

**ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ԶԱՆԱՊԱՐՀԱՅԻՆ ԻՆՖՐԱԿԱՌՈՒՅՑՅԻ ՖԻՆԱՆՍԱՎՈՐՄԱՆ
ՀԻՄՆԱԿԱՆ ՍԿԶՐՈՒՆՔՆԵՐԸ**

Գ. Վ. ՍԱՐԳՍՅԱՆ

Ավտոճանապարհը պետության հնագույն և կարևորագույն ինֆրակառուցվածքներից է: Ավտոճանապարհային ծառայություններ մատուցելու համար անհրաժեշտ է համարժեք գործողությունների մի ամբողջ համալիր: Այն ընդգրկում է շինարարության, վերականգնման ու պահպանման, վարչական, պլանավորման և կառավարման համակարգերը:

Հայաստանի համար ավտոճանապարհային ինֆրակառուցվածքն ունի ստրատեգիական նշանակություն: Եթե 1980-ական թվականների վերջում և 1990-ականների սկզբում ճանապարհներին բաժին էր ընկնում բեռնատեղափոխումների ընդհանուր ծավալի կեսից քիչ մասը, ապա այսօր ավտոճանապարհային տեղափոխումները կազմում են ընդհանուր ծավալի 95 %-ը¹: Բարդ լեռնային ռելիեֆի պայմաններում, թերզարգացած երկաթուղի ունեցող և ջրային տեղաշարժումից զուրկ Հայաստանի համար, ավտոճանապարհների դերը որոշիչ է դառնում ինչպես երկրի տնտեսական, այնպես էլ ռազմաքաղաքական և սոցիալական զարգացման գործում: Բացի այդ, այսօր արդեն աշխարհը Եվրոպան և Ասիան միացնող տարանցիկ միջանցքներից մեկը դիտում է Հայաստանով անցնելու հնարավորությունը: Ագրեջանի հետ կոնֆլիկտի ավարտից հետո, ենթադրվում է, որ Հայաստանը կդառնա նաև Թուրքիայի և Ադրբեջանի միջև կապի տրանզիտ:

Հայաստանը հորհրդային Միությունից ժառանգել է համեմատաբար զարգացած ճանապարհային ցանց, սակայն վերջին տարիներին ֆինանսական միջոցների գրեթե բացարձակ բացակայության հետևանքով ավտոճանապարհների վիճակը կտրուկ վատթարացել է և հասել սահմանային չափերի: Սոցիալիստականից շուկայական հարաբերությունների անցման շրջանում հասարակությունը ի վերջո ինֆրակառուցվածքը սկսեց ընկալել որպես ապրանք, որի համար հարկ է վճարել, այլապես դրանից կարելի է զրկվել:

Սակայն ճանապարհները մինչ օրս շարունակում են մնալ ինքնըստինքյան ենթադրվող ինֆրակառուցվածք: Մինչդեռ, ճանապարհների վերանորոգումն ու պահպանումը բավական թանկ է: Բնական է, որ այդ աշխատանքների կատարման համար անհրաժեշտ են միջոցներ, բայց ներկա բյուջետային ճգնաժամը թույլ չի տալիս կատարել համապատասխան ֆինանսավորում: Ն⁰ 1 գրաֆիկում ներկայացված է ճանապարհների ֆինանսավորումը մինչև 1996 թ.² (1996 թ. հարաբերական աճը պայմանավորված է Համաաշխարհային բանկի տրամադրած վարկով):

Հայաստանի տրանսպորտի նախարարության տվյալների համաձայն, ճանապարհների վիճակը տարեկան 25 %-ով վատթարանում է, իսկ վերանորոգման արժեքն աճում է երկրաչափորեն:

Ն⁰ 2 գրաֆիկը ներկայացնում է ավտոճանապարհների վիճակի վատթարացման և վերականգնման աշխատանքների գների համապատասխան աճի միտումը՝ 3000 ավտոմեքենա երթևեկության ինտենսիվության պայմաններում (միջինացված՝ մեկ կիլոմետրի հաշվարկով): Տվյալները ստացել ենք

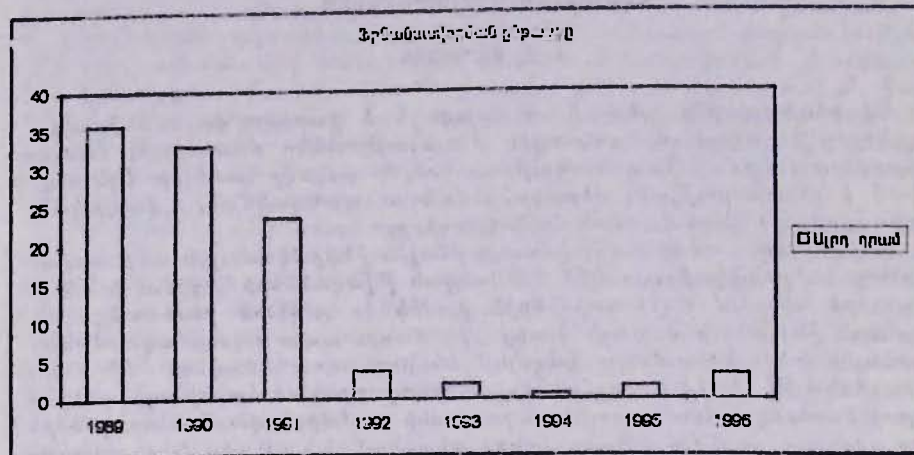
¹ ՀՀ տրանսպորտային սեկտորի զարգացման հիմնադրույթներ: Երևան, ՀՀ տրանսպորտի նախարարություն, 1997 թ., էջ 99:

² Նույն տեղում, էջ 108:

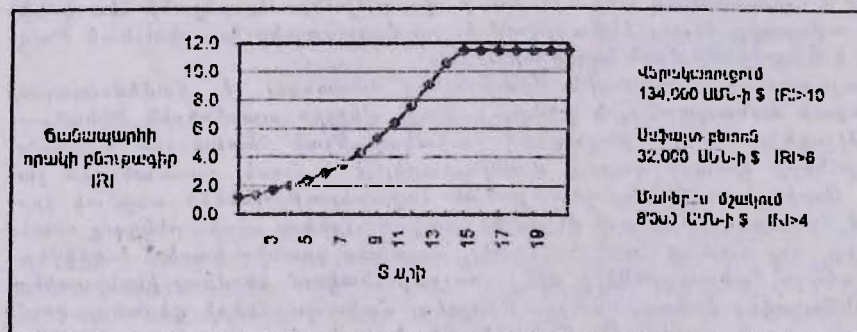
ՀԴՄ-3 համակարգչային մոդելի կիրառմամբ, որը մշակված է Համաշխարհային բանկի պատվերով:

Ծրթեկույթյան ինտենսիվության աճի հետ գրաֆիկը դառնում է ավելի շեշտակի: Հարկ է նշել, որ գները միջինացված են, բայց և իրականին մոտեցված:

Գրաֆիկ № 1



Գրաֆիկ № 2



№ 1 աղյուսակում բերված են «Հաշվառում» հանրապետական արտադրական միավորման կողմից կատարված հետազոտման գումարային տվյալները, որոնք ներկայացնում են վատթարացման պատկերը, ինչպես նաև այդ շրջանում աշխատանքների արժեքի աճը³:

Ինչպես տեսնում ենք, եթե 1994 թ. մայրուղիների ընդհանուր հետազոտված տարածականության մասին 1,61 %-ն էր ենթակա վերականգնման, ապա 1995 թ. հետազոտվածի 8,72 %-ը, իսկ 1996 թ.՝ հետազոտված ճանապարհների 13,82 %-ը: Ընդ որում, պետք է հաշվի առնել, որ նախորդ տարիներին վերականգնման ենթակա ճանապարհները, որպես կանոն, չեն հետազոտվում հաջորդ տարիներին: Հետևաբար, կարելի է ենթադրել, որ 1995—1996 թթ. վերականգնման ենթակա ճանապարհների ծավալը «մաքուր» աճի ցուցանիշ է: Վերահիշյալից հետևում է, որ ֆինանսավորման բացակայության պատճառով 1994 թ. աշխատանքները ժամանակին չկատարելով, պետություն-

³ ՀՀ տրանսպորտի նախարարություն, «Հաշվառում» ՀԱՄ-ի տեղեկանք, Ե., 1997 թ., մայիսի 5:

նր մեկ տարում կորցրել է 10.090.000 դոլար: Այդ թվերը իրականից ցածր են, քանի որ 1995 թ. չի հետադոտվել 165 կմ (1994 և 1995 թթ. համապատասխանաբար հետադոտված 1426 և 1261 կմ միջև եղած տարբերությունն է); որոնք ես հավանաբար քայքայվել են: Հարկ է նշել, որ ճանապարհների վիճակի վատթարացումը անդրադառնում է ոչ միայն վերանորոգման արժեքի աճի վրա (ինչը ի վերջո «խփում է» հարկատուի գրպանին), այլև մեծ կորուստներ են կրում հենց ավտոճանապարհների օգտատերերը (օգտագործողները): Վառելիքային, քսանյութերի, անվադողների և պահեստամասերի ծախսերը բազմակի են դառնում, կրճատվում է ավտոմեքենաների ծառայության ժամկետը, ավելանում են դրանց վերանորոգման ծախսերը: Օգտատերերը մեծ կորուստներ են կրում ուղևորների և բեռների տեղափոխման ժամանակը երկարաձգվելու պատճառով: Կարևորագույն գործոններից մեկը ճանապարհատրանսպորտային պատահարների (ՃՏՊ) հետևանքով կորուստներն են: Հայաստանում ճանապարհային անվտանգության ոլորտում հետադոտություններ կատարող անկախ բրիտանական խորհրդատու Ռոս Սիլքոկ ՆԻԼՏԴ. (Ross Silcock Ltd.) ֆիրմայի հաշվետվության համաձայն՝ ՃՏՊ-ի հետևանքով տարեկան կորուստները գնահատվում են առնվազն 40 մլն. դոլ.:

Աղյուսակ Մ 1

Տեսակների բոլոր տարիները	Կմ	%	1 կմ արժեքը ԱՄՆ դոլարով	Ընդհանուր արժեքը ԱՄՆ դոլարով
1994				
Ընդամենը հետադոտված է որից ենթակա է	1426	100		19.178.000
Մակերեսային մշակման	1200	84,15	8.000	9.600.000
Ասֆալտրետոնային ծածկի	233	14,24	32.000	6.46.000
Վերակառուցման	26	1,61	134.000	3.062.000
1995				
Ընդամենը հետադոտված է որից ենթակա է	1261	100		29.268.000
Մակերեսային մշակման	928	73,59	8.000	7.424.000
Ասֆալտրետոնային ծածկի	222	17,61	32.000	7.104.000
Վերակառուցման	110	8,72	134.000	14.740.000
1996				
Ընդամենը հետադոտված է որից ենթակա է	521	100		20.472.000
Մակերեսային մշակման	149	28,6%	8.000	1.192.000
Ասֆալտրետոնային ծածկի	301	57,77	32.000	9.632.000
Վերակառուցման	72	13,82	134.000	9.648.000

4 ՀՀ տրանսպորտային սեկտորի..., էջ 126:

Թերի ֆինանսավորման և ոլորտի արդյունավետության ընդլայնման բացակայության պատճառով ինֆրակառուցյի վատթարացմանը հետևում է տնտեսության անկայունությունը, տնտեսական աճի նվազեցումը և ինֆլյացիայի աճը: Ավտոմեքենաների շահագործման ծախսերի և ճանապարհների վաղաժամ վերակառուցման հետևանքով առաջացող կորուստների վերաբերյալ Համաշխարհային բանկի կատարած հետազոտությունները ցույց են տալիս, որ ճանապարհների համար շնորհըված յուրաքանչյուր դոլարը ավտոմեքենայի շահագործման ծախսերը կարող է ավելացնել երեք դոլարով և պահանջել լրացուցիչ երկու-երեք դոլար՝ վաղաժամ վերակառուցման համար⁵:

1990-ականների սկզբում ոչ ժամանակին վերանորոգման հետևանքով ճանապարհների օգտատերերի ծախսերի ավելացումը Հատինական Ամերիկայում և Կարիբյան կղզիներում գնահատվում է տարեկան մոտ 1,7 միլիարդ դոլ.⁶:

ՀԴՄ-3 համակարգչային մոդելով կատարված վերլուծությունը ցույց է տալիս, որ 20 տարվա ընթացքում ճանապարհների շահագործման և վերանորոգման համար 1,34 մլն. դոլ. ներդնելու դեպքում (1000 ավտոմեքենա ինտենսիվությամբ) օգտատերերի ծախսերը կնվազեն 4,66 մլն. դոլ., այսինքն՝ օգուտը կկազմի 3,32 մլն. դոլ.: Այս տվյալները համընկնում են Համաշխարհային բանկի տվյալներին: Սակայն այդ գումարի մեջ չեն մտնում ՃՏՊ-ի ծախսերը, ինչպես նաև ճանապարհների շահագործման ծախսերի իջեցման հետևանքով տնտեսությանը տրված անուղղակի օգուտը: Հարկ է նշել, որ երթևեկության ինտենսիվության աճի հետ, մեծանում է նաև օգուտը: Օրինակ, եթե մենք համակարգի մեջ մտցնենք նաև ինտենսիվության աճը՝ տարեկան երեք տոկոսի չափով, ապա օգուտը կաճի մինչև 6 մլն. դոլ.: Վերը նշվածից ակնհայտ է դառնում, որ առաջին հերթին հենց ճանապարհների օգտատերերը պետք է շահագործված լինեն միջոցներ ներդնելու ավտոճանապարհները վերանորոգելու և պահպանելու գործում: Արդյունավետության հասնելու նպատակով այսօր անհրաժեշտ է ստեղծել ճանապարհների ծախսերի ինքնահատուցման մեխանիզմ: Ելնելով շարադրվածից, տրամաբանական կլինի ավտոճանապարհների պահպանման և վերանորոգման ֆինանսավորումը կատարել համապատասխան հարկերի և գանձումների ձևով: Սակայն անհրաժեշտ է գանձումը բաշխել ճանապարհների օգտատերերի միջև՝ ըստ յուրաքանչյուրի կողմից ճանապարհների շահագործման աստիճանի: Հետագա ուսումնասիրության համար կարելի է կիրառել ճանապարհների հետևյալ դասակարգումը⁷. միջպետական ճանապարհներ (Հայաստանը մյուս պետությունների հետ կապող մայրուղիներ)՝ 1502 կմ ամուր ծածկով, հանրապետական ճանապարհներ (երկրի քաղաքները կապող)՝ 1742 կմ ամուր ծածկով, 45 կմ հողային, տեղական ճանապարհներ (քաղաքները մոտակա գյուղերին և ավաններին կապող և վերջիններիս կապը ապահովող)՝ 4137 կմ ամուր ծածկով, 211 կմ հողային, ճանապարհներ բնակավայրի տարածքում (փողոցներ):

Գոյություն ունի նաև գերատեսչական ճանապարհների կատեգորիա, սակայն այդ ճանապարհները մեր ուշադրությունից դուրս են, քանի որ ընդհանուր օգտագործման համար չեն, և դրանց ֆինանսավորումը կատարում է սեփականատեր գերատեսչությունն՝ իր միջոցներով: Նշենք նաև, որ բարձր արժողությունը (այդ թվում՝ վերանորոգումը), ինչպես նաև տնտեսական մեծ նշանակությունը հաշվի առնելով՝ մեր հիմնական ուշադրու-

⁵ David Ferreira, Kamran Khataami, Financing Private Infrastructure in Developing Countries. Financial Sector Development Department, World Bank, Washington D. C., 1996, p. 9.

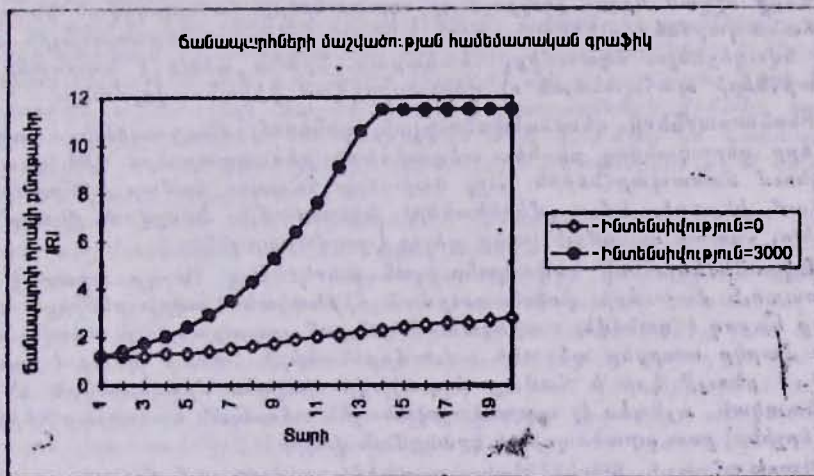
⁶ Նույն տեղում, էջ 7:

⁷ ՀՀ տրանսպորտային սեկտորի... էջ 100:

թյունը կենտրոնացրել ենք ամուր ծածկով ճանապարհների վրա: Սակայն, որպես կանոն, այն դրույթները, որոնք վերաբերում են ամուր ծածկով ճանապարհներին՝ տարածվում են նաև հողային ճանապարհների վրա:

Համաշխարհային տնտեսական դրականության մեջ գոյություն ունեն ճանապարհային ծախսերի տարբեր դասակարգումներ: Մեր կողմից կիրառվում է դրանց հաստատունի և փոփոխականի դասակարգման եղանակը: Հաստատուն են այն ծախսերը, որոնք ճանապարհների բնական մաշվածության հետևանք են՝ կապված եղանակային սլայմանների և մակերեսի բնական քայքայման հետ, որը տեղի է ունենում նույնիսկ երթևեկության բացարձակ բացակայության ժամանակ («հաստատուն» տերմինը նշանակում է ոչ թե անփոփոխություն, այլ անկախություն օգտատերերից): Փոփոխական են այն ծախսերը, որոնք պայմանավորված են ավտոմեքենաների կողմից ճանապարհների շահագործումով: Փոփոխական ծախսերը կախված են երթևեկության ինտենսիվությունից և տրանսպորտի տեսակից: № 3 գրաֆիկում ցույց է տրված ճանապարհների վիճակի փոփոխման միտումը երթևեկության լրիվ բացակայության և օրը՝ 3000 ավտոմեքենա ինտենսիվության դեպքում (մեր տվյալները ստացված են HDM համակարգի օգտագործմամբ):

Գրաֆիկ. № 3



ճանապարհների, ինչպես և ըստ հաստատունի ու փոփոխականի ծախսերի դասակարգումը անհրաժեշտ է նաև ճանապարհների օգտատերերի միջև՝ դրանց պահպանման ու վերանորոգման ֆինանսավորման բեռը ճիշտ բաշխելու համար:

Դիտենք ճանապարհների պահպանման և վերանորոգման ֆինանսավորման հնարավոր աղբյուրները: Համաշխարհային պրակտիկայում գոյություն ունեն մի շարք հարկեր ու գանձումներ, որոնք ավտոճանապարհների ֆինանսավորման հիմնական աղբյուրն են: Մենք առաջարկում ենք դրանք օգտագործել ավտոճանապարհների ֆինանսավորման համար: Հարկ է նշել, որ ստորև թվարկված որոշ հարկերը այս կամ այն կերպ գործում են Հայաստանում կամ քննարկվում են Հայաստանի կառավարությունում, սակայն ոչ մեկը չի ակնկալում զուտ նպատակային օգտագործում ճանապարհների վրա:

Տարանցիկի հարկ: Հարկի այս տեսակը պետք է կիրառվի Հայաստանի տարածքով՝ ուղևորների և բեռների տարանցիկ տեղափոխումներ կատարող ավտոմեքենաների նկատմամբ: Այսօր արդեն գոյություն ունի Իրանից դեպի Վրաստան և հակառակ ուղղությամբ տարանցիկի մեծ հոսք: Բայց այդ հար-

կի նշանակությունը կտրուկ կաճի Թուրքիայի և Ադրբեջանի հետ Հայաստանի սահմանները բացելուց և Եվրոպա-Ասիա տարանցիկ միջանցքի ծրագիրը իրականացնելուց հետո: Նշված հարկը նպատակահարմար է օգտագործել հիմնականում փոփոխական ծախսերի հստուցման համար: Որպես կանոն, տարանցիկ ավտոմեքենաները օգտվում են միջպետական և հանրապետական ճանապարհներից, այսինքն, նշված միջոցները կարող են ուղղվել հենց այդ ճանապարհների ծախսերի հատուցմանը:

Սահմանափակումներ հարկ: Տվյալ հարկը պետք է գանձվի Հայաստանին չպատկանող, սակայն Հայաստանի տարածքով ուղևորներ և բեռներ տեղափոխող մեքենաների տերերից: Այս հարկը կունենա մեծ տեսակարար կշիռ, քանի որ Հայաստան բեռներ և ուղևորներ ներմուծող ավտոմեքենաների զգալի մասը կազմում են այլ պետություններին, մասնավորապես Իրանին և Վրաստանին, ինչպես նաև մի շարք եվրոպական երկրներին պատկանող ավտոմեքենաները, և դրանք հիմնականում ծանրաքաշ բեռնատարներ և ավտոբուսներ են, որոնք նպաստում են ավտոճանապարհների մաշվելուն: Հարկ է նշել, որ երկրների մեծամասնությունը (մասնավորապես Իրանը և Վրաստանը) այդ հարկը կիրառում են: Գանձվող միջոցները, տարանցիկ հարկի նման, նույնպես կարող են ուղղվել միջպետական և հանրապետական ճանապարհների պահպանությանն ու վերանորոգմանը:

Վերը նշված երկու դեպքում էլ օգտատերերը շահագրգռված են որակյալ ճանապարհների ունենալու մեջ՝ ելնելով իրենց տրանսպորտային ծախսերը նվազեցնելու ձգտումից, հետևաբար, նրանք պետք է նպաստեն ճանապարհների պահպանմանն ու վերանորոգման ֆինանսավորմանը:

Բեռնատարների գերբեռնվածության գաղտնի: Թույլատրելի քաշային նորմերը գերազանցող բեռներ տեղափոխող բեռնատարները մեծ վնաս են հասցնում ճանապարհներին: Այդ ծախսերը հոգալու համար անհրաժեշտ է գանձում կիրառել նման մեքենաների նկատմամբ: Հասցված վնասը հատուցելու համար գանձման չափը պետք է բավարար լինի:

Ավտոմեքենաների սեփականության հարկ: Այս հարկը պետք է լինի հաստատուն ծախսերի փոխհատուցման հիմնական աղբյուրներից մեկը: Հարկը կարող է գանձվել տարեկան հիմունքով՝ յուրաքանչյուր տարվա սկզբում: Հարկը տարբեր տեսակի ավտոմեքենաների համար պետք է տարբերակված բնույթ կրի և համաչափ բաշխվի ինչպես միջպետական և հանրապետական, այնպես էլ տարածաշրջանային տեղական ճանապարհների միջև (վերջինս՝ ըստ տրանսպորտի զրանցման վայրի):

Վառելիքի հարկ: Ժանապարհների շահագործման քանակական և որակական լավագույն ցուցանիշը վառելիքի գործածման քանակն է: Վառելիքի հարկը, որպես կանոն, փոփոխական ծախսերը փոխհատուցելու հիմնական աղբյուրն է: Այն ճանապարհային օգտատերերի կատարած հատկացումների մեծ մասն է կազմում: Սակայն օգտատերերը նշված հարկը վճարում են անուղղակի: Հնարավոր է վառելիքի հարկը գանձելու երկու եղանակ, ինչպես նաև դրանց զուգակցում: Առաջին՝ վառելիքի հարկը գանձել սահմանին, վառելիքի ներմուծելիս՝ ակցիզային հարկի կամ առանձին վառելիքի համար գանձվող ճանապարհահարկի տեսքով: Երկրորդ՝ վառելիքի վաճառքի հարկը գանձել վաճառքի իրականացնող կազմակերպություններից և անձանցից: Համակցված եղանակի դեպքում առաջին եղանակով գանձված միջոցները կարող են ծառայել միջպետական և հանրապետական ճանապարհների պահպանմանը և վերանորոգմանը, իսկ երկրորդի դեպքում՝ տեղական ճանապարհների և փողոցների:

Ավտոճանապարհային լրացուցիչ միջոց կարող են ծառայել ավտոմեքենաների վաճառքի և ներմուծման համար գոյություն ունեցող հարկերից մասնակի հատկացումները: Լրացուցիչ հարկեր (ինչպիսիք են տրանսպորտային կազմակերպությունների և պահեստամասերի հարկերը) մտցնելը նպատակահարմար չէ, քանզի դրանք կրկնօրինակում են վերը նշված հար-

կերր, իսկ բաղաժառանգ հարկերը միայն կբարդացնեն գանձման և հսկողության գործընթացը:

Հարկերի անհրաժեշտ մակարդակը կարող է կարգավորվել նշված հարկերի դրույքաչափերը հաստատելով:

Սակայն ավտոճանապարհների վերանորոգման և պահպանման հարկերի գոյությունը փաստն ինքնին անբավարար է: Հայաստանում, ինչպես նաև մի շարք այլ երկրներում, ծառացած է միջոցների ոչ նպատակային օգտագործման, ինչպես նաև դրանք ուղացումով տրամադրելու հարցը: Պետական բյուջեի միջոցների կենտրոնացված կուտակման պարագայում հաճախ բյուջետային միջոցների բաշխման համար պատասխանատուները ավելի շատ հակված են միջոցներն ուղղել սոցիալական և այլ խնդիրների լուծմանը: Ինչ խոսք, սոցիալական խնդիրների լուծումն անհրաժեշտ է, սակայն ոչ թե մյուս ոլորտները փլուզելու հաշվին և, մասնավորապես, ստրատեգիապես կարևոր այնպիսի ոլորտի, ինչպիսիք են ավտոճանապարհները: Դա անընդունելի է և, վերջին հաշվով, հարված է հասցնում հենց նույն հասարակությանը: Բերենք որոշ ավյալներ համաշխարհային փորձից: ԱՖրիկյան երկրներում ճանապարհների վերականգնման և պահպանման համար 12 մլրդ. գոլ. ժամանակին ֆինանսավորումը կարող էր տնտեսել լրացուցիչ ֆինանսավորման 45 մլրդ. գոլ.⁸:

«Յամայկան, որը 1985-ից մինչև 1989 թ. ավտոճանապարհների օգտագործմանը ստանում էր տարեկան 220 մլն. դոլ., ճանապարհների համար օգտագործել է միայն 40 մլն. դոլ., որից միայն 12 մլն.-ը՝ պահպանության և վերանորոգման նպատակով: Դա նպաստեց ճանապարհների վիճակի կտրուկ վատթարացմանը: Հատկապես Ամերիկայի մոտ 2,2 մլն. կմ ճանապարհներ, որոնցից շատերը կառուցվեցին 1960—1970-ականներին, այժմ գտնվում են ծայրահեղ վատ վիճակում»⁹:

Դրույթյուն ունեն նաև տեխնիկական հիմնախնդիրներ: Որպես կանոն, նախորդ տարվա վերջում կամ ընթացիկ տարվա սկզբում ՀՀ Ազգային ժողովը հաստատում է բյուջեն, ինչը սովորաբար չի փոփոխվում: Սակայն, եղանակային սլաքայինների կամ աճած ինտենսիվության հետևանքով ճանապարհների վիճակը կարող է վատթարանալ նախատեսվածից շատ և պահանջել լրացուցիչ ներդրումներ, որոնց համար միջոցներ կարող են չգտնվել, ինչն էլ, իր հերթին, հանդնցնում է հաջորդ տարում վերանորոգման աշխատանքների շեշտակի թանկացմանը: Ելնելով վերը նշվածից, անհրաժեշտ է հիմնադրել նպատակային ճանապարհային ֆոնդեր, ուր կկուտակվեն օգտատերերից ստացված միջոցները և կօգտագործվեն միայն ճանապարհային ինֆրակառուցքի համար:

Նպատակահարմար է հիմնադրել պետական ճանապարհային ֆոնդ, որի միջոցները կուղղվեն ինչպես միջպետական և հանրապետական ճանապարհներին, այնպես էլ մարզերի մակարդակով տեղական ֆոնդերին՝ տեղական նշանակության ճանապարհների, ինչպես նաև քաղաքային և ավանային փողոցների կարիքները հոգալուն: Նմանատիպ ֆոնդեր գոյություն ունեն զարգացած երկրների մեծ մասում և նպաստում են ճանապարհաշինության զարգացմանը: ԱՄՆ-ում և եվրոպական մի շարք երկրներում կան ինչպես կենտրոնական, այնպես էլ տարածաշրջանային ճանապարհային ֆոնդեր: Նախկին խորհրդային Միության մի շարք հանրապետություններ նույնպես սկսել են ստեղծել ճանապարհային ֆոնդեր և թեպետ չունեն աշխատանքային մեծ փորձ, բայց արդեն հասել են դալի հաջողությունների: Բերենք մի շարք օրինակներ՝ Հատվածային ճանապարհային ֆոնդը հիմնադրվել է 1994 թ. և տարեկան հավաքում է ավելի քան 89 մլն. դոլար: Վրաստան-

⁸ Ingram Gregory. It Takes More than Money (Project and Trade Finance, 1995, January), p. 12.

⁹ David Ferreira, Kamran Khatami, Նշվ. աշխ., էջ 6:

նում ճանապարհային ֆոնդը հիմնադրվել է 1995 թ. սեպտեմբերին և 1996 թ. 7 տասվա ընթացքում հավաքել է 9.46 մլն դոլար: Ադրբեջանում ճանապարհային ֆոնդը հիմնադրվել է 1994 թ. նոյեմբերին և 1996 թ. ընթացքում հավաքել է 79.8 մլն. դոլար: Թուրքմենստանում ճանապարհային ֆոնդը հիմնադրվել է 1995 թ. և 1996 թ. ընթացքում հավաքել է մոտ 20 մլն դոլար: Ուզբեկստանում ճանապարհային ֆոնդը հիմնադրվել է 1993 թ. և 1993 թ. ընթացքում հավաքել է 100 մլն դոլար¹⁰:

Սակայն միջոցների արդյունավետ օգտագործման, ինքնարժեքի նվազեցման համար անհրաժեշտ են կառուցվածքային և վարչական ձևափոխումներ: Ապակենտրոնացումն ու կորպորացումը անհրաժեշտ պայմաններ են՝ արդյունավետության հասնելու համար:

Միջոցների օգտագործման արդյունավետությունը բարձրացնելու համար անհրաժեշտ է կատարել ճանապարհային համակարգի ապակենտրոնացում: Տեղական ճանապարհները պետք է գտնվեն տեղական իշխանությունների իրավասության տակ, որոնք պետք է ստեղծեն ճանապարհների համար պատասխանատու համապատասխան ապարատով օժտված տեղական ֆոնդեր: Ըստ համաշխարհային պրակտիկայի, կենտրոնական ճանապարհային վարչությունը պետք է իրականացնի համապետական նշանակության ճանապարհների ստորադասիական պլանավորումն ու հսկողությունը, իրագործի ամբողջ ցանցի գիտահետազոտական և ուսուցողական ծրագիրը, իսկ տեղական վարչությունները պետք է լիարժեք իրավունք ունենան իրենց ենթակայության տակ գտնվող ճանապարհները, տեղական ֆոնդեր մուտք գործող միջոցները պլանավորելու, զարգացնելու, տնօրինելու, ինչպես նաև պատասխանատվություն կրելու՝ ճանապարհների պահպանության և վերանորոգման համար: Ապակենտրոնացումը կարող է բարձրացնել ճանապարհային ցանցի զարգացման և շահագործման արդյունավետությունը, ինչպես նաև ավելացնել պատասխանատվությունն օգտատերերի առջև: Սակայն դա պահանջում է տեղական մակարդակով ինստիտուցիոնալ հնարավորությունների բարձր աստիճան, ինչպես նաև քաղաքական միջնորդություն¹¹: Ապակենտրոնացման ժամանակ արդյունավետության բարձրացման պատճառներից է նաև այն, որ տեղի իշխանություններն ավելի լավ են պատկերացնում և հասկանում պետական ապրանքների ու ծառայությունների տեղական պահանջարկը և կարող են ճիշտ վերաբաշխել ռեսուրսները առավելագույն արդյունքի հասնելու համար: Շատ դեպքերում արդյունավետությունը կարող է բարձրանալ շնորհիվ այն բանի, որ տեղի իշխանությունները հնարավորություն ունեն ավելի էժան ապրանքներ և ծառայություններ ձեռք բերել, քան կենտրոնական իշխանությունները¹²:

Ինչպես արդեն նշվեց, ավտոճանապարհների վերականգնման և սլահայանման աշխատանքները ոչ ժամանակին կատարելը հանգեցնում է մեծ կորուստների: Այդ հապաղումներն առաջանում են ոչ միայն ֆինանսավորման բացակայության, այլև հաճախ կառավարման բյուրոկրատական համակարգի պատճառով: Արդյունավետության բարձրացման պայման է ճանապարհային վարչության կորպորացումը: Ծանապարհային վարչությունը պլանավորման, ֆինանսական միջոցների օգտագործման և մասնագետներ ներգրավելու գործում պետք է ունենա որոշումներ կայացնելու լայն իրավունքներ: Այն պետք

¹⁰ Study of the Cost and Financing of Road Usage, EC TRACECA Project, 1997, June, p. 38.

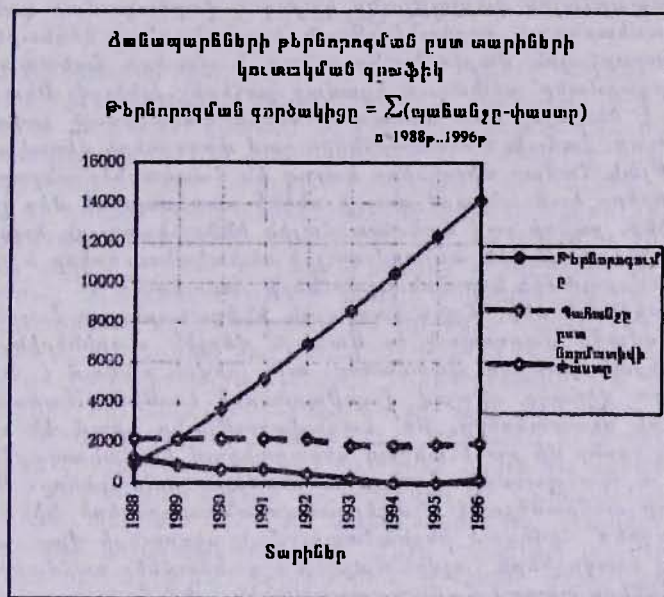
¹¹ Cellier, Jacques, Decentralizing of Road Administration. Infrastructure and Urban Development Department Infrastructure Notes N RD 11. World Bank, Washington D. C., 1977, p. 28.

¹² Is There an Optimal Structure for Decentralized Provision of Roads? Policy Research Working Paper 1657. World Bank, Washington D. C., 1996, September, p. 2.

է ունենա տնօրենների խորհուրդ, որը պատասխանատու է ինչպես հեռանկարային պլանավորման և ստրատեգիական որոշումներ կայացնելու, այնպես էլ այդ խորհրդի ընտրած ծրագիրն իրականացնող գործադիր տնօրենի ընտրության համար: Ծանապարհային վարչությունն իր հերթին լայն հասարակայնությանը պետք է տեղեկացնի ծանապարհային ֆոնդի ծախսերի և եկամուտների մասին, պարբերաբար անցկացնի աուդիտորական ստուգումներ: Միայն այդ դեպքում այն կարող է լիովին պատասխանատու լինել ինչպես կառավարության, այնպես էլ օգտատերերի առջև: Նման մեխանիզմը հաջողությամբ գործում է աշխարհի շատ երկրներում, մասնավորապես Նոր Զելանդիայում¹³:

Սակայն, ինչպես արդեն նշեցինք, ֆինանսավորման բացակայության հետևանքով 1990-ական թվականների ընթացքում Հայաստանի ծանապարհների վիճակը խիստ անկում ապրեց և այժմ գտնվում է ծայրահեղ վատ վիճակում: Ծանապարհների ընդհանուր թերնորոգումը 1996 թ. կազմել է մոտ 14000 կմ, ինչը կրկնակի գերազանցում է ամբողջ ցանցի երկարությունը¹⁴:

Գրաֆիկ № 4



Միայն միջպետական և հանրապետական ծանապարհների ցանցը վերականգնելու համար անհրաժեշտ է առնվազն 100 մլն դոլ.¹⁵ Իհարկե, անհնարին է այդ բոլոր միանվագ դնել ծանապարհների օգտատերերի ուսերին, քանզի դա կպահանջի խոշոր հարկեր և գանձումներ՝ մի բան, որ ձեռնտու չէ օգտատերերին: Դրանով է բացատրվում կուտակված թերնորոգումները վերացնելու համար վարկային ռեսուրսներ օգտագործելը: Դա թույլ է տալիս խուսափել ծանապարհների հետագա վատթարացումից և, համապատաս-

¹³ Christine Kessides, Institutional Options for the Provision of Infrastructure. WB Discussion Papers 212. Washington D. C., 1996, p. 25.

¹⁴ ՀՀ տրանսպորտային սեկտորի..., էջ 109:

¹⁵ Armenian Transport Sector Review. World Bank. Washington D. C., 1997, May. Vol. 2, p. 44.

խանարար, ֆինանսական կորուստներից ինչպես պետության կողմից՝ թանկարժեք վերանորոգման, այնպես էլ օգտատերերի՝ տրանսպորտային ծախսերի համար: Դա ընդունված պրակտիկա է և նույնիսկ այսօր դոնորների կարգավիճակով հանդես եկող երկրներից շատերը սկսել են այդպես: Եթե ավտոճանապարհների վերանորոգման համար Հայաստանը 1994 թ. 20 մլն դոլար վարկ ստանար, ապա կտնտեսվեին այսօր անհրաժեշտ տասնյակ միլիոններ: Հարկ է հաշվի առնել հոգեբանական գործոնը՝ օգտատերերը ավելի մեծ սիրով կվճարեն բարվոք ճանապարհների, քան երևակայական խոստումների համար: Բայց այսօր, ինչպես հասարակությունը, այնպես էլ քաղաքական գործիչները մտահոգված են վերցրած վարկերը ապագայում մարելու հարցում: Եվ թեպետ այդ վարկերի մարումը պետք է կատարվի հետագա 35 տարվա ընթացքում, արդեն այսօր հարկ է ստեղծել վերադարձի հրստակ մեխանիզմ, որը հենց պետք է լինի ճանապարհային ֆոնդը:

Ճանապարհային ինֆրակառուցյի ֆինանսավորման համար գոյություն ունեն մի շարք լրացուցիչ աղբյուրներ, որոնք կարող են համալրել ճանապարհային ֆոնդերը: Հայաստանի ճանապարհների մասին օրենքի համաձայն, ճանապարհամերձ գիծն էլ է ճանապարհային ինֆրակառուցյի մաս: Հետևաբար, ճանապարհային վարչությունը կարող է վարձագումար գանձել այդ տարածքում առևտրական գործունեություն իրականացնող ձեռնարկություններից: Ճանապարհային վարչությունը պետք է աշակցի ճանապարհամերձ կառույցի զարգացմանը՝ սեփական եկամտի շահերից ելնելով: Եկամտի աղբյուր կարող է ծառայել նաև ճանապարհների տեղադրված գովազդներից ստացված օգուտը: Հաճախ ճանապարհների կամ փողոցների վերակառուցման և շինարարության համար միջոցները կարող են հատկացնել անշարժ գույքի սեփականատերերը կամ անշարժ գույքի գների բարձրացման մեջ շահագրգռված անձինք, քանզի լավ ճանապարհային ինֆրակառուցյի նպաստում է դրան: Արդեն XIX դ. վերջին անշարժ գույքի սեփականատերերը և շինարարները ֆինանսավորում էին նոր ճանապարհների կառուցումը¹⁶:

Ինչպես տեսնում ենք, ճանապարհային ինֆրակառուցյի Հայաստանում ընդհանուր առմամբ զարգացած է: Սակայն վերջին տարիներին, ֆինանսավորման բացակայության պատճառով, այն լիովին անկում է ապրել, և ճանապարհների վիճակը գնալով վատթարանում է: Սրա հետևանքով թե՛ ճանապարհների օգտատերերը, թե՛ կառավարությունը կրում են բավական մեծ վնասներ, որոնք մի քանի անգամ գերազանցում են ճանապարհների վերանորոգման և պահպանման համար անհրաժեշտ գումարները: Այստեղից հետևում է, որ անհրաժեշտ է մշակել ավտոճանապարհների ֆինանսավորման նոր ծրագրեր՝ հիմնված ինքնահատուցման սկզբունքի վրա, ավտոճանապարհներից օգտվողների հաշվին հարկեր և գանձումներ սահմանելու եղանակով: Վերջիններս պետք է համապատասխանեն ավտոճանապարհային ինֆրակառուցյից օգտվելու մակարդակին: Այս դեպքում ճանապարհների օշտատեբերի կողմից վճարված գումարները կխնայեն մի քանի անգամ գերազանցող տրանսպորտային ծախսերը, և դրա շնորհիվ հնարավոր կլինի խուսափել հետագայում ճանապարհների՝ բավական թանկ արժեքող վերանորոգման աշխատանքներից:

Սակայն իրական արդյունավետության հասնելու և տվյալ միջոցները առավել շահավետ օգտագործելու համար նպատակահարմար է ստեղծել ճանապարհային նպատակային ֆոնդ, ուր կկուտակվեն ճանապարհների օգտատերերի կողմից վճարված միջոցները, որտեղից և կբաշխվեն ըստ համապատասխան նպատակների:

Այս ամենից բացի, անհրաժեշտ է կատարել որոշակի կառուցվածքային բարեփոխումներ՝ կապված մասնավորապես ավտոճանապարհների վարչու-

¹⁶ Ashoka Mody. Infrastructure Delivery. The World Bank. Washington D. C., 1996, part 1, p. 9.

թյան ապակենտրոնացման և կորպորացիան հետ: Հայաստանում ստեղծված իրավիճակում հարկատուի վիճակը թեթևացնելու և ճանապարհների՝ լիովին քայքայումից խուսափելու համար ձեռնտու է նաև վարկային միջոցների ներառումը: Վերը թվարկված բոլոր միջոցների կիրառումը կհանգեցնի բավարար ճանապարհային ինֆրակառույց ունենալուն, կնվազեցնի կառավարության և օգտատերերի ծախսերը, դրական ազդեցություն կունենա ամբողջ տնտեսության վրա:

Բարձրացված հարցերի վերաբերյալ միջազգային հարուստ փորձը ապացուցում է առաջարկված միջոցների արդյունավետությունը և կիրառելիությունը՝ թյան անհրաժեշտությունը:

ОСНОВНЫЕ ПРИНЦИПЫ ФИНАНСИРОВАНИЯ ДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ АРМЕНИИ

Г. В. САРКИСЯН

Р е з ю м е

Автодорожная инфраструктура имеет стратегическое значение для Армении, в частности для экономического, социального и военно-политического ее развития. Однако вследствие практически полного отсутствия финансирования за последние годы состояние инфраструктуры резко ухудшилось. Для выхода из ситуации необходим действенный механизм по обеспечению адекватного финансирования автодорог. Учитывая прямую зависимость между состоянием дорог и транспортными затратами пользователей, а также выгоду последних от сокращения транспортных издержек, в случае финансирования ими ремонта и содержания автодорог следует перейти на принцип самоокупаемости путем учреждения необходимых налогов и сборов на пользователей. Эти сборы должны соответствовать уровню количественного и качественного использования автодорог пользователями. Для наиболее эффективного развития инфраструктуры, а также для целевого и своевременного использования средств необходимо создание целевого дорожного фонда, куда будут аккумулироваться поступления от пользователей и откуда соответственно направляться на финансирование инфраструктуры. Дополнительными источниками могут стать средства, полученные от использования придорожных территорий, а также размещения рекламы на дорогах. Необходимо также проведение ряда институциональных изменений, в частности децентрализации и корпоратизации структуры. Учитывая объем накопившегося недоремонта, целесообразно для его покрытия использовать кредитные ресурсы с последующим их перекладыванием в долгосрочном плане на пользователей автодорог.