

ԿԱՐԳ
ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ԸՆԴՀԱՆՈՒՐ օԳՏԱԳՈՐԾՄԱՆ ՊԵՏԱԿԱՆ
ԱՎՏՈՄՈՒԲԻԼԱՅԻՆ ՃԱՆԱՊԱՐՀՆԵՐԻ ՊԱՀՊԱՆՄԱՆ ԵՎ ԶԱՐԳԱՑՄԱՆ
ԱՌԱՋՆԱԿԵՐԹՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ՈՐՈՇՄԱՆ

I. ԸՆԴՀԱՆՈՒՐ ԴՐՈՒՅԹՆԵՐ

1. Սույնով կարգավորվում են Հայաստանի Հանրապետության ընդհանուր օգտագործման պետական ավտոմոբիլային ճանապարհների պահպանման և զարգացման համար կատարվող ֆինանսական ներդրումների տեղաբաշխման՝ ռազմավարական տարբեր չափորոշիչների վրա հիմնված առաջնահերթությունների որոշման կարգի հետ կապված հարաբերությունները:

2. Հայաստանի Հանրապետության ընդհանուր օգտագործման պետական ավտոմոբիլային ճանապարհների պահպանման և զարգացման առաջնահերթությունների որոշման կարգը (այսուհետ՝ Կարգ) կիրառելի է միայն ճանապարհային ցանցի նախագծային լուծում պահանջող պահպանման (հիմնանորոգման) և զարգացման (վերակառուցման և նոր շինարարության) համար:

3. Կարգի հիմքում ընկած է որոշումների կայացման բազմաչափանիշային վերլուծության (այսուհետ՝ ԲՉՎ) շրջանակի կիրառությունը, որի սկզբունքների հասկացությունը սահմանված է Հայաստանի Հանրապետության կառավարության 19.06.2014թ. նիստի N26 արձանագրության 19-րդ կետով հավանության արժանացած հայեցակարգի 7-րդ կետով:

II. ԲԱԶՄԱԶՎՓԱՆԻՇԱՅԻՆ ՎԵՐԼՈՒԾՈՒԹՅԱՆ ՇՐՋԱՆԱԿ

4. ԲՉՎ շրջանակը բաղկացած է ՝ չափանիշներից, չափանիշների ցուցիչներից, ցուցիչների միավոր սանդղակներից և չափանիշների կշիռներից:

5. ԲՉՎ շրջանակին ներկայացվող պահանջներն են՝

1) Չափանիշները պետք է լինեն՝ հիմնված ճանապարհային ոլորտի քաղաքականության հիմնական նպատակների վրա, միմյանց չկրկնող և կառավարելի սահմաններում գտնվող քանակով:

2) Չափանիշների ցուցիչները ներդրումների հավանական արդյունավետության չափման համար են, պետք է ունենան գնահատման միջակայքեր և դրանց նկարագրման համար անհրաժեշտ տվյալները պետք է լինեն մատչելի և հեշտ հավաքագրվող:

3) Ցուցիչների միավոր սանդղակները ծառայում են տարբեր միավորներով չափված չափանիշները միմյանց հետ համեմատելու համար, ընդ որում որքան մեծ է ցուցիչի արժեքն, այնքան բարձր է գնահատման միավորը:

4) Չափանիշների կշիռները սահմանվում են Հայաստանի Հանրապետության ընդհանուր օգտագործման պետական ավտոմոբիլային ճանապարհների՝ կառավարման մասով պետական ճանապարհային մարմնի կողմից, արտահայտում են չափանիշների հարաբերական կարևորությունը միմյանց նկատմամբ և դրանց հանրագումարը պետք է լինի 1 ամբողջ:

6. Որպես չափանիշներ սահմանվում են՝ ճանապարհային կապի բարելավումը, տնտեսական արդյունավետությունը և տարածաշրջանների համաչափ զարգացումը:

7. Ճանապարհային կապի բարելավումը

1) վերաբերում է բնակչությանը դեպի հիվանդանոցներ, կրթօջախներ, շուկաներ, աշխատավայրեր, սպասարկման ծառայություններ, մշակութային և այլ հաստատություններ որակյալ ճանապարհային կապով ապահովմանը:

2) բնորոշվում է «Շահառու բնակչության թիվը» ցուցիչով՝ հիմք ընդունելով վարչական ռեգիստրի տվյալները:

3) մյուս երկու չափանիշների նկատմամբ ունի 0.3 կշիռ:

8. Տնտեսական արդյունավետությունը

1) բնորոշվում է «Ներքին շահութաբերության նորմա» ցուցիչով, որը որոշվում է տնտեսագիտական վերլուծությամբ:

2) մյուս երկու չափանիշների նկատմամբ ունի 0.4 կշիռ:

9. Տարածաշրջանների համաչափ զարգացումը

1) վերաբերում է ճանապարհների վիճակի բարելավման և զարգացման միջոցով մարզերի միջև տնտեսական և սոցիալական զարգացման առկա տարբերությունները մեղմելուն:

2) բնորոշվում է «Մարզում վիճակի «վատ» գնահատական ունեցող ճանապարհների կշիռը մարզի ճանապարհային ցանցում» ցուցիչով, որը որոշվում է ճանապարհների ամենամյա ուսումնասիրությամբ:

3) մյուս երկու չափանիշների նկատմամբ ունի 0.3 կշիռ:

III. ՃԱՆԱՊԱՐՀՆԵՐԻ ՊԱՀՊԱՆՄԱՆ ԵՎ ԶԱՐԳԱՑՄԱՆ ԱՌԱՋՆԱԿԵՐԹՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ՈՐՈՇՈՒՄԸ

10. Ճանապարհների պահպանման և զարգացման առաջնահերթությունների որոշման ընդհանուր ԲԶՎ շրջանակը բերված է ստորև՝

Գնահատվող չափանիշ	Ցուցիչ	Միավորների սանդղակ	Կշիռ	Ճան. 1 («3» x «4»)	Ճան. 2 («3» x «4»)	Ճան. n («3» x «4»)
1	2	3	4	5	6	7
Ճանապարհային կապի բարելավում	Շահառու բնակչության թիվը		0.3			
	>5000	3				
	1000-ից 5000	2				
	< 1000	1				
Տնտեսական արդյունավետություն	Ներքին շահութաբերության նորմա (EIRR)		0.4			
	>12%	3				
	10-ից 12%	2				
	< 10%	1				
Տարածաշրջանների համաչափ զարգացում	Մարզում վիճակի «վատ» գնահատական ունեցող ճանապարհների կշիռը մարզի ճանապարհային ցանցում		0.3			
	>40%	3				
	25-ից 40 %	2				
	<25%	1				
ԸՆԴՀԱՆՈՒՐ			1	Σ	Σ	Σ

11. Այն մասնավոր դեպքերում, երբ տնտեսական արդյունավետության նկատմամբ առկա է համապատասխանության որևէ կոնկրետ նախապայման, ինչպիսին է օրինակ, արտաքին աղբյուրներից ֆինանսավորման ծրագրերի դեպքում, ապա միայն տվյալ նախապայմանին բավարարող ճանապարհներն են ընդգրկվում ԲԶՎ շրջանակում՝ մյուս չափանիշների նկատմամբ հետագա գնահատման համար և ԲԶՎ շրջանակը կունենա հետևյալ տեսքը՝

Գնահատվող չափանիշ	Ցուցիչ	Միավորների սանդղակ	Կշիռ	Ճան. 1 («3» x «4»)	Ճան. 2 («3» x «4»)	Ճան. n («3» x «4»)
1	2	3	4	5	6	7
Ճանապարհային կապի բարելավում	Շահառու բնակչության թիվը		0.5			
	>5000	3				
	1000-ից 5000	2				
	< 1000	1				
Տարածաշրջանների համաչափ զարգացում	Մարզում վիճակի «վատ» գնահատական ունեցող ճանապարհների կշիռը մարզի ճանապարհային ցանցում		0.5			
	>40%	3				
	25-ից 40 %	2				
	<25%	1				
ԸՆԴՀԱՆՈՒՐ			1	Σ	Σ	Σ

12. Միջպետական նշանակության ավտոճանապարհների համար ընդունվում է «Ճանապարհային կապի բարելավում» չափանիշի «Շահառու բնակչության թիվը» ցուցիչի վերին միջակայքը և միավորների սանդղակի առավելագույն միավորը:

13. Առաջնահերթությունը տրվում է առավել բարձր արդյունարար կշռված միավորներ ստացած ճանապարհներին:

14. Եթե գնահատվող ճանապարհները կամ դրանց մի մասը ստանում են հավասար արդյունարար կշռված միավորներ և դա խոչնդոտում է որոշման կայացմանը, ապա անհրաժեշտ է ավելի մանրամասնել ցուցիչների միջակայքերը և միավորների սանդղակները հետևյալ կերպ՝

1) նեղացնել ցուցիչների միջակայքերը՝ ավելացնելով դրանց թիվը,

2) լրացնել միավորների սանդղակը՝ միջակայքերի թվին համապատասխան թվով միավորներով:

15. Այն ճանապարհներին, որոնց պահպանումը և զարգացումը 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՝ առանց սույն կարգով դրանց առաջնահերթության գնահատման:

16. ԲԶՎ շրջանակը կարող է վերանայվել Հայաստանի Հանրապետության ընդհանուր օգտագործման պետական ավտոմոբիլային ճանապարհների՝ կառավարման մասով պետական ճանապարհային մարմնի առաջարկությամբ՝ ՀՀ կառավարության 2014 թվականի փետրվարի 13-ի N264-Ա որոշմամբ ստեղծված միջգերատեսչական խորհրդակցական մարմնի՝ ճանապարհային ոլորտը համակարգող խորհրդի հավանությամբ: