

ների ընթացքում, այլանախարակած աճի տեմպերով համոզեմ, մույնիսկ պետական ծախսերը knowhow-ների խրախուսման և տեխնոլոգիաների համակարգված արտահանման վրա կլինեն խիստ անբավարար:

Կոպիտո ղեկավարված ժամանակ կարող ենք տնտեսական աճի տեսությունների սկիզբ համարել Պետտիի, Մմիքի և Ռիկարդոյի աշխատությունները, երբ տնտեսական աճը մեր երևույթ էր Արևմտյան համար: Մակայն մենք շեշտը կդնենք XX դարի երկրորդ կեսին արված խոր ուսումնասիրությունների վրա, որոնք խիստ ձևավորված գիտական բնույթ ունեն:

50-60-ամ թթ. ընթացքում ձևավորված, այսպես կոչված, *գծային փուլերի տեսությունը*, որի հեղինակն էր ամերիկյան տնտեսագետ Ուոլթ Ռոսթոուն, տնտեսական զարգացման հիմքում տեսնում էր տնտեսական աճի մի քանի փուլեր, որոնցով յուրաքանչյուր զարգացող երկիր պետք է պարտադիր անցնի: Այդ փուլերն են՝

- *ավանդական հասարակություն*, երբ շեշտը դրված է գյուղատնտեսության և հատարակ պարզ տեխնոլոգիաների վրա,
- *թռիչքի նախադրյալների ստեղծում*, երբ աճում է գյուղատնտեսության արդյունավետությունը, և արտադրական սեկտորի զարգացման համար աշխատուժի է ազատվում,
- *թռիչք*, երբ խնայողությունների բարձր մակարդակը հնարավորություն է տալիս արտադրողականության կտրուկ աճի,
- *զանգվածային սպառում*, ապրանքային զանգվածի ավելցուկ, ծառայությունների սեկտորի կտրուկ աճ:

Այս տեսության հիմնական թերության մասին մենք արդեն նշեցինք. ի տարբերություն զարգացած երկրների՝ թերի զարգացած երկրներում կառուցվածքային, ինստիտուցիոնալ, մշակութային նախադրյալները, ինչպիսիք են, օրինակ, ձեռնարկատերերի մտածելակերպը, զարգացած ապրանքային և դրամական շուկաները և այլն, կամ բացակայում են ընդհանրապես, կամ շատ են տարբերվում ինդուստրիալ երկրներից:

Կառուցվածքային վերափոխումների տեսությունը երկրորդն է իր նշանակությամբ տնտեսական զարգացման ժամանակակից տեսությունների շարքում: Այն հիմնականում բնորոշվում է Նորելյան մրցանակի դափնեկիր Արթուր Լյուիսի երկնյադրային մոդելով, որը ենթադրում է աշխատուժի ավելցուկ գյուղատնտեսության մեջ (առաջին սեկտոր) և ինդուստրիալիզացիայի բարձր տեմպ թաղարքներում (երկրորդ սեկտոր), ուր մեկ աշխատողի միջին եկամուտը մոտ 30 տոկոսով ավելի բարձր պետք է լինի գյուղի աշխատողների եկամտից, այսպիսով խթանելով ուրբանիզացիան: Մոդելում կիրառվում են էկոնոմետրիկայի և տնտեսական վիճակագրության մեթոդները: Այս մոդելի թույլ կողմերից է այն ենթադրությունը, որ կապիտալիստները կներդնեն սեփական շահույթները մույնատիպ կապիտալի ընդլայնման մեջ, այնինչ հնարավոր շահույթները վերավարկավորել խնայող տեխնոլոգիաների մեջ, իսկ վատագույն դեպքում՝ դեպի զրոյացված արևմտյան բանկերում: Նորից ստանում ենք մի իրավիճակ, որ զարգացող երկրների առանձնահատկությունները թույլ չեն տալիս լիարժեք կերպով ընդունել Արևմուտքում «աշխատած» տնտեսական մոդելը:

Երրորդ ուղղությունը՝ *արտաքին կախվածության տեսությունը*, ծագեց՝ ելնելով առաջին երկու տեսությունների ոչ գործնական լինելու հետևանքով: Ըստ էության, այն մարքսիզմի տեսության արդյունք կարելի է համարել: Ըստ այդ տեսության ամենատարիկալ ուղղության, զարգացած երկրները գաղտնի քաղաքականություն են վարում, որպեսզի սահմանափակեն հնարավոր տնտեսական զարգացման միտումները զարգացող երկրներում: Դրան նպաստում են նաև հարուստների փոքրաթիվ խմբերը հենց այդ երկրներում, որոնք շահագրգռված են պահպանելու եկամուտների ամբողջ բաշխման ներկա համաչափությունները:

Ինչպես ասում են՝ մոդը լավ մոտացված հիմն է: Այսպես, 80-ականների սկզբին զարգացած երկրներում իշխանության եկած պահպանողականներն առաջ քաշեցին, այսպես կոչված, *նեոդասական հեղափոխության* «տեսությունը», ըստ որի պետության կողմից ցանկացած միջամտություն միայն խաչմուրդում է զարգացմանը: Պետք է իրագործել լիակատար սեփականաշնորհում, առևտրային ռեժիմների ազատականացում: Նրանք գտնում են, որ, Երրորդ աշխարհի հիմնական ղեկավարությունների հիմքում ընկած է ոչ թե զարգացած երկրների գաղտնի, այլ հենց այդ երկրներում պետական միջամտություն, չինովնիկների կաշառակերության և այդ կարգի այլ երևույթների քաղաքականությունը: Օրինակ, չնայած մոնոպոլիզացիան սովորական երևույթ է Երրորդ աշխարհում, դասական մոնոպոլիստի մոդելը կիրառելի չէ, որովհետև շահույթի մաքսիմալացումը միշտ չէ, որ հանդիսանում է հիմնական մոտիվացիա. հաճախ առաջին պլան են մղվում աշխատատեղերի ստեղծումը և (կամ) արտասահմանյան մենեջերների փոխարինումը տեղական կադրերով:

ԳՐԱԿԱՆՈՒԹՅՈՒՆ

- [1] *Тодаро М. Экономическое развитие ЮНИТИ. М., 1997.*
- [2] *Գևորգյան Մ., Տնտեսագիտության տեսություն ՏՀԻ, Երևան, 1997:*
- [3] *Sundrum R. Economic growth in theory and practice St. Martin's Press, NY, 1996.*
- [4] *Meier G. Leading issues in economic development. Oxford University Press, NY, 1995.*

ОСНОВАНИЕ, ФИНАНСИРОВАНИЕ И УПРАВЛЕНИЕ ДОРОЖНОГО ФОНДА В АРМЕНИИ

Саркисян Г.

Институт экономики НАН РА

Дорожный сектор имеет стратегическое значение для государства, так как является основным видом для передвижения пассажиров и грузов, имеет огромную экономическую, социальную и политическую значимость. Однако состояние дорог во многих странах, в том числе и в Армении, находится в плохом состоянии. Основными причинами этого являются отсутствие адекватного менеджмента и рыночных дисциплин, также и необходимость конкурирования дорожного сектора с другими социальными секторами для получения финансирования из госбюджета. Решением ряда поставленных вопросов будет создание дорожного

фонда для прямого аккумуляирования средств от пользователей и их целевого расходования на содержание дорог.

Մարգարիտ Գ., Դանապարհային ֆոնդի հիմնադրումը, ֆինանսավորումը և կառավարումը
Հայաստանում: Դանապարհային սեկտորն ունի ռազմավարական նշանակություն պետության համար, որպես բնօրինակ և ուղևորների փոխադրման հիմնական տարրերակ, ինչպես նաև ունի տնտեսական, սոցիալական և քաղաքական նշանակություն: Մակայն ճանապարհները շատ երկրներում, այդ թվում Հայաստանում, գտնվում են անմխիթար վիճակում: Հիմնական պատճառներն են կառավարման բերի լինելը, շուկայական հարաբերությունների բացակայությունը, ինչպես նաև այլ ճյուղերի հետ, մասնավորապես սոցիալական, բյուջետային միջոցները հայրաբերելու նպատակով մրցակցության անհրաժեշտությունը: Բարձրագույն խնդիրների լուծումը ճանապարհային ֆոնդի հիմնադրումն է, որն ուղղակիորեն կնուսակի ճանապարհներ շահագործողներին ստացված միջոցները և նպատակային կօգտագործի դրանք ճանապարհների պահպանման համար:

Sargsyan G. Establishment, financing and management of road fund in Armenia. Road sector plays strategic role for a state since it is most common passengers and goods transportation root and because of its economical, social and political importance. However road conditions in a range of countries, including Armenia is in poor condition. Mainly it is caused by lack of adequate management, market discipline and hard competition with other sectors, especially with the social one, to get finance from general budget. The solution of the raised problems could be the establishment of the Road Fund, which will directly accumulate road user charges and spend it for road maintenance.

Дорожный сектор имеет стратегическое значение для любой страны. Для Армении же, исходя из ее геополитического местонахождения, его роль возрастает вдвойне. В чем заключается значимость дорожного сектора?

- Во многих странах дороги являются основным видом для передвижения пассажиров и грузов. К примеру, в Латинской Америке на долю дорог приходится более 80% пассажирского транспорта и более 60% передвижения грузов. В Африке эти цифры выше. В странах бывшего СССР на долю дорог приходится около 80% всех грузовых перевозок и около 58% пассажирского транспорта [1] В Армении же на сегодня дорожным транспортом осуществляется 95% всех перевозок [2].
- Дорожная инфраструктура имеет огромное межрегиональное значение. Дороги часто являются единственным путем, связывающим страны и регионы. Кроме того, они могут служить транзитом для связи других государств, что может приносить как экономические, так и политические дивиденды. Для Армении дороги являются практически единственной связью (за исключением авиации) с другими странами. Кроме того, Армения находится на перекрестке транспортных коридоров, связывающих Европу и Азию. Во многих случаях транзит через Армению оказывается если не единственным, то наиболее приемлемым путем.
- Дорожная инфраструктура является одним из наиболее дорогостоящих активов государства. Стоимость этого актива оценивается в миллиарды, а то и в десятки миллиардов долларов. В табл. 1 приведены некоторые цифры, характеризующие стоимость дорожной инфраструктуры. Стоимость же дорожной инфраструктуры Армении можно оценить в три миллиарда долларов (7800 км X 400,000 \$).

Таблица 1 [3]

Дорожное управление	Стоимость активов в миллиард долл.	Сравнительные компании из числа 500 крупнейших
Японская гос. дорожная корпорация	216	General Motors, Sumitomo Life Insh.
Дорожное агентство Великобритании	80	IBM, AT&T
Департамент дорог ЮАР	73	Northwest Airlines, Fuji Electric
Транзит Новая Зеландия	5	Safeway

- Транспортная инфраструктура оказывает огромное воздействие на экономику страны. Стоимость перевозок зачастую является решающим фактором функционирования экономических единиц. В случае отсутствия адекватной инфраструктуры производители и фермеры не смогут конкурировать на внешнем рынке, а местные потребители будут вынуждены переплачивать как за свои, так и за импортируемые продукты. Исходя из этого наличие развитой и качественной инфраструктуры зачастую является необходимым условием для привлечения западных инвесторов.
- Дорожная инфраструктура имеет также большую социальную значимость. Дороги, как правило, являются единственным путем для связи между сельскими местностями и школами, больницами и другими населенными пунктами.

Однако, несмотря на значимость дорожного сектора, во многих странах мира дороги плохо финансируются и содержатся. Это в свою очередь отражается в накопывании огромного недоремонта. К примеру, в Африке для восстановления дорожной сети, требующей ремонта или реконструкции, потребуется около 43 миллиардов долларов, в Латинской Америке — около 2,5 миллиарда, в Казахстане — 1,8 миллиарда, а в России — 4,5, в течение ряда лет [1]. В Армении недоремонт в 1997 году составлял 14000 км [2], что дважды превышает протяженность основной сети. Стоимость же восстановления только магистралей межгосударственного и государственного значения в 1996 г. оценивалась в 100 млн. долларов [4].

Кто же несет основные потери в результате плохого состояния дорог. Во-первых, пользователи дорог — в виде возросшей стоимости содержания транспортных средств, излишнего расхода

горючего и потери времени на передвижение. Исследования показывают, что каждый доллар, сэкономленный на содержании дорог, обходится около трех долларов пользователям дорог. Экономия на содержании и ремонте дорог приводит к резкому увеличению транспортных затрат, что в свою очередь сказывается на увеличении общих издержек. Возросшие транспортные затраты в Африке ежегодно оцениваются в 1,2 миллиарда долларов, в Латинской Америке — 1,7 миллиарда, в Индии — 4 миллиарда. Согласно исследованиям, проведенным в России, период службы грузовиков, перевозящих грузы в сельские местности по дорогам с неадекватным содержанием, сокращается на 30 процентов с одновременным резким возрастанием затрат на содержание транспорта. Исследования, проведенные в Замбии федерацией транспортников, показали, что в случае отсутствия необходимого содержания дорог (в частности, ямочного ремонта) владельцы грузовиков теряют в год более 14,000 долларов [1]. Исследования также показывают, что при вложении 1,34 млн. долларов (при средней интенсивности 1000 авт./день) в течение 20 лет затраты пользователей на содержание транспортных средств сократятся на 4,66 млн. долларов. [5] Эти цифры не включают в себя потери в результате излишнего расхода топлива, дорожно-транспортных происшествий, повреждений грузов. Не удивительно, что ассоциации дорожных транспортников по всему миру требуют качественного содержания дорог, в то же время согласны платить за это с условием, что средства будут израсходованы по назначению и работы будут проводиться качественно.

Во-вторых, потери несет само государство. Неадекватное содержание дорог приводит в дальнейшем к резкому росту стоимости реконструкции дорог. К примеру, в Армении в результате отсрочки выполнения работ по содержанию дорог на выбранном участке на один год возросшая стоимость восстановления составила около 10 млн. долларов [5].

Что же является основной причиной плохого состояния дорог, вызванного несвоевременным содержанием? Как правило, это проблемы финансирования и неадекватного менеджмента. Рассмотрим проблемы более детально.

Во многих странах рыночные отношения не применяются к дорожной отрасли. К дорогам относятся больше как к социальной структуре, призванной решать разные социальные вопросы. Практически отсутствует понятие стоимости за пользование дорогой. Пользователи дорог платят дорожные налоги и сборы, которые, однако, как правило включаются в общие налоговые поступления, а финансирование дорожной индустрии осуществляется через государственный бюджет. Дорожные агентства не призваны подчиняться рыночным дисциплинам. Практически отсутствует связь между доходами и расходами. Отсутствие связи между средствами, которые пользователи платят в виде дорожных налогов и фактическими затратами, осуществляющимися на дороги, приводит к отсутствию желания платить эти налоги. В то же время пользователи, воспринимая дорожную инфраструктуру как социальную, требуют больше ассигнования на дороги, никак не связывая это со средствами, которые они сами платят. На самом деле дороги ничем не отличаются от общественного транспорта, электроэнергии, воды, газа и т.д. Мы научились платить за свет и воду и воспринимаем это как плату за предоставленные услуги. Мы сами решаем, сколько нам использовать, исходя из наших возможностей, и экономим там, где это возможно. На самом деле практически нет никакой разницы между ними и дорожной инфраструктурой. Единственной разницей является сложность учета количественного использования пользователем дорог, однако существуют механизмы, позволяющие максимально точно рассчитать ее, и к тому же это лишь вопрос технических возможностей. Технический прогресс приносит свои результаты, и в этой области сегодня уже создано оборудование, позволяющее точно осуществлять этот контроль.

Другая проблема — это недостаточное финансирование содержания дорог. Частично причинами этого являются аспекты, затронутые в предыдущем абзаце. Однако существуют и другие вопросы. В теории распределение средств должно осуществляться первоочередно на те затраты, которые имеют наибольший экономический эффект, имеют наивысшую окупаемость (Rate of Return). Как было показано выше, инвестиции в содержание дорог относятся именно к этому числу: зачастую окупаемость превышает 100 процентов. Однако в действительности все обстоит не так. В большинстве случаев дороги финансируются из госбюджета. Процесс же распределения бюджета, как правило, очень политизирован. Сокращение в финансировании содержания автодорог не видится катастрофическим в краткосрочном плане, и политики стараются уделять больше средств тем аспектам, которые принесут больше политические дивиденды, например, повышение зарплат и пенсий, отчислений на здравоохранение и образование, оставляя вопрос финансирования дорог до лучших финансовых времен, которые, как правило, не наступают. Фактически дороги, вступая в конкуренцию с такими сферами, как здравоохранение, образование, социальное обеспечение, национальная безопасность само собой оказываются в проигрыше.

Вопрос новых инвестиций является логическим продолжением предыдущего абзаца. С политической точки зрения, строительство новых объектов является более "эффектным" нежели финансирование содержания. И средства, которые могли быть использованы на содержание, направляются на новое строительство. Стоимость нового строительства, как правило, очень высока, и это приводит к очередному сокращению ассигнований на содержание дорог. Кроме этого, за-

частую правительство не выделяет средства на содержание и ремонт, зная, что международные финансовые организации, как правило, финансируют проекты по реабилитации дорог.

Одним из слабых звеньев является структура управления, как финансовая, так и административная. Дорожные агентства находятся, как правило, в системе министерств транспорта (Армения, другие страны СНГ и Восточной Европы) либо в системе министерств работ или строительства (ряд азиатских, африканских и латиноамериканских стран). Тем самым они лишены какой-либо автономии. Принятие решений по выполнению работ и распределению фондов больше зависит от политического курса правительства, нежели от экономической рентабельности. Большая бюрократия и сложная иерархическая структура министерства, а также наличие в структуре министерства транспорта других подразделений (общественный транспорт, железная дорога, авиация и т.д.) приводят к тому, что поднятые вопросы и проблемы не находят своего решения или находят его слишком поздно. Зачастую окончательное разрешение по выполнению тех или иных работ дается со стороны министерства финансов, которое фактически не компетентно в специфике отрасли. Однако следует отметить что, как правило, стоимость активов дорожной отрасли также, как и годовые расходования на дороги, представляют львиную долю в министерстве транспорта.

Наличие кадровых проблем характерно для большинства развивающихся стран и для стран с развивающейся рыночной экономикой. Как правило, это переизбыток персонала, многие из которого неквалифицированы. С другой стороны, находясь в структуре министерств, дорожные агентства, как правило, не могут платить коммерческие зарплаты и тем самым не могут привлекать квалифицированный персонал. В то же время существует дисбаланс в профессиональных знаниях. Это особенно специфично для стран бывшего Советского Союза. Инженеры, работающие в системе, в основном обладают техническими знаниями и в то же время недостатком знаний в области менеджмента и экономики. В результате этого при принятии решений зачастую опираются не на экономическую обоснованность, а на инженерную.

Логическим довершением является наличие неадекватного управления (менеджмента). Частично это вызвано вышеуказанными кадровыми проблемами. Кроме того, недостаточное техническое оснащение, отсутствие системы управления содержанием дорог и несовершенный технический контроль, который, как правило, выполняется силами той же организации, приводят к неадекватному и неэффективному управлению дорожной инфраструктурой.

Изложенные факты приводят к выводу, что необходимы серьезные преобразования как в области управления, так и в области финансирования дорожной индустрии. Основными направлениями должны являться коммерциализация отрасли, так же, как и ее ориентация к рыночным дисциплинам. Дальнейшее обсуждение будет посвящено вопросу управления финансирования дорожной инфраструктуры, в частности, путем организации дорожного фонда. В статье "Основные принципы финансирования дорожной инфраструктуры Армении" [5] уже обсуждался вопрос о необходимости создания дорожного фонда. Однако очевидно, что этот вопрос требует более детального рассмотрения.

Во-первых, что представляет собой дорожный фонд. Сам дорожный фонд — это достаточно простой инструмент аккумуляции средств для финансирования дорожной инфраструктуры. Гораздо сложнее — механизм его управления.

- Дорожный фонд может быть отдельной ячейкой в консолидированном бюджете. Может быть отдельным внебюджетным фондом (по принципу пенсионного фонда). Либо может быть просто обычным банковским счетом.
- Дорожный фонд должен иметь четкие источники финансирования и допустимые статьи расходов, предписанные соответствующим законом либо другим правовым документом.
- Дорожный фонд должен иметь свой аппарат управления.

В чем заключаются задачи дорожного фонда? В обеспечении стабильного и необходимого поступления средств для финансирования дорожной инфраструктуры. В распределении этих средств на необходимые цели, в рамках допустимых статей.

Преимущества дорожного фонда. Почему необходим дорожный фонд? Создание дорожного фонда позволит решить многие из проблем, которые обсуждались выше. В частности, дорожный фонд, при его правильной организации, позволит вывести дорожный сектор из жесткой конкуренции с другими отраслями экономики, даст возможность перевести средства, собираемые с пользователей, из разряда общих налоговых поступлений на общие нужды в разряд платы за предоставленные услуги. Правильное распределение финансовых средств и открытость в работе позволит показать пользователям, что они получают взамен выплаченных средств, а также повысить инициативность плательщиков. В результате дорожный фонд будет способствовать коммерциализации дорожного сектора.

Проблемы. Однако существуют также проблемы, связанные с дорожным фондом. Как правило, они относятся к фондам, созданным в 60-70-е годы в ряде стран Африки и Азии, так называемым фондам первого поколения. Как показывают проведенные аудиторские проверки, основ-

ными проблемами фондов были: а) трудности в сборе причитающихся средств; б) использование средств на неразрешенные статьи (строительство и т.д.); в) плохое финансовое администрирование, бухгалтерия, во многих случаях расходование средств невозможно было обосновать или проверить; г) использование средств не по назначению. В результате МВФ издал ряд документов, которые не рекомендовали открытие внебюджетных дорожных фондов. (В 1997г. МВФ издал новый документ, пересматривающий свое отношение к дорожным фондам второго поколения) [6]. Именно на мнение МВФ ссылаются представительства министерств финансов, обосновывая свои возражения для создания дорожного фонда.

Однако неэффективность этих фондов была вызвана не самой природой фондов, а скорее их неправильной организацией, отсутствием четких механизмов, предписывающих права и обязанности, отсутствием ежедневного финансового контроля (многие фонды представляли собой просто банковские счета без каких-либо механизмов учета, контроля и администрирования), а также отсутствием четкой законодательной базы. Доказательством этого служат дорожные фонды второго поколения в Южной Африке, Иордании, Новой Зеландии, Гане, Латвии и во многих других странах, которые успешно действуют. Опыт вышеуказанных стран является хорошим примером для Армении, так как большинство из них имеют соизмеримые размеры и экономическое состояние.

Управление фондом. Залогом успеха функционирования дорожного фонда является правильно организованное управление. Дорожный фонд должен иметь совет управления и секретариат. В функции совета обычно входит назначение постоянно действующего секретаря фонда, утверждение программы расходования средств, решение оперативных вопросов. Желательно иметь исполнительный совет, однако в некоторых случаях, исходя из законодательной особенности той или иной страны, совет может быть совещательным. Удачным примером совещательного совета является латвийский совет дорожного фонда, действующий при министре транспорта. Так как совет отвечает за принятие решений по осуществлению дорожных работ, необходимо, чтобы он был представлен всеми заинтересованными сторонами. В частности, представителями власти (например, мин. фин., мин. транспорта), представителями местных властей (если фонд финансирует дороги местного значения), общественными организациями, представляющими права пользователей дорог (например, профсоюз водителей, общество автомобилистов), также представителями частного сектора и строительных организаций. Секретарь, или управляющий фондом, должен иметь также свою немногочисленную команду, которая должна заниматься ежедневным администрированием фонда согласно решениям совета.

Типы фондов. Дорожные фонды бывают, как правило, двух типов:

1. Фонды, финансирующие только национальную (государственную) дорожную сеть. Как правило, в этом случае бывает трудно получить политическое одобрение, так как невозможно получить поддержку регионов.
2. Фонды, финансирующие всю дорожную сеть. В некоторых случаях создаются местные дорожные фонды, которые получают трансферты от центрального фонда и сами распределяются этими средствами.

Собираемость. Механизмы сбора средств возможно осуществлять своими силами, однако лучше всего заключать контракты с соответствующими агентствами и выплачивать им комиссионные за услуги. Например, возможно заключить контракт с таможенной службой и со службой ГАИ. В некоторых случаях можно нанимать независимые фирмы для организации сбора. В отличие от бюджетного варианта, где необходимо стоять в очереди вместе с другими секторами для получения средств, что приводит не только к постоянным задержкам выплат подрядчикам, что, как правило, в свою очередь сказывается на сроках выполнения работ и на их стоимости, а также приводит к затруднению планирования. При правильной организации сбора средств, дорожный фонд может избежать вышеуказанных проблем.

Источники поступлений. Основными источниками поступлений дорожного фонда являются: сбор с горючего, транзитный сбор, годовая лицензия на автомобили. Кроме того, возможные ассигнования со стороны правительства (как правило, при наличии заказов на новое строительство) либо кредитных средств.

Использование средств. Правильное использование средств является важнейшим фактором успешного функционирования дорожного фонда. В странах с постоянным дефицитом средств на ремонт и содержание дорог необходимо законодательно закрепить использование основных ресурсов только на ремонт и содержание, исключая или строго лимитируя строительство.

Аудит и открытость. Дорожные фонды должны ежегодно проверяться со стороны независимой аудиторской службы либо со стороны государственных аудиторских инспекций. Кроме того, аудиторские отчеты должны публиковаться. Это приведет как к более ответственной работе дорожного фонда, так и повысит доверие общества, которое в итоге положительно отразится на отношении пользователей к принципу "плата против услуг".

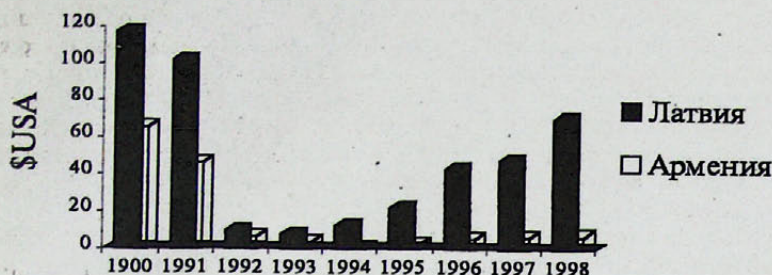


Рис. 1 [7]

Новое поколение дорожных фондов доказало свою эффективность во многих странах. Возможно для Армении наиболее полезным является опыт других республик бывшего СССР. На рис. 1 показано сравнительное финансирование дорожной инфраструктуры Армении и Латвии (1994г. явился годом учреждения латвийского дорожного фонда).

Стратегическая значимость автодорожного сектора требует радикального изменения в подхо-

дах финансирования и управления дорожной инфраструктурой. Очевидно, ключом к успеху может стать создание независимого дорожного фонда, отвечающего требованиям рыночных дисциплин и функционирующего по принципу максимальной прозрачности.

ЛИТЕРАТУРА

- [1] Heggie Ian, Vickers Piers. Commercial Management and Financing of Roads. – World Bank Technical Paper № 409. Washington D.C., 1998.
- [2] Основы развития транспортного сектора РА. Ереван, Министерство транспорта, 1997.
- [3] Heggie Ian, Vickers Piers, ibid.
- [4] Armenian Transport Sector Review. – World Bank. Washington D.C., 1997, May, v. 2, p. 44.
- [5] Саркисян А. Основные принципы финансирования дорожной инфраструктуры Армении. – Вест. общ. наук. Ереван 1997, № 2.
- [6] Potter B.H. Dedicated road funds: a preliminary view on World Bank initiative. – IMF Paper on Policy Analysis and Assessment PPAA/ 97/7. Washington DC: IMF 1997.
- [7] Millers Vilnis. Experience with Establishment and Management of the Latvia State Road Fund. Seminar on Road Fund Management and Financing. University of Birmingham. May 1998; Саркисян Г., т.ж. Законы о бюджете 1997-1998.