

ԹԵՄԱ

**Վառելիքային  
շուկայի առկա  
հիմնախնդիրները  
և հնարավոր լուծման  
ուղիները ՀՀ-ում**

ՀՅԴ Բյուրոյի տնտեսական  
հետազոտությունների գրասենյակ



research@arf.am



010 52 18 90



ք.Երևան, 0010  
Մ. Մկրտչյան 12/1

Վերլուծությունը կատարված է  
ՀՅԴ Բյուրոյի տնտեսական հետազոտությունների գրասենյակի կողմից.  
Հրայր Մարուխեան Հիմնադրամը աջակցում է վերլուծության տարածմանը

## ՎԵՐԼՈՒԾՈՒԹՅՈՒՆ 2

### «Վառելիքային շուկայի առկա հիմնախնդիրները և հնարավոր լուծման ուղիները ՀՀ-ում» թեմայով

2018 թվականի հունվար 1-ից ուժի մեջ ստան ՀՀ նոր Հարկային օրենսգրքի հիմնական դրույթները, ըստ որոնց, մի շարք ապրանքատեսակների ակցիզային հարկը վերանայվեց, սահմավորապես՝ ավտոիլային խմիչքների, ծխախոտի, դիզելային վառելիքի, բենզինի, սեղմված գազի և այլն: Բենզինի, դիզելային վառելիքի և սեղմված գազի դեպքում ակցիզային հարկի դրույքաչափերի վերանայումը հանգեցրեց գնաճի, ինչը զգալի չէր ավտոիլային խմիչքների և ծխախոտի առավել սրցակցային շուկաներում:

Հայաստանի տնտեսության և ազգաբնակչության համար առավել զգալուն է դիզելային վառելիքի, բենզինի և սեղմված գազի գների աճը, քանի որ այս ապրանքները ոչ միայն սպառողական, այլև տնտեսական նշանակություն ունեն: Դիզելային վառելիքի, բենզինի և սեղմված գազի գների կտրուկ աճը ուղղակիորեն ազդում է մեր երկրի տարածքում արտադրվող և նաստուցվող ապրանքների և ծառայությունների ինքնարժեքների վրա: Սահմավորապես՝ դիզելային վառելիքի և սեղմված գազի գների ազդեցությունը մեծ է գյուղատնտեսության, արդյունաբերության և տրանսպորտի ոլորտների վրա:

ՀՅԴ Բյուրոյի տնտեսական հետազոտության գրասենյակն այս վերլուծությանը հետապնդել է հետևյալ խնդիրները.

- 1.** պարզել արդյո՞ք համաչափ է տեղի ունեցել ակցիզային հարկի և ՄԱՀ-ի վերանայումը բենզինի, դիզելային վառելիքի և սեղմված գազի գնագոյացման դեպքում,
- 2.** բացահայտել վառելիքային շուկայի առկա վիճակը և խորքային հիմնախնդիրները,
- 3.** առաջադրել այդ հիմնախնդիրների լուծման ուղիները:

## 1. ԸՆԴՀԱՆՈՒՐ ԲԱՐՈՒԹՅԱՆ ԱԶԴԵՑՈՒԹՅՈՒՆԸ ԲԵՆՁԻՆԻ, ԴԻՋԵԼԱՅԻՆ ՎԱՌԵԼԻՔԻ ԵՎ ՍԵՂՄԱԾ ԳԱԶԻ ԳՆԱԳՈՅԱՑՄԱՆ ՎՐԱ

**1.1** 2018 թվականի հունվար 1-ից բենզինի ներմուծման համար ակցիզային հարկը բարձրացել է 1 տոննայի հաշվով 15 000 ՀՀ դրամով: Եթե մինչև 01.01.18 թվականը 1 տոննա բենզինի ներմուծման համար ակցիզային հարկի գումարը կազմում էր 25 000 դրամ, ապա ներկայումս այն կազմում է 40 000 դրամ: Բացի այդ, մինչ 2018 թվականը մաքսային սահմանին վճարվող ակցիզային հարկի և ԱԱՀ-ի հանրագումարը կազմում էր 120 000 ՀՀ դրամ, իսկ այժմ՝ 135 000 ՀՀ դրամ: Արդյունքում՝ տեղի ունեցավ գների աճ շուրջ 20 ՀՀ դրամի չափով՝ աղյուսակ 1-ի հաշվարկների համաձայն: Ակցիզային հարկի դրույքաչափի բարձրացումը համաչափ է ազդել բենզինի մանրածախ գնի գնագոյացման վրա, որը որևէ կերպ չի արդարացնում այս շուկայում տարիներ շարունակ իրականացվող միասնական գնային քաղաքականությունը:

**1.2** 2016 թվականի մայիսի 1-ից սեղված գազը հանդիսանում է ենթակցիզային ապրանքատեսակ, 1000 խմ.-ի համար սահմանված էր 8330 ՀՀ դրամ: Այս տարվա հունվարի 1-ից այն կազմում է 25000 ՀՀ դրամ: Արդյունքում՝ տեղի ունեցավ գների աճ, շուրջ 20 ՀՀ դրամի չափով՝ Աղյուսակ 1-ի հաշվարկների համաձայն: Ակցիզային հարկի դրույքաչափի բարձրացումը համաչափ է ազդել սեղնված գազի գնի գնագոյացման վրա, որը որևէ կերպ չի արդարացնում Երևանի ԱԳԼՃԿ-ների կողմից միասնական գնային քաղաքականությունը:

**1.3** Ակցիզային հարկի մասին ՀՀ օրենքի 5-րդ հոդվածի 1-ին մասի համաձայն (Ուժի մեջ է եղել մինչև 01.01.2018թ.) դիզելային վառելիքի ակցիզային հարկի դրույքաչափը 1 տոննայի համար սահմանված էր մաքսային արժեքի 10 տոկոսի չափով, բայց ոչ պակաս, քան 1 տոննայի համար **35 000 ՀՀ դրամ**: 01.01.2018 թվականից ուժի մեջ մտած նոր Հարկային օրենսգրքի 88-րդ հոդվածի 1-ին մասի համաձայն՝ դիզելային վառելիքի ակցիզային հարկի դրույքաչափը 1 տոննայի համար սահմանված է **13 000 ՀՀ դրամ**, սակայն նույն օրենսգրքի 450-րդ հոդվածի 3-րդ մասի համաձայն, մինչև 2017 թվականի դեկտեմբերի 31-ը ներառյալ, ներմուծված և 2018 թվականի հունվարի 1-ի դրությամբ հարկ վճար-

րողների մոտ առկա դիզելային վառելիքի ապրանքային մնացորդների մասով ներմուծման ժամանակ վճարված ակցիզային հարկը՝ յուրաքանչյուր տոննայի հաշվով **22 000 ՀՀ դրամի** չափով է: Մինչև 2018 թվականի հունվարի 1-ը դիզելային վառելիքի ներմուծումը և օտարումը ազատված էր ՍԱՀ-ից: ՀՀ նոր Հարկային օրենսգրքի 64-րդ հոդվածը կարգավորում է ՍԱՀ-ից ազատված գործարքները և գործառնությունները, ըստ որի՝ այս տարվա հունվարի 1-ից դիզելային վառելիքի ներմուծումը և օտարումը ենթակա են ՍԱՀ-ով հարկման: ՀՀԳԲ Բյուրոյի տնտեսական հետազոտությունների գրասենյակի 08.01.2018 թվականի համառոտ հաղորդագրության շրջանակում հնարավոր չէր անդրադառնալ ՍԱՀ հաշվարկման և հաշվանցման օրենսդրության բոլոր ասպեկտներին, քանի որ առաջնային խնդիր էր հստակեցնել դիզելային վառելիքի մանրաձախ գնի ձևավորման մեթոդաբանությունը՝ հաշվի առնելով ՍԱՀ հաշվանցման առկա հնարավորությունը: Եվ այսպես՝ ՀՀ ՏԱՊՊՀ-ի 12.01.2018 թվականին ներկայացրած պարզաբանման համաձայն՝ դիզելային վառելիքի մանրաձախ գնի ներկայիս հաշվարկը իրականացվել է հետևյալ մեթոդաբանությամբ՝ նախկին գինը կազմում էր **380-390 ՀՀ դրամ**, որից 18 ՀՀ դրամի չափով նվազեցվում է ակցիզային հարկը՝ այսինքն այն կազմում է մոտ 372 ՀՀ դրամ (390-18), ապա ձևավորված նոր գնին նաև պետք է ավելացնել ՍԱՀ՝ 20%-ի չափով, որի արդյունքում կստացվի մոտ 446 ՀՀ դրամ (372+20%): Այսինքն՝ ստացվում է, որ անուղղակի հարկերը ավելացել են ոչ թե 60 ՀՀ դրամով, ինչպես նախկինում պնդում էր ՀՀ ՏԱՊՊՀ-ն, այլ 68 ՀՀ դրամով (440-372), իսկ եթե նախորդ տարվա դիզելային վառելիքի գինը վերցնենք 380 ՀՀ դրամ, ինչպես դարձյալ պնդում է ՀՀ ՏԱՊՊՀ-ն, ապա ավելացումը կկազմի 78 ՀՀ դրամ կամ շուրջ 10 ՀՀ դրամով ավելի շատ է թանկացել դիզելային վառելիքը: ՀՀ ԿԱ ՊԵԿ-ի նախագահի առաջին տեղակալ պարոն Վ.Միրունյանի 15.01.2018 թվականին տրված պարզաբանման համաձայն՝ դիզելային վառելիքի մեկ լիտրը, մինչև թանկանալը, 380 ՀՀ դրամ էր, որի մեջ ակցիզային հարկը 29.3 ՀՀ դրամ էր (Տես Աղյուսակ 1): Այսինքն ինքնարժեքին + շահույթ + ակցիզային հարկ հավասար էր վաճառքի գին՝ 380 ՀՀ դրամ: Ինքնարժեք + շահույթ = 380 - 29.3 կամ 350.7 ՀՀ դրամ: Այժմ ակցիզային հարկը, մեկ լիտրի համար, կազմում է 10.9 ՀՀ դրամ: Այսինքն ինքնարժեքին + շահույթ + ակցիզային հարկ հավասար է 350.7 + 10.9 = 361.6 ՀՀ դրամ: Սրան, որ գումարենք 20% ՍԱՀ կկազմի՝ 361.6 x 1.2 = 433, 9 ՀՀ դրամ: Այն դեպքում, երբ ներկայումս դիզելային վառելիքը մանրաձախ շուկայում վաճառ-

վում է 440–450 ՀՀ դրամով: Բացի այդ, ՀՀ ՏՄՊՊՀ-ն իր մեթոդաբանության մեջ հաշվի չի առել 2018 հունվարի 1-ից հետո ՀՀ ներսնուծվող դիզելային վառելիքի, ինչպես նաև դիզելային վառելիքի իրացման համար ձեռք բերվող սպարանքների և ծառայությունների (օրինակ՝ էլեկտրաէներգիայի, տրանսպորտային ծառայությունների, սարքավորումների և այլնի) գնի մեջ ներառված ԱԱՀ-ի հաշվանցման հնարավորությունը (համաձայնությանը): Հակառակ դեպքում՝ ստացվում է, որ ամբողջ ԱԱՀ-ի բարձրացման բեռը դրվում է սպառողների ուսերին, իսկ այլ հավասար պայմաններում դիզելային վառելիքի վաճառքից ստացված շահույթը ավելացնում է, քանի որ եթե նախկինում նույն տնտեսավարողը ԱԱՀ-ն ծախսագրում էր, ապա ներկայումս նա կարող է հաշվանցել: Գտնում ենք նաև, որ հանրային վստահությունը էականորեն կավելանար, երբ ներկայացվեր դիզելային վառելիքի, բենզինի և սեղմված գազի մանրաձախ գների ձևավորման ամբողջական հաշվարկը (օրինակ՝ տոկոսներով), այդ թվում՝ մաքսային արժեքը, շահութաբերության մակարդակը և այլն:

Սկզբիցային հարկի դրույքաչափի բարձրացման ազդությունը դիզելային վառելիքի մանրաձախ գնի վրա հստակ չէ, քանի որ հաշվարկներում պարզ չէ ԱԱՀ-ի հաշվանցման մեծությունը:

**Աղյուսակ 1.** Մինչև 01.01.2018թ. և հետո սեղմված գազի, բենզինի և դիզելային վառելիքի ակցիզային հարկի և ԱԱՀ հաշվարկները՝ արտահայտված ՀՀ դրամով

Սպարանքախմբի անվանումը	Խտ. գործակիցը	մինչև 01.01.2018 թ.			01.01.2018 թ.-ից հետո		
		ակցիզային հարկը	ԱԱՀ-ով	մանրաձախ գինը՝ 31.12.18թ	ակցիզային հարկը	ԱԱՀ-ով	մանրաձախ գինը՝ 20.01.18թ.
1 Սեղմված գազ	1000 խ.մ.	8330	10000		25000	30000	
	1 խ.մ.	8.33	10	170-190	25	30	190-210
2 Բենզին /ռեզուլյար, պրեմիում/	1 տոննա	1320-1330	25000	120000	40000	135000	
	1 լիտր	լիտր	18.9	90.9	410-430	30.3	102.3
3 Դիզելային վառելիք	1 տոննա	1195-1210	35000	Ազատված	13000	?	
	1 լիտր	լիտր	29.3		380-390	10.9	?

Աղբյուրը՝ ՀՅԴ Բյուրոյի տնտեսական հետազոտությունների գրասենյակ

## 2. ՎԱՌԵԼԻՔԱՅԻՆ ՇՈՒԿԱՅԻ ԱՌԿԱ ՎԻՃԱԿԸ ԵՎ ԽՈՐՔԱՅԻՆ ՀԻՄՆԱԽՆԴԻՐՆԵՐԸ

**2.1** Հայաստանը հեղուկ վառելիք ներկրող երկիր է: Մասնավորապես՝ ՀՀ ԱՎԾ-ի տվյալների համաձայն՝ 2016 թվականին Հայաստան է ներկրվել շուրջ 140683.4 հազ. լիտր բենզին 83234101 ԱՄՆ դոլար մաքսային արժեքով /271012 US\$ ԱԱ կող/, իսկ դիզելային վառելիք՝ 177463.4 հազ. լիտր՝ 115165964 ԱՄՆ դոլար մաքսային արժեքով /271019 US\$ ԱԱ կող/: 2017 թվականի 11 ամիսների հաշվարկով նախորդ տարվա նույն ժամանակահատվածի համեմատ գրանցվել է նավթի և նավթամթերքի (բենզինի, մագուրի, դիզելային վառելիքի, նավթի, յուղի) շուրջ 9,5 տոկոս ներկրման աճ:

Սղյուակ 2.-ի և 3.-ի համաձայն՝ 2012–2016թթ. Հայաստանի Հանրապետություն բենզին և դիզելային վառելիք հիմնականում ներմուծվել են ՌԴ-ից, Բուլղարիայից, Թուրքմենստանից, ԻԻՀ-ից, Ռումինայից և այլ երկրներից:

ՀՀ ԿԱՊԵԿ-ի առաջին 1000 խոշոր հարկ վճարողների տվյալների համաձայն՝ 2017 թվականի հունվար-սեպտեմբեր ամիսներին «Սի ՓԻ ԷՍ Օիլ Քորպորեյշն» ՍՊԸ-ն և «Ֆլեշ» ՍՊԸ-ն նվազեցրել են ՀՀ պետական բյուջե վճարվող հարկերի ընդհանուր գումարները, համապատասխանաբար՝ 621 մլն ՀՀ դրամ և 1.3 մլրդ ՀՀ դրամ, այդ թվում՝ կտրուկ կրճատվել են մաքսային մարմինների կողմից հավաքագրումները և ուղղակի հարկերը: 2017 թվականի ընթացքում միջազգային շուկայում բենզինի և դիզելային վառելիքի գները նախորդ տարվա համեմատ բարձր են եղել:

---

ՀՀ ԱՎԾ-ի տվյալների համաձայն՝ 2016 թվականին Հայաստան է ներկրվել շուրջ 140683.4 հազ. լիտր բենզին 83234101 ԱՄՆ դոլար մաքսային արժեքով /271012 US\$ ԱԱ կող/, իսկ դիզելային վառելիք՝ 177463.4 հազ. լիտր՝ 115165964 ԱՄՆ դոլար մաքսային արժեքով /271019 US\$ ԱԱ կող/

---

**Աղյուսակ 2.** 2012–2016 թթ. Շայաստան ներմուծվող դիզելային վառելիքի ծավալները, ըստ արտահանող երկրների (հազ. ԱՄՆ դոլար)

Արտահանողներ	Ներմուծում 2012-ին	Ներմուծում 2013-ին	Ներմուծում 2014-ին	Ներմուծում 2015-ին	Ներմուծում 2016-ին
Աշխարհ, ընդհանուր	217293	204030	197902	124526	114331
Ռուսաստանի Դաշնություն	93328	98302	105685	70811	68242
Իրան (ԻԻՀ)	5725	3198	12336	27541	8686
Հունաստան	6505	0	0	3971	7348
Ռումինիա	736	11006	13994	7136	5138
Սաուդյան Արաբիա	39	145	9	4	441
Թուրքմենստան	12913	1199	0	0	3920
Իտալիա	48	32	159	136	3382
Քեղզիա	3675	2973	2047	1183	2104
Բուլղարիա	0	411	188	664	2073
Կիպրոս	0	0	0	0	1639
Գերմանիա	2049	2327	2194	1558	1382
Նիդերլանդներ	944	1678	1875	1675	1247
Լիտվա	324	282	705	578	671
Թուրքիա	415	1361	1285	2550	611
Կորեայի Հանրապետություն	567	457	768	896	610
Ֆրանսիա	177	352	376	279	595
Միացյալ Թագավորություն	607	656	764	617	584
ԱՄՆ	851	703	788	642	427
Շվեդիա	75	237	231	233	323
Քելառուա	0	2805	150	231	172
Ֆինլանդիա	97	99	95	30	135
Ճապոնիա	492	520	628	374	124
Անհայտ երկրներ	0	0	0	97	111
Ա.Ս.Է.	190	377	980	63	108
Սինգապուր	37	133	19	105	99
Լեհաստան	258	213	177	90	79
Իրաք	32645	26493	23567	392	36
Ավստրիա	4	8	15	33	19
Վրաստան	436	37	0	6	16
Սլովակիա	0	2	0	0	11
Չինաստան	8	1	32	6	8
Շվեյցարիա	0	0	5	40	8
Պորտուգալիա	93	110	37	40	6
Իսրայել	49437	44858	28097	2430	3
Ուկրաինա	4105	2798	543	67	1
Չեխիա	1	1	1	2	1
Հոլլանդիա	0	2	0	0	1
Իսպանիա	170	2	6	3	1
Ուզբեկստան	234	119	0	0	0
Ավստրալիա	0	69	1	0	0
Կանադա	0	1	1	0	0
Դանիա	6	0	0	0	0
Հունգարիա	2	2	0	0	0
Ինդոնեզիա	0	0	3	4	0
Լիբանան	0	0	0	9	0
Լատվիա	0	0	0	15	0
Սերբիկա	0	0	44	0	0
Օման	96	60	93	2	0
Նիգեր	0	0	0	12	0
Եգիպտոս	0	1	1	1	0



**Աղյուսակ 3.** 2013–2016 թթ. Հայաստան ներմուծվող բենզինի ծավալները, ըստ արտահանող երկրների (հազ. ԱՄՆ դոլար)

Արտահանողներ	Ներմուծում 2013-ին	Ներմուծում 2014-ին	Ներմուծում 2015-ին	Ներմուծում 2016-ին
Սլիաբի, ընդհանուր	137560	123268	92820	83963
Ռուսաստանի Դաշնություն	0	108106	82502	69131
Բուլղարիա	45848	5001	10130	14793
Մեխայտ երկրներ	0	0	44	28
Էստոնիա	0	0	6	3
Լեհաստան	0	0	0	3
Գերմանիա	3	5	1	2
Իրան (ԻԻՀ)	129	19	2	1
Սիացյալ Թագավորություն	2	4	2	1
Ուկրաինա	0	9	0	0
Բելգիա	0	0	28	0
Դանիա	0	2	0	0
Ֆինլանդիա	5	9	2	0
Ռումինիա	91574	10113	102	0
ԱՄՆ	0	1	1	0

Աղբյուրը՝ ITC calculations based on UN COMTRADE statistics.

Ներկայումս դիզելային վառելիքի և բենզինի շուկայում գործունեություն են ծավալում սահմանափակ թվով ընկերություններ, մասնավորապես՝ «Ֆլեշ» ՍՊԸ, «Սի Փի ԷՍ Օիլ Քորփորեյշն» ՍՊԸ և այլն: «Ֆլեշ» ՍՊԸ-ն և «Սի Փի ԷՍ Օիլ Քորփորեյշն» ՍՊԸ-ն ոչ միայն մեծածախ, այլև մանրածախ վաճառողներ են, ինչի արդյունքում՝ նրանց կողմից վերահսկվում է ներմուծում-մանրածախ վաճառքի ողջ շղթան: Սիանչանակ է, որ փոքր և միջին բենզալցակայանները անհավասար սրբակցային պայմաններում են գտնվում, և վերջին տարիներին նրանց թիվը աստիճանաբար նվազում է (Տես Աղյուսակ 4):

14.03.2012 թվականի ՀՀ ՏԱՊՊՀ-ի նիստում հրապարակվել են բենզինի և դիզելային վառելիքի շուկաներում գործող «Սիթի Պետրոլ Գրուպ» ընկերության (CPS) հանդեպ հարուցված վարչական վարույթի արդյունքները, ըստ որոնց, ՏԱՊՊՀ-ի որոշմամբ, գերիշխող դիրքի չարաշահման համար «Սիթի Պետրոլ Գրուպ»-ը տուգանվել է 100 միլիոն ՀՀ դրամով: Ընկերությունը փորձել էր շուկայից դուրս սնդել և սնանկացնել համեմատաբար փոքր բենզալցակայանների սեփականատերերին: Հանձնաժողովը պարզել է, որ, մաս-

Նավորապես ընկերության վարած գնային քաղաքականության արդյունքում, անհատ քաղաքացիներին պատկանող փոքր բենգալցակայանները սնանկանում էին, և վերջինների սեփականատերերը ստիպված իրենց բիզնեսը ոչ շահավետ պայմաններով վաճառում էին CPS-ին:

2017 թվականի հունվար-սեպտեմբեր ամիսներին «Սի Փի Էս Օիլ Քորփորեյշն» ՍՊԸ-ն և «Ֆլեշ» ՍՊԸ-ն նվազեցրել են ՀՀ պետական բյուջե վճարվող հարկերի ընդհանուր գումարները, համապատասխանաբար՝ 621 մլն ՀՀ դրամ և 1.3 մլրդ ՀՀ դրամ,

Պարզվել էր, որ ընկերությունը մեծածախ բազաներից վառելիքը իրացնում էր այն գնով, ինչ գնով, որ արդեն իսկ վաճառում էր իրեն պատկանող տասնյակ բենգալցակայաններում: Փաստացի CPS ընկերությունից բենգին և դիզելային վառելիք ձեռք բերող փոքր տնտեսավարողները հայտնվել էին անմիսիթար վիճակում, քանի որ չէին կարող դրանք վաճառել ավելի բարձր գնով, քան ներկրող ընկերության բենգալցակայաններում էր և, հատկապես մարզերում, չէին էլ կարող օգտվել այլ մատակարարից, քանի որ մեծածախ առևտրի բազաներ շատ վայրերում ունի միայն հենց այս ընկերությունը: Հանձնաժողովի ուսումնասիրությանը բացահայտվել էին տասնյակ դեպքեր, երբ այս ընկերության ուղղորդված քաղաքականության «զոհը» դարձած փոքր բենգալցակայանների տերերը ստիպված իրենց բիզնեսը վաճառել էին վերջինիս, կամ նրա հետ կնքել համատեղ օգտագործման պայմանագիր՝ ոչ շահավետ պայմաններով: Ըստ այդ պայմանագրերի, շահույթի 98%-ը տնօրինում է CPS-ը, իսկ մնացած 2%-ը՝ տվյալ բենգալցակայանի իրական սեփականատերը: Օրինակ. միայն Վանաձոր քաղաքում ընկերությունը ուներ 8 բենգալցակայան, որոնցից 7-ը ձեռք էր բերել հենց այդ ճանապարհով: Հանձնաժողովը հաստատված էր համարել այն հանգամանքը, որ CPS-ը միտումնավոր և նպատակաուղղված գործունեություն էր ծավալել՝ ուղղված այլ տնտեսավարողներին պատկանող բիզնեսի ոչնչացմանը և սեփական բիզնեսի էլ ավելի խոշորացմանը: Հանձնաժողովի որոշմամբ, ընկերությունը

եռօրյա ժամկետում պարտավոր էր վերացնել խախտումն անբողջությամբ և աշխատել արդար սրցակցային կանոններով: Հանձնաժողովի որոշման կատարումը ենթադրում էր վերականգնել մանրածախ շուկայում փոքր բենզալցակայանների գործունեության համար սրցակցային դաշտը:

Այսպես, առ այսօր դիզելային վառելիքի և բենզինի մանրածախ շուկայում մեծ ազդեցություն են շարունակում պահպանել գերիշխող դիրք ունեցող ներկրող ընկերությունները, ինչպես նաև պետական գնումների սրցույթներին հիմնականում մասնակցում և հաղթում են նրանք:

Հստակ է նաև, որ «գնագոյացում» և «գնային քաղաքականություն» տնտեսագիտական հասկացությունների շփոթություն կա: **Գնագոյացումը** ապրանքի կամ ծառայությունների գնի հաշվարկման մեթոդաբանությունն է, իսկ **գնային քաղաքականությունը** ձևավորվում է տվյալ ընկերության ընդհանուր ռազմավարության շրջանակներում և ներառում է գնային ռազմավարությունն ու մարտավարությունը: Օրինակ՝ «սերուցք քամելու» ռազմավարությունը, շակոյի մասնաբաժնի ավելացման ռազմավարությունը և այլն, իսկ որպես մարտավարություն՝ ցածր գների, գնային զեղչերի և գնորդների ոչ գնային խրախուսման համակարգերի կիրառության հնարավորությունը և այլն:

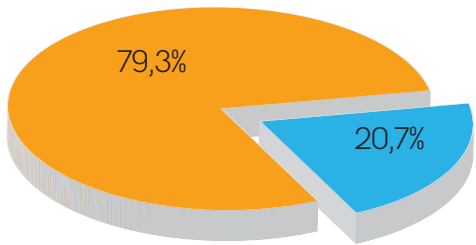
Այն հանգամանքը, որ դիզելային վառելիք և բենզին ներկրող ընկերությունները հիմնականում ձեռք են բերում միևնույն երկրներից և ընկերություններից, որի արդյունքում նրանք համադրելի ծախսեր են կատարում ներմուծման գործընթացում, որևէ կերպ չի արդարացնում տարիների շարունակ իրականացվող միասնական գնային քաղաքականությունը, ինչը կարող է վկայել շուկայի բաժանման և հակամրցակցային համաձայնության մասին:

**2.2** ՀՀ հանրային ծառայությունները կարգավորող հանձնաժողովի հաշվետվությունների համաձայն՝ 2016 թվականին Հայաստան է ներկրվել շուրջ 2236, 5 մլն խմ բնական գազ, որից 467, 3 մլն խմ-ն կամ 20, 7 տոկոսը սպառվել է ավտոգազալիցքավորման ճնշակայանների (ՍԳԼՃԿ-ի) կողմից, իսկ 2017 թվականի 9 ամիսների հաշվարկով, նախորդ տարվա նույն ժամանակ-

Նակահատվածի համեմատ, գրանցվել է ԱԳԼՃԿ-ների կողմից բնական գազի սպառման 2 տոկոս աճ: Սյս ընթացքում ՌԴ-ից ներմուծվող բնական գազի գնի փոփոխություն տեղի չի ունեցել: 1000 խմ բնական գազը ներկրվում է 150 ԱՄՆ դոլարով, որը ԱԳԼՃԿ-ներին վաճառվում է 242, 1 ԱՄՆ դոլարով:

ՀՀ ԱԿԾ-ի կողմից տրամադրված Սոյուսակ 4.-ի համաձայն, 2017 թվականի սեպտեմբեր ամսվա դրությամբ, ՀՀ-ում գործում են 362 ԱԳԼՃԿ-ներ: Երևան քաղաքում և որոշ նարգերում գործող ԱԳԼՃԿ-ների թիվը վերջին երեք տարիների ընթացքում գրեթե չի փոխվել: Սեր հաշվարկների համաձայն՝ միջինում յուրաքանչյուր ԱԳԼՃԿ-ն ամսական սպառում է մոտ 107000 խմ բնական գազ (467, 3 մլն խմ: 364 հատ: 12 ամիս), իսկ Երևանի ԱԳԼՃԿ-ների դեպքում՝ մի քանի անգամ շատ: Մինչև 01.01.2018 թվականը Երևանյան ԱԳԼՃԿ-ներում սեղմված գազը իրացվում էր հիմնականում 190 ՀՀ դրամով, իսկ նարգերում՝ 170-180 ՀՀ դրամով: 01.01.2018 թվականից, ակցիզային հարկի դրույքաչափերի բարձրացման արդյունքում, Երևանյան ԱԳԼՃԿ-ներում սեղմված գազը 210 ՀՀ դրամ է, իսկ նարգերում՝ 190 ՀՀ դրամ: Փաստացի ստացվում է, որ նարգերում սեղմված գազը միշտ ցածր է: Այն դեպքում, երբ Երևանում սեղմված գազի պահանջարկը մի քանի անգամ ավելի է, քանի որ այստեղ է կենտրոնացված ավտոմեքենաների մեծ մասը: Կարծում ենք նաև, որ Երևանում, սեղմված գազի բարձր գնագոյացման պատճառ է նաև այն հանգամանքը, որ առկա են ԱԳԼՃԿ-ների կառուցման և շահագործման խիստ պայմաններ, որոնց արդյունքում, վերջին տարիներին, գրեթե չի ավելանում նրանց թիվը, ինչը, անշուշտ, բացասաբար է ազդեցում այս շուկայի մրցակցության վրա:

**Գծապատկեր 1.** ԱԳԼՃԿ-ների սպառման մասնաբաժինը Եայաստան ներկրվող բնական գազի ծավալում



**Աղյուսակ 4.** 2015–2017թթ. ավտոգազալիցքավորման ճնշակայանների (ԱԳՀԿ) և բենզալցման կայանների քանակը ՀՀ-ում

	ԱԳՀԿ-ների քանակը, միավոր			Բենզալցման կայանների քանակը, միավոր		
	2015թ.	2016թ.	2017թ. հունվար-սեպտեմբեր	2015թ.	2016թ.	2017թ. հունվար-սեպտեմբեր
Ընդամենը ՀՀ այդ թվում՝	355	364	362	497	494	485
Արագածոտն	37	38	37	20	20	20
Արարատ	50	55	54	37	35	35
Արմավիր	44	44	45	48	40	39
Գեղարքունիք	37	40	39	56	52	44
Լոռի	40	37	37	37	38	37
Կոտայք	31	31	30	48	46	43
Շիրակ	37	38	38	29	27	31
Սյունիք	14	15	15	32	32	37
Վայոց Ձոր	9	9	10	12	12	13
Տավուշ	25	25	25	18	19	21
ք. Երևան	31	32	32	160	173	165

Աղբյուրը՝ ՀՀ ԱՎԾ, ՀՅԴ Բյուրոյի տնտեսական հետազոտությունների գրասենյակի հարցում

2.3 Եվ այսպես, ամփոփելով վառելիք շուկայի առկա վիճակը, առանձնացվում են հետևյալ հիմնախնդիրները.

- ❑ Համակենտրոնացման բարձր մակարդակ ունեցող ապրանքային շուկաներում տնտեսական քաղաքականությունը չպետք է սահմանափակվի հարկային և մաքսային վարչարարության պարզեցմամբ և բարելավմամբ, ինչը, անշուշտ, կարևոր է, բայց ոչ բավարար, քանի որ նոր ներկրողները արդեն մանրածախ շուկայում բախվում են բազմաթիվ խտրականությունների և «գործարար սովորույթների» հետ:
- ❑ Բենզալցակայանների դեպքում տեսանելի են ՀԴՄ-ի կանոնների խախտման ռիսկեր, ինչը ավելացնում է ստվերի հավանականությունը այս ապրանքային շուկայում:
- ❑ Կախված միջազգային շուկայի իրավիճակից, օրենսդրության փոփոխություններից և այլնից՝ օբյեկտիվորեն հնարավոր են գնային

ճնշումներ, որոնք կյանող-չեզոքացնող տնտեսական «քարձիկները» Հայաստանի տնտեսության դեպքում շատ թույլ են կամ բացակայում են այն ապրանքային շուկաներում, որտեղ գործունեություն են ծավալում մենաշնորհի կամ գերիշխող դիրք ունեցող տնտեսավարող սուբյեկտները: Վառելիքային շուկայի դեպքում գրեթե բոլոր գնային ճնշումները արտահայտվում են գների բարձրացմամբ, երբ այլ սրցակցային ապրանքային շուկաներում տեսանելի են ծախսերի նվազեցման կամ արդյունավետության աճին ուղղված հստակ մեխանիզմները (քայլերը): Այս շուկայում տարիներ շարունակ իրականացվող միասնական գնային քաղաքականությունը կարող է փաստել շուկայի բաժանման և հականրցակցային համաձայնության մասին:

- ❑ Դիզելային վառելիքի մանրածախ գների հաշվարկման մեթոդաբանության մեջ ներառված չէ տնտեսավարողի կողմից ձեռք բերված ապրանքների և ծառայությունների (օրինակ՝ էլեկտրաէներգիայի, տրանսպորտային ծառայությունների, սարքավորումների և այլնի) գնի մեջ ներառված ՄԱՀ-ի հաշվանցման հնարավորությունը (համամասնությամբ): Եթե մինչև 2018 թվականի հունվարի 1-ը դիզելային վառելիք ներմուծողը և վաճառողը նվազեցնում էր շահույթից, ապա ներկայումս կարող է հաշվանցել, ինչը թույլ կտա վերանայել իր վերադիրի կամ շահույթի մեծությունը: Հակառակ դեպքում, ստացվում է, որ ՄԱՀ-ի բարձրացման ողջ բեռը դրվում է դիզելային վառելիքի սպառողների ուսերին: Դիզելային վառելիք ներմուծման և օտարման դեպքում պետք է հաշվարկել ՄԱՀ հաշվանցման մեծությունը:
- ❑ Նախկին հետազոտությունները և վերջին տարիներին գրանցված բենզալցակայանների թվի նվազումը փաստում են այն մասին, որ այստեղ դեռևս մեծ ազդեցություն են պահպանում դիզելային վառելիք և բենզին ներկրող ընկերությունները, ինչը տարիներ շարունակ իրականացվող անհավասար սրցակցության հետևանք է:
- ❑ Գնային քաղաքականությունից զատ կարևորում ենք նաև որակի և իրական ծավալի խնդիրները, այսինքն՝ բենզալցակայաններից և

ՄԳԼՃԿ-ներից լիցքավորվող վառելիքի որակի համապատասխանությունը սահմանված չափանիշներին և հրապարակված մակնշմանը, ինչպես նաև ստուգաչափումը: Սույն խնդիրների ուղղությամբ տարիներ շարունակ տեսանելի առաջընթաց չի գրանցվում:

### 3. ՎԱՌԵԼԻՔԱՅԻՆ ՇՈՒԿԱՅԻ ԸԻՄԱՍՆԴԻՐՆԵՐԻ ԼՈՒԾՄԱՆ ՈՒՂԻՆԵՐԸ

Ելնելով ներկայացված նյութերից և վերլուծություններից հանգում ենք այն եզրակացությանը, որ վառելիքային շուկայում խնդիրները խորքային են, և անհրաժեշտ է արմատապես վերանայել տնտեսական և հակամենաշտոր-հային քաղաքականությունը: Հակառակ դեպքում՝ պարբերաբար գործ ենք ունենալու հասարակական անվտանգության և եկամուտների անարդարացի բաշխման հետ: Այս իրավիճակից դուրս գալու համար առաջարկում ենք հետևյալ մոտեցումները.

- ❑ Միջազգային փորձը փաստում է (Բելառուսի, ՌԴ-ի, Ղազախստանի և այլն), որ սոցիալական և ռազմավարական նշանակություն ունեցող ապրանքների մեծածախ վաճառքը առավել արդյունավետ և վերահսկելի է, երբ այն իրականացվում է էլեկտրոնային հարթակների (բորսաների) միջոցով, ինչը նպաստում է շուկա մուտք գործող նոր տնտեսավարողների վերաբերյալ տեղեկատվության հասանելիությանը, խտրական գների բացառմանը, մեծածախ շուկայում ստվերի կրճատմանը, առողջ մրցակցությանը և այլն:
- ❑ Այս կամ այն շուկայում որևէ տնտեսավարողի մրցակցության վրա ազդեցությունը գնահատելիս՝ անհրաժեշտ է տիրապետել շուկայի իրական շրջանառության ծավալները, հետևաբար, առաջարկվում է առավել խստացնել բենզալցակայաններում ՀԴՄ կանոնների շահագործմանն ուղղված հարկային վարչարարությունը:
- ❑ ՀՀ հեղուկ վառելիքի շուկայի մրցակցության վրա էական ազդեցություն կունենա այս ոլորտի միջազգային հայտնի կոորպորացիաների մուտքը, օրինակ՝ GULF, Lukoil, Total, British Petroleum, Agip, Wiosol, Shell և այլն, որոնց բենզալցակայանները և ներկրող ներկայացուցչությունները ազատորեն գործում են հարևան Վրաստանի Հանրապետությունում:



- ❑ Ինչպես դեղերի, այնպես էլ բենզինի և դիզելային վառելիքի դեպքում պետք է սահմանափակվի (ոչ արգելվի) ներկրող տնտեսավարողների (նաև փոխկապակցված անձանց) գործունեությունը մանրածախ շուկայում, ինչը կնպաստի փոքր և միջին ձեռնարկատիրության զարգացմանը և եկամուտների վերաբաշխմանը:
- ❑ Ելնելով մեր շուկայի փոքրությունից չպետք է բացառել գերիշխող դիրք ունեցող տնտեսավարողների գործունեությունը: Այդ ընկերությունները, դառնալով բաժնետիրական, բաժնետոմսերի որոշ մասը ազատ վաճառքի հանելով, կնպաստեն հանրային վերահսկողության և եկամուտների վերաբաշխման հաստատմանը: Երևանի քաղաքապետարանը ևս կարող է հանդիսանալ մեկ կամ մի քանի ՍՊԸՎ-ների բաժնետոմսերի որոշ մասի սեփականատեր, ինչը կապահովի լրացուցիչ եկամուտներ, որի արդյունքում պետական բյուջեից տրվող Երևանի հատկացումների մի մասը կվերաբաշխի հոգուտ մարզերի՝ ապահովելով տարածքային համաչափ զարգացում:
- ❑ 2015 թվականի դեկտեմբերի 6-ին հանրաքվեով ընդունված ՀՀ Սահմանադրության 122-րդ հոդվածի համաձայն՝ ՀՀ տնտեսական մրցակցության պաշտպանության պետական հանձնաժողովի փոխարեն գործելու է ինքնավար մարմին, որի անդամները նշանակվելու են պատգամավորների ձայների ընդհանուր թվի մեծամասնությամբ, ինչը, անշուշտ, կնպաստի տնտեսական մրցակցությունը պաշտպանող մարմնի գործունեության անկախությանը և այս ոլորտում խորհրդարանական վերահսկողության հաստատմանը: 2018 թվականի ընթացքում ինքնավար մարմնի անդամների նոր ընտրությունը կարևոր նշանակություն կունենա Հայաստանի Հանրապետության տնտեսական մրցակցության պաշտպանության ոլորտի համար: Կարևորում ենք ինքնավար մարմնի լիազորությունների և պարտականությունների հստակ սահմանումը: Խորհրդարանական կառավարմանը անցնելու համատեքստում, մարդու և քաղաքացու հիմնական իրավունքների և ազատությունների իրականացումն ապահովելու, ինչպես նաև Սահմանադրությամբ սահմանված հիմնարար նշանակություն ունեցող

հանրային շահերի պաշտպանության նպատակով հնարավոր ենք գտնում նաև մրցակցության պաշտպանության ինքնավար մարմնի ձևավորման գործընթացին խորհրդարանական ընդդիմության մասնակցության մեխանիզմների ստեղծումը:

- ❑ Գործող օրենսդրության համաձայն՝ մենաշնորհի և գերիշխող դիրքը չարաշահող տնտեսավարողների նկատմամբ ՀՀ ՏՄՊՊՀ-ն կարող է նշանակել տուգանք առավելագույնը՝ հասույթի 2 տոկոսի չափով, որը գանձվում է պետական բյուջե: Փաստացի ստացվում է, որ մենաշնորհի կամ գերիշխող դիրքը չարաշահող տնտեսավարողը տուգանվում է, սակայն որևէ կերպ չի փոխհատուցվում նրա գործունեության արդյունքում տուժած տնտեսավարողների վնասը: Հետևաբար, անհրաժեշտ է մշակել և ներդնել տնտեսական մրցակցության պաշտպանության և վնասների հատուցման առավել արդյունավետ կառուցակարգեր:

Եվ այսպես, վառելիքային շուկայում հետևողական աշխատանքի, պետական կարգավորման, հասարակական գիտակցության բարձրացման, պետություն-մասնավոր հատված երկխոսության աշխուժացման միջոցով կարող ենք հասնել ավելի լավ արդյունքների, ինչը, իհարկե, բխում է մեր երկրի շահերից:



## **Վերլուծություն 1**

Կարագի գնի բարձրացման պատճառները:

Մենաշնորհների դեմ պայքարի մեխանիզմները:



## ՀՐԱՅՐ ՄԱՐՈՒԿԻԱՆ ՀԻՄՆԱԳՐԱՍ

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 նարտավարության մշակումը և իրագործման մշտադիտարկումը (մոնիտորինգը):