

Հավելված  
ՀՀ կառավարության 2014 թ.  
հունիսի 19-ի նիստի N 26  
արձանագրային որոշման

## ՀԱՅԵՑԱԿԱՐԳ

### ՏՆՏԵՍԱԿԱՆ, ՌԱԶՄԱՎԱՐԱԿԱՆ, ՍՈՑԻԱԼԱԿԱՆ ԵՎ ՏԱՐԱԾՔՆԵՐԻ ՀԱՄԱԶԱՓ ԶԱՐԳԱՑՄԱՆ ԶԱՓՈՐՈՇԻՉՆԵՐԻ ՎՐԱ ՀԻՄՆՎԱԾ ՄԻՋՊԵՏԱԿԱՆ, ՀԱՆՐԱՊԵՏԱԿԱՆ ԵՎ ՏԵՂԱԿԱՆ ՆՇԱՆԱԿՈՒԹՅԱՆ ԱՎՏՈՄՈՒԹՅԱՆ ԾԱՆԱՊԱՐՀՆԵՐԻ ՊԱՀՊԱՆՄԱՆ ԵՎ ԶԱՐԳԱՑՄԱՆ ԱՌԱՋՆԱԿԵՐԹՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ՈՐՈՇՄԱՆ

#### I. ՆԵՐԱԾՈՒԹՅՈՒՆ

1. Ծանապարհային տրանսպորտի ոլորտը Հայաստանի Հանրապետությունում ունի ճանապարհների շինարարության և պահպանման համար հատկացվող ընդհանուր ֆինանսավորման պակաս: Չնայած ճանապարհային ոլորտի ֆինանսավորման բարելավմանն ուղղված Հայաստանի Հանրապետության կառավարության շարունակական ջանքերին, ֆինանսավորման պահանջարկի և առաջարկի միջև ճեղքվածքը բավականին մեծ է: Իրավիճակն Հայաստանի համար առանձնահատուկ է: Ծանապարհային շինարարության և պահպանման համար անհրաժեշտ պետական միջոցների անբավարարությունը հատուկ է նույնիսկ տնտեսապես զարգացած և բարձր եկամուտ ունեցող երկրներում: Հետևաբար կարիք է առաջանում ճանապարհային ոլորտին ուղղվող ներդրումները բաշխել այնպիսի առաջնահերթությամբ, որը թույլ կտա ֆինանսավորման առկա մակարդակի սահմաններում ստանալ ներդրումների առավելագույն արդյունավետություն:

#### II. ՀԻՄՆԱԽՆԴԻ ՆԿԱՐԱԳՐՈՒԹՅՈՒՆԸ ԵՎ ՆԵՐԿԱ ՎԻՃԱԿԸ

2. Ծանապարհային ցանցի պահպանման և զարգացման համար պահանջվող ֆինանսական միջոցների սղությունը թույլ չի տալիս միանգամից հիմնանորոգել ողջ ճանապարհային ցանցը կամ նորմատիվ պարբերականությամբ իրականացնել ճանապարհների նորոգման և վերականգնման աշխատանքներ, ուստի ճանապարհային ցանցի պահպանման աշխատանքները ծրագրելիս խնդիր է առաջանում որոշումներ կայացնել, թե որ ճանապարհներին և երբ է հարկավոր ուղղել առկա կամ սպասվող ֆինանսավորումը:
3. Ծանապարհային ենթակառուցվածքին ամբողջությամբ և առանձին ճանապարհահատվածներին՝ որպես ակտիվների վերաբերվելով, միջազգային պրակտիկայում դրանց պահպանման համար հատկացվող ֆինանսավորման տեղաբաշխումը իրականացվում է կատարվելիք ներդրումների տնտեսական արդյունավետությունից ելնելով: Նույն մոտեցումը գործում է նաև Հայաստանի Հանրապետությունում արտաքին ֆինանսավորմամբ իրականացվող ճանապարհաշինարարական ծրագրերի պարագայում: Մասնավորապես և Համաշխարհային բանկի, և Ասիական զարգացման բանկի աջակցությամբ ֆինանսավորվող ծրագրերում, վերջիններիս պահանջով, ընդգրկվում են այն ճանապարհահատվածները, որոնց հիմնանորոգման կամ վերականգնման համար ներդրումները կապահովեն ոչ պակաս քան 12% ներքին շահութաբերության նորմա: Պատշաճ ուշադրություն չի դարձվում ներդրումների ոչ ֆինանսական արդյունավետությունը, այսինքն՝ այն օգուտներին, որոնք ուղղակիորեն դրամական արտահայտություն չունեն, օրինակ՝ շահառու

բնակչության սոցիալական վիճակի բարելավումը, տվյալ տարածաշրջանի ընդհանուր զարգացումը և այլն:

### III. ՀԱՅԵՑԱԿԱՐԳԻ ՆՊԱՏԱԿԸ ԵՎ ԽՆԴԻՐՆԵՐԸ

4. Հայեցակարգի նպատակն է՝ սահմանել ընդհանուր ուղղություններ Հայաստանի Հանրապետության պետական նշանակության ավտոմոբիլային ճանապարհների պահպանման և զարգացման ռազմավարական տարբեր չափորոշիչների վրա հիմնված առաջնահերթությունների վերաբերյալ:
5. Հայեցակարգի խնդիրն է Հայաստանի Հանրապետության պետական նշանակության ավտոմոբիլային ճանապարհների պահպանման և զարգացման համար կատարվող ֆինանսական ներդրումների տեղաբաշխման՝ ռազմավարական տարբեր չափորոշիչների վրա հիմնված առաջնահերթությունների որոշման մեթոդաբանության մշակումը:
6. Նման եղանակով առաջնահերթությունների որոշումը հնարավոր է այնպիսի մեխանիզմների կիրառմամբ, որոնք որոշում կայացնողներին թույլ են տալիս ոլորտի քաղաքականության առանցքային նպատակների (չափանիշների) նկատմամբ իրականացնել բազմազան ներդրումային տարբերակների (նախագծերի) գնահատում: Այս մոտեցումը, ընդհանուր առմամբ, հայտնի է որպես որոշումների կայացման բազմաչափանիշային վերլուծություն (ԲՉՎ):

### IV. ԲԱԶՄԱԶԱՓԱՆԻՇԱՅԻՆ ՎԵՐԼՈՒԾՈՒԹՅԱՆ ՍԿԶԲՈՒՆՔՆԵՐԸ

7. ԲՉՎ-ն թափանցիկ որոշումների կայացման համար քաղաքականություն մշակողներին աջակցող գործիք է՝ ներդրումների նպատակները բացահայտ դարձնելու և այդ նպատակների հետ տարբեր ներդրումային տարբերակների կիրառելիությունը համեմատելու միջոցով: ԲՉՎ-ն որոշումների կայացման ավտոմատացում չէ: Փոխարենը, այն տալիս է հստակ տեղեկատվություն, որը քաղաքականություն մշակողները կարող են օգտագործել հիմնավորված որոշման հանգելու նպատակով: ԲՉՎ շրջանակը (սխեման) նաև անփոփոխ չէ ժամանակի ընթացքում: Շատ երկրներում, ԲՉՎ շրջանակը (ցանկացած ոլորտում) ստեղծվելուց ի վեր զարգացել և շարունակում է զարգանալ ժամանակի ընթացքում:
8. ԲՉՎ շրջանակն ընդհանուր առմամբ մշակվում է հետևյալ կերպ՝
  - 1) Քայլ 1. Չափանիշների ցանկի կազմում և համաձայնեցում՝ հիմնվելով ոլորտի քաղաքականության հիմնական նպատակների վրա:
  - 2) Քայլ 2. Յուրաքանչյուր չափանիշի համար սահմանել ներդրումների հավանական արդյունավետությունը չափելու համապատասխան ցուցիչներ (քանակական կամ որակական)՝ հաշվի առնելով տվյալների մատչելիության հնարավորությունը:
  - 3) Քայլ 3. Յուրաքանչյուր ցուցիչի համար մշակել միավորների սանդղակ: Կախված գնահատման անհրաժեշտ մանրամասնության մակարդակից՝ սանդղակը կարող է լինել 0-ից 100, կամ 10-ական քայլերով աճողական կամ պարզապես՝ 0, 1, 2, կամ որևէ այլ տեսքի: Այս քայլը թույլ է տալիս քաղաքականության՝ տարբեր միավորներով չափված նպատակները համեմատել միմյանց հետ:
  - 4) Քայլ 4. Յուրաքանչյուր չափանիշի համար սահմանել կշիռ, որը կարտացոլի քաղաքականության մի նպատակի (չափանիշի) հարաբերական կարևորությունը մյուսի համեմատությամբ:
  - 5) Քայլ 5. Փորձարկել շրջանակը իրական պայմաններում՝ տվյալ ներդրման դեպքում նախապատվությունը տալով առավել բարձր արդյունարար կշռված միավոր ունեցող տարբերակներին և համոզվել արդյունքների ողջամտության մեջ: Հակառակ դեպքում կարգավորել 1-ից 4 քայլերը:
9. ԲՉՎ շրջանակը նախագծելիս անհրաժեշտ է հաշվի առնել, որ

- 1) շրջանակը պետք է համապատասխանի ոլորտում քաղաքականության հիմնական նպատակներին (չափանիշներին)։
- 2) նպատակները (չափանիշները) չպետք է միմյանց կրկնեն և դրանց քանակը պետք է լինի կառավարելի սահմաններում։
- 3) սահմանվող ցուցիչները պետք է հիմնված լինեն մատչելի և հեշտ հավաքագրվող տվյալների վրա։

V. ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ՃԱՆԱՊԱՐՀԱՅԻՆ ՈԼՈՐՏԻ ՀԱՄԱՐ ԲԱԶՄԱԶՈՓԱՆԻՇԱՅԻՆ ՎԵՐԼՈՒԾՈՒԹՅԱՆ ՇՐՋԱՆԱԿԻ ՆԱԽՆԱԿԱՆ ՏԱՐԲԵՐԱԿ

10. Հիմնվելով Հայաստանի Հանրապետության հեռանկարային զարգացման ռազմավարության վրա և հաշվի առնելով սույն հայեցակարգի 8-րդ և 9-րդ կետերի դրույթները, որպես ճանապարհային ոլորտի քաղաքականության հիմնական նպատակներ (չափանիշներ) ընդունվում են ստորև բերվածները՝
  - 1) ճանապարհային կապի բարելավում, որը
    - ա. վերաբերում է բնակչությանը դեպի հիվանդանոցներ, կրթօջախներ, շուկաներ, աշխատավայրեր, սպասարկման ծառայություններ, մշակութային և այլ հաստատություններ որակյալ ճանապարհային կապով ապահովմանը,
    - բ. բարենպաստ պայմաններ է ստեղծում մասնավոր, հանրային և կոմերցիոն տրանսպորտի զարգացման համար՝ նպաստելով նաև գործարար միջավայրի ձևավորմանն ու զարգացմանը, տեղական տնտեսության զարգացմանը և հնարավորություն ընձեռնելով նոր աշխատատեղերի ստեղծման համար,
    - գ. կարևոր քաղաքական նպատակ է գյուղական վայրերում բնակեցված միջավայրը պահպանելու և զարգացնելու համար։Ճանապարհային ոլորտի քաղաքականության այս նպատակում սոցիալական ուղղվածությունը քավականին մեծ կշիռ ունի և այն կարող է դիտարկվել որպես սոցիալական չափորոշիչ։
  - 2) տնտեսական արդյունավետություն, որը հաշվարկվում է՝ ծրագրի իրականացման ծախսերը համեմատելով արդյունքում տրանսպորտային միջոցների շահագործման ծախսերի և ժամանակի խնայողությունների հետ։ Բնորոշվում է ներքին շահութաբերության նորմայով կամ ներդրումների և օգուտների զուտ ներկա արժեքով,
  - 3) տարածաշրջանների համաչափ զարգացում, որը վերաբերում է մարզերի զարգացման միջոցով դրանց միջև տնտեսական և սոցիալական զարգացման առկա տարբերությունները մեղմելուն։
11. Հայեցակարգի 10-րդ կետում բերված չափանիշների չափման համար, ելնելով տվյալների մատչելիությունից և հավաքագրման հեշտությունից, ընդունվում են հետևյալ ցուցիչներն, ընդ որում որքան մեծ է ցուցիչի արժեքն, այնքան բարձր է գնահատման միավորը՝
  - 1) «ճանապարհային կապի բարելավում» չափանիշի համար՝ շահառու բնակչության թիվը .
  - 2) «Տնտեսական արդյունավետություն» չափանիշի համար՝ ներքին շահութաբերության նորման (%) և/կամ զուտ ներկա արժեքը.
  - 3) «Տարածաշրջանների համաչափ զարգացում» չափանիշի համար՝ տարածաշրջանում «վատ» գնահատված վիճակի ճանապարհների ներկայիս կշիռը տարածաշրջանի ճանապարհային ցանցում (%) .
12. Վերը նշված քաղաքական նպատակների (չափանիշների) և ցուցիչների համար կիրառելով պայմանական կշիռներ և միավորների սանդղակ, ԲԶՎ շրջանակը կունենա հետևյալ տեսքը՝

Քաղաքականության նպատակ (գնահատվող չափանիշ)	Ցուցիչ	Միավորների սանդղակ	Կշիռ	Տարբերակ 1 («3» x «4»)	Տարբ. 2 («3» x «4»)	Տարբ. n («3» x «4»)
1	2	3	4	5	6	7
Ճանապարհային կապի բարելավում	Շահառու բնակչության թիվը		N			
	>b	X				
	a-ից b	Y				
	< a	Z				
Տնտեսական արդյունավետություն	Ներքին շահութաբերության նորմա (EIRR)		M			
	>d%	X				
	c-ից d%	Y				
	< c%	Z				
Տարածաշրջանների համաչափ զարգացում	Տարածաշրջանում գնահատված «վատ» վիճակի ճանապարհների ներկայիս կշիռը տարածաշրջանի ճանապարհային ցանցում		K			
	>f%	X				
	e-ից f %	Y				
	<e%	Z				
<b>ԸՆԴՀԱՆՈՒՐ</b>			<b>1</b>	<b>Σ</b>	<b>Σ</b>	<b>Σ</b>

13. Հայեցակարգի 12-րդ կետում բերված ԲԶՎ շրջանակի կիրառման դեպքում առաջնահերթությունը տրվում է առավել բարձր արդյունարար կշռված միավորներ ստացած տարբերակներին (Օրինակ 1):
14. Եթե ֆինանսավորման համար կա որևէ քաղաքականության նպատակին (չափանիշին) համապատասխանության կոնկրետ նախապայման,ինչպիսին է օրինակ տնտեսական արդյունավետությունը, ապա միայն համապատասխան ցուցիչին բավարարող տարբերակներն են ենթակա մյուս չափանիշների նկատմամբ հետագա գնահատման և ԲԶՎ շրջանակը կունենա հետևյալ տեսքը՝

Քաղաքականության նպատակ (գնահատվող չափանիշ)	Ցուցիչ	Միավորների սանդղակ	Կշիռ	Տարբերակ 1 («3» x «4»)	Տարբ. 2 («3» x «4»)	Տարբ. n («3» x «4»)
1	2	3	4	5	6	7
Տնտեսական արդյունավետություն	Ներքին շահութաբերության նորմա (EIRR)					
	>c%	Շարունակել գնահատումը				
	< c%	Դադարեցնել գնահատումը				
Ճանապարհային կապի բարելավում	Շահառու բնակչության թիվը		N			
	>b	X				
	a-ից b	Y				
	< a	Z				
Տարածաշրջանների համաչափ զարգացում	Տարածաշրջանում գնահատված «վատ» վիճակի ճանապարհների ներկայիս կշիռը տարածաշրջանի ճանապարհային ցանցում		K			
	>f%	X				
	e-ից f %	Y				
	<e%	Z				
<b>ԸՆԴՀԱՆՈՒՐ</b>			<b>1</b>	<b>Σ</b>	<b>Σ</b>	<b>Σ</b>

15. Հայեցակարգի 14-րդ կետում բերված ԲԶՎ շրջանակի կիրառման դեպքում առաջնահերթությունը տրվում է առավել բարձր արդյունարար կշռված միավորներ ստացած տարբերակներին (Օրինակ 2):
16. Այն տարբերակներին, որոնց իրականացումն ուղղված է պետության և հասարակության անվտանգության ապահովմանը, արտակարգ իրավիճակների հաղթահարմանը կամ բխում է պետության գերակա այլ շահերից, առաջնահերթությունը կարող է տրվել ՀՀ կառավարության համապատասխան որոշմամբ՝ անկախ գնահատման արդյունքներից:
17. Կախված քաղաքականության նպատակների (չափանիշների) և դրանց ցուցիչների, միավորների սանդղակի և կշիռների ընտրությունից, առաջնահերթության որոշման գործընթացը կարող է հանգեցնել տարբեր, հաճախ իրարամերժ և անընկալելի արդյունքների: Օրինակ՝ ներքին շահութաբերության նորմայով չափվող տնտեսական արդյունավետությանն ավելի բարձր կշիռ վերագրելը կլինի հոգուտ ավելի բարձր երթևեկության ինտենսիվությամբ ճանապարհների և ի վնաս փոքր,բայց կարևոր բնակավայրերին սպասարկող ճանապարհների:Այս առումով, անհրաժեշտ է ԲԶՎ շրջանակը գործնականորեն փորձարկել և հասկանալ, թե այս կամ այն ցուցիչի միավորների սանդղակը կամ չափանիշի կշիռն այս կամ այն չափով փոփոխելն ինչպես կազդի առանձին տարբերակների գնահատման արդյունքների վրա՝ աշխատելով նվազագույնի հասցնել կոմպրոմիսային իրավիճակները: Օրինակ՝ եթե հաճախակի են այն իրավիճակները,երբ

գնահատվող տարբերակները ստանում են հավասար արդյունարար կշռված միավորներ, ապա անհրաժեշտ է ավելի մանրամասնել միավորների սանդղակը:

## VI. ԱՄՓՈՓԻՉ ԴՐՈՒՅԹՆԵՐ

18. Այս հայեցակարգը ներկայացնում է բազմաչափանիշային վերլուծության գաղափարը, որը, հիմնվելով միջազգային փորձի վրա, կարող է հաջողությամբ կիրառվել Հայաստանի Հանրապետության ճանապարհային ոլորտում ներդրումային որոշումներ կայացնելիս:
19. Հայեցակարգում բերված քաղաքականության նպատակները, ցուցիչները, միավորների սանդղակը, կշիռները և օրինակները ենթադրական տարբերակներն են և, քանի որ դրանք պետք է արտացոլեն Հայաստանի Հանրապետության ճանապարհային ոլորտում քաղաքականություն մշակողների կողմից ներդրումային տարբերակների արժեքվորման դատողությունները, ուստի պահանջում են ընդարձակ խորհրդատվություն թե տեխնիկական և թե քաղաքական մակարդակում՝ դրանց կազմը հստակեցնելու համար:
20. Հայեցակարգում ներկայացված ԲՉՎ շրջանակը կիրառելի է միայն ճանապարհային ցանցի պարբերական և տեղայնացված բնույթ կրող և նախագծային լուծում պահանջող պահպանման աշխատանքների (հիմնանորոգման) և զարգացման (վերակառուցման և նոր շինարարության) դեպքում:
21. Սույն հայեցակարգից բխող միջոցառումներն են՝

Հ/հ	Միջոցառման նկարագրություն	Պատասխանատու կատարող	Ժամկետ
1	ՀՀ կառավարության 2010 թ. նոյեմբերի 4-ի N1419-Ն որոշմամբ հաստատված կարգի Աղյուսակ 1-ի համաձայն գնահատված՝ ՀՀ ճանապարհային ցանցի «վատ» վիճակի ճանապարհահատվածների ցանկի կազմելը՝ ըստ մարզերի	ՀՀ տրանսպորտի և կապի նախարարություն, ՀՀ տարածքային կառավարման նախարարություն	Հայեցակարգի ընդունումից հետո 1 ամսվա ընթացքում
2	Ասիական զարգացման բանկի Ենթակառուցվածքների կայունության աջակցության ծրագրի տեխնիկական աջակցության շրջանակներում իրականացվող խորհրդատվությամբ ՀՀ ընդհանուր օգտագործման ավտոճանապարհների պահպանման և զարգացման առաջնահերթությունների որոշման կարգի մշակելը և ՀՀ կառավարության քննարկման ներկայացնելը	ՀՀ տրանսպորտի և կապի նախարարություն	2014թ. սեպտեմբեր

# ՕՐԻՆԱԿՆԵՐ

## Օրինակ 1

Ենթադրենք՝

1. առկա են հիմնանորոգման ենթակա 3 ճանապարհահատվածներ, որոնցից յուրաքանչյուրի հիմնանորոգման արժեքը կազմում է 50.0 մլն. դրամ, իսկ հատկացված ֆինանսավորումն ընդամենը 100.0 մլն. դրամ է և անհրաժեշտ է որոշել, թե որ ճանապարհահատվածներին ուղղել առկա ֆինանսավորումը,
2. 1-ին ճանապարհահատվածը (ճան. 1) գտնվում է «Ա» տարածաշրջանում, որի ճանապարհային ցանցի շուրջ 15%-ի վիճակը գնահատված է «վատ»: Ճանապարհահատվածից օգտվող շահառու բնակչության թիվը 6000 է, իսկ հիմնանորոգման դեպքում ներդրման ներքին շահութաբերության նորման 11% է,
3. 2-րդ ճանապարհահատվածը (ճան. 2) գտնվում է «Բ» տարածաշրջանում, որի ճանապարհային ցանցի շուրջ 9%-ի վիճակը գնահատված է «վատ»: Ճանապարհահատվածից օգտվող շահառու բնակչության թիվը 5000 է, իսկ հիմնանորոգման դեպքում ներդրման ներքին շահութաբերության նորման 14% է,
4. 3-րդ ճանապարհահատվածը (ճան. 3) գտնվում է «Գ» տարածաշրջանում, որի ճանապարհային ցանցի շուրջ 25%-ի վիճակը գնահատված է «վատ»: Ճանապարհահատվածից օգտվող շահառու բնակչության թիվը 5500 է, իսկ հիմնանորոգման դեպքում ներդրման ներքին շահութաբերության նորման 9% է:

Կիրառելով հայեցակարգի 11-րդ կետում բերված ԲԶՎ շրջանակը (գնահատվող չափանիշների ցուցիչների չափման միջակայքերին, միավորների սանդղակին և չափանիշների կշիռներին տրված են պայմանական արժեքներ), գնահատելով և միմյանց հետ համեմատելով ճան.1, ճան.2 և ճան.3 տարբերակները, կտեսնենք, որ, ինչպես երևում է ստորև բերված աղյուսակից՝ 1-ին տեղում է ճան.1 տարբերակը՝ 2.3 արդյունարար կշռված միավորով, 2-րդ տեղում է ճան.3 տարբերակը՝ 2.2 արդյունարար կշռված միավորով, 3-րդ տեղում է ճան.2 տարբերակը՝ 2.1 արդյունարար կշռված միավորով:

Հետևաբար 100.0մլն. դրամը պետք է ուղղվի ճան.1 և ճան.3 ճանապարհահատվածների հիմնանորոգմանը:

Քաղաքականության նպատակ (գնահատվող չափանիշ)	Ցուցիչ	Միավորների սանդղակ	Կշիռ	Ճան. 1 («3» x «4»)	Ճան. 2 («3» x «4»)	Ճան. 3 («3» x «4»)
1	2	3	4	5	6	7
Ճանապարհային կապի բարելավում	Շահառու բնակչության թիվը		0.3			
	>5000	3		0.9		0.9
	1000-ից 5000	2			0.6	
	< 1000	1				
Տնտեսական արդյունավետություն	Ներքին շահութաբերության նորմա (EIRR)		0.4			
	>12%	3			1.2	
	10-ից 12%	2		0.8		
	< 10%	1				0.4
Տարածաշրջանների համաչափ զարգացում	Տարածաշրջանում գնահատված «վատ» վիճակի ճանապարհների ներկայիս կշիռը տարածաշրջանի ճանապարհային ցանցում		0.3			
	>20%	3				0.9
	10-ից 20 %	2		0.6		
	<10%	1			0.3	
<b>ԸՆԴՀԱՆՈՒՐ</b>			<b>1</b>	<b>2.3</b>	<b>2.1</b>	<b>2.2</b>

## **Օրինակ 2**

Ենթադրենք՝

- առկա են հիմնանորոգման ենթակա 3 ճանապարհահատվածներ, որոնցից յուրաքանչյուրի հիմնանորոգման արժեքը կազմում է 50.0 մլն. դրամ,
- միջազգային զարգացման բանկը պատրաստ է հատկացնել 50.0 մլն.դրամ՝ պայմանով, որ ներդրման ներքին շահութաբերության նորման լինի ոչ պակաս 12%-ից և անհրաժեշտ է որոշել, թե որ ճանապարհահատվածին ուղղել այդ ֆինանսավորումը,
- 1-ին ճանապարհահատվածը (ճան. 1) գտնվում է «Ա» տարածաշրջանում, որի ճանապարհային ցանցի շուրջ 25%-ի վիճակը գնահատված է «վատ»: Ճանապարհահատվածից օգտվող շահառու բնակչության թիվը 3000 է, իսկ հիմնանորոգման դեպքում ներդրման ներքին շահութաբերության նորման 10% է,
- 2-րդ ճանապարհահատվածը (ճան. 2) գտնվում է «Բ» տարածաշրջանում, որի ճանապարհային ցանցի շուրջ 12%-ի վիճակը գնահատված է «վատ»: Ճանապարհահատվածից օգտվող շահառու բնակչության թիվը 5500 է, իսկ հիմնանորոգման դեպքում ներդրման ներքին շահութաբերության նորման 13% է,
- 3-րդ ճանապարհահատվածը (ճան. 3) գտնվում է «Գ» տարածաշրջանում, որի ճանապարհային ցանցի շուրջ 22%-ի վիճակը գնահատված է «վատ»: Ճանապարհահատվածից օգտվող շահառու

բնակչության թիվը 3500 է, իսկ հիմնանորոգման դեպքում ներդրման ներքին շահութաբերության նորման 13.5% է:

Կիրառելով հայեցակարգի 13-րդ կետում բերված ԲԶՎ շրջանակը (գնահատվող չափանիշների ցուցիչների չափման միջակայքերին, միավորների սանդղակին և չափանիշների կշիռներին տրված են պայմանական արժեքներ), գնահատելով և միմյանց հետ համեմատելով ճան.1, ճան.2 և ճան.3 տարբերակները, կտեսնենք, որ, ինչպես երևում է ստորև բերված աղյուսակից՝ ճան.1 տարբերակի ներքին շահութաբերության նորման չի բավարարում անհրաժեշտ պայմանին և ենթակա չէ հետագա գնահատման, ճան.2 տարբերակի արդյունարար կշռված միավորը 2.6 է, ճան.3 տարբերակի արդյունարար կշռված միավորը 2.4 է:

Հետևաբար, 50.0մլն. դրամը պետք է ուղղվի ճան.2 ճանապարհահատվածի հիմնանորոգմանը:

Քաղաքականության նպատակ (գնահատվող չափանիշ)	Ցուցիչ	Միավորների սանդղակ	Կշիռ	Ճան. 1 («3» x «4»)	Ճան. 2 («3» x «4»)	Ճան. 3 («3» x «4»)
1	2	3	4	5	6	7
Տնտեսական արդյունավետություն	Ներքին շահութաբերության նորմա (EIRR)					
	12% և ավելի	Շարունակել գնահատումը				
	< 12%	Դադարեցնել գնահատումը				
Ճանապարհային կապի բարելավում	Շահառու բնակչության թիվը		0.6	Չի գնահատվում		
	>5000	3			1.8	
	1000-ից 5000	2				1.2
	< 1000	1				
Տարածաշրջանների համաչափ զարգացում	Տարածաշրջանում գնահատված «վատ» վիճակի ճանապարհների ներկայիս կշիռը տարածաշրջանի ճանապարհային ցանցում		0.4	Չի գնահատվում		
	>20%	3				1.2
	10-ից 20 %	2			0.8	
	<10%	1				
<b>ԸՆԴՀԱՆՈՒՐ</b>			<b>1</b>		<b>2.6</b>	<b>2.4</b>