



**ADB** **Հյուսիս-հարավ ճանապարհ**  
**North-South Highway**

ՖԻՆԱՆՍԱՎՈՐԴ  
FINANCED BY:

ՊԱՏԿԻՐԱՏՈՐ  
CLIENT:

ԻՐԱՎԱՆԱՅՆ  
IMPL. AGENCY:

ՆԱԽԱԳԾ  
DESIGN:

ԿԱՊԻՏԱԼ  
CONSTRUCTION:

Քաղաքի երկարություն՝ 37,6 կմ  
Road Section Length: 37,6 km

Էկոնոմիկայի արժեք՝ 46,3 մլն. ԱՄՆ Դոլար  
Construction Cost: 46,3 mln. USD

Էկոնոմիկայի ավարտ՝ Դեկտեմբերի 31, 2013 թ.  
Construction End Date: December 31, 2013

[www.northsouth.am](http://www.northsouth.am), [info@northsouth.am](mailto:info@northsouth.am)

ԹԵՄԱ

**Հյուսիս-հարավ  
ճանապարհային  
միջանցքի  
ներդրումային ծրագրի  
առկա վիճակը և խնդիրները**

ԸՅԴ Բյուրոյի տնտեսական  
հետազոտությունների գրասենյակ



[research@arf.am](mailto:research@arf.am)



010 52 18 90



ք.Երևան, 0010  
Մ. Սկրտչյան 12/1

Վերլուծությունը կատարված է

ՀՀ Բյուրոյի տնտեսական հետազոտությունների գրասենյակի կողմից.

Հրայր Մարութեան Հիմնադրամը աջակցում է վերլուծության տարածմանը

## ՎԵՐԼՈՒԾՈՒԹՅՈՒՆ 3

### «Հյուսիս–հարավ ճանապարհային միջանցքի ներդրումային ծրագրի առկա վիճակը և խնդիրները» թեմայով

Վերջին ամիսների ընթացքում քաղաքական, մասնագիտական և մամուլի շրջանակներում մեծ հետաքրքրություն կա Հյուսիս–հարավ ճանապարհային միջանցքի ներդրումային ծրագրի իրականացման նկատմամբ, ինչը, անշուշտ, պայմանավորված է մեծ ակնկալիքներով և այս ծրագրի իրականացման համար վերցված վարկերի նպատակային օգտագործման հրամայականով: Հյուսիս–հարավ ճանապարհային միջանցքի ներդրումային ծրագրի նկատմամբ հասարակական վերահսկողությունը և վստահությունը ապահովելու համար ՀՅԴ Բյուրոյի տնտեսական հետազոտությունների գրասենյակը նախաձեռնել է *փաստաթղթային ուսումնասիրություն (շուրջ 4000 էջ)*, որի արդյունքում արձանագրվել են մի շարք ստահոգություններ, դրանք են՝



1. 2012 թվականին հայտարարված ուսումնասիրությունների համաձայն՝ Հյուսիս–հարավ 556 կմ ճանապարհային միջանցքի կառուցման ծրագիրը գնահատվել էր 962 մլն. ԱՄՆ դոլար, որից 500 մլն. ԱՄՆ դոլարի չափով պետք է վարկավորեր Ասիական զարգացման բանկը, Հայաստանի Հանրապետության կողմից համաֆինանսավորումը կազմելու էր 115 մլն. ԱՄՆ դոլար և այլն: Ծրագրի ֆինանսավորման համար արդեն 72 մլն. եվրո է հատկացրել Եվրոպական ներդրումային բանկը, 100 մլն. դոլար էլ Եվրոպական զարգացման բանկը: 26.09.2017 թվականին ՀՀ տրանսպորտի, կապի և տեղեկատվական տեխնոլոգիաների նախարար՝ Վահան Մարտիրոսյանը հայտարարեց, որ վերջին հաշվարկների համաձայն՝ ներդրումային ծրագիրը կարժենա մոտ 2 մլրդ. ԱՄՆ դոլար, ինչը հարցականի տակ է դնում այս ծրագրի նպատակահարմարությունը և տնտեսական արդյունավետությունը: *Սա այն դեպքում, երբ Իրան–Հայաստան երկաթուղու կառուցման ռազմավարական ծրագրի համար փարբեր գնահատականներով անհրաժեշտ է մոտ 2.5–3 մլրդ. ԱՄՆ դոլար:*



2. Առ այսօր Վրաստանի և ԻհՀ-ի հետ համաձայնեցված չէ հյուսիս-հարավ ճանապարհային միջանցքին համանման ճանապարհի կառուցման հարցը: Բացի այդ, բավարար հիմնավորված չէ, թե ինչու ներդրումային ծրագիրը սկսվեց Երևան-Արտաշատ և Երևան-Աշտարակ համեմատաբար լավ վիճակում գտնվող ճանապարհատվածների շինարարությամբ, մյուս կողմից մասնագետները բավարար անվտանգ չեն համարում սահմանի մոտով՝ Երասխով, հյուսիս-հարավ ճանապարհի անցկացման մոտեցումը:

**3.** 15.09.2009 թվականին ՀՀ կառավարության և Սսիական զարգացման բանկի միջև ստորագրված Շրջանակային ֆինանսավորման համաձայնագրի («Հյուսիս-հարավ ճանապարհային միջանցքի ներդրումային ծրագրի») համաձայն՝ վարկավորման վերջին տրանշը պետք է տրամադրվի 2017 թվականի դեկտեմբերի 31-ից ոչ ուշ: Ներկայումս Սսիական զարգացման բանկի հետ ստորագրված են հետևյալ տրանշները՝

**Տրանշ 1.** (Երևան – Աշտարակ **11, 4կմ**, Երևան – Արտաշատ **19, 6կմ**) ընդհանուր երկարությունը՝ շուրջ 31կմ – արժեքը՝ **70.4 մլն. ԱՄՆ դոլար** – 12.10.2009 թ.,

**Տրանշ 2.** (Աշտարակ – Թալին) ընդհանուր երկարությունը՝ շուրջ 42կմ – արժեքը՝ **179.6 մլն. ԱՄՆ դոլար** – 30.05.2011 թ.,

**Տրանշ 3.** (Թալին–Լանջիկ **18, 7 կմ**, Լանջիկ–Գյումրի **27, 5 կմ**) ընդհանուր երկարությունը՝ շուրջ 46, 2կմ – արժեքը՝ **100 մլն. ԱՄՆ դոլար**՝ Սսիական զարգացման բանկ, **60 մլն. Եվրո (վարկ)** և **12 մլն. Եվրո (գրանտ)**՝ **Եվրոպական ներդրումային բանկ** – **11.03.2014 թ. և 18.11.2013 թ.**:

*Տրանշ 3-ի Բաժին 1-ի 3-րդ մասի «Շ» կետի համաձայն՝ Սսիական զարգացման բանկի կողմից պրոստիտուցիոն 100 մլն ԱՄՆ դոլարի վարկավորման շրջանակներում պետք է կատարվեն նաև Արտաշատ-Քաջարան ճանապարհահատվածի (304 կմ) տեխնիկական նախագծերի, որը հրապարակված չէ առ այսօր:*

Այսպիսով՝ Սսիական զարգացման բանկի հետ ստորագրվել են 350 մլն. ԱՄՆ դոլարի վարկային համաձայնագրեր (տրանշներ): Դեռևս 150 մլն. ԱՄՆ դոլարի վարկային համաձայնագիր կնքված չէ՝ 4-րդ և (կամ) 5-րդ տրանշների համար, իսկ ֆինանսավորման հայտերի ներկայացման և հաստատման վերջնաժամկետը ավարտվել է 2017 դեկտեմբերի 31-ին: *Ներկայումս պատրաստվում են նաև 4-րդ և 5-րդ տրանշների նախագծերը:*

**4.** 15.09.2009 թվականին ՀՀ կառավարության և Սսիական զարգացման բանկի միջև ստորագրված Շրջանակային ֆինանսավորման համաձայնագրի

ծայնագրի («Հյուսիս-հարավ ճանապարհային միջանցքի ներդրումային ծրագրի») համաձայն՝ նախագծման և մոնիտորինգի շրջանակային գործիքի համար սահմանված են կատարողական թիրախներ (ցուցիչներ), որոնք վերաբերվում են 2008–2017 թթ. Հայաստանի արտահանման ծավալներին, տարանցիկ երթևեկությանը, ուղևորափոխադրումներին, ճանապարհների անհարթությանը, պահպանման ծախսերին և մահացու ելքով վթարների թվին: Այս փուլում ակնհայտ է, որ այդ ցուցանիշները հնարավոր չէ ապահովել անավարտ ծրագրի պայմաններում: Այն դեպքում, երբ 2015 թվականի ապրիլի 1-ից Հայաստանի Հանրապետությունն արդեն իսկ վճարում է Տրանշ 2.-ով սահմանված մայր գումարի 2, 5 տոկոսը: Իսկ Տրանշ 1.-ի վարկային պարտավորությունների մարումը սկսվելու է 2018 թվականի մարտի 15-ից և ավարտվելու՝ 2041 թվականի սեպտեմբերի 15-ին՝ կիսամյակը մեկ վճարելով 1 470 000 ԱՄՆ դոլար: Տրանշ 3.-ի մարումը սկսվելու է 2021 թվականի մայիսի 1-ից և ավարտվելու՝ 2041 թվականի նոյեմբերի 1-ը՝ կիսամյակը մեկ վճարելով մայր գումարի մոտ 2, 38 տոկոսը:

**5.** 12.10.2009 թվականին կնքված Տրանշ 1. վարկային համաձայնագրի հոդված 1-ի Բաժին 1.02.-ի «կ» կետի համաձայն՝ «Ծրագրի ճանապարհ» է Երևան–Աշտարակ չորսշերտանի ճանապարհի մոտավորապես **18.4 կմ** հատվածը և Երևան–**Արարատ** չորս շերտանի ճանապարհի մոտավորապես **38 կմ** հատվածը (ճանապարհի անվտանգության բարձրացում), որը պետք է բարենորոգվի այս Ծրագրի շրջանակում. ընդամենը պլանավորվում էր **56.4 կմ երկարությամբ ճանապարհահատված**: Պլանավորված շինարարական աշխատանքների ընդհանուր արժեքը կազմում է **70.4 մլն. ԱՄՆ դոլար**: 07.09.2017 թվականին ՀՀ տրանսպորտի, կապի և տեղեկատվական տեխնոլոգիաների նախարարության ներկայացրած պարզաբանման համաձայն՝ 2016 թվականի հունվարին ամբողջությամբ ավարտվել են Երևան–Աշտարակ **11.4 կմ (7 կմ քիչ)** և Երևան–**Արտաշատ 19.6 կմ (11.4 կմ քիչ)** ճանապարհահատվածները առանց 9 ուղեանցների և 1 կամրջի վերակառուցման – կառուցման – վերականգնման աշխատանքների. փաստացի Տրանշ 1.-ի շրջանակներում շահագործման է հանձնվել **31 կմ**, որը աչքի չի ընկնում երկարակետ-

ՀՀ Բյուրոյի տնտեսական հետազոտությունների գրասենյակ | 5

Երևան-Արտաշատ ավարտված ճանապարհահատվածում 8 ուղեանցների շինարարական աշխատանքները սկսվել են 2016 թվականի հունիսից, և դրանց ավարտի մասին հայտարարվել է 2017 թվականի դեկտեմբերին, սակայն Հովտաշեն և Սիսյան գյուղերը միացնող ուղեանցը առ այսօր ասֆալտապատված չէ:

Եվ այսպես, Տրանշ 1-ի շրջանակներում առկա է շեղում ստորագրված վարկային համաձայնագրի և հրապարակված փաստացի աշխատանքների միջև, մասնավորապես՝ պլանավորված էր վերակառուցել նոտավորապես **56.4 կմ (18.4 կմ + 38 կմ)** ճանապարհահատված, սակայն շահագործման է հանձնվել ավելի փոքր ճանապարհահատված՝ **31 կմ (11.4 կմ + 19.6 կմ)**, բայց նախատեսվում է ծախսել վարկային համաձայնագրով հաստատված-պլանավորված **70.4 մլն. ԱՄՆ դոլարը՝ շեղումը կազմում է շուրջ 45 փոկոսով: Արդյունքում՝ Տրանշ 1-ի ճանապարհահատվածում 1 կմ-ի միջինացված արժեքը կազմում է մոտ 2.3 մլն. ԱՄՆ դոլար:**

**6.** Ավարտված Տրանշ 1-ի ճանապարհահատվածը աչքի չի ընկնում բարձրորակությամբ և արագընթացությամբ (պետք է համապատասխանի 100 կմ/ժամ շահագործման ստանդարտին), ինչի պատճառով հաճախակի դադարեցվում է երթևեկությունը: Մասնավորապես՝ 28.09.2017 թվականին ՀՀ տրանսպորտի, կապի և տեղեկատվական տեխնոլոգիաների նախարարությունը տեղեկացրել է, որ Երաշխիքային ժամկետի ընթացքում ի հայտ եկած թերությունները կապալառուի կողմից վերացնելու նպատակով, 2017թ. սեպտեմբերի 28-ին, ժամը 08: 30-ից սկսած, Երևան-Արտաշատ ճանապարհի կմ 19+704 հատվածում գտնվող կանաչի աջ երթևեկելի մասում երթևեկությունը 12 ժամով կդադարեցվի: *Սա այն դեպքում, երբ նույն նախարարության պաշտոնական կայքէջի Հյուսիս-հարավ ծրագրի բաժնի համաձայն՝ երաշխիքային ժամկետը ավարտվել է 01.09.2017 թվականին:*

**7.** Տրանշ 4-ի (Արտաշատ-Քաջարան 304 կմ, Քաջարան-Ագարակ 42 կմ) և Տրանշ 5-ի (Գյումրիի շրջանցիկ և Գյումրի-Բավրա շուրջ 62կմ) նախագծերը մինչև այժմ պատրաստ չլինելու պատճառ-



լու այդ փաստները:



8.

բանակցել նոր վարկային միջոցներ ներգրավելու հարցով: 2018 թվականի պետական բյուջեով նախատեսված է հատկացնել 22.5 մլրդ. ՀՀ դրամի ֆինանսավորում միայն Տրանշ 2-ի և Տրանշ 3-ի շինարարական աշխատանքների համար, այսինքն՝ Տրանշ 4-ի և Տրանշ 5-ի ճակատագրերը դեռևս աշուշտ են մնում:

**9.** Տնտեսապես հիմնավորված չէ, թանկ է **Տրանշ 2-ի** (Սշտարակ-Թալին) վերակառուցման արժեքը, մասնավորապես՝ 42 կմ ընդհանուր երկարությամբ ճանապարհահատվածի վերակառուցման համար նախատեսվել է 179.6 մլն. ԱՄՆ դոլար: Այս ճանապարհահատվածի մեկ կմ միջինացված գինը կկազմի մոտ 4.3 մլն. ԱՄՆ դոլար: Այն դեպքում, երբ այս հատվածում թունելներ և այլ խոշոր ինժեներական կառույցներ նախատեսված չեն: **Տրանշ 2-ի** շինարարական աշխատանքները պետք է ավարտվեն մինչև 2017 թվականի հունիսի 30-ը, իսկ **Տրանշ 3-ը**՝ մինչև 2017 թվականի դեկտեմբերի 31-ը: *Տրանշ 3-ի մասով լիազոր մարմինը պարբերաբար պահանջում է ուշադրություն դարձնել հիմքի, ենթահիմքի նյութերին և քեյտոնի որակին:*





**10.** Վերջին շրջանում ՀՀ տրանսպորտի, կապի և տեղեկատվական տեխնոլոգիաների նախարարության, «Հյուսիս-հարավ ճանապարհային միջանցքի ներդրումային ծրագրի» ՊՈԱԿ-ի և Ասիական զարգացման բանկի ներկայացուցիչները կասկածի տակ են դրել հյուսիս-հարավ ճանապարհի կառուցման աշխատանքների որակը, իրական արժեքը և ժամկետները: Մասնավորապես՝ 05.10.2017 թվականին ՀՀ կառավարությունը հավանություն տվեց Ասիական զարգացման բանկի հետ կնքված Հյուսիս-Հարավ ճանապարհային միջանցքի ներդրումային ծրագրի վարկային համաձայնագրերում փոփոխություններ կատարելու նախագծին, համաձայն որի՝ նախատեսվում է **Տրանշ 2-ի** (Սշտարակ-Թալին) վարկային համաձայնագրի կատարման ժամկետի երկարաձգում 27 ամսով (2017 թվականի հունիսի 30-ից մինչև 2019-ի սեպտեմբերի 14-ը), իսկ **Տրանշ 3-ի** (Թալին-Գյումրի) վարկային համաձայնագրի կատարման ժամկետի երկարաձգում 21 ամսով (2017-ի դեկտեմբերի 31-ից մինչև 2019-ի սեպտեմբերի 14-ը): **Տրանշ 2-ը** արդեն երկրորդ անգամ է երկարաձգվում. առաջինը եղել է 2014 թվականի դեկտեմբերի 31-ից մինչև 2017 թվականի հունիսի 30-ը փոխադրելը: **Տրանշ 2-ի և Տրանշ 3-ի** վարկային համաձայնագրերի Բաժին 2.03-ի համաձայն՝ ՀՀ կառավարությունը տարեկան կտրվածքով վճարելու է **0.15 տոկոսի** չափով

ամրագրված վճար (տույժ): Նման գումարը հաշվարկվելու է վարկի ամբողջական գումարի նասով (հանած ժամանակ առ ժամանակ նվազեցվող գումարները)՝ սկսած Վարկային համաձայնագրի ժամկետից 60 օր հետո: *Սյսինքն՝ որքան ծրագրի իրականացումը հետաձգվում է, այնքան ծրագիրը ավելի ծախսաւար է դառնում:*

- 11.** Միջազգային մրցույթի արդյունքում հյուսիս-հարավ ճանապարհի շինարարության կապալառուներ են «Կորսան Կորվիան Կոնստրուկցիոն Էս Ա» (Տրանշ 1. և Տրանշ 2.) և «Սինոհիդրո Քորփորեյշն» (Տրանշ 3.) ընկերությունները, որոնք իրենց հերթին ունեն ենթակապալառու և մատակարար կազմակերպություններ, դրանք են՝ «Սրարատ ճանշին», «Սթոնս», «Սրարատի ցեմենտի գործարան» «Ա.Ա.Բ», «Ռաֆայել», «Սպարազ», «Բետոնիկա», «Դենտալ Ինփորտ», «Հիդրոէներգետիկա», «Իսոյուքս Կորսան», «Սերգերյանշին», «Միրանդա», «ԷմէԷԼ Սայինգ», «Իկո սաշիների», «Ուրբանիերո Ինդաստրիա», «Բարիս», «Տեր Հայրապետյան շին», «Արեգ», «Միկմետալ», Ս/Ջ Գևորգ Խորշուդյան, «Դուստր Մոնիկա», «Արգիկ» և այլ ընկերությունները: Կապալային պայմանագրերի համաձայն՝ «Կորսան Կորվիան Կոնստրուկցիոն Էս Ա» իսպանական և «Սինոհիդրո Քորփորեյշն» չինական ընկերությունների հետ անհաղթահարելի վեճերը կա-



րող են լուծվել միջազգային արբիտրաժային դատարանի միջոցով, որը բավականին ծախսատար և աշխատատար գործընթաց է:

- 12.** Դեռևս լուծված չէ Տրանշ 2-ի և Տրանշ 3-ի ճանապարհամերձ տարածքների օտարման գոտին երրորդ անձանց պահանջներից ազատման խնդիրը. առկա են բազմաթիվ դատական վեճեր: Այստեղ տարածքների օտարման գործընթացը թափանցիկ չէ, առկա չէ հստակ մեթոդաբանություն, ինչը չարաշահումների և կոռուպցիոն ռիսկերի տեղիք կարող է տալ:



Եվ այսպես, Հյուսիս-հարավ ճանապարհային միջանցքի կառուցումը մեր տնտեսության համար ռազմավարական նշանակություն ունի, և այն պետք է ավարտին հասցնել՝ հաշվի առնելով արձանագրված խնդիրները: Այս համատեքստում առաջնահերթ ենք համարում՝

- ❑ քննարկել այս ծրագրի ներդրումային արդյունավետությունը,
- ❑ վերանայել իրենց գործում թերացած ընկերությունների շինարարական պայմանագրերը (այդ թվում՝ ենթակապալառուների և մատակարարների) և/կամ ամբողջովին նոր միջազգային տենդերներ հայտարարել,
- ❑ ներդնել շինարարական ընթացիկ աշխատանքների հասարակական և խորհրդարանական վերահսկողության, հաշվետվողականության, վստահ գնահատման և վերականգման առավել արդյունավետ և թափանցիկ մեխանիզմներ:

Նկատի ունենալով ՀՀ պետական պարտք և ՀՆԱ հարաբերակցության ներկա մակարդակը (շուրջ 59 տոկոս է)՝ Տրանշ 4.-ն և/կամ Տրանշ 5.-ը ավարտին հասցնելու համար նպատակահարմար է ընտրել *ներդրող-շինարարական կազմակերպություն (կազմակերպություններ)*, որը ոչ միայն բարձր որակով կիրականացնի շինարարական աշխատանքները, այլև իր սեփական միջոցները կներգրավի:



### **Վերլուծություն 1**

Կարագի գնի բարձրացման պատճառները:

Մենաշնորհների դեմ պայքարի մեխանիզմները:



### **Վերլուծություն 2**

Վառելիքային շուկայի առկա հիմնախնդիրները

և հնարավոր լուծման ուղիները ՇՀ-ում:



## ՀՐԱՅՐ ՄԱՐՈՒԽԻԱՆ ՀԻՄՆԱԴՐԱՄ

Հրայր Մարուխյան Հիմնադրամը հիմնադրվել է Հայաստանի Հանրապետությունում 2009թ.-ին՝ Հայ Յեղափոխական Դաշնակցության Հայաստանի Գերագույն Սարմսի կողմից: Այն հանդիսանում է շահույթ չհետապնդող հիմնադրամ, որի նպատակն է հանրային, քաղաքական խնդիրների լուծման առաջխաղացումն ու զարգացումը, որոնք նպաստում են սոցիալական ժողովրդավարության հիմնական արժեքների տարածմանը՝ կրթական եւ ուսումնական ծրագրերի, ուսումնասիրությունների եւ տարածաշրջանային ու միջազգային համագործակցության միջոցով:

[www.maroukhanfoundation.org/am/](http://www.maroukhanfoundation.org/am/)  
[www.facebook.com/HrayrMaroukhanfoundation/](https://www.facebook.com/HrayrMaroukhanfoundation/)



## ՀՅԴ ԲՅՈՒՐՈՅԻ ՏԵՏԵԱԿԱՆ ՇԵՏԱԶՈՏՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ԳՐԱՍԵՆՅԱԿ

ՀՅԴ Բյուրոյի տնտեսական հետազոտությունների գրասենյակը կազմավորվել է 2017 թվականի ամռան ընթացքում: Գրասենյակի գործունեության հիմնական նպատակն է Հայ Յեղափոխական Դաշնակցության քաղաքական և սոցիալ-տնտեսական ինքնուրույն մարտավարության մշակումը և իրագործման մշտադիտարկումը (մոնիտորինգը):