

«ԱՐՎՈՒՄ Ե ՅՆԱՐԱՎՈՐԸ»

ՍԱԿԱԳԻՆԸ ՉԲԱՐՁՐԱՑՆԵԼՈՒ ՀԱՄԱՐ»

Հարցազրույց «Հայնուսգազարդ» ընկերության վարչության նախագահ-գլխավոր տնօրեն Վարդան Հարությունյանի հետ

- Գազային թեմաներն անընդհատ միջազգային լրահոսի առաջին շարքերում են: Բնականաբար, մեզ մոտ էլ ժամանակ առ ժամանակ թեմայի քննարկման պակաս չի զգացվում, քանի որ տնտեսության մեջ ունեցած նշանակությամբ գազի ոլորտը եղել է մնում է առանցքային: Ինչո՞ւ է պայմանավորված ման հետաքրքրությունը:

- Այսօրվա արագ փոփոխվող աշխարհում էներգակիրների շուկայի կոնյունկտուրան հետաքրքիր, շատ հաճախ անկանխատեսելի գարգացումներ է արձանագրում, սակայն այդ գարգացումների և դրանց հետևանքների վերլուծությունը թողնենք մասնագետներին: Ինչ վերաբերում է Հայաստանում գազի բնագավառին, ապա Դուք ինքներդ նշեցիք, որ այն իր նշանակությամբ չի զիջում տնտեսության մյուս կարևորագույն ծյուղերին: Ավելին, տարիների ընթացքում գազի ենթակառուցվածքի հիման վրա ստեղծվել է մի համակարգ, որն իր հետ առաջ է տանում պոտենցիալ ունեցող առանձին ոլորտներ և: Մեր գլխավոր խնդիրն այսօր այդ համակարգի համար բնականորեն գործունեություն ապահովելն է, ինչը և արվում է բոլոր նախատեսված ծրագրերով:

- Պարոն Հարությունյան, ինչպե՞ս եք գնահատում Ձեր ղեկավարած ընկերության գործունեությունը, դժվար չէ՞ Հայաստանում ղեկավարել ռուսական ընկերություն:

- 2014 թվը հատկանշական էր նրանով, որ ընկերությունը դարձավ «Գազարոմ» ԲԲԸ 100 տոկոս դուստր ընկերություն: Ընկերության միակ բաժնետերեր, ծիշտ է, ռուսական ընկերություն է, բայց մենք հայկական ընկերություն ենք. գործունեություն ենք ծավալում Հայաստանում, հարկերը վճարում ենք Հայաստանում, ընկերության 7000-ից ավելի բոլոր աշխատողները հայաստանցիներ են:

Բացի այդ, մեր ռուս բաժնետերերը հետաքրքրված է, որպեսզի «Գազարոմ Արմենիան» Հայաստանում էլ ավելի արդյունավետ աշխատի և ընդլայնի ներդրումային ծրագրերը: Այստեղ պետք է հատուկ ընդգծենք, որ մեր կողմից ներկայացված յուրաքանչյուր կառուցողական առաջարկ, ինչո՞ւ չէ, մա՞ս Հայաստանի համար տնտեսական ռեզոն ունեցող ծրագրեր, ընդառաջվում է «Գազարոմի» կողմից:

Ընդհանրապես, «Գազարոմի» ամբողջական ներկայությունը Հայաստանում բխում է ոչ միայն մեր ընկերության շահերից: Մեր գործունեությունը, իր հերթին՝ ուղիղ համեմատական է պետության շահերի հետ. այսօր մեր ընկերությունը հանրապետության խոշոր ներդրողներից է, իսկ այդ ներդրումներն ապահովում են և՛ աշխատատեղեր, և՛ համապատասխան հարկային մուտքեր: Ընդհանրապես, բոլոր այն ծրագրերը, որ իրականացվում են և իրականացվելու են մեր կողմից, միանշանակ է: Երևի ուղղված է Հայաստանում բարենպաստ միջավայր ստեղծելուն՝ կլիման դրանք համակարգի հուսալիության բարձրացման կամ սոցիալական ուղղվածություն ունեցող ծրագրերի տեսքով:

Անդրադառնա՞մ ընկերության գործունեությանը: Արձանագրած ֆինանսատնտեսական և արտադրական ցուցանիշներն ընդհանուր առմամբ զոհաբերել են և լավ հիմք են հետագա աշխատանքի համար: Մենք իրականացրել ենք մեր հիմնական առաքելությունը՝ բաժանորդներին ապահովել ենք անխափան և անվտանգ գազամատակարարում: Ինչ վերաբերում է ֆինանսական ցուցանիշներին, ապա դրանք մշակման փուլում են և մախնական են: Դրանց մասին ավելի առարկայական կարող

ենք խոսել արդյունքներն ամփոփելուց հետո: Չնայած ասեմ, որ տարեվերջին երկրում արձանագրված ֆինանսական որոշակի լարվածությունն իր ազդեցությունը թողեց, բայց մեր կողմից քայլեր ձեռնարկվեցին ինչպես՝ ֆինանսական հոսքերի կարգավորման, այնպես էլ՝ փոխարժեքային ռիսկերի նվազեցման ուղղությամբ: Ընդ որում, մեր ընկերությունն իր տարադրամային պարտավորությունները կարգավորելիս գործել է բացառապես արտարժույթի շուկայում ձևավորված փոխարժեքային շրջանակում՝ չստեղծելով լրացուցիչ լարվածություն:

Տարվա ձեռքբերումներից կցանկանալի առանձնացնել այն, որ երկարատև դադարից հետո տարեվերջին վերակենցիղ էլեկտրաէներգիայի արտահանումը Վրաստան, ինչը ևս հնարավորություն տվեց դիվերսիֆիկացնել ընկերության ֆինանսական մուտքերը:

- Խոսքը վերաբերում է Հրազդանի ՋԷԿ-ի 5-րդ բլոկին՞:

- Այո, 5-րդ էներգաբլոկն այսօր ունի դրվածքային լուրջ հզորություններ և կարող է բավարարել հանրապետության էլեկտրաէներգիայի շուկայի սպառման պահանջարկի զգալի մասը: Սակայն էներգետիկ համակարգի ներքին սպառման ռեժիմներով պայմանավորված՝ այն այսօր սահմանափակ է:

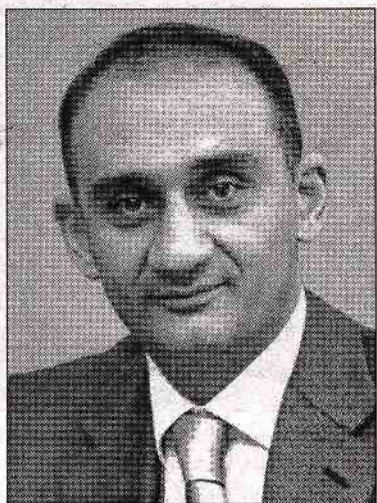
Եթե կարողանանք արտահանման շուկայի գարգացման այս միտումները պահպանել, դրա հետ մեկտեղ՝ օգտագործել մա՞ս դեպի Վրաստան ու դեպի Իրան բարձրավոլտ էլեկտրակառուցման նոր գծերի թողունակությունը, ապա հնարավոր կլինի հետագայում առավել արդյունավետ օգտագործել էներգաբլոկի պոտենցիալը և ճկուն լինել ներքին շուկայում գնի ձևավորման հարցում:

- Տարեվերջին, կապված փոխարժեքի շուկայում տեղի ունեցող գործընթացների հետ, Ընկերության կողմից նշվեց, որ վնասներ է կրում, և Դուք դրան անդրադարձա՞ք: Ձեր հետագա քայլերն այս ուղղությամբ:

- Բնական գազի ներկայումս գործող սակագրի հաշվարկի հիմքում ընդունված է 416,56 դրամ/դոլար փոխարժեքը: Կարելի է ասել, որ անցյալ տարվա կտրվածքով այն որոշակիորեն հավասարակշռված էր: Ներկայիս փոխարժեքն արդեն գերազանցում է սակագրայինից և մտահոգության տեղիք տալիս է: Մեր մասնագետների կողմից ամենօրյա մոնիտորինգ է իրականացվում, վերլուծություններ են կատարվում գարգացումների հնարավոր սցենարների դեպքում ընկերության ֆինանսատնտեսական գործունեության արդյունքների վրա փոխարժեքի ազդեցության վերաբերյալ: Վերլուծությունների հիման վրա Ընկերությունն ինչ եզրակացության էլ հանգի հետագա քայլերի հետ կապված՝ հանրությունը պատշաճ ձևով կիրառելի: Ամեն դեպքում, որպեսզի ենթատեքստ չլինարվի, շտապում տեղեկացնել, որ արվում է հնարավորը՝ սակագինը չբարձրացնելու համար:

- Կարծիքներ են հնչում, որ ներկրված ռուսական գազի դիմաց վճարումները դոլարի փոխարեն ռուբլով իրականացնելու դեպքում շատ ավելի շահեկան կարող է լինել: Ձեր դիրքորոշումն այս հարցում:

- Հայաստան ներկրվող գազի հետ կապված պայմանները սահմանված



են միջկառավարական համաձայնագրով, ըստ որի՝ բնական գազի գինը Հայաստանի Հանրապետության համար, կողմերի տնտեսվարող սուբյեկտների միջև պայմանագրերում ամրագրվում է ԱՄՆ դոլարով: Իմ տեղեկություններով, «Գազարոմ» Ռուսաստանից դուրս ռուբլով կնքված որևէ պայմանագիր չունի:

Ես ծանոթ եմ վերլուծությունների, որտեղ ներկայացվում է, որ Հայաստանում առկա են ռուսական ռուբլու բավարար մուտքեր՝ ներկրված գազի վճարումները ռուբլով իրականացնելու համար: Մյուս կողմից՝ առկա են մի շարք տեխնիկական խնդիրներ: Մասնավորապես, դրան/ռուբլի փոխարժեքը Հայաստանում ձևավորվում է դոլարով միջ-

նորավորված, ինչը լրացուցիչ արժույթային ռիսկեր է ստեղծում՝ և այլն: Եթե տեսականորեն ընդունենք, ապա կարճաժամկետ կտրվածքում գուցե ինչ-որ տեղ դրական արդյունք տա, բայց երկարաժամկետ գործունեության տեսակետից հնարավոր է՝ մա՞ս խնդիրներ առաջանան: Իմ կարծիքով՝ հարցը մակրոտնտեսական մակարդակում պետք է դիտարկել՝ շահեկան է, թե՞ ոչ:

- Հունվարի 1-ից Հայաստանը միացավ Եվրասիական տնտեսական միությանը: Այդ գործընթացն առնչվում է մա՞ս Ձեր ոլորտին: Կարո՞ղ եք գնահատել տնտեսական էֆեկտիվությունը: Այն ինչպե՞ս կանդրադառնա ներքին շուկայի վրա:

- Առանցքային առավելությունը, իհարկե, ներկրվող գազի գնի ավտոմատ նվազումն է, որն արդեն իսկ կարևոր դրական գործոն է տնտեսության համար: Ի դեպ, գազի համար Ռուսաստանի կողմից արտահանման մաքսատուրը չգանձելու ռեժիմը կիրառվում է դեռևս 2013թ.-ի ապրիլի 1-ից՝ միջկառավարական համաձայնագրերում: Դա նշանակում է, որ միայն գազի գնի հաշվին երկարաժամկետ կտրվածքով հարյուր-միլիոնավոր դոլարներ են տնտեսվում: Բացի այդ, հայ-ռուսական միջպետական համաձայնագրով գազի գինը երկարաժամկետ տեսանկյունից կանխատեսելի է մեր շուկայի համար, ինչը ոչ միայն կարող է խթան հանդիսանալ էներգատար արտադրությունների համար, այլ մա՞ս մրցակցային առավելությունները ընձեռել արտադրողներին:

- Պարոն Հարությունյան, մա՞ս այս ֆոնի վրա բնական գազն այսօր լուրջ մրցակցություն է ստեղծում շարժիչային վառելիքի շուկայում: Ձեր դիտարկումներն այդ շուկայի վերաբերյալ:

- Այո, մեր դիտարկումները ցույց



են տալիս, որ բնական գազի իրացման ընդհանուր կառուցվածքում գազալցակայանների մասով տարեցտարի ավելանում է սպառված գազի ծավալը: 2012թ. այն կազմել է 418 մլն խմ, 2013 և 2014 թթ. համապատասխանաբար՝ 455 և 471 մլն խմ: Ընդհանուր սպառման կառուցվածքում այն կազմում է 25 տոկոս: Սեղմված գազի շուկան ամբողջովին ազատական է, և այս մոտեցման արդյունքում այն շարունակում է ընդլայնվել: Կարծեմ, անցած տարի միջազգային կառույցների կողմից ուսումնասիրությունը հրապարակվեց, որի համաձայն՝ հանրապետությունում գազով է աշխատում մեքենաների 77.3 տոկոսը: Այսօր ուղևորափոխադրումների և բեռնափոխադրումների ոլորտում գործող տրանսպորտային ընկերությունների մեծամասնությունն իրենց տրանսպորտային միջոցները շահագործում են գազով: Նույնը՝ մա՞ս մասնավոր տրանսպորտի հատվածում, քանի որ սեղմված գազը բեռնափոխակրկն է ծան է: Մասնագիտական հաշվարկներով՝ միայն սեղմված գազի և բենզինի գների տարբերություն արդյունքում Հայաստանում տարեկան տնտեսվում է 80-95 մլրդ դրամ:

- Ընկերության կողմից հրապարակված տեղեկություններով՝ սպառման ծավալների նվազում կա բնակչության մասով: Ի՞նչ է, բնակչությունը հրաժարվո՞ւմ է գազից, թե՞, այդպիսին միջոցները, բնակչության համար սակագինը շատ բարձր է:

- Բոլոր դեպքերում սակագինը մնում է զգալիորեն ցածր, սոցիալական տեսանկյունից, բայց պետք է հասարակական հետաքրքրությունները տարբերել տնտեսական հաշվարկներից: Սակագրի տնտեսական բաղկացուցիչների մեջ, որոնց մասին շատ է խոսվել, հիմնական մասը բաժին է ընկնում շահագործման ծախսերին, սակայն դա էլ այն միջինում է, որով կարողանում ենք ընդամենը համակարգը պահել:

Ինչ վերաբերում է սպառման ծավալներին, ապա սակագինը միակ գործոնը չէ, որ կարող է ազդել: Սպառման վրա ավելի շատ ազդեցություն ունեն, մասնավորապես, եղանակի ջերմաստիճանային պայմանները, վճարունակությունը, օգտագործման խնայողությունը և այլն:

Վերջերս ընկերությունը սոցիոլոգիական ուսումնասիրություն էր պատվիրել, և պետք է ասեմ, որ բավականին հետաքրքիր արդյունքներ ստացանք: Նախ՝ այն, որ բնակիչ-բաժանորդները գազը 100 տոկոսով օգտագործում են խոհանոցում կենցաղային նպատակների համար, ինչի հետևանքով, բնականաբար, նվազում է միջին բաժանորդի սպառումը: Չեռուցման համար գազն օգտագործում է բաժանորդների կեսից մի քիչ ավելին՝ հիմնական պատճառ մշտնջենդան համակարգերի կամ գազասարքերի բացակայությունը:

Ստացվում է, որ բաժանորդի համար ինչ-ոչ տեղ այդ սարքերը ձեռք բերելն ավելի մեծ միանվագ բեռ է, քան գազի դիմաց ամեն ամիս կատարվող վճարումները:

Ինչ վերաբերում է նրան, թե բնակչությունը հրաժարվո՞ւմ է գազից, թե՞ ոչ, նշեմ միայն մեկ փաստ, եզրակացությունը թողնելով Ձեզ. փաստացի հրաժարվող բաժանորդներ չունենք, հակառակը, փոփոխված սակագինը գործողության մեջ մտնելու պահից՝ 2013թ. օգոստոսից մինչ օրս, գազահամակարգին միացել է 18 480 նոր բաժանորդ: Այնպես որ, հարցը տարբեր կողմերից պետք է նայել:

- Պարոն Հարությունյան, նշեցիք, որ սակագրի կառուցվածքի հիմնական մասը բաժին է ընկնում շահագործման ծախսերին, ինչը, սակայն, քիչ եք ծանադրում: Ի՞նչ է, բավարար չե՞ն այդ միջոցները:

- Այսօրվա դրությամբ՝ մեր շահագործման ծախսերն էականորեն ցածր են նորմատիվներով նախատեսվածից և հնարավորություն են տալիս ընդամենը թույլատրելի մակարդակով ապահովել համակարգի աշխատանքային վիճակը:

Եթե վերջին տասը տարիներին կատարված ներդրումներով գազաբաշխիչ ցանցը զգալիորեն վերականգնվեց, բացի այդ, շատ տեղերում մա՞ս նորը կառուցվեց, ապա նույնը չենք կարող ասել գազափոխադրման համակարգի համար: Մայրուղային գազատարների հիմ-

նական մասը կառուցվել են 60-ական թվականներին, այսօր դրանց շահագործման տարիքը չի համապատասխանում նորմատիվային պահանջներին: Համակարգում կատարվող ընթացիկ ծախսերը հնարավորություն են տալիս, ինչպես արդեն նշեցի, ընդամենն ապահովել գազամատակարարման անվտանգություն, ոչ ավելին: Այսօր մեր գազափոխադրման համակարգի երկարությունը կազմում է 1700 կմ-ից մի քիչ ավելի, ինչը, պետք է ասել, լուրջ տնտեսություն է՝ մեր երկրի մասշտաբով վերցրած: Պատկերացնելու համար ասեմ, որ այսօր 700մմ տրամագծով նոր գազատարի 1կմ կառուցելը միջազգային պրակտիկայում ընդունված հաշվարկներով 800 հազարից մինչև 1 մլն դոլար արժե:

Համակարգում նորմատիվներով նախատեսված շահագործում ապահովելու համար զգալի ներդրումներ են պահանջվում, ինչը սակագնով մասնակիորեն է փոխհատուցվում: Ես սա նկատի ունեմ: Իսկ որ այդ ներդրումներն անհրաժեշտ են գազափոխադրման հուսալի համակարգ ունենալու համար, միանշանակ է: Հակառակ դեպքում, գազատարների մշակվածությունը մի քանի տարի հետո կարող է բերել այնպիսի մի վիճակի, որի վերաբերյալ, ամենամեղմ գնահատականներով, կարող ենք ասել՝ շահագործման համար ոչ պիտանի: Այդ դեպքում գազը կէժանանա կամ թե կթանկանա, արդեն երկրորդական կարող է դիտվել, առաջնայինը կդառնա անխափան գազամատակարարման հարցը: Որպես գազային ընկերության ղեկավար և վաղվա օրով մտահոգ հայ մարդ՝ ես այն համոզմանն եմ, որ եթե մեր պայերը կառուցել են, մենք էլ պարտավոր ենք եղածը զոնեն պահպանել ու հաջորդ սերունդներին նորմալ համակարգ թողնել: