Հավելված

ՀՀ կառավարության 2018 թվականի ------- թիվ ---- որոշման

**ՀՀ Ճանապարհային ռազմավարություն**

**1. ՀՀ Ճանապարհային ռազմավարության մշակման անհրաժեշտությունը և կապը այլ փաստաթղթերի հետ**

Երկրի ենթակառուցվածքների զարգացումը պետության կայուն և դինամիկ զարգացման նախադրյալներից մեկն է: Համաշխարհային փորձը ցույց է տալիս, որ տրանսպորտի ոլորտը կարևորագույններից է, որի միջոցով հնարավոր է դրական ազդեցություն ունենալ տնտեսության մյուս ճյուղերի վրա` խթանելով արդյունաբերությունը, առևտուրը, սոցիալական փոխհարաբերությունները և տարատեսակ այլ ծառայությունների մատուցումը: Ներկայումս առաջնային է ներդրումների իրականացումը ռազմավարական նշանակության ենթակառուցվածքներում: Համագործակցելով միջազգային ֆինանսական հաստատությունների հետ, ինչպես նաև ՀՀ պետական բյուջեի միջոցների հաշվին, աշխատանքներ են տարվում Հայաստանի Հանրապետության ճանապարհային ենթակառուցվածքների պահպանման, կատարելագործման և հետագա զարգացման համար:

 Հայաստանի Հանրապետության տրանսպորտային համակարգի կարևորագույն խնդիրներից է երկրի ճանապարհատրանսպորտային ենթակառուցվածքների գործունեության արդյունավետության բարձրացումը, ինչպես նաև տնտեսության և ազգաբնակչության պահանջների բավարարման որակի բարձրացման միջոցով՝ անվտանգ և արդյունավետ տրանսպորտային ծառայությունների ապահովումը։ ՀՀ ընդհանուր օգտագործման պետական ավտոմոբիլային ճանապարհների, ինչպես նաև դրանց վրա գտնվող տրանսպորտային օբյեկտների (կամուրջներ, թունելներ և այլ արհեստական կառուցվածքներ) վերանորգումը, հիմնական վերակառուցումը և ընթացիկ պահպանումը մշտապես գտնվում է ավտոմոբիլային ճանապարհների կառավարման և տնօրինող մարմինների ուշադրության ներքո:

Պետական ավանդական քաղաքականությունն առավելապես ուղղված է ֆիզիկական ենթակառուցվածքների զարգացմանը` ներառյալ ճանապարհներ, կապի այլ միջոցներ, առանց որի տնտեսական գործունեության զգալի մասը անհնար կլիներ: Ներդրումային ծախսերը, որոնք ուղղվում են ենթակառուցվածքների զարգացմանը, պետական գործունեության հիմնական ուղղությունն է:

Զարգացող մի շարք երկրներում կատարված ուսումնասիրություններում քննարկվել են այնպիսի հարցեր, թե ինչպես են զարգացող երկները բավարարում իրնեց պահանջմունքները ենթակառուցվածքներում իրականացվող ներդրումների նկատմամբ: Նշված երկրներում նոր ճանապարհների և գոյություն ունեցող ճանապարհների որակի բարձրացման նկատմամբ պահանջները առավել սուր են դրված, թերևս նման պահանջներ գոյություն ունեն նաև ենթակառուցվածքների այլ ոլորտներում, ինչպիսիք են ջրամատակարարումը, կոյուղագծերի կառուցումը, հեռահաղորդակցության այլ միջոցները:

Տնտեսական զարգացման վերջին տարիներին առկա միտումները թույլ են տալիս փաստել, որ բյուջետային միջոցների սղության պատճառով ճանապարհների ֆինանսավորման նպատակով հատկացվող միջոցները անբավարար են եղել և ներկայումս էլ բավարար չեն ամբողջական պահանջարկի բավարարման համար, դրա համար էլ նախարարության կողմից շեշտը դրվել է եղած միջոցների ծախսման արդյունավետության բարձրացման վրա:

Այդ նպատակով ստեղծվել է ճանապարհների կառավարման միչգերատեսչական խորհուրդ, մշակվել և ընդունվել է հիմնանորոգվող ճանապարհների առաջնահերթության որոշման կարգը, ներդրվել են՝ ավելի երկար երաշխիքային սպասարկման համակարգ և ապահովագրական մեխանիզմներ, մշակվել է տրանսպորտային միջոցների առավելագույն քաշի սահմանափակման մեխանիզմ, ուժեղացվել է հսկողությունը կապալառուների կողմից պայմանագրային պարտավորությունների կատարման, ինչպես նաև գնման մրցույթների գործընթացի նկատմամբ և այլն:

Ներկայումս հասունացել է ամբողջական միասնական համակարգի ձևավորման անհրաժեշտությունը, որով բնորոշվում են ոլորտի պետական հսկողության զարգացման, տեխնիկական կարգավորման և նոր տեխնոլոգիաների շուկայի զարգացման կանոնները՝ որպես միասնական ծրագրային համալիրի բաղկացուցիչ մասեր։

Այդ առումով անհրաժեշտություն է առաջացել մշակելու Ճանապարհային ռազմավարություն՝ (այսուհետ Ռազմավարություն) նպատակ ունենալով սահմանել ՀՀ ավտոմոբիլային ճանապարհների զարգացման նպատակները, քայլերը և այդ միջոցառումների իրականացման ժամանակացույցը՝ ելնելով ճանապարհների ենթակառուցվածքի առկա ֆինանսավորման մակարդակի հնարավորություններից:

Ռազմավարության մշակման համար հիմք են հանդիսացել ՀՀ Նախագահի 2013 թվականի հոկտեմբերի 23-ի <<Հայաստանի Հանրապետության տրանսպորտային անվտանգության ապահովման ազգային ռազմավարությունը հաստատելու մասին>> թիվ ՆԿ-183-Ն կարգադրությունը,   Հայաստանի Հանրապետության կառավարության 2015 թվականի հունիսի 25-ի <<Հայաստանի Հանրապետության ընդհանուր օգտագործման պետական ավտոմոբիլային ճանապարհների պահպանման 2015-2025 թվականների ֆինանսա­վոր­ման ռազմավարությունը հաստատելու մասին>> N873-Ն որոշումը, ՀՀ կառավարության 2014 թվականի մարտի 27-ի «Հայաստանի Հանրապե­տության 2014-2025 թվականների հեռա­նկա­­­րա­յին զարգացման ռազմավարական ծրագիրը հաստատելու մասին»  N 442-Ն որոշումը, ՀՀ կառավարության 2014 թվականի փետրվարի 13-ի N 265-Ն որոշումը, ՀՀ կառավարության 2017 թվականի հուլիսի 6-ի <<ՀՀ 2018-2020 թվականների միջնաժամկետ ծախսային ծրագիրը հաստատելու մասին>> թիվ 818-Ն որոշումը:

**2. Ռազմավարության նպատակները**

Ռազմավարության հիմնական նպատակը՝ ընդհանուր գնահատականներով՝ նվազագույն առկա ծախսումներով (ՀՀ պետական բյուջեից և արտաքին ֆինանսավորմամբ իրականացվող ներդրումներով) ճանապարհների բարելավման առավելագույն արդյունքի ստացումն է, որի համար անհրաժեշտ է նախ գնահատել ճանապարհային ցանցի առկա իրավիճակը, վերջին տարիների զարգացման միտումները և ներդրումների ծավալները: Ռազմավարությունն ուղղված է 2018-2023թթ ճանապարհային ոլորտի զարգացմանը:

**Ա. Ճանապարհային ռազմավարության հիմնախնդիրները**

Ավտոմոբիլային ճանապարհների Հայաստանի Հանրապետության տրանսպորտային համակարգի կարևորագույն բաղադրամասն են: Հանրապետության տնտեսությունը կախված է տրանսպորտային ենթակառուցվածքի արդյունավետ աշխատանքից: Առանց ավտոմոբիլային զարգացած ցանցի անհնար է լուծել կայուն տնտեսական աճի, հայրենական արտադրողների մրցունակության, պետական անվտանգության համակարգի ամրապնդման և ՀՀ տրանսպորտային համակարգի ինտեգրումը միջազգային տրանսպորտային համակարգին: Ոչ զարգացած ավտոմոբիլային ցանցը խոչընդոտում է տնտեսության հետագա վերելքը և միջազգային շուկա հայրենական արտադրության ապրանքների արտահանմանը:

Ավտոմոբիլային ճանապարհները հանդիսանում են նաև խոշոր տնտեսական ու քաղաքական խնդիրների լուծման հիմնական գործոններից մեկը` ապահովելով երկրի պաշտպանունակությունը, ինչով և պայմանավորված է ավտոմոբիլային ճանապարհների զարգացման ռազմավարությունը դիտարկել որպես ռազմական անվտանգության ապահովման նախընտրելի ուղղություն:

Ժամանակակից զարգացած և արդյունավետ ենթակառուցվածքների ձևավորումը` ուղղված ոչ միայն ներճյուղային, այլ նաև մակրոտնտեսական նպատակների ձեռքբերմանը ունի ազգային տնտեսական կարևոր նշանակություն ողջ տնտեսության համալիր զարգացման համար:

Ռազմավարության մեջ առկա հիմնախնդիրներ են `

* ճանապարհային ենթակառուցվածքների զարգացման մեջ առկա կառուցվածքային և տարածքային անհամապատասխանությունները
* տրանսպորտային ծառայությունների ոչ բավարար հասանելիությունը բնակչության լայն խավերի համար
* տրանսպորտային ծառայությունների և տրանսպորտային անվտանգության ոչ բավարար որակը
* ճանապարհացանցի զարգացման համար բավարար ֆինանսկաան ռեսուրսների առկայությունը
* բնակլիմայական ռիսկերը, աշխարհաքաղաքական դիրքով պայմանավորված արտաքին քաղաքական ռիսկերը:

Ընդհանուր առմամբ ճանապարհային ցանցի զարգացումն ինքին կարևորում է Հայաստանի տարածական և տնտեսական զարգացումը` նպաստելով վերջինիս ամբողջականության հաստատմանը, քանի որ տնտեսության կայուն զարգացումը հանդիսանում է մեկ տնտեսական միավորի զարգացման երաշխիքը, նպաստելով նաև ապրանքների և ծառայությունների ազատ տեղաշարժին, տնտեսական գործունեության ազատությանը և մրցակցությանը՝ ապահովելով ՀՀ տնտեսության զարգացմանը և բնակչության կենսամակարդակի ավելացմանը:

Երկրի պաշտպանունակության բարձրացման և արտակարգ իրավիճակների դեպքում տրանսպորտի հստակ աշխատանքի ապահովման համար անհրաժեշտ է.

- ճանապարհային ոլորտի զարգացման ռազմավարությունը համաձայնեցնել երկրի պետական ռազմական և առևտրա- տնտեսական ոլորտների ռազմավարությունների հետ.

- անմիջական պաշտպանական նշանակություն ունեցող և արտակարգ իրավիճակների հետևանքների վերացման ժամանակ օգտագործվող տրանսպորտային օբյեկտների զարգացման նկատմամբ ցուցաբերել առաջնահերթ հատուկ վերաբերմունք, անհրաժեշտության դեպքում դրանք ապահովել նյութատեխնիկական միջոցներով.

- ռազմավարական նշանակության տրանսպորտային օբյեկտների համար ապահովել պետական պատվերներ և վերահսկել դրանց կատարումը.

- երկրի պաշտպանունակության համար ընկերությունների կատարած աշխատանքները ֆինանսավորել պետական բյուջեից.

- մշակել և կատարելագործել տրանսպորտի մոբիլիզացիոն պատրաստականության նորմատիվ փաստաթղթեր:

Երկրի տնտեսական անկախության ապահովման համար ճանապարհային համակարգը հարկավոր է պահել զարգացման և գործունեության այնպիսի մակարդակի վրա, որը ցանկացած պայմաններում բավարարի տնտեսության, զինված ուժերի և բնակչության տրանսպորտային ծառայությունների պահանջները, ինչպես նաև պահպանի երկրի տնտեսական միասնությունը, պայմաններ ստեղծի մարզերի միջև տնտեսական տրանսպորտային կապերի զարգացման համար:

Տնտեսության արմատական փոփոխության և ՀՀ աշխարհագրական դիրքի պայմաններում անհրաժեշտ է իրականացնել այնպիսի պետական քաղաքականություն, որը տնտեսության և սոցիալական զարգացման ոլորտում հաշվի առնի ճանապարհային ցանցի առանձնահատկությունները և դերը:

Հաշվի առնելով տրանսպորտային օբյեկտների շինարարության և վերակառուցման մեծ կապիտալատարությունը, ինչպես նաև տեխնիկական միջոցների նոր տիպերի ստեղծման երկարատևությունը, տրանսպորտի ոլորտի խնդիրները պետք է դիտարկվեն ոչ միայն կարճաժամկետ, այլև հեռանկարային ժամանակահատվածով:

Քաղաքականությունը պետք է նպատակաուղղված լինի այնպիսի համակարգի ձևավորմանը, որը կապահովի ուղևորների և բեռների երաշխավորված փոխադրումը, պաշտպանական, բնապահպանական և այլ հատուկ պահանջների բավարարումը, ինչպես նաև ապրանքների գներում տրանսպորտային բաղադրիչի նվազեցումը:

Այն պետք է ուղղված լինի ուղևորների և բեռների փոխադրման պահանջարկի բավարարմանը, արտադրության այլ ճյուղերի գործունեության խթանմանը, արտաքին առևտրի զարգացմանը: Պետք է ունենա սոցիալական ուղղվածություն, կազմի երկրի ընդհանուր սոցիալ-տնտեսական զարգացման բաղկացուցիչ մասը, բավարարի կապիտալ ներդրումների տնտեսական պահանջներին և կանխատեսի տրանսպորտի բոլոր տեսակների տեխնիկական վիճակի զգալի բարելավում, նորացում և կատարելագործում:

Նշված խնդիրների լուծման համար առաջին հերթին անհրաժեշտ է տնտեսական բարեփոխումներին համապատասխան իրականացնել կառուցվածքային բարեփոխումներ, կատարելագործել տնտեսական, օրենսդրական իրավական բազան և բարձրացնել ճանապարհային ցանցի ճկուն կառավարելիությունը:

Տրանսպորտային ծառայությունների աճի պայմաններում ներկայումս ի հայտ են եկել մի շարք առաջնահերթ խնդիրներ, որոնք հրատապ լուծման կարիք ունեն: ճանապարհային տնտեսության մի շարք խնդիրներ կապված են արտաքին խնդիրներից:

Երթևեկության ինտենսիվությունը ճանապարհային տնտեսության ոլորտում ավելացել է գրեթե 10 անգամ: Արդեն ներկայումս ավտոմոբիլային ճանապարհները ծանրաբեռնված են բազմաթիվ ավտոմեքենաներով, սակայն դրանց անցանելիությունը և որակը չեն համապատասխանում ժամանակակից չափանիշներին, ինչը պայմանավորված է ներքոհիշյալ հիմնական պատճառներով`

1. ավտոմոբիլիզացման բարձր մակարդակը
2. Հայաստանի տարանցիկ բնույթը Թուրքիայի հետ կապող ճանապարհների բացակայությունը
3. ֆինանսավորման ոչ բավարար մակարդակը:

Որպես տարանցիկ երկիր հիմնական խնդիրն այն է, որ բացակայում են ժամանակակից արագընթաց ճանապարհները: Այն բերում է փոխադրումների ինքնարժեքի բարձրացմանը և վթարների ավելացմանը: Ներկայումս Հայաստանի ճանապարհների զգալի մասը սահմանված նորմատիվներին չեն համապատասխանում: Ճանապարհների ֆինանսավորումը հնարավորություն կտա դրանք համապատասխանեցնել գոյություն ունեցող նորմատիվների տեխնիկական պարամետրերին, բարձրացնել անվտանգությունը, ուղևորների փոխադրման և բեռների տեղափոխման արագությունը:

**Բ. ՀՀ Ճանապարհային ցանցի զարգացման միտումները և հիմնական արդյունքները 1998-2017թթ**

Ներկայումս Հայաստանի Հանրապետության ընդհանուր օգտագործման պետական ավտոմոբիլային ճանապարհային ցանցի ընդհանուր երկարությունը կազմում է շուրջ 7533.5 կմ, որը, համաձայն ՀՀ կառավարության 2014 թվականի փետրվարի 13-ի N 265-Ն որոշման, ըստ նշանակության դասակարգվում է ՝

* միջպետական նշանակության ավտոմոբիլային ճանապարհներ - 1758.8 կմ,
* հանրապետական նշանակության ավտոմոբիլային ճանապարհներ – 1963.75 կմ,
* մարզային (տեղական) նշանակության ավտոմոբիլային ճանապարհներ - 3825.3 կմ:

Միջպետական և հանրապետական ճանապարհային ցանցը սպասարկվում է ՀՀ տրանսպորտի, կապի և տեղեկատվական տեխնոլոգիաների նախարարության կողմից, իսկ տեղական ճանապարհային ցանցը՝ մարզպետարանների կողմից:

1998-2002 թվականներին Համաշխարհային բանկի ֆինանսավորմամբ իրականացվել են 2 ծրագրեր` Մայրուղիների վարկային ծրագիրը և Տրանսպորտի վարկային ծրագիրը: Նշված ծրագրերով նորոգվել և շահագործման են հանձնվել 636.4 կմ ասֆալտապատ ճանապարհներ (այդ թվում, 17.8 կմ Երևան քաղաքում), Պուշկինի լեռնանցքի 1,8 կմ երկարությամբ թունելը, 11 կամուրջներ, տեղադրվել են 28,3 կմ մետաղական արգելափակոցներ, վերանորոգվել է 200 մետր հենապատ և ընթացիկ նորոգման են ենթարկվել 786 կմ ընդհանուր երկարությամբ ընտրված ճանապարհահատվածներ:

Սկսած 2005թ-ից կտրուկ ավելացվեցին պետական նշանակության ավտոմոբիլային ճանապարհների հիմնանորոգման աշխատանքների համար ՀՀ պետական բյուջեից կատարվող հատկացումները: Բյուջետային ներդրումների շնորհիվ 2003-2008 թվականների ընթացքում ճանապարհների հիմնանորոգման նպատակով կատարվել են 49,4 մլրդ դրամի հատկացումներ: Այդ միջոցների հաշվին վերանորոգվել են մոտ 907,4 կմ ընդհանուր երկարությամբ ճանապարհներ և 118 կամուրջներ: Իրականացվել են 23,366 մլրդ. դրամի ՀՀ միջպետական և հանրապետական նշանակության ավտոմոբիլային ճանապարհների շահագործման և ձմեռային պահպանության աշխատանքներ: Բացի այդ, ՙԼինսի՚ հիմնադրամի միջոցներով 2000-2007 թվականների ընթացքում հիմնանորոգվել են 73,4 միլիոն ԱՄՆ դոլարի 435 կմ ընդհանուր երկարությամբ ՀՀ միջպետական և հանրապետական նշանակության ավտոմոբիլային ճանապարհներ:

2005-2007թթ. Կառուցվեց և վերջնական շահագործման հանձնվեց 92.2 կմ երկարությամբ Կապան-Ծավ-Շվանիձոր-Մեղրի նոր ճանապարհը: Արևելքի լեռները հատող այս նոր ուղղությունը ծովի մակերևույթից 400 մետրով ավելի ցածր է, քան գործող Քաջարան-Մեղրիի լեռնանցքը:

Նշված ծրագրերի իրականացմամբ ՀՀ բնակչության, ինչպես նաև միջազգային փոխադրումներ իրականացնող կազմակերպությունների և անձանց համար ապահովվել է՝

* տրանսպորտային ծախսերի կրճատում, շարժման արագության բարձրացում, տրանսպորտային միջոցների ավելորդ վազքի և ուղևորափոխադրումների ու բեռնափոխադրումների տևողության նվազում,
* բնակավայրերի հետ ողջ տարին տրանսպորտային հաղորդակցության ապահովում, երթևեկության անվտանգության բարելավում, ճանապարհատրանսպորտային պատահարների և կորուստների քանակի կրճատում, շրջակա միջավայրի վրա ճանապարհատրանսպորտային համալիրի բացասական ազդեցության նվազում,
* տարածաշրջանների համահավասար զարգացման համար նպաստավոր պայմանների ստեղծում և աղքատության կրճատում:

2003թ-ից գործում է Տրանսպորտային օբյեկտների հիմնանորոգման ծրագիրը: Այս նպատակով ՀՀ պետական բյուջից հատկացվել են 2003թ-ին` 207.3 մլն. դրամ, 2004թ.-ին` 519.2 մլն. դրամ, 2005թ-ին` 822.95 մլն. դրամ, 2006թ-ին 443.1 մլն. դրամ, 2007թ- 445.0 մլն. դրամ: Հիմնանորոգվել են պետական նշանակության ավտոմոբիլային ճանապարհների վրա գտնվող 78 կամուրջ:

2005թ-ից սկսած կտրուկ ավելացվել է պետական նշանակության ավտոմոբիլային ճանապարհների ձմեռային և ընթացիկ պահպանության և շահագործման աշխատանքների համար ՀՀ պետական բյուջեից կատարվող հատկացումները:

2007‑2010 թվականներին ճանապարհաշինության բնագավառում կատարված հատկացումների հաշվին ՀՀ կառավարությունն իրականացրել է 12 շարունակական ծրագիր, մասնավորապես`

2007‑2011 թվականների ընթացքում ճանապարհների հիմնանորոգման նպատակով պետական բյուջեի ուղղակի հատկացումներից ծախսվել է 62.9 մլրդ դրամ,որի արդյունքում հիմնանորոգվել է մոտ 950 կմ ավտոճանապարհ։ Հիմնանորոգվել է նաև միջպետական, հանրապետական և տեղական նշանակության 61 կամուրջ։

«Հազարամյակի մարտահրավեր» դրամաշնորհային ծրագրով գյուղական ճանապարհների վերականգնման ենթածրագրի շրջանակում վերականգնվել է 24 կմ ընդհանուր երկարությամբ ճանապարհ՝ շուրջ 1.5 մլրդ դրամ արժեքով։

Համաշխարհային բանկի աջակցությամբ իրականացվող՝ կենսական նշանակության ավտոճանապարհների բարելավման ծրագրով 2009‑2010 թվականներին հիմնանորոգվել է 289 կմ ընդհանուր երկարությամբ ճանապարհ, որի համար ծախսվել է ավելի քան 30.4 մլրդ դրամ։

Ասիական զարգացման բանկի աջակցությամբ իրականացվող գյուղական ճանապարհների վերականգնման ծրագրով 2008‑2010 թվականներին ծախսվել է ավելի քան 20.5 մլրդ դրամ։ 2009‑2010 թվականներին շահագործման է հանձնվել շուրջ 230 կմ ավտոճանապարհ։

Պետական նշանակության ավտոճանապարհների պահպանման և շահագործման ծախսը 2008‑2010 թվականներին էապես ավելացել է՝ կազմելով շուրջ 16.6 մլրդ դրամ (երեք տարվա համար)` նախորդ յոթ տարիների 21.4 մլրդ դրամի դիմաց։ Ծրագրով տարեկան սպասարկվել են շուրջ 3300 կմ միջպետական և հանրապետական նշանակության ավտոճանապարհ, 3 ավտոճանապարհային թունել և 5 խոշոր կամուրջ, կատարվել են ճանապարհների կահավորման, նշագծման աշխատանքներ:

2015թ. շահագործման հանձնվել 3.2 կմ երկարությամբ Վազաշեն-Պառավաքար շրջանցիկ ճանապարհը:

Դեռևս 2010թ Մշակվել և ներդրվել են ճանապարհաշինության ոլորտում աշխատանքների ապահովագրական մեխանիզմներ, որոնք նվազեցնելու են պետության ռիսկերը անորակ շինարարության հայտնաբերման և դրանց հետևանքները վերացնելու և բացառելու գործում: Ճանապարհաշինարարական աշխատանքների ձեռք բերման մրցույթներն առավել թափանցիկ դարձնելու նպատակով մրցույթային հանձնաժողովների աշխատանքներին ներգրավվել են հասարակական կազմակերպությունների և ԶԼՄ-ների ներկայացուցիչներ :

Ավտոմոբիլային ճանապարհների կադաստրի ստեղծման նպատակով մշակվել է երկրատեղեկատվական համակարգի ստեղծման և ներդրման աշխատանքների տեխնիկական առաջադրանքը: Համակարգի ներդրումը հնարավորություն կտա ստեղծելու և կառավարելու ավտոմոբիլային ճանապարհների վերաբերյալ ամբողջական քանակական և որակական տեղեկությունների բազան,որն իր հերթին հնարավորություն կստեղծի ավելի արդյունավետ կառավարելու ավտոմոբիլային ճանապարհների հիմնանորոգման ու շահագործման և սպասարկման գործընթացները:

2011 թ-ից Կիրառվում է ճանապարհաշինական աշխատանքների ապահովագրման նոր մեխանիզմը, որը թույլ է տալիս ապահովագրել ճանապարհների կառուցման կամ հիմնանորոգման համար ծախսված պետական միջոցները: Ձեռք է բերվել դեֆլեկտոմետր (ճանապարհային ծածկի ամրությունը ստուգող սարք), որը թույլ է տալիս կատարել ճանապարհածածկի ամբողջական զննում առանց քանդման և օգտագործվում է ծածկի կառուցվածքային զննման աշխատանքներում:

Զգալի աշխատանքներ են տարվել 2016-2017թթ: Ապահովվել է «Հայաստանի Հանրապետության և Ասիական զարգացման բանկի միջև 2016 թվականի նոյեմբերի 11-ին ստորագրված «Ենթակառուցվածքների կայունության աջակցության ծրագիր. երկրորդ փուլ (ընթացիկ գործառնություններ)» վարկային համաձայնագրով նախատեսված երկրորդ մասնաբաժնի ստացման համար անհրաժեշտ նախապայմանների կատարումը: Մասնավորապես. Նախարարի հրամանով հաստատվել է Ծրագրային բյուջետավորման համատեքստում պետական ավտոմոբիլային ճանապարհների ոլորտի ռազմավարությունը և ծախսակազմման ուղեցույցը: Որպես պիլոտային ծրագրեր կնքվել են միջին նորոգման և ընթացիկ ամառային և ընթացիկ ձմեռային պահպանման աշխատանքների 4 պայմանագրեր, որոնցում նախատեսված են ամառային և ձմեռային պահպանման աշխատանքներ՝ 7 տարվա ժամանակահատվածի համար։ Դրա արդյունքում Մ-2, Երևան-Երասխ-Գորիս-Մեղրի-Իրանի սահման միջպետական նշանակության ավտոճանապարհի 5 ճանապարհահատվածներում իրականացվել են միջին նորոգման աշխատանքներ՝ 860.0 մլն. ՀՀ դրամ արժողությամբ:

Ավարտվել է 1231 կմ ծածկող` ճանապարհային ծածկույթի ուսումնասիրությունը և հետազոտման նյութերը մուտքագրվել են համապատասխան տվյալների բազա, ինչպես նաև ներկայացվել են ԱԶԲ խորհրդատուին: Կնքվել է երթևեկության ինտենսիվության հաշվարկի 10 նոր կայանների ձեռքբերման պայմանագիրը:

Իրականացվել է միջպետական նշանակության ավտոմոբիլային ճանապարհների անձնագրավորում և ստեղծվել է ավտոմոբիլային ճանապարհների մասին տեղեկատվական բազա, ճանապարհների քարտեզները թվայնացվել են և ընդգրկվել Google map-ի բազայում:

Մասնավոր միջոցների հաշվին իրականացվել են Նոր Հաճնի կամրջի լուսավորության տեղադրման աշխատանքները:

Վերջին 6 տարիներին ճանապարհների ֆինանսավորումը (առանց Հյուսիս Հարավ ծրագրի) ներառյալ ճանապարհների պահպանման և շահագործման ծրագիրը և վարկային միջոցները, ունի հետևյալ տեսքը՝

**Աղյուսակ 1. Ճանապարհների ֆինանսավորման ծավալները 2011-2017թթ առանց հյուսիս-հարավ ծրագրի**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | **Ֆինանսավորվել է մլրդ դրամ** | **Կապիտալ նորոգվել է կմ** |
| 2011 | 17.22 | 139.5 |
| 2012 | 19.7 | 182.8 |
| 2013 | 20.83 | 159.6 |
| 2014 | 15.8 | 104.9 |
| 2015 | 22.7 | 177.1 |
| 2016 | 20.1 | 183.7 |
| 2017 | 32.0 | 116.4 |

Ստորև բերվող աղյուսակ 2-ը ներկայացնում է ավտոճանապարհային ոլորտում 2014-2025թթ. Հեռանկարային զարգացման ծրագրով (ՀԶԾ) նախատեսված պետական ներդրումների կանխատեսումները:

Աղյուսակ 2. ՀԶԾ-ով նախատեսված ավտոճանապարհային ոլորտի կանխատեսվող ֆինանսավորման ծավալները

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|   |   | 2014 | 2017 | 2021 | 2025 |
| Համաձայն ՀԶԾ-ի | Համախառն ներքին արդյունք, մլրդ դրամ  | 4,700 | 6,232 | 9,350 | 14,045 |
| Ավտոճանապարհների պահպանման ոլորտում պետական ներդրումների մակարդակ, տոկոս` ՀՆԱ նկատմամբ | 1.19 | 1.19 | 1.19 | 1.19 |
| Ավտոճանապարհների պահպանման ոլորտում պետական ներդրումների կանխատեսում, մլրդ դրամ | 55.93 | 74.2 | 111.3 | 167.1 |

Համաձայն 2018-2020թթ. ՄԺԾԾ-ի, ոլորտին այդ թվականների ընթացքում նախատեսվում է հատկացնել հետևյալ ծավալների ֆինանսավորում.

**Աղյուսակ 3. Ճանապարհային ոլորտի ֆինանսավորման ծավալները համաձայն 2018-2020թթ ՄԺԾԾ-ի (առանց վարկային ծրագրերի)**

Մլրդ դրամ

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | **2018** | **2019** | **2020** |
| Ավտոճանապարհների պահպանում և շահագործում,  | 8.7 | 9.8 | 10.4 |
| Պետական նշանակության ավտոճանապարհների հիմնանորոգում | 6.5 | 9.0 | 9.0 |
| Մարզային նշանակության ավտոճանապարհների ձմեռային պահպանում, ընթացիկ պահպանում և շահագործում | 1.1 | 1.3 | 1.4 |
| **ԸՆԴԱՄԵՆԸ** | **16.3** | **20.1** | **20.8** |

Վերը բերված երկու աղյուսակների տվյալների համադրությունն ակնհայտ է դարձնում, որ մոտակա տարիներին նախատեսվող ֆինանսավորման մակարդակն էականորեն ցածր կլինի քան ՀԶԾ-ով թիրախավորվող մակարդակները: Սա, բնականաբար, կհանգեցնի ճանապարհների վիճակի հետագա վատթարացման, որը, մասնավորապես, նպատակահարմար է չափել կամ գնահատել ԱՄՑ-ով:

Հայաստանի Հանրապետության կառավարության և Ասիական զարգացման բանկի միջև առաջարկված Ենթակառուցվածքների կայունության աջակցության ծրագրով Ճանապարհային ցանցի (միջպետական, հանրապետական և տեղական նշանակության) առնվազն 50%-ը գտնվում են բավարար կամ ավելի լավ երթևեկելի վիճակում, մինչև 2020թ. նախատեսվում է ցուցանիշը բարելավել ներդրումների ավելացման արդյունքում:

**Բ. Ճանապարհաշինության ոլորտում բյուջետային հատկացումների արդյունավետության բարձրացման առաջնահերթ ուղղությունները և գերակայությունները**

2011 թվականից նախարարությունն իրականացնում է ծրագրային բյուջետավորում: Մշակված է N1049 <<Ճանապարհային ցանցի բարելավման և անվտանգ երթևեկության ապահովման ծառայություններ>> ծրագրի անձնագիր՝ 34 ցուցանիշներով: Ծրագրի ոչ ֆինանսական ցուցանիշները քննարկվել են ՀՀ ԱԺ տնտեսական հանձնաժողովում և լրամշակվել են համատեղ առաջարկությունների հիման վրա:

2018 թվականին ՀՀ տրանսպորտի, կապի և տեղեկատվական տեխնոլոգիաների նախարարությունը ճանապարհաշինության ոլորտում թիրախավորել է հետևյալ նպատակները և առաջնահերթ վերջնական արդյունքները, որոնց վրա նախարարությունը ձգտում է ներազդել.

Պետական նշանակության ավտոճանապարհների, տրանսպորտային օբյեկտների հիմնանորոգում, պահպանում և շահագործում

* Ճանապարհատրանսպորտային ենթակառուցվածքի բարելավում, որը կապահովի բնականոն տրանսպորտային կապը ինչպես տարածաշրջանների, այնպես էլ հանրապետության հեռավոր և սահմանամերձ շրջանների ու բնակավայրերի հետ, կիջեցնի փոխադրումների ինքնարժեքը, կնպաստի տարածաշրջանների զարգացմանը և աղքատության կրճատմանը,
* Ավտոմոբիլային ճանապարհների ընթացիկ նորոգումների և ձմեռային պահպանության ծրագրի իրականացման արդյունքում նպաստել, որպեսզի տրանսպորտային միջոցների երթևեկությունը դառնա անվտանգ, արագ և դյուրին:
* Հանրապետության տնտեսության և տրանսպորտային ենթակառուցվածքի զարգացում, ինչպես նաև պահանջվող տեխնիկական վիճակի պահպանում
* Ճանապարհային ցանցի երթևեկության բարելավում և տնտեսական ակտիվության խթանում,
* Երթևեկության անվտանգության բարելավում և Հայաստանի Հանրապետության պաշտպանունակության ամրապնդում:
* Ճանապարհային վթարների և դժբախտ պատահարների նվազում, ուղևորափոխադրումների և բեռնափոխադրումների ժամանակի կրճատում, տրանսպորտային միջոցների շահագործման ժամկետի երկարացում և վերանորոգման ծախսերի կրճատում:

Բյուջետային հատկացումների արդյունավետությունը բարձրացնելու և ծրա­գրային բյուջետավորման հիմքերը ճանապարհային տնտեսության ոլորտում ամրա­պնդե­լու նպատակով անհրաժեշտ կլինի ներդնել կառավարման ժամա­նակակից համակարգեր, այդ թվում.

- բյուջետային ոլորտում ճանապարհների կառավարման ծրագրերում ընթացիկ ու կապիտալ ծախսերի ծրագրային (միասնական) պլանավորման համակարգի մշակում,

- արդյունքի պլանավորման ու կատարողական ցուցանիշների և դրանց հիման վրա՝ աշխատանքների ու ծառայությունների մատուցման պայմանագրերի համակարգի կատարելագործում,

- ճանապարհների ընթացիկ սպասարկման (շահագործման) ծառայությունների գնահատման մեխանիզմների մշակում,

- ոլորտի շահագործման ու ներդրումային ծրագրերի ֆինանսավորման այլընտ­րանքային մոտեցումների ուսումնասիրություն ու մշակում:

Ներդրումային քաղաքականության առաջնային թիրախ կհանդիսանա հանրապետության բոլոր բնակավայրերը մարզկենտրոններին առնվազն մեկ բավարար ճանապարհային երթուղով միացնող ճանապարհային հատվածների վերականգնումը, Հյուսիս-Հարավ ճանապարհային միջանցքի կառուցումը, ինչպես նաև տնտեսական բարձր արդյունավետություն ապահովող ճանապարհները և ճանապարհների հատվածները, Մ6 Վանաձոր-Ալավերդի-Վրաստանի սահման մայրուղու վերականգնման ծրագիրը, որի նպատակն է հիմնանորոգել և վերակառուցել Հայաստանի Հանրապետության կենտրոնը Վրաստանի Հանրապետության հետ կապող, Վանաձոր-Ալավերդի-Վրաստանի սահման 92 կմ ընդհանուր երկարությամբ հիմնական տարանցիկ մայրուղին: Տվյալ ծրագրի ֆինանսավորումը ապահովելու նպատակով համաձայնություն է ձեռք բերվել Եվրոպական Ներդրումային Բանկի, ԱԶԲ-ի հետ:

Նախնական գնահատականներով 2018 թվականին կհիմնանորոգվի 147 կմ ավտոճանապարհ՝ ներառյալ վարկային միջոցների հաշվին իրականացվելիք աշխատանքները:

**2. Ծախսային գնահատականների ներկայացումը**

Համաձայն գործող նորմերի (ստանդարտների) ճանապարհները ենթակա են կապիտալ նորոգման 7 տարին մեկ անգամ, այսինքն տարեկան ընդհանուր առմամբ պետք է կապիտալ վերանորոգված շուրջ 1066.1 կմ ճանապարհ և եթե հաշվի առնենք, որ կախված ճանապարհի տեսակից 1 կմ-ի կապիտալ վերանորոգման միջին արժեքը կազմում է 65.5-ից 96.2 մլն դրամ, ապա ակնհայտ է դառնում, որ ճանապարհները նորմատիվային (ստանդարտ) վիճակում պահելու համար անհրաժեշտ է տարեկան մոտավորապես 70-ից 102.5 մլրդ դրամ: Ընդ որում, համաձայն ԱԶԲ-ի խորհրդատվությամբ ՀՀ կառավարության կողմից 2015թ հաստատված ճանապարհների 2015-2025թթ ֆինանսավորման ռազմավարության, որպեսզի ճանապարհների վիճակի վատթարացում թույլ չտրվի (պահպանվի նույն վիճակը), ճանապարհների նորոգման և պահպանման տարեկան անհրաժեշտ գումարը (առանց վարկային և Հյուսիս Հարավ ծրագրերի) կազմում է տարեկան միջինը 24 մլրդ դրամ, սակայն 2018-2020թթ ՄԺԾԾ-ով պետական բյուջեի հիմնանորոգման և շահագործման ծրագրերով ճանապարհների վերականգնման նպատակով նախատեսվում է 2018թ՝ 15,1 մլրդ դրամ, 2019թ.՝ 18,9 մլրդ դրամ և 2020թ.՝ 19,4 մլրդ դրամ:

Ղեկավարվելով ՀՀ կառավարության 2014թ մարտի 27-ի թիվ 442 որոշմամբ, կատարված հաշվարկների արդյունքում ճանապարհաշինության ոլորտում պահանջվող ներդրումների ծավալը կկազմի՝

**Աղյուսակ 4. Պահանջվող ներդրումների ծավալը ճանապարհաշինության ոլորտում**

 մլն դրամ

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **2014** | **2017** | **2021** | **2025** |
| ՀՆԱ  | 4700 | 6232 | 9350 | 14045 |
| Ճանապարհային ցանցում % (մլն դրամ) | 1.4 | 1.1 (68.6) | 1.0 (93.5) | 1.0 (140.5) |
| Տրանսպորտի ոլորտում | 0.15 | 0.15 (9.3) | 0.15 (14.0) | 0.15 (21.1) |
| Պահպանում շահագործում | 0.21 | 0.25 (15.58) | 0.25 (23.4) | 0.25 (35.1) |
|  | **1.81** | **1.55** | **1.4** | **1.4** |
| Համախմբված բյուջեով | 85.07 | 96.6 | 130.9 | 196.63 |
| Տրանսպորտ և կապ | 1.8 | 1.5 | 1.4 | 1.4 |

2025թ. բավարար վիճակում գտնվող միջպետական, հանրապետական և տեղական ճանապարհների տոկոսը պետք է լինի համապատասխանաբար 100, 60 և 45 տոկոս: Բավարար վիճակի հստակ սահմանում առկա չէ, սակայն ԱՄՑ-ի իմաստով ասֆալտային ճանապարհի բավարար վիճակ է համարվում 3.5-5.5մ/կմ:

2018-2020թթ ՄԺԾԾ-ում սահմանված են վիճակի տարեկան թիրախներ, որոնք յուրաքանչյուր ցանցի վատ վիճակի համար արտահայտված են ԱՄՑ-ով և տոկոսով (կիրառելով 04.11.2010թ թիվ 1419 որոշման չափանիշը): 2015թ. միջպետական և հանրապետական ճանապարհների ԱՄՑ թիրախներն էին 6.29 և 7.5, համապատասխանաբար: Տեղական ճանապարհների համար սահմանված չէ որևէ թիրախ: Միջպետական և հանրապետական թիրախներով ընդունվել է ցուցանիշի նվազումը 2014թ. համեմատ, ինչպես նաև ընդունվել է որ ՀՀՌԶ թիրախներն այլևս իրագործելի չեն: Նախարարությունը շարունակում է սահմանել այնպիսի թիրախ, համաձայն որի ճանապարհային ցանցի 60 տոկոսը պետք է լինի «պահպանելի» պայմաններում **(մոտավորապես ԱՄՑ <6.1-ին համարժեք):** 2018թ. Նշված ցուցանիշը սահմանվել է 6.35 կամ 2015թ համեմատ արձանագրվել է ճանապարհների վիճակի վատթարացում 0,06-ով, իսկ 2016թ համեմատ՝ 0,05-ով:

ՀՀ պետական բյուջեով հաշվարկվում և գնահատվում է Համայնքների տրանսպորտային կապի ցուցանիշը՝ Հիմնական ճանապարհային ցանցի կամ մարզկենտրոնների հետ առնվազն մեկ բավարար և լավ վիճակում գտնվող ճանապարհներ ունեցող բնակավայրերի մասնաբաժինը բնակավայրերի ընդհանուր թվում նախատեսվում է 67,67%, 2017 թվականի 67,35 % ի դիմաց:

**Անհրաժեշտ ներդրումների ծավալների ներգրավման հիմնական լծակները և պետություն մասնավոր համագործակցությունը**

Տնտեսության ենթակառուցվածքներում անհրաժեշտ ներդրումների ծավալների գնահատականները փոխվում են որոշակի սահմաններում: Գնահատականները հիմնված են այն բանի վրա, որպեսզի հասնել առավել զարգացած երկրների մակարդակին կամ տարածաշրջանային լիդերներին ըստ ենթակառուցվածքների: Սակայն նմանօրինակ մոտեցումները <<ըստ պահանջմունքների> ունեն որոշակի թերություններ. Դրանք հաշվի չեն առնում այն հանգամանքը, որ որոշ երկրներում ռեսուրսները և դրանց յուրացման ներուժը սահմանափակ են, և այդ առումով անհնար է առաջարկել որոշակի երաշխիքներ ենթակառուցվածքներում ներդրումային պահանջների հաշվարկման որոշակի երաշխիքներ ծավալների և ժամկետների վերաբերյալ: Առավել իրատեսական պետական ֆինանսական քաղաքականության տեսակետից կարևորվում է մակրոտնտեսականա քաղաքականության կայունության և հավասարակշռության սահմաններում ենթակառուցվածքներում ծախսերի ֆինանսավորման համար պետական և մասնավոր ռեսուրսների մոբիլացման հնարավորությունների գնահատումը: Բացի այդ դրա հետ մեկտեղ պետք է որոշել այն նախագծերը, որոնք առավել նախընտրելի են ելնելով շահույթի տնտեսական և հասարակական նորմայից:

Ըստ էության այն երկրներում, որտեղ ձգտում են ստեղծել ենթակառուցվածքներ տնտեսության տարբեր հատվածներում, կան շատ հնարավորություններ` ներառյալ պետական ներդրումների ֆինանսավորումը ի հաշիվ ներգրավված փոխառու միջոցների, պետական խնայողությունների ծավալների մեծացման և այլ ճյուղերից պետական ծախսերի վերաբաշխումների, ինչպես նաև պետական ներդրումների շահութաբերության բարձրացման` ներդրումների պլանավորման կատարելագործման, նախագծերի գնահատման և իրականացման գործընթացներից ելնելով: Նշված գործառույթների հիմքում ընկած ռազմավարությունը յուրաքանչյուր դեպքում կախված է տվյալ երկրի պետական ֆինանսներից:

Հայաստանի Հանրապետության կառավարության 2015 թվականի հունիսի 25-ի <<Հայաստանի Հանրապետության ընդհանուր օգտագործման պետական ավտոմոբիլային ճանապարհների պահպանման 2015-2025 թվականների ֆինանսա­վոր­ման ռազմավարությունը հաստատելու մասին>> N873-Ն որոշմամբ 2025թ. բավարար վիճակում գտնվող միջպետական, հանրապետական և տեղական ճանապարհների տոկոսը պետք է լինի համապատասխանաբար 100, 60 և 45 տոկոս: Բավարար վիճակի հստակ սահմանում առկա չէ, սակայն ԱՄՑ-ի իմաստով ասֆալտային ճանապարհի բավարար վիճակ է համարվում 3.5-5.5մ/կմ: Պահպանման ներդրումների վերադարձելիությունն ավելի բարձր է երթևեկության ավելի բարձր ծավալներ ունեցող ճանապարհների դեպքում: Խիստ սահմանափակ ռեսուրսների պարագայում նպատակահարմար է կապիտալ պահպանման գործողությունները կենտրոնացնել միջպետական և հանրապետական ճանապարհների վրա, որը թույլ կտա ապահովել այս ցանցի համար կայուն, սակայն ոչ կատարյալ, վիճակ:

Այս ենթադրության հիման վրա մշակված առաջարկվող տարբերակը ենթադրում է 10 տարվա ընթացքում կապիտալ պահպանման աշխատանքներ իրականացնել տարեկան միջին հաշվով 120 կմ ճանապարհների վրա՝ երեք կատեգորիաների ճանապարհների համար 40:45:15 հարաբերակցությամբ: Արդյունքում, ենթադրվող տարեկան ծախսերը կազմում են 24 մլրդ դրամ: Այդ տարբերակի արդյունքները ներկայացված են ստորև.

Աղյուսակ 5. Առաջարկվող տարբերակի արդյունքները ըստ <<Հայաստանի Հանրապետության ընդհանուր օգտագործման պետական ավտոմոբիլային ճանապարհների պահպանման 2015-2025 թվականների ֆինանսա­վոր­ման ռազմավարությունը հաստատելու մասին>> N873-Ն որոշման

| **Ցանց** | **Տարեկան ծախս, 2015-2025** | **Ցանցի միջին ԱՄՑ 2017-20** | **Ցանցի****Միջին ԱՄՑ****2025** | **Ցանցի****Միջին ԱՄՑ****2015-25** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Միջպետական** | 9.4 մլրդ դրամ | 6.2 | 6.3 | 6.3 |
| **Հանրապետական** | 11 մլրդ դրամ | 6.2 | 6.4 | 6.3 |
| **Տեղական** | 3.5 մլրդ դրամ | - | - | - |
| ***Ընդամենը*** | ***24 մլրդ դրամ*** | ***6.2*** | ***6.3*** | ***6.3*** |

**3. Երկարաժամկետ հեռանկարում իրականացվելիք նորամուծությունները**

**Երկարաժամկետ հեռանկարում ճանապարհային ոլորտում նախատեսվում է մեկ կարևոր հիմնական նորամուծություն՝ ճանապարհային ոլորտում ինտելեկտուալ տրանսպորտային համակարգի (ԻՏՀ) ներդրում**

**Ինտելեկտուալ տրանսպորտային համակարգ (այսուհետ` ԻՏՀ)**` ամբողջական միասնական տեխնիկական և տեխնոլոգիական համալիր է, որն իր մեջ միավորում է ճանապարհային երթևեկության կազմակերպման և անվտանգության ապահովման ենթահամակարգերն ու դրանց զարգացման մեխանիզմները, ինչպես նաև երթևեկության մասնակիցներին և տրանսպորտային գործընթացի պոտենցիալ սուբյեկտներին անհրաժեշտ տեղեկատվական ծառայությունների մատուցումը.

ԻՏՀ-ի գլխավոր նպատակն է ճանապարհատրանսպորտային, տրանսպորտատեխնոլոգիական, տրանսպորտային ծառայությունների և տրանսպորտատեղեկատվական ենթակառուցվածքների համալիրի ներդրումը։

Աշխարհում գոյություն ունեցող տեղեկատվական համակարգերի զարգացման ընթացիկ վիճակը ցույց է տալիս պետության շահագրգռվածությունն ինչպես սեփական ԻՏՀ-ի ստեղծման, այնպես էլ` տրանսազգային ԻՏՀ-ի մեջ ըմդգրկվելու նպատակով տարբեր ազգային համակարգերի միավորման համար պայմանների ձևավորման գործում։ Այդ նպատակով զարգացած և որոշ զարգացող երկրներում ստեղծվել և արդեն շատ տարիներ գործում են տարբեր մակարդակների ստանդարտացման համակարգեր, որոնք ունեն փոխադարձ ներդաշնակման վառ արտահայտված միտում։

Ներկայիս դրությամբ Հայաստանի Հանրապետությունում ԻՏՀ-ն որպես այդպիսին որևէ ստանդարտով չի կանոնակարգված։ Տեղեկատվական, քաղաքային և գյուղական վայրերի վերգետնյա տրանսպորտային հաղորդակցությունների և կառավարման համակարգերի ոլորտներում բացակայում են հարաբերություններ կանոնակարգող ստանդարտները` ներառյալ ԻՏՀ-ի շրջանակներում ճանապարհային երթևեկության ավտոմատացված կազմակերպումը, հասարակական և կոմերցիոն տրանսպորտի ավտոմատացված կառավարումը։

1. Սույն ռազմավարության համատեքստում կարևորվում է պետության դերը հետևյալում`
2. ԻՏՀ-ի ներդրման ազգային ռազմավարության և ԻՏՀ-ի հետագա զարգացումը համակարգող ծրագրերի մշակման համար ինստիտուցիոնալ հիմքի ստեղծման կազմակերպում և համակարգում.
3. իրավական դաշտի ստեղծում, ճանապարհային երթևեկության անվտանգության և տեխնիկական համատեղելիության ոլորտում ցուցանիշների ստանդարտացում.
4. աջակցություն հասարակական տրանսպորտի և անհետաձգելի ծառայությունների ոլորտում հետազոտություններին և ԻՏՀ ծառայությունների սոցիալական կողմնորոշման նորարարական նախագծերին` դրանք դասելով առաջնահերթությունների շարքը, ընդգրկելով դրամաշնորհային ծրագրերում և այլն.
5. անվտանգության և արտադրողականության խնդիրների լուծման համար ԻՏՀ նախագծերի մշակում, որոնք կարող են ստեղծվել և շահագործվել պետություն-մասնավոր հատված գործընկերության պայմաններով մասնավոր կապիտալի ներգրավմամբ։Կիրառելի է կոնցեսիոն համաձայնագրերի տարբերակը:

Իրականացման մեխանիզմները տարբեր երկրներում տարբեր են, սակայն հիմնական բաղադրիչները նույնն են։ Աշխարհում փորձահավանություն անցած ԻՏՀ-ի զարգացման ընդհանուր հայեցակարգի առկայության պայմաններում որոշ զարգացած և զարգացող երկրներում ստեղծվել են ԻՏՀ-ի ծավալման ազգային հայեցակարգեր և առաջնակարգ ծրագրեր, ինչն ամրագրված է ազգային այս կամ այն պետական փաստաթղթերում։

ԻՏՀ-ի ներդրումն ունի ռազմավարական բնույթ, ամբողջությամբ որոշում է յուրաքանչյուր երկրի մրցունակությունը միջազգային շուկայում և, կապված ներդրման կապիտալի զգալի ծավալի հետ, անիրականալի է առանց պետության անմիջական մասնակցության։

ԻՏՀ-ի կառուցման հայեցակարգային սխեման հարկ է դիտարկել որպես բոլոր տեսակի տրանսպորտային միջոցների փոխազդեցության համակարգված ձևի կազմակերպում, տրանսպորտային միջոցի առավելագույնս արդյունավետ օգտագործում՝ ուղևորների և բեռների տեղաշարժման կառուցվածքահոսքային սխեմաների առավել շահավետ տարբերակներով իրականացվող տրանսպորտային համատեղ գործողությունների հաշվին, ինչը ապահովում է որակյալ տրանսպորտային ծառայության մատուցում։

Հայաստանի Հանրապետությունում ԻՏՀ-ի ներդրումը թույլ կտա զգալիորեն բարձրացնել ճանապարհային երթևեկության անվտանգության մակարդակը, ինչը անմիջականորեն կապված է Հայաստանի Հանրապետության և Երևան քաղաքի ճանապարհային անվտանգության ազգային ռազմավարության և հինգ տարվա գործողությունների ծրագրի (հաստատված է Հայաստանի Հանրապետության կառավարության 2009 թվականի օգոստոսի 13-ի N 995-Ն որոշմամբ) իրականացման հետ։

1. ԻՏՀ-ի ներդրումը թույլ կտա ապահովել.
2. Հայաստանի Հանրապետության պետական ավտոճանապարհներին մահվան ելքով ՃՏՊ-ների թվաքանակի կրճատումը՝ արձագանքման գործընթացների օպերատիվու­թյան բարձրացման հաշվին.
3. շահագրգիռ ծառայություններին հանրապետության ավտոճանապարհներին առկա արտակարգ իրավիճակների, դեպքերի, պատահարների մասին հրատապ, ամբողջական և ճշգրիտ տեղեկատվության ավտոմատացված փոխանցումը.
4. վարորդներին՝ իրենց կողմից թույլ տրված ճանապարհային երթևեկության կանոնների խախտման, ինչպես նաև ճանապարհի երթևեկության պայմանների ընթացիկ և կարճատև կանխատեսումների մասին տեղեկատվության հրատապ ավտամատացված փոխանցումը.
5. ճանապարհային երթևեկության կանոնների խախտման դեպքերի ավտոմատ գրանցումը.
6. ուղևորափոխադրման գործընթացի ժամկետների կրճատման համար պայմանների ստեղծումը.
7. ավտոճանապարհների թողունակության բարձրացումը՝ տրանսպորտային հոսքի կարգավորման և ճանապարհային երթևեկության պայմանների մասին նախազգուշցնող տեղեկատվության ապահովման հաշվին.
8. ուղևորներին օպտիմալ երթուղի ընտրելու հնարավորության ընձեռումը՝ սկզբնական կետից մինչև վերջնականը, հաշվի առնելով ճանապարհային երթևեկության վիճակը և տրանսպորտային հոսքի խտությունը.
9. տրանսպորտային միջոցների երթևեկության ուղեգծերի օպտիմալացումը.
10. ավտոճանապարհների երթևեկության անվտանգության բարձրացումը և շրջակա միջավայրի վրա ավտոտրանսպորտի վնասակար ազդեցության նվազեցումը։

**4. ՀՀ ճանապարհաշինության ոլորտում զարգացման ռազմավարության և միջոցառումների իրականացման ժամանակացույցը**

Ճանապարհային տնտեսության զարգացման ռազմավարությունը ենթադրում է նախ և առաջ պահպանել ընդհանուր օգտագործման ավտոմոբիլային ճանապարհային ցանցը: Զարգացման նման այլընտրանքի ընտրության դեպքում հիիմնական միջոցառումները որոնք կատարվելու են ճանապարհային ցանցում առավելապես ուղղված են տրանսպորտային շահագործման վիճակի պահպանումը այնպիսի մակարդակում, ինչը հնարավորություն կտա ապահովել անվտանգությունը ճանապարհային փոխադրումների հարմարավետությունը: Բացի այդ զարգացման իներցիոն տարբերակի ընտրությունը դիտարկում է նաև ավտոմոբիլային ճանապարհների առավել վթարավտանգ հատվածների վերկանագնումը` վերակառուցման շնորհիվ:

Այսպիսով ՀՀ ճանապարհային տնտեսության զարգացման ռազմավարությունը, գոյություն ունեցող ընդհանուր օգտագործման ճանապարհային ցանցի պահպանմամբ, ենթադրում է համախառն միջոցառումների իրականացում` ուղղված ընդհանուր օգտագործման ավտոմոբիլային ճանապարհների ցանցի զարգացմանը: Ցանցի զարգացման տակ հասկացվում է ցանցի կոնֆիգուրացիան` նոր ուղղությունների ձևավորման (շինարարության) և գոյություն ունեցող ավտոմոբիլային ճանապարհների պարամետրերի զգալի փոփոխության (լավացման)` վերակառուցման միջոցով: Նման զարգացման դեպքում հիմնական առավելություններն են`

* ճանապարհային խցանումների հիմնախնդրի մասնակի կամ ամբողջական լուծում
* ճանապարհա-տրանսպորտային պատահարների կրճատում,
* տնտեսական օգտագործման նպատակով նոր տարածքների ձևավորում, որպես հետևանք նաև նոր աշխատատեղերի ստեղծում, հարկային մուտքերի ավելացում
* էկոլոգիական իրավիճակի բարելավում

Ճանապարհային ռազմավարության մշակումն ինքնին կլանում է նաև տնտեսության գրեթե բոլոր ճյուղերի շահերը, նպաստում է սոցիալ-տնտեսական աճին և տարածաշրջանների միջև կապերի ու համագործակցության զարգացմանը, հզոր ազդեցություն է գործում և խթանում է առևտրի զարգացմանը, գործարար ակտիվությանը, ինչպես նաև ազդում է բնակչության սոցիալական ակտիվության մակարդակի վրա: Ելնելով նշված ընդհանուր մոտեցումներից կարող ենք նախանշել ռազմավարության հիմնական ուղղվածությունը

**Հասարարական**

* տրանսպորտային ծառայությունների հասանելիություն և բնակչության շարժունակություն
* վթարների նվազեցում, տրանսպորտի տարբեր տեսակներով ռիսկերի և վտանգների նվազում
* շրջակա միջավայրի աղտետվածության վրա տրանսպորտի մասնաբաժնի կրճատում

**Ընդհանուր տնտեսական**

* ճանապարհային տնտեսությունների ավտոճանապարհների այնպիսի մակարդակի տրամադրում, ինչը հնարավորություն կտա մատուցել բարձրորակ ծառայություններ` ապահովելու համար ՀՆԱ-ի պլանավորված բարձր տեմպեր
* պատրաստի արտադրանքի գնի վրա տրանսպորտային ծախսումների մրցակցային տեսակարար կշիռ
* ապրանքաշրջանառության ռիթմիկության և արագության բարձրացում
* շինարարության ոլորտում ինովացիոն տեխնոլոգիաների կիրառում
* ավտոմոբիլային ճանապարհների ցանցի զարգացում` ժամանակակից մեխանիզմների կիրառմամբ` ներառյալ մասնավոր պետական համագործակցությունը
* համակցված ճյուղերի ինտեգրացիա՝ ըստ ռազմավարությունների և զարգացման ծրագրերի

**Համընդհանուր տրանսպորտային**

* ավտոմոբիլային բոլոր ճանապարհային ցանցի զարգացում և դրանց համապատասխանեցում տնտեսության և հասարակության պահանջներին
* բարձր տեխնոլոգիական ապրանքների բեռնափոխադրման ապահովման պատրաստում
* ճանապարհային տնտեսության մեջ կատարվող ներդրումների համար անհրաժեշտ պայմանների ձևավորում` ապահովելու համար վերջինիս զարգացումը առաջանցիկ տեմպերով:

Ռազմավարական գերակայությունների, առկա հիմնախնդիրների, նպատակների ամփոփումից ելնելով առկա ֆինանսական ռեսուրսների պայմաններում ճանապարհային ցանցը նույն վիճակում պահպանելու և վատթարացումից խուսափելու համար առաջարկվում է ռազմավարության միջոցառումների իրականացման ժամանակացույցը՝ ըստ տարիների և արդյունքների:

Աղյուսակ 6

**Ռազմավարության միջոցառումների իրականացման ժամանակացույցը և արդյունքները**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Միջոցառման անվանումը** | **Ենթամիջոցառումները** | **Իրականացման ժամկետը** | **2018-2020թթ ՄԺԾԾ-ով հաստատված գումարներից բացի լրացուցիչ ֆինանսական միջոցների պահանջը /եթե առկա է/** | **միջոցառման չիրականացման հետևանքով առաջացող հնարավոր ռիսկերը՝** | **Միջոցառման իրականացման արդյունքում կոնկրետ չափելի արդյունքները** |
| **Ճանապարհային երթեևեկության անվտանգության բարձրացում** | ՀՀ ավտոմոբիլային ճանապարհներին բացակայող նշանների և տարաբաշխման սխեմաների ձեռքբերում և տեղադրում | 2018-2023 | 2018թ նախատեսված է 60 մլն դրամ, 2019թ. 120 մլն դրամ, մնացածը նախատեսվում է ձեռք բերել ՀԲ վարկային միջոցների հաշվին | Վթարների ավելացման ռիսկԵրթեևեկության վտանգավորության մակարդակի բարձրացման ռիսկ | 10000 հատ նոր նշաններ |
| **ՀՀ ճանապարհային ցանցի գույքագրում և թվայնացում, գույքագրված, քարտեզագրված և թվայնացված ՀՀ ճանապարհային ենթակառուցվածքի առկայություն**  | ՀՀ ճանապարհային ցանցի գույքագրում և թվայնացում | 2020 |  |  |  |
| **Ասֆալտի որակի նկատմամբ հսկողության ուժեղացում** | Լաբորատոր նոր սարքավորումների ձեռք բերում | 2019-2020թթ | նախատեսվում է ձեռք բերել ԱԶԲ վարկային միջոցների հաշվին | Ճանապարհների վիճակի վատթարացման ռիսկ  | ԱՄՑ <6.1-ին համարժեք |
| **միջպետական, հանրապետական և տեղական ճանապարհների որակի պահպանում**  | Տեղական ճանապարհների համար ԱՄՑ-ի հաշվարկումմիջպետական, հանրապետական և տեղական բավարար վիճակում գտնվող ճանապարհների շինարարական աշխատանքների նկատմամբ հսկողության իրականացում, պայմանագրերի կնքման արդյունքում տնտեսված ֆինանսական միջոցների ռացիոնալ բաշխում այլ օբյեկտների վրա՝ ըստ առաջնահերթությունների  | 2018-2023 |  | Ճանապարհների վիճակի վատթարացման ռիսկ | Ըստ ճանապարհների համապատասխանաբար 80, 45 և 35 տոկոս: ԱՄՑ 6.0-6.1 մ/կմ |
| **Համայնքների տրանսպորտային կապի ցուցանիշի բարելավում**  | Հիմնական ճանապարհային ցանցի կամ մարզկենտրոնների հետ առնվազն մեկ բավարար և լավ վիճակում գտնվող ճանապարհներ ունեցող բնակավայրերի մասնաբաժնի ավելացում բնակավայրերի ընդհանուր թվում  | 2018-2023 |  | Համայնքների տրանսպորտային ապահովվածության նվազման ռիսկ Գյուղատնտեսության զարգացման խոչընդոտման ռիսկ | Ըստ առանձին մարզերի միջին գնահատակններով 70-72%  |