

## Strategic Planning of Innovation Processes of Industrial Companies of Armenia

### Abstract

The article describes the stages strategic innovation planning to be adopted by the industrial companies of Armenia in order to improve their overall performance. The author proposes various mechanisms to be adopted at different stages of innovation process to ensure better performance.

**ИРИНА ТАРАНЯН**

*Младший научный сотрудник  
Института экономики им. М.Котаняна НАН РА*

## СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ СИСТЕМЫ ФИНАНСИРОВАНИЯ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА В РА

Для Республики Армения, как страны со слабо развитой сетью железных дорог, обусловленной сложным горным рельефом, и не имеющей выхода к морю, автомобильные дороги имеют важное стратегическое и экономическое значение. Они обеспечивают 59 % пассажироперевозок и около 90% грузоперевозок страны. От уровня транспортно-эксплуатационного состояния и развития сети автомобильных дорог во многом зависит решение стоящих перед РА важнейших государственных задач, таких как достижение устойчивого роста экономики страны, повышение конкурентоспособности отечественных производителей за счет снижения транспортных издержек и затрат времени на перевозки, развитие туризма, мобильность, деловая активность и занятость населения, сокращение уровня бедности и улучшение качества жизни населения, а также укрепление национальной безопасности и обороноспособности страны. Выполняя функции межрегионального и межгосударственного моста, автодорожная сеть непосредственно влияет на активизацию торговли и способствует интеграции Армении с мировой экономической системой в условиях глобализации.

С оживлением экономики республики и ростом спроса на транспортные услуги, проблемы состояния, эксплуатации и развития дорожной сети приобретают особую значимость. В настоящее время РА имеет относительно развитую сеть автомобильных дорог, которая от вида разрешенного использования подразделяется на автомобильные дороги общего пользования и автомобильные дороги необщего пользования. На долю первых приходится 84,9 % всех автомобильных дорог. Общая характеристика сети автомобильных дорог общего пользования приведена в таблице 1.

Таблица 1

Общая характеристика сети автомобильных дорог общего пользования РА<sup>1</sup>

Показатели	1995г.	2005 г.	2012 г.***	2012 г. к 1995 г.,%
Эксплуатационная длина всех автомобильных дорог, всего, км	11542	10296	9500*	79,1
В том числе				
Общего пользования	7713	7515	7743,8	100,4
Из них:				
Межгосударственного значения	1419	1561	1686,5	118,8
доля в сети общего пользования,%	18,4	20,8	21,8	
Республиканского значения	2567	1832	4040.0	157.3
доля в сети общего пользования,%	33,3	24,4	52.2	
Местного значения	3727	4122	2017.3	54.2
доля в сети общего пользования,%	48,3	54,8	25,5	
Из общей протяженности автомобильных дорог дороги с твердым покрытием, всего, км	9690.8	7012,5	8400**	86.6
Густота автомобильных дорог с твердым покрытием, км, на 1000 км <sup>2</sup>	325,8	235,8	282.4	
Из них:				
Общего пользования	250,8	227,3	260,4	

**Примечание.** \*[www.economy.gov.ru/wps/wcm/connect/.../armeniya\\_011211.doc](http://www.economy.gov.ru/wps/wcm/connect/.../armeniya_011211.doc).

\*\* [www.activelogistic.ru/102-armenia.html](http://www.activelogistic.ru/102-armenia.html).

\*\*\* Программа среднесрочных государственных расходов РА на 2013-2015 гг.

Судя по таблице 1, протяженность автомобильных дорог общего пользования в РА за 17 лет увеличилась лишь на 0,4%. Обращает на себя внимание положительная тенденция с показателем §дороги межгосударственного значения<sup>1</sup>, протяженность которых возросла на 18,8%. Их доля в автодорожной сети общего пользования за этот период увеличилась с 18,4% до 21.9%. Увеличение длины дорог республиканского значения в 1,6 раза связано с тем, что в январе 2008 г. из-за недостаточного уровня финансирования дороги областного и общинного значения длиной в 2224 км получили статус дорог республиканского значения, что означал переход ответственности за их сохранность и эксплуатацию от областных администраций к Министерству транспорта и связи, как уполномоченного органа Правительства.

Более точный показатель, характеризующий реальное положение дел с дорогами – это количество дорог с твердым покрытием, приходящихся на 1000 км<sup>2</sup> территории. Данные за анализируемый период свидетельствуют о том, что с 1995 г. по 2012 г. в результате сокращения в целом общей протяженности автомобильных дорог, в том числе с твердым покрытием, густота дорог в Армении в расчете на 1000 км<sup>2</sup> уменьшилась, хотя по плотности автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием на 1000 км<sup>2</sup> территории Армения среди стран СНГ занимает 4-е место (259 км) и 7-е место по протяженности на 1000 жителей (2,37 км). Заметим, в среднем по странам СНГ эти показатели составляют соответственно 55,9 км и 4,5 км на 1000 км<sup>2</sup>. Чем больше плотность и выше качество сети автомобильных дорог на территории, тем богаче страна и ее граждане.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Статистические ежегодники Армении, 2001г., 2009г.

<sup>2</sup> О состоянии и развитии автомобильных дорог СНГ. [www.e-cis.info/foto/pages/19824.doc](http://www.e-cis.info/foto/pages/19824.doc)

Автомобильные дороги межгосударственного и республиканского значений, составляющие основу дорожной сети общего пользования, в силу своей стратегической значимости находятся в сравнительно лучшем состоянии, чем дороги местного значения. Основные магистрали и связующие автомобильные дороги страны, созданные в 1950-1980гг., в настоящее время в целом восстановлены как за счет бюджетных средств, так и внешних источников финансирования, в частности, иностранных грантов и льготных кредитов. Ключевую роль в сохранении в надлежащем состоянии и развитии существующей сети автомобильных дорог сыграли принятие и реализация трех взаимодополняющих программ: «Автоматрали Армении» (1995г.-2000г.), «Транспорт» (2000-2004гг.) и Программа дорожного строительства фонда «Линси» (2001-2003гг). За счет инвестиционных вложений в 1995-2004 гг. были восстановлены 1400 км дорог государственного значения, а также десятки мостов, произошло резкое улучшение состояния основной сети автомобильных дорог, в результате чего годовые эксплуатационные расходы транспортных средств от \$150 млн. США в 1995 г. сократились до \$40 млн в 2003г. Почти вдвое сократились общие транспортные расходы, за счет увеличения средней скорости движения значительно сократилось время движения. Международный показатель ровности дорожного покрытия с 7,8 мм/м в 1995 г. снизился до 3,5 мм/м в 2003 г.<sup>1</sup> В последующие годы, благодаря целенаправленным и эффективным восстановительным мероприятиям правительства РА, были построены сотни километров новых дорог и восстановлены существующие дороги, а также несколько десятков мостов, сданы в эксплуатацию ряд тоннелей. Только в 2008-2010 гг. в Армении было построено втрое больше дорог, чем в течение 10 лет, предшествующих 2008 году, был осуществлен капитальный ремонт 1155 км дорог, что составляло около 15% всей сети. Показатель ровности дорог с 7,8 мм/м в 1998 г. снизился до 4,0 мм/м в 2010 г. Из всей сети автомобильных дорог общего пользования 97% имеют твердое покрытие, в том числе 78% - усовершенствованное. По сравнению с республиканскими дорогами, дороги межгосударственного значения полностью заасфальтированы и в основном соответствуют международным стандартам.

Несмотря на существенное улучшение состояния основных магистралей республики, основной проблемой дорожной отрасли сегодня является ускоренный износ дорожного покрытия, самого первого и наиболее незащищенного элемента дорожной одежды. По оценкам ГНО «Директорат Армянских автомобильных дорог», на сегодня лишь 15% дорог межгосударственного значения имеют хорошее дорожное покрытие. У 75% покрытие находится в удовлетворительном состоянии, у 10% - в плохом.<sup>2</sup> Как известно, автомобильные дороги и инженерные сооружения на них в процессе эксплуатации подвергаются многолетнему и многократному воздействию природно-климатических факторов, транспорта и хозяйственной деятельности человека. На качество дорог республики большое влияние оказывают перепады температур. В условиях палящего солнца и достаточно резких зимних холодов, на большинстве республиканских трасс дорожное покрытие в прямом смысле этого слова сравнялось с землей от эксплуатации. Из-за сложного рельефа и особенностей грунта, отдельные участки межгосударственных дорог из Армении в Грузию и Иран становятся непроходимыми, основной

<sup>1</sup> Программа среднесрочных государственных расходов Республики Армения на 2013-2015 гг.

<sup>2</sup> Հայաստանի տրանսպորտի ոլորտի զարգացման ռազմավարություն 2020: Երևան, 2008թ.:

причиной которого являются оползни - вечный бич наших дорог. Разрушающее воздействие на дороги оказывают атмосферные осадки и поверхностный сток воды.

На износ дорожного покрытия определяющим образом влияет наблюдаемый в республике за последние годы резкий рост интенсивности движения, обусловленный с преобладанием в транспортном потоке количества легковых автомобилей, находящихся в личной собственности граждан, которые составляют наибольший удельный вес в составе полумиллионного автомобильного парка. Для наглядности заметим, что если в 2005 г. из ввезенных в Армению 19187 автомобилей 16484 были пассажирские, 2703 -грузовые, то в 2011 г. из ввезенных 29,4 тыс. автомобилей пассажирскими были 26,4 тыс, грузовыми – 3тыс. Интенсивному разрушению автомобильных дорог способствует и наличие сегодня в растущем транзитном потоке тяжеловесного подвижного состава с осевой нагрузкой до 13 тонн, который к тому же нередко бывает перегружен на 20-30%.

Автомобильные дороги межгосударственного значения республики, спроектированные на грузоподъемность 11,5 тонн, а остальные дороги – на 10 тонн, не выдерживают машины с таким весом. Заметим, что сегодня из Ирана в Армению ежедневно едут автомобили, превышающие 15 тонн и один проезд такого транспортного средства в 4 раза увеличивает износ дорог. В результате многих сотен и тысяч нагрузок, а порой и перегрузок покрытия, а иногда и не очень высокого изначального качества материалов или неполноценного и неравномерного выполнения определенных дорожно-строительных операций, особенно уплотнения, на асфальтобетонном покрытии с течением времени возникают всевозможные дефекты, деформации и разрушения. За многие годы эксплуатации объемы остаточных деформаций в дорожных конструкциях могут нарастать, и дороги устаревают физически. Кроме того, за долгий срок службы дорог происходит также их моральный износ, особенно второго вида, обусловленный постоянным ростом технических параметров транспорта, вследствие чего повышаются требования к геометрическим параметрам и транспортно-эксплуатационным характеристикам дорог.

Из-за несоответствия технического состояния дорог, интенсивности движения и осевым нагрузкам ухудшаются основные эксплуатационные характеристики транспорта и, как следствие, увеличивается транспортная составляющая в себестоимости продукции, что снижает конкурентоспособность отечественных производителей.

Что касается дорог местного значения, то они находятся в особо удручающем состоянии. Из-за недостаточного уровня финансовых вложений, необходимых для сохранения и ремонта сельских дорог, на протяжении двух последних десятилетий, а также того факта, что еще в советские времена многие из них, особенно в отдаленных общинах, были не особенно благоустроены, ныне они стали и вовсе непроходимыми. Впрочем, проблема не только в плохих дорогах, но и в негативных экономических последствиях, вызванных их качеством. Именно из-за плачевного состояния дорог, связывающих деревни с основными магистралями, фермеры не могут вовремя доставить свой урожай на рынок, неся при этом колоссальные убытки. По подсчетам экспертов, потери сельчан превышают 40% урожая, а в некоторых общинах и вовсе достигая 80%.<sup>1</sup> Неразвитость сети автомобильных дорог усугубляет проблемы

---

<sup>1</sup> См. там же.

в социальной сфере, в связи с этим в значительной мере сдерживается развитие сельских населенных пунктов, сокращается сельскохозяйственное производство, происходит отток населения, вымирание деревень, сел, поселков, особенно отдаленных и приграничных. Поэтому восстановление сельских дорог, где проживает около трети населения страны, является одним из приоритетных направлений деятельности Правительства Армении в сфере дорожного строительства, и оно изыскивает средства на их благоустройство даже в условиях кризиса. Стратегическая направленность идеи восстановления дорог §жизненно важного значения§ заключается в том , чтобы обеспечить в любую погоду каждую сельскую общину нормальной дорожной связью или с райцентрами или с дорогами межгосударственного или республиканского значения.

С учетом состояния дорожной сети РА в настоящее время задача повышения транспортно-эксплуатационных характеристик существующих дорог, приведения их в соответствие с требованиями движения и дальнейшего совершенствования становится более важной, чем строительство новых дорог. В сложившейся ситуации своевременное, полное и качественное выполнение комплекса работ по ремонту и содержанию автомобильных дорог является важнейшим условием обеспечения их сохранности, повышения безопасности движения и экологической безопасности объектов, долговечности и надежности автомобильных дорог, эффективности обслуживания пользователей и оптимизации расходования средств. Опыт показывает, что экономическая отдача средств, вложенных в ремонт и содержание дорог, в 2-3 раза превышает экономический эффект от каждого рубля, вложенного в строительство новых дорог. В результате проведения ремонтов возмещается физический износ дороги, возникающий в процессе их производственного потребления в качестве основных фондов транспорта, а в процессе содержания дороги создаются и поддерживаются условия эксплуатации, при которых скорость износа будет наиболее замедленной. В республике из работ по содержанию дорог особенно большой социально-экономический эффект дают мероприятия по зимнему содержанию дорог, т.е. очистки дорог от снега и обработки их противогололедными материалами. При этом весь эффект от реализации дорожных работ образуется в основном у пользователей автомобильными дорогами.

Обеспечение сохранности сети автомобильных дорог и инженерных сооружений на них в соответствии с проектными уровнями в РА осуществляется в рамках программ §Капитальный ремонт дорог государственного значения§, §Сохранение и эксплуатация дорог государственного значения§ и §Капитальный ремонт транспортных объектов§, успешная реализация которых зависит напрямую от объемов финансирования и стратегии распределения финансовых средств в условиях ограниченных объемов. Многогранность проблем дорожной отрасли РА требует ее надлежащего финансирования, однако, сегодня, доля ВВП, идущая на нужды транспортной отрасли республики, не достигает и 1% при среднем уровне этого показателя в развитых странах мира 3-5 %. Существующий и предполагаемый, согласно стратегии развития транспорта РА на период 2020 г., объем финансирования транспортного сектора (около 1,5 % от ВВП) из государственного бюджета нам представляется относительно очень низким, а сам уровень финансирования можно охарактеризовать как критический. При недостаточном финансировании дорожного хозяйства особенно большое значение имеет

соблюдение пропорций средств, выделяемых на строительство и на эксплуатацию автомобильных дорог, который в разных странах имеет различный характер. В РА из-за недостаточных объемов финансирования сегодня мало внимания уделяется программам среднесрочного и долгосрочного развития сети автомобильных дорог. Приоритетной деятельностью всей дорожной отрасли является обеспечение сохранности и улучшение транспортно-эксплуатационного состояния дорог, так как бесперебойное содержание дорог и вовремя произведенный ремонт в конечном итоге не только минимизируют расходы отрасли за счет снижения дорогостоящего ремонта, но и снижают затраты пользователей дорожной сети.

Таблица 2

Ассигнования из госбюджета в дорожной отрасли РА за 2006-2012 гг. (млн. драм)<sup>1</sup>

Показатели	2006г.	2008г.	2010г.	2011г.	2012г.
Расходы на транспортную сферу	19093.8	26335.4	34013.8	36617.6	54021.5
Расходы на дорожную отрасль	18225.6	19938.5	7957.5	9468.9	9548.9
В том числе:					
Капитальный ремонт дорог государственного значения	12617.4	12.648.5	2000.0	3775.0	3845.5
Доля в бюджетных расходах	66.1	48.0	5.9	10.3	7.1
Доля в общих расходах дорожной отрасли	69.2	63.5	25.1	39.9	40.3
Эксплуатация и содержание дорог государственного значения	5054.8	6190.0	5525.5	5510.4	5548.9
Доля в бюджетных расходах	26,5	23,5	16.2	15.0	10.0
Доля в общих расходах дорожной отрасли	27.7	31.0	69.4	58.2	58.1
Капитальный ремонт транспортных объектов	553.4	1100.0	432.0	183.5	154.4
Доля в общих расходах дорожной отрасли	3.0	5.5	5.5	1.9	1.6

Анализ объемов финансирования и структуры расходов в дорожной отрасли РА (см. таблицу 2) свидетельствует о том, что при увеличении в целом объемов финансирования из госбюджета на транспортную сферу в 2,8 раза за период 2006-2012 гг., расходы на дорожную отрасль при этом сократились почти в 2 раза. Проведенный анализ структуры расходов дорожной отрасли показал, что с 2006г. до 2010 г. работы по капитальному ремонту и реконструкции дорог государственного значения занимали преобладающее значение. Их доля в общих расходах транспортной отрасли за последние 6 лет в среднем составляла 57.4 % , а в расходах дорожной отрасли – 67,7%. Однако в последние три года (2010-2012 гг.) удельный вес расходов на капитальный ремонт дорог резко снизился (до 5,9% в 2010г, 10,3% в 2011 г. и 7% в 2012г.) при одновременном увеличении доли затрат на ремонт и содержание дорог с 27,7% в 2006г. до 58,1% в 2012 г. в общих расходах дорожной отрасли. Как видим, центр тяжести в дорожной деятельности постепенно перешел от строительства к эксплуатации дорог, повышению их технического уровня и эксплуатационного состояния, капитальности дорожных одежд, реконструкции дорог и мостов. На первое место вышли задачи повышения скорости, удобства и безопасности движения, инженерного оборудования и обустройства и другие задачи, составляющие комплекс эксплуатационного содержания. В то же время снижение доли затрат на ремонт и содержание дорог в общих затратах транспортной отрасли с 26,5% в 2006 г. до 10% в 2012 гг. означает, что при растущих объемах инвестиций на транспортную сферу выделяется недостаточно средств на содержание и ремонт дорог. Тот факт, что доля расходов на содержание и ремонт дорог снижается, сам по себе говорит об ухудшении содержания дорог. Недофинансирование дорожной отрасли приводит к несоблюдению межремонтных сроков, накоплению из года в год количества неотремонтированных участков, требующих в последующем их полной реконструкции, которая стоит в три раза дороже, чем их регулярные ремонт и содержание. Так, в 90-х годах из-за отсутствия регулярных работ по ремонту и

<sup>1</sup> ՀՀ տրանսպորտի և կապի նախարարության բյուջետային հատկացումները 2006-2012 թթ.:

содержанию дорог республики, согласно расчетам, если средняя стоимость восстановления 1 км участка дороги в 1994 г. составляла 13500\$ США, то из-за отсутствия вложений в 1997 г. она достигла 39293\$ США.<sup>1</sup>

За счет финансирования затрат на выполнение ремонтных работ на автомобильных дорогах из бюджета происходит возмещение износа автомобильных дорог общей сети, который, как правило, не отражается на себестоимости перевозок. В дорожном хозяйстве, в отличие от других отраслей экономики, отсутствует непосредственная связь между износом (мерой потребления) дорог и размером средств, направляемых на их содержание и воспроизводство, что затрудняет поддержание соответствия между интенсивностью и характером ремонтных и реконструктивных воздействий на дорогу и теми требованиями, которые предъявляет к дороге подвижной состав. Передача в бюджет дорожного хозяйства, по сути, означает отрыв дорог от их пользователей. Внешне расходы на финансирование автомобильных дорог покрываются за счет бюджета, но на самом деле – за счет части поступлений, получаемых бюджетом от пользователей дорогами – от автотранспорта. Традиционное финансирование из бюджета, по сути, «общий котел», в котором нет взаимосвязи между целевыми сборами с пользователей автодорог и расходами на дорожное хозяйство. Эти сборы просто поступают в «единую кассу», которая распределяется между различными направлениями бюджетных расходов. Основной недостаток существующего порядка финансирования – недостаточная стабильность и предсказуемость объемов расходов бюджета, направляемых на дорожное хозяйство. Размеры фактически выделяемых средств зависят от наполняемости бюджета и социально-экономических приоритетов органов государственной власти и ежегодно подвергаются корректировке. При этой форме финансирования у дорожного хозяйства относительно низкий рейтинг по сравнению с другими статьями бюджетных расходов, и оно оказывается среди первых статей, сокращаемых при напряжениях в бюджете. То есть, фактически дороги финансируются по «остаточному» принципу, а необходимо финансирование по принципу «достаточности». Такая форма финансирования, конечно, не может способствовать не только повышению эффективности содержания и своевременности ремонта дорог, но и развитию дорожных организаций, их модернизации и приобретению новой техники.

Излишняя забюрократизированность процедур планирования и осуществления расходов на строительство и реконструкцию объектов при необходимости получения множества согласований и разрешений крайне затягивает начало финансирования объектов, и, как следствие, не всегда эффективно расходуются средства. Сегодня в рамках действующего бюджетного финансирования допускается и активно применяется изъятие неизрасходованных средств в конце текущего финансового года в доходы бюджетов, что создает ложные стимулы для органов управления дорожного хозяйства, поскольку основной задачей становится не оптимальное использование финансовых ресурсов на конкретные дорожные объекты, а их максимально оперативное расходование. Годичный бюджетный цикл не позволяет гарантировать финансирование при заключении государственных контрактов на весь период реализации проектов, вызывая необходимость ежегодного заключения дополнительных

---

<sup>1</sup> Программа среднесрочных государственных расходов Республики Армения на 2006-2008 гг.

соглашений с подрядчиками, сдвиги сроков завершения работ, что в свою очередь приводит к увеличению стоимости строительных работ.

Из сказанного следует, что дорожному сектору РА сегодня нужна система финансирования с горизонтом, выходящим за пределы одного бюджетного года, и она должна обеспечить создание устойчивых, долгосрочных источников финансирования дорожных работ, исходя из справедливого принципа §пользователь платит<sup>1</sup>, напрямую связанную с суммарной нагрузкой на дорожную сеть. Реализация этого принципа предусматривается посредством целевых дорожных налогов (платежей, сборов, тарифов), которые являются по своей сути превращенной формой платы за пользование автомобильными дорогами. Целевые дорожные налоги отражают:

1. **Платность доступа к использованию сети дорог.** Платежи за право доступа к дорожной сети выступают в форме налогов, которые взимаются с автовладельцев или эксплуатантов по факту владения (приобретения, пользования) транспортными средствами. Администрирование таких платежей производится в увязке с государственной регистрацией транспортных средств и/или прохождением регулярных технических осмотров. Обычно такие платежи дифференцированы по мощности и грузоподъемности автомобиля и не зависят от фактического пробега автомобиля, т. е. представляют собой условно-постоянную часть налогообложения владельца (эксплуатанта) автомобиля. Зарубежный опыт показывает, что транспортный налог обеспечивает до 25% консолидированных расходов на дорожное хозяйство.

2. **Платность фактического использования сети дорог,** который реализуются в виде сборов с автовладельцев или эксплуатантов переменной (покилометровой) части платежей, включенной в цену моторных топлив, то есть в зависимости от фактического пробега транспортного средства, уровня разрушающих воздействий на дорожную одежду и искусственные сооружения, выполненной транспортной работой и т.п. Порядок установления и взимания переменной (покилометровой) части платежей автовладельца (эксплуатанта) зависит от технически исполнимого и социально-экономически приемлемого для общества механизма измерения фактического объема пользования сетью дорог. В настоящее время и на обозримую перспективу единственно реальным порядком установления и взимания переменной части платежей является налоговый порядок, основанный на налогообложении моторных топлив (а также масел и других эксплуатационных материалов). При этом объем потребления топлива принимается как косвенный измеритель фактического объема использования сетью. Эти платежи, повсеместно называемые §road money<sup>1</sup>, обеспечивают в зарубежной практике 70% консолидированных расходов на дорожное хозяйство.

Установление номенклатуры и ставок дорожных налогов должно рассматриваться как процедура рыночного ценообразования на услуги автомобильных дорог, обеспечивающего обоснованное распределение бремени расходов на дорожное хозяйство и достижение динамического равновесия между спросом на пользование автодорогами и предложением услуг, ограниченным протяженностью и пропускной способностью сети. Номенклатура и ставки целевых дорожных налогов должны максимально отражать объемы предоставляемых пользователям услуг и компенсировать наносимый ими автодорогам ущерб. Практическая

реализация принципа должна быть увязана как с уровнем автомобилизации в стране, так и с возможностью населения полностью оплачивать стоимость дорожных услуг.

Затраты на содержание и развитие дорожной сети должны покрываться через налоги, а также неналоговые поступления от эксплуатации дорог и имущества автомобильных дорог. Для аккумуляции средств в целях финансирования автодорог необходимо создать систему целевых источников в виде бюджетных или внебюджетных фондов, построенных по иерархическому принципу.

Создание в отрасли дорожного фонда с наличием собственных доходных источников обеспечит:

- стабильность выделения ассигнований на ремонт и содержание дорог,
- возможность гарантированного финансирования заключенных контрактов на дорожные работы и реализации программ дорожных работ путем гарантированного переноса остатков ассигнований, не использованных в текущем году, на очередной финансовый год,
- увеличение объемов финансирования дорожного хозяйства за счет привлечения неналоговых источников,
- расширение использования механизмов долгосрочных контрактов и контрактов §жизненного цикла! на строительство, ремонт и содержание дорог в целях повышения качества и долговечности автомобильных дорог,
- прозрачность бюджетных расходов,
- приведение транспортно-эксплуатационного состояния дорог в соответствие с нормативными требованиями, а также расширение дорожной сети,
- активное участие пользователей дорог в процессе контроля качества предоставляемых дорожных услуг .

Так или иначе, по нашему мнению, РА со временем придет к общепринятой международной практике финансирования дорожных работ через дорожные фонды, так как имеются предпосылки для их достойного формирования. Это наблюдаемый в стране высокий уровень автомобилизации населения и наличие достаточных источников для пополнения фондов. Источниками формирования фондов могут быть целевые пользовательские налоги, а также неналоговые доходы от эксплуатации и использования имущества автомобильных дорог общего пользования, объединяющие доходы, полученные от компенсации ущерба, наносимого автомобильным дорогам автотранспортными средствами, перевозящими тяжеловесные и крупногабаритные грузы, а также доходы от таможенных пошлин на ввозимые автомобили, часть прибыли страховых компаний от страхования автогражданской ответственности, доходы от размещения рекламы, часть штрафов за нарушение правил дорожного движения, и др. Образование Дорожного фонда – явление положительное лишь потенциально. Многие в его полезности будет зависеть от достаточности, отработанности механизма сбора средств и исключения случаев использования властями любого уровня средств фондов не по назначению, кроме случаев чрезвычайных ситуаций.

Ճանապարհային տնտեսության ֆինանսավորման համակարգի  
կատարելագործումը ՀՀ-ում

Ամփոփագիր

Ուսումնասիրելով ՀՀ ավտոճանապարհային ցանցի վիճակը և զարգացման աստիճանը, ինչպես նաև վերլուծելով ճանապարհային ոլորտի ծախսերի կառուցվածքը, հոդվածում առաջարկվում է ստեղծել ճկուն ռազմավարություն իրականացնող ճանապարհային հիմնադրամ՝ «վճարում է օգտագործողը» սկզբունքի կիրառմամբ, ճանապարհային ենթակառուցվածքի առավել արդյունավետ զարգացման, ինչպես նաև միջոցների նպատակային օգտագործման համար:

**Irina Taranyan**

**The Improvement of Funding System of Road Industry in Armenia**

**Abstract**

By studying the state of ground transport network, quality and density of roads, and analyzing expenditure structure of Road sector, the article proposes establishment of Road fund implementing flexible strategy “Beneficiary Pays” pricing approach at the core to ensure more efficient development of Road infrastructure, and resource allocation, as well.