

Վճարային հաշվեկշռում տրանսպորտային և ապահովագրական ծառայությունների գնահատման և CIF-FOB վերափոխման մեթոդաբանություն

Ապրանքների արտահանումն ու ներմուծումը միջազգային առևտրում կարող են իրականացվել տարբեր մատակարարման պայմաններով: Գործնականում ներմուծման գործարքները հաճախ գնահատվում են CIF (Cost, Insurance, Freight) պայմանով, որը ներառում է ոչ միայն ապրանքի արժեքը, այլև դրա փոխադրման և ապահովագրության ծախսերը մինչև ներմուծող երկրի սահման: Մինչդեռ արտահանումը, որպես կանոն, հաշվառվում է FOB (Free on Board) պայմանով, որն արտացոլում է միայն ապրանքի արժեքը մինչև այն արտահանող երկրի սահմանին բեռնատար միջոցի վրա բարձելու պահը:

Միևնույն ժամանակ, ըստ վճարային հաշվեկշռի կազմման մեթոդաբանության*, անհրաժեշտ է ապահովել տվյալների համադրելիությունը՝ ներմուծումն ու արտահանումը ներկայացնելով նույն գնահատման հիմքով: Այդ պատճառով ներմուծման դեպքում ևս անհրաժեշտություն է առաջանում կիրառել FOB սկզբունքը, որի շրջանակում ապրանքների արժեքը ներկայացվում է առանց փոխադրման և ապահովագրության բաղադրիչների: Իսկ վերջիններ, լինելով ծառայություններ, ոչ ռեզիդենտներին առնչվող մասով, ներառվում են վճարային հաշվեկշռի համապատասխան ծառայությունների հոդվածներում:

Բացի այդ, մեթոդաբանության համաձայն միշտ ենթադրվում է, որ ներմուծման դեպքում վճարող կողմը ներմուծողն է: Այս մոտեցումը պայմանավորված է ոչ թե պայմանագրային իրական վճարման պայմաններով, այլ տնտեսական սեփականության (economic ownership) և ռիսկերի փոխանցման սկզբունքով, որը կիրառվում է միջազգային վիճակագրության մեջ: **FOB գնահատման դեպքում համարվում է, որ ապրանքի նկատմամբ տնտեսական սեփականությունը փոխանցվում է այն պահին, երբ ապրանքը լքում է արտահանող երկրի սահմանը (կամ սահմանին բեռնվում է տրանսպորտային միջոցի վրա): Այդ պահից սկսած՝ ապրանքի հետագա փոխադրման, ապահովագրության և հարակից այլ ծախսերը դիտարկվում են որպես ներմուծողի կողմից ձեռք բերվող ծառայություններ և, կախված ծառայություն մատուցողի ռեզիդենտությունից, համապատասխանաբար արտացոլվում են վճարային հաշվեկշռի ծառայությունների հոդվածներում: Նույնիսկ այն դեպքերում, երբ պայմանագրով (օրինակ՝ CIF պայմաններով) փոխադրման կամ ապահովագրության վճարումը իրականացնում է արտահանողը, վճարային հաշվեկշռի տեսանկյունից դա դիտարկվում է որպես ներմուծողի կողմից ծառայության ձեռքբերում, որը պարզապես վճարվել է արտահանողի միջոցով (այսինքն՝ ներառված է ապրանքի գնի մեջ): Այլ կերպ ասած, իրականացվում է վերագրում (imputation), որի նպատակն է արտացոլել գործարքների տնտեսական բովանդակությունը, այլ ոչ թե միայն դրանց պայմանագրային ձևը:**

Այս համատեքստում կարևոր է նաև «rerouting»-ի (երթուղու վերագրանցման/վերաբաշխման) ճշգրտումը: Գործնականում հաճախ առաջանում են իրավիճակներ, երբ փոխադրման երթուղու մի մասը չի համապատասխանում FOB պայմանին: Մասնավորապես, ներմուծման դեպքում կարող են առկա լինել այնպիսի ծախսեր, որոնք իրականացվում են արտահանող երկրի ներսում՝ մինչև սահման կամ բեռնման կետ հասնելը, և որոնք չպետք է ներառվեն FOB արժեքում:

Ուստի «rerouting»-ային ճշգրտումների միջոցով վերանայվում է փոխադրման իրական երթուղին և համապատասխանաբար վերաբաշխվում են ծախսերը՝ առանձնացնելով FOB պայմանից դուրս գտնվող հատվածները: Սա թույլ է տալիս ավելի ճշգրիտ սահմանել, թե փոխադրման որ մասն է վերաբերում ապրանքի արժեքին և որը ծառայություններին, ինչպես նաև ապահովել վճարային հաշվեկշռում ապրանքների և ծառայությունների առավել ճշգրիտ տարանջատումը:

Այսպիսով, ներմուծման CIF արժեքը վերափոխվում է FOB-ի՝ զտելով տրանսպորտի և ապահովագրության ծախսերը, ինչի արդյունքում ստացվում է ապրանքների իրական արժեքը և ապահովվում արտաքին առևտրի ցուցանիշների մեթոդաբանական համադրելիությունը երկրների միջև:

Մինչ 2026 թվականի վերանայումը վճարային հաշվեկշռի հաշվարկներում կիրառվել են CIF-FOB վերափոխման գործակիցներ, որոնք մշակվել են շուրջ 15 տարի առաջ Հայաստանի Հանրապետության կենտրոնական բանկի վիճակագրության վարչության արտաքին հատվածի վիճակագրության բաժնի և Հայաստանի Հանրապետության վիճակագրական կոմիտեի համագործակցությամբ իրականացված հետազոտության արդյունքներով: Այդ հետազոտության շրջանակում հարցում էր իրականացվել ռեզիդենտ ներմուծող կազմակերպությունների շրջանում՝ հավաքագրելով տվյալներ ներմուծված ապրանքների արժեքի, ինչպես նաև վճարված բեռնափոխադրման և ապահովագրության ծախսերի վերաբերյալ: Հավաքագրված տեղեկատվության հիման վրա հաշվարկվել էին բեռնափոխադրման և ապահովագրության ծախսերի հարաբերական գործակիցներ՝ ըստ տրանսպորտի տեսակների՝ ինչպես ներմուծման, այնպես էլ արտահանման համար: Ստացված գործակիցները կիրառվել են ներմուծման CIF արժեքի նկատմամբ՝ համապատասխանաբար առանձնացնելով ծառայությունների բաղադրիչը:

Արդյունքում, հաշվարկված բեռնափոխադրման և ապահովագրության ծախսերը ներառվել են վճարային հաշվեկշռի ծառայությունների բաժնում, իսկ ներմուծման ցուցանիշը ճշգրտվել է՝ վերածվելով FOB արժեքի:

Միաժամանակ, վերոնշյալ հետազոտության շրջանակում թանկարժեք քարերի և մետաղների համար հաշվարկները կատարվել էին առանձին: Վերջիններիս դեպքում, պայմանավորված բարձր արժեքով և համեմատաբար փոքր ֆիզիկական ծավալով, բեռնափոխադրման ծախսերի հարաբերական բաժինը զգալիորեն ցածր է: Հետևաբար, այդ ապրանքախմբի համար կիրառվում էին առանձին՝ ավելի փոքր CIF-FOB գործակիցներ, որոնք ավելի ճշգրիտ են արտացոլում դրանց արժեքային կառուցվածքը:

Մինչ 2026 թվականը կիրառվող գործակիցները բավական հնացած էին և չեն կարող ամբողջությամբ արտացոլել արտաքին առևտրի և փոխադրումների ժամանակակից կառուցվածքային փոփոխությունները: Տարիների ընթացքում էապես փոխվել են ինչպես լոգիստիկ շղթաները, այնպես էլ փոխադրումների սակագները, ապահովագրական պայմանները և օգտագործվող տրանսպորտային ուղիները: Այս հանգամանքները իրենց ազդեցությունն են ունեցել բեռնափոխադրման և ապահովագրության ծախսերի հարաբերական կշռի վրա: Հետևապես, առաջացել է գործող CIF-FOB գործակիցների վերանայման և արդիականացման անհրաժեշտություն՝ հիմնված նոր տվյալների և հետազոտության վրա, ինչը հնարավորություն կտա բարձրացնել վճարային հաշվեկշռի ցուցանիշների ճշգրտությունն ու համապատասխանությունը ներկայիս տնտեսական իրականությանը:

Վիճակագրության վարչության արտաքին հատվածի վիճակագրության բաժնի կողմից նախաձեռնած այս հետազոտության նպատակն է, **վճարային հաշվեկշռի ընթացիկ հաշվի հոդվածների առավել ճշգրիտ լրացման նպատակով, իրականացնել CIF - FOB գործակիցների վերանայում**: Արդյունքում, վերանայվել են վճարային հաշվեկշռի ներմուծման FOB ցուցանիշները, տրանսպորտային ծառայությունների արտահանման և ներմուծման տվյալների շարքերը, ինչպես նաև բեռնափոխադրման ապահովագրության տվյալները: Նշենք նաև, որ վիճակագրության վարչության սույն նախաձեռնությունը պայմանավորված է նաև, Հայաստանի Հանրապետության վիճակագրական կոմիտեի սահմանափակ ռեսուրսների պարագայում, ներմուծող կազմակերպությունների շրջանում նոր հարցման իրականացման անիրատեսական լինելով:

Տեղեկատվության հիմնական աղբյուրներ

Վերանայման գործընթացի համար հիմնական տեղեկատվական աղբյուր են հանդիսացել Հայաստանի Հանրապետության մաքսային ծառայությունից ստացված 2021-2024 թվականների ներմուծման տվյալները, որոնք ներառել են նաև բեռնափոխադրման և ապահովագրության ծախսերի, ինչպես նաև օգտագործված տրանսպորտի տեսակի վերաբերյալ մանրամասն տվյալներ: Միևնույն ժամանակ, նշված բազան չի պարունակել ԵԱՏՄ երկրներից ներմուծման վերաբերյալ տվյալներ: Դա պայմանավորված է այն հանգամանքով, որ ԵԱՏՄ շրջանակում ներմուծումը հաշվառվում է ոչ թե մաքսային հայտարարագրերի, այլ պարբերաբար ներկայացվող հաշվետվությունների հիման վրա, որտեղ ներկայացվում է միայն «ապրանքի վիճակագրական արժեքը»՝ առանց ծախսերի կառուցվածքի բացվածքի:

ԵԱՏՄ երկրների մասով ներմուծման և արտահանման, ինչպես նաև Հայաստանի Հանրապետության արտահանման վերաբերյալ տվյալների ամբողջականությունն ապահովելու նպատակով՝ օգտագործվել են Հայաստանի Հանրապետության մաքսային ծառայությունից պարբերաբար ստացվող տվյալների այլ բազաներ: Բացի այդ, կիրառվել են լրացուցիչ աղբյուրներ, ներառյալ գործընկեր կառույցների հետ մասնագիտական շփումների արդյունքները (օրինակ՝ Վրաստանի Կենտրոնական բանկի գործընկերների հետ, ԱՄՀ փորձագետների հետ), ինչպես նաև բեռնափոխադրող կազմակերպությունների հարցման տվյալները: Այս ամենի արդյունքում ԵԱՏՄ երկրների համար բեռնափոխադրման և ապահովագրության ծախսերի գնահատման նպատակով կիրառվել է այլընտրանքային մեթոդաբանություն:

Հետազոտության շրջանակում իրականացվել է հարցում ռեզիդենտ բեռնափոխադրող կազմակերպությունների շրջանում: Ստացված տեղեկատվությունը հնարավորություն է տվել կատարել մի շարք կարևոր ճշգրտումներ, մասնավորապես.

- գնահատել տրանսպորտային ծախսերի կառուցվածքը՝ ըստ կոնկրետ երթուղիների, և առանձնացնել FOB պայմանին չհամապատասխանող ծախսերը (օրինակ՝ ներմուծման դեպքում արտահանող երկրի ներսում կատարվող որոշ ծախսերի բացառումը),
- գնահատել համակցված (մուլտիմոդալ) փոխադրումների դեպքում տարբեր տրանսպորտային միջոցների միջև ծախսերի բաշխման գործակիցները: Սա հատկապես կարևոր է, քանի որ մաքսային մարմինները գրանցում են միայն փոխադրման վերջին փուլի տրանսպորտի տեսակը, ինչը կարող է խեղաթյուրել ընդհանուր կառուցվածքը (օր. մեքենաների ներմուծումը ԱՄՆ-ից իրականացվում է

ծովային և ցամաքային տրանսպորտով, սակայն մաքսային մարմինը տրանսպորտի տեսակը գրանցում է որպես «ցամաքային»):

Բացի հարցաթերթիկների միջոցով իրականացված հարցումներից, կազմակերպվել են նաև դեմ-առ-դեմ քննարկումներ խոշոր բեռնափոխադրող ընկերությունների ներկայացուցիչների հետ՝ լրացուցիչ պարզաբանումներ և մասնագիտական գնահատականներ ստանալու նպատակով:

Տրանսպորտային միջոցների ռեզիդենտության որոշման համար օգտագործվել են ՍԷԿՏ (Սահմանային էլեկտրոնային կառավարման տեղեկատվական) համակարգից ստացվող եռամսյակային տվյալները՝ սահմանը հատող տրանսպորտային միջոցների ռեզիդենտության վերաբերյալ: ՍԷԿՏ համակարգում տրանսպորտային միջոցների ռեզիդենտությունը վերաբերում է տրանսպորտային միջոցը շահագործող/սեփականատիրոջ տնտեսական ռեզիդենտությանը: Այսինքն, այն ցույց է տալիս, թե տրանսպորտային միջոցը պատկանում է Հայաստանի Հանրապետության ռեզիդենտ օպերատորին, թե օտարերկրյա (ոչ ռեզիդենտ) օպերատորին: Տրանսպորտային միջոցը ռեզիդենտ է, եթե փոխադրող ընկերությունը գրանցված է Հայաստանում և տնտեսապես գործում է Հայաստանի Հանրապետության տարածքում (օրինակ՝ հայկական բեռնափոխադրող ընկերության բեռնատար), տրանսպորտային միջոցը ոչ ռեզիդենտ է, եթե փոխադրողը գրանցված է այլ երկրում և իրականացնում է փոխադրում դեպի Հայաստանի տարածք կամ Հայաստանի տարածքից դեպի արտասահման (օրինակ՝ վրացական կամ իրանական բեռնատար):

Օդային բեռնափոխադրողների ռեզիդենտության կշռի վերաբերյալ տեղեկատվությունը ստացվել է Հայաստանի Հանրապետության քաղաքացիական ավիացիայի կոմիտեից՝ տեղեկատվության տրամադրման հարցմանն ի պատասխան:

Հետազոտության հաշվարկային բազայից բացառվել են խողովակաշարային և էլեկտրահաղորդման միջոցով իրականացվող փոխադրումները, քանի որ դրանց բնույթը էականորեն տարբերվում է ավանդական տրանսպորտային տեսակներից և չի ենթարկվում նույն մեթոդաբանական մոտեցումներին: Վերջիններիս վերաբերյալ տվյալները հավաքագրվում են Հայաստանի Հանրապետության վիճակագրական կոմիտեի կողմից հաշվետվությունների միջոցով:

Հաշվարկներում չեն ներառվել Վրաստանի և Իրանի հետ ներմուծումը և արտահանումը, քանի որ ըստ վճարային հաշվեկշռի կազմման մեթոդաբանության, սահմանակից երկրների միջև առևտրի դեպքում ընդունված է համարել, որ ապրանքների արժեքը ներկայացվում է FOB սկզբունքով: Այսինքն, ապրանքի արժեքը ձևավորվում է սահմանին, և փոխադրման հետագա ծախսերը կամ բացակայում են, կամ ունեն չնչին ազդեցություն ընդհանուր արժեքի վրա:

Քանի որ թանկարժեք քարերը (քառանիշ կոդ՝ 7102), անմշակ ոսկին (7108), անմշակ պլատինը (7110) և ոսկերչական իրերը (7113) բնութագրվում են համեմատաբար փոքր ֆիզիկական ծավալով, սակայն բարձր արժեքով, դրանք էապես ազդում են տրանսպորտային ծախսերի և ապրանքի արժեքի հարաբերակցության վրա՝ առաջացնելով վիճակագրական շեղումներ: Այդ պատճառով նշված ապրանքախմբերն առանձնացվել են հաշվարկի ընդհանուր բազայից, և դրանց համար հաշվարկներն իրականացվել են առանձին մեթոդաբանությամբ՝ ապահովելու առավել ճշգրիտ արդյունքներ:

Հաշվարկների մեթոդաբանություն

Ինչպես արդեն նշվել է, Հայաստանի Հանրապետության մաքսային ծառայությունից ստացված ներմուծման ընդլայնված տվյալների բազան ներառել է տեղեկություններ Հայաստանի Հանրապետություն ներմուծված ապրանքների CIF արժեքի, ինչպես նաև բեռնափոխադրման և ապահովագրության ծախսերի վերաբերյալ: Միևնույն ժամանակ, տվյալների բազայի ոչ բոլոր գրանցումներն են պարունակում նշված ծախսերի տարանջատված արժեքներ, քանի որ որոշ դեպքերում մաքսային հայտարարագրերում կամ ուղեկցող փաստաթղթերում ներկայացվում է միայն ապրանքի համախառն արժեքը:

Այս հանգամանքը հաշվի առնելով՝ որպես հետազոտության հաշվարկային բազա ընտրվել են այն գրանցումները, որտեղ բեռնափոխադրման ծախսի վերաբերյալ դաշտը լրացված է: Ստացված ընտրանքի հիման վրա հաշվարկված գործակիցները հետագայում տարածվում են ամբողջ ներմուծման վրա՝ ապահովելով ընդհանուր գնահատական:

Հաշվարկային բազայի հիման վրա գնահատվում է տրանսպորտային ծախսի կշիռը (C), որը բնութագրում է յուրաքանչյուր երկրի և տրանսպորտի տեսակի դեպքում փոխադրման ծախսերի հարաբերակցությունը տվյալ ուղղությամբ և տվյալ տրանսպորտով փոխադրված ապրանքների արժեքին: Չնայած այն հանգամանքին, որ C գործակիցը հաշվարկվում է ներմուծման տվյալների հիման վրա, այն կիրառվում է նաև արտահանման տվյալների նկատմամբ՝ համապատասխան փոխադրման ծախսերի գնահատման նպատակով:

ԵԱՏՄ երկրների դեպքում կիրառվել է այլընտրանքային մեթոդաբանություն՝ պայմանավորված համապատասխան տվյալների բացակայությամբ: Քանի որ այս երկրների համար բեռնափոխադրման ծախսերի վերաբերյալ ուղղակի տեղեկատվություն առկա չէ, հաշվարկներն իրականացվել են ըստ բեռի քաշի և մեկ կիլոգրամի փոխադրման միջին ծախսի: Այդ նպատակով համադրվել են տարբեր աղբյուրներից ստացված տվյալներ, ներառյալ՝ բեռնափոխադրող կազմակերպությունների հարցումների արդյունքները, հրապարակային սակագները, միջազգային կազմակերպությունների տեղեկատվական ռեսուրսները, ինչպես նաև գործընկեր կառույցների հետ մասնագիտական շփումների արդյունքները:

Բացի այդ, հաշվարկների արդյունքում ստացվում է ևս մեկ կարևոր ցուցանիշ (S), որն արտացոլում է յուրաքանչյուր երկրից տվյալ տրանսպորտի տեսակով փոխադրված ապրանքների արժեքի մասնաբաժինը տվյալ երկրի ընդհանուր ներմուծման (կամ արտահանման) մեջ:

Հաշվարկներում կիրառվում են նաև փոխադրողների ռեզիդենտության կշիռները (R), որոնք անհրաժեշտ են ծառայությունների ներմուծման և արտահանման տարանջատման համար:

Առանձին երկրների դեպքում (մասնավորապես՝ Ռուսաստանի Դաշնության) լրացուցիչ օգտագործվում են բեռնափոխադրող կազմակերպությունների հարցումների արդյունքում ստացված ճշգրտման գործակիցներ՝ փոխադրումների երթուղիների կառուցվածքը հստակեցնելու և FOB պայմաններից դուրս գտնվող հատվածները հաշվարկից բացառելու նպատակով:

Ընդհանուր առմամբ, կախված հաշվարկի նպատակից՝ փոխադրման ծառայությունների ներմուծման կամ արտահանման գնահատումից, օգտագործվում են վերոնշյալ գործակիցների տարբեր համադրություններ:

Օդային բեռնափոխադրում

Օդային բեռնափոխադրման դեպքում հաշվարկը կատարվել է հետևյալ կերպ:

Օդային տրանսպորտային ծառայությունների ներմուծում

$$TC_{IM_օդային} = C_{օդային} * S_{IM_օդային} * R_{ոչ\ նեզ} * IM$$

որտեղ

$TC_{IM_օդային}$ - օդային բեռնափոխադրման ծառայության ներմուծման արժեքն է,

$C_{օդային}$ - օդային փոխադրման ծախսի / օդային ճանապարհով տեղափոխված ապրանքների արժեքի հարաբերակցությունը,

$S_{IM_օդային}$ -ը - օդային տրանսպորտով փոխադրված ապրանքների կշիռը ընդհանուր ներմուծման մեջ,

$R_{ոչ\ նեզ}$ - ոչ ռեզիդենտ փոխադրողների մասնաբաժինը:

IM - ընդհանուր ներմուծման արժեքը:

Օդային տրանսպորտային ծառայությունների արտահանում

$$TC_{EX_օդային} = C_{օդային} * S_{EX_օդային} * R_{ոչ\ նեզ} * EX$$

որտեղ

$TC_{EX_օդային}$ - օդային բեռնափոխադրման ծառայության արտահանման արժեքն է,

$C_{օդային}$ - օդային փոխադրման ծախսի / օդային ճանապարհով տեղափոխված ապրանքների արժեքի հարաբերակցությունը,

$S_{EX_օդային}$ - օդային տրանսպորտով փոխադրված ապրանքների կշիռը ընդհանուր արտահանման մեջ,

$R_{ոչ\ նեզ}$ - ռեզիդենտ փոխադրողների մասնաբաժինը:

EX - ընդհանուր արտահանման արժեքը:

Բոլոր գործակիցները, բացառությամբ ռեզիդենտության, հաշվարկված են ըստ հիմնական գործընկեր երկրների: IM և EX ցուցանիշների հաշվարկման համար օգտագործվում են այն եռամսյակի ներմուծման և արտահանման արժեքները, որի համար գնահատվում են բեռնափոխադրման ծախսերը:

Օդային տրանսպորտով ներմուծման դեպքում ռեզիդենտ բեռնափոխադրողի կողմից մատուցված ծառայությունները, ինչպես նաև օդային տրանսպորտով արտահանման դեպքում ոչ ռեզիդենտ բեռնափոխադրողի կողմից մատուցված ծառայությունները չեն արտացոլվում վճարային հաշվեկշռում:

Ծովային բեռնափոխադրում

Քանի որ Հայաստանի Հանրապետությանը չունի ծովային ելք, նույնիսկ մուլտիմոդալ փոխադրումների դեպքում մաքսային հաշվառման մեջ որպես տրանսպորտի տեսակ նշվում է վերջին հատվածը՝ ցամաքայինը: Այս հանգամանքը հանգեցնում է նրան, որ ծովային փոխադրումների բաղադրիչը ուղղակիորեն չի արտացոլվում տվյալներում: Հետևաբար, ծովային բեռնափոխադրման ծախսերի գնահատումն իրականացվել է անուղղակի՝ ցամաքային և երկաթուղային փոխադրումների տվյալների հիման վրա:

Քանի որ երկրների զգալի մասից Հայաստանի Հանրապետության ներմուծումը կատարվում է ցամաքային կամ մուլտիմոդալ տարբերակներով, կիրառվել է հետևյալ մոտեցումը. նախ՝ ընդհանուր ցամաքային փոխադրումները բաժանվել են «մաքուր» ցամաքային և մուլտիմոդալ բաղադրիչների, այնուհետև մուլտիմոդալ փոխադրումների շրջանակում առանձնացվել են ծովային և ցամաքային հատվածները՝ հաշվի առնելով փոխադրման ուղիների և հեռավորությունների կառուցվածքը (օրինակ՝ ելքի նավահանգստից մինչև Փոթի (Վրաստան) կամ Բանդար Աբբաս (ԱՄԷ), այնուհետև՝ նշված նավահանգիստներից մինչև Հայաստան):

Արդյունքում յուրաքանչյուր երկրի համար գնահատվել են ինչպես ծովային փոխադրումների ցուցանիշները, այնպես էլ ընդհանուր ցամաքային փոխադրումների ծավալը, որը ներառում է թե՛ ամբողջությամբ ցամաքային փոխադրումները, թե՛ մուլտիմոդալ փոխադրումների ցամաքային հատվածը:

Ցամաքային և մուլտիմոդալ փոխադրումների տարանջատումն իրականացվել է տարբեր աղբյուրների համադրման միջոցով, ներառյալ տրանսպորտային կազմակերպությունների հարցումների արդյունքները, բանավոր մասնագիտական քննարկումները, բեռնափոխադրող ընկերությունների հրապարակային սակագնային տեղեկատվությունը, ինչպես նաև միջազգային կազմակերպությունների համապատասխան տվյալները:

Ներմուծման կառուցվածքում երկաթուղային փոխադրումների բաղադրիչը ևս ունի նշանակալի դեր: Հաշվի առնելով, որ Հայաստանի Հանրապետությունը ուղիղ երկաթուղային հաղորդակցություն ունի միայն Վրաստանի հետ, այն դեպքերում, երբ տրանսպորտի տեսակը նշված է որպես «երկաթուղային», սակայն առևտրային գործընկեր երկիրը Վրաստանը չէ, մեծ հավանականությամբ տվյալ փոխադրումն իրականացվել է մուլտիմոդալ սխեմայով՝ սկզբում ծովային, ապա՝ Փոթիի նավահանգստից մինչև Հայաստան՝ երկաթուղային տրանսպորտով:

Այս հանգամանքը հաշվի առնելով՝ տվյալ դեպքերում կիրառվել է համանման մոտեցում, ինչպիսին կիրառվել է ցամաքային փոխադրումների վերլուծության ժամանակ. մուլտիմոդալ փոխադրումների շրջանակում առանձնացվել է ծովային բաղադրիչը՝ համապատասխան երթուղիների և հեռավորությունների գնահատման հիման վրա: Այս մեթոդը հնարավորություն է տվել առավել ամբողջական կերպով գնահատել ծովային բեռնափոխադրումների մասնաբաժինը ներմուծման կառուցվածքում:

Ծովային տրանսպորտային ծառայությունների ներմուծում.

Հաշվարկված ցամաքային ներմուծման հիման վրա

ՀՀ ԿԲ Մակրոտնտեսական դեպարտամենտ, Վիճակագրության վարչություն, Արտաքին հատվածի
վիճակագրության բաժին

$$TC_IM_ծովային_ցամ = C_ծովային_ցամ_հաշ * S_IM_ցամաքային * IM$$

որտեղ

$TC_IM_ծովային_ցամ$ - ծովային բեռնափոխադրման ծառայության ընդհանուր ներմուծման արժեքի
այն հատվածն է, որը ստացվում է ցամաքային բեռնափոխադրման տվյալների հիման վրա,

$C_ծովային_ցամ_հաշ$ - ծովային փոխադրման ծախսի կշիռն է, որը հաշվարկվել է բազայի տվյալներից
ստացված ցամաքային փոխադրման ծախսի կշռի հիման վրա,

$S_IM_ցամաքային$ - ցամաքային տրանսպորտով փոխադրված ապրանքների բաժինը ընդհանուր
ներմուծման մեջ, քանի որ $C_ծովային_ցամ_հաշ$ -ն հաշվարկված է՝ այս ցուցանիշը հաշվի առնելով:

IM - ընդհանուր ներմուծման արժեքը:

Բոլոր գործակիցները հաշվարկված են ըստ երկրների:

Հաշվարկված երկաթուղային ներմուծման հիման վրա

$$TC_IM_ծովային_երկթղ = C_ծովային_երկթղ_հաշ * S_IM_երկթղ * IM$$

որտեղ

$TC_IM_ծովային_երկթղ$ - ծովային բեռնափոխադրման ծառայության ընդհանուր ներմուծման արժեքի
այն հատվածն է, որը հաշվարկվել է երկաթուղային բեռնափոխադրման տվյալների հիման վրա,

$C_ծովային_երկթղ_հաշ$ - ծովային բեռնափոխադրման ծախսի կշիռն է, որը հաշվարկվել է բազայի
տվյալներից ստացված երկաթուղային փոխադրման ծախսի կշռի հիման վրա

$S_IM_երկթղ$ - երկաթուղային տրանսպորտով փոխադրված ապրանքների բաժինը ընդհանուր
ներմուծման մեջ, քանի որ $C_ծովային_երկթղ_հաշ$ -ը հաշվարկված է՝ այս ցուցանիշը հաշվի առնելով:

IM - ընդհանուր ներմուծման արժեքը:

Բոլոր գործակիցները հաշվարկված են ըստ երկրների:

ՀՀ-ն, չունենալով ծովային ելք, բնականաբար չի իրականացնում ծովային բեռնափոխադրումային
ծառայությունների արտահանում:

Երկաթուղային բեռնափոխադրում

Երկաթուղային բեռնափոխադրումային ծառայությունների արժեքը հաշվարկվում է
վերևում նշված ծովային բեռնափոխադրումային ծառայությունների հաշվարկման
համատեքստում՝ Փոթիի նավահանգստից մինչև Հայաստանի սահման հատվածի համար
հետևյալ կերպ.

Երկաթուղային տրանսպորտային ծառայությունների ներմուծում

$$TC_IM_երկթղ = C_երկթղ_հաշ * S_IM_երկթղ * R_{n2\ n2q} * IM$$

որտեղ

$TC_{IM_երկթղ}$ - երկաթուղային բեռնափոխադրման ծառայության ներմուծման արժեքն է,

$C_{երկթղ_հաշ}$ - երկաթուղային բեռնափոխադրման ծախսի կշիռն է, որը հաշվարկվել է բազայի տվյալներից ստացված երկաթուղային փոխադրման ծախսի կշռի հիման վրա (ծովային բեռնափոխադրման հատվածը առանձնացնելով),

$S_{IM_երկթղ}$ - երկաթուղային տրանսպորտով փոխադրված ապրանքների բաժինը ընդհանուր ներմուծման մեջ,

$R_{nշ\ nեզ}$ - ոչ ռեզիդենտ փոխադրողների բաժինը:

IM - ընդհանուր ներմուծման արժեքը:

Երկաթուղային տրանսպորտային ծառայությունների արտահանում

$$TC_{EX_երկթղ} = C_{երկթղ_հաշ} * S_{EX_երկթղ} * R_{nեզ} * EX$$

որտեղ

$TC_{EX_երկթղ}$ - երկաթուղային բեռնափոխադրման ծառայության արտահանման արժեքն է,

$C_{երկթղ_հաշ}$ - երկաթուղային բեռնափոխադրման ծախսի կշիռն է, որը հաշվարկվել է բազայի տվյալներից ստացված երկաթուղային փոխադրման ծախսի կշռի հիման վրա (ծովային բեռնափոխադրման հատվածը առանձնացնելով),

$S_{EX_երկթղ}$ - երկաթուղային տրանսպորտով փոխադրված ապրանքների բաժինը ընդհանուր արտահանման մեջ,

$R_{nեզ}$ - ռեզիդենտ փոխադրողների բաժինը:

EX - ընդհանուր արտահանման արժեքը:

Ցամաքային բեռնափոխադրում

Ինչպես արդեն նշվել է, ցամաքային բեռնափոխադրումների դեպքում տարբերակվում են երկու հիմնական մոդել. մի կողմից՝ երկրներ, որոնց հետ փոխադրումները իրականացվում են ամբողջությամբ ցամաքային եղանակով, և մյուս կողմից՝ երկրներ, որոնց հետ փոխադրումները կատարվում են մուլտիմոդալ սխեմայով:

Առաջին դեպքում բեռնափոխադրման ծառայությունների հաշվարկն իրականացվում է օդային փոխադրումների համար կիրառվող տրամաբանության նմանությամբ՝ ելնելով համապատասխան տրանսպորտային ծախսի ուղղակի գնահատումից: Երկրորդ դեպքում՝ մուլտիմոդալ փոխադրումների պարագայում, հաշվարկը կատարվում է ծովային փոխադրումների մեթոդաբանության մոտեցմամբ. որպես հիմք ընդունվում է ցամաքային բեռնափոխադրման ծախսի հաշվարկային կշիռը, որը ստացվում է բազայի տվյալների հիման վրա գնահատված ցամաքային փոխադրումների ծախսի կշռից:

Ցամաքային բեռնափոխադրումների ծախսերը գնահատվում են ինչպես ներմուծման, այնպես էլ արտահանման տվյալների բազաների հիման վրա: Միաժամանակ, առանձին երկրների դեպքում, մասնավորապես ԵԱՏՄ անդամ պետությունների հետ առևտրում, ցամաքային փոխադրումները զգալի մասնաբաժին են կազմում և փոխադրումները հաճախ իրականացվում են մեկ տրանսպորտային միջոցով՝ արտահանողի պահեստից մինչև ներմուծողի պահեստ: Այսպիսի դեպքերում, բացի փոխադրողի ռեզիդենտության գործակցից, հաշվարկներում ներառվում են նաև փոխադրման երթուղու առանձին հատվածների կշիռները՝ նպատակ ունենալով առավել ճշգրիտ արտացոլել FOB պայմաններից դուրս գտնվող ծախսերը և դրանց ճիշտ բաշխումը, օրինակ՝ արտահանող երկրի պահեստից մինչև իր երկրի սահման ծախսերի բացառումը հաշվարկից:

Արդյունքների ամփոփում

Հետազոտության արդյունքում կազմվել են գործակիցների աղյուսակներ՝ ըստ արտահանման և ներմուծման հիմնական գործընկեր երկրների և ըստ տրանսպորտի տեսակների: Եվս մեկ անգամ շեշտադրենք, որ ստացված գործակիցները կիրառվել են 2022-2025 թվականների տվյալների վերանայման համար և հետագա տարիներին կարող են փոփոխվել՝ ՀՀ առևտրաշրջանառության և գործընկեր երկրների կառուցվածքի, ինչպես նաև բեռնափոխադրումների արժեքի փոփոխություններին զուգահեռ:

Հաշվարկման գործընթացում նախ որոշվում են տվյալ հաշվետու եռամսյակի արտահանման և ներմուծման հիմնական 40 գործընկեր երկրները՝ ըստ առևտրաշրջանառության ծավալի: Այնուհետև, այդ երկրների արտահանման կամ ներմուծման արժեքները բազմապատկվում են տվյալ երկրին և համապատասխան տրանսպորտի տեսակին վերաբերող գործակցով: Մնացած երկրների դեպքում կիրառվում է համախմբված մոտեցում. այդ երկրների ընդհանուր արտահանման կամ ներմուծման արժեքը բազմապատկվում է «Մնացած երկրների» համար հաշվարկված համապատասխան միջին գործակցով:

Միաժամանակ, բազայում առկա են 40-ից ավելի երկրների վերաբերյալ տվյալներ: Սա հնարավորություն է տալիս տարբեր հաշվետու ժամանակահատվածներում հիմնական 40 երկրների կազմի փոփոխության դեպքում ունենալ նախապես գնահատված համապատասխան գործակիցներ և խուսափել լրացուցիչ հաշվարկների անհրաժեշտությունից:

Տրանսպորտային ծառայության ներմուծում

Աղյուսակ 1-ում ներկայացված գործակիցները կիրառվում են ներմուծման տվյալների նկատմամբ, այսինքն՝ համապատասխան երկրների ներմուծման արժեքները բազմապատկվում են տվյալ աղյուսակում ներկայացված գործակիցներով՝ ներմուծման հետ կապված տրանսպորտային ծառայությունների արժեքները գնահատելու նպատակով:

Աղյուսակ 2-ում ներկայացված գործակիցները կիրառվում են արտահանման արժեքների նկատմամբ: Տվյալ աղյուսակը վերաբերում է այն դեպքերին, երբ *արտահանման ընթացքում Հայաստանի Հանրապետության տարածքում իրականացվող փոխադրումը կատարվել է ոչ ռեզիդենտ փոխադրողի կողմից*: Թեև FOB սկզբունքի համաձայն այդ հատվածի կազմակերպումն ու ծախսը պետք է վերագրվեն արտահանողին, փաստացի ծառայությունը մատուցվել է ոչ

ռեզիդենտի կողմից, ուստի վճարային հաշվեկշռի մեթոդաբանության համաձայն այն դիտարկվում է որպես ծառայության ներմուծում: Աղյուսակում ներառված են այն երեք հիմնական գործընկեր երկրները, որոնց ուղղությամբ արտահանման կառուցվածքում ցամաքային փոխադրումները ունեն առավել մեծ կշիռ, և որոնց դեպքում նշված մոտեցումը էական ազդեցություն ունի հաշվարկների վրա:

Երկու աղյուսակների հիման վրա հաշվարկված տրանսպորտային ծառայությունների գումարային արժեքը կազմում է տրանսպորտային ծառայության ներմուծումը:

**Աղյուսակ 1. Գործակիցներ տրանսպորտային ծառայության ներմուծման հաշվարկի համար
(ըստ ներմուծման)**

Երկրներ	Ցամաքային տրանսպորտային ծախսի կշիռ	Օդային տրանսպորտային ծախսի կշիռ	Ծովային տրանսպորտային ծախսի կշիռ (ցամաքային տրանսպորտի հիման վրա)	Ծովային տրանսպորտային ծախսի կշիռ (երկաթուղային տրանսպորտի հիման վրա)
Ռուսաստան	0.020	0.010	-	0.005
Չինաստան	0.045	0.002	0.020	0.004
Վիետնամ	0.011	0.027	0.005	-
Գերմանիա	0.025	0.005	0.017	-
Իտալիա	0.027	0.002	0.019	-
ԱՄԷ	0.015	0.008	0.010	-
ԱՄՆ	0.031	0.002	0.061	-
Նիդեռլանդներ	0.020	0.012	0.014	-
Հնդկաստան	0.023	0.008	0.046	0.013
Ֆրանսիա	0.023	0.007	0.016	-
Եգիպտոս	0.019	0.000	0.026	0.024
Կորեայի Հանրապետություն	0.007	0.012	0.017	0.004
Թուրքիա	0.017	0.000	0.004	0.013
Իսպանիա	0.024	0.002	0.016	0.015
Լեհաստան	0.036	0.002	0.005	-
Բելգիա	0.023	0.007	0.016	-
Ուկրաինա	0.047	0.001	0.004	0.011
Չեխիա	0.033	0.004	0.004	-
Բելառուս	0.046	0.001	-	-
Բրազիլիա	0.002	0.000	0.021	0.126
Ռումինիա	0.033	0.001	0.003	0.039
Հոնգ-Կոնգ	0.008	0.013	0.020	-
Ինդոնեզիա	0.009	0.005	0.023	0.068
Շվեյցարիա	0.016	0.018	0.011	-
Սլովակիա	0.041	0.000	0.005	-
Ղազախստան	0.020	0.002	-	-
Հունգարիա	0.036	0.002	0.005	-
Հունաստան	0.013	0.001	0.009	0.040
Իռլանդիա	0.022	0.006	0.032	-
Մեծ Բրիտանիա	0.021	0.007	0.031	-
Զիմբաբվե	0.047	0.000	0.071	-
Բուլղարիա	0.042	0.001	0.004	0.021

**ՀՀ ԿԲ Մակրոտնտեսական դեպարտամենտ, Վիճակագրության վարչություն, Արտաքին հատվածի
վիճակագրության բաժին**

Ֆինլանդիա	0.023	0.002	0.016	0.004
Ավստրիա	0.036	0.002	0.005	-
Ճապոնիա	0.015	0.004	0.035	-
Լիտվա	0.036	0.004	0.004	-
Ուգրեկստան	0.042	0.001	-	-
Շվեդիա	0.026	0.003	0.037	-
Թաիլանդ	0.011	0.019	0.029	0.022
Սլովենիա	0.039	0.001	0.009	-
Լատվիա	0.027	0.008	0.003	-
Նոր Զելանդիա	0.002	0.006	0.033	-
Էստոնիա	0.024	0.010	0.002	-
Իսրայել	0.012	0.023	0.009	0.006
Կանադա	0.023	0.003	0.046	0.002
Մալազիա	0.022	0.004	0.057	-
Արգենտինա	0.009	0.000	0.082	-
Կիպրոս	0.025	0.005	0.017	-
Բանգլադեշ	0.032	0.001	0.066	-
Դանիա	0.023	0.005	0.034	-
Էկվադոր	0.009	0.000	0.084	-
Թայվան	0.010	0.008	0.024	-
Ղրղզստան	0.020	0.005	-	-
Սերբիա	0.040	0.001	0.005	-
Պորտուգալիա	0.025	0.004	0.018	-
Հարավաֆրիկյան Հանրապետություն	0.035	0.013	0.053	-
Նորվեգիա	0.009	0.019	0.013	-
Իսրվաթիա	0.036	0.004	0.008	-
Չիլի	0.009	0.000	0.084	-
Մնացած երկրներ	0.030	0.007	0.026	0.009

**Աղյուսակ 2. Գործակիցներ տրանսպորտային ծառայության ներմուծման հաշվարկի համար
(ըստ արտահանման)**

Երկրներ	Ցամաքային տրանսպորտային ծախսի կշիռ
Ռուսաստան	0.007
Բելառուս	0.002
Ղազախստան	0.001

Տրանսպորտային ծառայության արտահանում

Հավելվածների **Աղյուսակ 3**-ում ներկայացված գործակիցները կիրառվում են արտահանման արժեքների նկատմամբ, իսկ **Աղյուսակ 4**-ի գործակիցները՝ ներմուծման արժեքների նկատմամբ: Տվյալ աղյուսակը վերաբերում է այն դեպքերին, երբ ներմուծման ընթացքում այլ երկրի տարածքում իրականացվող փոխադրումը կատարվել է Հայաստանի Հանրապետության ռեզիդենտ փոխադրողի կողմից: Թեև FOB սկզբունքի համաձայն այդ հատվածի կազմակերպումն ու ծախսը պետք է վերագրվեն արտահանողին, փաստացի

ծառայությունը մատուցվել է մեր երկրի ռեզիդենտի կողմից, ուստի վճարային հաշվեկշռի մեթոդաբանության համաձայն այն դիտարկվում է որպես ծառայության արտահանում:

Աղյուսակում ներառված են այն չորս հիմնական գործընկեր երկրները, որոնց ուղղությամբ արտահանման կառուցվածքում ցամաքային փոխադրումները ունեն առավել մեծ կշիռ, և որոնց դեպքում նշված մոտեցումը էական ազդեցություն ունի հաշվարկների վրա:

Աղյուսակ 3-ի և Աղյուսակ 4-ի հիման վրա հաշվարկված տրանսպորտային ծառայությունների գումարային արժեքը կազմում է տրանսպորտային ծառայության արտահանումը:

Աղյուսակ 3. Գործակիցներ տրանսպորտային ծառայության արտահանման հաշվարկի համար (ըստ արտահանման)

Երկրներ	Ցամաքային տրանսպորտային ծախսի կշիռ	Օդային տրանսպորտային ծախսի կշիռ
Ռուսաստան	0.029	0.026
Չինաստան	0.004	0.003
Իրաք	0.032	0.001
Բելառուս	0.016	0.024
Շվեյցարիա	0.014	0.002
ԱՄԷ	0.009	0.011
Նիդեռլանդներ	0.021	0.000
Բելգիա	0.006	0.000
Գերմանիա	0.013	0.002
Հոնգ-Կոնգ	0.003	0.018
Բուլղարիա	0.005	0.000
Ղազախստան	0.016	0.001
Իտալիա	0.019	0.001
Սլովակիա	0.029	0.000
ԱՄՆ	0.014	0.004
Մալազիա	0.000	0.000
Սիրիա	0.032	0.000
Ճապոնիա	0.003	0.013
Կորեայի Հանրապետություն	0.003	0.001
Ուզբեկստան	0.011	0.049
Սինգապուր	0.013	0.013
Լեհաստան	0.020	0.001
Ուկրաինա	0.036	0.001
Ավստրիա	0.028	0.001
Լիտվա	0.008	0.002
Ղրղզստան	0.017	0.002
Լատվիա	0.024	0.005
Բրազիլիա	0.002	0.011
Իսրայել	0.008	0.025
Օման	0.016	0.000
Ֆրանսիա	0.008	0.007
Մոլդովա	0.020	0.018

ՀՀ ԿԲ Մակրոտնտեսական դեպարտամենտ, Վիճակագրության վարչություն, Արտաքին հատվածի
վիճակագրության բաժին

Ռումինիա	0.034	0.003
Քաթար	0.005	0.017
Քուվեյթ	0.013	0.005
Չեխիա	0.017	0.009
Իսպանիա	0.003	0.002
Սլովենիա	0.025	0.000
Վիետնամ	0.010	0.026
Հնդկաստան	0.003	0.040
Կանադա	0.012	0.002
Հունաստան	0.002	0.004
Սերբիա	0.003	0.000
Մոնղոլիա	0.026	0.013
Թուրքմենստան	0.026	0.011
Պակիստան	0.002	0.048
Կիպրոս	0.001	0.001
Տաջիկստան	0.005	0.065
Մոնտենեգրո	0.001	0.003
Թայվան	0.011	0.002
Մեծ Բրիտանիա	0.005	0.005
Լիբանան	0.018	0.002
Եգիպտոս	0.009	0.033
Շվեդիա	0.016	0.006
Թաիլանդ	0.000	0.045
Էստոնիա	0.024	0.005
Սաուդյան Արաբիա	0.015	0.002
Թուրքիա	0.012	0.026
Մնացած երկրներ	0.014	0.023

**Աղյուսակ 4. Գործակիցներ տրանսպորտային ծառայության արտահանման հաշվարկի
համար (ըստ ներմուծման)**

Երկրներ	Ցամաքային տրանսպորտային ծախսի կշիռ
Ռուսաստան	0.022
Թուրքիա	0.021
Բելառուս	0.004
Ղազախստան	0.002

Ըստ հետազոտվող բազայի՝ թանկարժեք մետաղները և քարերը փոխադրվում են օդային ճանապարհով: Թանկարժեք մետաղների և քարերի փոխադրման ծախսերի գնահատման համար կիրառվել է առանձին մոտեցում՝ հիմնված փոխադրվող բեռի քաշի վրա: Մասնավորապես, հաշվարկվել է մեկ կիլոգրամ բեռի փոխադրման միջին տրանսպորտային ծախսը՝ ըստ երկրների: Այնուհետև, տվյալ երկրների համար այդ արժեքը բազմապատկվել է ընդհանուր փոխադրված քանակի հետ՝ ստանալով ընդհանուր փոխադրման ծախսը:

Հետագա համադրելիությունն ապահովելու նպատակով ստացված փոխադրման ծախսը հարաբերվել է համապատասխան ապրանքների արժեքին, ինչի արդյունքում ստացվել են ըստ երկրների փոխադրման ծախսի գործակիցներ: Վերջիններիս ընդհանրացման արդյունքում ձևավորվել են միասնական գործակիցներ ներմուծման և արտահանման համար (Աղյուսակ 5, Աղյուսակ 6): Միասնական գործակիցների ձևավորումը պայմանավորված է այն հանգամանքով, որ թանկարժեք քարերի և մետաղների ներմուծման և արտահանման հիմնական ուղղությունները Ռուսաստանն ու ԱՄԷ-ն ունեն համեմատաբար մոտ տրանսպորտային ծախսի կշիռներ, մինչդեռ մնացած երկրների տրանսպորտային ծախսի կշիռները ավելի բարձր են, միևնույն ժամանակ՝ համադրելի:

Աղյուսակ 5. Գործակիցներ տրանսպորտային ծառայության ներմուծման հաշվարկի համար (ըստ ոսկու ներմուծման)

Երկրներ	Ցամաքային տրանսպորտային ծախսի կշիռ
Ռուսաստան	0.0010
ԱՄԷ	0.0010
Այլ երկրներ	0.0017

Աղյուսակ 6. Գործակիցներ տրանսպորտային ծառայության արտահանման հաշվարկի համար (ըստ ոսկու արտահանման)

Երկրներ	Ցամաքային տրանսպորտային ծախսի կշիռ
Ռուսաստան	0.00004
ԱՄԷ	0.00004
Այլ երկրներ	0.00007

Ամփոփելով նշենք, որ, հիմնվելով հավաքագրված տվյալների վերլուծության և մեթոդաբանական ճշգրտումների վրա, ապրանքների ներմուծման CIF-FOB վերափոխման գործակիցը վերագնահատվել է՝ միջինում կիրառվող 14%-ից նվազելով մինչև մոտ 8.5-9% (առանց թանկարժեք քարեր և մետաղներ ապրանքախմբի):

Ապահովագրություն

Ապահովագրական ծառայությունների հաշվարկման հիմնական տեղեկատվական աղբյուր հանդիսանալու էին ՀՀ մաքսային ծառայությունից ստացված ներմուծման տվյալները: Այդ նպատակով առանձնացվել էին այն գրանցումները, որոնցում «Ապահովագրություն» սյան տվյալները լրացված էին: Սակայն հետագա վերլուծությունը ցույց տվեց, որ այս չափանիշին համապատասխանող դիտարկումների քանակը սահմանափակ է և բավարար չէ ներկայացուցչական գնահատականներ ստանալու համար, ինչի արդյունքում առաջացավ լրացուցիչ տեղեկատվական աղբյուրների օգտագործման անհրաժեշտություն:

ՀՀ ԿԲ Մակրոտնտեսական դեպարտամենտ, Վիճակագրության վարչություն, Արտաքին հատվածի
վիճակագրության բաժին

Ապահովագրական ծախսի գործակիցը (ապահովագրական ծախս / ապրանքի արժեք) գնահատելու նպատակով օգտագործվել են տարբեր լրացուցիչ աղբյուրներ, ներառյալ՝ գործընկեր կառույցների և միջազգային փորձագետների հետ մասնագիտական քննարկումների արդյունքները, բեռնափոխադրող կազմակերպություններից ստացված համախմբված տվյալները, ինչպես նաև ապահովագրական ընկերությունների հրապարակային սակագնային և տեղեկատվական նյութերը:

Վերլուծության արդյունքում ձևավորվել են երկու միասնական ապահովագրական գործակիցներ.

- թանկարժեք քարերի և մետաղների համար,
- մնացած ապրանքախմբերի ներմուծման և արտահանման համար:

Թանկարժեք քարերի և մետաղների ապահովագրության համար հաշվարկվել է այլ բարձր կշիռ, պայմանավորված է այն հանգամանքով, որ այս ապրանքները համարվում են ամենաբարձր ռիսկ ունեցող բեռներից մեկը: