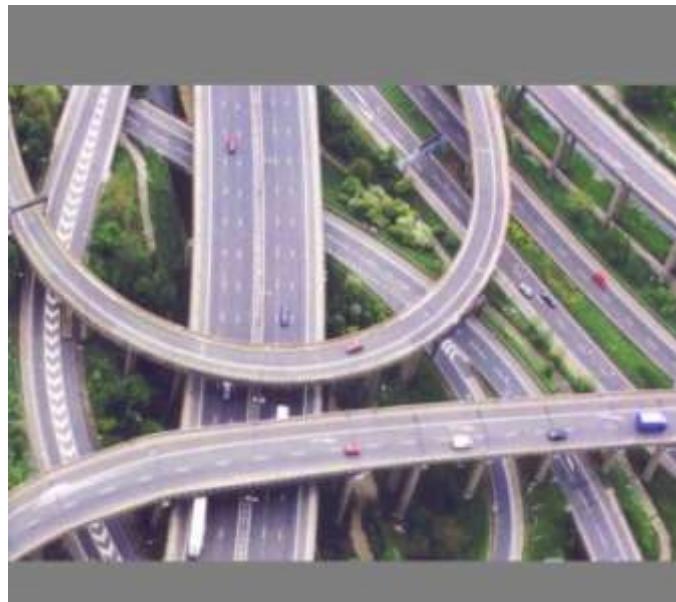


Հավելված N 3
ՀՀ կառավարության 2010 թվականի
հունվարի 14-ի N 14-Ա որոշման

ՀՅՈՒՄԻՍ-ՀԱՐԱՎ ճԱՆԱՊԱՐՀԱՅԻՆ ՄԻՋԱՆՑՔԻ ՆԵՐԴՐՈՒՄԱՅԻՆ ԾՐԱԳԻՐ



ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅՈՒՆ

ԵՐԵՎԱՆ 2010

ԲՐՎԱՆԴՎԿՈՒԹՅՈՒՆ

ՆԱԽԱԲԱՆ	3
1.ԻՐԱՎԻԵԱԿԻ ՆԿԱՐԱԳԻՐ ԵՎ ԾՐԱԳՐԻ ՅԻՄԱՎՈՐՈՒՄ	4
1.1.Աշխարհաքաղաքական ենթատեքստը	4
1.2.Քայաստանի առևտուրը և տնտեսությունը.....	5
1.3.Քայաստանի ճանապարհային ցանցը և ոլորտում առկա խնդիրները	6
1.4.Տրանսպորտային միջոցները և երթևեկության անվտանգություն.....	8
2.ԾՐԱԳՐԻ ՆԿԱՐԱԳՐՈՒԹՅՈՒՆԸ.....	9
2.1.Ծրագրի նպատակները	9
2.2.ճանապարհային ոլորտի ներդրումային պլանը և Ծրագրի ֆինանսավորումը.....	10
2.3.Ծրագրի իրականացման սկզբունքները.....	12
3.ԾՐԱԳՐԻ ԻՐԱԿԱՆԱՑՈՒՄԸ	13
3.1.Ծրագրի կառավարումը	13
3.2.Բազմափուլ ֆինանսավորման ներդրումային գործիքը.....	15
4.ԾՐԱԳՐԻ ԱԶԴԵՑՈՒԹՅԱՆ ՎԵՐԼՈՒԾՈՒԹՅՈՒՆԸ	18
4.1.Տնտեսական ազդեցությունը և շահառուները	18
4.2.Սոցիալական և բնապահպանական ազդեցությունը	19
4.3.Հնարավոր ռիսկերը	19
Հավելված 1. Հյուսիս-Հարավ ծրագրի մոնիթորինգի շրջանակ	21
Հավելված 2. Ծրագրի առաջին փուլի մոնիթորինգի շրջանակ	22
Հավելված 3. Առաջին կարգի ճանապարհի համար երկրաչափական նախագծման ստանդարտները	23
Նկար 1. Հյուսիս-Հարավ ճանապարհային միջանցքը Քայաստանի քարտեզում	24
Նկար 2. Մաստարա-Մարալիկ ճանապարհային պլան (բաժանվող երթուղիները).....	25
Նկար 3. Տաթևի կիրճի վրա նախատեսվող կամուրջի պատկերը	26
Նկար 4. ճանապարհների ձյունապաշտպան ցանկապատի օրինակ	26

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՝

- հարեան 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, գրոսաշրջություն),
- բնակչության ներքին շարժերի ակտիվացումը և այլն:

Ծրագրի հիմնական խնդիրներն են՝ բարձրացնել երթևեկության անվտանգությունը և հարմարավետությունը, նվազեցնել տրանսպորտային ծախսերը՝ կրճատելով ճանապարհներից օգտվողների ֆինանսական և ժամանակային ծախսումները, ինտեգրել հնարավոր անհրաժեշտ հեռահաղորդակցության և այլ ենթակառույցները:

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 էռլյան, սահմանում է ԱԶԲ պատրաստակամությունը Ծրագրը 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՝ ընդգրկելով Երևան-Աշտարակ-Գյումրի ճանապարհի վերակառուցում՝ համապատասխանեցնելու այն չորս երթևեկության շերտով մայրուղու միջազգային ստանդարտներին, և Երևան-Արարատ ճանապարհի երթևեկության անվտանգության բարելավման աշխատանքներ: Երրորդ տրանշը կիրականացվի Ծրագրի երկրորդ փուլում և կընդգրկի Սիսիան/Գորիս-Տաքե-Կապան հատվածը:

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

1.ԻՐԱՎԻՑԱԿԻ ՆԿԱՐԱԳԻՐ ԵՎ ԾՐԱԳՐԻ ՀԻՄՍԱՎՈՐՈՒՄ

1.1.Աշխարհաքաղական ենթատեքստը

Մեր տարածաշրջանը, կամրջելով ասիական, արաբական և եվրոպական երկրները, ունի յուրօրինակ և աճող աշխարհաքաղական մեջ 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 մեջ ներուժ ունի դառնալու առևտուի, գործարարության լոգիստիկ խոշոր միջազգային հանգույց և էներգակիրների տարանցման ուղի: Դրա համար, սակայն, կարևոր է տրանսպորտային ցանցերի և ենթակառույցների բարելավումը և զարգացումը՝ ներառյալ մայրուղիները, երկարուղիները և նավահանգիստները: Այս ուղղությամբ տարածաշրջանում արդեն իսկ կան մի շարք նախաձեռնություններ:

Ի տարբերություն հարևան երկրների, Հայաստանը չունի ծովային ելքեր: Մյուս կողմից, տարածաշրջանային հակամարտությունների արդյունքում, Ադրբեյջանի (ներառյալ Նախիջևանի) և Թուրքիայի հետ Հայաստանի սահմանները փակ են, իսկ աշխարհագրական (նաև այլ աշխարհաքաղական) պատճառներով հարավային հարևան Իրանի Խալամական 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 ենթակառույցները և ճանապարհային ցանցը ստեղծվել է խոհրդային Միության տարիներին (իիմնականում 1960 և 1970-ական թվականներին)` հարմարեցված լինելով և բխելով խորհրդային երկրի և տնտեսության օրինաչափություններից: Խորհրդային Միության վլուգումից 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, ՀՀ 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 Փոքի և Բարումի նավահանգիստներ, կամ դեպի արևելք՝ Թրիլիսի: Այս ճանապարհ կապում է ոչ միայն Հայաստանը և Վրաստանը, այլ ըստ էության կլրացնի Վրաստանը Ադրբեյջանին կապող (ներկայում 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 սևովյան նավահանգիստների միջոցով:

Հայաստանը «հիմնական կարգո տեսակի» բեռները ներմուծում է: Դա վերաբերում է երկրի համար ռազմավարական նշանակություն և սպառնան 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 առմանք, Հայաստանի ներմուծման տեսականին բավականին ընդգրկուն և բազմազան է:

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

Հայաստանը առանձնանում է նաև ռեգիոնալ զարգացման մեծ անհանաճանություններով: Երկրի բնակչությունը գրեթե հավասարապես տեղաբաշխած է (բնակվում է՝ մայրաքաղաք Երևանում, այլ (մոտ 40) քաղաքներում և գյուղերում: Բարեկացության, տնտեսական ակտիվության, սոցիալական, տնտեսական, մշակույթային և այլ ենթակառուցների հասանելիության մակարդակները խիստ տարբեր են: Երկրի տարածաքային համանանական 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 ընդհնարապես չի եղել Երկրի հարավում և ընդհակառակը: Սա իր հերթին պայմանավորված է Երկրի ներսում փոխադրումների դժվարությունների, ժամանակային, ֆինանսական և այլ ծախսումների հետ: Մինչդեռ, թե նեքին և թե արտաքին տուրիզմը Հայաստանում զարգացման մեջ 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 միջավայրը պահանջում է բնակչության մորիլության բարձր աստիճան և տեղաշարժի հարմարավետություն:

Հայաստանի տնտեսական զարգացման ռազմավարությունը Ենթադրում է տնտեսության բացվածության մեջ 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 անբողջական և ոչ անվտանգ ցանցի գոյության: Այս խնդիրների լուծումը ժամանակ և հանապատասխան ներդրումներ է պահանջում:

Հայաստանի ճանապարհային ցանցը հիմնականում ստեղծվել է 40-50 տարի առաջ: Երկիրն ունի բավականին լավ փոխկապակցված ընդհանուր օգտագործման ճանապարհների ցանց՝ յուրաքանչյուր 1000կմ² հաշվով մոտ 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: ճանապարհային ցանցի որակը տարբեր մարզերում խիստ տարբեր է: ճանապարհների անհարթության միջին ցուցանիշը կազմում է 8մմ /մ՝ ըստ Միջազգային անհարթության ինդեքսի (IRI): Միջպետական և հանրապետական նշանակության ճանապարհների 15 տոկոսը գնահատվում է լավ վիճակում, 75 տոկոսը՝ բավարար, իսկ 10 տոկոսը՝ անբավարար: Տեղական նշանակության և հանրապետական նշանակության ճանապարհների զգալի մասը գտնվում է շատ վատ վիճակում: Վերջին 20 տարիների ընթացքում կապիտալ և պահպանման ծախսերի անբավարար մակարդակը հանգեցնում են ճանապարհային ծածկի արագ քայլայման՝ առաջացնելով վերանորոգման և վերկառուցման իրատապություն:

Հայաստանի ճանապարհների վերականգնման համար արտաքին օժանդակությունը զգալի նշանակություն և կարևորություն է ունեցել: 1995 թվականից ի վեր արտաքին օժանդակության հաշվին ոլորտում իրականացվել է շուրջ 253.4 միլիոն ԱՄՆ դոլարի ներդրում, որից 122.8 միլիոն ԱՄՆ դոլար՝ վարկերի, իսկ 130.6 միլիոն ԱՄՆ դոլար՝ նվիրատվությունների տեսքով (տես ստորև բերվող այլուսակը):

Հայաստանի ճանապարհային ոլորտում արտաքին ներդրումները

Ծրագրի անունը	Գումարը, մլն ԱՄՆ դոլար	Հաստատման թվականը
Համաշխարհային բանկի վարկեր	100.8	
Մայրուղիների ծրագիր	35.9	1995
Տրանսպորտի ծրագրի ճանապարհների բաղադրիչ	27.9	2000
Կենսական նշանակության ճանապարհներ	25.0	2009
Կենսական նշանակության ճանապարհների լրացուցիչ ծրագիր (2009թ. մասնաբաժին)	12	2009
Լիմի հիմնադրամի նվիրատվություններ	123.8	
Մայրուղիների վերանորոգում	73.4	2001
Երևանի փողոցների վերանորոգում	13.5	2002
Երկրորդային ճանապարհների վերանորոգում (87.4կմ)	16.0	2006
Երևանի փողոցների վերանորոգում (7.5կմ)	20.9	2006
Հազարամյակի մարտահրավերներ հիմնադրամի նվիրատվություններ	6.8	
Գյուղական ճանապարհների բաղադրիչ	6.8	2006

Ասիական զարգացման բանկի վարկեր	22.0	
Գյուղական ճանապարհահատվածի ծրագիր (2008-2009 թթ. մասնաբաժին)	22.0	2007
Ընդամենը վարկեր	122.8	
Ընդամենը նվիրատվություն	130.6	
Ընդամենը ներդրում	253.4	

Հայաստանում ճանապարհների կառուցման և պահպանման ինստիտուցիոնալ կարողությունները թեև աստիճանաբար բարելավվում են, այնուհանդեռձ 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 պակասը,
- բարձր որակավորում ունեցող խորհրդատու-ինժեներների պակասը,
- իին և միջազգային չափանիշներին չհամապատասխանող նախագծային և շինարարական ստանդարտների կիրառումը,
- ճանապարհային ակտիվների կառավարման և մոնիթորինգի ինտեգրված համակարգի բացակայությունը:

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

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

- ճանապարհային ցանցի անմիջաբար 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 երթևեկության անվտանգության վատթարացող իրավիճակ,

- սահմանային անցակետերում մաքսային ենթակառույցների անբավարար մակարդակ և այլն:

1.4. Տրանսպորտային միջոցները և երթևեկության անվտանգություն

2007 թվականի սկզբի դրությամբ Հայաստանում գրանցված է եղել 329855 ավտոտրանսպորտային միջոցներ, որոնց մոտ 80 տոկոսը կազմում են ուղևորատար թերեւ ավտոմեքենաները: Մարզերում 1000 մարդու հաշվով գրանցված ավտոտրանսպորտային միջոցների (մեքենաներ) համեմատական թվաքանակը բավականին տարբեր է՝ միջինում կազմելով 59 մեքենա: Գեղարքունիքում 1000 մարդու հաշվով գրանցված է 45 մեքենա, իսկ Վայոց Զորում՝ 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: Մահվան ելքով պատահարների քանակը կազմել է 371, 2001 թվականի 237-ի դիմաց:

Եթե 2001-2004 թվականների ընթացքում մահվան 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 միայն գույքի վնասվածքով պատահարները շատ դեպքերում չեն գրանցվում ճանապարհային ոստիկանությունում: ճանապարհատրանսպորտային պատահարը Հայաստանում գրանցվում է մահվան 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 երթևեկության կանոնների խախտումներով, ճանապարհային ծածկի վատ վիճակով, անվտանգության կահավորման և ճանապարհների լուսավորության ոչ բավարար մակարդակով:

2. ԾՐԱԳՐԻ ՆԿԱՐԱԳՐՈՒԹՅՈՒՆԸ

2.1.ԾՐԱԳՐԻ ՆՊԱՏՈՎԱԿՄԵՐԸ

Հյուսիս-Հարավ ճանապարհային միջանցքի ներդրումային ծրագիրը նպատակառութված է Հայաստանի տնտեսության և տարածաշրջանային առևտության զարգացմանը:

Հյուսիս-Հարավ ճանապարհային միջանցքի ներդրումային ծրագիրը ընդգրկում է Ազգարակ-Կապան-Երևան-Գյումրի-Բավրա մայրուղիները և ճանապարհային ենթակառույցները: Ծրագրի իրականացման արդյունքում անկալվում է բարելավել ճանապարհային կապը Հայաստանի երկու հարևանների՝ Իրանի և Վրաստանի հետ՝ ապահովելով արդյունավետ և անվտանգ ելք դեպի միջազգային առևտության ուղիներ և շուկաներ:

Հայաստանը իրանի հետ ունի մեկ, իսկ Վրաստանի հետ երեք սահմանային անցակետեր՝ Բագրատեշեն (Սաղախլո), Զորամուտ (Գուգուրի) և Բավրա (Նինոցմինդայից հարավ): Վերջին երկու սահմանակետերից ճանապարհը Վրաստանի տարածքում գտնվում է շատ վատ վիճակում և, արդյունքում, այսօր բեռնափոխադրումներն գրեթե ամբողջությամբ անցնում են Բագրատաշենի անցակետով: Ներկայումս Հազարամյակի մարտահրավերներ հիմնադրամ-Վրաստան ծրագրի միջոցներով վերանորոգվում է Նինոցմինդա-Բավրա ճանապարհատվածը (աշխատանքների ավարտը ակնալվում է 2010-ի վերջին): Վրաստանը նաև նախատեսում է բարելավել Բավրա-Ժդանով-Ախլցխա-Բաթումի ճանապարհը՝ որպես Թբիլիսին սկսովյան նավահանգիստների հետ կապող այլնտրանքային ճանապարհ: Բավրայից ելքը հնարավորություն կտա Հայաստանին ամենակարծ հնարավոր ճանապարհով հասնել Փոքի 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-Հարավ ճանապարհային միջանցքը նպատակ ունի նաև մեծապես նպաստել Հայաստանի ներքին փոխադրումների բարելավմանը և աշխատացմանը: Ծրագրությունը 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 աշխատացնել ինչպես արտաքին, այնպես էլ ներքին փոխադրումներն ու առևտուրը, ակտիվացնել բնակչության շարժը:

Ծրագրի հիմնական խնդիրներն են՝ բարձրացնել երթևեկության անվտանգությունը և հարմարավետությունը, նվազեցնել տրանսպորտային ծախսերը՝ կրծատելով ճանապարհներից օգտվողների ֆինանսական և ժամանակային ծախսումները, ինտեգրել հնարավոր անհրաժեշտ հեռահաղորդակցության և այլ ենթակառույցները²:

² ճանապարհային միջանցքը պետք է համապատասխանի առաջին կարգի ճանապարհի ստանդարտներին: Երկրաչափական նախագծնան տարրերը բերվում են Հավելված 4-ում, որոնք կիրառվեն մանրանասն նախագծնան համար: Դրանք հիմնվում են ՀՀ շինարարական նորմերի վրա (IV11.05.02—99)` հաշվի առնելով Ե-ճանապարհային չափանիշները (ՍԱԿ-ի Եվրոպական Համաձայնագիրը Գլխավոր Միջազգային Երթևեկության Մայրուղիների վերաբերյալ, 2008թ.):

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

Ծրագրի իրականացման արդյունքում մասնավորապես ակնկալվում է ունենալ հետևյալ կոնկրետ արդյունքները՝

- միջազգային չափանիշներին բավարարող բարելավված ճանապարհային միջանցք՝ մասնավորապես Երևան-Գյումրի հատվածում չորս երթևեկության շերտով առաջին կարգի ճանապարհ,
- միջանցքի մյուս հատվածներում երկու երթևեկության շերտով բարձ ստանդարտի ճանապարհներ՝ հետագայում ևս երկու շերտով ընդլայնման հնարավորությամբ,
- ժամանակակից սահմանային և մաքսային ենթակառուցվածքներ,
- ճանապարհային միջանցքի արդյունավետ կառավարման համակարգ:

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

2.2. ճանապարհային ոլորտի ներդրումային պլանը և Ծրագրի ֆինանսավորումը

«Հայաստանի տրանսպորտային ոլորտի զարգացման ռազմավարություն 2020-ի» շրջանակներում նշակվել է Հայաստանի ճանապարհային ոլորտի ներդրումային ծրագիր: Այն ընդգրկում է 2010-2020 թվականների համար առաջնահերթ բարելավման անհրաժեշտություն ներկայացնող միջանական, հանրապետական և տեղական նշանակության ճապարհային ցանցը: Մասնավորապես, ներդրումային պլանը ենթադրում է 1,361 կմ ճանապարհների վերակառուցում (ներառյալ Հյուսիս-Ղարավ միջանցքը), որից 741 կմ-ը՝ գյուղական ճանապարհներ են: Այս ծրագրի ընդհանուր արժեքը գնահատված է մոտ 1.3-1.5 միլիարդ ԱՄՆ դոլար, որը կիրականացվի Ասիական զարգացման բանկի, Համաշխարհային բանկի, Եվրոպական վերակառուցման և զարգացման բանկի, Եվրոպական ներդրումների բանկի, ճապոնական միջազգային համագործակցության գործակալության և այլ հնարավոր դորորների և մասնավոր ներդրողների աջակցությամբ (տես՝ ստորև աղյուսակը):

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

ճանապարհ/ճանապարհահատված	Երկարություն (կմ)	Արժեք (միլիոն ԱՄՆ դոլար)	Ֆինանսա վորում
Հյուսիս-Ղարավ միջանցք (Ս-1 և Ս-2 միջանական ճանապարհներ)	545	785	ԱԶԲ և այլ
Մարգարա - Վանաձոր - Տաշիր - Վրաստանի սահման (Ս-3 միջանական ճանապարհ)			
Աշուարակ-Սպիտակ հատված	22	24	ՀԲ
Վանաձոր-Ալավերդի-Վրաստանի սահման (Ս-6 միջանական ճանապարհ)			
Վանաձոր-Ալավերդի հատված	45	49	ՀԲ
Ալավերդի-Վրաստան հատված	8	9	ՀԲ
Ընդամենը միջանական ճանապարհներ	620	867	

Գյուղական ճանապարհահատվածի ծրագիր (2010թ. մասնաբաժին)	75	18.6	ԱԶԲ
Գյուղական ճանապարհահատվածի լրացուցիչ ծրագիր	70	17.6	ԱԶԲ
Գյուղական ճանապարհահատվածի լրացուցիչ ծրագիր (2009թ. մասնաբաժին)	100	24.6	ՀԲ
Գյուղական ճանապարհների ծրագիր	280	70	ԾՄՀԳ
ՀՀ կառավարություն	216	54	ՀՀ պետրյուշե
Ընդամենը գյուղական ճանապարհներ	741	184.8	
Ընդամենը Հարկեր և տուրքեր		210.2	
Ընդամենը ներդրումային բաղադրիչ	1,361	1,262	
ճանապարհային ոլորտի ծրագրի իրականացում		10	ԱԶԲ
ճանապարհային անվտանգության ռազմավարության իրականացում		10	ՀԲ, ԱԶԲ, պետրյուշե
Ընդամենը ոչ ներդրումային բաղադրիչ		10	
ԸՆԴԱՄԵՆԸ	1,361	1,3-1.5 միլիարդ	

ԱԶԲ - Ասիական զարգացման բանկ, ՀԲ - Համաշխարհային բանկ, ԾՄՀԳ - ճապոնիայի միջազգային համագործակցության գործակալության:

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

Հյուսիս-Ղարավ ճանապարհային միջանցքի ներդրումների պլան 2010-2017

	Երկարություն (կմ)	Արժեք (միլիոն ԱՄՆ դոլար)
1. Հյուսիս-հարավ միջանցք Մ-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 Մ-2	381	388
Երևան-Երասխ	50	6
Երասխ-Գորիս	173	52
Գորիս-Կապան այլընտրանքային ճանապարհ	75	290
Կապան-Իրանի սահման	83	40
Հարկեր 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 Բազմավիոլ ֆինանսավորման գործիքի (ԲՖԳ)

միջոցով: Ասիական զարգացման բանկը ֆինանսավորում է նաև Ադրբեյջան-Վրաստան միջանցքի արդեքանական հատվածը, ինչպես նաև Փոքր-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՝ թերևացնելով արտաքին պարտքի բեռը: Պետական մասնավոր համագործակցության (PPP) զարգացումը թույլ կտա նաև ոչ պարտաքին միջոցներով ընդլայնել Ծրագրի գնահատված արժեքը՝ ամբողջ միջանցքը համապատասխանեցնելով միջազգային բարձր ստանդարտների: Դրա համար կպահանջվի լրացուցիչ մոտ 500 միլիոն ԱՄՆ դոլար:

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

Հյուսիս-Ղարավ ճանապարհային միջանցքի ֆինանսավորման պլանը

Ընդամենը (միլիոն ԱՄՆ դոլար)	
Ասիական զարգացման բանկ (ԱԶԲ)	500
Հասուն հիմնադրամի միջոցներ	60
Հասարակ կապիտալ միջոցներ	440
Այլ ֆինանսավորում (ՀԲ, ՎՃԲ/ԵՆԲ, ԲՄՎԳ)	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 հավասարակշռություն,
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 կառավաման կարողությունների հզորացում,
8. գնումների ընդունելի ընթացակարգեր և գործընթաց,
9. բականցիկության և հաշվետվողականության բարձր մակարդակ:

3.ԾՐԱԳՐԻ ԻՐԱԿԱՆԱՑՈՒՄԸ

3.1.Ծրագրի կառավարումը

Հյուսիս-Ղարավ ճամապարհային միջանցքի ներդրումային ծրագրի իրականացման կառավարումը, ըստ էռթյան, ունի երեք մակարդակ՝ ռազմավարության և քաղաքականության ընտրություն, Ծրագրի համակարգում և վերահսկողություն, Ծրագրի իրականացում:

Ծրագրի իրականացման կառավարման մակարդակները



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

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

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

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

Ծրագրի իրականացման կազմակերպությունը (այսուհետ՝ ԾԻԿ) ՀՅ 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 առանձին ենթածրագրերի իրականացման գործընթացի կառավարման համար: ԾԻԿ-ի ֆինանսավորումը իրականացվում է Ծրագրի միջոցներից, ՀՅ պետական բյուջեի, և այլ աղբյուրներից:

ԾԻԿ-ի հիմնական գործառություններն են՝

- առանձին տրանշերի ֆինանսավորմանը հավակնող ծրագրերի ընտրության վերաբերյալ առաջարկությունների ներկայացում
- շինարարական աշխատանքների նախագծերի ուսումնասիրություն և հավանության արժանացում
- գնումների պլանավորում և իրականացում
- ընտրված կապալառուների, մատակարարների և խորհրդատունների (Ծրագրի նախապատրաստման, շինարարական աշխատանքների նախագծման և անկախ տեխսկողության) հետ պայմանագրերի կնքում և դրանցից բխող պարտավորությունների կատարման նկատմամբ հսկողություն
- Ծրագրի ֆինանսական կառավարում, ներառյալ Ծրագրի վարկային միջոցների առհանման հայտերի պատրաստում, կապալառուներին, մատակարարներին և խորհրդատուններին վճարումների իրականացում, հաշվապահության վարում
- օժանդակություն բնապահպանական և սոցիալական պաշտպանության միջոցառումների իրականացմանը
- Ծրագրի իրականացման և արդյունքների մոնիթորինգ և հաշվետվությունների ներկայացում և հանրային իրազեկում,
- շահագործման և պահպանման մոդելների ներդնում և կառավարում՝ ներառյալ կատարողականի վրա հիմնված պետական-մասնավոր համագործակցությամբ:

ԾԻԿ-ի կառուցվածքում ընդգրկված են հետևյալ ստորաբաժանումներ՝

- Ծրագրերի նախապատրաստման բաժին,
- Պայմանագրերի կառավարման բաժին,
- Սոցիալական պաշտպանության, վերաբերնակեցման և բնապահպանական բաժին,
- Ֆինանսա-իրավաբանական բաժին,
- Ընդհանուր ժառայությունների բաժին:

Նշված բաժինները կիամալրվեն 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: ԾԻԿ-ի ղեկավար աշխատակազմի (ներառյալ ստորաբաժանումների ղեկավարների) վերջնական ընտրությունը կատարում է Ծրագրի կառավարման խորհրդող, իսկ մյուս պաշտոնյանների ընտրության և աշխատանքի ընդունման համար տալիս է համաձայնություն:

Ծրագրի կառավարման խորհրդող անհրաժեշտության դեպքում կարող է ԾԻԿ-ի որոշ գործառույթներ ժամանակավորապես փոխանցել այլ կազմակերպությունների:

Ծրագրի իրականացմանը մասնակցում են նաև համաֆինանսավորող կազմակերպությունները, հանձնաժողովները խորհրդատունները, մատակարարները 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, ԾԻԿ-ի, ինչպես նաև Ծրագրի իրականացման ընթացքում գործող հանձնաժողովների և մարմինների հետ:

Հանձնաժողովներ, աշխատանքային խմբեր, մարմիններ՝ Ծրագրի արդյունավետ իրականացնան նպատակով ստեղծվող ժամանակավոր կամ մշտական գործող միավորներ են: Մասնավորապես, կարող են ստեղծվել՝

- Գնահատող (մրցութային) հանձնաժողովներ,
- Ծրագրի իրականացնան ընթացքի և արդյունքների մոնիթորինգի և գնահատման աշխատանքային խմբեր,
- Հանրային իրազեկման մարմիններ,
- Շահառուների խորհուրդներ և այլն:

Գնահատող հանձնաժողովները կիրականացնեն Ծրագրի ֆինանսավորողների (ԱԶԲ և այլն) հետ կնքված համապատասխան համաձայնագրերով նախատեսված գնումների շրջանակներում խորհրդատունների, մատակարարների և կապալառուների մրցութային առաջարկների գնահատում:

Ծրագրի իրականացնան ընթացքի և արդյունքների մոնիթորինգի և գնահատման աշխատանքային խմբերը պատասխանատու կլինեն Ծրագրի իրականացնան պարբերական մոնիթորինգի և գնահատման համար:

Հանձնաժողովները, աշխատանքային խմբերն ու մամինները ստեղծվում են Ծրագրի կառավարման խորհրդի կողմից, ըստ անհրաժեշտության: Համագործակցում են ԾԻԿ-ի, խորհրդատունների, մատակարարների և կապալառուների, ինչպես նաև համաֆինանսավորող կազմակերպությունների և որոնրների հետ:

Խորհրդատունները՝ կազմակերպություններ կամ ֆիզիկական անձինք են, որոնք իրականացնում են Ծրագրի զարգացման հնարավորությունների ուսումնասիրություններ, անհրաժեշտ հետազոտություններ, գնահատումներ, համապատասխան աշխատանքների ինժեներական նախագծումներ, Ծրագրի իրականացնան հսկողական, ինչպես նաև պահանջվող այլ աշխատանքները:

Խորհրդատունները, ըստ անհրաժեշտության, իրականացնում են նաև Ծրագրի իրականացնան քաղաքականության բարեփոխումների և կարողությունների զարգացման նախապատրաստում: Համագործակցում են Ծրագրի կառավարման խորհրդի, ԾԻԿ-ի, ինչպես նաև գործող հանձնաժողովների և մարմինների հետ:

Կապալառուներ՝ համապատասխան մրցութային գործընթացներով ընտրված միջազգային կամ տեղական կազմակերպություններն են, որոնք Ծրագրի շրջանակներում կնքված պայմանագրերի համաձայն իրականացնում են շինարարական աշխատանքներ:

Մատակարարներ՝ համապատասխան մրցութային գործընթացներով ընտրված միջազգային կամ տեղական կազմակերպություններն են, որոնք Ծրագրի շրջանակներում կնքված պայմանագրերի համաձայն իրականացնում են համապատասխան ապրանքների, սարքավորումների կամ նյութերի մատակարարում:

3.2.Քազմափուլ ֆինանսավորման ներդրումային գործիքը

Հյուսիս-հարավ ճամապարհային միջանցքի ներդրումային ծրագիրը մասամբ կֆինանսավորվի ԱԶԲ-ի կողմից տրամադրված 500 միլիոն ԱՄՆ դոլար չափով Քազմափուլ ֆինանսավորման գործիքի (ԲՖԳ) շրջանակներում: Այն, ըստ էության, արտահայտում է ԱԶԲ-ի պատրաստակամությունը՝ առաջիկա 6 տարիների ընթացքում

առանձին վարկերի միջոցով Ծրագրի մինչև 500 միլիոն ԱՄՆ դոլարի ֆինանսավորման մասին՝ ըստ ՀՀ 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 կմ երկարությամբ բարելավված ճանապարհային միջանցք,
- ժամանակակից սահմանային և մաքսային ենթակառույցներ,
- 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 տրանշների միջոցով: Մասնավորապես, առաջին փուլը կունենա 2 տրանշեր, իսկ երրորդ տրանշը կմտնի Ծրագրի երկրորդ փուլի մեջ: Վերջինս նախատեսվում է իրականացնել նաև այլ վարկային միջոցներ ներգրավման և պետություն-մասնավոր համագործակցության միջոցով: Երրորդ տրանշի իրականացման ժամանակ հնարավոր խնայողությունները կուղղվեն Գյումրի-Բայրա ճանապարհահատվածի վերականգնմանը:

Ծրագրի առաջին փուլի առաջին տրանշով նախատեսվում է՝ Երևան-Աշտարակ չորս երթևեկության շերտով առաջին կարգի ճանապարհի վերակառուցման և Երևան-Արարատ չորս երթևեկության շերտով առաջին կարգի ճանապարհի երթևեկության անվտանգության բարելավման աշխատանքներ, ծրագրի իրականացման աջակցություն (ներառյալ շինարարական աշխատանքների նախագծերի և մրցույթների փաստաթղթերի մշակման և վերահսկողության խորհրդատվական ծառայություններ) և ճանապարհային ոլորտային ռազմավարության օժանադակության տրամադրում: Առաջին տրանշի ընդհանուր գումարը կկազմի 70 միլիոն ԱՄՆ դոլար, որից 10 միլիոն ԱՄՆ դոլարը կհանդիսնա ՀՀ կառավարության հանաֆինանսավորումը: Ակնկալվում է, որ այս գումարից տեղի կունենա խնայողություն, որը կուղղվի երկրորդ տրանշի աշխատանքներին:

Առաջին տրանշի կոնկրետ արդյունքներն են.

- Երևան-Աշտարակ չորս երթևեկության շերտով առաջին կարգի ճանապարհի 18.4 կիլոմետրանոց հատվածի վերակառուցում,
- Երևան-Արարատ ճանապարհի երթևեկության անվտանգության բարելավում,
- 2-րդ տրանշի նախագծերի և մրցութային փաստաթղթերի նախապատրաստում,
- ճանապարհային ոլորտի ծրագրի իրականացմանն աջակցության տրամադրում:

Երկրորդ տրանշի նախական արդյունքներն են.

- Աշտարակ-Գյումրի չորս երթևեկության շերտով առաջին կարգի ճանապարհի 88 կիլոմետրանոց հատվածի կառուցում,

- 3-րդ տրանշի ծրագրի նախապատրաստում,
- սահմանային ենթակառույցների բարելավում,
- ճանապարհային ոլորտի ծրագրի հետագա իրականացում:

Հաջորդող տրանշների միջոցով կբարենորոգվեն Հյուսիս-Ղարավ ճանապարհային միջանցքի մնացած հատվածները և լրացուցիչ աջակցություն կտրամադրվի ճանապարհային միջանցքի կառավարմանը:

4. ԾՐԱԳՐԻ ԱԶԴԵՑՈՒԹՅԱՆ ՎԵՐԼՈՒԾՈՒԹՅՈՒՆԸ

4.1. Տնտեսական ազդեցությունը և շահառումները

Ծրագիրը կնպաստի Հյուսիս-Ղարավ ճանապարհային միջանցքի հանապատասխանեցմանը միջազգային չափանիշներին: Դրա արդյունքում կշահեն ճանապարհից օգտվողները, ճանապարհաշինական ընկերությունները, առևտուվ զբաղվողները և ավտոմոբիլային տրանսպորտի և առևտուի զարգացման գործում շահ ունեցող այլ անձինք: Վերակառուցված միջանցքի ուղղակի առավելություններն են՝

- Ավտոմոբիլային տրանսպորտի շահագործման և պահպանման ավելի ցածր ծախսերը,
- արագ և առավել հուսալի ավտոմոբիլային տրանսպորտի ծառայությունները,
- ճանապարհատրանսպորտային պատահարների կրծատումը,
- շուկաների և սոցիալական ծառայությունների հասանելիության աճը,
- աշխատատեղերի ստեղծումը և եկամուտների աճը (տեղական աշխատուժի և շինարարական նյութերի օգտագործման շնորհիվ), ինչպես ծրագրի իրականացման ընթացքում, այնպես էլ ծրագրի ավարտից հետո:

Ծրագրի իրագործման արդյունքից ուղղակիորեն կօգտվեն մեքենաների սեփականատերները և վարորդները, ինչպես նաև ճանապարհային շինարարական ընկերությունները, սակայն հեռանկարային առումով կշահեն ուղևորա և բեռնափոխադրման ծառայությունից օգտվողները՝ տրանսպորտային 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 օգուտները, որոնք շոշափելի են դառնալու ծրագրի իրագործման արդյունքում, հանդիսանում են՝ ճանապարհային ցանցի կառավարման բարելավումը, բիզնես գործունեության և աշխատատեղերի ավելացումը, որոնք ուղղակիորեն կամ անուղղակիորեն կապված են ճանապարհային ցանցի զարգացման հետ:

Ներդրումային ծրագիրն անուղղակիորեն կնպաստի աղքատության կրծատմանը՝ խթանելով տնտեսական զարգացումը: Ծրագրից զգալիորեն կշահեն գյուղական հանայնքները և, նաև նաև 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): Տրանսպորտային ծախսերի և երթևեկության ժամանակի կրծատումը և տրանսպորտային ծառայությունների հասանելիությունը կնպաստի բնակչության կյանքի պայմանների բարելավմանը, քանի որ ծրագրի իրագործման արդյունքում ճանապարհայի 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:

Զերմուկն ու Տաթևը տուրիզմի տեսանկյունից շատ գրավիչ վայրեր են, ուր զբոսաշրջիկներ են ժամանում ամբողջ աշխարհից: Ակնկալվում է, որ Հյուսիս-Ղարավ 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 կրծատմանը և ժամանակի խնայողությամբ: Ուղևորների համար տնտեսական օգուտները հաշվարկված է 2.5 ԱՄՆ դոլար մեկ ժամի համար, իսկ բեռանվիշսադրումների 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 գեկույցը»,
3. «Հողի օտարման և տարաբնակեցման շրջանակները»:

Ծրագրի իրականացման ընթացքում կապահովվի, որ ֆինանսավորվող բոլոր փուլերն և կառույցները նախագծվեն, իրականացվեն և պահպանվեն Հայաստանի գործող օրենքների և ենթաօրենսդրական ակտերի, ինչպես նաև ԱԶԲ Բնապահպանական քաղաքականության (2002) և Բնապահպանական ուղղույցի (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 Հայաստանի գործող օրենքների և ենթաօրենսդրական ակտերի, ԱԶԲ Ոչ կամավոր վերաբնակեցման քաղաքականության (1995) և համաձայնեցված Հողի օտարման և տարաբնակեցման շրջանակների:

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

4.3.Հնարավոր ռիսկերը

Հյուսիս-Ղարավ ճանապարհային միջանցքի ներդրումային ծրագրի հնարավոր ռիսկեր կարող են հանարվել ա) մակրոտնտեսական անկայությունը, բ) տարածաշրջանային խնդիրները և Վրաստանի տարածքում ճանապարհների նորոգման կասեցումը, գ)

Ծրագրի իրականացման թույլ կարողությունները, դ) գների աճի հետևանքով Ծրագրային ծախսերի աճը:

ՀՀ կառավարությունը գտնում է, որ այս ռիսկերը կառավարելի են և միջոցներ կձեռնարկի դրանց նվազեցման համար: Գլոբալ ֆինանսատնտեսական ճգնաժամի արդյունքում 2009-ին գրանցված տնտեսական անկման և ՀՀ կառավարության կողմից արտաքին պարտքի ներգրավման արդյունքում պարտք/ՑՆԱ հարաբերակցությունը Դայաստանում դարձել է ուշադրության առարկա: Այնուհանդերձ, այս ցուցանիշի ներկա և կանխատեսումային արժեքները գտնվում են կառավարելի ոչ բարձր մակարդակում: Պարտքի կառավարման խնդիրները ՀՀ կառավարության ուշադրության կենտրոնում են, 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 ծրագրի մոնիթորինգի շրջանակ

Նպատակադրումներ	Կատարողականի գնահատման թիրախներ/ցուցանիշներ
Ազդեցություն Հյայստանի տնտեսության և տարածաշրջանային առևտրի զարգացում	Հյայստանի արտահանման ծավալները 2017 թվականին ավելացել են մինչև 600 մլն ԱՄՆ դոլար, 2007թ. 300 միլիոն ԱՄՆ դոլարի դիմաց Հյայստանի ներմուծման ծավալները 2017 թվականին ավելացել են մինչև 2 միլիարդ ԱՄՆ դոլար, 2007թ. 1.1 միլիարդ ԱՄՆ դոլարի դիմաց
Հետևանք Արդյունավետ, անվտանգ և կայուն ավտոմոբիլային փոխադրումներ Հյուսիս-Հարավ ճանապարհային միջանցքով	Հյայստանի Հյուսիս-Հարավ ճանապարհային միջանցքով տարածցիկ փոխադրումների ծավալները 2017 թվականին ավելացել են օրեկան 200 մեքենայով՝ 2008-ի համեմատ Հյուսիս-Հարավ ճանապարհային միջանցքով միջսահմանային փոխադրումների ծավալները 2017 թվականին ավելացել են մինչև 10.0 միլիարդ տ/կմ՝ 2008 թ. 4.6 միլիարդ տ/կմ համեմատ Հյուսիս-Հարավ ճանապարհային միջանցքով միջսահմանային փոխադրումների ծավալները 2017 թվականին ավելացել են մինչև 10.0 միլիարդ տ/կմ՝ 2008 թ. 4.6 միլիարդ տ/կմ համեմատ 2017 թվականի դրությամբ Հյուսիս-հարավ ճանապարհային միջանցքով երթևեկության ժամանակի կրծատում մինչև 2 օր՝ 2008թ. 3-4 օրվա դիմաց 2017 թվականին Հյուսիս-հարավ միջանքում միջին օրեկան երթևեկության աճ մինչև մոտ 6,000 տրանսպորտային միջոցներ, 2008 թվականի 3,000-ի դիմաց Ներդրումային ծրագիրը օգուտ է բերել մոտ 3 միլիոն մարդու
Արդյունքներ 550 կմ երկարությամբ բարելավված Հյուսիս-հարավ ճանապարհային միջանցք Արդիականացված սահմանային և մաքսային ենթակառուցներ և սահմանային համաձայնագրի ստորագրում Վրաստանի հետ ճանապարհային ոլորտի ռազմավարության իրականացում ճանապարհային ոլորտի կառավարման և ինստիտուցիոնալ կարողությունների բարելավում ճանապարհային երթևեկության անվտանգության բարձրացում	550 կմ երկարությամբ ճանապարհ համապատասխանում է 100 կմ/ժամ ստանդարտին 2017 թվականի դրությամբ Միջազգային անհարթության ինդեքսը (IRI) նվազել է մինչև 2.5 և հետագա 5 տարների համար մնում 4-ից ցածր մակարդակում Բարելավված են առնվազն երեք սահմանային կետեր՝ սպասարկելու աճած փոխադրումների ծավալները 2008 թվականի համեմատ տարեկան 5 տոկոսով ճանապարհների պահպանման ֆինանսավորման աճ ճանապարհային ակտիվների կառավարման համակարգի ներդրում Ծրագրերի նախագծնամ, գնահատման, իրականացման և հաշվետվության կարողությունների բարելավում Սարուկային ռեսուրսների զարգացման ծրագրերի իրականացում 2017 թվականի դրությամբ ճանապարհատրանսպորտային պատահարների զոհերի թվի 20 տոկոսով կրծատում 2008 թվականին 1,000 տրանսպորտային միջոցների հաշվով 11 զոհի համեմատ

Հավելված 2. Ծրագրի առաջին փուլի մոնիթորինգի շրջանակ

Նպատակադրումներ	Կատարողականի գնահատման թիրախներ/ցուցանիշներ
Դետեկտում Երևան-Գյումրի հատվածի բարելավում	Մինչև 2015 թվականի դրությամբ Երևան-Գյումրի ճանապարհահատվածով երթևեկության ժամանակի կրճատում մինչև 1 ժամ, 2008-ի 1.5 ժամի համեմատ Մինչև 2015 թվականի դրությամբ Երևան-Գյումրի օրեկան երթևեկության աճ մինչև 7000 մեքենա, 2008 թվականի 3000 մեքենայի համեմատ Մոտ 1.6 միլիոն մարդ օգուտ է ստանում Երևան-Գյումրի ճանապարհի բարելավումից
Արդյունքներ Երևան-Գյումրի 106.4 կմ երկարությամբ չորս երթևեկության շերտով առաջին կարգի ճանապարհը բավարարում է 100 կմ/ժամ ստանդարտին ճանապարհ ուղարկումը 5 տոկոսով ճանապարհների պահպանման ֆինանսավորման աճ ճանապարհային ակտիվների կառավարման համակարգի ներդրում Ծրագրերի նախագծման, գնահատման, իրականացման և հաշվետվության կարողությունների բարելավում	106.4 կմ երկարությամբ չորս երթևեկության շերտով առաջին կարգի ճանապարհը բավարարում է 100 կմ/ժամ ստանդարտին 2008 թվականի համեմատ տարեկան 5 տոկոսով ճանապարհների պահպանման ֆինանսավորման աճ ճանապարհային ակտիվների կառավարման համակարգի ներդրում Ծրագրերի նախագծման, գնահատման, իրականացման և հաշվետվության կարողությունների բարելավում

Հավելված 3. Առաջին կարգի ճամապարհի համար երկրաչափական նախագծման ստանդարտները

N	Հիմնական ցուցանիշներ	Միավոր	Հարթ հատված	Կտրտված հատված (Վիրած)
1	Հաշվարկային արագություն	կմ/ժ	120	100
2	Երթևեկության շերտերի քանակը	հատ	4/2	4/2
3	Երթևեկության շերտի լայնություն	մ	3.75	3.75
4	Արտաքին կողնակների լայնություն	մ	3.25	3.25
5	Ներքին կողնակների լայնություն	մ	1.5	1.5
6	Առավելագույն թույլատրելի երկայնական թեքության աստիճանը	%	4	5
7	Բաժանմիչ գոտու լայնությունը	մ	2	2
8	Հորիզոնական կորի նվազագույն շառավիղը	մ	670	425
9	Վիռամի հաշվարկային թեքություն	%	6	6
10	Ուղղաձիք թեքության նվազագույն շառավիղը. ուռուցիկ	մ	12500	8000
11	Ուղղաձիք թեքության նվազագույն շառավիղը. գոգավոր	մ	6000	4500
12	Երթևեկային մասի թեքությունը	%	2	2
13	Կողնակների թեքությունը	%	4	4

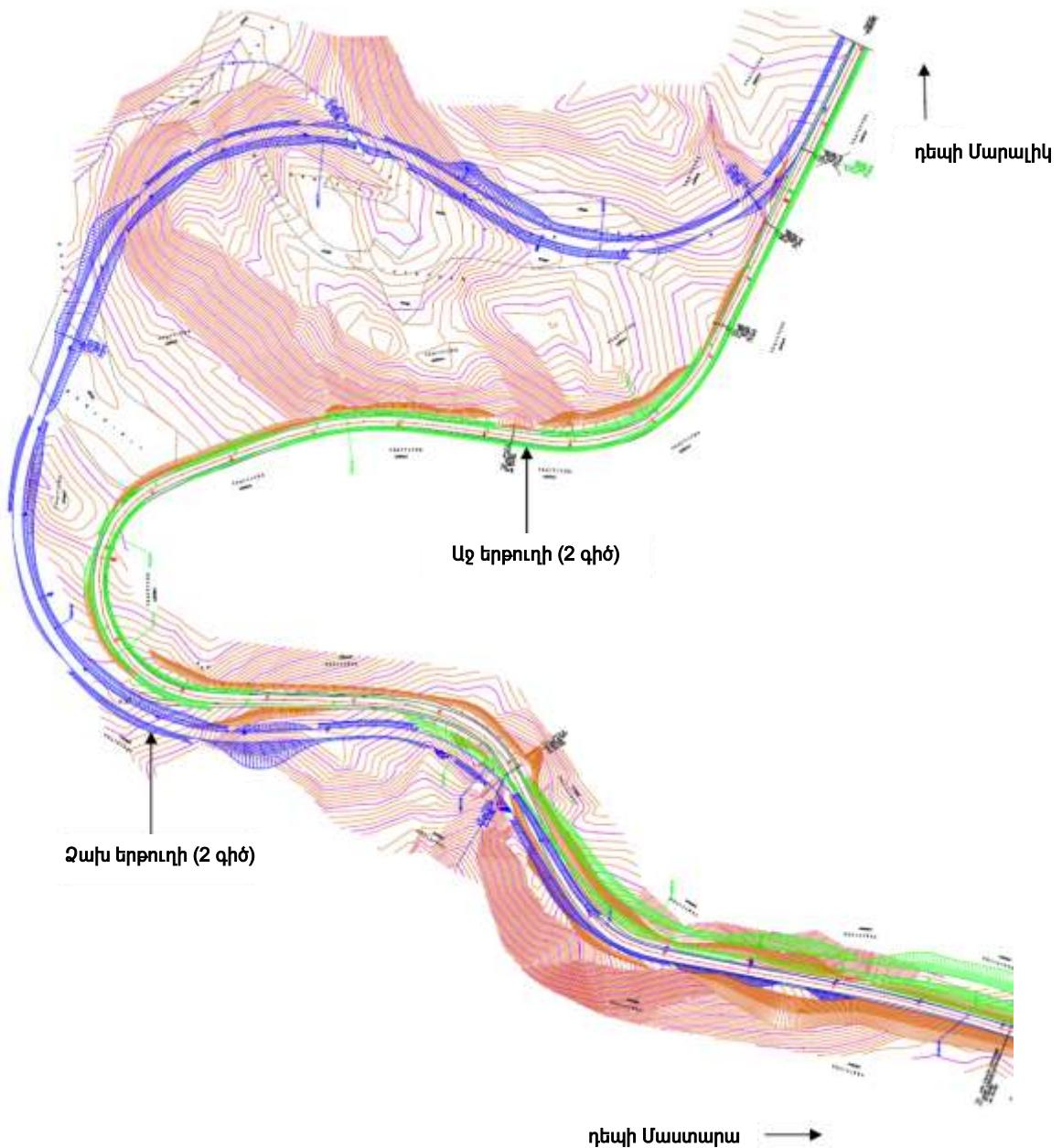
ճամապարհային միջանցքը պետք է համապատասխանի առաջին տեխնիկական կարգի ճամապարհի ստանդարտներին: Երկրաչափական նախագծման ներկայացվող տարրերը պետք է կիրառվեն մանրամասն նախագծման ժամանակ: Դրանք հիմնվում են ՀՀ շինարարական նորմերի վրա (IV11.05.02—99)՝ հաշվի առնելով Ե-ճամապարհային չափանիշները:³

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

Նկար 1. Դյուսիս-Դարավ ճանապարհային միջանցքը Հայաստանի քարտեզում



Նկար 2. Մաստարա-Մարալիկ ճանապարհային պլան (բաժանվող երթուղիները)



Նկար 3. Տաթևի կիրճի վրա նախատեսվող կամուրջի պատկերը



Նկար 4. ճանապարհների ձյունապաշտպան ցանկապատի օրինակ

