

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՊԵՏԱԿԱՆ ՏՆՏԵՍԱԳԻՏԱԿԱՆ ՀԱՄԱԼՍԱՐԱՆ

ԴԱԿԻԹ ՀԱՅԿԻ ՀԱԿՈՐՅԱՆ

**ՄԹՆՈԼՈՐՏԱՅԻՆ ՕՂԻ ՊԱՐՊԱՆՈՒԹՅԱՆ ՏՆՏԵՍԱԿԱՆ ԿԱՐԳԱՎՈՐՄԱՆ
ԳՈՐԾԻՔՆԵՐԻ ԿԱՏԱՐԵԼԱԳՈՐԾՄԱՆ ՈՒՂԻՆԵՐԸ (ՀՀ ՕՐԻՆԱԿՈՎ)**

**Ը. 00.02 - «Տնտեսության, նրա ոլորտների տնտեսագիտություն և կառավարում»
մասնագիտությամբ տնտեսագիտության թեկնածուի զիտական աստիճանի
հայցման ատենախոսության**

Ս Ե Ղ Մ Ա Գ Ի Ր

ԵՐԵՎԱՆ – 2015

Ատենախոսության թեման հաստատվել է Հայաստանի պետական տնտեսագիտական համալսարանում:

Գիտական ղեկավար՝ տնտեսագիտության դոկտոր, պրոֆեսոր
Սուրեն Այվազի Գևորգյան

Պաշտոնական ընդդիմախոսներ՝ տնտեսագիտության դոկտոր, պրոֆեսոր
Վարդան Ալբերտի Սարգսյան

տնտեսագիտության թեկնածու
Գևորգ Հարությունի Նազարյան

Առաջատար կազմակերպություն՝ ՀՀ ԳԱԱ Ս. Քոթանյանի անվան
տնտեսագիտության ինստիտուտ

Պաշտպանությունը կայանալու է 2015 թվականի հունիսի 11-ին ժամը 15³⁰-ին
Հայաստանի պետական տնտեսագիտական համալսարանում գործող ՀՀ ԲՈՅ-ի
տնտեսագիտության թիվ 014 մասնագիտական խորհրդում:

Հասցեն՝ 0025, ք. Երևան, Նալբանդյան 128:

Ատենախոսությանը կարելի է ծանոթանալ Հայաստանի պետական տնտեսագիտական համալսարանի գրադարանում:

Սեղմագիրն առաքված է 2015 թ. մայիսի 11-ին :

014 մասնագիտական խորհրդի
գիտական քարտուղար՝
տնտեսագիտության դոկտոր, պրոֆեսոր



Ս. Ա. Գևորգյան

ԱՏԵՆԱԽՈՒԹՅԱՆ ԸՆԴՀԱՆՈՒՐ ԲՆՈՒԹՎՈՐ

Չեռագոտության քեմայի արդիականությունը: Մթնոլորտային օդը շրջակա բնական միջավայրի կենսականորեն կարևոր հիմնական տարրերից է, որի աղտոտման հիմնախնդրի լուծումը ՀՀ սոցիալ-տնտեսական հեռանկարային զարգացման և ՀՀ ազգային անվտանգության ռազմավարության ապահովմանն ուղղված գերակա խնդիրներից մեկն է: Արդյունաբերական կազմակերպությունների և ավտոտրանսպորտային միջոցների արտանետումների կրճատման, սահմանային թուլատրելի չափաքանակների չգերազանցման և փոշու հնարավոր աղբյուրների կրճատման միջոցով, մթնոլորտի գերնորմատիվային աղտոտվածության կանխարգելումը սահմանված է ՀՀ բնապահպանական անվտանգության ապահովման հիմնական նպատակ¹:

Մթնոլորտային օդի պահպանության հիմնախնդրի սրությունը զգալի չափով պայմանավորված է շրջակա միջավայրի պահպանության անկատար տնտեսական մեխանիզմով: Գործող տնտեսական լծակների համակարգը բավարար չէ առկա բնապահպանական խնդիրների լուծման համար, քանի որ բացակայում են բնապահպանական տեսակետից նախընտրելի տեխնոլոգիաների և ծրագրերի ֆինանսավորման և մթնոլորտային օդի աղտոտվածության կանխման խնդիրների լուծման նոր ֆինանսատնտեսական մեխանիզմները, ցածր է տնտեսական լծակների խթանող դերը օդապահպան անհրաժեշտ միջոցառումների իրականացման գործում: Դա պայմանավորված է մթնոլորտային օդ վնասակար նյութերի արտանետումների համար բնապահպանական վճարների ցածր դրույքաչափերով, ինչը հնարավորություն չի տալիս ավելի արդյունավետ օգտագործել դրանք՝ որպես մթնոլորտային օդի վրա բացասական ներգործության նվազեցման կարգավորման գործիք:

Ներկայումս շրջակա միջավայրի պահպանության քաղաքականության խնդիրները պետք է դիտարկվեն նաև հետագա զարգացման համար շրջակա միջավայրի աղտոտման կանխման երաշխիքների տեսանկյունից: Հանրապետության ինտեգրումը տարածաշրջանային և միջազգային համագործակցության համակարգերում նոր պահանջներ է առաջադրում շրջակա միջավայրի կառավարմանը: ՀՀ բնապահպանական քաղաքականության համապատասխանեցումը միջազգային, գլխավորապես Եվրամիության պահանջներին և ստանդարտներին, բնապահպանության ոլորտի զարգացման գերակայություններից մեկն է: Այն պահանջում է բնապահպանական գործունեության արդյունավետության զննահատման և վերահսկման համակարգի վերանայում, բնապահպանական գործունեության խրախուսման մեխանիզմների զարգացում, բնապահպանական տեսանկյունից լավագույն տեխնոլոգիաների ներդրման խթանում: Դրա հետ կապված արդիական է դարձել, անշարժ և շարժական աղբյուրներից մթնոլորտի աղտոտման համալիր կանխման և վերահսկման, ինչպես նաև օդի որակի ապահովման տնտեսական կարգավորման գործում համակարգի և բնապահպանական նորմուծությունների ներդրման խրախուսման համապատասխան մեխանիզմների մշակումը և ներդրումը:

¹ «Հայաստանի Հանրապետության ազգային անվտանգության ռազմավարության ապահովմանն ուղղված Հայաստանի Հանրապետության բնապահպանության նախարարության գործունեության հիմնական ուղղությունները և 2008-2012 թվականների ծրագիրը հաստատելու մասին» ՀՀ կառավարության 8 ապրիլի 2010 թվականի N387-Ն որոշումը, ՀՀՊՏ 2010.04.28/17(751), էջ 3:

Հետազոտության նպատակը և խնդիրները:

Վտենախոսության նպատակն է վեր հանել մթնոլորտային օդի պահպանության տնտեսական կարգավորման առկա համակարգի թերությունները, մշակել և հիմնավորել դրա բարեփոխման մոտեցումները:

Նշված նպատակին հասնելու համար ատենախոսությունում առաջադրվել և լուծվել են հետևյալ խնդիրները՝

- ճշգրտել և համակարգել մթնոլորտային օդի որակի և աղտոտման մակարդակի գնահատման մեթոդական մոտեցումները և գործիքները,

- բացահայտել մթնոլորտային օդի աղտոտման հետևանքով բնակչության առողջությանը վնաս հասցնելու ռիսկայնության աստիճանը, որպես չափանիշ ընտրելով աղտոտող նյութերի տեսակները և աղտոտման աղբյուրները, դրա հիման վրա մշակել շրջակա միջավայրի աղտոտման աղբյուրների վտանգավորության դասակարգման և օդի որակի գնահատման միասնական մոտեցում,

- գնահատել արտանետման անշարժ աղբյուրների օդապահպան գործունեության արդյունավետության մակարդակը, ներկայացնել բնապահպանական գործունեության գնահատման չափանիշները, առաջարկել առանձին տարածաշրջաններում օդի պահպանության գործունեության ամփոփ գնահատման մեթոդ,

- քննության առնել օդի որակի կառավարման ՀՀ գործող օրենսդրությունը, օրենսդրական համակարգի ընթացիկ զարգացումները և առկա հիմնախնդիրները, հիմնավորել ոլորտի կարգավորման օրենսդրության կատարելագործման հիմնական ուղղությունները,

- ուսումնասիրել մթնոլորտային օդն աղտոտող նյութերի արտանետումների նորմավորման կիրառվող պրակտիկան և մշակել անշարժ աղբյուրներից վնասակար նյութերի արտանետումների տեխնոլոգիական և տարածքային նորմավորման ներդրման մեխանիզմ,

- ուսումնասիրել մթնոլորտային օդի աղտոտման համար վճարների, ինչպես նաև տնտեսական կարգավորման այլ գործիքների մեթոդական հարցերը, դրանց կիրառման հետ կապված հարաբերությունների կարգավորման մեխանիզմը ՀՀ-ում, մշակել այդ մեխանիզմի կատարելագործման ուղիները,

- քննության առնել ավտոտրանսպորտից մթնոլորտի աղտոտման և դրա դեմ պայքարի հիմնախնդիրները ՀՀ-ում, ուսումնասիրել ավտոտրանսպորտի էկոլոգա-տնտեսական կարգավորման առաջավոր փորձը,

- վեր հանել ավտոտրանսպորտային արտանետումների կրճատման հնարավորությունները, ըստ դրանց մշակել ավտոտրանսպորտային արտանետումների կրճատմանն ուղղված էկոլոգիական տնտեսական կարգավորման մոտեցումներ:

Ուսումնասիրության օբյեկտը և առարկան:

Հետազոտության օբյեկտը վնասակար նյութերի արտանետման շարժական և անշարժ աղբյուրների ներգործության արդյունքում մթնոլորտային օդի աղտոտվածության կանխման և պահպանության հիմնախնդիրներն են ՀՀ-ում:

Հետազոտության առարկան արտադրական գործունեության և ավտոտրանսպորտի էկոլոգա-տնտեսական կարգավորման գործիքակազմն է, մթնոլորտային օդի որակի կառավարման, ներառյալ աղտոտման համալիր կանխման և վերահսկման տնտեսական համակարգը:

Ատենախոսության տեսական, մեթոդական և տեղեկատվական հիմքերը:

Հետազոտության համար տեսամեթոդական հիմք է հանդիսացել շրջակա միջավայրի, այդ թվում մթնոլորտային օդի պահպանության վերաբերյալ հայրենական և արտասահմանյան գիտնականների և մասնագետների գիտական աշխատությունները և հրապարակումները, ինչպես նաև գիտական և պարբերական մամուլում հրապարակված տնտեսական գործիքների կիրառման և բնապահպանական կարգավորման փորձին վերաբերող նյութերը և հոդվածները:

Ատենախոսության տեղեկատվական հիմքը ՀՀ ազգային վիճակագրական ծառայության, ՀՀ բնապահպանության նախարարության, Եվրոպական վիճակագրական ծառայության, ինչպես նաև տարբեր առևտրային ու հասարակական կազմակերպությունների, փորձագիտական, խորհրդատվական մի շարք կազմակերպությունների և փորձագետների կողմից հրապարակված զեկույցներն ու հավաքագրված այլ տեղեկատվական նյութերն են, օդի որակի կառավարման, աղտոտումների կանխման և վերահսկման վերաբերյալ միջազգային պաշտոնական հրահանգները:

Ատենախոսության գիտական նորույթը և հիմնական արդյունքները:

Աշխատությունում համակողմանի վերլուծության ենթարկելով մթնոլորտային օդի պահպանության պետական կարգավորման արդյունավետության բարձրացման հիմնախնդիրները, դրանց առանձնահատկությունները և այս ոլորտում միջազգային ընթացիկ զարգացումները, ներկայացվել է մթնոլորտային արտանետումների նվազեցման և ընդհանուր առմամբ օդային ավազանի պահպանության տնտեսական կարգավորման գործիքների կատարելագործման ուղղությունները, ինչը նմանատիպ առաջին փորձերից մեկն է ՀՀ-ում:

Կատարված հետազոտության շրջանակներում ստացվել են մի շարք տեսական և մեթոդական արդյունքներ, որոնցից գիտական նորույթ են պարունակում հետևյալները՝

1. Վերլուծելով մթնոլորտային օդի աղտոտվածության և առողջության միջև պատճառահետևանքային կապը, մշակվել է մթնոլորտային օդի աղտոտման անշարժ արբյուրների վտանգավորության դասակարգման և արտանետումների սահմանային չափաբանակների սահմանման նոր մոտեցում, որի հիման վրա առաջարկվել և հիմնավորվել է աղտոտման վճարների հաշվարկման, այդ թվում՝ հարկման բազայի արդիականացման ուղիները:

2. Բացահայտելով տնտեսվարող սուբյեկտների բնապահպանական վարքագծի վրա տնտեսական գործիքների անբավարար ազդեցության պատճառները, մշակվել է մթնոլորտային օդի պահպանության գործունեության գնահատման բազմագործոնային ինտեգրալ ցուցանիշ և հիմնավորվել է վերջինիս կիրառման նպատակահարմարությունը աղտոտման անշարժ արբյուրներից մթնոլորտային օդն աղտոտող նյութերի արտանետումների կարգավորման համակարգում:

3. Դիտարկելով ավտոտրանսպորտից մթնոլորտի աղտոտման և դրա դեմ պայքարի հիմնախնդիրները և վեր հանելով ավտոտրանսպորտից արտանետումների կրճատման հնարավորությունները, մշակվել են աղտոտման շարժական արբյուրներից մթնոլորտային օդն աղտոտող նյութերի արտանետումների կարգավորման համակարգի կատարելագործման ուղիները, հիմնված ավտոտրանսպորտով տեղաշարժման պահանջարկի կառավարման և մթնոլորտային օդի վրա միավոր ավտոտրանսպորտային միջոցի ազդեցության կարգավորման գործիքների վրա:

Ատենախոսության տեսական և կիրառական նշանակությունը:

Հետազոտության արդյունքում ստացված տեսական և գործնական եզրահանգումները և առաջարկությունները հնարավորություն են տալիս բարձրացնել մթնոլորտային օդի պահպանության տնտեսական կարգավորման մեխանիզմների և օդապահպան գործունեության կառավարման արդյունավետությունը: Ատենախոսության գործնական նշանակությունը պայմանավորված է նաև այն հանգամանքով, որ ՀՀ-ում առաջին անգամ փորձ է արվում օդի որակի կառավարման տնտեսական գործիքների ընտրության ժամանակ, հաշվի առնել հանրապետության առանձին տարածքների էկոլոգիական առանձնահատկությունները և վնասակար ազդեցությանը ենթարկված բնակչության թվաքանակը՝ կիրառելով «նիսկի տարածքային գործակցի» հաշվարկը: Բացի դրանից, տեխնոլոգիական նորմավորման սկզբունքներով վնասակար նյութերի արտանետումների նորմավորման համակարգի կատարելագործումը բավարար պայմաններ կարող է ստեղծել մթնոլորտային օդի աղտոտման համար վճարների հարկման բազայի հիմնավորման և հաշվարկման մեխանիզմների կատարելագործման համար: Ատենախոսության արդյունքները կարող են օգտագործվել բնապահպանական քաղաքականության, օրենսդրության և ինստիտուցիոնալ բարեփոխումների ուղղությամբ, ինչպես նաև սոցիալ-տնտեսական զարգացման ծրագրերի շրջանակներում մթնոլորտային օդի պահպանության վերաբերյալ նախագծերի մշակման ժամանակ:

Ատենախոսության արդյունքների փորձարկումը և հրապարակումը:

Ատենախոսության հիմնական դրույթները քննարկվել են ՀՊՏՀ-ի բնօգտագործման տնտեսագիտության ամբիոնի նիստում: Քննարկվող հիմնախնդիրներին առնչվող թեմայով տպագրվել է հինգ գիտական հոդված:

Ատենախոսության ծավալն ու կառուցվածքը: Ատենախոսությունը

բաղկացած է ներածությունից, երեք գլուխներից, եզրակացություններից, օգտագործված գրականության ցանկից և 10 հավելվածներից: Ատենախոսությունը շարադրված է 147 էջի վրա և պարունակում է 17 գծապատկեր և 22 աղյուսակ: Գրականության ցանկը ներառում է 130 աղբյուր:

ԱՏԵՆԱԽՈՍՈՒԹՅԱՆ ՀԻՄՆԱԿԱՆ ԲՈՎԱՆՆԱԿՈՒԹՅՈՒՆ

Ներածությունում հիմնավորվել է հետազոտության թեմայի արդիականությունը, ներկայացվել է հետազոտության նպատակն ու խնդիրները, առարկան և օբյեկտը, տեսական, մեթոդական և տեղեկատվական հիմքերը, ձևակերպվել են հետազոտության հիմնական արդյունքներն ու գիտական նորույթը, դրանց գործնական նշանակությունը:

Ատենախոսության առաջին «Մթնոլորտային օդի որակի գնահատման և էկոլոգա-տնտեսական կարգավորման մեթոդական հիմքերը» գլխում ներկայացվել է մթնոլորտային օդի որակի և աղտոտման մակարդակի գնահատման համակարգը, ուսումնասիրվել է օդի աղտոտման մակարդակի գնահատման գոյություն ունեցող մեթոդները: Բնակչության կյանքի համար առողջ միջավայրի ստեղծումը ուղղակիորեն կապված է մթնոլորտային օդի որակի բարելավման հետ: Առանձին տարածքների էկոլոգիական վիճակի գնահատման և մթնոլորտային օդի որակի կառավարման համակարգում առողջապահական ցուցանիշների կիրառման նպատակահարմարությունից ելնելով ուսումնասիրվել է մթնոլորտային օդի աղտոտման և դրա հետ կապված հիվանդացության տարածվածության վիճակը հանրապետությունում, որի հիման

վրա եզրակացվել է, որ օդի աղտոտվածությունը Հայաստանում առավել տարածված շրջակա միջավայրի ռիսկի գործոնն է և շրջակա միջավայրի այլ օբյեկտների աղտոտման համեմատությամբ, մթնոլորտային օդի աղտոտումը առաջատար դեր ունի բնակչության առողջության վրա ազդեցության առումով: Հաշվի առնելով մթնոլորտային օդի որակի և առողջության միջև պատճառահետևանքային կապի առկայությունը, ինչպես նաև տարածքներից յուրաքանչյուրի էկոլոգիական, ժողովրդագրական առանձնահատկությունները առաջարկվել է կիրառել շրջակա միջավայրի աղտոտման աղբյուրների վտանգավորության դասակարգման և առանձին տարածաշրջանների էկոլոգիական լարվածության գնահատման ընդհանուր մոտեցում, որում հաշվի են առնվում ոչ միայն արտանետումների քանակի և վտանգավորության վերաբերյալ տվյալները, այլ նաև աղտոտման աղբյուրի ազդեցությանը ենթարկված տարածքի մակերեսն ու բնակչության թվաքանակը:

$$ՌՏԳ = \left(\sum_i^n \frac{U_i a_i}{U_{թխ}} \right) \cdot \frac{\text{բնակչություն (մարդ)}}{\text{տարածք (հա)}}$$

որտեղ՝ ՌՏԳ- ռիսկի տարածքային գործակիցն է, U_i - i նյութի արտանետման մասսան է տոննա/տարի, $U_{թխ}$; - i նյութի միջին օրական սահմանային թույլատրելի խտությունը՝ մգ/մ³, n - աղտոտող նյութերի քանակը:

«Ռիսկի տարածքային գործակիցի» հաշվարկը հնարավորություն կտա տարբերակված ձևով լուծել օդապահպան գործունեության տնտեսական խթանման հիմնախնդիրը:

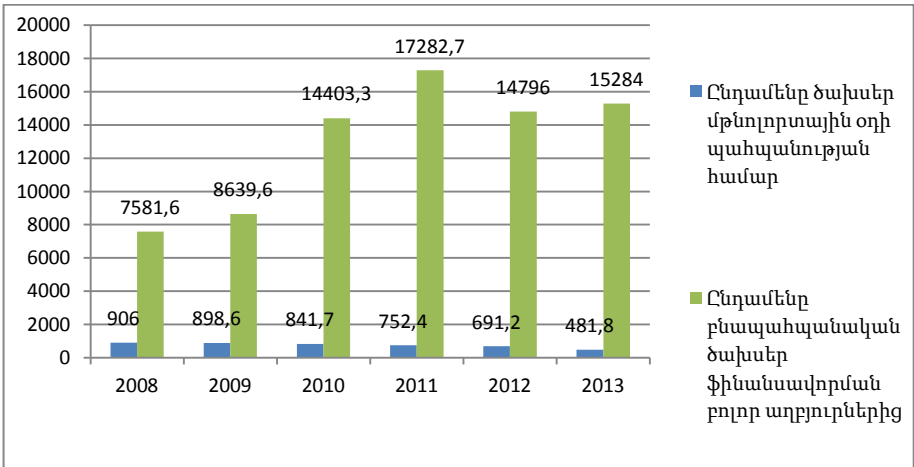
Աշխատության այս մասում ուսումնասիրվել և գնահատվել է ՀՀ-ում օդապահպան գործունեության արդյունավետությունը: Օդապահպան գործունեությունը ուղղակիորեն կամ անուղղակիորեն բնութագրող ցուցանիշների վերլուծությունը վկայում է արտադրության զարգացման էկոլոգիապես ոչ բարենպաստ միտումների առկայության մասին: Այս վիճակը ուղղակիորեն անհրաժեշտ է կապել աղտոտող ձեռնարկություններում տնտեսական խթանների բացակայության կամ առկա լծակների ցածր արդյունավետության հետ: Այդ մասին են վկայում բնապահպանական ընթացիկ և հիմնավերանորոգման ծախսերի, հիմնական արտադրական միջոցների, անջատված վնասակար նյութերի որսման և վնասազերծման ցուցանիշների վերլուծությունը: Մասնավորապես՝ 2008-2013թթ. բնապահպանական ընթացիկ ծախսերի 209.3 % աճի պայմաններում, մթնոլորտային օդի պահպանության ընթացիկ ծախսերը նվազել են 53.21 %-ով², կազմելով 3.1 % 2008 թ.-ի 14 %-ի դիմաց, իսկ հիմնական արտադրական միջոցների միջին տարեկան արժեքը վերջին 10 տարվա ընթացքում նվազել է 2.4 անգամ³: Արդյունքում արտանետման անշարժ աղբյուրների քանակի ավելացման պայմաններում, պակաս ուղարկություն է դարձվել անջատված նյութերի որսմանը և վնասազերծմանը, որի մասնաբաժինը 2008 թվականի 83.4 տոկոսից 2013 թվականին նվազել է մինչև 61.9 տոկոս⁴:

² «Հայաստանի բնապահպանական վիճակագրությունը 2013 թվականին և ցուցանիշների 2008-2013թթ. շարժընթացը», Եր., ՀՀ ԱԿԾ, 2014, 28 էջ, էջ26:

³ Շրջակա միջավայրը և բնական պաշարները ՀՀ-ում 2007 թվականի և 2000, 2004-2007թթ. ցուցանիշների շարժընթացը (դիմամիկ շարքերը), վիճակագրական ժողովածու, Եր., ՀՀ ԱԿԾ, 2008թ., 145 էջ, էջ 130 և 133: «Շրջակա միջավայրը և բնական պաշարները ՀՀ-ում 2013 թվականին և 2008-2013թթ. ցուցանիշների շարժընթացը (դիմամիկ շարքերը)», վիճակագրական ժողովածու, Եր., 2014թ., ՀՀ ԱԿԾ, 169 էջ, էջ (121 և 122)

⁴ «Շրջակա միջավայրը և բնական պաշարները ՀՀ-ում 2013 թվականին և 2008-2013թթ. ցուցանիշների շարժընթացը», վիճ. ժողովածու, Եր., 2014թ., ՀՀ ԱԿԾ, 169 էջ, էջ 47-48:

Ըստ առանձին մարզերի ընթացիկ ծախսերի վերլուծությունը ցույց է տալիս, որ դրանք համատեղելի չեն մարզերի էկոլոգիական վիճակի հետ: Մինևույն ժամանակ, բավականին ցածր է նաև մթնոլորտային օդի պահպանության ծախսերի մասնաբաժինը բնապահպանական ընդհանուր ծախսերի կառուցվածքում: 2013 թվականին այն կազմել է 3.1 տոկոս, 2008 թվականի 14.0 տոկոսի դիմաց:



Գծապատկեր 1. Մթնոլորտային օդի պահպանության ծախսերի մասնաբաժինը բնապահպանական ընդհանուր ծախսերում, 2008-2013 թթ. ընթացքում

Արտանետման անշարժ աղբյուրներից մթնոլորտ արտանետված վնասակար նյութերի 3.5 անգամ աճի պայմաններում մեկ տոննա արտանետման հաշվարկով մթնոլորտային օդի պահպանության ուղղությամբ կատարված ծախսերը նվազել են 6.6 անգամ⁵: Հետևաբար, մթնոլորտային օդի պահպանությանն ուղղված գործունեության ակտիվացման խնդիրը դառնում է օդապահպան գործունեության պետական կարգավորման համակարգի կարևորագույն տարրերից մեկը:

Որևէ տարածաշրջանում բնապահպանական գործունեության մակարդակի, վիճակի, ինչպես նաև պետական մարմինների կողմից այդ ոլորտում ընդունված որոշումների արդյունավետության գնահատման համար նպատակահարմար է համալիր ցուցանիշի կիրառումը, որն առաջարկվում է հաշվարկել որպես 4 առավել տեղեկատվական մասնավոր ինդեքսների ($I_{1j}+I_{2j}+I_{3j}+I_{4j}$) միջին մաթեմատիկական նշանակությունը՝ հետևյալ բանաձևի օգնությամբ:

$$I_j = (I_{1j} + I_{2j} + I_{3j} + I_{4j}) / T = \left(\frac{R_{1j}}{R_1} + \frac{R_{2j}}{R_2} + \frac{R_{3j}}{R_3} + \frac{R_{4j}}{R_4} \right) / T,$$

R_{1j} - վերլուծվող ժամանակաշրջանում արտանետման անշարժ աղբյուրներից անջատված վնասակար նյութերի ընդհանուր զանգվածում որսված և

⁵ «Շրջակա միջավայրը և բնական պաշարները ՀՀ-ում 2013 թվականին և 2008-2013թթ. ցուցանիշների շարժմանը (դիմամիկ շարքերը)», վիճակագրական ժողովածու, Եր., 2014թ., ՀՀ ԱԿԾ, 169 էջ, էջ 49:

վնասագերծված վնասակար նյութերի տեսակարարար կշռի միջին մաթեմատիկական նշանակությունն է j-րդ տարածաշրջանում,

R_{2j} - վերլուծվող ժամանակաշրջանում անշարժ աղբյուրներից անջատված աղտոտող նյութերի տեսակարար արտանետումների միջին մաթեմատիկական նշանակությունն է j-րդ տարածաշրջանում,

R_{3j} - վերլուծվող ժամանակաշրջանում հիմնական կապիտալում կատարված ներդրումների ընդհանուր ծավալում մթնոլորտային օդի պահպանությանն ուղղված ներդրումների տեսակարար կշռի միջին մաթեմատիկական նշանակությունն է j-րդ տարածաշրջանում,

R_{4j} - վերլուծվող ժամանակաշրջանում մեկ տոննա արտանետման հաշվարկով մթնոլորտային օդի պահպանությանն ուղղված ներդրումների միջին մաթեմատիկական նշանակությունն է j-րդ տարածաշրջանում:

R₁, R₂, R₃, R₄ համանման ցուցանիշներն են հանրապետության մասշտաբով, **T**-ն գմահատման ժամանակաշրջանը:

Դիտարկվել են նաև օդի որակի կառավարման ՀՀ գործող օրենսդրության, աղտոտման համալիր կանխման և վերահսկման օրենսդրական համակարգի ընթացիկ զարգացումները: ՀՀ մթնոլորտային օդի որակի և աղտոտող նյութերի արտանետումների կառավարման մասին օրենսդրության հիմնական դրույթները և հիմնական սահմանումները, չնայած համապատասխանում են եվրոպական օրենսդրությամբ կամ պրակտիկայում ընդունված հասկացություններին, սակայն առկա են ամհամապատասխանություններ, որոնք պայմանավորված են արտանետումների մակարդակների նորմատիվային սահմանումների և արտանետման թույլտվությունների տրման համալիր մոտեցման բացակայությամբ: Հիմնավորվել է օրենսդրական փոփոխությունների անհրաժեշտությունը, պայմանավորված նախ և առաջ ՀՀ-ԵՄ ասոցացման շրջանակներում եվրամիության օրենսդրությամբ ՀՀ բնապահպանական օրենսդրության մոտարկման գործընթացի ապահովման հետ:

Ատենախոսության երկրորդ՝ «Մթնոլորտային օդի վրա արտանետման անշարժ աղբյուրների բացասական ներգործության նվազեցման էկոլոգատնտեսական կարգավորման գործիքները» գլխում ուսումնասիրվել է մթնոլորտային օդի պահպանության ոլորտում էկոլոգիական-տնտեսական կարգավորման գործիքների օգտագործման միջազգային փորձը, որը կարող է օգտակար լինել նաև Հայաստանի համար: Շրջակա միջավայրի պահպանության բնագավառում բազմաթիվ երկրներում կիրառվում են տնտեսական խթանման տարատեսակ մեթոդներ: Հարկերի և մաքսային զանձույթների վերաբերյալ եվրոպական հանձնաժողովի հրահանգը էկոլոգիական հարկերը, այդ թվում մթնոլորտային օդի պահպանության ոլորտում, դասակարգել է չորս խմբում՝ էներգետիկ հարկեր, տրանսպորտային հարկեր, աղտոտման համար վճարներ, գլոբալ փոփոխությունների բերող նյութերի արտանետումների հարկեր⁶: Վերջին տարիներին սահմանվում են նոր կարգեր, որոնք վերաբերում են «բնապահպանական» հարկի նոր սահմանմանը: Դրանք անմիջականորեն կապված են կառավարության բնապահպանական նպատակների հետ և խթանում են հարկ վճարողների կողմից բնության պահպանությանն ուղղված դրսևորումները: ԵՄ շատ երկրների կառավարություններն անհրաժեշտ են համարում շրջակա միջավայրի պահպանության ոլորտում կոշտ պետական

⁶ Глобальная организация бухгалтеров разработала принципы налоговых систем 21 века. Пресс-релиз ACCA, 30/07/2009:

կարգավորման համակարգի ներմուծումը: Վերջին 15 տարվա ընթացքում եՄ անդամ երկրները հարկային համակարգերի էկոլոգիացման բարեփոխումներ են իրականացրել՝ «ֆիսկալային չեզոքության» սկզբունքի պահպանմամբ: Արդյունքում, ի հաշիվ այլ հարկերի իջեցման, հարկային ընդհանուր մուտքերում ավելացել են «կանաչ հարկերի» տեսակարար կշիռը:

Երկրորդ գլխում վերլուծվում է նաև մթնոլորտային օդն աղտոտող նյութերի նորմավորման ԶՅ-ում գործող կարգը: Բացահայտվել են նորմավորման համակարգի թերությունները: Ցույց է տրվել, որ մթնոլորտային օդն աղտոտող նյութերի արտանետումների նորմավորման կիրառվող պրակտիկան անարդյունավետ է մթնոլորտ վնասակար նյութերի արտանետումների և դրա հիման վրա ֆիզիկական վնասակար ներգործությունների կարգավորման, մթնոլորտային օդի պահպանության նկատմամբ պետական վերահսկողության իրականացման տեսանկյունից: Առանձնացվել են լուծման ենթակա խնդիրները և այլ երկրների փորձից ելնելով տրվել են դրանց լուծման անհրաժեշտ գործողությունները: Այդ գործողությունների շրջանակում կարևորվում է «լավագույն հասանելի տեխնոլոգիաներին» հատուկ արտանետումների մակարդակով նորմատիվների սահմանումը, որը հնարավորություն կտա լուծելու նաև մթնոլորտային օդի կառավարման մյուս հաշվառման, բնապահպանական վճարների դրույքաչափերի սահմանման և վճարների հաշվարկման, վերահսկողության բաղադրիչներում առկա խնդիրները: Այս նպատակով անհրաժեշտ է ամենից առաջ օրենսդրորեն ամրագրել «տեխնոլոգիական» կամ «տեխնիկական» նորմատիվ հասկացությունները:

Աշխատանքի այս մասում ներկայացված է մթնոլորտային օդի պահպանության տնտեսական կարգավորման գործող համակարգը ԶՅ-ում: Մթնոլորտային օդի աղտոտման վճարի չափի որոշման ժամանակակից մեթոդական մոտեցումների վերլուծությունը ցույց է տալիս, որ չնայած աղտոտման համար վճարների մեթոդական հարցերի մեծամասնության վերաբերյալ առկա է հայացքների միասնություն, այնուամենայնիվ այս հիմնախնդրի ոչ բոլոր կողմերն են մեթոդաբանորեն մշակված: Մասնավորապես՝

1. հիմնական այն աղտոտող նյութերի ինդիկատիվ ցանկի որոշման չափանիշները, որոնց արտանետումները ենթակա են վճարման,

2. արտանետումների համար վճարների չափի որոշումը և հաշվարկման եղանակները,

3. պետական կամ տարածաշրջանային բնապահպանական քաղաքականության զերակա նպատակների հետ բնապահպանական վճարների կապակցման և աղտոտման համար տարբերակված վճարների որոշումը:

Ուսումնասիրելով աղտոտման համար գործող վճարների ձևափոխման տարբեր հեղինակների մոտեցումները, առաջարկվել է մթնոլորտի աղտոտման համար վճարի հիմնավորման և սահմանման ժամանակ հաշվի առնել հետևյալ դրույթները.

1. անհրաժեշտ է ապահովել վճարների հիմնական գործառնության, այն է՝ բնապահպանական գործունեության խթանման իրականացումը,

2. արտանետման համար վճարները պետք է համարժեք լինեն այն վնասին, որն առաջանում է մթնոլորտային օդի աղտոտման հետևանքով,

3. վճարի դրույքաչափերը անհրաժեշտ է աստիճանական բարձրացնել, մինչև տնտեսապես նպատակահարմար մակարդակ:

Արտանետման անշարժ աղբյուրներից մթնոլորտային արտանետումների համար բնապահպանական վճարների ցածր դրույքաչափով է պայմանավորված

դրանց ցածր տեսակարար կշիռը բնապահպանական վճարների ընդհանուր ցուցանիշում:

Չնայած այն հանգամանքին, որ դիտարկվող ժամանակաշրջանում մթնոլորտային արտանետումների դիմաց հավաքագրված վճարները աճել են 6.8 անգամ՝ 1998 թվականի 19.8 մլն. դրամից 2013 թվականին հավասարվելով 133.8 մլն. դրամի, այնուամենայնիվ բնապահպանական վճարների ընդհանուր գումարում դրանց տեսակարար կշիռը շարունակում է մնալ բավականին ցածր՝ 1998 թվականի 5.5 տոկոսից մինչև 19.8 տոկոս 2013 թվականին⁷:

Աղտոտման համար վճարների խթանող դերի բարձրացման համար անհրաժեշտ է արդիականացնել հարկման բազան և աստիճանաբար ավելացնել դրանց դրույքաչափերը՝ տնտեսության աճի զարգացման համատեքստում, կատարելագործել բնապահպանական վճարի հաշվարկման մեխանիզմները:

Հիմնավորվել է բնապահպանական վճարի օպտիմալ մակարդակը: Բնապահպանական քաղաքականության գերակա նպատակը աղտոտումների համալիր կանխումն է, այլ ոչ դրա հետևանքների վերացումը: Հետևաբար մթնոլորտային օդի աղտոտման համար վճարների դրույքաչափերը անհրաժեշտ է բարձրացնել այնպիսի օպտիմալ մակարդակի, որի դեպքում օդի աղտոտումը դառնում է ոչ շահավետ տնտեսվարող սուբյեկտների համար, իսկ բնապահպանական գործունեությունը՝ ֆինանսական տեսանկյունից գրավիչ և տնտեսապես շահավետ:

Հիմնավորվել է այն միջոցառումների համակարգը, որը հնարավորություն է տալիս բարձրացնել բնապահպանական վճարների՝ որպես մթնոլորտային օդի աղտոտման կանխման և նվազեցման տնտեսական լծակի, կիրառման արդյունավետությունը: Առաջարկվել է հիմնական աղտոտող նյութերի ցանկում ընդգրկել և հաշվի առնելով «ռիսկի տարածքային գործակիցը» արտանետման համար տարբերակված վճար սահմանել այնպիսի նյութերի համար, որոնք որոշում են մթնոլորտային օդի աղտոտվածության բարձր մակարդակը տվյալ համայնքային կամ մունիցիպալ կազմավորման մեջ: Պարտադիր նյութերի ցանկը, որոնք, մեր կարծիքով, ենթակա են ընդգրկման արտանետման համար վճարների սահմանման ցանկում, պետք է որոշվեն աղտոտման անշարժ աղբյուրներ ունեցող յուրաքանչյուր ձեռնարկության համար, հաշվի առնելով դրանց արտանետումների տեսակարար կշիռը արտանետումների ընդհանուր ծավալում, դրանց վտանգավորության դասը և բնակչության առողջության վրա ազդեցության ռիսկը:

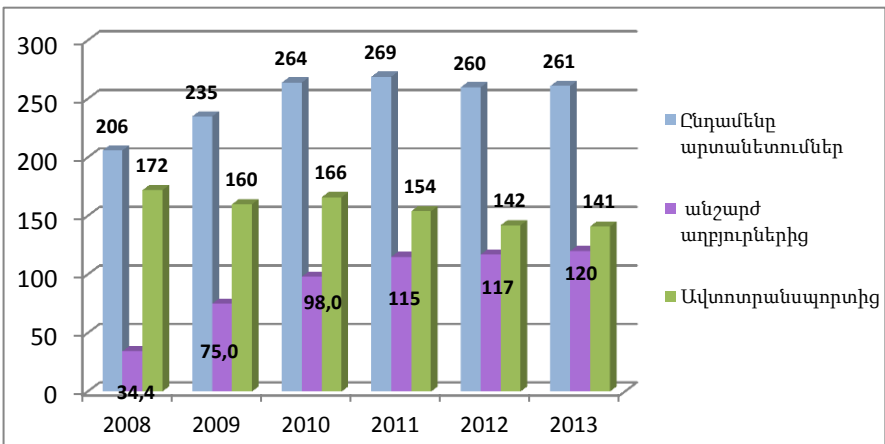
Այլ կերպ ասած, մթնոլորտային օդի աղտոտման վճարի սահմանման կարգը պետք է կապված լինի տարածաշրջանային էկոլոգիական քաղաքականության խնդիրների հետ: Այս առումով կարևորվել է տեղական ինքնակառավարման մարմինների մասնակցությունը իրենց վարչական տարածքում տարբերակված դրույքաչափերի սահմանման գործակցի որոշման գործում: Վերջին դրույթը հույժ կարևոր է և թույլ է տալիս օգտագործել տեղական էկոլոգիական առանձնահատկությունները:

Բնապահպանական վճարների համակարգի հետագա կատարելագործումը պետք է հիմնվի աղտոտող նյութերի վտանգավորության միասնական (հանրապետական մակարդակ) և անհատական (առանձին տարածք, աղտոտման աղբյուր ունեցող սուբյեկտ) ցուցանիշների համադրության

⁷ «Հայաստանի վիճակագրական տարեգիրք, 2014», ՀՀ ԱԿԾ, Եր. 2014թ., էջ 210 և 212:
«Հայաստանի վիճակագրական տարեգիրք (1997-1998)», ՀՀ ԱԿԾ, Եր., 2001թ. էջ 188:

վրա: Դա հնարավորություն կտա զգալիորեն կրճատել մթնոլորտ արտանետվող վնասակար նյութերի քանակը:

Ատենախոսության երրորդ՝ «Ավտոտրանսպորտից մթնոլորտային օդն աղտոտող նյութերի արտանետումների նվազեցման հիմնախնդիրները և դրանց լուծման ուղիները 33-ում» գլուխը նվիրված է ավտոտրանսպորտային արտանետումներով մթնոլորտի աղտոտման, ավտոտրանսպորտի վնասակար արտանետումների նվազեցման հիմնախնդիրների ուսումնասիրմանը: 33-ում ավտոտրանսպորտի վնասակար արտանետումների նվազեցման ասպարեզի հիմնախնդիրների լուծման կարևորությունը պայմանավորված է մթնոլորտի աղտոտվածության մեջ ավտոտրանսպորտային արտանետումների մեծ ներդրմամբ: 2013 թվականին մթնոլորտային ընդհանուր արտանետումներում ավտոտրանսպորտի մասնաբաժինը 1996 թվականի 91.5 տոկոսից աստիճանաբար նվազել է և 2013 թվականին կազմել 54.2 տոկոս⁸: Սակայն, այս իրավիճակը պայմանավորված չէ ավտոտրանսպորտից օդային ավազանի աղտոտման ոլորտում կարգավորման գործընթացների հետ և պայմանավորված է աղտոտման անշարժ աղբյուրներից արտանետումների քանակի ավելացման (13.9 հազ. տ. 1996թ. և 119.4 հազ. տ 2013թ)⁹, ինչպես նաև ավտոպարկի գազաֆիկացման հետևանքով միավոր ավտոտրանսպորտային միջոցի միջին արտանետումների նվազեցման հետ:



Գծապատկեր 2. Մթնոլորտ արտանետված վնասակար նյութերի քանակը, հազ.տ.

Տրանսպորտային արտանետումներով մթնոլորտի աղտոտվածության բնապահպանական խնդիրները 33-ում պայմանավորված են ավտոմոբիլացման բարձր տեմպերով: Այս երևույթը, որի էկոլոգիական հետևանքները որոշող հիմնական գործոններն են հանդիսանում ավտոպարկի աճի քանակական բարձր և որակական ցածր ցուցանիշները, ճանապարհային ենթակառուցվածքների

⁸ Շրջակա միջավայրը և բնական պաշարները Հայաստանի Հանրապետությունում 1999թ., վիճակագրական ժողովածու, Եր., 33 ԱԿԾ, 2001թ., էջ 5-17: «Շրջակա միջավայրը և բնական պաշարները 33-ում 2013 թվականին և 2008-2013թթ. ցուցանիշների շարժընթացը (ղիմամիկ շարքերը)», վիճակագրական ժողովածու, Եր., 2014թ., 33 ԱԿԾ, էջ 47-53:

⁹ Նույն տեղը

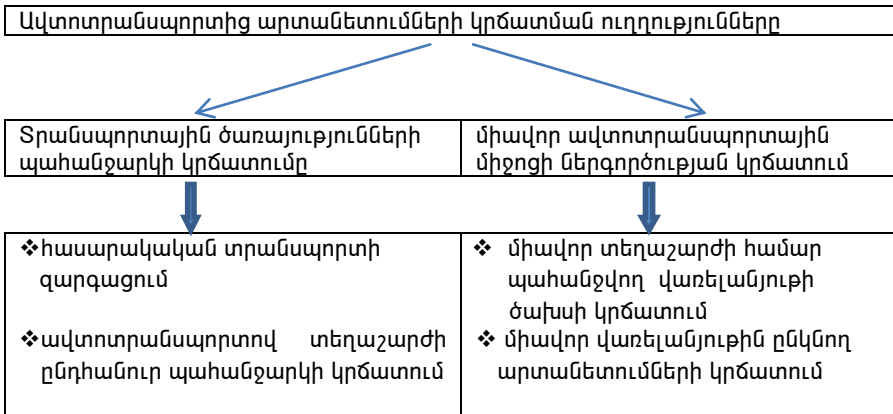
զարգացման անբավարար մակարդակը, թեթև մարդատար ավտոմեքենաներով տեղաշարժման բարձր ինտենսիվությունը, տրանսպորտային ինստիտուտների զարգացման մակարդակը, հասարակական տրանսպորտի նկատմամբ բնակչության վարքագծի փոփոխությունը:

Ներկայումս ՀՀ-ում քիչ թե շատ ձևավորվել է ավտոտրանսպորտի էկոլոգիական տնտեսական կարգավորման համակարգ: Չնայած «Բնապահպանական վճարների դրույթաչափերի մասին» 20.12.2006 թվականին ընդունված նոր օրենքով հանրապետությունում ներդրվել և գործում է ավտոտրանսպորտից մթնոլորտի աղտոտվածության անբարենպաստ ազդեցության տնտեսական մեխանիզմների (լծակների) որոշակի համակարգ, ուղղված նախ և առաջ ավտոպարկի որակական վիճակի բարելավմանը և վառելիանյութի որակի բարձրացմանը, այնուամենայնիվ գործող համակարգը թույլ չի տալիս լիարժեքորեն կիրառել այդ համակարգում ներառված տնտեսական գործիքների հնարավորությունները ավտոտրանսպորտային արտանետումների կրճատման ուղղությամբ: Իրավիճակային վերլուծության արդյունքում վեր հանված հիմնախնդիրները՝ հնացած ավտոպարկ, ավտոմեքենաների ցածր վառելիքային արդյունավետություն և այլն, թույլ են տալիս կատարելու ֆինանսական խթանների անբավարար օգտագործման վերաբերյալ եզրակացություն: Ամենից առաջ կիրառվող տնտեսական լծակների ցածր արդյունավետությունը պայմանավորված է ավտոտրանսպորտից վնասակար նյութերի արտանետման դիմաց բնապահպանական վճարների ոչ օպտիմալ համակարգով: Ֆինանսական խթանների անբավարար օգտագործման պատճառները մեր կարծիքով անհրաժեշտ է փնտրել ավտոտրանսպորտի շահագործման համար հավաքագրվող բնապահպանական վճարների նպատակային օգտագործման, հավաքագրվող զուևարների օգտագործումը հասցեական դարձնելու մեջ: Խնդրի էությունը կայանում է նրանում, որ ավտոտրանսպորտի շահագործման համար հավաքագրվող բնապահպանական վճարները չեն օգտագործվում հատկապես ավտոտրանսպորտից վնասակար արտանետումների նվազեցմանը կամ դրանց հետևանքների մեղմմանը նպատակաուղղված բնապահպանական ծրագրերի ֆինանսավորման համար: Վճարների գանձման համակարգը բոլորովին չի նպաստում արտանետումների նվազեցմանը և իր էությամբ վեր է ածվել ևս մի հարկատեսակի: Ֆիսկալ տեսակետից այսպիսի մոտեցումը բավական արդյունավետ է, սակայն բնապահպանական տեսակետից ընդունելի չէ: Տնտեսական մեխանիզմի կատարելագործման այս ուղղության նպատակը՝ բնապահպանական վճարների գծով հավաքագրվող զուևարների օգտագործումը հասցեական դարձնելն է, որն ենթադրում է, որ ավտոտրանսպորտի շահագործման համար հավաքագրվող բնապահպանական վճարները բացառապես պետք է օգտագործվեն ավտոտրանսպորտից վնասակար արտանետումների նվազեցման կամ դրանց հետևանքների մեղմմանը նպատակաուղղված բնապահպանական ծրագրերի ֆինանսավորման համար:

Ավտոտրանսպորտի արտանետումների կառավարման գործուն համակարգի կազմակերպման, ավտոտրանսպորտից արտանետումների դիմաց բնապահպանական վճարների ամբողջական հավաքագրման կարևոր նախապայմաններից է արտանետումների հաշվառման լիարժեք համակարգի ձևավորումը: Այս ուղղությամբ առաջնահերթ քայլերից մեկը պետք է լինի տեխնիկական սպասարկման արդյունավետ համակարգի ստեղծումը, ավտոտրանսպորտային միջոցներից արտանետվող չափման ենթակա աղտոտող նյութերի ցանկի վերանայումը:

Ավտոտրանսպորտից արտանետումները հիմնականում պայմանավորվում են մեքենայի տեխնիկական ցուցանիշներով: Էկոլոգիական բնութագրերով տրանսպորտային պարկի ստեղծումը ենթադրում է ավտոպարկի արդիականացմանն ուղղված միջոցառումներ և էկոլոգիապես մաքուր վառելանյութերի օգտագործման խրախուսում: Դրանց իրականացման վարչական միջոցներից է բանած գազերում տարբեր վնասակար նյութերի պարունակության ստանդարտների սահմանումը և կիրարկումը: Կարևոր է, որպեսզի սահմանված ստանդարտները լինեն իրականաալի և դրանց պահպանումը լինի լայնորեն ընդունելի: Եթե փաստացի օգտագործվող ավտոմեքենաների մեծ մասի համար, անգամ դրանց ճիշտ պահպանման դեպքում, այդ ստանդարտները լինեն անհասանելի, ապա այդ ստանդարտների կիրարկումը կլինի անհնար, և դրանց ընդունումից որևէ բնապահպանական օգուտ չի լինի: Այս առումով բնապահպանական և մաքսային վճարները, որպես կառավարման տնտեսական գործիքներ, կարող են կիրառվել նշված միջոցառումների իրականացման խրախուսման միջոց:

Հաշվի առնելով ավտոտրանսպորտի բնատարության իջեցման պետական կարգավորման միջազգային առաջավոր փորձը, ներկայացվել է ավտոտրանսպորտային արտանետումների կրճատման ուղիները և դրանց հնարավորությունները ՀՀ-ում:



Գծապատկեր 3 Ավտոտրանսպորտի էկոլոգա-տնտեսական կարգավորման ուղիությունները

Սթնուղորտային օդի աղտոտման կարգավորման այս կամ այն գործիք(ներ)ի ընտրության ժամանակ պետք է հնարավորինս լավագույն ձևով գնահատվեն այդ ոլորտի տնտեսական և վարչական (կարգավորման) գործիքների հարաբերական առավելություններն ու թերությունները: Սակայն շատ կարևոր խնդիր է որոշել այդպիսի գործիքների այն լավագույն համադրությունը, որը թույլ կտա լուծել տվյալ երկրում կամ երկրի որոշակի տարածաշրջան(ներ)ում գոյություն ունեցող հիմնախնդիրները և հնարավորություն ստեղծել տրանսպորտային միջոցներ տնօրինողների

վարքագծի փոփոխման համար՝ ստանալով այդպիսի փոփոխությունից սպասվող արդյունքները: Ոլորտի բնապահպանական կարգավորման տարբեր գործիքների լավագույն համադրման օրինակ կարող է լինել թեթև մարդատար ավտոտրանսպորտով տեղաշարժման պահանջարկի կարգավորումը և շարժման ինտենսիվության սահմանափակումը: Վերջինս հանդիսանում է ավտոտրանսպորտի բացասական ներգործության նվազեցման արդյունավետ ուղի, որի մասին է վկայում նաև միջազգային փորձը:

Եզրակացություններ բաժնում ներկայացված են հետազոտության արդյունքում բացահայտված հիմնախնդիրները և դրանց լուծման ուղղությամբ մշակված առաջարկությունները: Դրանցից հիմնականները կարելի է ընդհանրացնել հետևյալ կերպ՝

Չետազոտության արդյունքները թույլ են տալիս կատարել հետևյալ եզրակացությունները

1 Օդի աղտոտվածությունը դիտելով որպես առավել տարածված շրջակա միջավայրի ռիսկի գործոն, հանրային առողջության անվտանգության ապահովման տեսանկյունից անհրաժեշտ է մթնոլորտային օդի որակի մասով սահմանել այնպիսի նպատակներ, որոնք կնպաստեն մարդու առողջության և ամբողջությամբ վերջված՝ շրջակա միջավայրի վրա վնասակար ազդեցությունից խուսափելուն, այն կանխելուն և/կամ նվազեցնելուն: Այս առումով կարևորվում է, ընդհանուր մոտեցմամբ մթնոլորտային օդի որակի և աղտոտման մակարդակի գնահատումը, որպես չափանիշ օգտագործելով բնակչության հիվանդացության ցուցանիշները:

2 Ազգային և համայնքային մակարդակով արտանետումների կրճատման արդյունավետ միջոցառումների սահմանման և իրականացման համար կարևոր է աղտոտման աղբյուրները դասակարգումը, ըստ շրջակա միջավայրի վրա դրանց ազդեցության վտանգավորության աստիճանի: «Ռիսկի տերիտորիալ գործակից» հասկացությունը հնարավորություն է տալիս դասակարգել աղտոտման աղբյուրները, օգտագործելով ոչ միայն արտանետումների քանակի և վտանգավորության վերաբերյալ տվյալները, այլ նաև աղտոտման աղբյուրի ազդեցությանը ենթարկված տարածքի մակերեսն ու բնակչության թվաքանակը:

3 Ներկայումս պետական բնապահպանական քաղաքականության մեջ գերիշխում է էկոլոգիական խնդիրների լուծման «պահպանողական» մոտեցումը, այսինքն՝ քաղաքականության մշակում դրանց առաջացումից հետո, այսպես կոչված «խողովակի վերջը» սկզբունքով: Այս սկզբունքի վրա են կառուցված հիմնական նպատակային պետական ու տարածաշրջանային բնապահպանական ծրագրերն ու հայեցակարգերը և նշանակալի չափով նաև մթնոլորտային օդի պահպանությանն ուղղված գործունեության պետական կարգավորման մեխանիզմը: Նման մոտեցմամբ է պայմանավորված օդապահպան գործունեության անբավարար մակարդակը և արտադրության զարգացման էկոլոգիապես ոչ բարենպաստ միտումները վերջին տասնամյակի ընթացքում: Նման վիճակը հիմնականում պայմանավորված է այն համագամներով, որ օրենսդրությամբ սահմանված օդապահպան գործունեությունը խթանող դրույթները չունեն գործնականում կիրարկման համապատասխան մեխանիզմներ: Այս առումով, նախ և առաջ, անհրաժեշտ է կատարելագործել օդապահպան գործունեության գնահատման գոյություն ունեցող մեթոդները, հիմքում դնելով այնպիսի ցուցանիշների հաշվարկումը, որոնք առավել տեղեկատվական են և բնութագրում են այդ գործունեության տարբեր կողմերը՝ անջատված Նյութերի որսում և վնասագերծում, բնապահպանական հիմնական

արտադրական միջոցների շահագործում, կապիտալ ներդրումներ և բնապահպանական ընթացիկ ծախսեր:

4 Չնայած գործող օրենսդրությունը պարունակում է մթնոլորտային օդի բնապահպանական նպատակները խթանող դրույթներ, սակայն դրանք չունեն գործնականում կիրարկման համապատասխան մեխանիզմներ: ՀՀ շրջակա միջավայրի պահպանության ոլորտի նորմատիվաիրավական դաշտն ընդհանուր առմամբ կարող է բնութագրվել ոչ բավարար ամբողջականությամբ, բացերի և երկիմաստությունների առկայությամբ, էկոլոգիական հարաբերությունների կարգավորման համալիր մոտեցումների բացակայությամբ: Շրջակա միջավայրի պահպանության և բնական ռեսուրսների օգտագործման տնտեսական կարգավորման իրավական ապահովվածությունը լուրջ բարեփոխումների կարիք ունի, հատկապես շրջակա միջավայրի վրա բացասական ներգործությունների համար վճարվող վճարների ու դրանց հաշվարկման մեթոդների իրավական կարգավորման մասով:

5 Մթնոլորտային օդն աղտոտող նյութերի արտանետումների նորմավորման կիրառվող պրակտիկական անարդյունավետ է մթնոլորտ վնասակար նյութերի արտանետումների և դրա հիման վրա ֆիզիկական վնասակար ներգործությունների կարգավորման, մթնոլորտային օդի պահպանության նկատմամբ պետական վերահսկողության իրականացման տեսանկյունից: Արտանետման փաստացի մակարդակով արտանետման սահմանաչափերի սահմանման ՀՀ-ում կիրառվող ներկա պրակտիկական չի խթանում տնտեսավարող սուբյեկտներին զբաղվելու բնապահպանական գործունեությամբ: Արտանետումների նորմավորման հարցերը կարգավորող իրավական ակտերը չեն լուծում սահմանային արտանետումների նորմատիվների սահմանման և արտանետումների թույլտվության վերաբերյալ մի շարք հարցեր, իսկ դրանցում առկա որոշ դրույթներ էլ հնացած են և ունեն վերանայման կարիք:

6 Նպատակահարմար է արտանետումների սահմանային չափաքանակները սահմանել տեխնոլոգիական և տարածքային նորմավորման մեխանիզմներով: Դա թույլ կտա հաշվի առնել համապատասխան ձեռնարկության տեխնիկական առանձնահատկությունները, դրա աշխարհագրական դիրքը և տեղի բնապահպանական առանձնահատկությունները: Այդպիսի նորմատիվների առկայությունը թույլ կտա էականորեն պարզեցնել ձեռնարկությունների օդապահպան գործունեության վերահսկումը և հիմնավորված կերպով մշակել շրջակա բնական միջավայրի վրա կոնկրետ օբյեկտի բացասական ազդեցության իջեցման ռազմավարություն:

7 Մթնոլորտ, ջրային և հողային ռեսուրսներ կատարվող արտանետումները վերահսկելու նկատմամբ տարբեր մոտեցումները կարող են նպաստել աղտոտման անցմանը մի բնական միջավայրից մյուսը՝ շրջակա միջավայրն ամբողջությամբ պաշտպանելու փոխարեն: Հետևաբար անհրաժեշտ է միասնական մոտեցում նախատեսել մթնոլորտ, ջրային կամ հողային ռեսուրսներ կատարվող արտանետումների կամխման ու վերահսկման նկատմամբ: Այդ հնարավորությունը ընձեռում է «լավագույն հասանելի տեխնոլոգիաների» (L3S) սկզբունքով տեխնոլոգիական նորմավորման մեխանիզմը: Նման մոտեցումը, համապատասխանեցնելով արտանետման անշարժ աղբյուրներ ունեցող կառուցվածքների՝ շրջակա միջավայրի վրա ազդեցության ցուցանիշները, նաև կնպաստի հավասար մրցակցային պայմանների ապահովմանը:

8 Մարդահարույց աղտոտումից մթնոլորտային օդի պահպանության հիմնախնդրի սրությունը զգալի չափով պայմանավորված է շրջակա միջավայրի պահպանության անկատար տնտեսական մեխանիզմով: Գործող տնտեսական

լծակների համակարգը բավարար չէ առկա բնապահպանական խնդիրների լուծման համար և չի խթանում տնտեսվարող սուբյեկտներին զբաղվել օդի պահպանությանն ուղղված գործունեությամբ: Դա տեղի է ունենում հիմնականում մթնոլորտային օդ վնասակար նյութերի արտանետումների համար բնապահպանական վճարների ցածր դրույքաչափերի պատճառով: Վճարի դրույքաչափերը չունեն անհրաժեշտ հիմնավորվածություն և հնարավորություն չեն տալիս ավելի արդյունավետ օգտագործել դրանք, որպես մթնոլորտային օդի վրա բացասական ներգործությունը նվազեցնելու կարգավորիչ գործիք:

9 Բնապահպանական վճարների համակարգի հետագա կատարելագործումը պետք է հիմնվի աղտոտող նյութերի վտանգավորության միասնական (հանրապետական մակարդակ) և անհատական (առանձին տարածք, աղտոտման աղբյուր ունեցող սուբյեկտ) ցուցանիշների համադրության վրա: Դա հնարավորություն կտա զգալիորեն կրճատել մթնոլորտ արտանետվող վնասակար նյութերի քանակը: Արտանետումների բազային դրույքաչափի տարբերակումը, հաշվի առնելով «ռիսկի տերիտորիալ գործակիցը», հնարավորություն կտա առավել արդյունավետ օգտագործել աղտոտման համար վճարները՝ որպես բնապահպանական գործունեության ակտիվացման խթանող գործիք:

10 ԴՅ-ում ավտոտրանսպորտի վնասակար արտանետումների նվազեցման հիմնախնդիրների լուծման կարևորությունը պայմանավորված է մթնոլորտի աղտոտվածության մեջ ավտոտրանսպորտային արտանետումների մեծ ներդրմամբ: Ներկայումս ԴՅ-ում քիչ թե շատ ձևավորվել է ավտոտրանսպորտի էկոլոգիական տնտեսական կարգավորման համակարգ: Սակայն այդ համակարգը թույլ չի տալիս լիարժեքորեն կիրառել դրանում ներառված տնտեսական գործիքների հնարավորությունները ավտոտրանսպորտային արտանետումների կրճատման ուղղությամբ: Կիրառվող տնտեսական լծակների ցածր արդյունավետությունը պայմանավորված է ավտոտրանսպորտից վնասակար նյութերի արտանետման դիմաց բնապահպանական վճարների ոչ օպտիմալ համակարգով: Վճարների գանձման գործող համակարգը բոլորովին չի նպաստում արտանետումների նվազեցմանը և իր էությանը վեր է ածվել ևս մի հարկատեսակի: Ֆիսկալ տեսակետից այսպիսի մոտեցումը արդյունավետ է, սակայն բնապահպանական տեսակետից ընդունելի չէ:

11 Տրանսպորտի ոլորտի իրավիճակային վերլուծության արդյունքում վեր հանված հիմնախնդիրները հնացած ավտոպարկ, ավտոմեքենաների ցածր վառելիքային արդյունավետություն և այլն, թույլ են տալիս կատարելու ֆինանսական խթանների անբավարար օգտագործման վերաբերյալ եզրակացություն: Այդ համակարգի օպտիմալացումը ենթադրում է հանրապետությունում շահագործվող ավտոտրանսպորտային միջոցների բնապահպանական վճարների դրույքաչափերի վերանայում՝ կախված դրանց արտադրության տարեթվից, օգտագործվող վառելիքի տեսակից և վառելանյութի տեսակարար ծախսից:

12 Տրանսպորտի ոլորտում ֆինանսական խթանների անբավարար օգտագործման պատճառներն անհրաժեշտ է փնտրել ավտոտրանսպորտի շահագործման համար հավաքագրվող բնապահպանական վճարների նպատակային օգտագործման, հավաքագրվող գումարների օգտագործումը հասցեական դարձնելու մեջ: Այս առումով խնդրի լուծման առաջարկվող ուղղությունը բնապահպանական ֆոնդերի համապատասխան համակարգերի ստեղծումն է:

13 Տնտեսական գործիքները արդյունավետ չեն կիրառվում առանց մթնոլորտային օդի աղտոտման վերահսկման բարելավման: Տրանսպորտի ոլորտում բնապահպան աշխատանքների կազմակերպման և արդյունավետ վերահսկողության իրականացման համար անհրաժեշտ է վերանայել ավտոտրանսպորտային միջոցներով մթնոլորտն աղտոտող նյութերի արտանետումների նկատմամբ վերահսկողության կարգը, հստակեցնել վերահսկող մարմինների ցանկը, կանոնակարգել դրանց փոխհամագործակցությունը: Իրավիճակը շտկելու ուղղությամբ իրականացվելիք քայլերից մեկը պետք է լինի «Բնապահպանական վերահսկողության մասին» ՀՀ օրենքում ավտոտրանսպորտի արտանետումների վերահսկողության վերաբերյալ դրույթների հստակեցումը, հաշվի առնելով ավտոտրանսպորտային միջոցների ենթախմբերի և շարժիչների տեսակներին համապատասխան ՄԱԿ-ի ԵՏՀ կանոններով սահմանված արտանետումների մակարդակները կամ արտանետումների տեխնիկական նորմատիվները:

14 ՀՀ-ում ավտոտրանսպորտից արտանետումների նվազեցման ուղղություններ կարող են հանդիսանալ առանձին ավտոտրանսպորտային միջոցների ազդեցության մակարդակի կրճատումը և անձնական տրանսպորտով տեղաշարժման պահանջարկի կառավարումը, հիմքում դնելով գնագոյացման սկզբունքների փոփոխման ճանապարհով շարժման ինտենսիվության սահմանափակումը:

Առենախտության հիմնական արդյունքներն արտացոլված են հեղինակի հետևյալ հրապարակումներում.

1. Հակոբյան Դ., «Բնապահպանական ռիսկերի կառավարման հատուկ ընթացակարգերը և դրանց կանոնակարգումը ՀՀ-ում», Հայաստանի Հանրապետության սոցիալ-տնտեսական կայուն զարգացման հիմնախնդիրները: Գիտական հոդվածների ժողովածու- 1(21)- Երևան, «Անանիա Շիրակացի» համալս. հրատ. 2014.- 294էջ, էջ 135-140:

2. Հակոբյան Դ., «ՀՀ բնապահպանության ոլորտի ֆինանսատնտեսական մեխանիզմների կատարելագործման ուղիները» Հայաստանի Հանրապետության սոցիալ-տնտեսական կայուն զարգացման հիմնախնդիրները: Գիտական հոդվածների ժողովածու- 1(21)- Երևան, «Անանիա Շիրակացի» համալս. հրատ. 2014.- 294էջ, էջ 128-134:

3. Հակոբյան Դ., «Շրջակա միջավայրի պահպանության տնտեսական կարգավորումը ՀՀ-ում» «Ֆինանսներ և էկոնոմիկա» հանդես, # 1 (163) 2014.- 84 էջ, էջ 64-66:

4. Հակոբյան Դ., «Ավտոտրանսպորտից մթնոլորտային արտանետումների էկոլոգիական տնտեսական կարգավորումը ՀՀ-ում», ֆինանսներ և էկոնոմիկա» հանդես, # 9-10 (171-172) 2014.- 148 էջ, էջ120-123:

5. Հակոբյան Դ., «Աղտոտման անշարժ աղբյուրներից վնասակար նյութերի արտանետումների նորմավորման մեխանիզմների կատարելագործումը ՀՀ-ում», «Բանբեր Հայաստանի պետական տնտեսագիտական համալսարանի» 4(36), «Տնտեսագետ» հրատարակություն, Երևան 2014, 192 էջ, էջ 135-143:

Акопян Давид Гайкович

“Пути совершенствование инструментов экономического регулирования охраны атмосферного воздуха (на примере Республики Армения)”

Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.02 – „Экономика, управление хозяйством и его сферами”.

Защита диссертации состоится 11-го июня 2015г., в 15³⁰ часов, на заседании Специализированного совета 014 ВАК РА по экономике, действующего в Армянском государственном экономическом университете, по адресу: 0025, г. Ереван, ул. Налбандяна 128.

Р Е З Ю М Е

Охрана атмосферного воздуха от загрязнения вредными веществами, выбрасываемыми стационарными и передвижными источниками техногенного воздействия, на протяжении многих лет является приоритетной эколого-социальной проблемой в Армении. Загрязнение атмосферного воздуха является важнейшей причиной ухудшения здоровья людей, что подтверждено многочисленными данными эколого-эпидемиологических исследований в Армении и за рубежом.

Острота проблемы охраны атмосферного воздуха от техногенного загрязнения в значительной степени обусловлены несовершенством экономического механизма охраны окружающей среды, отсутствием экономической заинтересованности у предприятий в осуществлении необходимых воздухоохраных мероприятий. Это происходит, главным образом, из-за низких ставок платы за загрязнение атмосферного воздуха и несовершенством методики определения нормативов выбрасываемых вредных веществ. Действующий механизм экологического регулирования слабо адаптирован к изменяющимся условиям хозяйствования, недостаточно эффективен и нуждается в модернизации. В связи с этим так остро стоит проблема создания государством условий, повышающих субъектов в осуществлении воздуха-охранной деятельности.

Большое внимание в работе уделено механизмам экологического регулирования автомобильного транспорта, так как автотранспорт занимает первое место среди источников выбросов в атмосферу (54,3% всех выбросов в атмосферу). Высокий уровень загрязнения автотранспорта показывает, что полноценной системы экологического регулирования автотранспорта в нашей стране еще не существует, что привело к резкому обострению экологически и транспортных проблем, и особенно в городе Ереване:

Целью диссертационного исследования является развитие теоретико-методологических основ и разработка путей по совершенствованию инструментария экономического регулирования охраны атмосферного воздуха.

Для достижения данной цели в работе поставлены следующие задачи:

- Уточнить и скоординировать методологические подходы и инструменты оценки качества атмосферного воздуха и уровня загрязнения,
- Выявить степень риска нанесения ущерба здоровью населения вследствие загрязнения воздуха, в качестве критерия выбрав виды загрязняющих материалов и источники загрязнения, на основании этого разработать единый подход к классификации опасности источников загрязнения окружающей среды и оценки качества воздуха.

- Оценить уровень эффективности деятельности по защите неподвижных источников выбросов, представить критерии оценки экологической деятельности, выдвинуть метод целостной оценки деятельности по защите воздуха в отдельных регионах,

- Проанализировать действующее законодательство по управлению качеством воздуха, текущие процессы законодательной системы и существующие проблемы, обосновать основные направления совершенствования законодательства по регулированию сферы,

- Изучить применяемую практику нормирования выбросов загрязняющих воздух материалов и разработать механизм внедрения технологического и территориального нормирования выбросов вредных материалов из неподвижных источников,

- Изучить методические вопросы по регулированию выплат, а также иных инструментов теоретического регулирования, механизм регулирования связанных с ними отношений в РА, выявить недостатки существующей системы экономического регулирования, обосновать основные подходы к усовершенствованию этой системы,

- Изучить проблемы загрязнения атмосферы из автотранспорта и борьбы с ним, исследовать передовой опыт эколога-экономического регулирования автотранспорта,

- Поднять возможности сокращения автотранспортных выбросов, по ним разработать подходы к экологическому экономическому регулированию, направленные на сокращение автотранспортных выбросов.

Подвергнув в работе всестороннему анализу проблемы повышения эффективности государственного регулирования охраны атмосферного воздуха, их особенности и международные текущие процессы в этой сфере, представлены направления уменьшения атмосферных выбросов и совершенствования инструментов экономического регулирования охраны воздушного бассейна в целом, что является одной из первых подобных попыток в РА.

В рамках проведенных исследований получены ряд теоретических и методических результатов, из которых научную новизну содержат следующие:

1. Характеризуя причинно-следственную связь между загрязненностью атмосферного воздуха и здоровьем, разработаны новые подходы к классификации опасности неподвижных источников загрязнения атмосферного воздуха и установления предельных долей выбросов, на основании чего выдвинуты и обоснованы пути расчета платы за загрязнения, включая актуализацию базы налогообложения.

2. Выявляя причины недостаточного влияния экономических инструментов на экологическое поведение хозяйствующих субъектов, разработан многофакторный интегральный показатель оценки деятельности по охране атмосферного воздуха и обоснована целесообразность применения последнего в системе регулирования выбросов веществ, загрязняющих воздух из неподвижных источников загрязнения.

3. Выявляя проблемы загрязнения атмосферы из автотранспорта и борьбы против этого и поднимая возможности сокращения выбросов из автотранспорта, разработаны пути совершенствования системы регулирования выбросов загрязняющих атмосферный воздух веществ, основанные на инструменты регулирования воздействия отдельных автотранспортных средств на атмосферный воздух.

Hakobyan Davit Hayk

The ways of reorganization of means of economic regulation of the atmosphere air protection (On RA example)

The abstract of the thesis for receiving the degree of Doctor of Economics in the specialty 08.00.02 - "Economics, Management of Economy and its Spheres".

The defense of the thesis will take place on June 11, 2015, at 15³⁰ o'clock, at 014 Council of Economics of SCC RA at Armenian State University of Economics: 128 Nalbandyan, str., Yerevan, Armenia, 0025

ABSTRACT

The protection of atmosphere air by harmful substances extracted by stationary and movable sources of technogenic influence, during many years is a priority ecological-social problem in Armenia.

The urgency of the problem of atmosphere air protection from technogenic pollution is mostly caused by imperfectness of the economical mechanism of surrounding protection, the absence of economic interest by enterprises in implementation of necessary air protection arrangements. It takes place mostly because of low rates of payment for air pollution and imperfectness of the methodic of stating normatives of the harmful essences extracted. The acting mechanism of ecological regulation is weakly adapted to the alienated economic conditions, is not sufficiently effective and needs a modernization. In that regard the problem of creating by state the conditions that increase the economic interest of economic subjects in the implementation of air-protection activity.

In the work the great attention is paid to the mechanisms of ecological regulations of automobile transport, since auto-transport takes the first place among the sources of extraction into the atmosphere (54,3% of all extractions into the atmosphere). The high level of automobile transport pollution shows that there is no complete system of ecological regulation of automobile transport in our country, which led to acute worsening of ecological and transport problems, and especially in Yerevan.

The purpose of dissertation research is the development of theoretical-methodological grounds and the development of ways of perfection of the instruments of economic regulations of the atmosphere air protection.

In order to reach that purpose the following tasks are set in the work:

- To clarify and coordinate methodological approaches and tools for assessing air quality and pollution levels,
- To identify the risk of damage to human health due to air pollution, as a criterion for selecting the types of contaminants and sources of pollution on the basis of this develop a common approach to the classification of sources of pollution and air quality assessment.
- To assess the effectiveness of the protection of fixed emission sources to present criteria for evaluating environmental performance, the method put forward a coherent evaluation of the protection of the air in some regions,
- To review existing legislation on air quality management, ongoing processes of the legislative system and existing problems, prove the main directions of improvement of legislation to regulate the sphere,
- To explore practical life regulation of emissions of air pollutants materials and develop a mechanism for the implementation of technological and spatial regulation of emissions from stationary sources of materials,

- To examine the methodological issues regulatory payments and other tools of theoretical regulation, regulation mechanism connected with them in Armenia, to identify weaknesses in the existing system of economic regulation, to prove the main approaches to the improvement of the system,
- To examine the problem of air pollution from motor vehicles and combat, explore the best practices of ecological and economic regulation of motor vehicles,
- To raise the possibility of reducing road emissions on them to develop approaches to environmental economic regulation aimed at reducing road transport emissions.

Subjecting in the comprehensive analysis of the problem of increasing the efficiency of state regulation of the air, their features and international ongoing processes in this field, represented the direction of reducing air emissions and improving the tools of economic regulation of the air basin as a whole, which is one of the first such attempt in RA.

As part of the research produced a number of theoretical and methodological results of which scientific novelty contain the following:

1. Describing the causal relationship between ambient air pollution and health, the development of new approaches to the classification of fixed sources of air pollution and the establishment of the limiting emissions of shares, based on which nominated and justified way of calculating pollution charges, including updating of the tax base.
2. The causes of the lack of influence of economic instruments for environmental behavior of economic agents, developed multivariate integral index of evaluation of air protection and the expediency of applying the most recent in the regulation of emissions of air pollutants from stationary sources of pollution.
3. Identifying the problem of air pollution from motor vehicles and the fight against it and raising the possibility of reducing emissions from motor vehicles, developed ways to improve the system of emission control air pollutants, based on the impact of individual regulatory instruments of vehicles on the air.