

ՊԵՏԱԿԱՆ ԿԱՌԱՎԱՐՈՒՄ

ԼԻԼԻԹ ԳԱԼՍՏՅԱՆ

*ՀՀ ֆինանսների նախարարության
մակրոտնտեսական քաղաքակա-
նության վարչության արտաքին
հատվածի կանխատեսումների և
վերլուծությունների բաժնի
գլխավոր մասնագետ,
տնտեսագիտության թեկնածու*

ՊԵՏԱԿԱՆ ԿԱՌԱՎԱՐՄԱՆ ՀԱՄԱԿԱՐԳԻ ԱԶԴԵՑՈՒԹՅՈՒՆԸ ԵՐԵՎԱՆԻ ՈՒՂԵՎՈՐԱՏԱՐ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԻ ՍՊԱՍԱՐԿՄԱՆ ԲԱՐԵԼԱՎՄԱՆ ՍՈՑԻԱԼԱԿԱՆ ԲՆՈՒԹԱԳՐԻՉՆԵՐԻ ՎՐԱ

Քաղաքային ուղևորատար տրանսպորտը շուկայական հարաբերու-
թյունների ոլորտ է, փոխգործունեության բնագավառ ուղևորների՝ որպես
տրանսպորտային ծառայություններից օգտվողների և տարբեր տեսակի
սուբյեկտների միջև, որոնք ապահովում են բնակիչների փոխադրումը:
Միևնույն ժամանակ, քաղաքային տրանսպորտի այսպիսի բնութագրումը
կարող է համատեղվել դրա՝ որպես սոցիալական ենթակառուցվածքի
տարրի դիտարկմանը, որն ապահովում է քաղաքի կենսագործունեությունը:
Այդ առումով, պետության խնդիրն է ապահովել քաղաքի ամբողջ տարած-
քի առավելագույն մատչելիությունը նրա բնակիչների համար: Քաղաքային
հասարակական տրանսպորտն ապահովում է քաղաքացու ազատ տեղա-
շարժվելու սահմանադրական իրավունքը և ապրելու վայրից դեպի աշխա-
տանքի կամ ուսման վայր փոխադրելով՝ իրականացնում է սոցիալական
նշանակության գործառնություն:

Քաղաքային ուղևորատար տրանսպորտը ներկայացնում է միմյանց
լրացնող և միմյանց հետ մրցակցող տարբեր տեսակի տրանսպորտային
կազմակերպությունների և ձեռնարկությունների մի բարդ համակարգ, որի
կարևոր սոցիալական պարտականությունն է ծախսերի տվյալ մակարդա-
կով ուղևորներին պահանջված պահին անհրաժեշտ վայր հասցնելը: Ու-
ղևորը փոխադրման գործում շատ ակտիվ դեր ունի. նա ինքնուրույն է
ընտրում երթուղին, որը կարող է փոփոխել ընթացքում: Ըստ էության, կա-
րելի է փաստել, որ ուղևորը մասնակցում է փոխադրման կազմակերպմանը
և կառավարմանը: Փոխադրման տարբերակի ընտրության վրա ազդում են
բազմաթիվ գործոններ: Ուղևորը կարող է կարևորել, օրինակ՝ ուղևորության
հարմարավետությունը, ընթացքում իրեն հետաքրքրող կետեր այցելելը և
այլ հանգամանքներ, որոնք նշանակություն չունեն բեռնատար փոխադ-
րումների կազմակերպման ժամանակ: Ուղևորների յուրաքանչյուր խումբ

ունի իր նախասիրությունները, ըստ որոնց ընտրում է ուղևորության երթուղին և ժամը, տրանսպորտի տեսակը, նստափոխի տեղը, վճարման ձևը: Կարելի է աստիճանակարգել այդ նախասիրությունները և կատարել տրանսպորտային ծառայությունների պահանջարկի հատվածավորում (սեգմենտացիա): Ոչ բոլոր դեպքերում է, որ ամբողջությամբ համընկնում են փոխադրողի և ուղևորի շահերը: Նրանց շահերի հակասություններից մեկն այն է, որ փոխադրողն ավելի շատ շահագրգռված է հերթափոխության ավելի բարձր գործակից ունենալու, իսկ ուղևորը՝ նշանակման կետ արագ և առանց տրանսպորտափոխության հասնելու մեջ:

Քաղաքային տրանսպորտային համակարգի կառավարումը բախվում է ծառայությունների մատուցման ոլորտում տարատեսակ տրանսպորտային միջոցների անհավասար աշխատանքային պայմաններին: Նշված խնդիրն ամբողջանում է փոխադրողի և ուղևորի միջև առկա հակասությամբ. փոխադրողի համար ձեռնտու է կուտակման հետ միաժամանակ կրճատել երթուղային գծի տրանսպորտային միջոցների քանակը՝ դրանով նվազեցնելով նաև կոմերցիոն ծախսերը, իսկ ուղևորը հետաքրքրված է տրանսպորտային միջոցների քանակի ավելացմամբ: Փոխադրողների և ուղևորների շահերի փոխհամաձայնության մեխանիզմը պայմանավորված է տրանսպորտային ձեռնարկությունների և փոխադրման համար ուղևորների կատարած ժամային ծախսերի (ծախսած ժամանակի և գումարի) համադրմամբ: Համախառն ծախսերի նվազագույնը կհամապատասխանի արդյունավետ տարբերակին: Նվազագույն համախառն ծախսերի որոշման տարրերից են ուղևորների ծախսերը, որոնք ներառում են ուղևորածամերի արժեքը: Վերջինս ծառայում է որպես ուղևորների ֆինանսական և ժամանակային ծախսումների միասնական չափման գործակից, ինչպես նաև քաղաքային ուղևորափոխադրման շուկայում պահանջարկի և առաջարկի հավասարակշռության օբյեկտիվ ցուցանիշ է համարվում: Դա, փաստորեն, պահանջարկի և առաջարկի հատվածավորման իրական հիմքն է: Քաղաքային տրանսպորտի աշխատանքի արդյունավետությունը ապահովելու համար տրանսպորտային ծառայությունների հատվածավորումը հնարավոր է իրականացնել ուղևորի կողմից տրանսպորտի տեսակի ընտրության մոդելավորման հիման վրա¹:

Չնայած հասարակության համար տրանսպորտային սպասարկման կարևորությանը, դեռևս բացակայում են դրա որակի գնահատման արդյունավետ միջոցները: Այս հանգամանքն առաջին հերթին բացատրվում է ընդհանրապես՝ սպասարկման, մասնավորապես՝ ուղևորային սպասարկման առանձնահատկությունների ճշգրիտ բնութագրերի բացակայությամբ: Այսպես՝ երբեմն խոսվում է սպասարկման անշոշափելիության, ծառայության կուտակման (պահպանման և հետագա օգտագործման) անհնարի-նության մասին, սակայն գոյություն ունեն ուղևորային սպասարկման որոշ գործոններ. օրինակ՝ կարելի է լսել շարժակազմի աղմուկը, տեսնել հասարակական տրանսպորտի մաքրությունը և այլն: Բացի այդ, նախապես կայացնելով հասարակական տրանսպորտի որևէ տեսակից օգտվելու որո-

¹ Ст'ю Оптимизация планирования и управления транспортными системами /под ред. Лившица В.Н./ М., „Транспорт“, 1987:

շում, դրանով իսկ նպաստում ենք ծառայության պահպանմանը: Այս համատեքստում ուղևորային փոխադրումների պարագայում առանձնահատուկ նշանակություն ունի երթևեկության հարմարավետությունը, որը, մեր կարծիքով, պետք է դառնա տրանսպորտային սպասարկման որակի գնահատման մեթոդի մշակման հիմնարար գործոն:

Տրանսպորտային միջավայրի որակը արտացոլող ցուցանիշ է նաև տրանսպորտի համընդհանուր մատչելիությունը: Դա արտացոլվում է փոխադրման վրա ծախսված ժամանակի միջին կորուստների ձևով: Տրանսպորտային ցանցը կարող է համարվել հուսալի, եթե նորմատիվային ժամանակահատվածում (ներառյալ՝ կանգառին մոտենալու, սպասելու և տրանսպորտափոխության ժամանակահատվածները) յուրաքանչյուրը հնարավորություն է ունենում ուղևորվելու ցանկացած կետից նշանակման ցանկացած կետ: Մատչելիության նորման որոշվում է յուրաքանչյուր կանգառակետի գործառության ժամանակահատվածների առնչությամբ: Դրա մակարդակը հաշվվում է տոկոսներով՝ որպես ժամանակի փաստացի միջին կորուստների և նորմատիվային ժամանակի հարաբերություն:

Տրանսպորտային համակարգի սոցիալական բնութագիրն ուղղակիորեն կապված է «տրանսպորտային սպասարկման որակ» կամ «համակարգի որակական բնութագիր» հասկացությունների հետ: Որակական բնութագիրը տվյալ տարածքի ամբողջ տրանսպորտային համակարգի վիճակը ներկայացնող ընդհանրական ցուցանիշ է:

Ընդհանուր առմամբ, ուղևորային փոխադրումների որակը պայմանավորված է հետևյալ ցուցանիշներով²

➤ *երթուղային ցանցի խտություն.* արտահայտում է վերգետնյա տրանսպորտի երթևեկման ճանապարհների գումարային երկարության և կառուցապատված տարածքների (մասնավորապես՝ քաղաքի) մակերեսի հարաբերությունը,

➤ *երթուղային գործակից.* գնահատում է վերգետնյա ուղևորատար տրանսպորտի բոլոր երթուղիների երկարության հանրագումարի և ընդհանուր տրանսպորտային ցանցի երկարության ($K_M=1.7 \div 2$ միջակայքը բնորոշ է զարգացած երթուղային ցանցին) հարաբերությունը,

➤ *1000 բնակչի հաշվով շարժակազմի քանակ.* բնութագրում է շարժակազմով երթուղիների հագեցվածությունը,

➤ *շարժման պարբերականություն.* չվացուցակին համապատասխան կատարված ուղերթերի թվի և տվյալ չվացուցակով նախատեսված ուղերթերի թվի հարաբերությունն է,

➤ *փոխադրման վրա կատարված ժամանակի ծախս.* ներառում է կանգառակետին մոտենալու, ավտոբուսին սպասելու, ուղևորության, նստափոխի վրա ծախսվող ժամանակները,

➤ *ավտոբուսի ուղևորատարողության օգտագործման ստատիկ գործակից.* բնութագրում է ավտոբուսի սրահի լցման աստիճանը,

➤ *նստափոխի գործակից.* մեկ ուղևորությանը բաժին ընկնող վայրէջքների միջին քանակն է:

² Տե՛ս **Варелопуло Г. А.**, Организация движения и перевозок на городском пассажирском транспорте. М., „Транспорт“, 1990:

Քաղաքային ուղևորատար տրանսպորտային համակարգի կառավարման գործընթացում կարևորվում է նաև լոգիստիկայի դերը: Այստեղ դրա օգտագործման գլխավոր նպատակը ուղևորության երաշխավորված լինելու և այն առանց տրանսպորտափոխության ապահովումն է, տեղեկատվական հոսքերի կառավարման արդյունավետության բարձրացումը, ավտոտրանսպորտով շրջակա միջավայրի աղտոտման մակարդակի նվազեցումը:

Որակի պարամետրերի ընդհանուր կառուցվածքը, ըստ լոգիստիկ համակարգի որակական և սոցիալական բնութագրերի, պատկերված է գծանկարում:

Այսպիսով՝ «ուղևորային լոգիստիկայի» հիմքում համակարգային մոտեցում է, ինչը նախատեսում է տրանսպորտային համակարգի նախագծում՝ հաշվի առնելով տարածական և ժամանակային գործոնները, ուղևորային, նյութական, տեղեկատվական և ֆինանսական հոսքերի կազմակերպում՝ սոցիոլոգիայի սկզբունքների հիման վրա, որը կարևոր է ուղևորների վարքագիծը մոդելավորելիս³:

Համակարգի որակական բնութագիր

Համակարգի սոցիալական բնութագիր



Տրանսպորտային սպասարկման որակի պարամետրերը

³ Стн Рынок и логистика /под ред. Гордона М.П./ . М., „Экономика“. 1993:

Պետական կառավարման ազդեցության կարևոր հանգամանք դարձավ նաև այն, որ ՀՀ Կառավարության 2005 թվականի դեկտեմբերի 15-ի «Երևանի գլխավոր հատակագծի հաստատման մասին» թիվ 2330-Ն որոշման համաձայն, ՀՀ Կառավարությունն ընդունեց «Երևան քաղաքի գլխավոր հատակագծի (2006-2020 թթ.) իրականացման հիմնական միջոցառումների ծրագիրը հաստատելու մասին» 2006 թվականի սեպտեմբերի 7-ի թիվ 1402-Ն որոշումը՝ շեշտը դնելով Երևանի էկոլոգիական վիճակի բարելավմանն ուղղված միջոցառումների վրա, որոնք տեղ են գտել նոր հատակագծում⁴։ Ներկայացնենք այն հիմնական պատճառները, որոնք առաջ բերեցին նոր հատակագծի նախագծման անհրաժեշտություն։

1. Բնակչության գերաճը, որը տեղի ունեցավ հիմնականում մեխանիկական աճի հետևանքով, նպաստեց բնակարանային շինարարության զարգացմանը՝ խոչընդոտելով սպասարկման օբյեկտների, համապատասխան ենթակառուցվածքների, ճանապարհների և կանաչապատ տարածքների ապահովմանը։ Նախորդ հատակագծով նախատեսված կանաչապատման աշխատանքների ընդամենը 42 տոկոսն էր իրականացվել։

2. Ճանապարհային ենթակառուցվածքի զարգացման առումով նախատեսվում էր արագընթաց ճանապարհների շինարարություն, որի հետևանքով Երևանի կենտրոնական մասում տրանսպորտային հոսքերը պետք է կասեցվեին։ Սակայն նախատեսված ճանապարհներից մեկ գծամետր անգամ չէր կառուցվել։

3. Արդյունաբերության բուռն զարգացումը հանգեցրել էր օդի աղտոտվածության, հետևաբար՝ Երևանում ծանր էկոլոգիական վիճակի ստեղծման։

Նոր հատակագծով լուծվեց ճանապարհային ցանցի կարևոր խնդիրը, որը լուրջ դեր է կատարում բնապահպանական հիմնախնդիրների լուծման առումով։ 2005 թվականին, երբ վերլուծության ենթարկվեցին նախկին հատակագծի իրականացման սկզբունքները, արագընթաց ճանապարհների կառուցման վերաբերյալ որևէ տվյալ չկար։ Եվ այսօր մենք ակնատեսն ենք այն բանի, թե ինչպես է Երևանի կենտրոնական հատվածը վերածվել ճանապարհային խաչմերուկի։ Հարկ է հաշվի առնել, որ մայրաքաղաքի փողոցները նախատեսված չեն եղել նման ծանրաբեռնվածության համար, քանի որ նախագծվել են խորհրդային ժամանակաշրջանում։ Թեև անգամ այն ժամանակի նորմերի պարագայում 1 կմ քառակուսուն պետք է համապատասխաներ 2-4 կմ ճանապարհային ցանց։ Այսօր այդ ցուցանիշը 1.7 կմ է, այն պարագայում, երբ եթե այն ժամանակ յուրաքանչյուր 1000 բնակչին բաժին էր ընկնում 5 ավտոմեքենա, ապա ներկայումս այդ ցուցանիշը հասնում է 50-ի։ Այդ առումով հատկապես կարևորվեց շրջանցիկ ճանապարհների կառուցումը։

Մեր կարծիքով՝ Երևանի տարածքում ստեղծվել է բնապահպանական աղետի գոտուն բնորոշ իրավիճակ։ Իհարկե, սա նորություն չէ. մեր մայրա-

⁴ ՀՀ Կառավարության 2005 թվականի դեկտեմբերի 15-ի «Երևանի գլխավոր հատակագծի հաստատման մասին» թիվ 2330-Ն որոշում։ ՀՀ Կառավարության 2006 թվականի սեպտեմբերի 7-ի «Երևան քաղաքի գլխավոր հատակագծի (2006-2020 թթ.) իրականացման հիմնական միջոցառումների ծրագիրը հաստատելու մասին» թիվ 1402-Ն որոշում։

քաղաքը միշտ դրա եզրին է գտնվել, սակայն պատճառներն են փոխվել: Եթե նախկինում որպես այդպիսիք կարելի էր նշել արդյունաբերությունն ու տրանսպորտը, ապա այսօր՝ քաղաքաշինություն և կրկին տրանսպորտ: Վնասակար նյութերի, արտանետումների, օդային աղտոտվածության ցուցանիշների համադրումը ցույց է տալիս, որ 2004-2005 թվականներին, 1990 թվականի համեմատությամբ, ավտոտրանսպորտային արտանետումների ծավալը կրճատվել է, ինչն արդյունք է գազի, բարձրորակ վառելիքի օգտագործման և մի շարք միջոցառումների ու Կառավարության որոշումների իրագործման:

Օդի աղտոտվածության առումով քաղաքի ամենաանբարենպաստ շրջաններն են Կենտրոնը, Չարբախը և Շենգավիթը: Հոսքերը գնում են դեպի Կենտրոն, և այստեղ աղտոտվածությունն ավելի մեծ չափերի է հասնում, քան հարավային մասում: Քաղաքում իրականացվող կառուցապատումը խախտում է քաղաքաշինական և էկոլոգիական նորմերը: Խիտ կառուցապատման հետևանքով տրանսպորտային հոսքերն ավելանում են: Ըստ գլխավոր հատակագծի՝ պետք է բեռնաթափվեն ծանրաբեռնված փողոցները, սակայն խիտ կառուցապատման պայմաններում դժվար է դա ակնկալել: Բացասական ազդեցություն է ունեցել նաև էլեկտրատրանսպորտի վերացումը: Շատ ու շատ եվրոպական քաղաքներ վերականգնում են էլեկտրատրանսպորտային ցանցը: Փողոցների ծանրաբեռնվածությունը թեթևացնելու նպատակով կարելի է ուշադրություն դարձնել լուսացույցներին, միակողմանի ճանապարհներ ավելացնել, զարգացնել ստորգետնյա քաղաքաշինությունը: Կարևորվում է նաև ստորգետնյա տրանսպորտի պրոպագանդման միջոցով մետրոյից օգտվողների թվի ավելացման հարցը՝ նվազեցնելով մետրոյի ուղեգծին զուգահեռ ընթացող տրանսպորտային այլ միջոցների քանակը, ընդգծվում է էլեկտրատրանսպորտի վերականգնումը՝ հատկապես քաղաքի կենտրոնական մասում:

Անշուշտ, չի կարելի անտեսել պահանջարկի գործոնը, ինչպես նաև շուկայական հարաբերությունները, սակայն, միևնույն ժամանակ, չգիտակցել հանրային և պետության շահի կարևորությունը, նույնպես անթույլատրելի է: Շուկայական հարաբերությունների պայմաններում պահանջարկն է թելադրում առաջարկը, այլ հարց է, թե ինչպես է լուծվում այդ խնդիրը: Չարգացման հիմնական խթանը պահանջարկն է. պետք է հավասարակշռված լինեն անհատական, հանրային և պետական շահերը:

ЛИЛИТ ГАЛСТЯН

*Департамент Макроэкономической
политики, отдел прогнозирования и
анализа внешнего сектора, главный
специалист*

Воздействие системы государственного управления на социальные характеристики усовершенствования пассажирского транспорта Еревана.- Городской пассажирский транспорт представляет собой сферу взаимодействия пассажиров, как пользователей транспортными услугами и разных организаций, которые обеспечивают перевозку городских жителей.

Такое представление городского транспорта может совмещаться с рассматриванием его как элемента социальной инфраструктуры, который обеспечивает жизнедеятельность города. В статье был рассмотрен вопрос о роли государства в городских пассажирских перевозках. Был обсужден ряд вопросов регулируемых государством, в частности, обеспечение доступности городского транспорта, поднятие его качества, осуществляя функцию социального значения. В статье особое место было уделено роли логистики в системе государственного управления городским пассажирским транспортом. Были изучены так же вопросы роли нового плана города Еревана с точки зрения решения экологических проблем.

LILIT GALSTYAN

*Ministry of Finance of RA,
Macroeconomic policy Department
External sector analysis and forecasting
division, Senior specialist*

The Impact of Public Administration System on Social Characteristics of Improving Yerevan's Passenger Transportation.- Urban passenger transportation is a field of interaction between passengers, as users of transport services and different organizations which provide transportation of urban inhabitants. Such representation of urban transport can be combined with its consideration as a unit of social infrastructure which provides the life activity of the city. In the article the role of state in the urban passenger transportation is studied. A number of issues regulated by the state are considered, particularly, providing access to the public transportation, the improvement of its quality, implementing social important function. In the article the important role of logistics in the process of the management of the urban passenger transportation system is emphasized. The new plan of the city of Yerevan is also studied from the viewpoint of the solution of environmental problems.