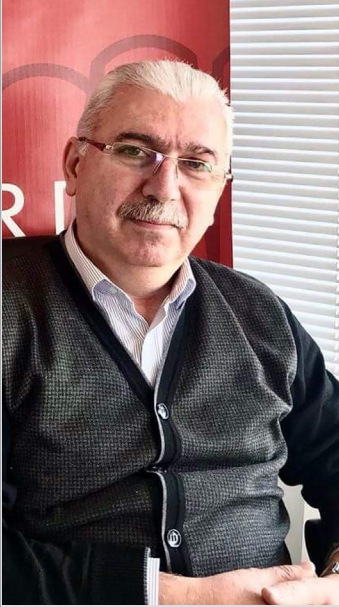




Համագասպ ԳԱԼՍՏՅԱՆ

Տնտեսագիտության
թեկնածու

1989 թ. ավարտել է ԵրԺՏԻ (այժմ՝ ՀՊՏՀ) պլանարմատագիտական ֆակուլտետը: 1980-1982 թթ. ծառայել է խորհրդային զինված ուժերում: 2004 թ. ստացել է տնտեսագիտության թեկնածուի գիտական աստիճան: 2004-2023 թթ. դասավանդել է ՀՀ կառավարման ակադեմիայում, Եվրոպական կրթական տարածաշրջանային ակադեմիայում և Տուրիզմի հայկական ինստիտուտում:

ՀՊՏՀ «Ամբերդ» հեղափոխական կենտրոնի ավագ հեղափոխող է:

Շուրջ երեք տասնյակ գիտական, վերլուծական հոդվածների և 3 մենագրության հեղինակ է:

 <https://orcid.org/0000-0001-9014-5892>

ՀԱՍԱՐԱԿԱԿԱՆ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԻ ԲԱՐԵՓՈԽՈՒՄՆԵՐԻ ԾՐԱԳԻՐ.

ԵՐԵՎԱՆԻ ՀԵՏԱԶԳՎԱԾ

ԵՐԱԶԱՆՔԸ

DOI: 10.52174/2579-2989_2024.4-52

*Իմաստը չունի վարձել խելացի մարդկանց,
իսկ հեղուկ ցուցում տալ նրանց, թե ինչ անել:*

Աթիվ Զոբս

Հիմնաբառեր. Երևանի քաղաքապետարան, տեղական ինքնակառավարում, հասարակական տրանսպորտ, նոր երթուղային ցանց

Մարդակենտրոն ու ժամանակակից քաղաքի զարգացման համապատասխան՝ Երևանի հասարակական տրանսպորտի բարեփոխումների ամբողջական փաթեթի իրագործումը (թեև այդ հավակնոտ ծրագրի գործնական մեկնարկն ազդարարվել էր դեռևս 2017 թվականին) քաղաքային իշխանության համար շարունակում է մնալ առաջնային լուծում պահանջող խնդիրների ցանկում: Այսինքն՝ կարող ենք արձանագրել, որ այս գործընթացն անհրաժեշտ ու անտրամաբանական ձևով երկարաձգվել է, թևակոխել իր «գոյության» արդեն ութերորդ տարին, սակայն վերջնարդյունքը դեռևս չի երևում:

Որտեղ ենք թերացել: Ինչո՞ւ այդպես էլ հնարավոր չի դառնում երևանցուն և մայրաքաղաք այցելող մեր հյուրերին անվտանգ ու արժանավայել հասարակական տրանսպորտային ծառայություն մատուցել: Ինչո՞ւ անգամ նոր ավտոբուսների ներկրման ու դրանք երթուղիներում ներդրման արդյունքում հասարակական տրանսպորտից օգուտը մարդկանց համար այդպես էլ հնարավոր չի լինում խուսափել գերբեռնված ավտոբուսներով երթևեկելու տիպիկ խնդիրներից: Այս հարցերն արդեն անհանգստացնող պարբերականությամբ ու համառորեն շարունակում են մնալ մայրաքաղաքի վերջնական լուծում պահանջող խնդիրների առաջին տեղում:

Հոդվածում ուսումնասիրվել են մայրաքաղաքի վերգետնյա հասարակական տրանսպորտի բարեփոխումների ընթացքն ու ներկայիս վիճակը, քաղաքային կառավարիչների թիմի որդեգրած քաղաքականությունը, գործողությունների հերթականությունն ու տրամաբանությունը: Ներկայացվել են նաև այդպես էլ ամբողջական չդարձած ծրագրի արդյունավետ վերջնարդյունքին խոչընդոտող հիմնական պարզաճանաչիչ փունջն ու լուծման ճանապարհը:

Անհանդուրժելիորեն ձգձգված գործընթացի պատմությունը

Սկսենք նրանից, որ մայրաքաղաք Երևանի վերգետնյա հասարակական տրանսպորտի մարդակենտրոն, անվտանգ և ուրակյալ կառավարումն ամրագրված ու սահմանված է «Երևան քաղաքում տեղական ինքնակառավարման մասին» ՀՀ օրենքով¹ որպես տրանսպորտի և ճանապարհաշինության բնագավառում Երևանի քաղաքապետի սեփական լիազորություն: Այսինքն՝ այս բազմաշերտ ու բարդ ոլորտի կառավարումը Երևանի ղեկավարման ղեկը ստանձնած յուրաքանչյուր քաղաքական թիմի համար ցանկությունների կամ բարի կամեցողության տիրույթում չէ, և ոչ էլ արած գործերը՝ որպես բարեգործություն ներկայացնելու միջոց: Դա օրենքի ուժով տրված պարտադիր լիազորություն է, հետևապես՝ սովյալ ոլորտի բարեփոխումը ոչ թե քաղաքական կամքի կամ տնտեսական ու ֆինանսական շահավետության կամ կամավոր լիազորության իրականացման խնդիր է (ինչպես, օրինակ, մասնավորեցված բնակարաններով բազմաբնակարան շենքերի վերելակների պարագայում), այլ օրենսդրորեն ամրագրված գործառույթ, որը պետք է պարտադիր կերպով իրականացվի՝ հընթացս հաշվի առնելով ոլորտի և դրա կառավարման զարգացման միտումներն ու միջազգային առաջավոր փորձը:

Այս համատեքստում, հասարակական տրանսպորտի բարեփոխումների փաթեթի մշակումն ու իրագործումն ամեն մի քաղաքային իշխանության նպատակն ու առաքելությունը պետք է լինեն, առավել ևս, երբ խոսքը բնակչության սպասարկման այնպիսի մի ոլորտի մասին է, որն անմիջականորեն կապված է մարդու լիարժեք կյանքի անվտանգային ու առողջական բաղադրիչների, ինչպես նաև շրջակա միջավայրի պահպանման հիմնախնդիրների հետ:

Ինչ իրավիճակ ունենք այսօր մի գործընթացում, որի գործնական մեկնարկը տրվել է 8 (ութ) տարի առաջ: Երևանի վերգետնյա հասարակական տրանսպորտի բարեփոխումների համալիր և փոխշաղ-

կապված ծրագրի կատարման ընթացքի հետահայաց վերլուծությունը ցույց է տալիս, որ ոլորտի կարգավորման խնդրի լուծման անհարկի ու անտրամաբանական երկարաձգումը, հատկապես ռազմավարության իրականացման դիտանկյունից, հիմնականում՝ ժամանակագրական առումով, թաքնված է քաղաքային իշխանության կառավարչական թիմի մարտավարական որոշումների առաջնային ու երկրորդային նպատակների տրամաբանական շղթայի ձևախեղումների տիրույթում:

Ինքնին հասկանալի է, որ գործընթացը բարդագույններից է, և, իհարկե, նման ծրագրի մշակման, նպատակների «ծառի» կառուցման, հաճախ զուգահեռ ընթացող փուլերում ճիշտ դերաբաշխման, կատարման ժամանակացույցի տրամաբանության պահպանման առումով, պետք է ամբողջապես ընկալվեր ու «մարսվեր» իրականացնող թիմի կողմից, ու դրա համար բոլորովին պետք չէր «նոր հեծանիվ» հորինել: Երևանը ոչ առաջին, ոչ էլ վերջին քաղաքն է, որտեղ ներդրվում են նման ծրագրեր, հետևաբար՝ նպատակի ամրագրումից հետո պարզապես անհրաժեշտ էր դիմել նմանատիպ հիմնախնդրի լուծմանն ուղղված մշակումներ կատարող և ծրագրեր նախագծող մասնագիտացված արհեստավարժ կառույցի, որն ի զորու կլիներ տեղայնացնելու միջազգային առաջավոր փորձը մեկ միլիոնանոց մայրաքաղաքի հասարակական տրանսպորտի բարեփոխման համար: Դա պետք է ենթադրեր արդյունավետորեն իրացվելի երթուղային ցանցի մշակում, ուղևորահոսքի հաշվարկի ճշգրտում, փողոցների երթևեկի խնդիրը հնարավորինս կարգավորելու, անհրաժեշտ տրանսպորտային միջոցներ (տեսակ, քանակ) ներկրելու, տոմսային համակարգը խելացի քաղաքի ժամանակակից միտումներին ներդաշնակեցնելու գործընթացների ճանապարհային քարտեզ, որի առկայության պարագայում ուղևորի անհրաժեշտ էր լինելու հստակորեն իրականացնել դա՝ հնարավորինս չեղվելով գլխավոր ու վերջնական նպատակից:

Դեռևս 2017 թվականին մայրաքաղաքի

¹ «Երևան քաղաքում տեղական ինքնակառավարման մասին» ՀՀ օրենք, հոդված 57:

վերգետնյա հասարակական տրանսպորտի նոր ցանցի մոդելավորման և բնակչությանը հասարակական տրանսպորտի ծառայությունների նորովի մատուցման չափորոշիչների որոշման համար ստեղծվեց մասնագիտական աշխատանքային խումբ², որն իր հերթին հրավիրեց միջազգային փորձագետների խորհրդատվական խումբ՝ ի դեմս բրիտանական «Դաբլյու Վայ Զի ինթերնեյշնլ լիմիթիդ (WYG International Limited)» խորհրդատվական ընկերության, որը սկսեց Երևանի հանրային տրանսպորտի նոր երթուղային ցանցի մշակման աշխատանքը: Դա վերաբերում էր նաև միասնական սակագնային և տոմսային համակարգի ներդրման առաջարկությունների փաթեթի առաջադրմանը, ինչպես նաև ֆինանսական հոսքերի շրջանառության և կառավարման կարևոր սկզբունքներին³: Հենց վերոնշյալ կազմակերպությունն էր, որը, հաշվի առնելով միջազգային առաջավոր փորձը, առաջարկեց նմանօրինակ լայնածավալ ծրագրի իրականացման համար ընտրել ոչ թե փուլային, այլ փաթեթային (մեկանգամյա) եղանակը, ինչը ենթադրում էր ոլորտի կանոնակարգման նպատակով փոխկապակցված հիմնախնդիրների լուծման զուգահեռ ու համարյա միաժամանակյա գործընթացներ՝ ներառյալ նախապատրաստական և հանրությանը ծանուցելու փուլերը: Փաթեթային լուծման տարբերակը կարևորագույն նախապայման էր, քանի որ հենց այս սկզբունքի կիրառմամբ էին կառուցվելու նոր երթուղային ցանցն ու երթուղիները, ինչպես նաև հաշվարկվելու դրանց սպասարկող տրանսպորտային միջոցների տեղատարողությունն ու քանակը: Հաշվի առնելով մի շարք հանգամանքներ, մասնավորապես՝ տրանսպորտային միջոցների ամորտիզացման (մաշվածության) գործոնը, որը փուլային սկզբունքի կիրառման պարագայում անմիջականորեն և ոչ դրական իմաստով ներագդելու էր գործընթացի վրա, կայացվեց սկզբունքային որոշում՝ որդեգրել բարե-

փոխումների փաթեթային սկզբունքը: Եվ արդեն 2017 թվականի աշնանը, ըստ միջազգային փորձագետների մշակած ամբողջական փաթեթի ու նոր երթուղային ցանցի նախագծի, հրապարակավ ազդարարվեց բարեփոխումների մեկնարկի մասին, և անգամ ներկայացվեց երևանցիների կողմից այդքան սպասված ու այդքան հավակնոտ ծրագրի ժամանակացույցը՝ վերջնաժամկետով հանդերձ:

2018 թվականին Երևանի ավագանու ընտրության արդյունքում փոխվեց քաղաքային իշխանությունը, և մայրաքաղաքն ունեցավ կառավարիչների նոր թիմ: Խընդրո առարկա հարցում, այսինքն՝ մայրաքաղաքի վերգետնյա հասարակական տրանսպորտի բարեփոխումների գործընթացի սահուն շարունակականությունն ապահովելու առումով, առաջին և հիմնական խընդիրն առաջացավ ոչ թե քաղաքային կառավարչական թիմի փոփոխության փաստից, այլ, որ վերջինս, նորընտիր քաղաքապետ Հ. Մարությանի ակտիվ ջանքերով, ի սկզբանե որոշեց կասկածի տակ դնել միջազգային փորձագետների մշակած ու ներկայացրած՝ Երևան քաղաքի վերգետնյա հասարակական տրանսպորտի բարեփոխումների ծրագիրը: Իրադարձությունները ցույց տվեցին, որ ոչնչով չհիմնավորված այդ մտայնությունը սոսկ հանգեցրեց ժամանակի անտեղի կորստի, քանի որ անպտուղ «թայմ աութից» 1.5 տարի հետո նույն ծրագիրը՝ կատարող նույն կազմակերպության փորձագետների չնչին շտկումներով, դարձյալ դրվեց քննարկման սեղանին և այս անգամ, չգիտես՝ ինչու, անարձագանք ընդունվեց կառավարիչների նույն թիմի ու քաղաքապետի կողմից: Նշենք նաև, որ այդ ընթացքում նույն քաղաքապետը, ռուսական «Գազել Սիթի» միկրոավտոբուսների գնման ու ներկրման անհեռատես նախագիծը կյանքի կոչելով, ուղղակի աղավաղեց հասարակական տրանսպորտի բարեփոխման ծրագրի հիմնական սկզբունքներից մեկը, այն է՝ բացառել միկրոավտոբուսների

² «Մասնագիտական աշխատանքային խումբ ստեղծելու մասին» Երևանի քաղաքապետի 9.02.2017 թ. թիվ 333-Ա որոշում:
³ Բրիտանական «Դաբլյու Վայ Զի ինթերնեյշնլ լիմիթիդ (WYG International Limited)» խորհրդատվական ընկերությունը 2017-2021 թթ. ժամանակահատվածում իրականացրել է Երևանի նոր հանրային տրանսպորտի երթուղային ցանցի մշակման աշխատանքը, որը ենթադրում է նաև միասնական սակագնային և տոմսային համակարգի ներդրման առաջարկությունների փաթեթ, <https://ru.linkedin.com/company/wyg-group>

ներկայությունը նոր երթուղային ցանցում, ինչն ամրագրված էր «Դաբլյու Վայ Ջի ինթերնեյշնլ լիմիթիդ» խորհրդատվական ընկերության ներկայացրած ծրագրում:

Ի հակադրումն բարեփոխումների ծրագրային տրամաբանությանը՝ մարությանական «գազելային» գործընթացի անարդյունավետությունը երևաց շատ կարճ ժամանակ անց, երբ փաստացի արձանագրվեց, որ ներկրված «Գազել Սիթի» մակնիշի 100 միկրոավտոբուսների փոխանցման տուփերը պարզապես չեն դիմանում Երևանի ռելիեֆին, ինչի հետևանքով դրանց մի մասը ներկայումս արդեն իսկ պիտանի չէ հետագա օգտագործման համար, իսկ մյուս մասը դանդաղորեն գնում է ճիշտ այդ նույն ուղղությամբ: Ի դեպ, այդ միկրոավտոբուսներից դեռևս շահագործվում են մայրաքաղաքի երթուղիներում, իսկ քաղաքային իշխանությունն ու ոլորտի պատասխանատուները այդպես էլ հստակորեն չեն հայտարարում՝ արդյո՞ք բարեփոխում ասելով հասկանում են միջազգային փորձագետների առաջարկած փաթեթի ամբողջական, թե՛ մասնակի կիրառումը:

Նոր երթուղային ցանցի տեսլականն ու ավտոբուսների ձեռքբերման տրամաբանությունը

Վերոնշյալ հարցադրումը սկզբունքային է ու կարևոր, քանի որ միջազգային խորհրդատվական կազմակերպության կողմից առաջարկվող երթուղային ցանցը մի քանի կետերով հայեցակարգային անհամատեղելիություն ունի ներկա իրավիճակի հետ: Առաջին ու կարևոր ձևախեղումը վերաբերում է ներկրվող ավտոբուսների ուղևորատարողությանը, քանակին ու դրանց ներկրման ժամանակացույցին: Ծրագրի պլանային ու փաստացի կատարողականի տրամաբանական փոխկապակցվածությունը հասկանալու համար հպանցիկ ուսումնասիրենք առաջարկվող երթուղային նոր ցանցը, որը, ըստ էության, համարվել է մեկնակետային:

Այսպիսով՝ Երևանի վերգետնյա հասարակական տրանսպորտն ունենալու է 45 երթուղի՝ գործող 115-ի փոխարեն, որից ավտոբուսային՝ 40, որը ներառում է 11 հիմնական և 29 սնուցող երթուղիներ, Երևան-«Զվարթնոց» օդանավակայան ուղղու-

թյամբ՝ 1 ավտոբուսային երթուղի, ինչպես նաև տրոլեյբուսային 5 երթուղի:

Նոր ցանցի որոշիչ ու սկզբունքային տարբերությունը ներկայում գործողից՝ ուղեգծերի տարանջատումն է ըստ հիմնականի ու սնուցողի և դրանց տեղադիրքի ու ուղեգծի ընտրության տրամաբանությունը: Մասնավորապես՝ հիմնական ուղեգծերի (11 երթուղի) շահագործումը նախատեսվում է իրագործել մեծ ուղևորատարությամբ 18-մետրանոց միակցված ավտոբուսներով (աղյուսակ 1):

Այս սկզբունքը կարելի է համարել նոր երթուղային ցանցի ու քաղաքային հասարակական տրանսպորտով երթևեկողների ուղևորահոսքի կարգավորման հիմնական «մեխը», քանի որ հենց այս դեպքում է հնարավոր էապես բեռնաթափել և հիմնական, և՛ սնուցող ուղեգծերը: Սկզբունքը պարզ է. 18-մետրանոց միակցված ավտոբուսների տեղատարողությունը 150-170 ուղևոր է, ինչն ի զորու է բեռնաթափելու յուրաքանչյուր ուղեգիծ, քանի որ նույնիսկ 7-8 րոպե պարբերականությամբ երթը տվյալ ուղեգծում կարող է լուծել ավտոբուսների գերբեռնվածության խնդիրն անգամ այնպիսի կանգառներում, որոնք անմիջականորեն ստորգետնյա տրանսպորտի՝ Երևանի մետրոպոլիտենի ելքերի հարևանությամբ են:

Արձանագրելով ներկա իրողությունը՝ կարող ենք վկայել, որ մետրոյի վերջնակալարանի հարևանությամբ, մասնավորապես՝ «Բարեկամություն» կայարանին հարող վերգետնյա կանգառասրահներում նույնիսկ նոր ներկրված ավտոբուսների մեծ քանակի պարագայում շարունակում է դրսևորվել նույն «քրոնիկ հիվանդությունը»՝ ավտոբուսների գերբեռնված երթևեկությունը, քանի որ առաջնային ներկրված 8.5-մետրանոց ավտոբուսի տեղատարողությունը 3.5 անգամ գիջում է մեկ միակցվածի տեղատարողությանը, իսկ մետրոյի վերջնակալարանից 5 րոպե պարբերականությամբ տարբեր ուղղությունով դեպի վերգետնյա տրանսպորտ շտապող ուղևորների հոսքը հարակից կանգառներում ուղղակիորեն «պահանջում» է մեծ տեղատարողությամբ ավտոբուսների առկայություն:

Այս իրավիճակը վերլուծելիս առաջա-

ԱՂՅՈՒՍԱԿ 1

Երևան քաղաքի հասարակական տրանսպորտի նոր երթուղային ցանցի ավտոբուսների հիմնական ուղեգծերը				
Երթուղի	Ուղեգիծը	Միակցված ավտոբուսի չափ/ուղևոր	Երթուղու երկարությունը (կմ)	1 օր ավտոբուս (կշիռով) հատ
Հիմն. N1	Նորաշեն-Հյուսիսային ա/կ	18 մ/150-170 ուղ.	43	25
Հիմն. N2	Դավթաշեն-Էրեբունի	18 մ/150-170 ուղ.	40	22
Հիմն. N3	Զորավար Անդրանիկի փողոց-Նոր Նորքի 5-րդ գ.	18 մ/150-170 ուղ.	36	27
Հիմն. N4	Նորագավիթ-Ավան	18 մ/150-170 ուղ.	40	22
Հիմն. N5	ՀԱԹ Ա-1-Զեյթուն	18 մ/150-170 ուղ.	40	25
Հիմն. N6	ՀԱԹ Բ-1-Էրեբունի	18 մ/150-170 ուղ.	34	19
Հիմն. N7	Զորավար Անդրանիկի հրապարակ-Ջրվեժ	18 մ/150-170 ուղ.	38	19
Հիմն. N8	Գարեգին Նժդեհի հրապարակ-Հյուսիսային ա/կ	18 մ/150-170 ուղ.	44	20
Հիմն. N9	15-րդ թաղամաս-Էրեբունի	18 մ/150-170 ուղ.	31	23
Հիմն. N10	Երկաթուղային կայարան-Նոր Նորքի 9-րդ գ.	18 մ/150-170 ուղ.	30	16
Հիմն. N11	15 թաղամաս-Հյուսիսային ա/կ	18 մ/150-170 ուղ.	37	16
Ընդամենը՝ սպասարկող միակցված 18 մ ավտոբուսների քանակը				234

*) Անվանագ սպասարկումը նախատեսում է ավտոբուսների 20% պահեստային քանակ, հետևաբար՝ 18-մետրանոց միակցված ավտոբուսների ընդհանուր քանակը պետք է լինի առնվազն 280 հատ:

- նում են երեք կարևոր հարցեր.
- Եթե երթուղային ցանցի բարեփոխման հիմնական սկզբունքը նոր երթուղին նոր ավտոբուսներով միանգամից գործարկելն ու շահագործելն էր, ինչի անկատար մնաց փաթեթային սկզբունքը՝ դառնալով սողացող (ձգձգվող) փուլային:
 - Ինչի կառավարիչների նոր թիմը սողացող փուլային սկզբունքը սկսեց կիրառել՝ նախ՝ գնելով 17-20 տեղատարողությամբ ռուսական «Գազել Սիթի» միկրոավտոբուսներ, ապա սահուն անցում կատարեց միջին՝ 45-50 տեղատարողությամբ 8-8.5-մետրանոց ավտոբուսների գնմանը, իսկ 18-մետրանոց միակցված 150-170 տեղատարողությամբ ավտոբուսներից անգամ մեկ նմուշ ցայսօր այդպես էլ չի գնվել, ինչն ուղղակի կերպով հակադրվում է բարեփոխումների արդյունքում նոր երթուղային ցանցին անցնելու տրամաբանությանը:
 - Եթե նոր երթուղային ցանցում 10-12-մետրանոց մինչև 100 ուղևոր տեղատարողությամբ ավտոբուսների երթուղիներն ընդամենը 3-ն են (աղյուսակ 2) և Երևան-«Զվարթնոց» օդանավակայան երթուղին, իսկ դրանց քանակն ըստ ծրագրվածի չպետք է գերազանցի 70-ը, ապա ինչ տրամաբանությամբ ու հիմնավորմամբ են ներկրվել մոտ 20 թանկարժեք ավտոբուսներ՝ պահանջարկից ավելի:
- Եթե այս կարևորագույն հարցերը մինչ օրս չեն պարզաբանվել, և այլևս չի բարձրաձայնվում բարեփոխումների ծրագրի՝ ըստ հիմնական ու սնուցող երթուղիների չափաքանակի համամասնության և ավտոբուսների տեղատարողության սկզբունքի անշեղ կիրառման մասին, ապա արդյո՞ք կարելի է ենթադրել, որ.
- գործընթացն աչքի չի ընկնում թափանցիկությամբ, համակարգվածությամբ և թիրախայնությամբ,
 - փուլային անհարկի ձևախեղումներն ու

տրանսպորտային միջոցների տարածամկետ ներդրման սկզբունքը, հաշվի առնելով 3-4 տարի առաջ ներկված ավտոբուսների մաշվածության գործոնը, չեն հանգեցնելու դրական վերջնարդյունքի,

3. անվճար տեղփոխների կարևոր սկզբունքը դանդաղորեն գնում է չգոյության ճանապարհով:

Ի վերջո, այն, ինչ արվում է այսօր, պետք է համապատասխանի բարեփոխումների մշակված ծրագրի սկզբունքներին, այլ ոչ թե պարզապես հարմարեցվի տվյալ ժամանակահատվածի ֆինանսական կարողություններին կամ ցանկություններին, և այս դեպքում խոսքը ռազմավարական խնդրի համապարփակ լուծման, այլ ոչ թե մարտավարական քայլերով ընթացիկ լուծումների մասին է:

Ինչ վերաբերում է 18-մետրանոց միակցված ավտոբուսների գնման մասին հանրային հարթակներով պարբերաբար կրկնվող հայտարարություններին⁴, ապա դրանք ուղղակի արդեն ժամանակավրեպ են, քանի որ, եթե նույնիսկ որոշում էր կայացվել բարեփոխումների փուլային տարբերակի կիրառման առումով, ապա մինչև նույն է, ավտոբուսների գնման գործընթացն անհրաժեշտ էր սկսել հենց 150-170 ուղևոր տեղատարողությամբ միակցված 235 ավտոբուսի գնումով, որն էականորեն կբարելավեր երևանցիների՝ հասարակական տրանսպորտով երթևեկելու պայմաններն ու անվտանգային բաղադրիչը:

Տեղփոխների սկզբունքը կամ ինչու է «կաղում» էլեկտրոնային վճարման համակարգը

Ինչ է տեղփոխը, ու ինչպե՞ս է նպաստում էլեկտրոնային վճարման համակարգի արդյունավետ կիրառմանը: Արդյո՞ք ծառայության մատուցման այս սկզբունքի կիրառումը թեթևացնելու է շարքային ուղևորի կյանքը, թե՞ ավելի է բարդացնելու դա:

Հասարակական տրանսպորտի ծառայության արդյունավետ մատուցման տեսանկյունից, տեղփոխի սկզբունքի կիրառումը ուղևորի ապահով ու անվտանգ երթևեկության արդյունավետությունը բարձրացնելու կարևոր գործիքներից է, հատ-

կապես այն պարագայում, երբ դա չի ավելացնում ուղեվարձի արժեքը, և ուղևորի միակ անհարմարությունը մեկ ավտոբուսից մի քանի աստիճան իջնելն ու մյուս ավտոբուս մի քանի աստիճան բարձրանալն է լինելու: Երևանի վերգետնյա հասարակական տրանսպորտի ավտոբուսային երթուղու նոր ցանցի ուսումնասիրությունը, հատկապես սնուցող 30 ուղեգծերի կառուցման տրամաբանությունը ցույց են տալիս, որ այս սկզբունքի կիրառումն էապես փոխելու է մայրաքաղաքի ոչ միայն հասարակական տրանսպորտի, այլև, ընդհանրապես, տրանսպորտային երթևեկության ներկա ծայրահեղ ծանր վիճակը՝ էապես շտկելով «քրոնիկ» ծանրաբեռնվածությունը հիմնական փողոցներում, պողոտաներում ու մայրուղիներում (աղյուսակ 2):

Հիմնական սկզբունքն այն է, որ սնուցող ուղեգծի երթուղիները հնարավորինս չեն օգտագործում հիմնական մայրուղիներն ու փողոցները, այլ իրականացնում են ներթափային կամ ներգանգվածային ուղևորափոխադրում՝ հատվելով հիմնական ուղեգծի որոշակի կանգառի հետ, որն էլ, ենթադրաբար, դառնում է ուղևորի տեղփոխի կետ: Այս դեպքում ներթափային կամ բնակելի զանգվածի ներսում սպասարկում իրականացնող մինչև 40-50 ուղևոր տեղատարողությամբ ավտոբուսները կունենան միջին բեռնվածություն, որի պարագայում ավելի դյուրին ու վերահսկելի կդառնա նաև էլեկտրոնային վճարման համակարգի աշխատանքը: Սա շատ կարևոր է, քանի որ ավտոբուսներում, որտեղ արդեն շուրջ կես տարի՝ դրված են էլեկտրոնային վճարման սարքեր, այս սկզբունքով վճարումներ կատարելու համակարգի «կաղալու» մասին են վկայում թվերը, որոնք և հիմնավորում են գերբեռնված ավտոբուսների ու էլեկտրոնային վճարման համակարգի անարդյունավետ աշխատանքի անմիջական փոխակախվածությունը: Թեև «Երևանի ավտոբուս» ՓԲԸ շարժակազմի բոլոր ավտոբուսներում առկա են էլեկտրոնային վճարման մեկական սարքեր, որոնք դեռևս աշխատում են միայն հեռախոսի հավելվածով կամ կտրոնով, այդուհանդերձ, թվերը խոսում են այն մասին,

⁴ <https://168.am/2021/02/12/1461660.html>, <https://www.1lurer.am/hy/2024/07/24/1/1162184>

ԱՂՅՈՒՍԱԿ 2

Երևան քաղաքի հասարակական տրանսպորտի նոր երթուղային ցանցի ավտոբուսների սնուցող ուղեգծերը⁵

Երթուղի	Ուղեգիծը	Միջին և մեծ ավտոբուսի չափ/ուղևոր	Երթուղու երկարությունը (կմ)	1 օր ավտոբուս (կշիռով) հապ
Մնուց. N1	Հույսի Ավան - Լենինգրադյան փողոց	7.5-8.5մ/45-50 ուղ.	17	11
Մնուց. N2	Աղի հանք - Ջրվեժ գյուղ	7.5-8.5մ/45-50 ուղ.	32	20
Մնուց. N3	Ավան-Առինջ - Նոր Նորքի 8-րդ գ.	7.5-8.5մ/45-50 ուղ.	24	16
Մնուց. N4	Մ/կ «Բարեկամություն» - Նորք-Մարաշ	7.5-8.5մ/45-50 ուղ.	27	16
Մնուց. N5	Հաղթանակ գյուղ - Եռաբլուր	7.5-8.5մ/45-50 ուղ.	23	14
Մնուց. N6	Ներքին Չարբախ - «Էրեբունի» օ/կ	7.5-8.5մ/45-50 ուղ.	19	13
Մնուց. N7	Գետափնյա գյուղ - Երկաթուղային կայարան	7.5-8.5մ/45-50 ուղ.	27	24
Մնուց. N8	«Էրեբունի» թանգարան - Սարի թաղ	7.5-8.5մ/45-50 ուղ.	29	21
Մնուց. N9	Առինջ գյուղ - Ջրվեժ	7.5-8.5մ/45-50 ուղ.	23	17
Մնուց. N10	ՀԱԹ-15-րդ թաղամաս	7.5-8.5մ/45-50 ուղ.	14	15
Մնուց. N11	Մ/կ «Բարեկամություն» - Ջեյթուն	7.5-8.5մ/45-50 ուղ.	31	19
Մնուց. N12	Երկաթուղային կայարան - Նոր Նորքի 2-րդ զանգված	10-12մ/90-100 ուղ.	24	19
Մնուց. N13	Խարբերդ գյուղ - Մուշավան գյուղ	7.5-8.5մ/45-50 ուղ.	46	14
Մնուց. N14	Ձորավար Սնդրանիկի հրապարակ - Նորագավիթ	7.5-8.5մ/45-50 ուղ.	22	17
Մնուց. N15	ՋԷԿ-ի ավան - Լուվաշին	7.5-8.5մ/45-50 ուղ.	16	10
Մնուց. N16	Սարի Թաղ - Աբովյանի պողոտա	7.5-8.5մ/45-50 ուղ.	13	9
Մնուց. N17	Արագածի փողոց - Ներքին Շենգավիթ	7.5-8.5մ/45-50 ուղ.	10	7
Մնուց. N18	Մ/կ «Բարեկամություն» - շրջանցիկ թունել	7.5-8.5մ/45-50 ուղ.	15	14
Մնուց. N19	«Էլեկտրոն» գործարան - Երևանի ՋԷԿ	7.5-8.5մ/45-50 ուղ.	30	18
Մնուց. N20	Ե/կ-Նուբարաշեն	7.5-8.5մ/45-50 ուղ.	25	7
Մնուց. N21	ՀԱԹ-Դավթաշեն	10-12մ/90-100 ուղ.	28	17
Մնուց. N22	Մ/կ «Բարեկամություն» - Ավան	10-12մ/90-100 ուղ.	28	18
Մնուց. N23	Մ/կ «Բարեկամություն» - Հյուսիսային ա/կ	7.5-8.5մ/45-50 ուղ.	23	16
Մնուց. N24	«Գրանդ Քենդի» գործարան - Վերին Ջրաշեն	7.5-8.5մ/45-50 ուղ.	21	31
Մնուց. N25	Մ/կ «Բարեկամություն» - Սիլիկյան թաղամաս	7.5-8.5մ/45-50 ուղ.	25	16
Մնուց. N26	Սիլիկյան թաղամաս - Ռուս-հայկական համալսարան	7.5-8.5մ/45-50 ուղ.	24	20
Մնուց. N27	Գայի պողոտա - Նոր Նորքի բնակելի տարածքներ - Գայի պողոտա (շրջանաձև)	7.5-8.5մ/45-50 ուղ.	21	13
Մնուց. N28	Նոր Նորքի 2-րդ գ. - Նորք Մարաշ	7.5-8.5մ/45-50 ուղ.	17	11
Մնուց. N29	Քանաքեռ - Նոր Նորքի 9-րդ գ.	7.5-8.5մ/45-50 ուղ.	25	28
Ընդամենը՝ սպասարկող 7.5-8.5մ և 10-12մ ավտոբուսների քանակը		471		

^{*)} Անվտանգ սպասարկումը նախատեսում է ավտոբուսների 20% պահեստային քանակ, հետևաբար՝ 7.5-8.5 մ և 10-12 մ ավտոբուսների ընդհանուր քանակը պետք է լինի առնվազն 565 հատ:

որ այս համակարգի նկատմամբ քաղաքացու վստահության աստիճանը չափազանց ցածր է: Մասնավորապես՝ 2024 թվականի սեպտեմբերին շաբաթական կտրվածքով այս համակարգով վճարել է Երևանի քաղաքապետարանի ենթակայության հասարակական վերգետնյա տրանսպորտով երթևեկողների ընդամենը 2.3%-ը: Իհարկե, կարելի է մեղքը բարդել

շաբաթային ուղևորի վրա՝ ասելով, որ նա առաջնորդվում է կարծրատիպերով ու չի փորձում օգտվել վճարման այլընտրանքային, ժամանակակից միջոցներից, սակայն առնվազն Երևանի մետրոպոլիտենի պարագայում արդեն իսկ տեսանելի է, որ էլեկտրոնային վճարման ցուցանիշն էականորեն բարձր է ու կազմում է շուրջ 20 տոկոս⁶: Այսինքն՝ խնդիրը միայն քա-

⁵ Տես նույն հաշվետվությունը, <https://www.yerevan.am/hy/news/nerkayats-vel-e-hasarakakan-transporti-nor-ts-ants-i-verjnakan-nakhagitse/>

⁶ Երևանի քաղաքապետարանի 23.09.2024 թ. գործակարգավարական խորհրդակցություն, <https://www.yerevan.am/hy/news/nerkayats-vel-e-hasarakakan-transporti-nor-ts-ants-i-verjnakan-nakhagitse/>

ղաքացու որոշումների տիրույթում չէ: Ի վերջո, մարդը միշտ ձգտում է իր գործողություններում ընտրել կարճ ու դյուրին ճանապարհ: Իսկ Երևանի մետրոպոլիտենում վիճակը համեմատաբար բարվոք է, քանի որ էլեկտրոնային տոմսերի համար տեղադրված սարքերը մեկ կայարանի մուտքի պարագայում մի քանիսն են, և հետևաբար՝ քաղաքացու համար մատչելի ու հարմար է այդ ճանապարհով կայարանականգառ մուտք գործելը: Այսինքն՝ այլ հավասար պայմաններում, ավտոբուսում վճարման այս տեսակից օգտվողների ցուցանիշը պետք է լինել գոնե 15-20%, որը, սակայն, նույնպես սփոփիչ թիվ չէ, եթե հաշվի առնենք, որ վերջնական անցումը միասնական տոմսային համակարգին նախատեսվում է ընդամենը 3 ամսից:

Խնդիրն այն է, որ ամբողջ ավտոբուսում գործում է էլեկտրոնային վճարման մեկ սարք, որը տեղադրված է առաջին մուտքի մոտ, որն ավտոբուսի ծանրաբեռնված կամ գերբեռնված լինելու պարագայում ուղղակի հասանելի չէ շատ ուղևորների համար: Երբեմն քաղաքացին ստիպված է լինում մանրադրամը փոխանցել առաջին դռան մոտ «կուտակված» ուղևորներից մեկին՝ դա դրամարկը գցելու կամ վարորդին տրամադրելու համար, իսկ ինքը շտապում է երկրորդ կամ երրորդ դռնով մուտք գործել ավտոբուս: Սա հենց այն դեպքն է, երբ լավ գաղափարը ձևախեղվում է գործնական դաշտի անկատարության կամ անպատրաստվածության պատճառով: Արդյունքում յուրաքանչյուր 100 ուղևորից ընդամենը 2-ն է հավատում այդ առաջադեմ գաղափարի կիրառմանը: Ուղևորատոմսի էլեկտրոնային վճարման եղանակը Երևանի հասարակական տրանսպորտի բարեփոխումների մեծ շղթայի մեկ օղակն է, ու եթե շղթան ամուր է, գործիքակազմը՝ թերի, ապա այդ օղակի արդյունավետության ցուցիչը դառնում է շատ ցածր, և շղթան չի ծառայում իր նպատակին: Պատահական չէ ներկայիս քաղաքապետի բարձրաձայն արտահայտած մտահոգությունն առ այն, որ նման պարագայում ընդամենը երկու ամսից ամբողջապես էլեկտրոնային տոմսային համակարգին անցնելը կարող է

վտանգված լինել⁷:

Այսքանից հետո զարմանալ միայն կարելի է, որ այսպիսի բազմակողմ խնդիրների առկայության պարագայում անգամ քաղաքային իշխանությունը հանդես է գալիս Երևան քաղաքի հասարակական տրանսպորտի ուղևորատոմսի արժեքի փոփոխության առաջարկով, և Երևանի ավագանու մեծամասնությունը հաստատում է փոփոխությունը, թեև տրամաբանորեն դա պետք է դառնար բարեփոխումների շղթայի ոչ թե միջանկյալ, այլ վերջին օղակը, երբ փորձարկված ու ամբողջապես տեղայնացած լինեին ծառայությունների մատուցման նոր համակարգն ու նոր երթուղային ցանցը: Իսկ որ գործընթացը դեռ ամբողջապես «չի մարսվել»՝ գոնե քաղաքային իշխանության մակարդակում, տեսանելի է անզեն աչքով, քանի որ գործող թիմն արդեն իսկ մեկ անգամ հետաձգեց նոր սակագնով հասարակական տրանսպորտի երթևեկությունը կազմակերպելու՝ այս տարվա ապրիլյան մեկնարկը: Մի խոսքով, մերօրյա քաղաքային իշխանությունը, չցանկանալով փաթեթային լուծում տալ խնդրին, այժմ փորձում է փուլային պատեհ լուծումներով կարգավորել ծրագրի ամբողջական իրականացումը՝ առաջնային քայլերի փոխարեն՝ կատարելով երկրորդականները, ստեղծելով խառնաշփոթ, տարբեր պատճառաբանություններ ներկայացնելով բարեփոխումների հայտարարված ժամկետները կրկին երկարաձգելու համար:

Այժմ արդեն տեսանելի է, որ անգամ 2025 թվականի հունվարի 1-ին ուղեվարձի էլեկտրոնային միասնական համակարգի լիարժեք ու արդյունավետ կիրառման համար չկան նախադրյալներ, նույնիսկ եթե 171 հատ նոր 8.5-մետրանոց միջին տեղատարողության ավտոբուսները միանգամից՝ մեկ օրում հայտնվեն երթուղիներում:

Ո՞րն է լուծման տրամաբանական տարբերակը

Փողոցների ծանրաբեռնվածության խնդիրը, իհարկե, միայն հասարակական տրանսպորտով չէ պայմանավորված: Պարզ է ու հասկանալի, որ մեծն Թամանյանի՝ Երևանի գլխավոր հատակագծում փողոց-

⁷ <https://news.am/arm/news/843788.html>

ները նախատեսված չեն եղել 300 հազարից ավելի ավտոմեքենայի համար, սակայն այսօրվա ծանր իրողության մեղմման գործում իր դերակատարումը պետք է ունենա վերգետնյա հասարակական տրանսպորտի երթուղային նոր ցանցի կիրառումը, որի ներառական նպատակներից մեկն էլ հենց այդ է:

Սակայն, այսօր տեսանելի է, որ անգամ հատուկ ավտոբուսային գծերի առկայությունը, որոնց կիրառումն անշրջելի գործընթաց է ու միջազգայնորեն ընդունված չափորոշիչ, չի փոխում իրերի դրվածքը: Ինչո՞ւ:

Վերլուծենք այսօրվա իրողությունն ու նոր երթուղային ցանցի նախագծման տրամաբանությունը երևանյան մեկ փողոցի օրինակով՝ հասկանալու դրա առավելությունն ու ազդեցության չափաբաժինը ներկա հասարակական տրանսպորտի հոսքի ու փողոցների ծանրաբեռնվածության նվազման համատեքստում: Կիևյան փողոցը մայրաքաղաքի դասական ծանրաբեռնված փողոցներից է, որի ընդամենը 800 մետր տարածությունը հաճախ հնարավոր է քայլելով անցնել ավելի արագ, քան ավտոմեքենայով ու ավտոբուսով: Համաձայն Yandex.com կայքի «Հասարակական տրանսպորտ» հավելվածի՝ 2024 թվականի սեպտեմբերի դրությամբ այս փողոցով անցնում են ավտոբուսային 14 (NN 3, 7, 8, 18, 25, 28, 30, 31, 32, 34, 35, 52, 57, 65), տրոլեյբուսային 1 (N10A) և միջքաղաքային 2 միկրոավտոբուսային (NN 258, 271) երթուղիների ուղեգծեր⁸: Այսինքն՝ Կիևյան կամրջից մինչև «Բարեկամություն» մետրոյի կայարանի գետնանցում ձգվող այս փողոցը բեռնված է հասարակական տրանսպորտի 17 երթուղի սպասարկող ավտոբուսներով, միկրոավտոբուսներով ու տրոլեյբուսներով: Ավտոբուսների այսպիսի քանակի անընդհատ ներկայությունն էապես նպաստում է փողոցի գերբեռնվածությանը, և տրանսպորտային «խեղահեղ» հոսքի պարագայում նույնիսկ ավտոբուսի համար նախատեսվող գծային առանձնացումն արդյունավետորեն ներազդող գործիք չէ: Ընդ որում, այս կարճ փողոցում առկա է 3 երկկողմ կանգառ, ինչը նույնպես

խցանումների պատճառ է դառնում:

Ինչ է առաջարկում նոր ցանցը: Վերը ներկայացված աղյուսակներից հստակ կերպով երևում է, որ, ըստ նոր երթուղային ցանցի, այս փողոցով անցնելու է 3 հիմնական (NN3, 9, 11), 2 սնուցող (NN 25, 26) ավտոբուսային երթուղի և 1 տրոլեյբուսային (N10) երթուղի, իսկ միջքաղաքային միկրոավտոբուսներն իրենց երթուղին պետք է ավարտեն Երևանի մուտքի՝ Հյուսիսային ավտոկայանի մոտ: Փաստորեն, նոր ցանցի արդյունքում Կիևյան փողոցը, հասարակական տրանսպորտի առումով, բեռնաթափվելու է մոտ 3 անգամ, և սա էական հանգամանք է այն թերբեռնված դարձնելու համար: Այսպիսի տրամաբանական լուծումները շատ են նոր ցանցի դեպքում, հետևաբար՝ դրանց կիրառումն էապես նպաստելու է մայրաքաղաքի տրանսպորտային հոսքի բեռնաթափմանը: Մեկ փողոցի օրինակով կատարված այս սեղմ վերլուծությունը վկայում է այն մասին, որ նշված ուղեգծերով և ըստ տեղատարողության սկզբունքի տարանջատված ավտոբուսային երթուղային ցանցի կազմակերպումը Երևանի համար միակ նախընտրելի լուծումն է, որի պարագայում շահելու է ոչ միայն ուղևորը, այլև Երևանի տրանսպորտային ամբողջ ցանցը:

Տարակուսելի է, թե այսօրինակ տրամաբանական լուծումը, թեկուզ և փուլային, ինչու է առկախվել մինչ օրս, և ինչու քաղաքային իշխանությունը համառորեն գնում է միջին տարողության ավտոբուսներ՝ լուծելով երկրորդային խնդիրը: Մինչդեռ առաջնային խնդիր, որը վերաբերում է միակցված մեծ տեղատարողության ավտոբուսների ներկրմանը, դեռևս քննարկման փուլում է: Աններելիորեն ձգձգված այս ժամանակահատվածում անգամ փորձ չի արվել ձեռք բերելու միակցված ավտոբուսներ (20-25 հատ)՝ գոնե մեկ կամ երկու հիմնական երթուղու համար, որպեսզի հասկանալի լինի տվյալ սկզբունքով ցանցի կառուցման արդյունավետության աստիճանը: Ինչ վերաբերում է միասնական տոմսային համակարգի ներդրմանը, ապա իրերի ներկա դրվածքը ցույց է տալիս, որ առանց միակցված 150-170 տեղատա-

⁸ <https://yandex.com/maps/10262/yerevan/stops/1788091936/?ll=44.488234%2C40.194819&rtxt=40.192702%2C44.484613~40.197037%2C44.492053&rtt=mt&ruri=~↦tab=overview&z=16.75>

րողությամբ ավտոբուսներով հիմնական 10-11 երթուղիների շահագործման, ուղղակի ֆիզիկապես հնարավոր չէ ապահովել համակարգի արդյունավետ աշխատանքը, հետևաբար՝ նոր արժեքով ուղևորատոմսերի կիրառումը կարող է բարեփոխումների մարդակենտրոն գաղափարի հերթական ձևախեղումը լինել:

Ելնելով ոլորտում առկա սկզբնական և դեռևս չլուծված խնդիրների բազմության առկայությունից՝ կարող ենք արձանագրել, որ Երևան քաղաքի վերգետնյա հասարակական տրանսպորտի բարեփոխումների ներկա վիճակը դեռևս ցավալիորեն հեռու է միջազգային փորձագետների մշակված ու ներկայացրած հավակնոտ ծրագրի տրամաբանությունից, որի համար, ի դեպ, Երևանի բյուջեով, ասել է թե՛ հարկատուների գրպանից, վճարվել է պատկառելի գումար: Այսինքն, ի սկզբանե, փորձառու և հմուտ մասնագետների գումար է վճարվել համապատասխան «ճանապարհային քարտեզի» մշակման համար, մինչդեռ վերջինս վե-

րաձևվել է՝ իրար խառնելով առաջնային ու երկրորդային նպատակներն ու գործընթացները, ձևախեղելով երևանցիների՝ հարմարավետ ու անվտանգ հասարակական տրանսպորտից օգտվելու իրավունքը:

Վերստին վկայակոչենք երջանկահիշատակ Սթիվ Զոբսին. «Իմաստ չունի վարձել խելացի մարդկանց, իսկ հետո ցուցում տալ նրանց, թե ինչ անել»: Սա կառավարչական ամենամեծ սխալն ու մոլորությունն է, քանի որ ռազմավարական որոշումներ կայացնելիս անտեսվում է մասնագետ փորձագետների հիմնավոր մշակված ծրագրային առաջարկը, որտեղ պարզորոշ նախանշված են խնդրի արդյունավետ լուծման ուղիները: Ցավոք, այսպիսի «յուրօրինակ» մոտեցման «պտուղները» ամենօրյա ռեժիմով «քաղում» են նրանք, ովքեր, առօրյա անհրաժեշտությունից ելնելով, օգտվում են մայրաքաղաք Երևանի վերգետնյա հասարակական տրանսպորտի ծառայություններից:

ՕԳՏԱԳՈՐԾՎԱԾ ԳՐԱԿԱՆՈՒԹՅՈՒՆ

1. «Երևան քաղաքում տեղական ինքնակառավարման մասին» ՀՀ օրենք, հոդված 57:
2. <https://ru.linkedin.com/company/wyg-group>
3. <https://www.yerevan.am/hy/news/nerkayats-vel-e-hasarakakan-transporti-nor-ts-ants-i-verjnakan-nakhagitse/>
4. <https://www.yerevan.am/hy/news/nerkayats-vel-e-hasarakakan-transporti-nor-ts-ants-i-verjnakan-nakhagitse/>
5. <https://news.am/arm/news/843788.html>
6. <https://yandex.com/maps/10262/yerevan/stops/1788091936/?ll=44.488234%2C40.194819&rtext=40.192702%2C44.484613~40.197037%2C44.492053&rtt=mt&ruri=-&tab=overview&z=16.75>
7. <https://168.am/2021/02/12/1461660.html>
8. <https://www.1lurer.am/hy/2024/07/24/1/1162184>

Амазасп ГАЛСТЯН

Старший исследователь исследовательского центра «Амберд», АГЭУ,
 кандидат экономических наук

ГОРОДСКАЯ ЭКОНОМИКА

ПРОГРАММА РЕФОРМ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА: ОТЛОЖЕННАЯ МЕЧТА ЕРЕВАНА

В контексте развития человекоориентированного и современного города, реализация полного пакета реформ общественного транспорта в Ереване, несмотря на то, что о практическом старте этого амбициозного проекта было объявлено еще в 2017 году, остается в списке приоритетных задач, требующих первоочередного решения со стороны правительства города.

Иными словами, мы можем констатировать, что этот процесс излишне и нелогично затягивается, он уже вошел в свой восьмой год существования, но окончательного результата все еще не видно.

Где мы потерпели неудачу? Почему до сих пор невозможно обеспечить безопасное и достойное транспортное обслуживание ереванцев и наших гостей, приезжающих в столицу? Почему даже в результате введения новых автобусов и маршрутов люди, пользующиеся общественным транспортом, не могут избежать неприятной реальности поездок в перегруженных автобусах. Эти вопросы остаются первоочередными среди проблем столицы, требующих окончательного решения.

В статье изучен ход и текущая ситуация реформирования столичного наземного общественного транспорта, политика, принятая командой сити-менеджеров, последовательность действий и ее логика. Также был представлен набор основных причин, препятствующих эффективному конечному результату еще незавершенного проекта, и путь решения.

Ключевые слова: *Мэрия Еревана, местное самоуправление, общественный транспорт, новая маршрутная сеть*

Hamazasp GALSTYAN

Senior Researcher at «Amberd» Research Center, ASUE,
 PhD in Economics

URBAN ECONOMY

PUBLIC TRANSPORT REFORM PROGRAM: YEREVAN'S DEFERRED DREAM

In the context of developing a human-centered and modern city, the implementation of comprehensive public transport reforms in Yerevan, remains a priority task. Despite the announcement of this ambitious project back in 2017, its practical execution requires urgent solutions from the city government.

In other words, we can state that this process is being unnecessarily and illogically delayed; it has already entered its eighth year, yet the final result is still not visible.

Where have we failed? Why is it still impossible to provide safe and decent transport services to Yerevan's residents and visitors? Why, even with the introduction of new buses and routes, public transport users cannot avoid the unpleasant reality of traveling in overcrowded buses. These issues remain at the forefront of the capital's problems that require a final solution.

The paper examines the progress and current situation of the capital's ground public transport reform, the policy adopted by the city administration, the sequence of actions and its logic. It also presents key reasons hindering the completion of this unfinished project and proposes solutions.

Keywords: *Yerevan Municipality, local government, public transport, new route network*