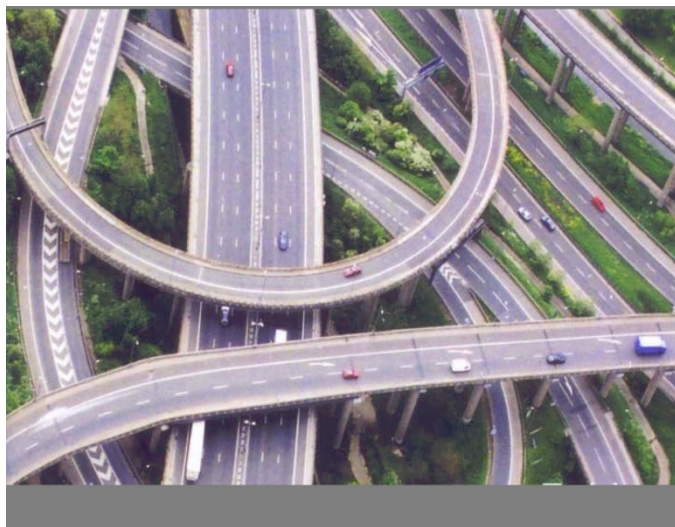

ՀՅՈՒՄԻՍ-ՀԱՐԱՎ ԳԱՆԱՊԱՐՀԱՅԻՆ ՄԻՋԱՆՑՔԻ ՆԵՐԴՐՈՒՄԱՅԻՆ ԾՐԱԳԻՐ



ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅՈՒՆ

ԵՐԵՎԱՆ 2010

ԲՈՎԱՆԴԱԿՈՒԹՅՈՒՆ

ՆԱԽԱԲԱՆ 3

1. ԻՐԱՎԻՃԱԿԻ ՆԿԱՐԱԳԻՐ ԵՎ ԾՐԱԳՐԻ ՀԻՄՆԱՎՈՐՈՒՄ 4

 1.1. Աշխարհաքաղաքական ենթատեքստը 4

 1.2. Հայաստանի առևտուրը և տնտեսությունը 5

 1.3. Հայաստանի ճանապարհային ցանցը և ոլորտում առկա խնդիրները 6

 1.4. Տրանսպորտային միջոցները և անվտանգությունը 8

2. ԾՐԱԳՐԻ ՆԿԱՐԱԳՐՈՒԹՅՈՒՆԸ 9

 2.1. Ծրագրի նպատակները 9

 2.2. Ճանապարհային ենթաորտի ներդրումային պլանը և Ծրագրի ֆինանսավորումը ... 10

 2.3. Ծրագրի իրականացման սկզբունքները 12

3. ԾՐԱԳՐԻ ԻՐԱՎԱՆՍՑՈՒՄԸ 13

 3.1. Ծրագրի կառավարումը 13

 3.2. Բազմափուլ ֆինանսավորման ներդրումային գործիքը 15

4. ԾՐԱԳՐԻ ԱԶԴԵՑՈՒԹՅԱՆ ՎԵՐԼՈՒԾՈՒԹՅՈՒՆԸ 17

 4.1. Տնտեսական ազդեցությունը և շահառուները 17

 4.2. Սոցիալական և բնապահպանական ազդեցությունը 18

 4.3. Հնարավոր ռիսկերը 18

Հավելված 1. Հյուսիս-Յարավ ճանապարհային միջանցքի մոնիտորինգի շրջանակ 20

Հավելված 2. Ծրագրի առաջին տրանշի (70 մլն) մոնիտորինգի շրջանակ 21

Հավելված 3. Երթևեկության աճի կանխատեսումներ 21

Հավելված 4. Առաջին կարգի ճանապարհի համար երկրաչափական նախագծման ստանդրատներ 22

Նկար 1. Հյուսիս-Յարավ ճանապարհային միջանցքը Հայաստանի քարտեզում 23

Նկար 2. Մաստարա-Մարալիկ ճանապարհային պլան (2*2 բաժանվող երթուղիներ) 24

Նկար 3. Տաթևի կիրճի վրա նախատեսվող կամուրջի պատկերը 25

Նկար 4. Գնապարհների ձյունապաշտպան ցանկապատի օրինակ 25

ՆԱԽԱԲԱՆ

«Հյուսիս-հարավ ճանապարհային միջանցքի ներդրումային ծրագիրը» խոշոր ենթակառուցվածքային ծրագիր է, որի նպատակն է միջազգային բարձր ստանդարտներին բավարարող տրանսպորտային ուղիներով երկրի հարավը կապել հյուսիսի հետ և ապահովել ելքը դեպի միջազգային շուկաներ:

Հյուսիս-հարավ ճանապարհային միջանցքի վերակառուցումը և զարգացումը հնարավորություն կտա դյուրինացնել և աշխուժացնել ինչպես արտաքին, այնպես էլ ներքին փոխադրումներն ու առևտուրը: Ծրագրի իրականացման արդյունքում կստեղծվեն տարածաշրջանային արդյունավետ տարանցիկ ճանապարհներ: Ծրագրի նպատակներն են՝

- հարևան երկրների հետ հաղորդակցման դյուրինացումը,
- Կենտրոնական Ասիա, Եվրոպա ձգվող հաղորդակցության ուղիներով դեպի արտաքին շուկաներ ելքի հնարավորությունների ընդլայնումը և դյուրինացումը,
- տնտեսության հիմնական ոլորտների զարգացումը և արտահանման ընդլայնումը (արդյունաբերություն, գյուղատնտեսություն, հանքարդյունաբերություն, շինարարություն, զբոսաշրջություն),
- բնակչության ներքին շարժերի ակտիվացումը և այլն:

Ծրագրի հիմնական խնդիրներն են՝ բարձրացնել անվտանգությունը և հարմարավետությունը, կրճատել ժամանակային և ֆինանսական ծախսումները, ինտեգրել հնարավոր անհրաժեշտ հեռահաղորդակցության և այլ ենթակառուցվածքները:

Բանակցությունների արդյունքում, համատեղ մշակված ծրագրի¹ հիման վրա, Ասիական զարգացման բանկի (ԱԶԲ) հետ սույն թվականի սեպտեմբերի 15-ին և հոկտեմբերի 12-ին համապատասխանաբար նախաստորագրվել են Ծրագրի Շրջանակային ֆինանսավորման համաձայնագիրն ու Ծրագրի առաջին տրանշի իրականացման վարկային համաձայնագիրը: Այս համաձայնագրերը ուժի մեջ կմտնեն ՀՀ օրենսդրությամբ սահմանված կարգով վավերացումից հետո:

Առաջին համաձայնագիրը, ըստ էության, սահմանում է ԱԶԲ պատրաստակամությունը Ծրագիրը 500 միլիոն դոլարով ֆինանսավորելու վերաբերյալ, որն արդեն իսկ հավանության է արժանացել ԱԶԲ խորհրդի կողմից: Երկրորդ համաձայնագիրը 60 միլիոն դոլարի չափով, Ծրագրի առաջին փուլի առաջին տրանշի ֆինանսավորման արտոնյալ վարկային համաձայնագիր է (500 միլիոնի շրջանակներում):

Այսպիսով, Ծրագրի առաջին փուլը կիրականացվի երկու տրանշներով՝ ապահովելով Երևան-Գյումրի մայրուղու միջազգային լավագույն պահանջներին համահունչ քառուղի ճանապարհի կառուցում: Երրորդ տրանշը կիրականացվի Ծրագրի երկրորդ փուլում և կընդգրկի Սիսիան/Գորիս-Տաթև-Կապան հատվածը:

¹ Report and Recommendation of the President to the Board of Directors, Proposed Multitranchise Financing Facility and Administration of Cofinancing Republic of Armenia: North–South Road Corridor Investment Program, Project 42144, ADB, September 2009

1. ԻՐԱՎԻՃԱԿԻ ՆԿԱՐԱԳԻՐ ԵՎ ԾՐԱԳՐԻ ՀԻՄՆԱՎՈՐՈՒՄ

1.1. Աշխարհաքաղաքական ենթատեսուղ

Մեր տարածաշրջանը, կամրջելով ասիական, արաբական և եվրոպական երկրները, ունի յուրօրինակ և աճող աշխարհաքաղաքական մեծ նշանակություն: Սև և Կասպից ծովերը կապում են Կենտրոնական Ասիան Եվրոպայի, Ռուսաստանի և Թուրքիայի հետ, իսկ Միջերկրական ծովի միջոցով՝ ամբողջ աշխարհի հետ: Մյուս կողմից, Պարսից ծոցի միջոցով հնարավոր է մեկ այլ ելք դեպի արաբական և ասիական աշխարհ: Տարածաշրջանը մեծ ներուժ ունի դառնալ առևտրի, գործարարության լոգիստիկ խոշոր միջազգային հանգույց և էներգակիրների տարանցման ուղի: Դրա համար սակայն կարևոր է տրանսպորտային ցանցերի և ենթակառուցվածքների բարելավումը և զարգացումը՝ ներառյալ մայրուղիները, երկաթուղիները և նավահանգիստները: Այս ուղղությամբ տարածաշրջանում արդեն իսկ կան մի շարք նախաձեռնություններ:

Ի տարբերություն հարևան երկրների, Հայաստանը չունի ծովային ելքեր: Մյուս կողմից, տարածաշրջանային հակամարտությունների արդյունքում, Ադրբեջանի (ներառյալ Նախիջևանի) և Թուրքիայի հետ Հայաստանի սահամանները փակ են, իսկ աշխարհագրական (նաև այլ աշխարհաքաղաքական) պատճառներով հարավային հարևան Իրանի Իսլամական Հանրապետության հետ առևտուրը սահմանափակված է: Արդյունքում, Հայաստանը դուրս է մնում միջազգային նշանակության տրանսպորտային և էներգետիկ ծրագրերից, ինչպես նաև ստիպված է իր արտաքին առևտուրը կազմակերպել սահմանափակ հնարավորությունների և բարձր տրանսպորտային ծախսերի պայմաններում:

Հայաստանի ներքին տրանսպորտային ենթակառուցվածքը և ճանապարհային ցանցը ստեղծվել է Խորհրդային Միության տարիներին (հիմնականում 1960 և 1970-ական թվականներին)՝ հարմարեցված լինելով և բխելով խորհրդային երկրի և տնտեսության օրինաչափություններից: Խորհրդային Միության փլուզումից և տնտեսական անկումից հետո Հայաստանի ճանապարհային ցանցի նշանակալի ներդրումներ և արդիականացում տեղի չի ունեցել, որի արդյունքում այսօր գործող ցանցը հնացած է, չի բավարարում արդի պահանջներին և չի կարողանում համարժեքորեն ծառայել Հայաստանի տնտեսության նպատակներին:

Այդ իսկ պատճառով, գիտակցելով տարածաշրջանում առկա մրցակցային պայմանները և հնարավորությունները, ինչպես նաև Հայաստանի Հանրապետության ներկա և ապագա տնտեսական զարգացման ուղղությունները, Կառավարությունը կարևորում է երկրում այնպիսի տրանսպորտային ցանցի և տարանցիկ ուղիների ստեղծումը, որոնք կապահովեն սպասարկման արդյունավետ և բարձր որակ՝ ծառայելով Հայաստանի ներքին և արտաքին քաղաքատնտեսական շահերին:

Ազարակ-Կապան-Երևան-Գյումրի-Բավրա ճանապարհը երկրի հարավը կապում է հյուսիսի հետ՝ ապահովելով մուտք Վրաստանի «Հարավային ճանապարհային միջանցք», որը և հնարավորություն է տալիս հասնել Փոթի և Բաթումի նավահանգիստներ, կամ դեպի արևելք՝ Թբիլիսի: Այս ճանապարհ կապում է ոչ միայն Հայաստանը և Վրաստանը, այլ ըստ էության կլրացնի Վրաստանը Ադրբեջանին կապող (ներկայումս վերակառուցվող) «Արևելք-արևմուտք գլխավոր մայրուղին»:

1.2. Հայաստանի առևտուրը և տնտեսությունը

Հայաստանի արտաքին առևտուրը կազմում է ՀՆԱ-ի մոտ 46 տոկոսը, որը գերազանցապես կազմակերպվում է Վրաստանի սևծովյան նավահանգիստների միջոցով:

Հայաստանը «հիմնական կարգո տեսակի» բեռները ներմուծում է: Դա վերաբերում է երկրի համար ռազմավարական նշանակություն և սպառման մեծ ծավալներ ու անհրաժեշտություն ունեցող այնպիսի բեռներին, ինչպիսիք են հեղուկ վառելիքը, հացահատիկը, շաքարավազը և այլն: Ներմուծման մեջ մեծ կշիռ են կազմում նաև տրանսպորտային միջոցները, մեքենասարքավորումները և այլն: Ընդհանուր առմամբ, Հայաստանի ներմուծման տեսականին բավականին ընդգրկուն և բազմազան է:

Արտահանվող հիմնական ապրանքատեսակները մեծամասամբ ունեն մեծ ծավալ և քաշ (թեռևա բացառությամբ ադամանդագործության և ոսկերչության ոլորտի արտադրանքի): Արտահանման հիմնական ապրանքատեսակների համար՝ սև մետաղներ, հանքաքար, ցեմենտ, խմիչքներ և այլն, բեռնափոխադրման պայմանները և տրանսպորտային ծախսումները նշանակալի դեր ունեն:

Հայաստանը առանձնանում է նաև ռեզիդնալ զարգացման մեծ անհամամասնություններով: Երկրի բնակչությունը գրեթե հավասարապես տեղաբաշված է (բնակվում է)՝ մայրաքաղաք Երևանում, այլ (մոտ 40) քաղաքներում և գյուղերում: Բարեկացության, տնտեսական ակտիվության, սոցիալական, տնտեսական, մշակութային և այլ ենթակառուցվածքի հասանելիության մակարդակները խիստ տարբեր են: Երկրի տարածաքային համամասնական զարգացման արագացման և Երևանից դուրս գործարար ակտիվության բարձրացման և կենտրոնների ձևավորման առումով մեծ սահմանափակում են հանդիսանում հաղորդակցման պայմանները:

Չնայած երկիրը շատ փոքր է (ծայրամասերի միջև հեռավորությունը 400-500 կմ), այնուհանդերձ, ըստ դիտարկումների, երկրի հյուսիսային մասերում բնակվող բնակչության զգալի մասը ընդհանրապես չի եղել երկրի հարավում և ընդհակառակը: Սա իր հերթին պայմանավորված է երկրի ներսում փոխադրումների դժվարությունների, ժամանակային, ֆինանսական և այլ ծախսումների հետ: Մինչդեռ, թե մեքին և թե արտաքին տուրիզմը Հայաստանում զարգացման մեծ ներուժ կարող է ունենալ՝ տրանսպորտային արդիական ցանցի պայմաններում:

Հայաստանի տնտեսական զարգացման հեռանկարները և քաղաքականության գերակայությունները կենտրոնանում են գիտելիքահեն տնտեսության զարգացման, բարձր արտադրողական և մեծ ավելացված արժեք պարունակող ոլորտների, ապրանքների ու ծառայությունների արտադրության վրա: Թեև այս ոլորտները և դրանց արտադրանքները կարող են ենթադրել արտաքին տրանսպորտային փոխադրումների առավել հեշտ և միավորի հաշվով էժան պայմաններ, այնուհանդերձ զարգացած և արդիական տրանսպորտային ցանցի և արտաքին ելքերի նկատմամբ պահանջները երբեք չեն կարող նվազել: Ավելին, նման տնտեսական ակտիվությունը պահանջում է բնակչության մոբիլության բարձր աստիճան և տեղաշարժի հարմարավետություն:

Հայաստանի տնտեսական զարգացման ռազմավարությունը ենթադրում է տնտեսության բացվածության մեծ աստիճան: Հայաստանի զարգացումը ենթադրում է մի կողմից ներմուծման շարունակական աճ, իսկ մյուս կողմից՝ ներքին արտադրության գերազանցապես արտահանման ուղղվածություն:

Հայաստանի համար գերակա ճյուղեր հանդիսացող տուրիզմը և հանքարդյունաբերությունը, ինչպես նաև տնտեսության համար կարևոր ճյուղ հանդիսացող գյուղատնտեսությունը էապես կախված են ներքին ճանապարհային ցանցի և փոխադրումների պայմաններից:

1.3. Հայաստանի ճանապարհային ցանցը և ոլորտում առկա խնդիրները

Հայաստանի ճանապարհային ոլորտն ունի տեխնիկական, գործառնական, ֆինանսական, ինստիտուցիոնալ և կարգավորման դաշտին վերաբերող մի շարք խնդիրներ: Արդյունքում, այս իրավիճակը հանգեցրել է անարդյունավետ, ոչ ամբողջական և ոչ անվտանգ ցանցի գոյության: Այս խնդիրների լուծումը ժամանակ և համապատասխան ներդրումներ է պահանջում:

Հայաստանի ճանապարհային ցանցը հիմնականում ստեղծվել է 40-50 տարի առաջ: Երկիրն ունի բավականին լավ փոխկապակցված ճանապարհային ցանց՝ յուրաքանչյուր 1000կմ² հաշվով 280 կմ ճանապարհ: Ցանցի ընդհանուր երկարությունը կազմում է 7.7 հազար կմ, որից 1.7 հազար կմ-ը միջպետական նշանակության է, 4 հազար կմ-ը՝ հանրապետական, իսկ մոտ 2 հազար կմ-ը՝ տեղական նշանակության: Գնաճանապարհային ցանցի որակը տարբեր մարզերում խիստ տարբեր է: Գնաճանապարհային անհարթության միջին ցուցանիշը կազմում է 5մ/կմ՝ ըստ Միջազգային անհարթության ինդեքսի (IRI): Միջպետական և հանրապետական նշանակության ճանապարհների 15 տոկոսը գնահատվում է լավ վիճակում, 75 տոկոսը՝ ոչ լավ-բավարար, իսկ 10 տոկոսը՝ անբավարար: Տեղական նշանակության և հանրապետական նշանակության ճանապարհների զգալի մասը գտնվում է շատ վատ վիճակում: Որակի վերահսկողության ոչ արդյունավետ համակարգը և պահպանման ծախսերի անբավարար մակարդակը հանգեցնում են ճանապարհային ծածկի արագ փչացման՝ առաջացնելով վերանորոգման և վերկառուցման հրատապություն:

Հայաստանի ճանապարհների վերականգնման համար արտաքին օժանդակությունը զգալի նշանակություն և կարևորություն է ունեցել: 1995 թվականից ի վեր արտաքին օժանդակության հաշվին ոլորտում իրականացվել է շուրջ 270 միլիոն դոլարի ներդրում, որից 138 միլիոնը՝ վարկերի, իսկ 130 միլիոնը՝ նվիրատվությունների տեսքով (տես ստորև բերվող աղյուսակը):

Հայաստանի ճանապարհային ենթաոլորտում արտաքին ներդրումները

Ծրագրի անունը	Գումարը, մլն ԱՄՆ դոլար	Հաստատման թվականը
Համաշխարհային բանկի վարկեր	90.3	
Մայրուղու ծրագիր	36.9	1995
Տրանսպորտի ծրագիր (227կմ)	28.4	2000
Կենսական նշանակության ճանապարհներ (120կմ)	25.0	2009
Լինսի հիմնադրամի նվիրատվություններ	123.8	
Մայրուղիների և երկրորդային ճանապարհների վերանորոգում (435կմ)	73.4	2001
Քաղաքային ճանապարհների վերանորոգում (22.3կմ)	13.5	2003
Երկրորդային ճանապարհների վերանորոգում (87.4կմ)	16.0	2004
Քաղաքային ճանապարհների վերանորոգում (7.5կմ)	20.9	2004
Հազարամյակի մարտահրավերներ հիմնադրամի նվիրատվություններ	6.8	
Կենսական նշանակության ճանապարհներ (120կմ)	6.8	2006
Ասիական զարգացման բանկի վարկեր	47.92	

Գյուղական ճանապարհների ծրագիր (220կմ)	30.6	2007
Գյուղական ճանապարհների լրացուցիչ ծրագիր	17.32	2008
Ընդամենը վարկեր	138.2	
Ընդամենը նվիրատվություն	130.6	
Ընդամենը ներդրում	268.8	

Հայաստանում ճանապարհների կառուցման և պահպանման ինստիտուցիոնալ կարողությունները թեև աստիճանաբար բարելավվում են, այնուհանդերձ դեռևս առկա են մի շարք խնդիրներ: Դրանք են՝

- ճանապարհների պահպանման և շահագործման համար անհրաժեշտ ֆինանսավորման պակասը,
- համալսարանական ծրագրերի և կադրային ինտեգրված քաղաքականության բացակայությունը,
- արդյունավետ և մրցունակ ճանապարհաշինարարական ընկերությունների բացակայությունը,
- բարձր որակավորում ունեցող խորհրդատու-ինժեներների բացակայությունը,
- հին և ոչ համարժեք նախագծային և շինարարական ստանդարտների կիրառումը,
- ճանապարհային ակտիվների կառավարման և մոնիթորինգի բացակայությունը:

Ճանապարհաշինարարության ոլորտի զարգացման խոչընդոտ է հանդիսանում նաև այն հանգամանքը, որ տեղական կազմակերպությունները իրականացրել են փոքր ծրագրեր և չունեն մեծ պայմանագրերի իրականացման անհրաժեշտ փորձառություն և կարողություններ: Մինչ օրս Հայաստանում միջազգային կապալառուները գործունեություն չեն իրականացրել, իսկ միջազգային խմբերով կոնսորցիումների մոտեցումը չի փորձարկվել: Արդյունքում, ժամանակակից փորձի, գիտելիքի և տեխնոլոգիաների փոխանցման գործընթացը շատ դանդաղ է: Տեղական ընկերությունները տիրապետում են հնացած սարքավորումներ և տեխնոլոգիաներ: Ճանապարհաշինական աշխատանքներում չեն ներդրվել բիտոնային ծածկի կիրառումը, որը թույլ կտա փոխարինել ներկրվող նյութերը և նպաստել տեղական արտադրության, մասնավորապես ցեմենտի արտադրության ընդլայնմանը:

Այսպիսով, ճանապարհային ցանցի և ենթակառուցվածքի զարգացման առումով առկա են մի շարք խնդիրներ, որոնցից հիմնականներն են.

- ճանապարհային ցանցի անմխիթար վիճակ և տեխնիկական ստանդարտների անհամապատասխանություն,
- ճանապարհների պահպանման համար անբավարար ֆինանսավորում,
- սահմանափակ ինստիտուցիոնալ կարողություններ,
- մասնագիտական կադրերի պակաս և կադրերի պատրաստման արդյունավետ ծրագրի բացակայություն,
- ժամանակակից գիտելիքի և տեխնոլոգիաների դանդաղ ներմուծում,
- ճանապարհաշինական ընկերությունների փորձառության և կարողությունների անբավարար մակարդակ,
- ճանապարհային անվտանգության վատթարացող իրավիճակ,
- սահմանային անցակետերում մաքսային ենթակառուցվածքների անբավարար մակարդակ և այլն:

1.4.Տրանսպորտային միջոցները և անվտանգություն

2007 թվականի սկզբի դրությամբ Հայաստանում գրանցված է եղել 329855 ավտոտրանսպորտային միջոցներ, որոնց մոտ 80 տոկոսը կազմում են ուղևորատար թեթև ավտոմեքենաները: Մարզերում գրանցված ավտոտրանսպորտային միջոցների (մեքենաներ) համեմատական թվաքանակը բավականին տարբեր է՝ միջինում կազմելով 59 մեքենա: Գեղարքունիքում 1000 մարդու հաշվով գրանցված է 45 մեքենա, իսկ Վայոց Ձորում՝ 79, այն դեպքում, երբ Երևանում նույն ցուցանիշը կազմում է 120: Տրանսպորտային միջոցների շարժի միջին ժամկետը կազմում է 12 տարի: Ավտոտրանսպորտային պարկը բավականին հին է և առաջացնում է թե երթևեկության հարմարավետության և թե ծախսումների խնդիրներ:

Ճանապարհների անվտանգությունը կարևոր խնդիր է դառնում Հայաստանում: 2007 թվականին գրանցվել է 1943 ճանապարհատրանսպորտային պատահարներ, 2001 թվականի 1021-ի դիմաց: Մահացու ելքով պատահարների քանակը կազմել է 371, 2001 թվականի 237-ի դիմաց:

Եթե 2001-2004 թվականների ընթացքում մահացու ելքով ճանապարհատրանսպորտային պատահարների թիվն աճել է 9 տոկոսով, ապա 2004-2007 թվականներին այն աճել է 43 տոկոսով: Միաժամանակ, վերջին 7 տարիներին լուրջ վնասվածքների թիվն ավելի քան կրկնապատկվել է:

Հայաստանում մահացությունների թիվը 10,000 տրանսպորտային միջոցի հաշվով Եվրոպական ամենաանվտանգ երկրների համեմատ բարձր է մոտ 9 անգամ:

Հարկ է նկատել նաև, որ պատահարների վերաբերյալ վիճակագրությունը զգալիորեն ցածր է, քանի որ շատ դեպքերում պատահարները չեն գրանցվում ճանապարհային ոստիկանությունում: Ճանապարհատրանսպորտային պատահարը Հայաստանում գրանցվում է մահացու ելքով պատահարից հետո 7-օրյա ժամկետում տուժողի մահվան դեպքում միայն, այն դեպքում, երբ միջազգային նորմ է համարվում 30-օրյա ժամկետը:

Ճանապարհատրանսպորտային պատահարների մեծ մասը պայմանավորվում է ճանապարհային ծածկի որակով, անվտանգության կահավորման և լուսավորության ոչ բավարար մակարդակով:

2. ԾՐԱԳՐԻ ՆԿԱՐԱԳՐՈՒԹՅՈՒՆԸ

2.1. Ծրագրի նպատակները

Հյուսիս-Յարավ ճանապարհային միջանցքի ներդրումային ծրագիրը նպատակաուղված է Հայաստանի տնտեսության և տարածաշրջանային առևտրի զարգացմանը: Ծրագրի իրականացման արդյունքում անկալվում է ունենալ արդյունավետ, անվտանգ և կայուն տրանսպորտային ցանց:

Հյուսիս-Յարավ ճանապարհային միջանցքի ներդրումային ծրագիրը ընդգրկում է Ազարակ-Կապան-Երևան-Գյումրի-Բավրա մայրուղիները և ճանապարհային ենթակառուցվածքը: Այն հնարավորություն կտա բարելավել ճանապարհային կապը Հայաստանի երկու հարևանների՝ Իրանի և Վրաստանի հետ՝ ապահովելով ելք դեպի միջազգային առևտրային ուղիներ և շուկաներ:

Հայաստանը Իրանի հետ ունի մեկ, իսկ Վրաստանի հետ երեք սահմանային անցակետեր՝ Բազրատեչեն (Սադախլո), Ջորամուտ (Գուգուբի) և Բավրա (Նինոցմինդայից հարավ): Վերջին երկու սահմանակետերից ճանապարհը Վրաստանի տարածքում գտնվում է շատ վատ վիճակում և, արդյունքում, այսօր բեռնափոխադրումներն զրեթե ամբողջությամբ անցնում են Բազրատեչենի անցակետով: Ներկայումս Հազարամյակի մարտահրավերներ Վրաստան հիմնադրամի միջոցներով վերանորոգվում է Նինոցմինդա-Բավրա ճանապարհատվածը (աշխատանքների ավարտը ակնալվում է 2010-ի վերջին): Վրաստանը նաև նախատեսում է բարելավել Բավրա-Ժղանով-Ախլցխա-Բաթումի ճանապարհը՝ որպես Թբիլիսին սևծովյան նավահանգիստների հետ կապող այլնորանքային ճանապարհ: Բավրայից ելքը հնարավորություն կտա Հայաստանին ամենակարճ հնարավոր ճանապարհով հասնել Փոթի և Բաթումի, ինչպես նաև Թուրքական նավահանգիստներ՝ ապահովելով կապը Եվրոպայի և Ռուսաստանի հետ:

Մյուս կողմից, Հայ-Թուրքական սահմանի հնարավոր բացման դեպքում Կարս-Գյումրի ճանապարհը մեկ այլ այլընտրանքային, արդյունավետ և արագ ելք կծառայի Հյուսիս-հարավ միջանցքի համար:

Հյուսիս-Յարավ ճանապարհային միջանցքը նպատակ ունի նաև մեծապես նպաստել Հայաստանի ներքին փոխադրումների բարելավմանը և աշխուժացմանը: Ծրագիրը հնարավորություն կտա նաև առավել մատչելի և արդյունավետ կապ ապահովել երկրի հանքարդյունաբերական, տուրիստական, գյուղատնտեսական, գործարար և լոգիստիկ կենտրոնների հետ:

Այսպիսով, Հյուսիս-հարավ ճանապարհային միջանցքի վերակառուցումը և զարգացումը նպատակ ունի դյուրինացնել և աշխուժացնել ինչպես արտաքին, այնպես էլ ներքին փոխադրումներն ու առևտուրը, ակտիվացնել բնակչության շարժը:

Ծրագրի հիմնական խնդիրներն են՝ բարձրացնել անվտանգությունը և հարմարավետությունը, կրճատել ժամանակային և ֆինանսական ծախսումները, ինտեգրել հնարավոր անհրաժեշտ հեռահաղորդակցության և այլ ենթակառուցվածքներ²:

Այսօր, կարճաժամկետ հատվածի համար, ծրագիրն ունի նաև հակաճգնաժամային նշանակություն՝ խթանելով ներքին ծախսումները և զբաղվածությունը:

² Գնապարհային միջանցքը պետք է համապատասխանի 1 կարգի ստանդարտներին: Երկրաչափական նախագծման տարրերը բերվում են Հավելված 4-ում, որոնք կկիրառվեն մանրամասն նախագծման համար: Դրանք հիմնվում են ՀՀ շինարարական նորմերի վրա (IV11.05.02—99)՝ հաշվի առնելով Ե-ճանապարհային չափանիշները (ՄԱԿ-ի Եվրոպական Համաձայնագիրը Գլխավոր Միջազգային Երթևեկության Մայրուղիների վերաբերյալ, 2008թ.):

Ծրագրի իրականացման արդյունքում մասնավորապես ակնկալվում է ունենալ հետևյալ կոնկրետ արդյունքները՝

- միջազգային չափանիշներին բավարարող բարելավված ճանապարհային միջանցք,
- Երևան-Գյումրի հատվածում քառուղի առաջին կարգի (ստանդարտի) ճանապարհ,
- միջանցքի մյուս հատվածներում առաջին կարգին բավարարող ճանապարհներ՝ հետագայում 4 ուղու ընդլայնման հնարավորությամբ,
- ժամանակակից սահմանային և մաքսային ենթակառուցվածքներ,
- ճանապարհային միջանցքի արդյունավետ կառավարման համակարգ:

Ծրագրի իրականացումը դիտվում է ՀՀ կառավարության «Գյումրին տեխնոքաղաքի վերակառուցման», «Տաթև զբոսաշրջային կենտրոն» և «Ջերմուկ քաղաքի զարգացման» և «Զվարթնոցի ազատ տնտեսական գոտու» ծրագրերի համատեքստում: Հյուսիս-հարավ ճանապարհային միջանցքի իրականացումը էապես կնպաստի նշված ծրագրերի արդյունավետությանը և նպատակների ձեռքբերմանը:

2.2. Ճանապարհային ենթաորտի ներդրումային պլանը և Ծրագրի ֆինանսավորումը

«Հայաստանի տրանսպորտային ոլորտի զարգացման ռազմավարություն 2020-ի» շրջանակներում մշակվել է Հայաստանի ճանապարհային ենթաորտի ներդրումային ծրագիր: Այն ընդգրկում է 2010-2020 թվականների համար առաջնահերթ բարելավման անհրաժեշտություն ներկայացնող միջպետական և տեղական նշանակության ճանապարհային ցանցը: Մասնավորապես, ներդրումային պլանը ենթադրում է 1460 կմ ճանապարհների վերակառուցում (ներառյալ Հյուսիս-հարավ միջանցքը), որի 840 կմ-ը գյուղական ճանապարհներ են: Այս ծրագրի ընդհանուր արժեքը գնահատված է մոտ 1.5 միլիարդ դոլար: Այդ ներդրումային ծրագիրը կիրականացվի Ասիական զարգացման բանկի, Համաշխարհային բանկի, Եվրոպական վերակառուցման և զարգացման բանկի, Եվրոպական ներդրումների բանկի, ճապոնական միջազգային համագործակցության գործակալության և այլ հնարավոր դոնորների կողմից (տես՝ ստորև աղյուսակը):

Հայաստանի տրանսպորտային ոլորտի նախնական ներդրումային ծրագիր (2010-2020թթ.)

	Երկարություն (կմ)	Արժեք (միլիոն դոլար)	Ֆինանսավորում
Հյուսիս-հարավ միջանցք U-1 և U-2	545	785	ԱԶԲ և այլ
Վրաստան-Վանաձոր-Թուրքիա U-3			
Սպիտակ-Աշտարակ	22	50	ՀԲ
Վանաձոր-Ալավերդի-Վրաստան U -6			
Վանաձոր-Ալավերդի	45	49	ՀԲ
Ալավերդի-Վրաստան	8	9	ՀԲ
Ընդամենը միջպետական ճանապարհներ	620	893	
Գյուղական ճանապարհների ծրագիր	227	66	ԱԶԲ
Կենսական ճանապարհներ 2009	100	25	ՀԲ
Գյուղական ճանապարհներ 2009	140	36	ԱԶԲ

Գյուղական ճանապարհների ծրագիր	100	120	ՃՄՀԳ
Կառավարություն	273	54	Բյուջե
Ընդամենը գյուղական ճանապարհներ	840	301	
Ընդամենը Չարկեր և տուրքեր		239	
Ընդամենը ներդրումային բաղադրիչ	1,460	1,433	
Ճանապարհային ոլորտի ծրագիր		10	ԱԶԲ
Ճանապարհային անվտանգության ռազմավարություն		10	Բյուջե
Ընդամենը ոչ ներդրումային բաղադրիչ		20	
ԸՆԴԱՄԵՆԸ	1,460	1,453	

ԱԶԲ - Ասիական զարգացման բանկ, ՉԲ - Համաշխարհային բանկ, ՃՄՀԳ - Ճարտարապետության միջազգային համագործակցության գործակալություն:

Ընդհանուր ներդրումային ծրագրից 545 կմ-ը բաժին է ընկնում Հյուսիս-Չարավ ճանապարհային միջանցքին, որի համար նախատեսվում է մոտ 1 միլիարդ դոլարի ներդրումների (785 միլիոն՝ գումարած հարկեր) իրականացում: Ստորև բերվող աղյուսակում ներկայացվում է Հյուսիս-Չարավ ծրագրի ճանապարհահատվածների և ներդրումների մանրամասն գնահատականներ:

Հյուսիս-Չարավ ճանապարհային միջանցքի ներդրումների պլան 2010-2017

	Երկարություն (կմ)	Արժեք (միլիոն դոլար)
1. Հյուսիս-հարավ միջանցք Ա-1	164	397
Բավրա-Գյումրի	38	50
Գյումրու շրջանցում	20	62
Գյումրի-Մաստարա	40	104
Մաստարա-Աշտարակ	48	138
Աշտարակ-Երևան	18	43
2. Հյուսիս-հարավ միջանցք Ա-2	381	388
Երևան-Երասխ	50	6
Երասխ-Գորիս	173	52
Գորիս-Կապան այլընտրանքային ճանապարհ	75	290
Կապան-Իրանի սահման	83	40
Չարկեր և տուրքեր	-	177
ԸՆԴԱՄԵՆԸ	545	962

Ասիական զարգացման բանկը կհանդիսանա ծրագրի հիմնական ֆինանսավորողներից մեկը, որը Հայաստանի կառավարությանը կհատկացնի 500 միլիոն դոլարի վարկ, որից 60 միլիոնը՝ արտոնյալ պայմաններով: Ծրագրի ֆինանսավորումը կիրականացվի ԱԶԲ Բազմափուլ ֆինանսավորման գործիքի (ԲՖԳ) միջոցով: Ասիական զարգացման բանկը ֆինանսավորում է նաև Ադրբեյջան-Վրաստան միջանցքի Ադրբեյջանական հատվածը, ինչպես նաև Փոթի-Բաթումի-Սարպի ճանապարհային միջանցքը:

Ծրագրի իրականացման ավելի ուշ փուլերում նախատեսվում է պետական մասնավոր համագործակցության (PPP) միջոցով ներդրումների իրականացում, որը, հաջողելու դեպքում, կնվազեցնի Ծրագրի ֆինանսավորման համար նշված վարկային պահանջը՝ թեթևացնել արտաքին պարտքի բեռը: Պետական մասնավոր համագործակցության (PPP) զարգացումը թույլ կտա նաև ոչ պարտաքին միջոցներով ընդլայնել Ծրագրի

զնահատված արժեքը՝ ամբողջ միջանցքը համապատասխանեցնելով միջազգային բարձր ստանդարտների: Դրա համար կպահանջվի լրացուցիչ մոտ 500 միլիոն դոլար:

Ի թիվս միջազգային կազմակերպությունների, դոնորների և մասնավոր ներդրողների, Ծրագրի ֆինանսավորման աղբյուր կարող է հանդիսանալ նաև հայկական սփյուռքը՝ ֆինանսավորման զանազան մեխանիզմների ներդրման արդյունքում:

Հյուսիս-Հարավ ճանապարհային միջանցքի ֆինանսավորման պլանը

	Ընդամենը (միլիոն դոլար)
Ասիական զարգացման բանկ (ADB)	500
Հատուկ հիմնադրամի միջոցներ	60
Հասարակ կապիտալ միջոցներ	440
Այլ ֆինանսավորում (WB, EBRD/EIB, JICA)	285
Հարկեր	177
Ընդամենը	962

2.3. Ծրագրի իրականացման սկզբունքները

Ծրագրի իրականացման համար սահմանվում են մի շարք սկզբունքներ: Դրանք վերաբերվում են թե Ծրագրի իրականացմանի և թե արդյունքների կառավարմանը:

Ծրագիրը իրականացմանը Հայաստանում պետք է ապահովվի՝

1. խոշոր ենթակառուցվածքային ծրագրերի «լավ կառավարման» մշակույթի արմատավորում,
2. տարբեր մակարդակներում (և տարբեր սուբյեկտների միջև) շահերի բախման արդյունավետ կառավարում և հավասարակշռում,
3. պետական մասնավոր համագործակցության մեխանիզմների ներդրում,
4. ժամակակից գիտելիքի և տեխնոլոգիաների ներհոսք, տեղական փորձի և կարողությունների աճ և զարգացում,
5. միջազգային բարձր չափանիշների և ստանդարտների ներդրում,
6. բետոնային ծածկի և տեղական հումքի կիրառման հնարավորություններ,
7. ինստիտուցիոնալ և կառավարման կարողությունների հզորացում,
8. գնումների ընդունելի ընթացակարգեր և գործընթաց,
9. թափանցիկության և հաշվետվողականության բարձր մակարդակ:

3. ԾՐԱԳՐԻ ԻՐԱԿԱՆԱՑՈՒՄԸ

3.1. Ծրագրի կառավարումը

Հյուսիս-Հարավ ճանապարհային միջանցքի ներդրումային ծրագրի իրականացման կառավարումը, ըստ էության, ունի երեք մակարդակ՝ ռազմավարության և քաղաքականության ընտրություն, Ծրագրի համակարգում և վերահսկողություն, Ծրագրի իրականացում:

Ծրագրի իրականացման կառավարման մակարդակները



ՀՀ կառավարությունը ՀՀ տրանսպորտի և կապի նախարարության և ՀՀ էկոնոմիկայի նախարարության միջոցով իրականացնում է Ծրագրի ռազմավարական և քաղաքական որոշումների կայացումը, համագործակցում և բանակցում է ֆինանսավորողների հետ, մշակում է հիմնական կանոնները: Ծրագրի իրականացման անմիջական շահառուներ կարող են հանդիսանալ նաև ՀՀ տարածային կառավարման և բնապահպանության նախարարությունները:

Ծրագիր կառավարման խորհուրդը Ծրագրի համակարգող և վերահսկող մարմին է, որի հիմնական գործառույթներն են՝

- Ծրագրի իրականացման քաղաքականության, ռազմավարական ուղղվածության և պլանավորման ուղղորդում,
- միջազգային ֆինանսական կազմակերպությունների կողմից տրամադրված միջոցների համակարգում և կառավարում,
- Ծրագրի իրականացման կազմակերպության գործունեության նկատմամբ վերահսկողություն:

Ծրագրի կառավարման խորհուրդը հաշվետու է ՀՀ կառավարությանը, ստեղծվել է Հայաստանի Հանրապետության վարչապետի 2009թ հոկտեմբերի 26-ի թիվ 892-Ա որոշման համաձայն:

Ծրագրի իրականացման կազմակերպությունը (այսուհետ՝ ԾԻԿ) ՀՀ տրանսպորտի և կապի նախարարության կողմից հիմնադրված կառույց է, որը հաշվետու է Ծրագրի կառավարման խորհուրդին:

ԾԻԿ-ը հանդիսանում է Ծրագրի իրականացման գործադիր մարմին, որը պատասխանատու է Ծրագրի և դրա ներքո իրականացվող առանձին ենթածրագրերի ընթացիկ գործունեության կառավարման համար: ԾԻԿ-ի ֆինանսավորումը իրականացվում է ՀՀ պետական բյուջեի, ՀՀ տրանսպորտի նախարարության, Ծրագրի միջոցներից և այլ աղբյուրներից:

ԾԻԿ-ը կնքում և իրականացնում է պայմանագրեր խորհրդատուների և կապալառուների հետ:

ԾԻԿ-ի հիմնական գործառույթներն են՝

- առանձին տրանշերի ֆինանսավորմանը հավակնող ծրագրերի ընտրություն
- գնումների պլանավորում և իրականացում
- ծրագրի նախագծերի քննություն, վերանայում և հավանության արժանացում
- օժանդակություն ընտրված կապալառուներին և խորհրդատուներին,
- ֆինանսական հսկողություն, ներառյալ Ծրագրի հաշվապահության վարում
- առանձին ծրագրերի մոնիթորինգ և հաշվետվությունների ներկայացում,
- օժանդակություն բնապահպանական և սոցիալական պաշտպանության միջոցառումների իրականացմանը
- Ծրագրի իրականացման և արդյունքների մոնիթորինգ և զեկույց
- նախագծման և շինարարական աշխատանքների վերահսկում
- ծրագրի արդյունավետ իրականացման ղեկավարում,
- շահագործման և պահպանման մոդելների ներդրում և կառավարում՝ ներառյալ կատարողականի վրա հիմնված պետական-մասնավոր համագործակցությամբ:

ԾԻԿ-ի կառուցվածքում ընդգրկված են հետևյալ ստորաբաժանումները՝

- Ծրագրերի նախապատրաստման բաժին,
- Պայմանագրերի կառավարման բաժին,
- Սոցիալական պաշտպանության, վերաբնակեցման և բնապահպանական բաժին,
- Ֆինանսա-իրավաբանական բաժին:

Նշված բաժինները կհամալրվեն համապատասխան որակավորումներ և փորձառություններ ունեցող պրոֆեսիոնալ մասնագետներով, որոնք կընտրվեն համապատասխան մրցույթների միջոցով՝ յուրաքանչյուր աշխատատեղի համար մշակված աշխատանքի նկարագրության, որակավորման և փորձառությունների չափանիշները սահմանող փաստաթղթերի հիման վրա: Ստորաբաժանումների ղեկավարների և կարևոր պաշտոնյաների վերջնական ընտրությունը կատարում է Ծրագրի կառավարման խորհուրդը:

Ծրագրի կառավարման խորհուրդը անհրաժեշտության դեպքում կարող է ԾԻԿ որոշ գործառույթներ ժամանակավորապես փոխանցել այլ կազմակերպությունների:

Ծրագրի կառավարմանը մասնակցում են նաև համաֆինանսավորող կազմակերպությունները, խորհրդատուները, հանձնաժողովները և կապալառուները:

Համաֆինանսավորող կազմակերպությունները, դոնորները՝ միջազգային դոնոր և ֆինանսական տարբեր կազմակերպություններն են, մասնավոր կառույցները, որոնք հանդես են գալիս որպես Ծրագրի իրականացման մեկ կամ մի քանի փուլերի համաֆինանսավորողներ: Համագործակցում են ՀՀ կառավարության, Ծրագրի կառավարման խորհրդի, ինչպես նաև Ծրագրի իրականացման ընթացքում գործող հանձնաժողովների և մարմինների հետ:

Խորհրդատուները՝ կազմակերպություններ կամ ֆիզիկական անձինք են, որոնք իրականացնում են Ծրագրի զարգացման հնարավորությունների ուսումնասիրություն, համապատասխան փուլերի ինժեներական նախագծումներ, անհրաժեշտ

հետազոտություններ, գնահատումներ, Ծրագրի իրականացման վերահսկողական, ինչպես նաև պահանջվող այլ աշխատանքները:

Խորհրդատուները, ըստ անհրաժեշտության, իրականացնում են նաև Ծրագրի իրականացման քաղաքականության բարեփոխումներ և կարողությունների զարգացում: Համագործակցում են Ծրագրի կառավարման խորհրդի, ԾԻԿ-ի, ինչպես նաև գործող հանձնաժողովների և մարմինների հետ:

Հանձնաժողովներ, մարմիններ` Ծրագրի արդյունավետ իրականացման նպատակով ստեղծվող ժամանակավոր կամ մշտական գործող միավորներ են: Մասնավորապես, կարող են ստեղծվել`

- Գնահատման հանձնաժողովներ,
- Իրականացման մոնիտորինգի և գնահատման մարմիններ,
- Հանրային իրազեկման մարմիններ,
- Շահառուների խորհուրդներ և այլն:

Գնահատման հանձնաժողովը կիրականացնի Ծրագրի բնականոն ընթացքի ապահովման և ֆինանսավորողների (ԱԶԲ և այլն) հետ կնքված համապատասխան համաձայնագրերով նախատեսված մրցույթների, ինչպես նաև տարբեր տրանշների իրականացման համար խորհրդատուների ընտրության գնահատում:

Իրականացման մոնիտորինգի և գնահատման մարմինը պատասխանատու կլինի Ծրագրի իրականացման վերահսկողության և պարբերական մոնիտորինգի համար:

Հանձնաժողովներն ու մարմինները ստեղծվում են Ծրագրի կառավարման խորհրդի կողմից, ըստ անհրաժեշտության: Համագործակցում են ԾԻԿ-ի, կապալառուների, ինչպես նաև համաֆինանսավորող կազմակերպությունների և դոնորների հետ:

Կապալառուներ` համապատասխան մրցութային գործընթացներով ընտրված միջազգային կամ տեղական կազմակերպություններն են, որոնք կնքված պայմանագրերի համաձայն իրականացնում են Ծրագրի տարբեր փուլեր կամ գործընթացներ:

3.2.Բազմափուլ ֆինանսավորման ներդրումային գործիքը

Հյուսիս-հարավ ճանապարհային միջանցքի ներդրումային ծրագիրը մասամբ կֆինանսավորվի ԱԶԲ-ի կողմից տրամադրված 500 միլիոն դոլար չափով Բազմափուլ ֆինանսավորման գործիքի (ԲՖԳ) շրջանակներում: Այն, ըստ էության, արտահայտում է ԱԶԲ-ի պատրաստակամությունը` առաջիկա 6 տարիների ընթացքում առանձին վարկերի միջոցով Ծրագրի մինչև 500 միլիոն դոլարի ֆինանսավորման մասին` ըստ կառավարության կողմից ներկայացված հայտերի:

ԲՖԳ-ն բավականին ճկուն ձևաչափ է նման խոշոր Ծրագիրը իրականացնելու համար: Այն Ծրագրի համար ապահովում է ֆինանսական կայունություն: Այն հնարավորություն է տալիս ԱԶԲ-ին հետևել իրականացման ընթացքի համապատասխանությանը նախատեսվածին: Յուրաքանչյուր տրանշի ժամանակ բավականաչափ ռեսուրսներ կօգտագործվեն հաջորդ տրանշի նախապատրաստման համար` ներառյալ նախագծման աշխատանքները: Այդ կօգնի արագացնելու պայմանագրերի կնքման, վճարման և արդյունքներին հասնելուն գործընթացները:

Առաջարկվող ներդրումային ծրագիրը կունենա հետևյալ կոնկրետ արդյունքները.

- 550 կիլոմետր երկաթուղային բարելավված ճանապարհային միջանցք,

- ժամանակակից սահմանային և մաքսային ենթակառուցյուններ,
- ճանապարհային միջանցքի արդյունավետ կառավարում՝ տրանսպորտի ոլորտի ռազմավարության իրականացման միջոցով:

Ծրագիրը նախատեսվում է իրականացնել երկու փուլով: Առաջին փուլը ներառում է Երևան-Գյումրի հատվածը, իսկ երկրորդ փուլը՝ Երևան-Մեղրի:

Յուրաքանչյուր փուլ իրականացվելու է տրանզների միջոցով: Մասնավորապես, առաջին փուլը կունենա 2 տրանզեր, իսկ երրորդ տրանզը կմտնի Ծրագրի երկրորդ փուլի մեջ: Վերջինս նախատեսվում է իրականացնել այլ վարկային միջոցներ ներգրավման և պետություն-մասնավոր համագործակցության միջոցով: Երրորդ տրանզի իրականացման ժամանակ առաջացած խնայողությունները կուղղվեն Գյումրի-Բավրա ճանապարհահատվածի վերականգնմանը:

Ծրագրի առաջին փուլի առաջին տրանզով նախատեսվում է՝ Երևան-Աշտարակ քառուղի ճանապարհի բարելավում, ճանապարհի անվտանգության բարձրացում և Երևան-Արարատ քառուղի ճանապարհի անվտանգության բարձրացում, ծրագրի աջակցություն (ներառյալ հետագա ծրագրերի նախագծերի առաջարկվող ֆինանսավորում, վերահսկողության վերաբերյալ խորհրդատվություն, մրցույթների փաստաթղթերի և գնումների պատրաստում) և ճանապարհային ենթաուղորտային ծրագրին օժանդակության տրամադրում: Առաջին տրանզի ընդհանուր գումարը կկազմի 70 միլիոն դոլար, որից 10 միլիոն դոլարը կհանդիսանա Կառավարության համաֆինանսավորումը: Ակնկալվում է, որ այս գումարից տեղի կունենա խնայողություն, որը կուղղվի երկրորդ տրանզին:

Առաջին տրանզի կոնկրետ արդյունքներն են.

- Երևան-Աշտարակ քառուղի խճուղու 18.4 կիլոմետրանոց հատվածի վերականգնում, անվտանգության բարձրացում,
- Երևան-Արարատ ճանապարհի անվտանգության բարելավում,
- 2-րդ տրանզ նախագծերի և մրցութային փաստաթղթերի նախապատրաստում,
- Տրանսպորտային ոլորտի ռազմավարության ճանապարհային ենթաուղորտի ծրագրի իրականացմանն աջակցության տրամադրում:

Երկրորդ տրանզի նախնական արդյունքներն են.

- Աշտարակ-Գյումրի քառուղի խճուղու 88 կիլոմետրանոց հատվածի կառուցում,
- 3-րդ տրանզի ծրագրի նախապատրաստում,
- սահմանային ենթակառուցյունների և ընթացակարգերի բարելավում,
- ճանապարհային ենթաուղորտի ծրագրի հետագա իրականացում:

Հաջորդող տրանզների միջոցով կբարենորոգվեն Հյուսիս-հարավ ճանապարհային միջանցքի մնացած հատվածները և լրացուցիչ աջակցություն կտրամադրվի ճանապարհային միջանցքի կառավարմանը:

4. ԾՐԱԳՐԻ ԱԶԴԵՑՈՒԹՅԱՆ ՎԵՐԼՈՒԾՈՒԹՅՈՒՆԸ

4.1. Տնտեսական ազդեցությունը և շահառուները

Ծրագիրը կնպաստի Հյուսիս-հարավ ճանապարհային միջանցքի համապատասխանությանը միջազգային չափանիշներին: Դրա արդյունքում կշահեն ճանապարհից օգտվողները, ճանապարհաշինական ընկերությունները, առևտրով զբաղվողները և ճանապարհային տրանսպորտի և առևտրի զարգացման գործում շահ ունեցող այլ անձինք: Վերակառուցված միջանցքի ուղղակի առավելություններն են՝

- ճանապարհային տրանսպորտի և պահպանման ավելի ցածր ծախսերը,
- արագ և առավել հուսալի ճանապարհային տրանսպորտի ծառայությունները,
- ճանապարհային պատահարների կրճատումը,
- շուկաների և սոցիալական ծառայությունների նկատմամբ հասանելիության աճը,
- աշխատատեղերի ստեղծումը և եկամուտների աճը (այսինքն, տեղական աշխատուժի և շինարարական նյութերի օգտագործումը), ինչպես ծրագրի իրականացման ընթացքում, այնպես էլ ծրագրի ավարտից հետո:

Ծրագրի իրագործման արդյունքում ուղղակիորեն կօգտվեն մեքենաների սեփականատերերը և վարորդները, ինչպես նաև ճանապարհային շինարարական ընկերությունները, սակայն հեռանկարային առումով կշահեն ուղևորները և բեռնափոխադրման ծառայությունից օգտվողները՝ ավտոբուսների փոխադրման և բեռնափոխադրման ծախսերի նվազեցման արդյունքում:

Թեև ծրագրի խոշոր շահառուն Հայաստանի Հանրապետությունն է, սակայն տարածաշրջանի այլ երկրները նույնպես կշահեն ծրագրից՝ դեպի Հայաստան և Հայաստանի տարածքով ավելի արդյունավետ երթևեկության արդյունքում: Ոչ ուղղակի արդյունքները, որոնք շոշափելի են դառնալու Ծրագրի իրագործման արդյունքում, հանդիսանում են՝ (i) ճանապարհային ցանցի կառավարման բարելավումը, (ii) բիզնես գործունեության և աշխատատեղերի ավելացումը, որոնք ուղղակիորեն կամ անուղղակիորեն կապված են ճանապարհային ցանցի զարգացման հետ:

Ներդրումային ծրագիրն անուղղակիորեն կնպաստի աղքատության կրճատմանը՝ խթանելով տնտեսական զարգացումը: Ծրագրից զգալիորեն կշահեն գյուղական համայնքները և, մասնավորապես, գյուղաբնակ աղքատ բնակչությունը: Մասնավորապես, ծրագիրը կնպաստի բնակչության տեղաշարժի հնարավորությանը հինգ մարզերում, որոնց տարածքներով ձգվում է միջանցքը:

Ծրագրի շրջանակն ընդգրկող տարածաշրջանի բնակչության մեծ մասը զբաղված են գյուղատնտեսության կամ փոքր ու միջին գյուղատնտեսական արդյունաբերության ոլորտում (այդ թվում նաև ընտանեկան գյուղատնտեսական արդյունաբերությունում): Երթևեկության ժամանակի կրճատումը և տրանսպորտային ծառայությունների հասանելիությունը կնպաստի բնակչության կյանքի պայմանների բարելավմանը, քանի որ ծրագրի իրագործման արդյունքում ճանապարհային տրանսպորտի վիճակի բարելավումը հնարավորություն կտա նրանց հասնել մոտակա շուկաներ և սոցիալական ծառայություններ տրամադրող հաստատություններ, ինչպիսիք են դպրոցները, հիվանդանոցները և ցերեկային ստացիոնարները՝ ապահովելով աշխատանքի ավելի լայն հնարավորություններ:

Հայաստանում շատ են պատմական վայրերը, որոնց պատմությունը սկսվում է 4-5-րդ դարերից: Հայաստանը հանդիսանում է քրիստոնեական կոթողների բնակավայր: Ջերմուկն ու Տաթևը տուրիզմի տեսանկյունից շատ գրավիչ վայրեր են, ուր

զբոսաշրջիկներ են ժամանում ամբողջ աշխարհից: Ակնկալվում է, որ Հյուսիս-հարավ ճանապարհային միջանցքը կնպաստի զբոսաշրջիկության զարգացմանը և կխթանի տարածաշրջանի սոցիալ-տնտեսական զարգացմանը:

Ներդրումային ծրագիր իրականացման ընթացքում կստեղծվեն 2500-3000 աշխատատեղեր, որի 45-50 տոկոսը կկազմի ոչ մասնագիտական աշխատանքը կամ շինարարության հետ կապված ծառայությունները:

Ծրագրի արդյունքում նախատեսվող հիմնական օգուտները չափվում են տրանսպորտային ծախսերի կրճատմամբ և ժամանակի խնայողությամբ: Ուղևորների համար տնտեսական օգուտները հաշվարկված է 2.5 ԱՄՆ դոլար մեկ ժամի համար, իսկ բեռնափոխադրումների դեպքում խնայված ժամանակը գնահատված է 1 ԱՄՆ դոլար յուրաքանչյուր տոննայի հաշվով 1 ժամում:

4.2.Սոցիալական և բնապահպանական ազդեցությունը

ՀՀ կառավարության հավանության են արժանացել Ծրագրի իրականացման ընթացիկ գործընթացների համար անհրաժեշտ հետևյալ փաստաթղթերը.

1. «Բնապահպանական գնահատման և ուսումնասիրության շրջանակները»,
2. «Նախնական բնապահպանական հետազոտության մասին»,
3. «Հողի օտարման և տարաբնակեցման շրջանակները»:

Ծրագրի իրականացման ընթացքում կապահովվի, որ ֆինանսավորվող բոլոր փուլերն և կառույցները նախագծվեն, իրականացվեն և պահպանվեն Հայաստանի գործող օրենքների և ենթօրենսդրական ակտերի, ինչպես նաև ԱԶԲ Բնապահպանական քաղաքականության (2002) և Բնապահպանական ուղեցույցի (2003) համաձայն: Ֆինանսավորվող յուրաքանչյուր ծրագրի համար կկատարվի Շրջակա միջավայրի/բնապահպանական ազդեցության գնահատում կամ նախնական բնապահպանական հետազոտություն, որոնք կհամապատասխանեն Հայաստանի գործող օրենքներին, ինչպես նաև ԱԶԲ Բնապահպանական քաղաքականությանը:

Կապահովվի, որ ծրագրերի համար պահանջվող ամբողջ հողը և օտարման գոտին ազատ լինի երրորդ անձանց պահանջներից կամ իրավունքներից, ինչպես նաև ցանկացած այլ պահանջներից: Բացի այդ, Հողի օտարման և տարաբնակեցման ծրագրերի դրույթները պետք է կիրառվեն համաձայն՝ (i) Հայաստանի գործող օրենքների և ենթօրենսդրական ակտերի, (ii) ԱԶԲ Ոչ կամավոր վերաբնակեցման քաղաքականության (1995) և համաձայնեցված Հողի օտարման և տարաբնակեցման շրջանակների:

Ծրագրի առաջի փուլի առաջին տրանջի շրջանակներում բնապահպանական և վերաբնակեցման խնդիրներ չկան: Երկրորդ տրանջի շրջանակներում առանձին հատվածներում կառաջանան վերաբնակեցման խնդիրներ:

4.3.Հնարավոր ռիսկերը

Հյուսիս-Հարավ ճանապարհային միջանցքի ներդրումային ծրագրի հնարավոր ռիսկեր կարող են համարվել ա) մակրոտնտեսական անկայությունը, բ) տարածաշրջանային խնդիրները և Վրաստանի տարածքում ճանապարհների նորոգման կասեցումը, գ) Ծրագրի իրականացման թույլ կարողությունները, դ) գների աճի հետևանքով Ծրագրային ծախսերի աճը:

Կառավարությունը գտնում է, որ այս ռիսկերը կառավարելի են և միջոցներ կձեռնարկի դրանց նվազեցման համար: Գլոբալ ֆինանսատնտեսական ճգնաժամի արդյունքում 2009-ին գրանցված տնտեսական անկման և Կառավարության կողմից արտաքին պարտքի ներգրավման արդյունքում պարտք/ՀՆԱ հարաբերակցությունը Հայաստանում դարձել է ուշադրության առարկա: Այնուհանդերձ, այս ցուցանիշի ներկա և կանխատեսումային արժեքները գտնվում են կառավարելի ոչ բարձր մակարդակում: Պարտքի կառավարման խնդիրները Կառավարության ուշադրության կենտրոնում է, որի շուրջ պարբերական խորհրդատվություններ է իրականացվում միջազգային ֆինանսական կազմակերպությունների հետ: Իրականացվող տնտեսական զարգացման և պարտքի կառավարման քաղաքականությունների արդյունքում կչեզոքացվի նաև այս ռիսկի հնարավորությունը:

Հավելված 1. Հյուսիս-Հարավ ճանապարհային միջանցքի մոնիտորինգի շրջանակ

Նպատակադրումներ	Կատարողականի գնահատման քիրախներ/ցուցանիշներ
<p>Ազդեցություն</p> <p>Հայաստանի տնտեսության և տարածաշրջանային առևտրի զարգացում</p>	<p>Հայաստանի արտահանման ծավալների 2017 թվականին ավելացել են մինչև 600 մլն դոլար, 2007-ի 300 միլիոնի դիմաց</p> <p>Հայաստանի ներմուծման ծավալները 2017 թվականին ավելացել են մինչև 2 միլիարդ դոլար, 2007-ի 1.1 միլիարդի դիմաց</p>
<p>Չեղանկ</p> <p>Արդյունավետ, անվտանգ և կայուն տրանսպորտային փոխադրումներ</p>	<p>2017 թվականին տարանցիկ երթևեկության օրեկան 200 մեքնայով ավելացում</p> <p>2017 թվականին միջսահմանային երթևեկության աճ մինչև 10.0 միլիարդ տ/կմ 2008 թվականի 4.6 միլիարդ տ/կմ համեմատ</p> <p>2017 թվականին Հյուսիս-հարավ միջանցքով երթևեկության ժամանակի կրճատում մինչև 2 օր 2008-ի 3-4 օրվա դիմաց</p> <p>2017 թվականին Հյուսիս-հարավ միջանցքում միջին օրեկան երթևեկության աճ մինչև մոտ 6,000 տրանսպորտային միջոցներ, 2008 թվականի 3,000-ի դիմաց</p> <p>Ներդրումային ծրագիրը օգուտ է բերել մոտ 3 միլիոն մարդու</p>
<p>Արդյունքներ</p> <p>550 կմ երկարությամբ բարելավված ճանապարհային միջանցք</p> <p>Ժամանակակից սահմանային և մաքսային ենթակառուցվածք և սահմանային համաձայնագրի ստորագրում Վրաստանի հետ</p> <p>Ճանապարհային ենթակառուցվածքի ռազմավարության իրականացում</p> <p>Ճանապարհային ենթակառուցվածքի կառավարման և ինստիտուցիոնալ կարողությունների բարելավում</p> <p>Ճանապարհային անվտանգության բարձրացում</p>	<p>Ճանապարհային միջանցքը համապատասխանում է 100 կմ/ժամ ստանդարտին</p> <p>2017 թվականին Միջազգային անհարթության ինդեքսը (IRI) նվազում է մինչև 2.5 և հետագ 5 տարիների համար մնում 4-ից ցածր մակարդակում</p> <p>Բարելավվում են առնվազն երեք սահմանային կետեր</p> <p>2008 թվականի համեմատ տարեկան 5 տոկոսով ճանապարհների պահպանման ֆինանսավորման աճ</p> <p>Ճանապարհային ակտիվների կառավարման համակարգի ներդրում</p> <p>Ծրագրերի նախագծման, գնահատման, իրականացման և հաշվետվության կարողությունների բարելավում</p> <p>Մարդկային ռեսուրսների զարգացման ծրագրերի իրականացում</p> <p>2017 թվականին ավտոմեքանիքների զոհերի թվի 20 տոկոսով կրճատվում 2008 թվականի 1,000 տրանսպորտային միջոցների հաշվով 11-ի համեմատ</p>

Հավելված 2. Ծրագրի առաջին տրանշի (70մլն) մոնիտորինգի շրջանակ

Նպատակադրումներ	Կատարողականի գնահատման քրոսինգեր/ցուցանիշներ
<p>Հետևանք</p> <p>Երևան-Գյումրի հատվածի բարելավում</p>	<p>Մինչև 2015 թվականը Երևան-Գյումրի ճանապարհի ժամանակի կրճատում 2008-ի 1.5 ժամից մինչև 1 ժամ</p> <p>Մինչև 2015 թվականը Երևան-Գյումրի օրեկան երթևեկության աճ մինչև 7000 մեքենա, 2008 թվականի 3000-ի դիմաց</p> <p>Մոտ 1.6 միլիոն մարդ օգուտ է ստանում Երևան-Գյումրի ճանապարհի բարելավումից</p>
<p>Արդյունքներ</p> <p>Երևան-Աշտարակ հատվածի բարելավում</p> <p>Ճանապարհային ենթակառուցվածքի ռազմավարության կատարելագործում և իրականացում</p>	<p>18.5 կմ քառուղի ճանապարհը բավարարում է 100 կմ/ժամ ստանդարտին</p> <p>2008 թվականի համեմատ տարեկան 5 տոկոսով ճանապարհների պահպանման ֆինանսավորման աճ</p> <p>Ճանապարհային ակտիվների կառավարման համակարգի ներդրում</p> <p>Ծրագրերի նախագծման, գնահատման, իրականացման և հաշվետվության կարողությունների բարելավում</p>

Հավելված 3. Երթևեկության աճի կանխատեսումներ

	2006-2010	2010-2015	2015-2026	Ինդեքս 2026 (2006=100)
1 շնչին ընկնող տարեկան ՀՆԱ-ի աճ (%)				
Ցածր	7.0	6.0	4.0	
Միջին	9.0	7.0	5.0	338
Բարձր	10.0	8.0	6.0	
Երթևեկության ծավալների տարեկան աճ (%)				
Ցածր	7.7	6.6	4.4	
Միջին	10.8	8.4	6.0	430
Բարձր	12.0	9.6	7.2	
Հայնվտոճան	-	4.0	4.0	223
ԱԶԲ Գյուղական ճանապարհներ PPTA	6.0	6.0	6.0	320

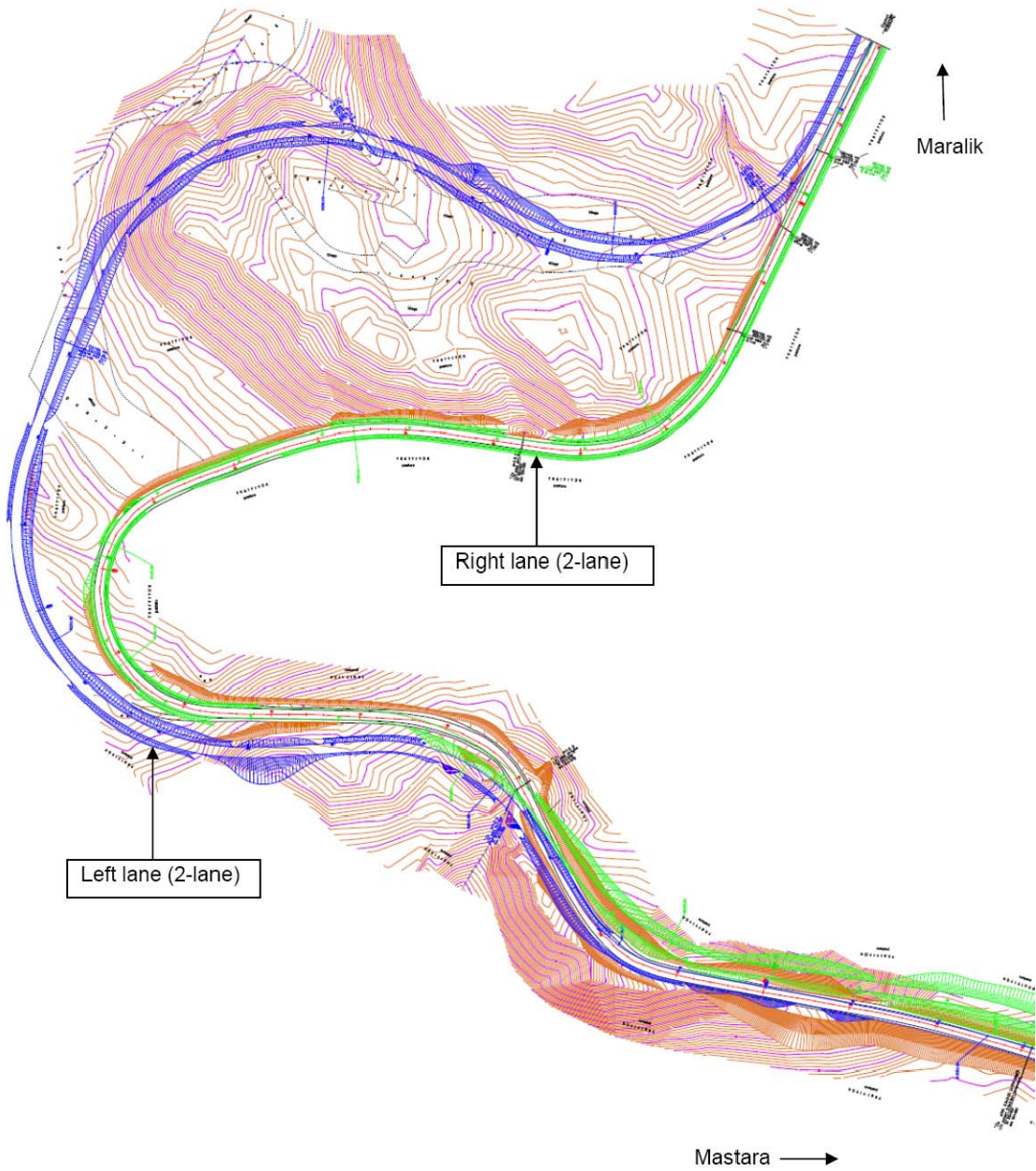
Հավելված 4. Առաջին կարգի ճանապարհի համար երկրաչափական նախագծման ստանդարտներ

N	Հիմնական ցուցանիշներ	Միավոր	Հարթ	Վիրաժ
1	Սահմանված արագություն	կմ/ժ	120	100
2	Երթուղիների քանակը	համար	4/2	4/2
3	Երթուղու լայնություն	մ	3.75	3.75
4	Արտաքին կողմակների լայնություն	մ	3.25	3.25
5	Ներքին կողմակների լայնություն	մ	1.5	1.5
6	Առավելագույն թույլատրելի երկայնակի թեքության աստիճանը	%	4	5
7	4 երթուղու համար կիրառվող մեղիանը	մ	2	2
8	Հորիզոնական կորի (թեքության) նվազագույն շառավիղը	մ	670	425
9	Առավելագույն վիռաժի դեպքում հորիզոնական կորի նվազագույն շառավիղը	%	6	6
10	Ուղղաձիք թեքության նվազագույն շառավիղը. ուռուցիկ	մ	12500	8000
11	Ուղղաձիք թեքության նվազագույն շառավիղը. գոգավոր	մ	6000	4500
12	Երթևեկելի հատվածի թեքությունը	%	2	2
13	Կողմակների թեքությունը	%	4	4

Ճանապարհային միջանցքը պետք է համապատասխանի 1 կարգի ստանդարտներին: Երկրաչափական նախագծման ներկայացվող տարրերը պետք է կիրառվեն մանրամասն նախագծման ժամանակ: Դրանք հիմնվում են ՀՀ շինարարական նորմերի վրա (IV11.05.02—99)՝ հաշվի առնելով Ե-ճանապարհային չափանիշները:³

³ ՄԱԿ-ի Եվրոպական Համաձայնագիր Գլխավոր Միջազգային Երթևեկության Մայրուղիների վերաբերյալ, 2008թ., <http://www.Unecce.org/trans/convent/legalist.html>

Նկար 2. Մաստարա-Մարալիկ ճանապարհային պլան (2*2 բաժանվող երթուղիներ)



Նկար 3. Տաթևի կիրճի վրա նախատեսվող կամուրջի պատկերը



Նկար 4. Ճնապարհների ձյունապաշտպան ցանկապատի օրինակ

