

ԳՈՐԾԱՂԻՐ ԱՄՓՈՓՈՒՄ

Այս զեկույցում ներկայացվում են Հայաստանում Գյուղական ճանապարհների վերականգման ծրագրի (ԳՎՎԾ) գնահատման արդյունքները: Ի սկզբանե ԳՎՎԾ-ն ներառված էր Հազարամյակի մարտահրավեր կորպորացիայի (ՀՄԿ) և Հայաստանի կառավարության միջև կնքված 236 միլիոն արժողությամբ հնգամյա ծրագրում, որի նպատակն էր բարձրացնել տնային տնտեսությունների եկամուտը և կրճատել աղքատությունը Հայաստանում: Համաձայնագրի կառավարումն իրականացնում էր «Հազարամյակի մարտահրավեր» հիմնադրամ-Հայաստան» ՊՈԱԿ-ը/ՀՄՀ-Հայաստան/: Նախատեսվում էր, որ ծրագիրը պետք է ունենար երկու հիմնական բաղադրիչ. (1) Ոռոգելի գյուղատնտեսություն, որի շրջանակներում պետք է վերականգնվեին ոռոգման ենթակառուցվածքները, ինչպես նաև ֆերմերներին և ագրոբիզնեսի ընկերություններ տրամադրվելու էր վերապատրաստում, խորհրդատվություն և վարկային միջոցներ, և (2) Գյուղական ճանապարհների վերականգնում ծրագիրը, որն էլ հանդիսանում է սույն զեկույցի առարկան:

Ակնարկ. ԳՎՎԾ-ի սկզբնական բյուջեն կազմում էր 67 միլիոն ԱՄՆ դոլար, որի շրջանակներում պետք է վերականգնվեին մինչև 943 կմ գյուղական ճանապարհներ կամ կառավարության կողմից առաջարկված Կենսական նշանակության ճանապարհների 35 տոկոսը: Նշված 943 կմ ճանապարհները բաղկացած էին 85 ճանապարհային հատվածից: Համաձայնագրով նախատեսվում էր, որ 265 գյուղական համայնքների շուրջ 360,000 բնակիչ հանդիսանալու են ԳՎՎԾ շահառու: Ակնկալվում էր, որ ծրագրի արդյունքում կնվազեն գյուղական համայնքների՝ այդ թվում ֆերմերների և արտադրողների, տրանսպորտային ծախսերը: Հաշվարկվել էր, որ ծրագրի իրականացումից հետո՝ հինգերորդ տարուց սկսած, ամենամյա նվազումը կկազմեր 20 միլիոն դրամ (ՀՄԿ 2011): 2007թ. վերջին վերականգման թիրախները նվազեցվեցին մեկ երրորդով՝ 943 կմ-ից դառնալով 297 կմ: Նման կրճատումը պայմանավորված էր հայաստանյան դրամի նկատմամբ ԱՄՆ դոլարի կտրուկ արժեզրկմամբ, ինչպես նաև շինարարության հետ կապված գների բարձրացմամբ (Սոցիոսկոպ 2010):

2007-ին սկսվեց շինարարության փորձնական փուլը, որի շրջանակներում ՀՄԿ ֆինանսավորմամբ վերականգնվեց 24.4 կմ ճանապարհահատված Արագածոտնի, Շիրակի և Լոռու մարզերում՝ ըստ Լինսի հիմնադրամի նախագծերի: ՀՄՀ-Հայաստանի թիմը վերանայել էր նախագծերը, ինչպես նաև վերահսկում էր ՀայՃանշինի աշխատանքները այս ճանապարհահատվածների վերականգնման և դրենաժային համակարգի բարելավման ուղղությամբ: Այսուհանդերձ, 2009 թ. հունիսին ՀՄԿ Խորհուրդը որոշում կայացրեց չշարունակել գյուղական ճանապարհների վերականգման ծրագրի հետագա ֆինանսավորումը Համաձայնագրի շրջանակներում, քանի որ առկա էին մտահոգություններ երկրում

Ժողովրդավարական կառավարման վիճակի մասին: 2009 թ. ՀՀ Կառավարությունը վարկային միջոցներ ստացավ Համաշխարհային Բանկից(ՀԲ)՝ այն ճանապարհահատվածների վերականգնման նպատակով, որոնցից շատերը ներառված էին ԳՃՎԾ ծրագրում նախքան ՀՄԿ-ի կողմից ֆինանսավորման դադարեցումը: Այս նպատակով օգտագործվում էին ՀՄՀ-Հայաստանի կողմից արված նախագծերը՝ որոշ վերանայումներով: 2009-2011թթ. Համաշխարհային Բանկն ավելի քան 100 միլիոն ԱՄՆ դոլար տրամադրեց 430 կմ ընդհանուր երկարությամբ գյուղական ճանապարհների վերանորոգելու համար, որոնց մեծ մասը նախկինում ներառված էին Համաձայնագրով նախատեսված 943կմ փաթեթում: Ի լրումն, 2009-ից ի վեր Հայաստանի Կառավարությունն իր սեփական միջոցներից 16 միլիոն ԱՄՆ դոլար է ներդրել Կենսական նշանակալության ճանապարհների հիմնական հատվածների վերականգնման մեջ: Հայճանշին կազմակերպությունը՝ միջազգային խորհրդատվական ընկերությունների և ՀԲ տեխնիկական աշխատակազմի աջակցությամբ կառավարել է ՀՀ Կառավարության և ՀԲ-ի կողմից ֆինանսավորվող ճանապարհների վերականգնման աշխատանքների իրականացումը: 2013թ. դեկտեմբերի դրությամբ ՀԲ ֆինանսավորմամբ վերականգնվել էր շուրջ 446 կմ ճանապարհահատված; իսկ Հայաստանի կառավարության ֆինանսավորված՝ մոտ 50 կմ.:

Ի սկզբանե ճանապարհների վերականգնման նպատակով Հայաստանի Կառավարությունը ՀԲ-ից ստացել էր 25միլիոն ԱՄՆ դոլար: 2009 թ. օգոստոսին ՀԲ-ն լրացուցիչ 36.6 միլիոն ԱՄՆ դոլար հատկացրեց Կենսական նշանակալության ճանապարհների 146 կմ հատվածների վերականգնման համար, իսկ 2010թ. տրամադրեց ևս 40 միլիոն ցածր տոկոսադրույքով վարկեր: Այսպիսով, ճանապարհների վերականգնման համար ՀԲ-ի կողմից տրամադրված ընդհանուր վարկային միջոցները կազմեցին ավելի քան 100 միլիոն ԱՄՆ դոլար՝ ընդհանուր առմամբ 430 կմ ճանապարհահատվածների վերականգնման համար, որոնք նախկինում ներառված էին Համաձայնագրի 943 կմ փաթեթում: Ինչպես պարզ է դառնում Աղյուսակ 1-ից՝ ՀՄԿ-ի կողմից ԳՃՎԾ-ին տրամադրված ֆինանսավորումը ի վերջո կազմեց 8.4 միլիոն ԱՄՆ դոլար, իսկ ՀԲ-ի և ՀՀ կառավարության կողմից համապատասխանաբար տրամադրվեց ավելի քան 100 և 16 միլիոն դոլար համապատասխանաբար:

Աղյուսակ 1-ն ամփոփում է ՀՄՀ-Հայաստանի կողմից նախատեսված և իրականում արված ներդրումները, ինչպես նաև ՀԲ-ի կողմից արված ներդրումները: Պատկեր 1-ում ներկայացված է ԳՃՎԾ ժամանակացույցը: Այս համեմատությունից պարզ է դառնում, որ ՀԲ ֆինանսավորմամբ վերականգնված 446կմ գյուղական ճանապարհները մեծապես գերազանցում են ՀՄՀ-Հայաստանի կողմից վերականգնված 24.4 կմ-ը, սակայն կազմում են Համաձայնագրով նախապես սահմանված 943 կմ թիրախի կեսից էլ պակասը: Չնայած նրան, որ ճանապարհների վերականգնումը հիմնականում ֆինանսավորվել է ՀԲ-ի կողմից, զեկույցում ՀՄՀ-

Հայաստան ծրագրով նախագծված ճանապարհահատվածները անվանվելու են ԳՃՎԾ ճանապարհներ՝ պարզության նպատակով:

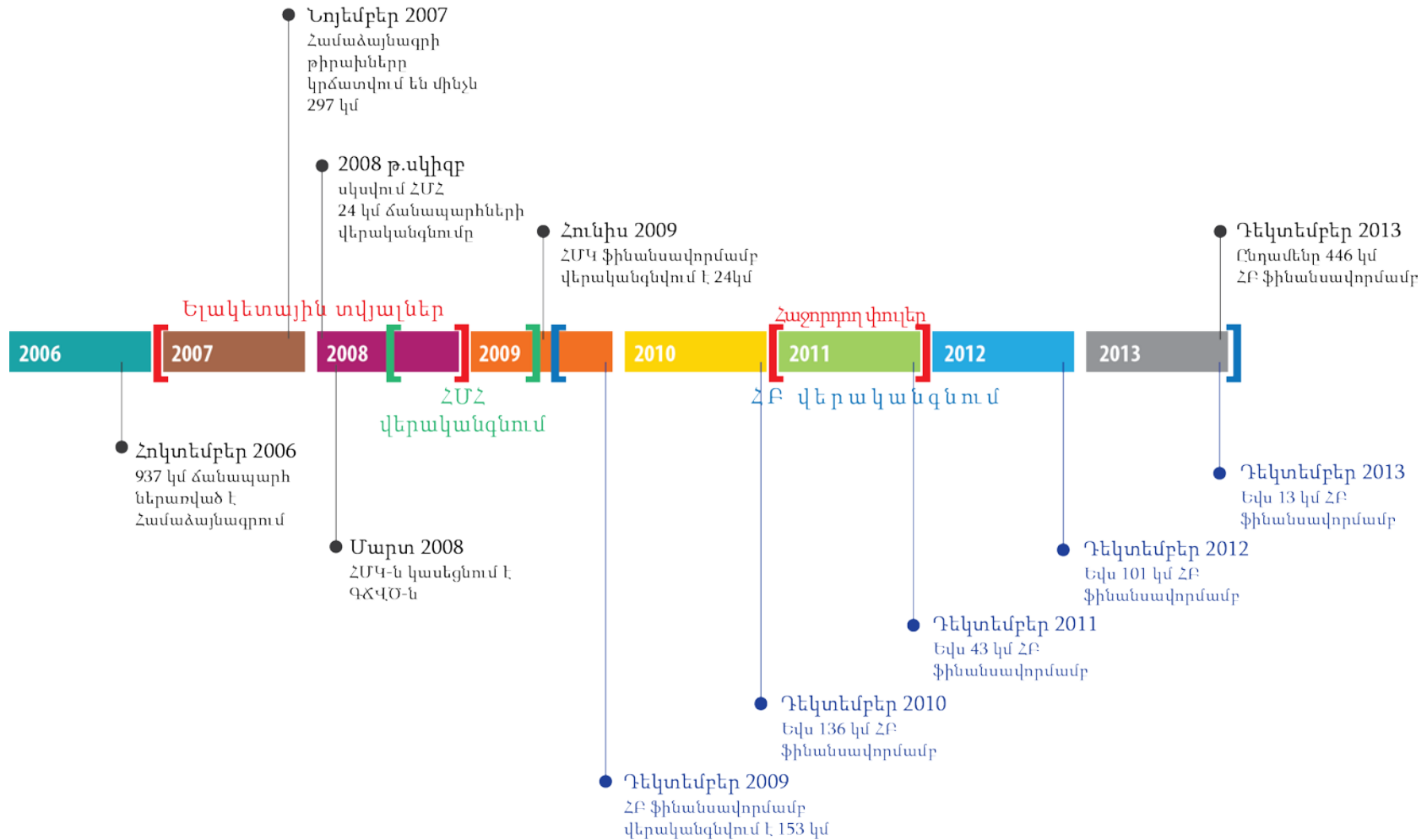
Աղյուսակ 1. ԳՃՎԾ ներդրումների և թիրախների ամփոփում

	Համաձայնագիր	Վերանայված ՀՄՀ- Հայաստան ծրագիր (2008)	Վերջնական ՀՄՀ- Հայաստան ծրագիր (2009)	ՀՀ կառավարություն/ՀԲ ծրագիր (2008– 2013)
Ֆինանսավորում (ԱՄՆ դոլար)	67	67	8.4 ՀՄԿ ֆինանսավորում	101.6 ՀԲ և 16 ՀՀ կառավարության ֆինանսավորում
Վերականգնման թիրախ (կմ)	Մինչև 943	297	--	430
Իրականացված վերականգնում (կմ)	--	--	24.4	446

Աղբյուրներ. ՀՄՀ-Հայաստան Համաձայնագիր 0 2007, Սոցիոսկոպ 2010, Գյուղական ճանապարհների վերականգնման ծրագրի Գործընթացի որակական գնահատում, վերջնական զեկույց և ՀԲ 2014.

ՀՀ=Հայաստանի Հանրապետություն

Պատկեր 1. Ճանապարհների վերականգնման և տվյալների ստացման ժամանակացույց



ԳՃՎԾ ծրագրի տրամաբանությունը. Պատկեր2-ում ներկայացվում է, թե ինչպես ի սկզբանե նախատեսվում էր, որ ԳՃՎԾ-ն պետք է նպաստի Համաձայնագրի վերջնական նպատակին, այն է՝ աղքատության կրճատմանը: Ակնկալվում էր, որ վերականգնված ճանապարհները կնպաստեին ճանապարհի վրա ծախսված ժամանակի և տրանսպորտային միջոցների շահագործման վրա ծախսերի կրճատմանը, որն էլ իր հերթին կբարելավեր շուկաների և սոցիալական ենթակառուցվածքի հասանելիությունը գյուղբնակների համար: Տրանսպորտային ծախսերի և ժամանակի կրճատման արդյունքում գյուղաբնակները կարող էին գյուղատնտեսական ներդրանքը ձեռք բերել առավել մատչելի գներով և այդպիսով մեծացնեին իրենց գյուղատնտեսական արտադրության ծավալները: Բացի այդ համարվում էր, որ ճանապարհների որակի բարելավման արդյունքում գյուղմթերքի առք ու վաճառքով զբաղվողների համար ավելի հասանելի էին դառնալու գյուղական համայնքները, որն էլ իր հերթին ֆերմերներին հնարավորություն կտար ավելի մեծ ծավալով վաճառել իրենց արտադրանքը: Ակնկալվում էր նաև, որ գնորդների միջև մրցակցության արդյունքում կբարձրանային նաև վաճառքի գները: Ճանապարհների որակի բարելավումից ակնկալվող մեկ այլ առավելություն էր համարվում ոչ գյուղատնտեսական զբաղվածության հնարավորությունների առկայությունը, որը պետք է նպաստեր տնային տնտեսություններ եկամտի և սպառման ավելացմանը, իսկ երկարաժամկետ հեռանկարում՝ աղքատության կրճատմանը:

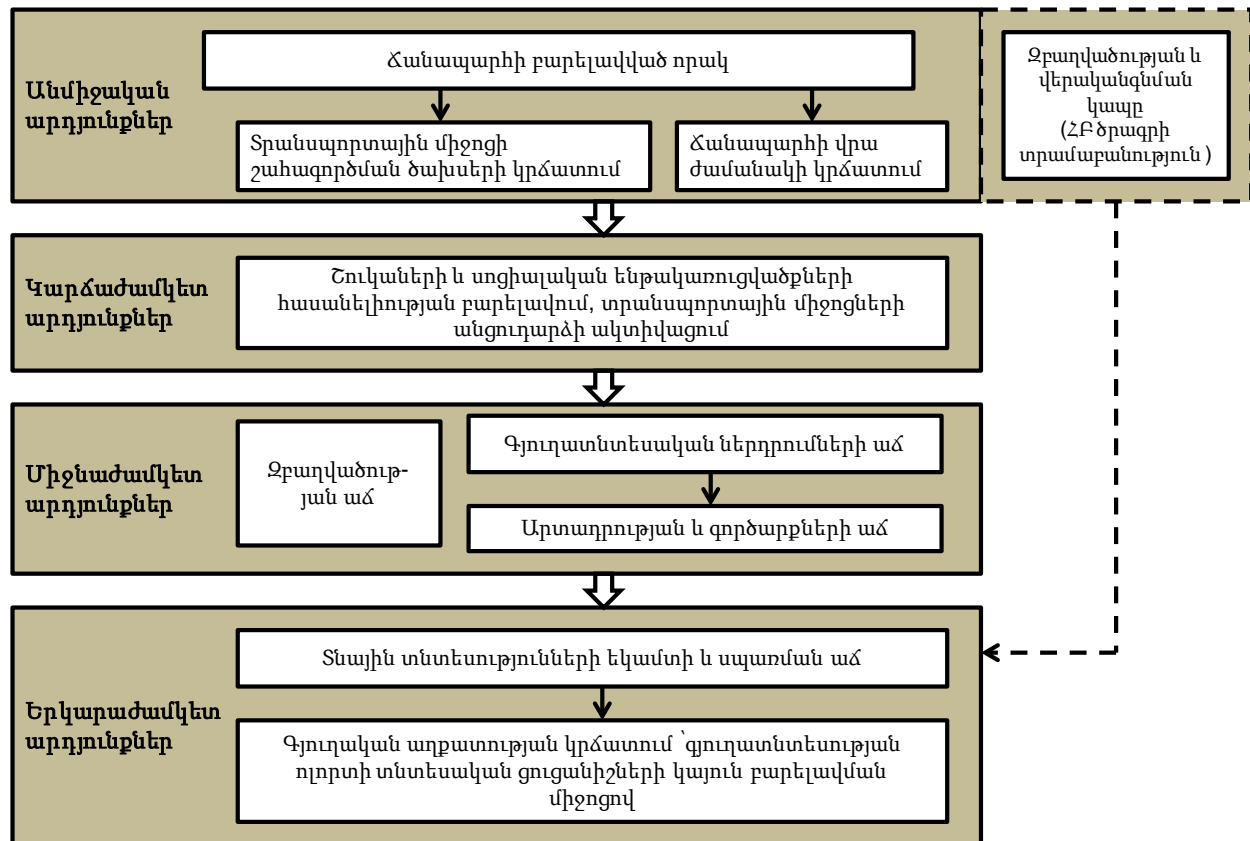
ԳՃՎԾ-ն իրականացվում էր համաշխարհային ֆինանսական ճգնաժամի պայմաններում, որը զգալի ազդեցություն ուներ նաև Հայաստանի վրա: Այս տեսանկյունից, ՀԲ-ի կողմից ֆինանսավորվող ճանապարհների վերականգնումը շատ ավելի էր միտված կարճաժամկետ զբաղվածության հնարավորությունների ստեղծմանը, քան Համաձայնագրի ծրագիրը:¹ Համաշխարհային Բանկի ծրագրի

¹Կարճաժամկետ աշխատատեղերի ստեղծումը ՀՄԿ-ի կողմից ֆինանսավորվող ԳՃՎԾ-ի համար չէր դիտարկվում որպես ազդեցության թիրախային ցուցանիշ: Կարճաժամկետ աշխատատեղերի ստեղծումից առաջացող օգուտները ՀՄԿ-ի տնտեսական օգտակարության մոդելում չեն ներառվում, քանի որ դրանք համարվում են ռեսուրսների փոխանցում հանրային հաստատություններից աշխատողներին և ոչ թե տնտեսական աճի գործոն: Բացի այդ, ՀՄԿ-ն կարճաժամկետ զբաղվածությունից օգտվողներին չի համարում ծրագրի շահառուներ:

տրամաբանությունը մեծապես համընկնում էր Համաձայնագրի ծրագրի տրամաբանությանը: Այդուհանդերձ, այդ ժամանակ առկա ծանր տնտեսական իրավիճակից ելնելով առկա էր մեկ էական տարբերություն, այն է՝ ՀԲ առաջնային նպատակը շինարարության իրականացման ընթացքում կարճաժամկետ զբաղվածության հնարավորությունների ստեղծումն էր: Ծրագրի այս լրացուցիչ արդյունքը ներկայացված է Պատկեր 2-ի աջակողմյան վանդակում:

Համաշխարհային բանկի համար նույնպես առաջնային էր այս անմիջական և կարճաժամկետ թիրախների ձեռքբերումը: Ինչ վերաբերում է դրանցից բխող միջնաժամկետ և երկարաժամկետ արդյունքներին, Համաշխարհային բանկը նման նպատակներ չէր սահմանել իր կողմից ֆինանսավորվող ճանապարհների շինարարության համար:

Պատկեր 2. Դանապարհների վերականգնման տրամաբանական մոդելը



Ա. Գնահատման հարցերը և մեթոդաբանությունը

Ազդեցության գնահատման նախնական առաջադրանքով ակնկալվում էր էմպիրիկ ձևով ստուգել, թե արդյոք Համաձայնագրով ֆինանսավորվող ԳՃՎԾ-ի իրականացմամբ ձեռք են բերվել ծրագրի տրամաբանական շրջանակով սահմանված միջանկյալ և երկարաժամկետ արդյունքները: ՀՄԿ-ի կողմից ծրագրի կատարման

հետո նման առաջադրանքն այլևս տեղին չէր: Այդուհանդերձ, հարց էր ծագում, թե արդյոք ազդեցության գնահատման նպատակով հավաքագրվող տվյալները կարող են օգտագործվել պարզելու համար վերականգնման ազդեցությունը՝ անկախ ֆինանսավորման աղբյուրից: Ի վերջո ՀՄԿ-ն որոշեց շարունակել ԳՃՎԾ ազդեցության գնահատման ֆինանսավորումը: Հաշվի առնելով ծրագրի իրականացնողի և ֆինանսավորման աղբյուրի փոփոխությունը, սակայն, որպես գնահատման հիմնական նպատակ սահմանվեց ՀՄՀ ֆինանսավորմամբ նախագծված և ՀԲ կողմից վերականգնված ճանապարհների վրա ազդեցությունը:

Պետք է ընդգծել այն հանգամանքը, որ ճանապարհների վերականգնումը ավարտվեց ավելի ուշ, քան կարող էր ավարտվել, եթե Համաձայնագրով շարունակվեր ԳՃՎԾ-ի ֆինանսավորումը: Արդյունքում, սկզբնական ծրագրով ակնկալվող միջնաժամկետ և երկարաժամկետ ազդեցությունը չէր կարող առկա լինել ելակետային հարցմանը հաջորդող հետազոտության ընթացքում: Չնայած նրան, որ երկարաժամկետ ազդեցության ցուցանիշները դեռևս չէին կարող դիտարկվել գնահատմանը հատկացված ժամանակահատվածում, դրանք առանցքային նշանակություն ունեն ԳՃՎԾ վերջնական նպատակի տեսանկյունից: Դա է պատճառը, որ տնային տնետությունների եկամտի և դրա բաղադրիչների մասին տվյալները ներառվել են սույն վերլուծության մեջ՝ նախնական ազդեցության մասին դիտարկումներ անելու նպատակով:

Հիմնվելով Պատկեր 1-ում ներառված ծրագրի տրամաբանական շրջանակի վրա, ԳՃՎԾ-ի գնահատման համար մշակվեցին հետևյալ հարցերը.

- **Արդյո՞ք ճանապարհների վերականգնումը ներազդել է ճանապարհների որակի վրա:** Ակնկալվում էր, որ ճանապարհների որակի վրա ազդեցությունը պետք է անմիջապես շոշափելի լինի և արտացոլվի մարզային ճանապարհների որակի մասին բնակիչների գնահատականներում:
- **Արդյո՞ք ճանապարհների վերականգնման արդյունքում բարելավվել է շուկաների և սոցիալական ենթակառուցվածքների հասանելիությունը:** Հասանելիության գնահատման նպատակով օգտագործվել են մի շարք ցուցանիշներ, այդ թվում՝ բնակիչների կողմից շուկայի հասանելիության մասին կարծիքները, հիվանդանոց և դպրոց հասնելու ժամանակը, տրանսպորտի առկայությունը: Ենթադրվում է, որ հասանելիության վրա ազդեցությունը կարճաժամկետ արդյունք է:
- **Արդյո՞ք ճանապարհների վերականգնումը բարերար ազդեցություն է ունեցել զբաղվածությունից ստացված եկամտի վրա:** Շինարարության ոլորտում կարճաժամկետ աշխատատեղերի ստեղծումը ՀԲ ծրագրի հիմնական նպատակն էր և ենթադրվում էր, որ այն պետք է անմիջապես նկատելի լինի: Նաև ենթադրվում է, որ ճանապարհների վերականգնումը երկարաժամկետ ազդեցություն ունի զբաղվածությունից ստացվող եկամտի վրա, քանի որ

մեծանում են աշխատատեղերի հասանելիության հնարավորությունները: Այդուհանդերձ, քիչ հավանական է, որ այս ազդեցությունը տեսանելի լինի գնահատման երկրորդ փուլի ընթացքում:

- ***Արդյո՞ք ճանապարհների վերականգնումը ներազդել է գյուղատնտեսական արտադրանքի ծավալների վրա և եթե այո՝ ապա որքանով:*** Չափվել է ԳՃՎԾ հավանական ազդեցությունը գյուղերի և սննդամթերքի ծավալի և տեսականու վրա, ինչպես նաև գյուղատնտեսությունից և սննդամթերքի վաճառքից ստացված եկամուտը: Ազդեցության այս ցուցանիշների գծով տվյալների ստացումը հնարավոր է միայն ճանապարհների վերականգնումից մի քանի տարի անց: Հաշվի առնելով սույն գնահատման ելակետային և հաջորդող փուլի միջև ընկած կարճ ժամանակահատվածը, զգալի արդյունքներ չեն ակնկալվում, բայց կարելի է որոշ դիտարկումներ անել նախնական բարելավումների մասին:
- ***Արդյո՞ք ճանապարհների վերականգնման արդյունքում բարելավվել է տվյալ համայնքի տնային տնտեսությունների բարեկեցությունը, մասնավորապես եկամտի և աղքատության ցուցանիշները:*** Ինչպես և նախորդ դեպքում, այս արդյունքների լիարժեք գնահատումը հնարավոր է միայն միջնաժամկետ և երկարաժամկետ հեռանկարում, բայց այստեղ ևս կարելի է դիտարկել որոշ նախնական արդյունքներ:

Տնային տնտեսությունների կենսամակարդակի ամբողջացված հետազոտությունը /ԿՄԱՀ/: ԳՃՎԾ ազդեցության գնահատման համար տվյալները ստացվել են Տնային տնտեսությունների կենսամակարդակի ամբողջացված հետազոտությունից /ԿՄԱՀ/: ԿՄԱՀ-ն իրենից ներկայացնում է ամենամյա հետազոտություն, որը ներկայացուցչական է ողջ երկրի համար և որն իրականացվում է ՀՀ Ազգային Վիճակագրական Ծառայության կողմից: ԳՃՎԾ գնահատման աշխատանքներին աջակցելու նպատակով ՀՄԿ-ն՝ Համաձայնագրի շրջանակներում, ֆինանսավորում տրամադրեց 2007-2011 թթ. հետազոտության ընտրանքի չափն ավելացնելու և հարցաշարում լրացուցիչ հարցեր ընդգրկելու համար: Այս տարիների ընթացքում ԿՄԱՀ ավելացված ընտրանքում ընդգրկվեցին այն համայնքները, որոնք ներառված էին ՀՄՀ-ի կողմից ճանապարհների վերականգնման ցանկում, այն է՝ վերականգնման ենթակա ճանապարհի միջոցով Կենսական նշանակության ճանապարհներին ուղղակիորեն կապվող համայնքները: Ընդամենը ընտրանքում ներառվել էր 2,200 տնային տնտեսություն, որոնք յուրաքանչյուր տարի պետք է մասնակցեին ԿՄԱՀ հարցմանը: Դրանք սկզբնական 85 ճանապարհահատվածներից 82-ի հետ առնչություն ունեցող տնային տնտեսություններն էին, չնայած, ինչպես արդեն նշվել է, մեր վերլուծության շրջանակներում ներառվել է այդ ճանապարհների ընդամենը մի մասը: ԿՄԱՀ հարցաշարը նույնպես ընդլայնվել էր՝ ընդգրկելով ԳՃՎԾ արդյունքներին վերաբերող հարցեր:

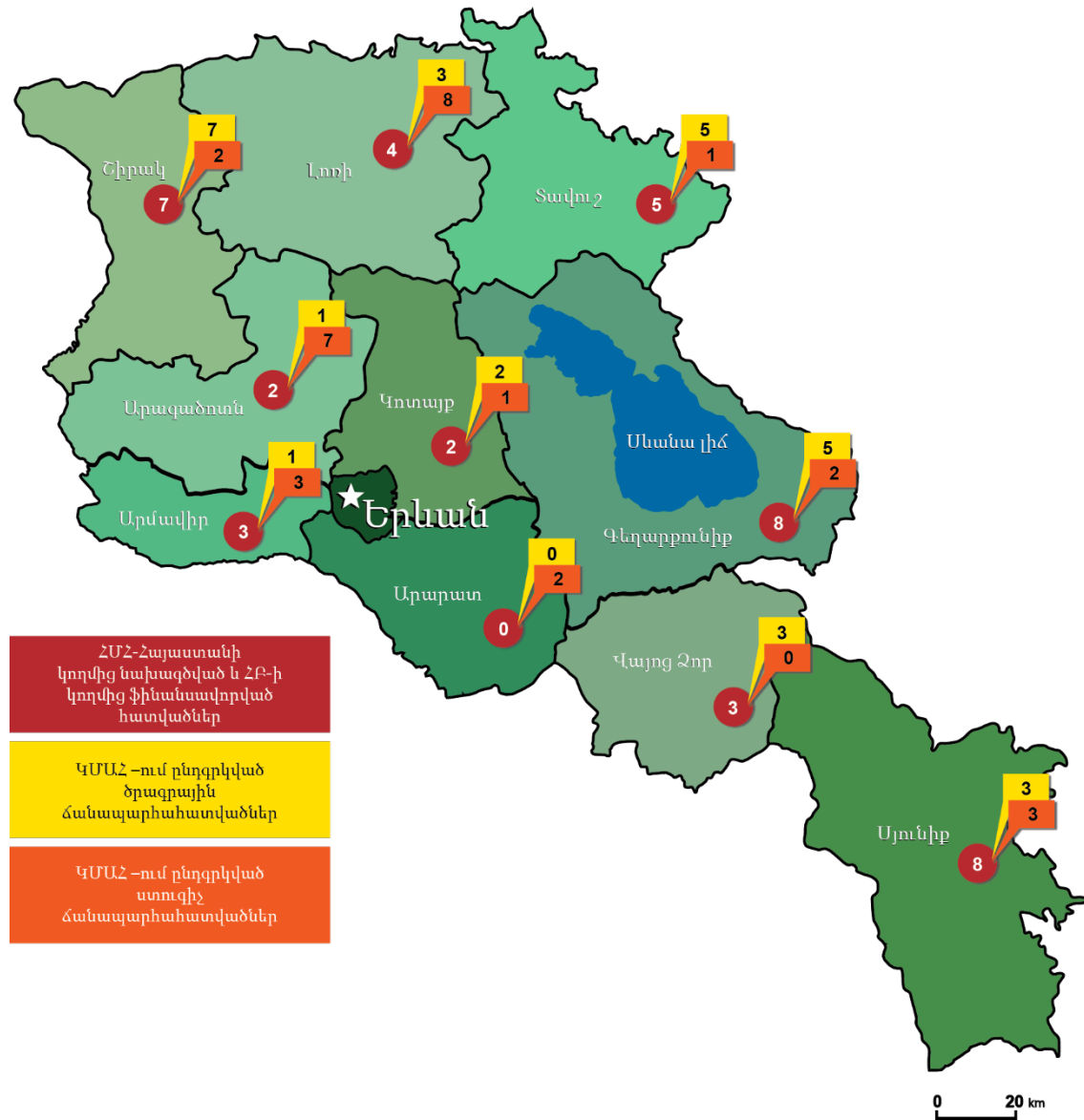
Գնահատման մոտեցումը և ընտրանքը. Ցանկացած ազդեցության գնահատման համար շատ կարևոր է գնահատել այն հիմնական արդյունքների գծով փոփոխությունները, որոնք գրանցվել են ծրագրային խմբում. այս կոնկրետ դեպքում խոսքը գնում է ԳՃՎԾ-ի շահառուների մասին: Այդուհանդերձ, նույնքան կարևոր է նաև գնահատել իրական փաստացին (countervactual)՝ այն է, թե ինչպես արդյունքները կփոփոխվեին նույնիսկ այն դեպքում, եթե չլիներ ծրագրային միջամտությունը: ԳՃՎԾ ազդեցությունը վերլուծելու համար օգտագործվել է «տարբերությունը տարբերություններում» մեթոդը: Վերջինիս հիմնական գաղափարը կայանում է նրանում, որ համեմատվում են ծրագրային ճանապարհներից օգտվող համայնքների արդյունքները վերականգնումից առաջ և հետո (առաջին տարբերություն), որոնք համեմատվում են ստուգիչ խմբի արդյունքների հետ նույն ժամանակահատվածի համար (երկրորդ տարբերություն): Այս երկու տարբերությունների տարբերությունն էլ հենց իրենից ներկայացնում է ԳՃՎԾ ճանապարհների վերականգնման արդյունքում ստացված ազդեցությունը:

Այս վերլուծության շրջանակներում որպես ծրագրային խումբընտրվել են այն համայնքները, որոնք օգտվելու էին ՀՄՀ-Հայաստանի ԳՃՎԾ ծրագրում նախապես ներառված 27 ճանապարհահատվածների վերականգնումից: Դրանք ի վերջո վերականգնվեցին 2009 և 2010 թթ և 2007/2008-ից մինչև 2011 թ. ընդգրկված էին ԿՄԱՀ-ում: Դժբախտաբար, ԿՄԱՀ-ում չեն ներառվել ՀՄՀ-Հայաստանի պիլոտային ծրագրով վերականգնված փոքրաթիվ համայնքները: Արդյունքում, գնահատման ընտրանքում ներառված բոլոր 27 ծրագրային ճանապարհահատվածների վերականգնումը ֆինանսավորվել է ՀԲ-ի կողմից: Վերլուծության ստուգիչ խմբում ներառվել են այն համայնքները, որոնք օգտվելու էին ՀՄՀ-Հայաստանի ԳՃՎԾ ծրագրում ի սկզբանե ներառված 28 ճանապարհահատվածների վերականգնումից, որոնք 2011 թ. դրությամբ դեռևս չէին վերականգնվել Համաշխարհային Բանկի կողմից և որոնք 2007/2008-ից մինչև 2011 թ. ընդգրկված էին ԿՄԱՀ-ում: Ազդեցության հիմնական ցուցանիշները չափվել էին նախքան վերականգնման աշխատանքները սկսելը և վերականգնումից հետո՝ թե ծրագրային և թե ստուգիչ ճանապարհահատվածների համար: Ամփոփելով հարկ է նշել, որ ընտրանքում ներառված է ավելի քան 50 համայնք և 2,300 տնային տնտեսություն՝ և ծրագրային և ստուգիչ խմբերում: Այսպիսով, ընդամենը ընտրանքում ներառված է 107 համայնք (55 ծրագրային և 52 ստուգիչ խմբում) և 4,848 տնային տնտեսություն (2,560 ծրագրային և 2,288 ստուգիչ խմբում): Հարկ է նաև նշել, որ ԿՄԱՀ-ն իրենից ներկայացնում է բազմաոլորտային հետազոտություն, որի յուրաքանչյուր փուլում համայնքներում հարցման են ենթարկվում տարբեր տնային տնտեսություններ:

Ինչպես երևում է Պատկեր 3-ից, ճանապարհների վերականգնման ծրագիրը և ԿՄԱՀ ընտրանքը ընդգրկում են Հայաստանի համարյա թե ողջ տարածքը: Բոլոր

մարզերը²՝ բացառությամբ Արարատի, ունեն առնվազն մեկ ճանապարհահատված, որը նախագծվել է ՀՄՀ-Հայաստանի կողմից և վերականգնվել ՀԲ ֆինանսավորմամբ: Նմանապես, բոլոր մարզերից գնահատման մեջ ընդգրկվել է առնվազն մեկ ծրագրային կամ մեկ ստուգիչ ճանապարհահատված և բոլոր մարզերը՝ բացի Երևուսից, ունեն մեկ ճանապարհահատված ծրագրային և մեկը՝ ստուգիչ խմբում:

Պատկեր 3. Ծրագրային և ստուգիչ ճանապարհահատվածների բաշխումը



² Հայաստանը բաժանված է 11 վարչական տարածքների, որոնցից 10-ը մարզեր են: Մայրաքաղաք Երևանն ունի հատուկ վարչական կարգավիճակ:

Մեթոդի սահմանափակումները. «Տարբերությունը տարբերություններում» մեթոդի հիմնական սահմանափակումը կայանում է նրանում, որ ծրագրային և ստուգիչ խմբերի միջև կարող են լինել համակարգային տարբերություններ, որոնք չեն առնչվում ճանապարհների վերանորոգման հետ: Նման տարբերությունները կարող են ներազդել արդյունքների հիմնական ցուցանիշների վրա: Այն պարագայում, երբ երկու խմբերի միջև առկա են արդյունքների տեսանկյունից կարևոր տարբերություններ, անհնար է ծրագրային ազդեցությունն առանձնացնել այլ՝ արդեն իսկ առկա տարբերություններից: Դա անելու համար պետք է նախապես հայտնաբերել և մեկուսացնել նման տարբերությունները: Ինչպես նկատում է վան դե Վալը (2009), տվյալների վրա կարող են ազդեցություն ունենալ այնպիսի անտեսանելի գործոններ, ինչպիսիք են քաղաքական իշխանությունը, համայնքային ղեկավարությունը, սոցիալական միջավայրը: Բացի այդ, գնահատման այս մեթոդը հաշվի է առնում նախապես առկա տարբերությունները ելակետային ցուցանիշների գծով, բայց ոչ այն միտումները, որոնցով դրանք պայմանավորվում են: Դժբախտաբար, նախքան ճանապարհների վերականգնումը ստացված տվյալները հնարավորություն չեն տալիս ստուգել, թե արդյոք երկու խմբերի համայնքները դրսևորում էին նմանատիպ ցուցանիշներ այնպիսի առանցքային արդյունքների գծով, ինչպիսիք են տնային տնտեսության եկամուտները և աղքատությունը:

Ազդեցության գնահատման մեկ այլ սահմանափակում էլ կայանում է նրանում, որ ստացված արդյունքները վիճակագրորեն խիստ ճշգրիտ չեն, քանի որ միջամտության կլաստերային մեթոդը նվազեցնում է վիճակագրական ճշգրտությունը: Սա նշանակում է, որ հնարավոր չի լինի հայտնաբերել փոքր ազդեցություն ունեցող արդյունքները մեկ տարի հետո անցկացվող հետազոտության միջոցով (երբ դեռ չեն դրսևորվել ազդեցության ամբողջական արդյունքները):

Եվ վերջապես, հետաքրքրություն ներկայացնող արդյունքներից որոշների համար ԿՄԱՀ-ը լավագույն տվյալների աղբյուրը չէ: Այսպես օրինակ, ճանապարհների օգտագործման, ծախսված ժամանակի և այլ նմանատիպ ցուցանիշների գնահատման համար սովորաբար կիրառվում են տրասպորտի միջոցների հաշվարկի և սկզբնակետից մինչև նպատակակետ պահանջվող ժամանակի չափման մեթոդները: ՀՄԿ-ի կողմից իրականացվել էր տրասպորտի միջոցների ելակետային հաշվարկ բոլոր այն ծրագրային և ստուգիչ համայնքների համար, որոնք դիտարկվում էին և որոնք ընդգրկվել են սույն հետազոտության մեջ: Համաշխարհային բանկն էլ, իր հերթին, շինարարության ավարտին տրանսպորտային միջոցների հաշվարկ է իրականացնել բոլոր ծրագրային համայնքներում: Այդուհանդերձ, քանի որ նման հետ-ծրագրային հաշվարկ չի կատարվել ստուգիչ համայնքների համար, հնարավոր չի գնահատել տարբերությունները իրական փաստացի համեմատ և պարզել, թե ժամանակի ընթացքում դրանք ինչպես են փոփոխվել: Շուկայական գների վերաբերյալ հարցվողների տված պատասխանները նույնպես, հնարավոր է, լիովին ճշգրիտ չլինեն: Չնայած նրան, որ ՀՄԿ-ն որոշել է տվյալների հավաքագրման նման աշխատանքներ այլև չֆինանսավորել, կարելի է դրանք ներառել ապագա

հետազոտություններում, եթե այդպիսիք կլինեն երկարաժամկետ ազդեցությունը գնահատելու նպատակով:

Բ. Ծրագրի իրականացման վերլուծությունից արված եզրահանգումներ

Համաձայնագրով ֆինանսավորվող վերականգնումը համարվել է հաջող և արդյունավետ. Ի լրումն ԿՄԱՀ-ի վրա հիմնված ազդեցության գնահատման, ՀՄՀ-Հայաստանը նաև պատվիրել էր ԳՃՎԾ-ի գործընթացի որակական վերլուծություն(ԳՈՎ), որի շրջանակներում իրականացվել է ծրագրի նախագծի և իրականացման անկախ գնահատում: Այդ նպատակով խորքային հարցազրույցներ են անցկացվել շահառուների մի փոքր ենթախմբի հետ, այդ թվում՝ ծրագրի կառավարիչներ, շինարարական ընկերություններ և համայնքի բնակիչներ: Ընդհանուր առմամբ ԳՈՎ արդյունքները ցույց են տվել, որ ՀՄՀ-Հայաստանի Մոնիթորինգի և գնահատման պլանով ԳՃՎԾ-ի համար նախատեսված բոլոր թիրախները լիովին իրականացվել են 24.4 կմ վերականգնված ճանապարհների գծով: ԳՈՎ զեկույցում նաև նշվում է, որ ԳՃՎԾ բոլոր աշխատանքներն իրականացվել են առանց զգալի հետաձգումների, իսկ շինարարության գծով բոլոր թիրախները հիմնականում բավարարվել են (Սոցիոսկոպ 2010):

Համաշխարհային Բանկի ֆինանսավորմամբ ճանապարհների վերականգնումը նույնպես համարվել է հաջողված. Ինչ վերաբերում է ՀԲ ֆինանսավորմամբ վերականգնման աշխատանքներին, ապա ծրագրի կառավարիչները համարում են, որ ծրագիրը հաջողություն է ունեցել (Համաշխարհային Բանկ 2010): ՀԲ-ի ֆինանսավորմամբ 2009թ. իրականացված բոլոր շինարարական ծրագրի վերաբերյալ մի փաստաթղթում բերված են այն գործոնները, որոնք նպաստել են ծրագրերի հաջողությանը, այդ թվում՝ ՀՀ Կառավարության լիարժեք աջակցությունը, ՀայՃանշինի կողմից ծրագրի բանիմաց իրականացումը, ճանապարհահատվածների ընտրության և նախագծման ուղղությամբ արդեն իսկ արված աշխատանքները, միջազգային ընկերությունների կողմից իրականացվող վերահսկողությունը, ինչպես նաև տեղական կարողությունների առկայությունը, նոր նախագծեր և տեխնոլոգիաներ փորձարկելու պատրաստակամությունը (Համաշխարհային Բանկ 2010):

Համաշխարհային Բանկը եզրակացրել է, որ ծրագիրը զգալիորեն գերազանցել է վերականգնված ճանապարհահատվածների վրա ծախսվող ժամանակը 20 տոկոսով կրճատելու թիրախը՝ այն հասցնելով միջինում 59 տոկոսային կետի: Բացի այդ. ԳՃՎԾ-ի իրականացման արդյունքում 26 տոկոսով կրճատվել են տրանսպորտային ծախսերը, ինչը հաշվարկվել է ճանապարհի հարթության չափումների միջոցով: ՀԲ-ն նաև տվյալներ է հավաքել այն մասին, թե ինչ ազդեցություն է ունեցել ճանապարհների վերականգնումը ժամանակավոր զբաղվածության վրա, քանի որ այս ցուցանիշը համարվել է ՀԲ ներդրման կարևորագույն նպատակներից մեկը: Ըստ ՀԲ գնահատականների՝ 2008 -2013թթ.ծրագրի շրջանակներում 40,000 մարդ-ամիս

հարաբերակցությամբ ժամանակավոր աշխատատեղեր են ստեղծվել (Համաշխարհային Բանկ 2014):

- Գ. ԳՃՎԾ հավանական ազդեցությունը ճանապարհի որակի, շուկայի հասանելիության, օգտագործման, սոցիալական ենթակառուցվածքների հասանելիության մասին պատկերացումների վրա

Շահառու տնային տնտեսությունների պատկերացումների համաձայն ճանապարհների որակի և տրանսպորտի որակի մեջ առկա է բարելավում

.Վերլուծությունը ցույց է տվել, որ տնային տնտեսությունների պատկերացումներով ճանապարհների որակի և այդ հատվածների օգտագործման տեսանկյունից առկա է զգալի բարելավում (Պատկեր4): Ծրագրային խմբի տնային տնտեսությունները ստուգիչ խմբի համեմատ 39 տոկոսային կետով ավելի շատ էին հակված մարզային ճանապարհների որակը գնահատել որպես լավ կամ գերազանց: Ինչ վերաբերում է տրանսպորտային ծառայությունների որակին, այս դեպքում նույնպես նկատվել է վիճակագրորեն նշանակալի ազդեցություն, քանի որ տնային տնտեսությունները հակված են եղել դրանք գնահատել որպես լավ կամ գերազանց:

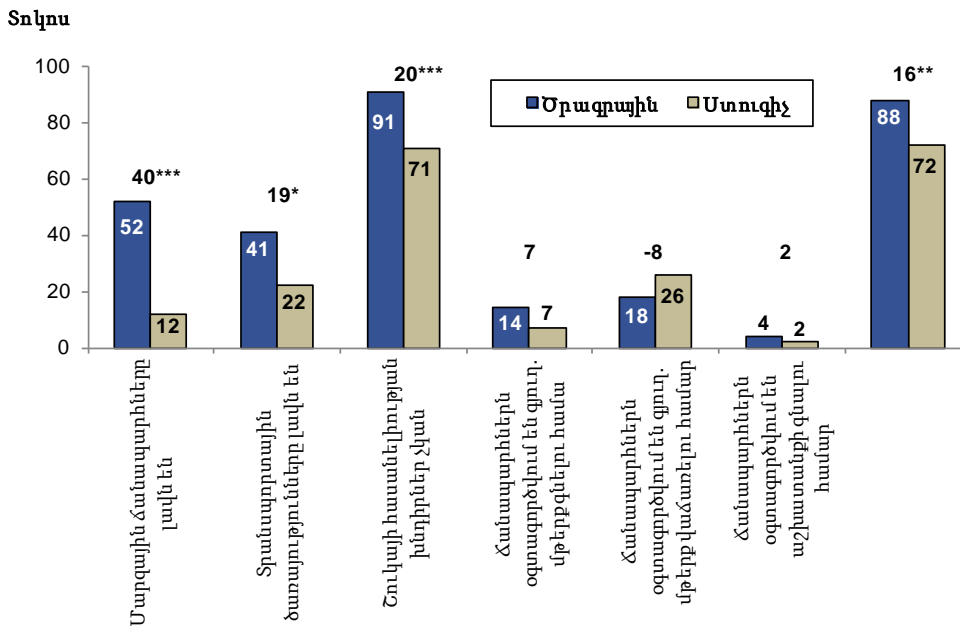
Ճանապարհների վերականգնման ազդեցությունը շուկայի հասանելիության խնդիրների հաղթահարման առումով նույնպես բավականին մեծ է: Ծրագրային խմբի տնային տնտեսությունները ստուգիչ խմբի համեմատ 20 տոկոսային կետով ավելի շատ էին հակված նշելու, որ չունեն շուկա հասնելու հետ կապված խոչընդոտներ: Ծրագրային խմբի տնային տնտեսությունները նաև նշել էին, որ տրանսպորտային ծառայությունների որակը լավն է (41 տոկոս՝ ստուգիչ խմբի 22 տոկոսի համեմատ): Վերլուծությունը նաև թույլ է տվել դիտարկել դրական և վիճակագրորեն նշանակալի ազդեցություն աշխատանքի գնալու և գյուղմթերքի առքուվաճառքից բացի այլ նպատակներով ճանապարհների հավանական օգտագործման տեսանկյունից (17 տոկոսային կետ): Այս «այլ» նպատակների շարքում սովորաբար նշվում էր գնումներ կատարելը կամ հարազատներին այցելելը:

Շահառու տնային տնտեսությունները ավելի հակված էին ճանապարհներն օգտագործել գյուղատնտեսական ներդրանք ձեռք բերելու նպատակով, բայց նաև ավելի քիչ ժամանակ էին անցկացնում ճանապարհին՝ իրենց գյուղմթերքը վաճառելու նպատակով: Չնայած ծրագրային խմբի տնային տնտեսությունները ավելի հակված չէին ճանապարհն օգտագործել իրենց գյուղմթերքի վաճառքի կամ աշխատանքի հասնելու նպատակով, բայց ստուգիչ խմբի համեմատ նրանք 9 տոկոսային կետով ավելի էին հակված ճանապարհները գյուղատնտեսական ներդրանք ձեռք բերելու համար օգտագործելուն (Պատկեր4): Բացի այդ, վերականգնված ճանապարհներին մոտ տեղակայված տնային տնտեսությունները ավելի քիչ ժամանակ էին անցկացնում ճանապարհին՝ իրենց գյուղմթերքը իրացնելու նպատակով (ծրագրային-ստուգիչ խմբերի տարբերությունը կազմում է -0.6 օր ամսեկան, որն արտացոլված չէ): Այս եզրակացությունից կարելի է ենթադրել, որ ճանապարհներն ավելի շատ են

օգտագործվում գյուղմթերքի առքուվաճառքով զբաղվող միջնորդների կողմից: Հնարավոր է, որ վերջիններս հենց անմիջապես տնային տնտեսությունից են գնել արտադրած մթերքը՝ օգտվելով ճանապարհների բարելավված որակից: Հնարավոր է նաև, որ վերականգնված ճանապարհների արդյունքում նվազել է ճանապարհի վրա ծախսվող ժամանակը և այդպիսով ծրագրային խմբի տնային տնտեսությունները զգալիորեն քիչ ժամանակ են անցկացրել ճանապարհներին:

Պատկեր 4.

Ազդեցությունը ճանապարհի որակի և օգտագործման մասին պատկերացումների վրա (Պատասխանաձևարցվածների տոկոսը)



Աղբյուր.

ԿՄԱՀ 2007, 2008 և 2011

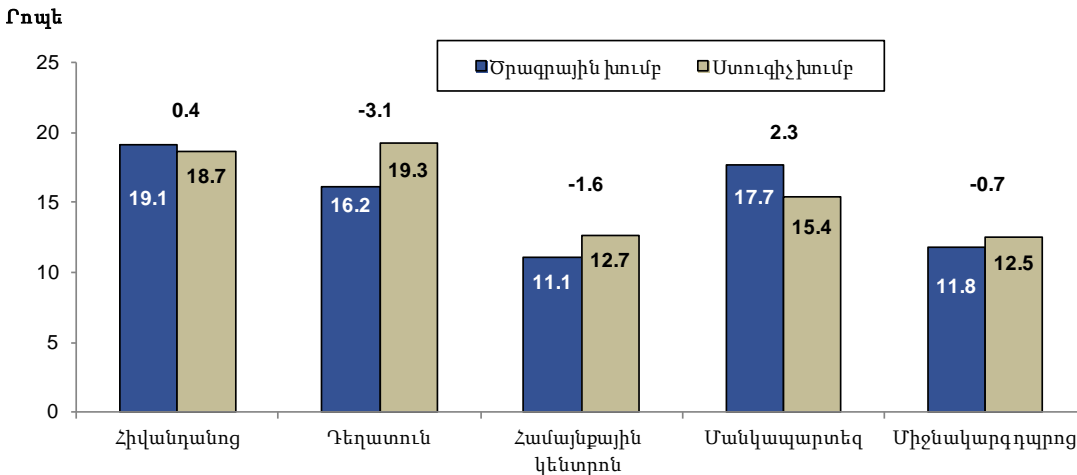
Ծանոթագրություն ԱՄՆ դոլարի բոլոր արժեքները տրված են 2011թ. տվյալներով. Հնարավոր է, որ ազդեցության հաշվարկները հավասար չլինեն ծրագրային և ստուգիչ խմբերի տարբերությանը, քանի որ թվերը կլորացվել են:

*/**/** Վիճակագրորեն նշանակալի՝ 10, 5, և 1 տոկոս համապատասխանաբար

Հատ տնային տնտեսությունների՝ սոցիալական ենթակառուցվածքները ավելի մատչելի չեն դարձել. Վերլուծությունը չի հայտնաբերել վիճակագրորեն նշանակալի ազդեցություն այնպիսի կարճաժամկետ արդյունքների գծով, ինչպիսիք են սոցիալական ենթակառուցվածքների հասանելիությունը և օգտագործումը: Թե ծրագրային և ստուգիչ տնային տնտեսությունների կողմից նշվում էր նույն ժամանակը, որն անհրաժեշտ է հիվանդանոց, դեղատուն, համայնքային կենտրոն կամ դպրոց հասնելու համար (Պատկեր 4): Այս կապակցությամբ հարկ է նշել, որ շատ համայնքներում մանկապարտեզները, դպրոցները և համայնքային կենտրոնները տեղակայված են համայնքի կենտրոնում և քիչ հավանական է, որ տնային

տնտեսությունների անդամները օգտագործեին վերականգնված ճանապարհները այդ հաստատություններ հասնելու համար: Տնային տնտեսությունների անդամները ստիպված են համայնքից դուրս գալ՝ հիվանդանոց կամ դեղատուն գնալու համար, սակայն քանի որ նման այցերը առավել հազվադեպ են, հնարավոր է, որ նրանք դեռ չեն գիտակցում դրանց վրա ծախսված ժամանակի կրճատումը:

Պատկեր 5. Ազդեցությունը սոցիալական ենթակառուցվածքների հասանելիության վրա (միջին հեռավորությունը բույներով)



Աղբյուր.

ԿՄԱՀ 2007, 2008 և 2011

Ծանոթագրություն

ԱՄՆ դոլարի բոլոր արժեքները տրված են 2011թ. տվյալներով. Հնարավոր է, որ ազդեցության հաշվարկները հավասար չլինեն ծրագրային և ստուգիչ խմբերի տարբերությանը, քանի որ թվերը կլորացվել են:

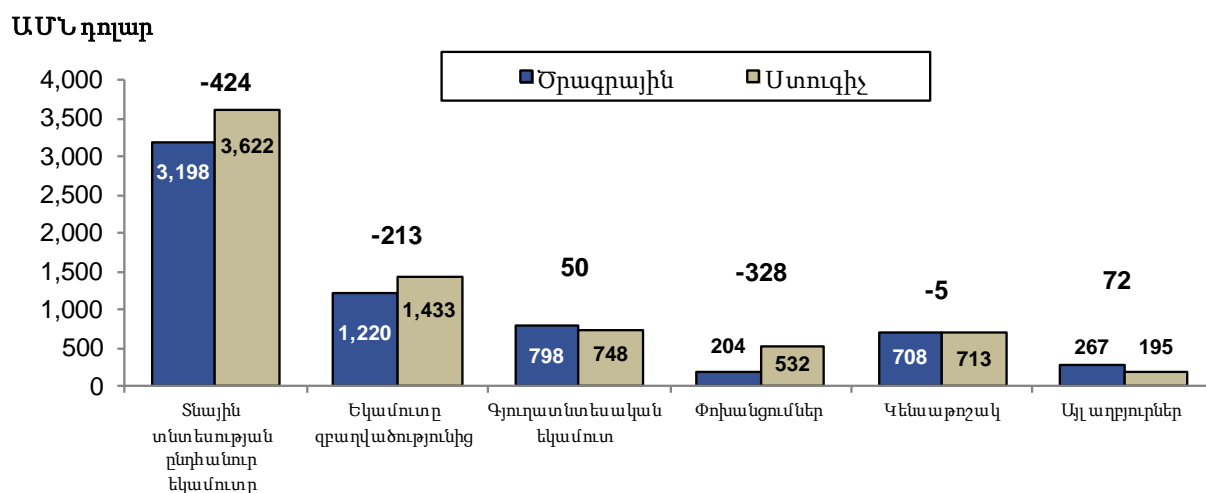
Դ. Ազդեցությունը տնային տնտեսությունների եկամտի և աղքատության վրա

Գնահատման իրականացման կարճ ժամանակահատվածում եկամտի վրա որևէ ազդեցություն չի նկատվել. 2011թ. տնային տնտեսությունների ընդհանուր եկամտի գծով զգալի տարբերություններ չեն արձանագրվել ծրագրային և ստուգիչ խմբերում: Չի գրանցվել նաև որևէ ազդեցություն եկամտի կոնկրետ աղբյուրների գծով (Պատկեր5): Չնայած նրան, որ ազդեցության մասին բոլոր արդյունքները վիճակագրորեն աննշան են, դրանցից որոշները մեծությունը բավականին զգալի է: Ըստ հաշվարկների, տնային տնտեսության ընդհանուր եկամտի վրա ազդեցությունը կազմում է 424 ԱՄՆ դոլար: Համեմատության համար՝ ստուգիչ խմբի միջին եկամուտը կազմում է 3,622 ԱՄՆ դոլար: Այսպիսով, ծրագրային խմբի տնային տնտեսությունների ընդհանուր եկամուտը շուրջ 12 տոկոսով պակաս է ստուգիչ խմբի տնային տնտեսությունների եկամտից: Նմանապես, փոխանցումներից հաշվարկված ազդեցությունը կազմում է 328 ԱՄՆ դոլար այն դեպքում, երբ ստուգիչ խմբի տնային տնտեսություններում միջին փոխանցումները կազմում են 532 ԱՄՆ դոլար: Այսպիսով, ծրագրային խմբի տնային

տնտեսությունների ստացած փոխանցումները շուրջ 60 տոկոսով պակաս են ստուգիչ խմբինից:

Հարկ է նշել, որ եկամտի վերաբերյալ ցուցանիշները տատանվում են, ինչը հատկապես վերաբերում է փոխանցումներից ստացված եկամտին: Եկամտի տեսանկյունից հնարավոր է միայն դիտարկել խոշոր ազդեցությունը: Հաշվի առնելով ելակետային և հաջորդող հետազոտությունների միջև ընկած կարճ ժամանակահատվածը, եկամտի վրա առկա ազդեցությունները չեն շեշտադրվել այս զեկույցում: Այսուհանդերձ, հարկ է տեղեկացված լինել տնային տնտեսությունների եկամտի գծով ազդեցության ցուցանիշների անճշգրտության մասին՝ հատկապես եթե ապագայում փորձ կկատարվի գնահատել երկարաժամկետ ազդեցությունը:

Պատկեր 6. Ազդեցությունը 2011-ի եկամտի վրա (2011, ԱՄՆ դոլար)



Աղբյուր. ԿՄԱՀ 2007, 2008 և 2011

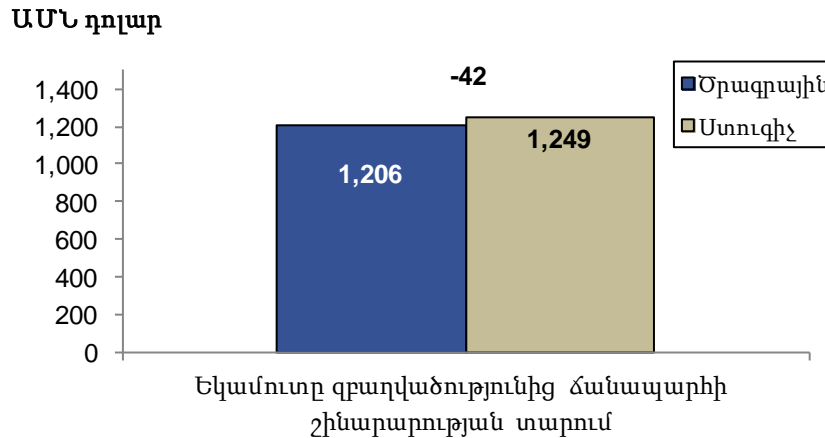
Ծանոթագրություն ԱՄՆ դոլարի բոլոր արժեքները տրված են 2011թ. տվյալներով. Հնարավոր է, որ ազդեցության հաշվարկները հավասար չլինեն ծրագրային և ստուգիչ խմբերի տարբերությանը, քանի որ թվերը կլորացվել են:

Ազդեցություն չի դիտարկվել նաև կարճաժամկետ զբաղվածության տեսանկյունից. Ինչպես նկարագրվել է ծրագրի տրամաբանական շրջանակում, ԳՃՎԾ այն մասի համար, որ ֆինանսավորվում էր ՀԲ-ի կողմից, որպես հիմնական նպատակներից մեկն էր սահմանվել կարճաժամկետ զբաղվածության աճը՝ տեղի բնակիչներին շինարարական աշխատանքներում ներգրավելու միջոցով: Սույն վերլուծության շրջանակներում գնահատվել է ԳՃՎԾ ազդեցությունը զբաղվածությունից եկամտի վրա՝ ծրագրի իրականացման տարիների կտրվածքով: Կիրառելով ռեգրեսիոն մեթոդը և հաշվի առնելով վերականգնման աշխատանքներից չօգտվող բոլոր 52 համայնքները, որոն ընդգրկված էին ստուգիչ խմբում, չեն հայտնաբերվել կարճաժամկետ զբաղվածության վրա նշանակալի ազդեցություններ (Պատկեր 6): Հարկ է նշել սակայն, որ եթե ազդեցության մյուս բոլոր ցուցանիշները բավականին կայուն էին կիրառված բոլոր մյուս վիճակագրական մոդելներում, կարճաժամկետ զբաղվածության վրա ազդեցությունն այդպիսին չէր: Հինգ այլընտրանքային տարբերակներից մեկում, որում ծրագրային և ստուգիչ խմբերը սահմանափակվել են միայն այն համայնքներով, որոնց նախնական տնտեսական օգտակարության գործակիցը ճանապարհների վերականգնման ծրագրի տեսանկյունից եղել է համադրելի, դիտարկվել է վիճակագրորեն նշանակալի սահմանին մոտ դրական ազդեցությունը: Կարճաժամկետ զբաղվածության վրա հնարավոր ազդեցության մասին ստացված փաստերը այլ ցուցանիշների գծով հստակ չեն և տարբերվում են Համաշխարհային բանկի մոնիթորինգային ցուցանիշներից, համաձայն որոնց շինարարության արդյունքում ավելացել է ժամանակավոր զբաղվածությունը:

Կարճաժամկետ զբաղվածության գծով զրոյական արդյունքներին կարելի է մի քանի հնարավոր բացատրություն տալ: Առաջինն այն է, որ տնային տնտեսությունների շինարարության վրա աշխատող անդամները դրանով փոխարինում էին այլ աշխատանքները, որոնք իրենք հնարավոր է ունենային. սա մասանավորապես վերաբերում է Ռուսաստան արտագնա աշխանքին: Այսպիսով, տնային տնտեսությունների զուտ եկամտում տարբերություններ չէին արձանագրվում: Մեկ այլ բացատրություն էլ կայանում է նրանում, որ ԳՃՎԾ-ի միջոցով ստեղծված աշխատատեղերը կազմել են 10,000 մարդ-ամիս, որը բավականին փոքր թիվ է այդ համայնքների բնակչության համեմատ: Միևնույն ժամանակ, պետք է նշել, որ Համաշխարհային բանկի մոնիթորինգային տվյալներից հետևում է, որ նույն ցուցանիշը կազմել է 40,000 մարդ-ամիս շինարարության ընթացքում և 10,000 մարդ՝ ամբողջ ժամանակահատվածում: Այսպիսով, ԿՄԱՀ տվյալներով միջոցով հաշվարկվող մեկ տնային տնտեսության գծով ազդեցությունը զգալի ցածր է եղել: Երրորդ հնարավոր բացատրությունն էլ այն է, որ ԳՃՎԾ-ով իրականացվող շինարարության վրա աշխատող տնային տնտեսությունների անդամներից շատերը չէին բնակվում ծրագրի ուղղակի շահառու հանդիսացող համայնքներում և այդպիսով ներառված չէին ԿՄԱՀ հետազոտության ընտրանքում: Հավանաբար այս բոլոր բացատրությունները իրենց որոշակի դերն են խաղացել ստացված տվյալների

առումով, սակայն դժվար է հստակորեն ասել, թե դրանցից որն ինչպես է ներազդել ազդեցության բացակայության վրա:

Պատկեր 7. Ազդեցությունը կարճաժամկետ զբաղվածության վրա (2011, ԱՄՆ դոլար)



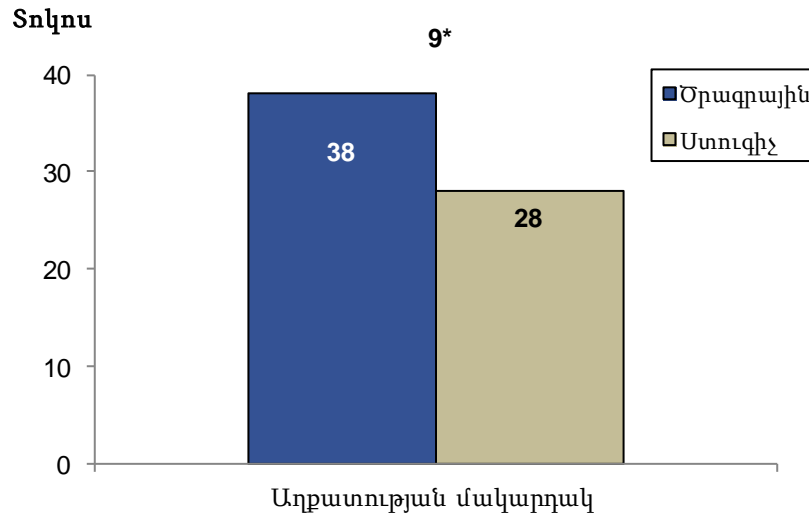
Աղբյուր.

ԿՄԱՀ 2007, 2008 և 2011

Ծանոթագրություն

ԱՄՆ դոլարի բոլոր արժեքները տրված են 2011թ. տվյալներով. Հնարավոր է, որ ազդեցության հաշվարկները հավասար չլինեն ծրագրային և ստուգիչ խմբերի տարբերությանը, քանի որ թվերը կլորացվել են:

Ազդեցությունը աղքատության վրա եղել է դրական և նշանակալի. Ծրագրային տնային տնտեսությունների աղքատ լինելը 9 տոկոսային կետով ավելի հավանական էր, քան ստուգիչ խմբի աղքատ լինելու հավանականությունը: Այս ցուցանիշը վիճակագրորեն նշանակալի է 10 տոկոսի մակարդակում (Պատկեր 7): Այդուհանդերձ, զգայունության վերլուծության արդյունքները միշտ չէ, որ վիճակագրորեն նշանակալի են եղել: Աղքատության վրա այս ոչ բացասական(այն է՝ անբարենպաստ) ազդեցությունը կենտրոնացած է տղամարդկանց կողմից ղեկավարվող տնային տնտեսություններում, որտեղ աղքատության վրա ազդեցությունը 12 տոկոսային կետ է. սա համարվում է նշանակալի 5 տոկոսի մակարդակում (չի արտացոլված): Աղքատության վրա անբարենպաստ ազդեցության վերաբերյալ հիմնավոր բացատրություններ չկան. ենթադրվում է, որ սա իրենից ներկայացնում է ընտրանքում առկա պատահական տարբերությունների վերագրելի անոմալիա:

Պատկեր 8. Ազդեցությունն աղքատության մակարդակի վրա

Աղբյուր.

ԿՄԱՀ 2007, 2008 և 2011

Ծանոթագրություն ԱՄՆ դոլարի բոլոր արժեքները տրված են 2011թ. տվյալներով. Հնարավոր է, որ ազդեցության հաշվարկները հավասար չլինեն ծրագրային և ստուգիչ խմբերի տարբերությանը, քանի որ թվերը կլորացվել են:

*/**/** վիճակագրորեն նշանակալի՝ 10, 5, և 1 տոկոս համապատասխանաբար

Ե. Եզրահանգումների ամփոփում և քաղաքականության համար նշանակությունը

Վերլուծությունից ստացված եզրակացությունները ամփոփելու նպատակով Աղյուսակ 3-ում նորից անդրադարձ է արվում Պատկեր 1-ում արտացոլված ծրագրի տրամաբանական շրջանակին: Բազմաթիվ անմիջական և կարճաժամկետ արդյունքների գծով բավականին մեծ ազդեցություն է դիտարկվել: Սա վերաբերում է ճանապարհների որակի բարելավմանը և շուկաների հասանելիությանը: Այդուհանդերձ, ազդեցության միջնաժամկետ և երկարաժամկետ արդյունքների գծով բավականին փաստեր չեն ստացվել: Նման պատկերը ինչ-որ չափով սպասելի էր՝ հաշվի առնելով գնահատման ժամանակահատվածը, այն է՝ ճանապարհների վերականգնումից ընդամենը մեկ-երկու տարի անց: Բացի այդ, վիճակագրական ճշգրտության բացակայությունը նույնպես ներազդել է վերլուծության վրա: Այդուհանդերձ, չեն գրանցվել նաև վարքային այնպիսի փոփոխություններ, որոնք կարող են վկայել մեծ ազդեցության մասին ապագայում: Այսպես օրինակ, վերլուծությունը ցույց տվեց, որ ծրագրային տնային տնտեսությունների շրջանում գյուղատնտեսական ներդրումների ավելացման կամ զբաղվածության տեսակի փոփոխության հավանականությունն ավելի բարձր չէր: Իսկ սրանք այնպիսի արդյունքներ էին, որոնք կարող էին ակնկալվել գնահատման ժամանակահատվածում:

Աղյուսակ 2. ԳՃՎԾ ներդրման ազդեցության մասին փաստերի գնահատում

Աղյուսակի ցուցանիշները ըստ ծրագրի տրամաբանական շրջանակի		Փաստերի գնահատում
Անմիջական արդյունքներ	Ճանապարհների որակի բարելավում	Լուրջ փաստեր զգալի ազդեցության մասին (39 տոկոսային կետով բարձրացել է մարզային ճանապարհների վերաբերյալ դրական գնահատման մակարդակը)
	Տրանսպորտային միջոցների շահագործման ծախսերի նվազեցում	Լուրջ անուղղակի փաստեր զգալի ազդեցության մասին (19 տոկոսային կետով բարձրացել է տրանսպորտի ծառայությունների վերաբերյալ դրական գնահատման մակարդակը, 17 տոկոսային կետով՝ ճանապարհների օգտագործումը ոչ-առևտրային նպատակներով, կրճատվել է գյուղմթերքի վաճառքի վրա ծախսվող ժամանակը)
	Ճանապարհի վրա ժամանակի կրճատում	
	Ոչ մշտական զբաղվածություն շինարարության մեջ	Անորոշ ազդեցություն. Հիմնական մոդելներն այս մասին լուրջ փաստեր չեն պարունակում, բայց այլևս առևտրային մոդելների կիրառմամբ հայտնաբերվել է որոշ դրական ազդեցություն
	Շուկաների հասանելիության բարելավում	Լուրջ փաստեր այն մասին, որ զգալի ազդեցություն կա շուկայի հասանելիության տեսանկյունից (20 տոկոսային կետով նվազել են շուկա հասնելու հետ կապված դժվարությունները)
Կարճաժամկետ	Սոցիալական ենթակառուցվածքների հասանելիության բարելավում	Ազդեցության մասին փաստեր չկան
	Տրանսպորտային միջոցների անցուղարձի աճ՝ առևտրային գործունեություն	Ազդեցության մասին որոշ փաստեր (գյուղատնտեսական ներդրանքի գնման նպատակով ճանապարհների օգտագործման ավելացում և գյուղմթերքի վաճառքի վրա ծախսված օրերի քանակի կրճատում)
	Տրանսպորտային միջոցների անցուղարձի աճ՝ ոչ առևտրային գործունեություն	Լուրջ փաստեր մեծ ազդեցության մասին (17 տոկոսային կետով ավելացել է ճանապարհների օգտագործումը ոչ առևտրային նպատակով)
Միջնաժամկետ	Ներդրումների աճ	Փոքր ազդեցության մասին վկայող սահմանափակ փաստեր (ծրագրային խմբի տնային տնտեսություններն ունեն 1.5 անգամ ավելի ոչխար և 31 ԱՄՆ դոլարով բարձրացել է անասնազյուխի գնման վրա արվող տարեկան ծախսը)
	Զբաղվածության աճ	Ազդեցության մասին փաստեր չկան
	Արտադրության աճ	Մահմանափակ փաստեր, որը կարող է անոմալիա լինել (5 տոկոսային կետով ավելացել է ջեմերի արտադրությունը, 19 կգ-ով՝ պահածոյացված բանջարեղենի արտադրությունը, իսկ ձվի վաճառքը՝ նվազել է 31 դոլարով)
	Գործարքների ավելացում	Ազդեցության մասին փաստեր չկան
Երկարաժամկետ	Տնային տնտեսության եկամտի աճ	Ազդեցության մասին փաստեր չկան
	Տնային տնտեսության սպառման աճ	Ազդեցության մասին փաստեր չկան
	Գյուղական աղքատության կրճատում	Որոշ փաստեր գյուղական աղքատության աճի մասին, որը հավանաբար անոմալիա է՝ պայմանավորված ընտրանքի կազմով

Հաշվի առնելով գնահատման փուլերի միջև ընկած կարճ ժամանակահատվածը, դժվար է ենթադրություններ անել քաղաքականության առումով վերջինիս նշանակության մասին: Այս պահին պարզ չէ, թե արդյոք տարիներ անց ճանապարհների վերականգնումը ի վերջո կհանգեցնի ցանկալի արդյունքներին, այն է՝ գյուղատնտեսական արտադրության և տնային տնտեսությունների եկամտի աճին: Այդ մասին առավել դժվար է դատել հաշվի առնելով որոշ առանցքային ցուցանիշների՝ այդ թվում տնային տնտեսությունների եկամուտների անճշգրտությունը: Այսպիսով, մնում է միայն կռահել, թե ինչպիսին կլինի այս միջամտության նշանակությունը քաղաքականության առումով: Այդուհանդերձ, առկա է մի շատ հաստատուն եզրահանգում, այն է՝ որ ճանապարհների վերականգնումը կարող է ներագրել տնային տնտեսությունների գործունեության և տրանսպորտային ծառայությունների օգտագործման վրա կարճաժամկետ հեռանկարում: Սակայն, հավանաբար, դա բավարար չէ գյուղատնտեսական արտադրությունն ու գյուղմթերքի վաճառքն ակտիվացնելու համար, երբ խոսքը գնում է մեկ-երկու տարի ժամանակահատվածի մասին: