

Ավելի արագ եւ ապահով երկաթգիծ Հայաստանին

www.enpi-info.eu

Եվրոմիության

ֆինանսավորած Թբիլիսի-Երեւան

երկաթգծի վերականգնման նախագծի

նպատակն էր Հայաստանի համար ապահովել ավելի լավ,

արագ եւ ապահով երկաթգիծ՝ շրջափակված Հայաստանին կապելու

հարեւանների հետ, միեւնույն ժամանակ աջակցելով նրա տնտեսության մրցունակությանը:

Ծրագիրը գնահատել էր Երեւան-Թբիլիսի երկաթգծի վերանորոգման հավանականությունը,

ինչպես նաեւ դրան փոխարինող Երեւան-Թբիլիսի (Ադրբեջանի տարածքով անցնող)

երկաթգծի վերանորոգման ծախսերը՝ այնպես, որ դրանք համապատասխանեն

անվտանգության միջազգային չափանիշներին:

Տեքստը եւ լուսանկարները՝ Աղավնի Հարությունյանի

Երեւան - «Հայաստանը տուժում է իր փակ սահմանների պատճառով: Որքան լավն են տրանսպորտային միջոցները, այնքան ավելանում են արտահանման հնարավորությունները», ասում է ԵՄ պատվիրակության ԵՀԳ եւ Օպերացիոն Բաժնի ղեկավար Ուֆֆե Հոլսթ Ջենսենը: Ըստ նրա, ԵՄ Արեւելյան Ընկերակցություն Քաղաքականության շրջանակներում բանակցություններ կտարվեն առեւտրային պայմանագրերի շուրջը: «ԵՄ-ն Հայաստանին առաջարկում է շատ ապրանքների արտահանման հնարավորություն առանց մաքսային պարտավորությունների: Տրանսպորտային ենթակառուցվածքների բարելավումը լավ հող կնախապատրաստի դա իրագործելու համար»:

Ըստ ծրագիրը ներկայացնող Ջիվաննի Մաստրանդրեայի, «երկաթգիծը բավական հին է: Սկզբնական փուլում այն պատշաճորեն կառավարվել եւ հսկվել է, բայց 90-ական թվականներին աստիճանաբար պակասել է վերահսկումն ու տեխնիկական բարելավումը, որի արդյունքում գիծը արագ անկում է ապրել»:

Թբիլիսի-Երեւան երկաթգիծը գործարկվել է 1899-ին, էլեկտրականացվել՝ 1967-ին, տիպիկ լեռնային երկաթգիծ է: Գիծը անհույս վիճակում է եւ կարիք ունի բարելավման ու արդիականացման, մանավանդ, որ դրան փոխարինող երկրորդ գիծը անցնում է Ադրբեջանի տարածքով, եւ տարիներ շարունակ գործարկվել է այդ ճանապարհի միայն մինչեւ Դիլիջան հասնող հատվածը: Թբիլիսի-Երեւան երկաթգծի բարելավման արդյունքում ամենօրեկուղղություններով 50 գնացքներ կարող են աշխատել, մարդատար գնացքի արագությունը ժամում կարող է հասնել 140 կմ-ի, որը հնարավոր կդարձնի ամբողջ տարածությունը անցնել 5 ժամում՝ այսօրվա ավելի քան 12 ժամի փոխարեն, իսկ

ԵՀԳ տեղեկատվական կենտրոն - հոդված 19
Սա հոդվածների մի շարք է ԵՄ կողմից ֆինանսավորվող տարածաշրջանային ծրագրերի վերաբերյալ, որ պատրաստվել է տեղի լրագրողների և նկարիչների կամ ԵՀԳ տեղեկատվական կենտրոնի կողմից
© 2010 ԵՀԳ տեղեկատվական կենտրոն/ԵՄ

Այս թողարկումը չի ներկայացնում ԵՀ կամ ԵՄ այլ կառույցների պաշտոնական տեսանկյունը: ԵՀ որևէ կերպ որևէ պատասխանատվություն չի ստանձնում բովանդակության համար:



բեռնատար գնացքների արագությունը կլինի 80-100 կմ/ժ:

«Երեւան-Թբիլիսի երկաթգծի վերականգնումը կիրականացվի միայն Հայաստանի եւ Վրաստանի կառավարությունների համագործակցության արդյունքում», ասում է Ջիովաննի Մաստրանդրեան:

Սահմանների բացումը

Ծրագրի միջոցով կատարվել է երեք ուսումնասիրություն. առաջինը Թբիլիսի-Երեւան երկաթգծի հավանական վերանորոգման ուսումնասիրությունն էր: Երկրորդը՝ մինչեւ Ադրբեջան հասնող Հրազդան-Իջեւան հատվածի վերանորոգման գնահատումն էր, որտեղ հողի մի մեծ փվածք փակել է երթեւեկությունը: Երրորդը հիմնական, վրացական երկաթգծի տեխնոլոգիական վերանորոգման ուսումնասիրությունն է: Ծրագրի շրջանակներում Վանաձորի եւ Ֆիոլետովոյի միջեւ նոր հավանական գծի բացման նախնական գնահատում է կատարվել, որը Երեւան-Թբիլիսի ներկայիս ճանապարհը կկրճատի 100 կմ-ով:

Արդյունքում հաշվարկվել է, որ 640-800 մլն եվրո է անհրաժեշտ երկաթգծերի արդիականացման համար:

«Սա շատ մեծ թիվ է», ասում է Ուֆֆե Հոլսթ Ջենսենը, «բայց ճանապարհային ենթակառուցվածքը կարելու է, քանի որ այն Հայաստանն ավելի լավ կկապի հարեւան երկրների հետ: Իմ կարծիքով, դա կտանի սահմանների բացման՝ իրագործելով ԵՄ նպատակը՝ խթանելու տարածաշրջանային զարգացումը եւ միջսահմանային համագործակցությունը»:

Ըստ Տրանսպորտի եւ կապի նախարարության արտաքին հարաբերությունների վարչության պետ Գագիկ Գրիգորյանի, «երկաթգծի վնասված եւ անվտանգության նվազագույն չափանիշների չհամապատասխանող մասերը շատ են» եւ ուսումնասիրությունները ցույց են տալիս, որ առավելագույն ներդրումներ են պահանջվում. «հիմա մենք կարող ենք բանակցել դոնոր եւ արտոնված ընկերությունների հետ»:

«Հարավկովկասյան երկաթգիծ» ընկերության պատասխանատուներից Աշոտ Մելիքյանը ասում է, որ ուսումնասիրությունները ոչ միայն ցույց տվեցին, թե ինչ պետք է ֆինանսավորեն դոնորները, այլեւ կարող են հանդիսանալ որպես ուղենիշ աշխատանքների հետագա կազմակերպման համար:

Երկաթուղին՝ բնակիչների ընտրություն

Նախնական ուսումնասիրությունը թույլ է տալիս պոտենցիալ ներդրողներին, օրինակ՝ Միջազգային ֆինանսական կազմակերպությանը (IFI), անմիջապես սկսելու աշխատանքները՝ օգնելու, որ ուղեւորները երթեւեկեն ավելի արագ եւ ապահով երկաթուղով, որն էլ իր հերթին կավելացնի գնացքներից օգտվողների թիվը՝ ներկայիս երթուղային տաքսիների (մարշրուտկա), էլեկտրական գնացքների կամ ավտոբուսների համեմատ: Գնացքները կլինեն ավելի հարմարավետ, անվտանգ եւ ժամանակ խնայող, ինչպես նաեւ հնարավորություն կտան ժողովրդին ավելի շատ բեռներ փոխադրել:

Ըստ Գյումրու կայարանի պետ Մուրադ Ալեքսանյանի, Երեւան-Գյումրի 154 կմ երկարությամբ ճանապարհը գնացքը անցնում է 4,5 ժամում, մինչդեռ մարշրուտկան՝ 1,5: Սա է պատճառը, որ մարդիկ նախընտրում են վերջինը: «Բայց բարձր արագության դեպքում գնացքը առավելություններ կունենա մարշրուտկայի նկատմամբ, քանի որ այն կլինի ավելի հարմարավետ՝ թույլ տալով, որ ավելի շատ բեռ փոխադրվի»: Նույնիսկ այսօր Երեւան- Թբիլիսի (12,5 ժամ) եւ Երեւան- Բաթումի (19 ժամ) գնացքները ավելի հարմար ընտրություն են՝ համեմատած ավտոբուսների եւ մարշրուտկաների, եւ ամբողջովին լիքն են ամառային ամիսներին:

Բնակիչներից շատերը, մանավանդ ուսանողները, նախընտրում են օգտվել Արմավիր-Երեւան էլեկտրական գնացքից, որ տեղ է հասնում 40 րոպեից եւ ավելի հարմարավետ է ավտոբուսների եւ մարշրուտկաների համեմատությամբ, սակայն, Արմավիրից ուսանողների Կարինե հանոյանը (19 տարեկան) ասում է. «Ափսոս, որ գնացքները քիչ են օրվա ընթացքում»: 63-ամյա խաղողագործ Վլադիմիր Մելքունյանը, որը Արմավիրից Մասիս է գնում



■ Գագիկ Գրիգորյան

Հայաստանը տուժում է իր փակ սահմանների պատճառով: Որքան լավն են տրանսպորտային միջոցները, այնքան ավելանում են արտահանման հնարավորությունները Ուֆֆե Հոլսթ Ջենսեն

Ուսումնասիրությունները ցույց են տալիս, որ առավելագույն ներդրումներ են պահանջվում. «հիմա մենք կարող ենք բանակցել դոնոր եւ արտոնված ընկերությունների հետ» Գագիկ Գրիգորյան

■ Արմավիր, Արաքս, Քոբեր և Ալավերդի կայարաններ



էլեկտրագնացքով, ասում է, «Ես նախընտրում եմ գնացքը, քանի որ այն հարմարավետ է եւ ավելի արագ կարող ենք տեղ հասնել, քան մարշրուտկաներով»:

Գնացքը նաեւ ավելի հարմար է նրանց համար, ովքեր իրենց բերքը հասցնում են Երեւանյան շուկա: Ըստ իր տնամերձը մշակող Արտաշարում բնակվող Ռուստամ Սուլթանյանի (53 տարեկան), «Մենք ավտոբուսով կամ մարշրուտկայով չենք կարող մի փոքր կապոցից ավելին տանել, սակայն գնացքով կարող ենք տեղափոխել շատ ավելի շատ ապրանք»:

«Շրջակա միջավայրի պահպանման գործոնը պետք է կարելուր բաղադրիչներից մեկը լինի», ասում է Վրաստանում ԵՄ պատվիրակության աշխատանքների ղեկավարի տեղակալ Միխայիլ Նեկվասիլը: Ըստ նրա, «Թբիլիսի-Երեւան երկաթուղու վերակառուցումը ինչքան հնարավոր է շուտ պետք է իրականացվի: Հրաշալի կլիմեր, եթե այն վերանորոգվեր նախքան երկու մայրաքաղաքների միջեւ ճանապարհների արդիականացումը, քանի որ ապրանքների եւ ուղեւորների մեծ մասը, հատկապես Երեւանից մինչեւ սեւծովյան ափ, տեղափոխվում է երկաթուղով՝ բնապահպանական տեսանկյունից տրանսպորտի շատ հարմար միջոց: Իսկ ավտոճանապարհներով բեռնափոխադրման ավելացումը վատ կանդրադառնա շրջակա միջավայրի վրա»:

Այսօր կա է նաեւ անվտանգության խնդիր: Ընտանիքներով ճանապարհորդելիս մենք գնացքին փոխարինող որեւէ այլ միջոց չունենք: Երեխաներին շատ դժվար է ճանապարհորդել մեքենայով: Լավ կլիմի, եթե գնացքը ավելի արագ ընթանա, բայց գիտենք, որ երկաթգծը լավ վիճակում չէ», ասում է երկու երեխաների մայր, Երեւանցի Թագուհի Հարությունյանը: Հաշվի առնելով բոլոր այս գործոնները, պարզ է դառնում, որ երկաթգծի բարելավումը իսկապես ավելի մրցունակ կդարձնի այն՝ տրանսպորտային այլ միջոցների համեմատ:

Այն կօգնի, որ ուղեւորները երթեւեկեն ավելի արագ եւ ապահով երկաթուղով, որն էլ իր հերթին կավելացնի գնացքներից օգտվողների թիվը՝ ներկայիս երթուղային տաքսիների (մարշրուտկա), էլեկտրական գնացքների կամ ավտոբուսների համեմատությամբ:

■ ԱՊՀ երկրների երկաթգծային քարտեզ



Թբիլիսի-Երեւան երկաթգծի վերականգնման նախագիծ

Մասնակից երկրներ՝ Հայաստան, Վրաստան

Նպատակը

Նպատակը՝ վերանորոգել Թբիլիսի-Երեւան երկաթգիծը, ինչպես նաեւ դրան փոխարինող Ադրբեջանի տարածքով անցնող Երեւան-Թբիլիսի երկաթգիծը, այնպես, որ այն կարողանա գործել որպես ապահով եւ հուսալի գիծ ապրանքների եւ ուղեւորների փոխադրման համար, այսպիսով օգնելով շրջափակված Հայաստանին եւ կրճատելով ճանապարհների անցման ժամանակահատվածը՝ այն մրցունակ դարձնելով այլ տրանսպորտային միջոցների համեմատ: Ծրագրի նպատակն է որոշել, կարգավորել եւ գնահատել վերականգնման աշխատանքների իրականացման ընդհանուր արժեքը:

Ժամանակահատված՝ 12 ամիս՝ սկսած 2008-ի օգոստոսից

Բյուջե՝ 579,700.00 Եվրո

Ավելին իմանալու համար այցելեք՝

Հայաստանում ԵՄ պատվիրակության պաշտոնական կայք www.delarm.ec.europa.eu Ցամաքային տրանսպորտի ապահովություն եւ անվտանգություն www.enpi-info.eu/maineast.php?id=213&id_type=10

ԵՀԲԳ տեղեկատվական կենտրոնը ԵՄ կողմից ֆինանսավորվող տեղեկատվական և կոմունիկացիոն նախագիծ է, որն արտացոլում է ԵՄ և հարևան երկրների գործընկերային հարաբերությունները : Նախագիծն իրականացվում է Action Global Communications-ի կողմից :