

Ռ Ա Զ Մ Ա Վ Ա Ր Ա Կ Ա Ն Ծ Ր Ա Գ Ի Ր

**«ԶՎԱՐԹՆՈՑ» ՄԻՋԱԶԳԱՅԻՆ ՕԴԱՆԱՎԱԿԱՅԱՆԻ, ՀԱՐԱԿԻՑ ՏԱՐԱԾՔՈՒՄ
ՄԻՋԱԶԳԱՅԻՆ ԼՈԳԻՍՏԻԿ ԿԵՆՏՐՈՆԻ ԵՎ ԱԶԱՏ ՏՆՏԵՍԱԿԱՆ ԳՈՏՈՒ
ՄՈՏԵՑՄԱՆ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ԵՆԹԱԿԱՌՈՒՑՎԱԾՔՆԵՐԻ**

1. Նպատակը

Երևան քաղաքը, հանդիսանալով երկրի տնտեսական կենտրոն, առանձնակի դեր ունի ենթակառուցվածքների զարգացման գործում: Բեռների ներմուծման հիմնական հոսքերը կենտրոնացված են այստեղ, ինչպես նաև Երևանը կենտրոնական դեր ունի երկրի տրանսպորտային ցանցում:

Ենթակառուցվածքների զարգացման գործում անհրաժեշտ է առանձնացնել «Զվարթնոց» միջազգային օդանավակայանի հարակից տարածքում նախատեսվող նախագծերը: Դրանք են՝ օդանավակայանի հարակից տարածքում միջազգային լոգիստիկ կենտրոնի ստեղծման նախագիծը և ազատ տնտեսական գոտու ստեղծումը, դեպի օդանավակայան մայրուղիներից և Երևան քաղաքից իրականացվող ուղևորափոխադրումների և բեռնափոխադրումների իրականացումը:

Նշված նախագծերը, համադրելով օդանավակայանում գործող օդային տրանսպորտով տեղափոխվող բեռնային տերմինալի և կառուցվող նոր ուղևորատար տերմինալի հետ, համադրությամբ հանդիսանում են Հայաստանում խոշորագույն տրանսպորտային հանգույցի ստեղծման նախադրյալ:

Մայրաքաղաքից դեպի «Զվարթնոց» միջազգային օդանավակայան ներկայիս գործող ճանապարհը նշված նախագծերի կյանքի կոչման դեպքում չի բավարարի օդանավակայանի հարակից տարածքում լոգիստիկ կենտրոնի, ազատ տնտեսական գոտու և օդանավակայանի բեռնատար համալիրի ուղևորատար և բեռնատար հոսքերին: Օդանավակայանի տարածքում նախատեսվող համալիրի արդյունավետ աշխատանքի ապահովման նպատակով առաջնային խնդիր է հանդիսանում անհրաժեշտ տրանսպորտային ենթակառուցվածքների ապահովումը: Այդ առումով նպատակահարմար է դիտարկել դեպի օդանավակայան նոր ավտոմոբիլային մայրուղու և երկաթուղային գծի կառուցման հնարավորությունը:

Նկատի ունենալով «Զվարթնոց» միջազգային օդանավակայանի կոնցեսիոնների կողմից նոր ուղևորատար համալիրի կառուցումը, որն իր հերթին կնպաստի ուղևորների թվի կտրուկ բարձրացմանը՝ անհրաժեշտություն է առաջանում նաև բարելավելու օդանավակայանի կապը մայրաքաղաքի և երկրի այլ խոշոր քաղաքների հետ: Աշխարհի բոլոր առաջատար պետություններում նշված խնդրի լուծման լավագույն տարբերակ է օդանավակայանի և մայրաքաղաքի միջև երկաթուղային տրանսպորտի ապահովումը (արագընթաց գնացք, մետրո և այլն):

«Զվարթնոց» միջազգային օդանավակայանի հարակից տարածքում միջազգային լոգիստիկ կենտրոնի ստեղծման նախագիծը և Մաստեր պլանը նախապատրաստվել են Եվրամիության ՏՐԱՍԵԿԱ ծրագրի շրջանակներում:

«Զվարթնոց» միջազգային օդանավակայանում առաջարկվող միջազգային լոգիստիկ կենտրոնը կհանդիսանա նաև ՏՐԱՍԵԿԱ միջանցքի միջազգային լոգիստիկ կենտրոնների ցանցի բաղկացուցիչ մասը: Լոգիստիկ կենտրոնը կառաջարկի տարբեր լոգիստիկ ծառայություններ, հագեցված կլինի ժամանակակից ենթակառուցվածքով և կապահովի սպասարկման բարձր մակարդակ, որը գերազանց նախադրյալներ կստեղծի

լոգիստիկ ծառայություններ մատուցողների համար՝ խթանելով ակտիվ լոգիստիկ արդյունաբերությունը, ինչպես նաև զգալի խթան կհանդիսանա Հայաստանի արտաքին առևտրի զարգացման համար:

Նախագիծը թույլ է տվել իրականացնել դեպի միջազգային օդանավակայան տեղափոխվող բեռների կանխատեսումները:

Համաձայն կանխատեսումների՝ Հայաստանի Հանրապետության ՀՆԱ-ն 2012-2013 թթ. կվերադառնա նույն ցուցանիշին, ինչ 2007 թվականին, որն ըստ ենթադրության կհամընկնի առաջարկվող միջազգային լոգիստիկ կենտրոնի բացման ժամկետի հետ: Այսպիսով, ակնկալվում է, որ կենտրոնի շահագործման մեկնարկային տարում «Զվարթնոց» միջազգային օդանավակայանի միջազգային լոգիստիկ կենտրոնը կունենա 0,375 մլն տոննա բեռ: Պահանջարկի աճը կլինի առնվազն երկրի ՀՆԱ-ի նախատեսվող կիսամյակային աճին հավասար, որը կկազմի տարեկան մոտավորապես 4.5 տոկոս: Այսպիսով, ակնկալվում է, որ 20 տարվա գնահատման ժամանակահատվածում պահանջարկը կգերազանցի տարեկան 0.9 մլն տոննա:

Կենտրոնի վերջնական զարգացման փուլում բեռների տարեկան ծավալն ապագայում գնահատվել է տարեկան մոտավորապես 0,525 մլն տոննա: Ի լրումն, բեռնարկղերի տերմինալի նախնական ենթադրվող պոտենցիալ ծավալը գնահատվել է տարեկան մոտավորապես 0,450 մլն տոննա:

Լոգիստիկ կենտրոնի կառուցման ենթադրվող ժամկետը սահմանվել է 3 տարի: Շինարարության արժեքը կազմում է շուրջ 25 մլն եվրո:

«Զվարթնոց» միջազգային օդանավակայանի նոր ուղևորատար տերմինալի շինարարության ավարտից հետո նախատեսվում է նաև, որ տարեկան 1,6 մլն ուղևորի փոխարեն նոր մասնաշենքը կարող է սպասարկել մոտավորապես 3 մլն ուղևորի:

Նման ուղևորաշրջանառության և բեռնաշրջանառության առկայության պարագայում, ինչպես նաև, հաշվի առնելով «Զվարթնոց» միջազգային օդանավակայանը Երևանի շրջանցիկ ճանապարհների միջոցով հանրապետության մայրուղիներին և «Հյուսիս-Հարավ» ավտոճանապարհային միջանցքին միացնելու անհրաժեշտությունը, նոր երկաթգծի և մայրուղու կառուցման նպատակահարմարությունն ակնհայտ է՝ վերածվելով որպես խոշորագույն տրանսպորտային հանգույցի:

Երկաթուղային գծի միացում «Զվարթնոց» միջազգային օդանավակայանին:

Մշակվել է դեպի «Զվարթնոց» միջազգային օդանավակայան տանող երկաթուղային նոր գծի ծրագիծ, որը թույլ կտա մինևույն երկաթուղային գծով կապ հաստատել «Զվարթնոց» միջազգային օդանավակայանի ուղևորատար տերմինալը գոյություն ունեցող «Չարբախ» մետրոպոլիտենի կայարանի հետ, իսկ բեռնային համալիրը՝ «Կարմիր բլուր» կայարանի հետ՝ արագընթաց գնացքի միջոցով:

Ծրագծի երկարությունը մոտավորապես 7.5 կմ է: Նոր անցնող ծրագծին զուգահեռ անցնում է գոյություն ունեցող Մասիս-Նոունուս երկաթգիծը և չգործող ապամոնտաժված քարջարդման տեսակավորման գործարան տանող երկաթգիծը:

Վերգետնյա երկաթգծային տարբերակը կպահանջի «Չարբախ» մետրոպոլիտենի կայարանի մոտակայքում կառուցել ուղևորային հարթակ, որից հետո կառուցելով 200 մ երկարությամբ նոր երկաթգիծ՝ շարունակելով դեպի «Չարբախ» կայարանը: Անցնելով «Կարմիր բլուր» կայարանը գոյություն ունեցող գծով միանում է Մասիս-Նոունուս երկաթգծին: Այնուհետև կառուցվում է 3.7 կմ երկարությամբ նոր երկաթգիծ՝ մինչև «Զվարթնոց» միջազգային օդանավակայան:

Այս տարբերակն ամբողջությամբ բավարարում է ուղևորափոխադրումների և բեռնափոխադրումների պահանջները:

Բեռնափոխադրումներն իրականացնել՝ կապելով «Զվարթնոց» միջազգային օդանավակայանի բեռնային տերմինալը կառուցվելիք ծրագծի հետ և ելք ապահովելով դեպի «Կարմիր բլուր» կայարան:

Առաջարկվում է ուղևորափոխադրումներն իրականացնել՝ «Զվարթնոց» միջազգային օդանավակայանի ուղևորատար տերմինալը կապելով մետրոպոլիտենի «Չարբախ» կայարանի հետ:

Օտարման գոտին հատկացվում է միայն նոր կառուցվող 3,9 կմ հատվածի համար և կազմում է 3,84 հա:

Ծրագծի իրականացման արժեքը, առանց հաշվի առնելու օտարման համար անհրաժեշտ գումարը, կկազմի շուրջ 5 մլն ԱՄՆ-ի դոլար, որից 1,5 մլն ԱՄՆ-ի դոլարը՝ 3,6 կմ պատրաստի հողապատաստի վրա վերանորոգում, 3.1 մլն ԱՄՆ-ի դոլարը՝ 3,9 կմ նոր երկաթգծի կառուցում և 0,4 մլն ԱՄՆ-ի դոլարը՝ 2 արհեստական կառույցների համար:

Ստորև ներկայացվում է նախատեսվող երկաթուղային գծի սխեմատիկ ծրագիծը.



Ավտոմոբիլային ճանապարհների մոտեցում:

Դեպի «Զվարթնոց» միջազգային օդանավակայան նոր մայրուղին նախատեսվում է իրականացնել երկու առանձնացված եռագիծ տարբերակով: Ճանապարհի գծերից մեկը նախատեսվում է հասարակական տրանսպորտի երթևեկության համար:

Մայրուղին շրջանցելու է Փարաքար և Արգավանդ բնակավայրերը և կմիանա ապագայում կառուցվելիք Իսակովի պողոտա - Շիրակի փողոց տեղամասին: Մայրուղու ընդհանուր երկարությունը կազմում է մոտավորապես 3,5 կմ:

Երկու մայրուղիների հատման տեղամասում նախատեսվում է իրականացնել տարբեր մակարդակներով տրանսպորտային հանգույց, որը կապահովի երթևեկության անվտանգ շարժումը բոլոր ուղղություններով:

Նախնական հաշվարկների համաձայն կառույցի ընդհանուր արժեքը կկազմի շուրջ 45 մլն ԱՄՆ-ի դոլար՝ առանց օտարման գոտու համար նախատեսվող գումարների: Նշված գումարից 25 մլն ԱՄՆ-ի դոլարը նախատեսված է 2 x 3 շերտանի ավտոճանապարհի և էստակադայի կառուցման համար, իսկ 20 մլն ԱՄՆ-ի դոլարը՝ տրանսպորտային հանգույցի, ինժեներական կոմունիկացիաների և լուսավորման սյուների համար:

Ստորև ներկայացվում է նախատեսվող ավտոմայրուղու սխեմատիկ ծրագիծը.

Տարբերակ 1

Տարբերակ 2

Նոր մայրուղու և երկաթգծի կառուցման արդյունքում կունենանք հետևյալ արդյունքները՝

- «Զվարթնոց» միջազգային օդանավակայանի ուղևորահոսքի ապահովում,
- օդանավակայանի բեռնային համալիրի բեռնահոսքի լիարժեք ապահովում,
- «Զվարթնոց» միջազգային օդանավակայանի հարակից տարածքում նախատեսվող լոգիստիկ կենտրոնի և ազատ տնտեսական գոտու բնականոն գործունեություն և հետագա դինամիկ զարգացման հնարավորություն,

- Դեպի օդանավակայան տանող միակ ավտոմոբիլային ճանապարհի բեռնաթափում,

- Երևանի, որպես տուրիստական քաղաքի, հեղինակության բարձրացում:

2. Ֆինանսական աղբյուրները

Դեպի «Զվարթնոց» միջազգային օդանավակայան նոր ավտոմայրուղու և երկաթգծի շինարարությունը նախատեսվում է իրականացնել պետություն-մասնավոր համագործակցության միջոցների հաշվին: Նախագծերի իրականացման հիմնական շահառուներն են «Զվարթնոց» միջազգային օդանավակայանի կոնցեսիոները, «Հարավ-Կովկասյան երկաթուղի» ՓԲԸ-ն, լոգիստիկ կենտրոնի շահագործող օպերատորը և այլն:

