմ						
45.1-75.0 կմ	1					1
75.1-105.0 կմ						
105.1 կմ և ավելի						
Շուշի	4	2			1	1
այդ թվում՝						
մինչև 15.0 կմ	2	2				
15.1-45.0 կմ	1				1	
45.1-75.0 կմ	1					1
75.1-105.0 կմ						
105.1 կմ և ավելի						
Քաղաքադ	5			1	2	2
այդ թվում՝						
մինչև 15.0 կմ						
15.1-45.0 կմ						
45.1-75.0 կմ						
75.1-105.0 կմ						
105.1 կմ և ավելի	5			1	2	2

Աղյուսակ 20.

Միկրոավտոբուսային երթուղիների բաշխումն ըստ շարժման միջին միջակայքերի և երթուղու երկարության, շրջաններով (տոկոսով երթուղու երկարության ընդամենի նկատմամբ)

	Ընդամենը	այդ թվում`				
		ըստ շարժման միջին միջակայքի				
		Մինչև 1 ժամ	1,1ժ-4,0ժ	4ժ-24ժ	24ժ-48ժ	48ժ և ավելի
Ա	1	2	3	4	5	6
ԼՂՀ ընդամենը	100.0	14.1	3.9	26.9	26.9	28.2
այդ թվում`						
մինչև 15.0 կմ	100.0	71.5	14.3		7.1	7.1
15.1-45.0 կմ	100.0	7.1	7.1	28.6	28.6	28.6
45.1-75.0 կմ	100.0			48.0	28.0	24.0
75.1-105.0 կմ	100.0			20.0	80.0	
105.1 կմ և ավելի	100.0			20.0	25.0	55.0
ք. Ստեփանակերտ	100.0	33.3		37.5	12.5	16.7
այդ թվում`						
մինչև 15.0 կմ	100.0	88.9			11.1	
15.1-45.0 կմ	100.0			100.0		
45.1-75.0 կմ	100.0			66.7	33.3	
75.1-105.0 կմ	100.0			100.0		
105.1 կմ և ավելի	100.0			33.3		66.7
Ասկերան	100.0	11.1	33.3		11.1	44.5
այդ թվում`						
մինչև 15.0 կմ	100.0		66.7			33.3
15.1-45.0 կմ	100.0	20.0	20.0		20.0	40.0
45.1-75.0 կմ						
75.1-105.0 կմ						
105.1 կմ և ավելի	100.0					100.0
Հաղրուք	100.0			25.0	25.0	50.0
այդ թվում`						
մինչև 15.0 կմ						
15.1-45.0 կմ	100.0					100.0
45.1-75.0 կմ	100.0			33.3		66.7
75.1-105.0 կմ	100.0				100.0	
105.1 կմ և ավելի	100.0			33.3	33.3	33.3
Մարտակերտ	100.0			26.7	53.3	20.0
այդ թվում`						
մինչև 15.0 կմ						
15.1-45.0 կմ						
45.1-75.0 կմ	100.0			50.0	50.0	
75.1-105.0 կմ	100.0				100.0	
105.1 կմ և ավելի	100.0				25.0	75.0
Մարտունի	100.0			41.7	33.3	25.0
այդ թվում`						
մինչև 15.0 կմ						
15.1-45.0 կմ	100.0			40.0	40.0	20.0
45.1-75.0 կմ	100.0			50.0	16.7	33.3
75.1-105.0 կմ						
105.1 կմ և ավելի	100.0				100.0	

Ա	1	2	3	4	5	6
Շահումյան	100.0					100.0
այդ թվում՝						
մինչև 15.0 կմ						
15.1-45.0 կմ						
45.1-75.0 կմ	100.0					100.0
75.1-105.0 կմ						
105.1 կմ և ավելի						
Շուշի	100.0	50.0			25.0	25.0
այդ թվում՝						
մինչև 15.0 կմ	100.0	100.0				
15.1-45.0 կմ	100.0				100.0	
45.1-75.0 կմ	100.0					100.0
75.1-105.0 կմ						
105.1 կմ և ավելի						
Քաշաթաղ	100.0			20.0	40.0	40.0
այդ թվում՝						
մինչև 15.0 կմ						
15.1-45.0 կմ						
45.1-75.0 կմ						
75.1-105.0 կմ						
105.1 կմ և ավելի	100.0			20.0	40.0	40.0

Աղյուսակ 21.

Միկրոավտոբուսային երթուղիների բաշխումն ըստ շարժման միջին միջակայքերի և երթուղու երկարության, շրջաններով (տոկոսով շարժման միջին միջակայքի ընդամենի նկատմամբ)

	Ընդամենը	այդ թվում`				
		ըստ շարժման միջին միջակայքի				
		Մինչև 1 ժամ	1,1ժ-4,0ժ	4ժ-24ժ	24ժ-48ժ	48ժ և ավելի
Ա	1	2	3	4	5	6
ԼՂՀ ընդամենը	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
այդ թվում`						
մինչև 15.0 կմ	17.9	90.9	66.7		4.8	4.5
15.1-45.0 կմ	17.9	9.1	33.3	19.0	19.0	18.2
45.1-75.0 կմ	32.1			57.2	33.4	27.3
75.1-105.0 կմ	6.4			4.8	19.0	
105.1 կմ և ավելի	25.7			19.0	23.8	50.0
ք. Ստեփանակերտ	100.0	100.0		100.0	100.0	100.0
այդ թվում`						
մինչև 15.0 կմ	37.5	100.0			33.3	
15.1-45.0 կմ	8.3			22.2		
45.1-75.0 կմ	25.0			44.5	66.7	
75.1-105.0 կմ	4.2			11.1		
105.1 կմ և ավելի	25.0			22.2		100.0
Ասկերան	100.0	100.0	100.0		100.0	100.0
այդ թվում`						
մինչև 15.0 կմ	33.3		66.7			25.0
15.1-45.0 կմ	55.6	100.0	33.3		100.0	50.0
45.1-75.0 կմ						
75.1-105.0 կմ						
105.1 կմ և ավելի	11.1					25.0
Հաղրուք	100.0			100.0	100.0	100.0
այդ թվում`						
մինչև 15.0 կմ						
15.1-45.0 կմ	12.5					25.0
45.1-75.0 կմ	37.5			50.0		50.0
75.1-105.0 կմ	12.5				50.0	
105.1 կմ և ավելի	37.5			50.0	50.0	25.0
Մարտակերտ	100.0			100.0	100.0	100.0
այդ թվում`						
մինչև 15.0 կմ						
15.1-45.0 կմ						
45.1-75.0 կմ	53.3			100.0	50.0	
75.1-105.0 կմ	20.0				37.5	
105.1 կմ և ավելի	26.7				12.5	100.0
Մարտունի	100.0			100.0	100.0	100.0
այդ թվում`						
մինչև 15.0 կմ						
15.1-45.0 կմ	41.7			40.0	50.0	33.3
45.1-75.0 կմ	50.0			60.0	25.0	66.7
75.1-105.0 կմ						
105.1 կմ և ավելի	8.3				25.0	

Ա	1	2	3	4	5	6
Շահումյան	100.0					100.0
այդ թվում՝						
մինչև 15.0 կմ						
15.1-45.0 կմ						
45.1-75.0 կմ	100.0					100.0
75.1-105.0 կմ						
105.1 կմ և ավելի						
Շուշի	100.0	100.0			100.0	100.0
այդ թվում՝						
մինչև 15.0 կմ	50.0	100.0				
15.1-45.0 կմ	25.0				100.0	
45.1-75.0 կմ	25.0					100.0
75.1-105.0 կմ						
105.1 կմ և ավելի						
Քաշաթաղ	100.0			100.0	100.0	100.0
այդ թվում՝						
մինչև 15.0 կմ						
15.1-45.0 կմ						
45.1-75.0 կմ						
75.1-105.0 կմ						
105.1 կմ և ավելի	100.0			100.0	100.0	100.0

Ավտոբուսային երթուղիների բաշխումն ըստ շարժման միջին միջակայքերի և երթուղու երկարության, շրջաններով

	Ընդամենը	այդ թվում`				
		ըստ շարժման միջին միջակայքի				
		Մինչև 1 ժամ	1,1ժ-4,0ժ	4ժ-24ժ	24ժ-48ժ	48ժ և ավելի
Ա	1	2	3	4	5	6
ԼՂՀ ընդամենը	31	4	2	2	11	12
<i>այդ թվում`</i>						
մինչև 15.0 կմ	6	3	2	1		
15.1-45.0 կմ	15	1			8	6
45.1-75.0 կմ	9			1	3	5
75.1-105.0 կմ						
105.1 կմ և ավելի	1					1
Ստեփանակերտ	3	3				
<i>այդ թվում`</i>						
մինչև 15.0 կմ	3	3				
15.1-45.0 կմ						
45.1-75.0 կմ						
75.1-105.0 կմ						
105.1 կմ և ավելի						
Ասկերան	10	1		1	5	3
<i>այդ թվում`</i>						
մինչև 15.0 կմ	1			1		
15.1-45.0 կմ	9	1			5	3
45.1-75.0 կմ						
75.1-105.0 կմ						
105.1 կմ և ավելի						
Հաղուք	2			1	1	
<i>այդ թվում`</i>						
մինչև 15.0 կմ						
15.1-45.0 կմ						
45.1-75.0 կմ	2			1	1	
75.1-105.0 կմ						
105.1 կմ և ավելի						
Մարտակերտ	3				1	2
<i>այդ թվում`</i>						
մինչև 15.0 կմ						
15.1-45.0 կմ	1				1	
45.1-75.0 կմ	2					2
75.1-105.0 կմ						
105.1 կմ և ավելի						
Մարտունի	5				3	2
<i>այդ թվում`</i>						
մինչև 15.0 կմ						
15.1-45.0 կմ	4				2	2
45.1-75.0 կմ	1				1	
75.1-105.0 կմ						
105.1 կմ և ավելի						

Ա	1	2	3	4	5	6
Շահումյան	2					2
<i>այդ թվում՝</i>						
մինչև 15 կմ						
15.1-45.0 կմ						
45.1-75.0 կմ	1					1
75.1-105.0 կմ						
105.1 կմ և ավելի	1					1
Շուշի						
<i>այդ թվում՝</i>						
մինչև 15 կմ						
15.1-45.0 կմ						
45.1-75.0 կմ						
75.1-105.0 կմ						
105.1 կմ և ավելի						
Քաշաթաղ	6		2		1	3
<i>այդ թվում՝</i>						
մինչև 15 կմ	2		2			
15.1-45.0 կմ	1					1
45.1-75.0 կմ	3				1	2
75.1-105.0 կմ						
105.1 կմ և ավելի						

Ավտորուսային երթուղիների բաշխումն ըստ շարժման միջին միջակայքերի և երթուղու երկարության, շրջաններով (տոկոսով երթուղու երկարության ընդամեննի նկատմամբ)

	Ընդամենը	այդ թվում`				
		ըստ շարժման միջին միջակայքի				
		Մինչև 1 ժամ	1,1ժ-4,0ժ	4ժ-24ժ	24ժ-48ժ	48ժ և ավելի
Ա	1	2	3	4	5	6
ԼՂՀ ընդամենը	100.0	12.9	6.5	6.5	35.4	38.7
այդ թվում`						
մինչև 15.0 կմ	100.0	50.0	33.3	16.7		
15.1-45.0 կմ	100.0	6.7			53.3	40.0
45.1-75.0 կմ	100.0			11.1	33.3	55.6
75.1-105.0 կմ						
105.1 կմ և ավելի	100.0					100.0
Ստեփանակերտ	100.0	100.0				
այդ թվում`						
մինչև 15.0 կմ	100.0	100.0				
15.1-45.0 կմ						
45.1-75.0 կմ						
75.1-105.0 կմ						
105.1 կմ և ավելի						
Ասկերան	100.0	10.0		10.0	50.0	30.0
այդ թվում`						
մինչև 15.0 կմ	100.0			100.0		
15.1-45.0 կմ	100.0	11.1			55.6	33.3
45.1-75.0 կմ						
75.1-105.0 կմ						
105.1 կմ և ավելի						
Հաղուք	100.0			50.0	50.0	
այդ թվում`						
մինչև 15.0 կմ						
15.1-45.0 կմ						
45.1-75.0 կմ	100.0			50.0	50.0	
75.1-105.0 կմ						
105.1 կմ և ավելի						
Մարտակերտ	100.0				33.3	66.7
այդ թվում`						
մինչև 15.0 կմ						
15.1-45.0 կմ	100.0				100.0	
45.1-75.0 կմ	100.0					100.0
75.1-105.0 կմ						
105.1 կմ և ավելի						
Մարտունի	100.0				60.0	40.0
այդ թվում`						
մինչև 15.0 կմ						
15.1-45.0 կմ	100.0				50.0	50.0
45.1-75.0 կմ	100.0				100.0	
75.1-105.0 կմ						
105.1 կմ և ավելի						

	Ընդամենը	այդ թվում`				
		ըստ շարժման միջին միջակայքի				
		Մինչև 1 ժամ	1,1ժ-4,0ժ	4ժ-24ժ	24ժ-48ժ	48ժ և ավելի
Ա	1	2	3	4	5	6
Շահումյան	100.0					100.0
այդ թվում`						
մինչև 15 կմ						
15.1-45.0 կմ						
45.1-75.0 կմ	100.0					100.0
75.1-105.0 կմ						
105.1 կմ և ավելի	100.0					100.0
Շուշի						
այդ թվում`						
մինչև 15 կմ						
15.1-45.0 կմ						
45.1-75.0 կմ						
75.1-105.0 կմ						
105.1 կմ և ավելի						
Քաշաթաղ	100.0		33.3		16.7	50.0
այդ թվում`						
մինչև 15 կմ	100.0		100.0			
15.1-45.0 կմ	100.0					100.0
45.1-75.0 կմ	100.0				33.3	66.7
75.1-105.0 կմ						
105.1 կմ և ավելի						

Ավտոբուսային երթուղիների բաշխումն ըստ շարժման միջին միջակայքերի և երթուղու երկարության, շրջաններով (տոկոսով շարժման միջին միջակայքի ընդամենի նկատմամբ)

	Ընդամենը	այդ թվում`				
		ըստ շարժման միջին միջակայքի				
		Մինչև 1 ժամ	1,1ժ-4,0ժ	4ժ-24ժ	24ժ-48ժ	48ժ և ավելի
Ա	1	2	3	4	5	6
ԼՂՀ ընդամենը	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
<i>այդ թվում`</i>						
մինչև 15.0 կմ	19.4	75.0	100.0	50.0		
15.1-45.0 կմ	48.4	25.0			72.7	50.0
45.1-75.0 կմ	29.0			50.0	27.3	41.7
75.1-105.0 կմ						
105.1 կմ և ավելի	3.2					8.3
Ստեփանակերտ	100.0	100.0				
<i>այդ թվում`</i>						
մինչև 15.0 կմ	100.0	100.0				
15.1-45.0 կմ						
45.1-75.0 կմ						
75.1-105.0 կմ						
105.1 կմ և ավելի						
Ասկերան	100.0	100.0		100.0	100.0	100.0
<i>այդ թվում`</i>						
մինչև 15.0 կմ	10.0			100.0		
15.1-45.0 կմ	90.0	100.0			100.0	100.0
45.1-75.0 կմ						
75.1-105.0 կմ						
105.1 կմ և ավելի						
Հաղուբ	100.0			100.0	100.0	
<i>այդ թվում`</i>						
մինչև 15.0 կմ						
15.1-45.0 կմ						
45.1-75.0 կմ	100.0			100.0	100.0	
75.1-105.0 կմ						
105.1 կմ և ավելի						
Մարտակերտ	100.0				100.0	100.0
<i>այդ թվում`</i>						
մինչև 15.0 կմ						
15.1-45.0 կմ	33.3				100.0	
45.1-75.0 կմ	66.7					100.0
75.1-105.0 կմ						
105.1 կմ և ավելի						
Մարտունի	100.0				100.0	100.0
<i>այդ թվում`</i>						
մինչև 15.0 կմ						
15.1-45.0 կմ	80.0				66.7	100.0
45.1-75.0 կմ	20.0				33.3	
75.1-105.0 կմ						
105.1 կմ և ավելի						

	Ընդամենը	այդ թվում`				
		ըստ շարժման միջին միջակայքի				
		Մինչև 1 ժամ	1,1ժ-4,0ժ	4ժ-24ժ	24ժ-48ժ	48ժ և ավելի
Ա	1	2	3	4	5	6
Շահումյան	100.0					100.0
այդ թվում`						
մինչև 15 կմ						
15.1-45.0 կմ						
45.1-75.0 կմ	50.0					50.0
75.1-105.0 կմ						
105.0 կմ և ավելի	50.0					50.0
Շուշի						
այդ թվում`						
մինչև 15 կմ						
15.1-45.0 կմ						
45.1-75.0 կմ						
75.1-105.0 կմ						
105.0 կմ և ավելի						
Քաշաթաղ	100.0		100.0		100.0	100.0
այդ թվում`						
մինչև 15 կմ	33.3		100.0			
15.1-45.0 կմ	16.7					33.3
45.1-75.0 կմ	50.0				100.0	66.7
75.1-105.0 կմ						
105.0 կմ և ավելի						

ՀԱՎԵԼՎԱԾ 3

Աղյուսակ 1.

Երթուղիների բաշխումն ըստ հաղորդակցության տեսակների, շրջաններով

	Ընդամենը	այդ թվում`			
		ըստ հաղորդակցության տեսակների			
		ներքաղա- քային	ներշրջա- նային	միջշրջա- նային	միջպետա- կան
Ա	1	2	3	4	5
ԼՂՀ ընդամենը	107	14	11	63	19
ք. Ստեփանակերտ	27	11		9	7
Ասկերան	18		3	14	1
Հաղրուք	10		1	7	2
Մարտակերտ	18		1	13	4
Մարտունի	17		3	13	1
Շահումյան	2			1	1
Շուշի	4	1		3	
Քաշաթաղ	11	2	3	3	3

Աղյուսակ 2.

Երթուղիների բաշխման կառուցվածքն ըստ հաղորդակցության տեսակների, շրջաններով (տոկոսով շրջանի ընդամենի նկատմամբ)

	Ընդամենը	այդ թվում`			
		ըստ հաղորդակցության տեսակների			
		ներքաղա- քային	ներշրջա- նային	միջշրջա- նային	միջպետա- կան
Ա	1	2	3	4	5
ԼՂՀ ընդամենը	100.0	13.1	10.3	58.9	17.7
ք. Ստեփանակերտ	100.0	40.8		33.3	25.9
Ասկերան	100.0		16.7	77.8	5.5
Հաղրուք	100.0		10.0	70.0	20.0
Մարտակերտ	100.0		5.6	72.2	22.2
Մարտունի	100.0		17.6	76.5	5.9
Շահումյան	100.0			50.0	50.0
Շուշի	100.0	25.0		75.0	
Քաշաթաղ	100.0	18.1	27.3	27.3	27.3

Աղյուսակ 3.

Երթուղիների բաշխման կառուցվածքն ըստ հաղորդակցության տեսակների, շրջաններով (տոկոսով հաղորդակցության տեսակների ընդամենի նկատմամբ)

	Ընդամենը	այդ թվում`			
		ըստ հաղորդակցության տեսակների			
		ներքաղա- քային	ներշրջա- նային	միջշրջա- նային	միջպետա- կան
Ա	1	2	3	4	5
ԼՂՀ ընդամենը	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
ք. Ստեփանակերտ	25.2	78.6		14.3	36.8
Ասկերան	16.8		27.3	22.2	5.3
Հաղրուք	9.4		9.0	11.1	10.5
Մարտակերտ	16.8		9.0	20.6	21.0
Մարտունի	15.9		27.3	20.6	5.3
Շահումյան	1.9			1.6	5.3
Շուշի	3.7	7.1		4.8	
Քաշաթաղ	10.3	14.3	27.3	4.8	15.8

Կատարված երթուղիների քանակը ըստ հաղորդակցության տեսակների և երթուղու երկարության, շրջաններով

Ա	Ընդամենը	այդ թվում`			
		ըստ հաղորդակցության տեսակների			
		ներքաղա- քային	ներշրջա- նային	միջշրջա- նային	միջպետա- կան
1	2	3	4	5	
ԼՂՀ ընդամենը	107	14	11	63	19
<i>այդ թվում`</i>					
մինչև 15.0 կմ	20	14	1	5	
15.1-45.0 կմ	28		7	21	
45.1-75.0 կմ	33		3	29	1
75.1-105.0 կմ	5			4	1
105.1 կմ և ավելի	21			4	17
ք. Ստեփանակերտ	27	11		9	7
<i>այդ թվում`</i>					
մինչև 15.0 կմ	12	11		1	
15.1-45.0 կմ	2			2	
45.1-75.0 կմ	6			6	
75.1-105.0 կմ	1				1
105.1 կմ և ավելի	6				6
Ասկերան	18		3	14	1
<i>այդ թվում`</i>					
մինչև 15.0 կմ	4		1	3	
15.1-45.0 կմ	13		2	11	
45.1-75.0 կմ					
75.1-105.0 կմ					
105.1 կմ և ավելի	1				1
Հաղրուք	10		1	7	2
<i>այդ թվում`</i>					
մինչև 15.0 կմ					
15.1-45.0 կմ	1		1		
45.1-75.0 կմ	5			5	
75.1-105.0 կմ	1			1	
105.1 կմ և ավելի	3			1	2
Մարտակերտ	18		1	13	4
<i>այդ թվում`</i>					
մինչև 15.0 կմ					
15.1-45.0 կմ	1			1	
45.1-75.0 կմ	10		1	9	
75.1-105.0 կմ	3			3	
105.1 կմ և ավելի	4				4
Մարտունի	17		3	13	1
<i>այդ թվում`</i>					
մինչև 15.0 կմ					
15.1-45.0 կմ	9		3	6	
45.1-75.0 կմ	7			7	
75.1-105.0 կմ					
105.1 կմ և ավելի	1				1

Ա	1	2	3	4	5
Շահումյան	2			1	1
<i>այդ թվում՝</i>					
մինչև 15.0 կմ					
15.1-45.0 կմ					
45.1-75.0 կմ	1				1
75.1-105.0 կմ					
105.1 կմ և ավելի	1			1	
Շուշի	4	1		3	
<i>այդ թվում՝</i>					
մինչև 15.0 կմ	2	1		1	
15.1-45.0 կմ	1			1	
45.1-75.0 կմ	1			1	
75.1-105.0 կմ					
105.1 կմ և ավելի					
Քաշաթաղ	11	2	3	3	3
<i>այդ թվում՝</i>					
մինչև 15.0 կմ	2	2			
15.1-45.0 կմ	1		1		
45.1-75.0 կմ	3		2	1	
75.1-105.0 կմ					
105.1 կմ և ավելի	5			2	3

Աղյուսակ 5.

Կատարված երթուղիների քանակը ըստ հաղորդակցության տեսակների և երթուղու երկարության, շրջաններով (տոկոսով երթուղու երկարության ընդամենի նկատմամբ)

Ա	Ընդամենը	այդ թվում՝			
		ըստ հաղորդակցության տեսակների			
		ներքաղաքային	ներշրջանային	միջշրջանային	միջպետական
1	2	3	4	5	
ԼՂՀ ընդամենը	100.0	13.1	10.3	58.9	17.7
այդ թվում՝					
մինչև 15.0 կմ	100.0	70.0	5.0	25.0	
15.1-45.0 կմ	100.0		25.0	75.0	
45.1-75.0 կմ	100.0		9.1	87.9	3.0
75.1-105.0 կմ	100.0			80.0	20.0
105.1 կմ և ավելի	100.0			19.0	81.0
ք. Ստեփանակերտ	100.0	40.8		33.3	25.9
այդ թվում՝					
մինչև 15.0 կմ	100.0	91.7		8.3	
15.1-45.0 կմ	100.0			100.0	
45.1-75.0 կմ	100.0			100.0	
75.1-105.0 կմ	100.0				100.0
105.1 կմ և ավելի	100.0				100.0
Ասկերան	100.0		16.7	77.7	5.6
այդ թվում՝					
մինչև 15.0 կմ	100.0		25.0	75.0	
15.1-45.0 կմ	100.0		15.4	84.6	
45.1-75.0 կմ					
75.1-105.0 կմ					
105.1 կմ և ավելի	100.0				100.0
Հաղրուք	100.0		10.0	70.0	20.0
այդ թվում՝					
մինչև 15.0 կմ					
15.1-45.0 կմ	100.0		100.0		
45.1-75.0 կմ	100.0			100.0	
75.1-105.0 կմ	100.0			100.0	
105.1 կմ և ավելի	100.0			33.3	66.7
Մարտակերտ	100.0		5.6	72.2	22.2
այդ թվում՝					
մինչև 15.0 կմ					
15.1-45.0 կմ	100.0			100.0	
45.1-75.0 կմ	100.0		10.0	90.0	
75.1-105.0 կմ	100.0			100.0	
105.1 կմ և ավելի	100.0				100.0
Մարտունի	100.0		17.6	76.5	5.9
այդ թվում՝					
մինչև 15.0 կմ					
15.1-45.0 կմ	100.0		33.3	66.7	
45.1-75.0 կմ	100.0			100.0	
75.1-105.0 կմ					
105.1 կմ և ավելի	100.0				100.0

Ա	1	2	3	4	5
Շահումյան	100.0			50.0	50.0
<i>այդ թվում՝</i>					
մինչև 15.0 կմ					
15.1-45.0 կմ					
45.1-75.0 կմ	100.0				100.0
75.1-105.0 կմ					
105.1 կմ և ավելի	100.0			100.0	
Շուշի	100.0	25.0		75.0	
<i>այդ թվում՝</i>					
մինչև 15.0 կմ	100.0	50.0		50.0	
15.1-45.0 կմ	100.0			100.0	
45.1-75.0 կմ	100.0			100.0	
75.1-105.0 կմ					
105.1 կմ և ավելի					
Քաշաթաղ	100.0	18.1	27.3	27.3	27.3
<i>այդ թվում՝</i>					
մինչև 15.0 կմ	100.0	100.0			
15.1-45.0 կմ	100.0		100.0		
45.1-75.0 կմ	100.0		66.7	33.3	
75.1-105.0 կմ					
105.1 կմ և ավելի	100.0			40.0	60.0

Կատարված երթուղիների քանակը ըստ հաղորդակցության տեսակների և երթուղու երկարության, շրջաններով (տոկոսով հաղորդակցության տեսակների ընդամենի նկատմամբ)

	Ընդամենը	այդ թվում`			
		ըստ հաղորդակցության տեսակների			
		ներքաղա- քային	ներշրջա- նային	միջշրջա- նային	միջպետա- կան
Ա	1	2	3	4	5
ԼՂՀ ընդամենը	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
<i>այդ թվում`</i>					
մինչև 15.0 կմ	18.7	100.0	9.1	7.9	
15.1-45.0 կմ	26.2		63.6	33.3	
45.1-75.0 կմ	30.8		27.3	46.0	5.3
75.1-105.0 կմ	4.7			6.4	5.3
105.1 կմ և ավելի	19.6			6.4	89.4
ք. Ստեփանակերտ	100.0	100.0		100.0	100.0
<i>այդ թվում`</i>					
մինչև 15.0 կմ	44.5	100.0		11.1	
15.1-45.0 կմ	7.4			22.2	
45.1-75.0 կմ	22.2			66.7	
75.1-105.0 կմ	3.7				14.3
105.1 կմ և ավելի	22.2				85.7
Ասկերան	100.0		100.0	100.0	100.0
<i>այդ թվում`</i>					
մինչև 15.0 կմ	22.2		33.3	21.4	
15.1-45.0 կմ	72.2		66.7	78.6	
45.1-75.0 կմ					
75.1-105.0 կմ					
105.1 կմ և ավելի	5.6				100.0
Հաղրուք	100.0		100.0	100.0	100.0
<i>այդ թվում`</i>					
մինչև 15.0 կմ					
15.1-45.0 կմ	10.0		100.0		
45.1-75.0 կմ	50.0			71.4	
75.1-105.0 կմ	10.0			14.3	
105.1 կմ և ավելի	30.0			14.3	100.0
Մարտակերտ	100.0		100.0	100.0	100.0
<i>այդ թվում`</i>					
մինչև 15.0 կմ					
15.1-45.0 կմ	5.6			7.7	
45.1-75.0 կմ	55.5		100.0	69.2	
75.1-105.0 կմ	16.7			23.1	
105.1 կմ և ավելի	22.2				100.0
Մարտունի	100.0		100.0	100.0	100.0
<i>այդ թվում`</i>					
մինչև 15.0 կմ					
15.1-45.0 կմ	52.9		100.0	46.2	
45.1-75.0 կմ	41.2			53.8	
75.1-105.0 կմ					
105.1 կմ և ավելի	5.9				100.0

Ա	1	2	3	4	5
Շահումյան	100.0			100.0	100.0
<i>այդ թվում՝</i>					
մինչև 15.0 կմ					
15.1-45.0 կմ					
45.1-75.0 կմ	50.0				100.0
75.1-105.0 կմ					
105.1 կմ և ավելի	50.0			100.0	
Շուշի	100.0	100.0		100.0	
<i>այդ թվում՝</i>					
մինչև 15.0 կմ	50.0	100.0		33.3	
15.1-45.0 կմ	25.0			33.3	
45.1-75.0 կմ	25.0			33.3	
75.1-105.0 կմ					
105.1 կմ և ավելի					
Քաշաթաղ	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
<i>այդ թվում՝</i>					
մինչև 15.0 կմ	18.2	100.0			
15.1-45.0 կմ	9.1		33.3		
45.1-75.0 կմ	27.3		66.7	33.3	
75.1-105.0 կմ					
105.1 կմ և ավելի	45.4			66.7	100.0

ՀԱՎԵԼՎԱԾ 4



ԼԵՐՆԱՅԻՆ ՂԱՐԱՔԱՂԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ
 ԱԶԳԱՅԻՆ
 ՎԻՃԱԿԱԳՐԱԿԱՆ ԾԱՌԱՅՈՒԹՅՈՒՆ

**ՊԵՏԱԿԱՆ ՎԻՃԱԿԱԳՐԱԿԱՆ ԴԻՏԱՐԿՈՒՄ
 ՈՒՂԵՎՈՐԱՓՈՒՆԱԴՐՈՒՄՆԵՐԻ ՀԵՏԱԶՈՏՈՒԹՅՈՒՆ
 ՀԱՐՑԱԹԵՐԹ**

20 թվականի _____ ամսվա արդյունքներով

<p>Տրամադրված տեղեկատվության գաղտնիության պահպանումը երաշխավորվում է «Պետական վիճակագրության մասին» Լեռնային Ղարաբաղի Հանրապետության օրենքով: Համաձայն «Պետական վիճակագրության մասին» Լեռնային Ղարաբաղի Հանրապետության օրենքի, հարցման ընթացքում ստացված տեղեկատվությունը կօգտագործվի բացառապես ամփոփ տեսքով՝ ուղևորափոխադրումների վիճակագրական վերլուծության նպատակով:</p> <p><i>Պետական վիճակագրական դիտարկումների համար անհրաժեշտ վիճակագրական տեղեկատվությունը սահմանված ժամկետում չներկայացնելը կամ սահմանված կարգի խախտումով (ոչ արժանահավատ տվյալներ, դրանց ոչ ամբողջական արտացոլում և աղավաղումներ) ներկայացնելը վիճակագրական տեղեկություններ տրամադրողների համար առաջացնում է պատասխանատվություն՝ օրենսդրությամբ սահմանված կարգով:</i></p>	<p>Ներկայացվում է՝ Լեռնային Ղարաբաղի Հանրապետության ազգային վիճակագրական ծառայություն</p> <p>Ներկայացնում են՝ իրավաբանական անձինք, անհատ ձեռնարկատերերը</p> <p>Ներկայացնում ժամկետը՝ մինչև հաշվետու ամսվան հաջորդող ամսվա 15-ը:</p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

1. Իրավաբանական անձի (անհատ ձեռնարկատիրոջ) ծածկագիրը (ութանիշ թիվ)

(լրացվում է համաձայն գրանցման վկայականի)

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

2. Պետական ռեգիստրում գրանցման համարը

(լրացվում է համաձայն գրանցման վկայականի)

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

3. Հարկ վճարողի հաշվառման համարը (ութանիշ թիվ)

(լրացվում է հարկային մարմնի կողմից տրված համարը)

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

4. Իրավաբանական անձի (անհատ ձեռնարկատիրոջ) լրիվ անվանումը

5. Իրավաբանական անձի (անհատ ձեռնարկատիրոջ) գտնվելու վայրը

(ծածկագրեր լրացվում են ԼՂՀ ազգային վիճակագրական ծառայության կողմից)

շրջանը _____

ծածկագիրը

--	--	--

բնակավայրը _____

ծածկագիրը

--	--	--

հեռախոս(ներ)ը _____

Էլեկտրոնային հասցեն (e-mail) _____

6. Գործել է

7. Չի գործել

8. Չի հայտնաբերվել

9. Երթուղիների քանակը

--

այդ թվում՝ միկրոավտոբուսների

--

ավտոբուսների

--

I. ՄԻԿՐՈԱՎՏՈՒՄՆԵՐԻ ՀԱՐԺԱԿԱԶՄԸ ԵՎ ՀԱՅԱԳՈՐԾՄԱՆ ԺԱՄԿԵՏՆԵՐԸ

Ա	Տողի համարը	Ընդամենը	որից՝ աշխատանքում	Հահագործման ժամկետները ըստ 1-ին սյունյակի			
				մինչև 3 տարի	3,1-10,0 տարի	10,1-20,0 տարի	20,1 և ավելի տարի
Բ	1	2	3	4	5	6	
Միկրոավտոբուսների քանակը, ընդամենը, հատ	100						
այդ թվում՝ ըստ մակնիշների							
Գազել	101						
Ռաֆ	102						
Ֆորդ	103						
Երազ	104						
Միցուբիշի	105						
Սոբոլ	106						
Մերսեդես	107						
Այլ	108						

II. ԱՎՏՈՒՄՆԵՐԻ ՀԱՐԺԱԿԱԶՄԸ ԵՎ ՀԱՅԱԳՈՐԾՄԱՆ ԺԱՄԿԵՏՆԵՐԸ

Ա	Տողի համարը	Ընդամենը	որից՝ աշխատանքում	Հահագործման ժամկետները ըստ 1-ին սյունյակի			
				մինչև 3 տարի	3,1-10,0 տարի	10,1-20,0 տարի	20,1 և ավելի տարի
Բ	1	2	3	4	5	6	
Ավտոբուսների քանակը, ընդամենը, հատ	210						
այդ թվում՝ ըստ մակնիշների							
ՊԱԶ	211						
ԿՎԶ	212						
Հոնդայի	213						
ԼԱԶ	214						
Իկարուս	215						
Ռեմո	216						
Այլ	217						

III. ՄԻԿՐՈԱՎՏՈՒՄՆԵՐԻ ԳՈՐԾՈՒՆԵՌՈՒԹՅԱՆ ՀԻՄՆԱԿԱՆ ՑՈՒՑԱՆԻՇՆԵՐՆ ԸՍՏ ԵՐԹՈՒՂԻՆԵՐԻ

	Տողի համարը	Չափի միավորը	Ընդամենը	այդ թվում՝ ըստ երթուղիների							
				Երթուղու համարը	Երթուղու համարը	Երթուղու համարը	Երթուղու համարը	Երթուղու համարը	Երթուղու համարը	Երթուղու համարը	Երթուղու համարը
Ա	Բ	Գ	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Փոխադրվել են ուղևորներ, ընդամենը	300	հազար մարդ									
Երթուղու երկարությունը	310	կմ									
Երթուղին սպասարկող մեքենաների քանակը	320	հատ									
<i>որից՝ աշխատանքում</i>	321	հատ									

IV. ԱՎՏՈՒՄՆԵՐԻ ԳՈՐԾՈՒՆԵՌՈՒԹՅԱՆ ՀԻՄՆԱԿԱՆ ՑՈՒՑԱՆԻՇՆԵՐԸ ԸՍՏ ԵՐԹՈՒՂԻՆԵՐԻ

	Տողի համարը	Չափի միավորը	Ընդամենը	այդ թվում՝ ըստ երթուղիների							
				Երթուղու համարը	Երթուղու համարը	Երթուղու համարը	Երթուղու համարը	Երթուղու համարը	Երթուղու համարը	Երթուղու համարը	Երթուղու համարը
Ա	Բ	Գ	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Փոխադրվել են ուղևորներ, ընդամենը	400	հազար մարդ									
Երթուղու երկարությունը	410	կմ									
Երթուղին սպասարկող մեքենաների քանակը	420	հատ									
<i>որից՝ աշխատանքում</i>	421	հատ									

III. ՄԻԿՐՈՎԿՏՈՐՈՒՄՆԵՐԻ ԳՈՐԾՈՒՆԵՈՒԹՅԱՆ ԴԻՄԱԿԱՆ ՑՈՒՑԱՆԻՇՆԵՐՆ ԸՍՏ ԵՐԹՈՒՂԻՆԵՐԻ

	Տողի համարը	Չափի միավորը	այդ թվում՝ ըստ երթուղիների							
			Երթուղու համարը	Երթուղու համարը	Երթուղու համարը	Երթուղու համարը	Երթուղու համարը	Երթուղու համարը	Երթուղու համարը	Երթուղու համարը
Ա	Բ	Գ	10	11	12	13	14	15	16	17
Փոխադրվել են ուղևորներ, ընդամենը	300	<i>հազար մարդ</i>								
Երթուղու երկարությունը	310	<i>կմ</i>								
Երթուղին սպասարկող մեքենաների քանակը	320	<i>հատ</i>								
<i>որից՝ աշխատանքում</i>	321	<i>հատ</i>								

IV. ԱՎՏՈՐՈՒՄՆԵՐԻ ԳՈՐԾՈՒՆԵՈՒԹՅԱՆ ԴԻՄԱԿԱՆ ՑՈՒՑԱՆԻՇՆԵՐՆ ԸՍՏ ԵՐԹՈՒՂԻՆԵՐԻ

	Տողի համարը	Չափի միավորը	այդ թվում՝ ըստ երթուղիների							
			Երթուղու համարը	Երթուղու համարը	Երթուղու համարը	Երթուղու համարը	Երթուղու համարը	Երթուղու համարը	Երթուղու համարը	Երթուղու համարը
Ա	Բ	Գ	10	11	12	13	14	15	16	17
Փոխադրվել են ուղևորներ, ընդամենը	400	<i>հազար մարդ</i>								
Երթուղու երկարությունը	410	<i>կմ</i>								
Երթուղին սպասարկող մեքենաների քանակը	420	<i>հատ</i>								
<i>որից՝ աշխատանքում</i>	421	<i>հատ</i>								

V. ԱՇԽԱՏՈՂՆԵՐԻ ՄԻՋԻՆ ՑՈՒՑԱԿԱՎՅԻՆ ԹՎԱՔԱՆԱԿԸ, մարդ _____

Սեթորաբանական պարզաբանումներ՝

Ավտոբուսը ինը և ավելի ուղևորների նստատեղ (բացառությամբ վարորդի նստատեղը) ունեցող տրանսպորտային միջոց է, որը ելնելով նստատեղերի քանակից ստորաբաժանվում է՝ հասուկ փոքր (մինչև 16 նստատեղ), փոքր (17-ից մինչև 30 նստատեղ), միջին (31-ից մինչև 40 նստատեղ), մեծ (40 և ավելի նստատեղ) դասերի:

Երթուղային տարսին հատուկ փոքր դասի ավտոբուս (միկրոավտոբուս) է, որով իրականացվում է կանոնավոր ուղևորափոխադրում ներքաղաքային կամ մերձքաղաքային երթուղով, միայն նախատեսված կանգառներում նստատեղերի քանակին համապատասխան թվով ուղևորների նստեցում և ուղևորի պահանջով երթուղու ուղեգծի թույլատրելի կետերում իջեցում կատարելով :

Երթուղին փոխադրման սկզբնականից մինչև վերջնական ավտոտրանսպորտային միջոցի շարժման համար սահմանված ուղեգիծ է:

Ներքաղաքային երթուղին քաղաքային բնակավայրերում գործող երթուղի է, որի սկզբնակետը և վերջնակետը գտնվում են քաղաքային բնակավայրերի վարչական տարածքի սահմաններում:

Փոխադրվել են ուղևորներ ցուցանիշը ներառում է տրանսպորտային միջոցներով փաստացի փոխադրված ուղևորների թվաքանակը (ներառյալ անվճար երթևեկության իրավունքներից օգտվող ուղևորները):

Աշխատողների միջին ցուցակային թվաքանակը ամսվա համար հաշվարկվում է հաշվետու ամսվա յուրաքանչյուր օրացուցային օրվա (ամսի 1-ից մինչև 30 (31), փետրվարի համար՝ 28 (29)) ներառյալ ոչ աշխատանքային և հանգստյան օրերը, ցուցակային կազմի աշխատողների թվաքանակի գումարը բաժանելով հաշվետու ամսվա օրացուցային օրերի թվի վրա: Հանգստյան կամ տոն (ոչ աշխատանքային) օրերի առկայության դեպքում այդ օրերից յուրաքանչյուրի համար աշխատողների ցուցակային թվաքանակն ընդունվում է դրանց նախորդող աշխատանքային օրվա ցուցակային թվաքանակին համապատասխան:

Գ.Տ _____
 Կատարող՝ _____
 (Ազգանուն, անուն)

 (Ստորագրություն)

 (Ստորագրություն)
 «-----» 20 թ.
 (լրացման ամսաթիվը)



**ԼԵՈՒՆԱՅԻՆ ՂԱՐԱՔԱԳԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ
ԱԶԳԱՅԻՆ ՎԻՃԱԿԱԳՐԱԿԱՆ ԾԱՌԱՅՈՒԹՅՈՒՆ
ՊԵՏԱԿԱՆ ՎԻՃԱԿԱԳՐԱԿԱՆ ԴԻՏԱՐԿՈՒՄ**

**ՈՒՂԵՎՈՐԱՓՈՆԱԴՐՈՒՄՆԵՐԻ ՀԵՏԱԶՈՏՈՒԹՅՈՒՆ
ԱՆՀԱՏԱԿԱՆ ՀԱՐՑԱԹԵՐԹ**

Տրամադրված տեղեկատվության գաղտնիության պահպանումը երաշխավորվում է «Պետական վիճակագրության մասին» Լեռնային Ղարաբաղի Հանրապետության օրենքով: Համաձայն «Պետական վիճակագրության մասին» Լեռնային Ղարաբաղի Հանրապետության օրենքի, հարցման ընթացքում ստացված տեղեկատվությունը կօգտագործվի բացառապես ամփոփ տեսքով՝ ուղևորափոխադրումների վիճակագրական վերլուծության նպատակով: ԼՂՀ ազգային վիճակագրական ծառայություն:

1. Շրջանի ծածկագիրը
2. Իրավաբանական անձի ծածկագիրը
3. Երթուղու ծածկագիրը

Հավելված Հաստատված է
Լեռնային Ղարաբաղի Հանրապետության
վիճակագրության պետական խորհրդի
2010թ. հոկտեմբերի 25-ի թիվ 17 որոշմամբ

4. ՏԵՂԵԿՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐ ՄԻԿՐՈԱՎՏՈՐՈՒՄՆԵՐԻ ԱՇԽԱՏԱՆՔԻ ՎԵՐԱԲԵՐՅԱԼ

Ցուցանիշի անվանումը	Տողի համարը	Չափի միավորը	Երթուղու համարը
			1
Ա	Բ	Գ	1
Շրջապատույտի (երթուղու) երկարությունը	410	կմ	
Մեկ շրջապատույտի (երթի) միջին տևողությունը	420	ժամ (րոպե)	
Մեկ մեքենայի ամսական միջին աշխատանքային օրերի քանակը	430	օր	
Մեկ մեքենայի օրական միջին աշխատաժամերը	440	ժամ	
Մեքենաների շարժման միջին միջակայքը	450	ժամ (րոպե)	

5. ՏԵՂԵԿՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐ ՄԻԿՐՈԱՎՏՈՐՈՒՄԱՅԻՆ ՇԱՐԺԱԿԱԶՄԻ ԳՈՐԾՈՒՆԵՈՒԹՅԱՆ ՎԵՐԱԲԵՐՅԱԼ ԸՍՏ ՄԱԿՆԻՇՆԵՐԻ

Հետազոտվող շահմանի անվանումը	Տողի համարը	Երթուղի դուրս եկած մեքենաների քանակը, հատ					Մեկ մեքենայի օրական միջին շրջապատույտների քանակը, հատ				1 շրջապատույտի ընթացքում փոխադրված ուղևորների թվաքանակը, մարդ			
		Ընդամենը	այդ թվում՝				այդ թվում՝				այդ թվում՝			
			Գ-ազել	Ռ-աֆ	Ֆոլդ	Այլ	Գ-ազել	Ռ-աֆ	Ֆոլդ	Այլ	Գ-ազել	Ռ-աֆ	Ֆոլդ	Այլ
Ա	Բ	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
	510													
	520													
	530													
	540													
	550													
	560													
	570													

Կատարողի անուն, ազգանուն _____

/ստորագրություն/ _____



**ԼԵՈՆԱՅԻՆ ՂԱՐԱՔԱՂԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹԱՆ
ԱԶԳԱՅԻՆ ՎԻՃԱԿԱԳՐԱԿԱՆ ԾԱՌԱՅՈՒԹՅՈՒՆ
ՊԵՏԱԿԱՆ ՎԻՃԱԿԱԳՐԱԿԱՆ ԴԻՏԱՐԿՈՒՄ**

**ՈՒՂԵՎՈՐԱՓՈՒՆԱԴՐՈՒՄՆԵՐԻ ՀԵՏԱԶՈՏՈՒԹՅՈՒՆ
ԱՆՀԱՏԱԿԱՆ ՀԱՐՑԱԹԵՐԹ**

Տրամադրված տեղեկատվության գաղտնիության պահպանումը երաշխավորվում է «Պետական վիճակագրության մասին» Լեռնային Ղարաբաղի Հանրապետության օրենքով: Համաձայն «Պետական վիճակագրության մասին» Լեռնային Ղարաբաղի Հանրապետության օրենքի, հարցման ընթացքում ստացված տեղեկատվությունը կօգտագործվի բացառապես ամփոփ տեսքով՝ ուղևորափոխադրումների վիճակագրական վերլուծության նպատակով:

ԼՂՀ ազգային վիճակագրական ծառայություն.

1. Շրջանի ծածկագիրը

2. Իրավաբանական անձի ծածկագիրը

3. Երթուղու ծածկագիրը

Հավելված
Հաստատված է
Լեռնային Ղարաբաղի Հանրապետության
վիճակագրության պետական խորհրդի
2010թ. հոկտեմբերի 25-ի թիվ 17 որոշմամբ

4. ՏԵՂԵԿՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐ ԱՎՏՈՐՈՒՄՆԵՐԻ ԱՇԽԱՏԱՆՔԻ ՎԵՐԱԲԵՐՅԱԼ

Ցուցանիշի անվանումը	Տողի համարը	Չափի միավորը	Երթուղու համարը
Ա	Բ	Գ	Դ
Շրջապատույտի (երթուղու) երկարությունը	410	կմ	
Մեկ շրջապատույտի (երթի) միջին տևողությունը	420	ժամ (րոպե)	
Մեկ մեքենայի ամսական միջին աշխատանքային օրերի քանակը	430	օր	
Մեկ մեքենայի օրական միջին աշխատաժամերը	440	ժամ	
Մեքենաների շարժման միջին միջակայքը	450	ժամ (րոպե)	

5. ՏԵՂԵԿՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐ ԱՎՏՈՐՈՒՄԱՅԻՆ ՇԱՐԺԱԿԱԶՄԻ ԳՈՐԾՈՒՆԵՈՒԹՅԱՆ ՎԵՐԱԲԵՐՅԱԼ ԸՍՏ ՄԱԿՆԻՇՆԵՐԻ

Հետազոտվող շաբաթվա օրերը	Տողի համարը	Երթուղի դուրս եկած մեքենաների քանակը, հստ				Մեկ մեքենայի օրական միջին շրջապատույտների քանակը, հստ				1 շրջապատույտի ընթացքում փոխադրված ուղևորների թվաքանակը, մարդ				
		այդ թվում՝				այդ թվում՝				այդ թվում՝				
		Ընդամենը	ՊԱԶ	ԿՎԶ	Հոնդայի	Այլ	ՊԱԶ	ԿՎԶ	Հոնդայի	Այլ	ՊԱԶ	ԿՎԶ	Հոնդայի	Այլ
Ա	Բ	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
	510													
	520													
	530													
	540													
	550													
	560													
	570													

Կատարողի անուն, ազգանուն _____

/ստորագրություն/ _____



**ԼԵՈՆԱՅԻՆ ՂԱՐԱԲԱՂԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ
ԱԶԳԱՅԻՆ ՎԻՃԱԿԱԳՐԱԿԱՆ ԾԱՌԱՅՈՒԹՅՈՒՆ
ՊԵՏԱԿԱՆ ՎԻՃԱԿԱԳՐԱԿԱՆ ԴԻՏԱՐԿՈՒՄ
ՈՒՂԵՎՈՐԱՓՈՒՆԱԴՐՈՒՄՆԵՐԻ ՀԵՏԱԶՈՏՈՒԹՅՈՒՆ
ԱՆՀԱՏԱԿԱՆ ՀԱՐՑԱԹԵՐԹ**

1. Շրջանի ծածկագիրը
Հավելված

--	--	--

2. Իրավաբանական անձի ծածկագիրը

--	--	--	--	--	--	--	--

3. Երթուղու ծածկագիրը

--	--	--

Հաստատված է
Լեռնային Դարաբաղի Հանրապետության
վիճակագրության պետական խորհրդի
2010թ. հոկտեմբերի 25-ի թիվ 17 որոշմամբ

4. ՏԵՂԵԿՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐ ՄԻԿՐՈԱՎՏՈՔՈՒՄՆԵՐԻ ԱՇԽԱՏԱՆՔԻ ՎԵՐԱԲԵՐՅԱԼ

Ցուցանիշի անվանումը	Տողի համարը	Չափի միավորը	Երթուղու համարը
Ա	Բ	Գ	Դ
Շրջապտույտի (երթուղու) երկարությունը	410	կմ	
Մեկ շրջապտույտի (երթի) միջին տևողությունը	420	ժամ (րոպե)	
Մեկ մեքենայի ամսական միջին աշխատանքային օրերի քանակը	430	օր	
Մեկ մեքենայի օրական միջին աշխատաժամերը	440	ժամ	
Մեքենաների շարժման միջին միջակայքը	450	ժամ (րոպե)	

5. ՏԵՂԵԿՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐ ՄԻԿՐՈԱՎՏՈՔՈՒՄԱՅԻՆ ԸԱՐԺԱԿԱԶՄԻ ԳՈՐԾՈՒՆԵՈՒԹՅԱՆ ՎԵՐԱԲԵՐՅԱԼ ԸՍՏ ՄԱԿՆԻՇՆԵՐԻ

Նմուշի օրինակների ստիպանդանոշ	Տողի համարը	Երթուղի դուրս եկած մեքենաների քանակը, հաս					Մեկ մեքենայի օրական միջին շրջապտույտների քանակը, հաս				Մեկ մեքենայի 1 շրջապտույտի ընթացքում փոխադրված ուղևորների քվաքանակը, մարդ			
		Ընդամենը	այդ թվում՝				Ընդամենը	այդ թվում՝			Ընդամենը	այդ թվում՝		
			Գառե	Ռաֆ	Ֆոլդ	Այլ		Գառե	Ռաֆ	Ֆոլդ		Այլ	Գառե	Ռաֆ
Ա	Բ	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
	510													
	520													
	530													
	540													
	550													
	560													
	570													

6. ՏԵՂԵԿՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐ ՄԵԿ ՄԻԿՐՈԱՎՏՈՔՈՒՄԻ ՄԵԿ ԸՐՁԱՊՏՈՒՅՏԻ ԸՆԹԱՑՔՈՒՄ ՓՈՒԱԴՐՎԱԾ ՈՒՂԵՎՈՐՆԵՐԻ ԹՎԱՔԱՆԱԿԻ ՎԵՐԱԲԵՐՅԱԼ ԸՍՏ ՕՐՎԱ ԺԱՄԵՐԻ

Հետազոտվող շաբաթվա օրերը	Տողի համարը	1 շրջապտույտի ընթացքում փոխադրված ուղևորների քվաքանակը, մարդ			
		Ընդամենը	այդ թվում՝		
			8 ³⁰ - 10 ³⁰	11 ⁰⁰ - 12 ³⁰	17 ³⁰ - 19 ³⁰
Ա	Բ	1	2	3	4
	610				
	620				
	630				
	640				
	650				
	660				
	670				

Կատարողի անուն, ազգանուն _____