



ԱՐՓԵՆԻԿԱՍՈՒՐԱՅԱՆ

ՀՊՏՀ մակրոտէկոնոմիկայի ամբիոնի դոցենտ,
տնտեսագիտության թեկնածու

ՀԱՍԱՐԱԿԱԿԱՆ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԻ ՋԱՐԳԱՑՄԱՆ ԽՆԴԻՐՆԵՐԸ ԵՐԵՎԱՆՈՒՄ

Կարևորելով քաղաքային տնտեսության համաչափ զարգացման գործում հասարակական տրանսպորտի դերն ու նշանակությունը՝ հողվածում մեկնաբանվել են տրանսպորտի տարբեր տեսակների առավելություններն ու թերությունները, ուսումնասիրվել և վերլուծվել են Երևան քաղաքում ուղևորների սպասարկմամբ զբաղվող տրանսպորտային կազմակերպությունների գործունեության հիմնական ցուցանիշները, դրանց շարժընթացը վերջին տարիներին, բացահայտվել են առկա հիմնախնդիրները և առաջադրվել դրանց լուծման հնարավոր ուղիներ:

Հիմնաբառեր. հասարակական տրանսպորտ, քաղաքապետարան, սակագներ, սպասարկման որակ, ուղևորափոխադրումներ, միկրոավտոբուս, արդյունավետություն

JEL: L90, L91, L99

Համայնքային տնտեսության համաչափ և կայուն զարգացումը մեծապես պայմանավորված է հասարակական տրանսպորտի տարբեր տեսակների կանոնավոր գործունեությամբ և համապատասխան կազմակերպությունների կողմից մատուցվող ծառայությունների որակով: Քաղաքակենտրոնացման և տեխնիկական առաջընթացի հետևանքները բազմաբնույթ են, որոնք թեև ապահովում են լուրջ դրական արդյունքներ, սակայն առաջացնում են նաև տրանսպորտային միջոցների գերկուտակումներ, շրջակա միջավայրի աղտոտում և մի շարք այլ անցանկալի երևույթներ:

Աշխարհում քաղաքային հասարակական տրանսպորտի ամենատարածված տեսակը ավտոբուսայինն է: Ավտոբուսային ուղիների ցանցն ամե-

նաընդարձակն է և երկարը, իսկ ավտոտրանսպորտի շարժակազմի տարողունակությունը տատանվում է 10–65 ուղևորի սահմաններում: Մի շարք երկրներում քաղաքային ավտոտրանսպորտային արդյունավետ միջոցներից է համարվում միկրոավտոբուսը: Տրանսպորտային այս միջոցներն ունեն որոշակի առավելություններ՝ համակողմանիություն (կարելի է օգտագործել ոչ միայն ուղևորների, այլև ոչ մեծածավալ բեռների տեղափոխման նպատակով), հարմարավետության բարձր մակարդակ (խոսքը բնավ չի վերաբերում Երևանում օգտագործվող միկրոավտոբուսներին, որոնց գերակշիռ մասը վաղուց արդեն չի բավարարում բնակչության պահանջմունքները՝ որակի և հարմարավետության առումով): Ժամանակակից միկրոավտոբուսներ արտադրող շատ կազմակերպություններ աշխատում են հարմարավետություն ապահովել ոչ միայն ուղևորասրահում, այլև վարորդի խցիկում: Միկրոավտոբուսներն ունեն նաև մեծ արագություն և մանևրելու բարձր հնարավորություն, ինչը շատ կարևոր է քաղաքային խցանումների ժամանակ: Միկրոավտոբուսների շարժիչները գազային են, ինչը հնարավորություն է ընձեռում ոչ միայն զգալիորեն տնտեսելու վառելիքի ծախսը, այլև ապահովելու համեմատաբար բարձր էկոլոգիական անվտանգություն: Թեև միկրոավտոբուսները (երթուղային տաքսիները) հաճախ են վթարային իրավիճակներ ստեղծում, այդուհանդերձ, ՀՀ բնակչության շրջանում դրանք դեռևս շարունակում են մեծ պահանջարկ ունենալ:

Միկրոավտոբուսներին հատուկ են նաև որոշակի թերություններ, որոնք, ըստ էության, բնորոշ են նաև հասարակական տրանսպորտի մյուս տեսակներին: Անձնական տրանսպորտի համեմատությամբ, մարդիկ ստիպված են որոշակի ժամանակ ծախսել կանգառներում տրանսպորտին սպասելու վրա: Միաժամանակ, համապատասխան երթուղիները ոչ միշտ են հասցնում վերջնական նշանակման վայր, հետևաբար՝ հաճախ ստիպված ենք լինում օգտվել տրանսպորտի մի քանի տեսակներից և երթուղիներից, ինչը լրացուցիչ ֆինանսական և ժամանակի ծախսեր է պահանջում: Քաղաքային տրանսպորտի կանգառների հաճախակիությունը ևս ժամանակի լրացուցիչ ծախսեր է ենթադրում: Անենակարևոր թերություններից է օրվա պիկ ժամերին տրանսպորտի այս տեսակի գերբեռնվածությունը: Վերջինս խիստ բնութագրական է Երևան քաղաքի համար:

Քաղաքների բնակչության թվի աճի, տարածական ընդլայնման, քաղաքային տրանսպորտային շարժակազմի ավելացման հետևանքով մեծանում է նաև բնակչության տրանսպորտային ակտիվությունը, որն էլ անխուսափելիորեն ուժեղացնում է ճնշումը քաղաքային տրանսպորտային համակարգի վրա: Իսկ տնտեսական անկայուն պայմաններում և ֆինանսական միջոցների սղության պատճառով հասարակական տրանսպորտը երբեմն ի վիճակի չի լինում հաղթահարել փոխադրումների պահանջարկի աճով պայմանավորված դժվարությունները և պահպանել տրանսպորտային ծառայությունների մատուցման որակական պատշաճ մակարդակ:

Հասարակական տրանսպորտն ունի կարևոր սոցիալական նշանակություն, քանի որ կոչված է անմիջականորեն բավարարելու բնակչության պահանջմունքները տրանսպորտային փոխադրումների առումով: Ուղևորների փոխադրումների կազմակերպումը բնութագրում է քաղաքային տրանսպորտի այս կամ այն տեսակի առավելությունները: Դա պայմանավորված է այն հանգամանքով, որ ուղևորները, ընտրելով հասարակական տրանսպորտի

այս կամ այն տեսակը, տարբեր կերպ են գնահատում դրանց արժանիքները և թերությունները: Քաղաքային տրանսպորտի տարբեր տեսակներով փոխադրումները կարող են ունենալ տարբեր սակագներ, որոնց տարբերությունը պայմանավորված է փոխադրումների հաճախականությամբ, տվյալ ուղղության ծանրաբեռնվածությամբ, հարմարավետության մակարդակով: Իսկ ուղևորներն ընտրություն կատարելիս ելնում են իրենց ուղևորության նպատակներից և նախընտրություններից: Սակայն հնարավոր է նաև, որ տրանսպորտի տեսակի ընտրությունը պայմանավորված լինի ոչ միայն վերոնշյալ հանգամանքներով, այլև այլընտրանքի բացակայությամբ (տվյալ ուղղությամբ միայն մեկ երթուղու առկայությամբ):

Սովորաբար, քաղաքային ուղևորատար հասարակական տրանսպորտի զարգացումը և դրա հետագա կատարելագործումը առավելապես պայմանավորված է այն հանգամանքով, որ անձնական տրանսպորտային միջոցների առատությունը լուրջ դժվարություններ է առաջացնում՝ խցանումներ, օդի աղտոտվածության ավելի բարձր մակարդակ և այլն: Բոլոր քաղաքներն էլ բախվում են այս հիմնախնդրին, և ամեն երկիր ու քաղաք փորձում է յուրովի լուծել դա:

Երևանի քաղաքապետարանի կողմից շարունակական աշխատանքներ են կատարվում հասարակական տրանսպորտի աշխատանքների բարելավման ուղղությամբ, այդուհանդերձ, մշակված միջոցառումների արդյունքները, ըստ էության, դեռևս չեն համապատասխանում անվտանգ, հարմարավետ և որակյալ սպասարկում ապահովելու չափորոշիչներին: Ժամանակակից մայրաքաղաքին վայել հասարակական տրանսպորտային համակարգ ձևավորելու ճանապարհին կան մի շարք հիմնախնդիրներ, որոնք պահանջում են աստիճանական և թիրախային լուծումներ:

Այսօր Երևանի բնակչության տրանսպորտային սպասարկումը կատարվում է ավտոբուսներով, միկրոավտոբուսներով, տրոլեյբուսներով և մետրոպոլիտենով: Քաղաքային հասարակական տրանսպորտի համակարգը ներառում է «Կարեն Դեմիրճյանի անվան Երևանի մետրոպոլիտեն», «Երևանի էլեկտրատրանսպորտ», «Երևանի ավտոբուս», «Երևանտրանս» ՓԲ ընկերությունները և 53 մասնավոր կազմակերպություններ, որոնք պայմանագրային հիմունքներով կանոնավոր ուղևորափոխադրումներ են իրականացնում Երևանի ներքաղաքային ավտոբուսային և միկրոավտոբուսային երթուղիներում: Երևանում գործող կանոնավոր ուղևորափոխադրումների երթուղային ցանցով նախատեսված է 68 միկրոավտոբուսային (1421 միավոր շարժակազմ), 46 ավտոբուսային (616 միավոր շարժակազմ) և 10 տրոլեյբուսային երթուղի (108 միավոր շարժակազմ)¹: 2017 թվականի տվյալներով Երևանի ավտոբուսային հավաքակազմը համալրված է տարբեր մակնիշների և ուղևորատարողության շուրջ 620 ավտոբուսով: Ավտոբուսային երթուղիները պայմանագրային հիմունքներով սպասարկվում են «Երևանի ավտոբուս» ՓԲԸ-ի և 18 մասնավոր կազմակերպությունների կողմից: Այսօր Երևանում փաստացի գործում է 41 ավտոբուսային երթուղի, և օրական, միջին հաշվով, շահագործվում է 430–440 միավոր շարժակազմ: Մայրաքաղաքում փաստացի գործում է 72 միկրոավտոբուսային երթուղի: Միկրոավտոբուսային երթուղիներում օրական շահագործվում է 1000–1100 միավոր շարժակազմ: Նշված երթուղիները պայմանագրային հիմունքներով սպասարկում են 39 մասնավոր

¹ Տես Երևանի զարգացման 2018–2022 թթ. հնգամյա ծրագիր, էջ 60:

կազմակերպություններ: Հասարակական տրանսպորտի բարեփոխումների շրջանակում երթուղային նոր ցանցով նախատեսվում է առավելագույնի հասցնել ավտոբուսային երթուղիները՝ հնարավորության դեպքում բացառելով միկրոավտոբուսային երթուղիների առկայությունը:

Տրոլեյբուսային սպասարկմամբ Երևանում զբաղվում է վերգետնյա էլեկտրատրանսպորտ «Երևանի էլեկտրատրանսպորտ» ՓԲԸ-ն, որի հաշվեկշռում առկա է 79 տրոլեյբուս, այդ թվում 1-ը՝ տեխնոլոգիայով: Այդ տրոլեյբուսներից 9-ը «Ռենո», 34-ը «Շկոդա» և 36-ը «ԼԻԱԶ» մակնիշների են: Այսօր այս ընկերության կողմից սպասարկվում են 5 տրոլեյբուսային երթուղիներ, օրական գիծ է դուրս բերվում, միջին հաշվով, 45–48 միավոր շարժակազմ: Տրանսպորտի այս տեսակը կարևորվում է մայրաքաղաքի բնապահպանական ծրագրերի գերակայությամբ, ինչպես նաև փոխադրումային սակագների առավել մատչելիությամբ: Հասարակական տրանսպորտի մնացած ձևերի արդյունավետ փոխհամագործակցության ու շահագործման համատեքստում, Երևանի քաղաքապետարանի կողմից նախատեսվում է մոտ ժամանակահատվածում համալրել տրոլեյբուսային հավաքակազմը և ավելացնել երթուղիները՝ միաժամանակ արդիականացնելով այն ենթակառուցվածքները, որոնք կապահովեն վերգետնյա էլեկտրատրանսպորտի արդյունավետ և անվտանգ գործունեությունը: Հաշվի առնելով քաղաքային վերգետնյա էլեկտրատրանսպորտի դերը ներքաղաքային կանոնավոր ուղևորափոխադրումների ընդհանուր գործընթացում՝ նաև բնապահպանական խնդիրների տեսանկյունից, կարևորելով դրա հետագա զարգացման անհրաժեշտությունը, արդեն իսկ որոշակի աշխատանքներ են կատարվել վերգետնյա էլեկտրատրանսպորտի շարժակազմի, համապատասխան ենթակառուցվածքների վերանորոգման և վերազինման ուղղությամբ:

Երևան քաղաքի ուղևորափոխադրումների արդյունավետ և արագ կազմակերպման ու իրականացման գործում իր ուրույն տեղն ունի Մետրոպոլիտենը: Երևանի մետրոպոլիտենը շահագործվում է 1981 թվականից, ունի 10 կայարան, շահագործվող գծերի երկարությունը 12,1 կմ է, մետրոպոլիտենում այսօր առկա է 45 վագոն: Աշխատանքային օրերին գիծ է դուրս բերվում 26 վագոն (13 շարժակազմ), իսկ շաբաթ և կիրակի օրերին՝ 24 վագոն (12 շարժակազմ): Մետրոպոլիտենով ուղևորափոխադրումների տեսակարար կշիռը, ընդհանուր ուղևորափոխադրումների ծավալում, կազմում է մոտ 7.7%²:

Ընդհանրապես, ամբողջ աշխարհում, մետրո ունենալը, պահպանելը և հատկապես՝ կառուցելը թանկ գործընթաց է: Մեկ կիլոմետրի արժեքը մոտ 120-160 մլն ԱՄՆ դոլար է: Հետևաբար՝ այսօր Երևանի 12 կիլոմետրանոց մետրոյի շինարարության արժեքը, ամենահամեստ հաշվարկներով, կկազմեր շուրջ 1,5 մլրդ ԱՄՆ դոլար: Այդ գումարի գրեթե կեսը բաժին է ընկնում կապիտալ շինարարությանը, իսկ մյուս կեսը՝ ենթակառուցվածքներին: Վերջիններս մշտական խնամք և ներդրում են պահանջում: Սակայն անկախացումից հետո, տարիներ շարունակ, այդ ներդրումները չեն կատարվել, և տվյալ տնտեսությունը ժամանակի հետ աստիճանաբար իր ռեսուրսը սպառել էր գրեթե բոլոր բաղադրիչների առումով, մաշվել և անմխիթար վիճակում էր հայտնվել: 2008 թվականի սկզբին մենք հայտնվեցինք այն փաստի առաջ, որ մետրոպոլիտենի հետագա անվտանգ շահագործումը կարող էր կասկածի տակ դրվել: 2010 թ. մարտին շուրջ 2 տարի տևած բանակցությունների ար-

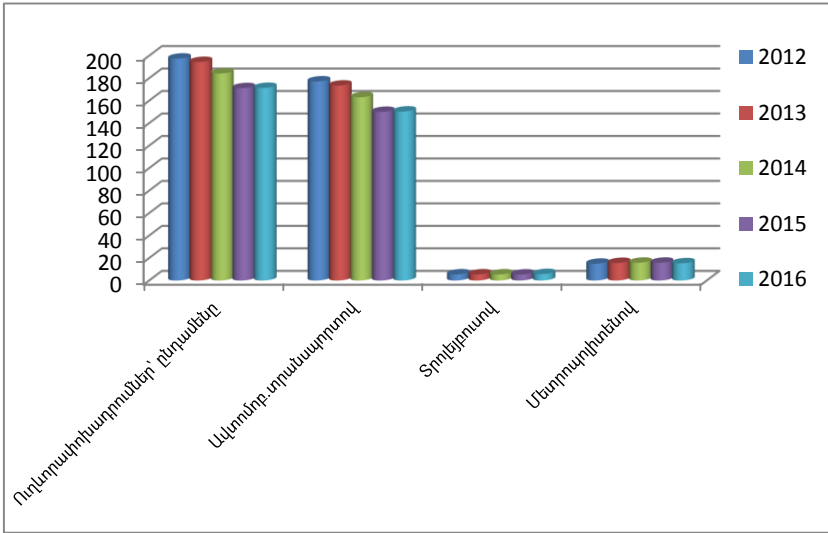
² Տես նույն տեղը, էջ 61:

ոյունքում ՀՀ և Եվրոպական վերակառուցման և զարգացման բանկի միջև ստորագրվեց համաձայնագիր, որին հետագայում միացան նաև Եվրոպական ներդրումային բանկը և Եվրոմիության հարևանության աջակցության ծրագիրը: Այս կառույցների ընդհանուր ներդրումը 15 մլն եվրո էր, որից 10 մլն եվրոն՝ վարկի, իսկ 5 մլն-ը՝ դրամաշնորհի ձևով: Այս միջոցներն ուղղվեցին վագոնների ծայրահեղ հնամաշ սայլակների փոխարինմանը և հիմնանորոգմանը, թունելային հատվածում քայքայված բարձրավոլտ մալուխային համակարգի նորացմանը, ջրահեռացման համակարգի արդիականացմանը, հնամաշ գծային տնտեսության վերականգնմանը:

Վերջին տարիներին Երևան քաղաքի հասարակական տրանսպորտի սպասարկման աշխատանքների ուսումնասիրությունը ցույց է տալիս, որ, ոլորտում առկա որոշ ձեռքբերումներին զուգահեռ, կան մի շարք թերություններ, որոնց լուծումը Երևանի քաղաքապետարանին պարտավորեցնում է որոշակի քայլեր ձեռնարկել այդ ուղղությամբ: Բացահայտված կարևորագույն հիմնախնդիրներից են.

- հասարակական տրանսպորտի տարբեր ձևերի արդյունավետ փոխհամագործակցության ու շահագործման բացակայությունը,
- վերգետնյա տրանսպորտի շարժակազմի տեսականու և տեխնիկական չափանիշների ոչ բարձր փիճակը,
- կանգառների մի մասի կահավորվածության ոչ բավարար փիճակը,
- տրանսպորտային միջոցների անկանոն կայանատեղերի առկայությունը,
- սպասարկման համար գանձվող վճարների շրջանառության թափանցիկության բացակայությունը,
- միասնական տոմսային և աբոնեմենտային համակարգի բացակայությունը,
- տրանսպորտի տարբեր տեսակներով սպասարկման ձևերի և որակի չափորոշիչների անհստակությունը,
- մատուցվող տրանսպորտային ծառայությունների որակի բարձրացման հարցում մասնավոր օպերատորների շահագրգռվածության բացակայությունը,
- հաճախակի խցանումները,
- էներգակիրների գների հաճախակի փոփոխությունների հետևանքով (մեծ մասամբ բարձրացման ուղղությամբ) տրանսպորտային կազմակերպությունների եկամուտների և ծախսերի հարաբերակցության բացասական արդյունքների ձևավորումը,
- կանգառների արդյունավետ և համաչափ տեղաբաշխման խնդիրը,
- հին տրանսպորտային միջոցների սպասարկման պատճառով առաջացող բնապահպանական խնդիրները և այլն:

Հասարակական տրանսպորտի աշխատանքների գնահատման կարևորագույն ցուցանիշներից են ուղևորափոխադրումների և ուղևորաշրջանառության ծավալները:



Գծանկար 1. *Երևան քաղաքի ընդհանուր օգտագործման տրանսպորտի տարբեր տեսակներով ուղևորափոխադրումների շարժընթացը 2012–2016 թթ.³ (մլն ուղևոր)*

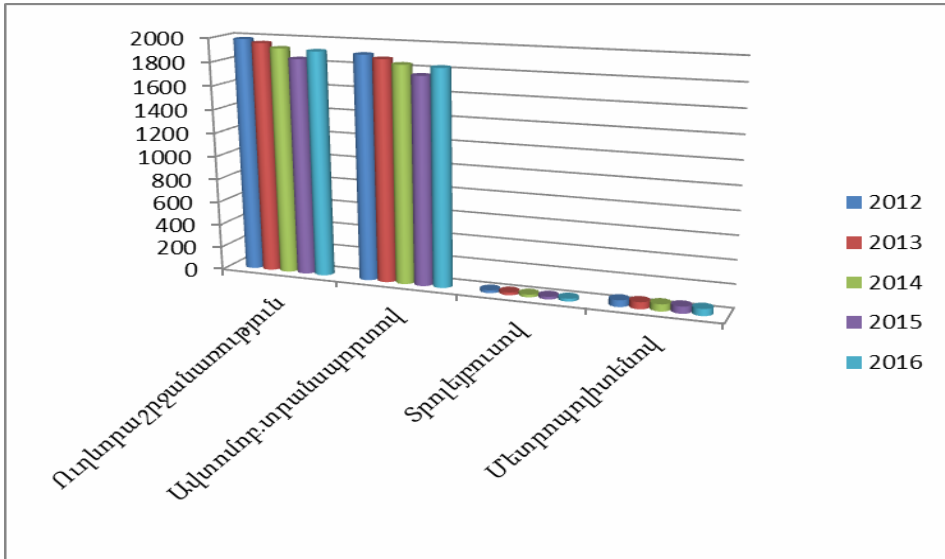
Գծանկար 1-ից երևում է, որ Երևանում վերջին հինգ տարիների (2012–2016 թթ.) ընթացքում ուղևորափոխադրումների ընդհանուր ծավալը կրճատվել է ավելի քան 13 տոկոսով՝ 2012 թ. 197.4 մլն ուղևորից հասնելով 171.3 մլն-ի: Ընդ որում, այդ կրճատումը պայմանավորված է ավտոմոբիլային տրանսպորտով (ներառյալ թեթև մարդատար տաքսիները) ուղևորափոխադրումների ծավալների կրճատմամբ (դիտարկվող ժամանակահատվածում կրճատվել է 15.1 տոկոսով): Մինչդեռ, այդ նույն ժամանակահատվածում տրոխայրապատներով կատարվող փոխադրումների ծավալներն ավելացել են 5.6 տոկոսով, իսկ մետաղափոխակերպում իրականացվողները՝ 2.7 տոկոսով: Մայրաքաղաքի հասարակական տրանսպորտի ուղևորափոխադրումների ծավալների կրճատումը, մեր կարծիքով, պայմանավորված է մի շարք գործոններով, որոնցից կարելի է առանձնացնել.

- վերջին տարիներին բնակչության ընդհանուր թվի կրճատումը (թեև Երևանի մշտական բնակչության թիվը, ընդհանուր կրճատման համապատկերում, նույնիսկ որոշ չափով աճել է, սակայն չափերը մոռանալ, որ շրջակա մարզերից ամենօրյա եկող-գնացողները ևս օգտվում են Երևանի հասարակական տրանսպորտից),
- առավելապես կրճատվել է աշխատանքային տարիքի բնակչության թիվը. բնակչության այս շերտը համարվում է տրանսպորտային փոխադրումների նկատմամբ ամենամեծ պահանջարկ ներկայացնողը,
- աշխատավարձերի և կենսաթոշակների անփոփոխ մնալու պարագայում, երբ ապրանքների և ծառայությունների գներն ու սակագները բարձրանում են, կրճատվում են բնակչության իրական եկամուտ-

³ Տե՛ս Հայաստանի վիճակագրական տարեգիրք, 2017, էջ 333–334: ՀՀ մայրաքաղաք Երևանը թվերով, 2012–2017 թթ.:

ները, ինչի հետևանքով կրճատվում է նաև փոխադրումների նկատմամբ պահանջարկը,

- անձնական օգտագործման ավտոմեքենաների թվի ավելացումը:



Գծանկար 2. *Երևան քաղաքի ընդհանուր օգտագործման տրանսպորտի տարբեր տեսակներով ուղևորաշրջանառության ծավալների չարժընթացը 2012–2016 թթ.⁴ (մլն ուղ. կմ)*

Գծանկար 2-ից ակնհայտ է, որ կրճատվել է նաև ուղևորաշրջանառության ընդհանուր ծավալը, թեև այս կրճատումը համեմատաբար ավելի փոքր է (3.6%), քան ուղևորափոխադրումների ծավալի կրճատումն է: Դա խոսում է այն մասին, որ հիմնականում կրճատվել են համեմատաբար փոքր հեռավորությունների վրա կատարվող փոխադրումները: Ուղևորաշրջանառության ցուցանիշի գծով ևս կրճատումը գրանցվել է միայն ավտոմոբիլային տրանսպորտում (ներառյալ թեթև մարդատար տաքսիները), իսկ տրոլեյբուսների և մետրոպոլիտենի ուղևորաշրջանառության ծավալները որոշ չափով ավելացել են. համապատասխանաբար՝ 3.7 և 2.6 տոկոսով:

Ուղևորափոխադրումների և ուղևորաշրջանառության ծավալների փոփոխությունն իր անմիջական ազդեցությունն է ունենում քաղաքային տրանսպորտի համապատասխան ցուցանիշների կառուցվածքի վրա:

Աղյուսակ 1-ի տվյալները վկայում են, որ 2012–2016 թթ. ընթացքում ուղևորափոխադրումների ծավալում ամենամեծ մասնաբաժինն ունեցել է ավտոմոբիլային տրանսպորտը, որը դիտարկվող ողջ ժամանակահատվածում գերիշխող դիրք է գրավել, թեև դրա մասնաբաժինը այդ ընթացքում որոշ չափով կրճատվել է և 2012 թ. 89.7 տոկոսից 2016 թ. հասել է 87.7 տոկոսի: Երևան քաղաքի ուղևորափոխադրումների ծավալում երկրորդ տեղը զբաղեցնում է մետրոպոլիտենը, որի մասնաբաժինը վերջին տարիներին աստիճանաբար աճել է և 2016 թ. կազմել 9.0 տոկոս: Տրոլեյբուսային տրանսպորտը թեև ունի էկոլոգիական և սակագնային որոշակի առավելություններ,

⁴ Տե՛ս նույն տեղը:

այնուամենայնիվ, ուղևորափոխադրումների մասնաբաժնով զբաղեցնում է վերջին տեղը: Տրանսպորտի այս տեսակի գծով փոխադրումների կառուցվածքն արժանագրել է թեև դանդաղ, սակայն շարունակական աճ. 2012 թ. 2.7 տոկոսի փոխարեն՝ 2016 թ. 3.3 տոկոս: 2012–2016 թթ. ուղևորաշրջանառության կառուցվածքը էական փոփոխություններ չի կրել:

Աղյուսակ 1

Երևան քաղաքի ընդհանուր օգտագործման տրանսպորտի ուղևորափոխադրումների և ուղևորաշրջանառության կառուցվածքը 2012-2016 թթ. (%)⁵

	2012	2013	2014	2015	2016
Ուղևորափոխադրումներ՝ ընդամենը, այդ թվում.	100	100	100	100	100
- ավտոմոբիլային տրանսպորտով (ներառյալ թեթև մարդատար տաքսիների ցուցանիշը)	89.7	89.2	88.5	87.7	87.7
- տրոլեյբուսով	2.7	2.8	2.9	3.1	3.3
- մետրոպոլիտենով	7.6	8.0	8.6	9.2	9.0
Ուղևորաշրջանառությունը, մլն ուղ. կմ, այդ թվում՝	100	100	100	100	1914.6
- ավտոմոբիլային տրանսպորտով (ներառյալ թեթև մարդատար տաքսիների ցուցանիշը)	95.9	95.7	95.6	95.5	95.7
- տրոլեյբուսով	1.2	1.3	1.3	1.3	1.3
- մետրոպոլիտենով	2.9	3.0	3.1	3.2	3.0

ՀՀ բնակչության շուրջ 36 տոկոսը բնակվում է մայրաքաղաքում, ուստի կարևոր է գնահատել նաև, թե, համեմատական առումով, ուղևորափոխադրումների և ուղևորաշրջանառության որ մասն է բաժին ընկնում Երևանին, այդ ցուցանիշները վերջին տարիներին ինչ շարժընթաց են դրսևորել:

Աղյուսակ 2

Ավտոմոբիլային տրանսպորտի հիմնական ցուցանիշները 2013-2016 թթ.⁶

	2013	2014	2015	2016	2016/2013	2013	2014	2015	2016	2016/2013
	Ուղևորափոխ. (մլն մարդ), %					Ուղևորաշրջ. (մլն ուղ. կմ), %				
Ընդամենը ՀՀ, այդ թվում՝	221.0	206.1	188.8	186.2	84.3	2603.3	2594.4	2453.6	2494.3	95.8
Երևան	174.0	163.1	149.8	150.5	86.5	1878.9	1845.0	1763.7	1835.4	97.7
Երևանի մասնաբաժ. ՀՀ-ում (%) ⁷	78.7	79.1	79.3	80.8		72.2	71.1	71.9	73.6	

Աղյուսակ 2-ի տվյալներից երևում է, որ և՛ ուղևորափոխադրումների, և՛ ուղևորաշրջանառության գերակշիռ մասը բաժին է ընկնում մայրաքաղաքին: Ընդ որում, Երևանի մասնաբաժինը ուղևորափոխադրումների մասով աստիճանաբար, կայուն ձևով աճել է, մինչդեռ ուղևորաշրջանառության մասնաբաժինը դրսևորել է որոշ փոփոխականություն, թեև, վերջին հաշվով, 2012 թ. համեմատությամբ 2016 թ. դարձյալ աճել է: Սակայն և՛ Երևանում, և՛ ողջ հանրապետությունում համապատասխան ցուցանիշները, բացարձակ արտահայտությամբ, կրճատվել են:

⁵ Հաշվարկները կատարել է հեղինակը՝ ըստ Հայաստանի վիճակագրական տարեգիրք, 2017, էջ 333–334 և ՀՀ մայրաքաղաք Երևանը թվերով, 2012–2017 թթ. տվյալների:

⁶ Տե՛ս ՀՀ մարզերը և Երևան քաղաքը թվերով, 2017, էջ 63:

⁷ Հաշվարկները կատարել է հեղինակը:

Տրանսպորտային կազմակերպությունների ծախսերի մեծության վրա զգալիորեն ազդում է շարժակազմի ընդհանուր վազքը: Ուղևորատար ավտոբուսների, միկրոավտոբուսների և թեթև մարդատար ավտոմեքենաների ընդհանուր վազքի ցուցանիշը ՀՀ-ում և Երևան քաղաքում ներկայացված է աղյուսակ 3-ում: Այդ տվյալները վկայում են, որ 2016 թ. Երևանում այս վազքի ցուցանիշի գծով հատկապես առանձնանում են թեթև մարդատար ավտոմեքենաները, որոնք իրականացնում են տրանսպորտի այդ տեսակով ողջ հանրապետությունում իրականացվող ընդհանուր վազքի 84.4 տոկոսը: Երևանում մեծ մասնաբաժին ունի նաև ուղևորատար ավտոբուսներով և միկրոավտոբուսներով իրականացվող վազքը, թեև այս ցուցանիշը շուրջ 10 տոկոսային կետով հետ է մնում թեթև մարդատար ավտոմեքենաների ցուցանիշից:

Աղյուսակ 3

Ընդհանուր օգտագործման ավտոմոբիլային տրանսպորտի ընդհանուր վազքն ըստ տրանսպորտի առանձին տեսակների 2016 թ.⁸ (հազ. կմ)

	Ուղևորատար ավտոբուսների, միկրոավտոբուսների	Թեթև մարդատար ավտոմեքենաների
Ընդամենը ՀՀ, այդ թվում՝	133256.7	46872.5
Երևան	99657.4	39572.7
Երևանի մասնաբաժինը ՀՀ-ում (%)	74.8	84.4

Ընդհանուր օգտագործման ավտոմոբիլային տրանսպորտի վազքի գծով վերոնշյալ ցուցանիշը վիճակագրական հաշվետվություններում սկսել են ներկայացնել 2016 թվականից. մինչ այդ ներկայացվում էր ամբողջ տրանսպորտի համապատասխան ցուցանիշը, այդ իսկ պատճառով էլ համեմատական վերլուծություն հնարավոր չէ իրականացնել: Մինչդեռ ողջ ավտոմոբիլային տրանսպորտի ընդհանուր վազքի ցուցանիշը Երևանում 2012–2016 թթ. ընթացքում որոշակիորեն կրճատվել է. մասնավորապես՝ ուղևորատար ավտոբուսների, միկրոավտոբուսների գծով կրճատումը կազմել է շուրջ 26117 հազ. կմ, իսկ թեթև մարդատար ավտոմեքենաների գծով՝ 43060 հազ. կմ: Այսինքն՝ ուղևորատար ավտոբուսների, միկրոավտոբուսների վազքը դիտարկվող ժամանակահատվածում կրճատվել է 18 տոկոսով, իսկ թեթև մարդատար ավտոմեքենաներինը՝ շուրջ 23 տոկոսով: Այդ նույն ժամանակահատվածում Երևանում ողջ ավտոմոբիլային տրանսպորտով ուղևորափոխադրումների ընդհանուր ծավալը կրճատվել է ընդամենը 15 տոկոսով: Փաստորեն, ընդհանուր առմամբ, տրանսպորտի այս տեսակի վազքի օգտագործման ցուցանիշը համեմատաբար բարելավվել է:

Ինչպես տրանսպորտային կազմակերպությունների գործունեության արդյունավետության, այնպես էլ փոխադրումների նկատմամբ բնակչության պահանջմունքների բավարարման առումով կարևոր է նաև տրանսպորտային շարժակազմի օգտագործման ցուցանիշը: Դրա մասին որոշակի պատկերացում կարելի է կազմել՝ ուսումնասիրելով աղյուսակ 4-ի տվյալները:

⁸ Տես ՀՀ մարզերը և Երևան քաղաքը թվերով, 2017, էջ 68:

Սղյուսակ 4

**Ընդհանուր օգտագործման ուղևորատար ավտոբուսների,
միկրոավտոբուսների օգտագործումը 2016 թ.⁹**

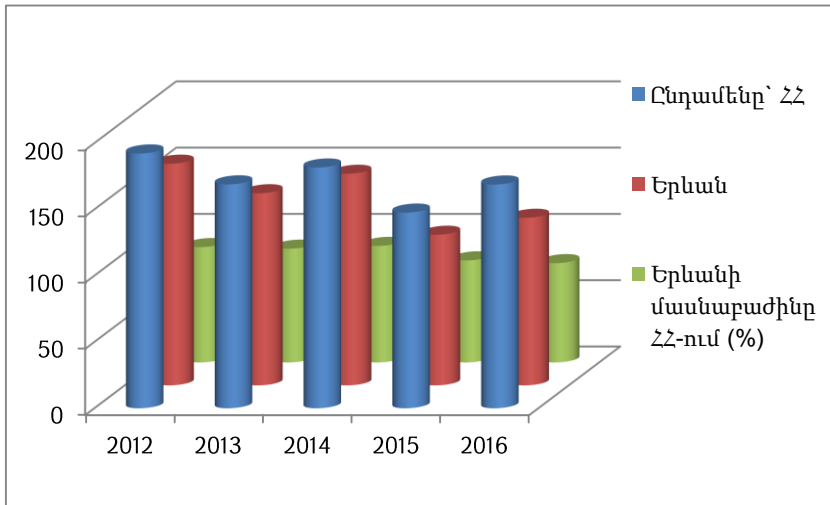
	Առկայությունը (ավտոմեքենա - օր)			
	ընդամենը	այդ թվում՝		
		աշխատանքում	պարապորդում՝ վերանորոգման և դրան սպասելու վիճակում	պարապորդում՝ տեխնիկապես սարքին վիճակում
Ընդամենը ՀՀ, այդ թվում՝	1281050	840946	202968	237136
Երևան	881352	583187	142920	155245
Երևանի մասնաբաժինը ՀՀ-ում(%)	68.8	69.4	70.4	65.5

Վերոնշյալ աղյուսակից ակնհայտ է, որ 2016 թ. ընդհանուր օգտագործման ուղևորատար ավտոբուսների, միկրոավտոբուսների առկայության 68.8 տոկոսը բաժին է ընկնում Երևանին: Ընդ որում, մայրաքաղաքում դրանց աշխատանքում գտնվելու ցուցանիշը, կազմում է 66.2 տոկոս (583187/881352): Համեմատության համար նշենք, որ համապատասխան ցուցանիշի հանրապետական միջին մակարդակը հավասար է 65.6 տոկոսի: Այսինքն՝ հանրապետական ցուցանիշի համեմատությամբ, Երևանում աշխատանքի մեջ գտնվող մեքենաների աշխատանք-օրերի մասնաբաժինն ավելի մեծ է: Սակայն պետք է նշել, որ այդ ցուցանիշը ևս ցանկալի մակարդակից բավականին ցածր է, քանի որ Երևանում առկա ավտոմեքենա-օրերի շուրջ 18 տոկոսը գտնվում են տեխնիկապես սարքին վիճակում, բայց պարապորդի մեջ (հանրապետական միջինը 18,5 տոկոս է), իսկ 16 տոկոսն էլ պարապորդում են՝ վերանորոգման և դրան սպասելու պատճառով:

Երևանին վերաբերող տրանսպորտային ծառայությունների ծավալի արժեքային ցուցանիշները, ըստ տրանսպորտի առանձին տեսակների, բացալայում են: Այդ պատճառով էլ համապատասխան ցուցանիշն ուսումնասիրել ենք ամփոփ արտահայտությամբ, այսինքն՝ դիտարկել ենք տրանսպորտի բոլոր տեսակների հանրագումարային ցուցանիշը: Գծանկար 3-ում ներկայացված են համապատասխան տվյալներն իրենց շարժընթացով:

Ըստ վերոնշյալ գծանկարի տվյալների՝ վերջին տարիներին տրանսպորտային ծառայությունների ծավալը, արժեքային արտահայտությամբ, փոփոխական չարժ է դրսևորել և՛ Երևան քաղաքում, և՛ ողջ հանրապետությունում: Ընդ որում, վերջին հաշվով, 2012 թ. համեմատությամբ այդ ծառայությունների ծավալը 2016 թ. կրճատվել է թե՛ Երևանում, թե՛ ՀՀ-ում: Այս ցուցանիշի առումով հատկապես բացասական միտումն ակնհայտ է Երևանում, քանի որ տրանսպորտային ծառայությունների ծավալն արժեքային արտահայտությամբ, դիտարկվող ժամանակահատվածում, այստեղ կրճատվել է գրեթե 25 տոկոսով, մինչդեռ միջին հանրապետական ցուցանիշը կրճատվել է մոտ 12 տոկոսով: Նման փոփոխությունների արդյունքում Երևանի մասնաբաժինը տրանսպորտային ծառայությունների ծավալի մասով 87 տոկոսից կրճատվել և 2016 թ. հասել է 74.9 տոկոսի:

⁹ Տես նույն տեղը, էջ 70:



Գծանկար 3.

Տրանսպորտային ծառայությունների ծավալն արժեքային արտահայտությամբ, 2012–2016 թթ.¹⁰ (մլրդ դրամ)

Տարիներ շարունակ ՀՀ-ում քննարկումներ են ընթանում հասարակական տրանսպորտի սպասարկմամբ զբաղվող կազմակերպությունների գործունեության վնասաբերության շուրջ: Նման իրավիճակն ակնհայտորեն երևում է հատկապես մետրոպոլիտենի և տրոլեյբուսների գործունեության հիմնական ֆինանսական ցուցանիշներից (աղյուսակ 5):

Աղյուսակից երևում է, որ 2012–2016 թթ. ընթացքում «Երևանի էլեկտրատրանսպորտ» ՓԲԸ-ն և Երևանի մետրոպոլիտենն աշխատել են վնասով: Ընդ որում, տրանսպորտի նշված երկու տեսակների գծով էլ ծախսերը մի քանի անգամ գերազանցել են հասույթը: Թեև այդ ժամանակահատվածում հասույթի ընդհանուր ծավալն այս կազմակերպություններում աճել է համապատասխանաբար՝ 5.8 և 5.4 տոկոսով, սակայն մետրոպոլիտենում ծախսերն աճել են ավելի քան 26 տոկոսով, իսկ «Երևանի էլեկտրատրանսպորտ» ՓԲԸ-ում ծախսերի հավելաճը պակաս է եղել հասույթի հավելաճից: Նման փոփոխությունների հետևանքով «Երևանի էլեկտրատրանսպորտ» ՓԲԸ վնասն աճել է ընդամենը 5.4 տոկոսով, մինչդեռ մետրոպոլիտենի վնասի աճը կազմել է 35.6 տոկոս:

Մայրաքաղաքի ավտոմոբիլային տրանսպորտի, մասնավորապես՝ թեթև մարդատար տաքսիների վերաբերյալ ֆինանսական ցուցանիշները ևս բացակայում են, սակայն ՀՀ ողջ տարածքում արձանագրված համապատասխան ցուցանիշները վկայում են, որ տրանսպորտի այս տեսակները, ի տարբերություն էլեկտրատրանսպորտի, աշխատել են ոչ թե վնասով, այլ օգուտով¹¹:

¹⁰ Տե՛ս ՀՀ առևտուրը և ծառայությունները, 2012–2016 թթ., էջ 44–52:

¹¹ Տե՛ս նույն տեղը:

Աղյուսակ 5

Երևան քաղաքի ընդհանուր օգտագործման տրանսպորտի տարբեր տեսակներով ուղևորափոխադրումներից ստացված հասույթի և կատարված ծախսերի ցուցանիշները 2012–2016 թթ.¹² (մլն դրամ)

	2012	2013	2014	2015	2016	2016/2012 (%)
Տրոլեյբուս						
հասույթ	186.1	188.6	185.8	184.1	196.9	105.8
ծախսեր	830.9	800.1	810.5	883.3	876.3	105.5
օգուտը(+), վնասը (-)	-644.8	-611.5	-624.7	-699.2	-679.4	105.4
Մետրոպոլիտեն						
հասույթ	1 092.5	1 150.7	1 174.6	1 182.2	1 151.7	105.4
ծախսեր	3 555.7	3 877.3	4 655.0	4 112.9	4 490.7	126.3
օգուտը(+), վնասը (-)	-2463.2	-2726.6	-3480.4	-2930.7	-3339.0	135.6

Հասարակական տրանսպորտի սակագների շուրջ քննարկումներն ու բանավեճերը մեծ տեղ են գրավում ինչպես տնտեսագետների, ոլորտի մասնագետների, տրանսպորտային փոխադրումներ իրականացնողների, այնպես էլ քաղաքական գործիչների շրջանում: Հասարակական տրանսպորտի սակագների վերին սահմանը ՀՀ-ում հաստատվում է հանրային ծառայությունները կարգավորող հանձնաժողովի կողմից: Վերջին տարիներին պետական, հասարակական և մասնավոր տարբեր կառույցների կողմից հաշվարկվել և մեկնաբանվել են դրանց բարձրացման կամ անփոփոխ պահելու հարցերը: Թերևս այս հաշվարկները ոչ միշտ են հիմնավորված, քանի որ միևնույն ընդհանուր ծախսերի դեպքում կարևոր է նաև օրական ուղևորափոխադրումների ընդհանուր ծավալի, տարբեր ժամերին շարժակազմի լցվածության ճիշտ հաշվարկը, որը տարբեր՝ սուբյեկտիվ գնահատականների դեպքում կարող է խիստ տարբեր լինել: Միաժամանակ, հստակ հաշվարկների հարցում լուրջ դժվարություններ են առաջացնում էներգակիրների գների հաճախակի փոփոխությունները, տրանսպորտային միջոցների շահագործման նորմատիվային ժամկետների ոչ հստակությունը, «գծի տեր» հասկացության հետ կապված ոչ թափանցիկ գործունեությունը և այլն:

Տարբեր երկրների հասարակական տրանսպորտի սակագների ուսումնասիրությունը ցույց է տալիս, որ դրանք խիստ բազմազան են: Օրինակ՝ Եվրոպական երկրներում տատանվում են 1.5-ից 12 եվրոյի շրջանակներում, Ռուսաստանում (մասնավորապես՝ Մոսկվայում)՝ 35–50 ռուբլու շրջանակներում (միջինում՝ 280-ից 400 ՀՀ դրամ), Բելառուսում դրանք զգալիորեն ավելի ցածր են, քան ՀՀ-ում, թեև վերջին տարիներին այդ սակագները հաճախակի են վերանայվում՝ բարձրացման ուղղությամբ¹³: Սակագների համեմատական վերլուծության հետաքրքիր ուսումնասիրություն է կատարվել Բելառուսում: Ըստ այդ տվյալների՝ Մինսկի բնակիչները (2017 թ. տվյալներով), միջին աշխատավարձով, քաղաքի հասարակական տրանսպորտով կարող են ամսական կատարել 1844 ուղևորություն, Վարշավայում՝ 1023, Վիլնյուսում՝ 880, Ռիգայում՝ 460, Մոսկվայում՝ 1698, Սանկտ Պետերբուրգում՝ 1138¹⁴: Նման տրամաբանությամբ, ելնելով ՀՀ բնակչության միջին աշխատավարձից,

¹² Տե՛ս Հայաստանի վիճակագրական տարեգիրք, 2017, էջ 340 (Երևան քաղաքի ավտոմոբիլային տրանսպորտի համապատասխան ցուցանիշների վերաբերյալ ամփոփ տվյալները բացակայում են):

¹³ Տե՛ս <http://www.life-in-travel.com.ua>

¹⁴ Տե՛ս <https://finance.tut.by/news567569.html>

կարող ենք հաշվարկել, թե Երևանի հասարակական տրանսպորտի սակագների պայմաններում (100 դրամ, բացառությամբ՝ տրոլեյբուսների) մեր քաղաքացիները ամսական քանի ուղևորություն կարող են կատարել: Հաշվի առնելով, որ վերոնշյալ հաշվարկները կատարվել են 2017 թ. նոյեմբերին, իսկ այդ ժամանակահատվածում ՀՀ-ում միջին ամսական աշխատավարձը կազմել է 187914 ՀՀ դրամ, ապա այդ գումարով Երևանում ամսական կարելի է կատարել 1879 ուղևորություն: Իսկ դա նշանակում է, որ Երևանում, թվարկված քաղաքների հասարակական տրանսպորտի համեմատությամբ, փոխադրումների սակագները հարաբերականորեն ամենաէական են: Այնուամենայնիվ, այդ սակագների բարձրացման ուղղությամբ ցանկացած նախաձեռնություն կարող է դարձյալ սոցիալական լուրջ ալիքի պատճառ դառնալ: Ուստի, նման որոշում կայացնելուց առաջ անհրաժեշտ են նախ՝ ճշգրիտ և հիմնավորված հաշվարկներ, այնուհետև՝ հասարակական քննարկումներ, իսկ անցանկալի բացասական հետևանքներից խուսափելու համար՝ համապատասխան մեխանիզմների մշակում, որով կփոխհատուցվեն կամ տրանսպորտային կազմակերպությունների կրած վնասները, կամ էլ նպաստներ կտրամադրվեն բնակչության խոցելի խմբերին:

Երևանի հասարակական տրանսպորտի զարգացման ուղղությամբ աշխատանքներ իրականացնելիս կարևոր է նաև միջազգային փորձի ուսումնասիրությունը: Աշխարհի շատ երկրներում արդեն իսկ գործում են էլեկտրոնային և միասնական տոմսային համակարգեր: Երևանում դրանց ներդրումից հետո կամ զուգահեռաբար կարելի է անցում կատարել ծառայության մատուցումն իրականացնող օպերատորների մրցութային գործընթացի ապահովմանը: 2017 թ. դրությամբ Երևանում այս ծառայությունների սպասարկումն իրականացվում է 59 օպերատորի միջոցով: Ենթադրվում է, որ նոր երթուղային ցանցում նրանց առավելագույն թիվը կլինի երկու կամ երեք, իսկ ծառայությունների մատուցման ժամանակահատվածը կսահմանվի շուրջ 20 տարի: Այսպիսի մոտեցումը, որը կարող է բարձրացնել գործարքի գրավչությունը, հնարավորություն կտա մրցութային գործընթացում ներգրավելու ոլորտում հայտնի կազմակերպությունների և համարժեք չափորոշիչների սահմանման ճանապարհով հնարավորինս կիավասարակչի սպասարկման ռիսկերը (թեև մրցակցության սահմանափակումը, վերահսկողության բացակայության կամ թուլության պարագայում, կարող է առաջացնել մենաշնորհացմամբ պայմանավորված հանրահայտ ռիսկեր՝ սակագների բարձրացում, որակի իջեցում և այլն): Մրցութային գործընթացի թափանցիկության և արդյունավետության աստիճանը բարձրացնելու նպատակով դա անհրաժեշտ է կազմակերպել արդյունքների գնահատման չափորոշիչների հիման վրա:

Քաղաքային հասարակական տրանսպորտի զարգացման ուսումնասիրությունների ժամանակ մենք բախվում ենք որոշակի բարդությունների: Այսպես՝ ՀՀ ԱՎԾ և Երևանի քաղաքապետարանի հաշվետվություններում ավտոմոբիլային տրանսպորտով փոխադրումների ցուցանիշում ներառված են նաև թեթև մարդատար տաքսիների գծով փոխադրումների ծավալները, ինչը, մեր կարծիքով, սխալ մոտեցում է և վերլուծաբաններին հնարավորություն չի տալիս առանձնացնելու միանգամայն տարբեր սակագներով ծառայություններ մատուցողների եկամուտների ու ծախսերի հարաբերակցությունը՝ միաժամանակ պայմաններ ստեղծելով սովերային տնտեսության ձևավորման համար:

Հասարակական տրանսպորտի կանգառների թվի առատությունը, դրանց հարակից տարածքներում (նաև հենց կանգառներում) տաքսիների անօրինական կանգառումները, պատշաճ վերահսկողության բացակայությունը Երևանում խցանումների առաջացման պատճառներից են: Լուրջ հիմնախնդիր է նաև հասարակական տրանսպորտային շարժակազմը և կանգառները հաշմանդամների համար մատչելի դարձնելու հարցը, որի լուծման ուղղությամբ թեև որոշ քայլեր արդեն իսկ կատարվել են, սակայն դրանք խիստ անբավարար են:

Թեև Երևանի քաղաքապետարանը դեռևս տարիներ առաջ որդեգրել էր միկրոավտոբուսներից աստիճանաբար հրաժարվելու քաղաքականությունը, և դրա իրագործման հետևանքով արդեն իսկ որոշակիորեն կրճատվել է շահագործվող միկրոավտոբուսների թիվը, սակայն, մեր կարծիքով, մայրաքաղաքի համար դրանք ունեն նաև մի շարք դրական հատկություններ, որոնց մասին խոսել ենք հոդվածի սկզբում: Այդ իսկ պատճառով, կարծում ենք, դրանց շահագործումը չի կարելի ամբողջությամբ դադարեցնել, այլ անհրաժեշտ է հին, շահագործման ժամկետն անցած շարժակազմը փոխարինել նոր, ժամանակակից և հարմարավետ միկրոավտոբուսներով:

Ուղևորների համար քաղաքային տրանսպորտից օգտվելն ավելի մատչելի դարձնելու առումով կարևոր է «քաղաքային տրանսպորտի մշտական» մոռացված հասկացության վերականգնումը: Այդպիսի «մշտականներ» գործում են աշխարհի շատ քաղաքներում, որոնք պակաս ծախսատար են, դրանով իսկ ավելի մատչելի են բնակչության տարբեր խավերի համար, միաժամանակ հնարավորություն են ընձեռում օգտվելու քաղաքային հասարակական տրանսպորտի բոլոր տեսակներից:

Օգտագործված գրականություն

1. Երևանի զարգացման 2018–2022 թթ. հնգամյա ծրագիր:
2. Հայաստանի վիճակագրական տարեգիրք, 2017:
3. ՀՀ մայրաքաղաք Երևանը թվերով, 2012–2017 թթ.:
4. ՀՀ մարզերը և Երևան քաղաքը թվերով, 2017:
5. ՀՀ առևտուրը և ծառայությունները, 2012– 2016 թթ.:
6. <http://www.life-in-travel.com.ua>
7. <https://finance.tut.by/news567569.html>

АРПЕНИК МУРАДЯН

Доцент кафедры макроэкономики АГЭУ,
кандидат экономических наук

Проблемы развития общественного транспорта в Ереване.– Оценивая роль и значение общественного транспорта в сбалансированном развитии городского хозяйства, в статье прокомментированы преимущества и недостатки различных видов транспорта, изучены и проанализированы основные показатели деятельности транспортных компаний, занимающихся обслуживанием пассажиров в Ереване, их динамика в последние годы, выявлены существующие проблемы и предложены возможные пути решения этих проблем.

Ключевые слова: общественный транспорт, мэрия, тарифы, качество обслуживания, пассажирские перевозки, микроавтобус, эффективность.

JEL: L90, L91, L99

ARPENIK MURADYAN

Associate Professor at the Chair of
Macroeconomics at ASUE, PhD in Economics

Public Transport Development Issues in Yerevan.– Highlighting the role and significance of public transport in the balanced development of urban economy, the advantages and disadvantages of different types of transport have been studied and analyzed by the main indicators of the activities of transport companies engaged in passenger service in Yerevan, their mobility has been revealed in recent years and the existing problems have been identified, possible ways of solving these problems have been proposed.

Key words: public transport, city hall, tariffs, service quality, passenger transportation, minibus, efficiency.

JEL: L90, L91, L99