

ՆԵՐԴՐՈՒՄԱՅԻՆ ԾՐԱԳԻՐ

Ք.ԵՐԵՎԱՆ, ԿԵՆՏՐՈՆ ՎԱՐՉԱԿԱՆ ՇՐՋԱՆ,
ԱՐԳԻՇՏԻՒ ՓՈՂՈՑ Հ.1 ԵՎ Հ.1/2 ՀԱՍՑԵՆԵՐԻ
ՀԵՏՆԱՄԱՍԻ ՄԻՋԱԿԱՅՔՈՒՄ



Բովանդակություն

1. Ներածություն	3
2. Ավտոկայանատեղիի կառուցման ներդրումային ծրագրի բովանդակությունը	6
2.1. Ծրագրի քաղաքաշինական և տարածքային հիմնավորումը	7
2.2. Ծրագրի գործառնական կառուցվածքը	8
2.3. Էլեկտրական տրանսպորտի ենթակառուցվածք	8
2.4. Պետություն–մասնավոր հատված համագործակցության մոդելը	9
2.5. Սոցիալ-տնտեսական նշանակությունը	10
2.6. Տեխնոլոգիական և կառավարման մոտեցումները	10
2.7. Հաշմանդամություն ունեցող անձանց և ԲՍԽ հասանելիության ապահովում	11
2.8. Ծրագրի վերարտադրելիությունը	12
3. Ներդրումային ծրագրի ռազմավարական նպատակը և խնդիրները	13
3.1. Ռազմավարական նպատակը	13
3.2. Ծրագրի հիմնական խնդիրները	13
3.3. Երկարաժամկետ ռազմավարական ազդեցությունը	15
4. Ծրագիրն իրագործող անձը	17
5. Առաջարկվող ներդրումների նկարագրություն և հիմնավորում	19
5.1. Կապիտալ ներդրումների կառուցվածքը	19
5.2. Ներդրումների տնտեսական հիմնավորումը	20
5.3. Ներդրումների սոցիալ-տնտեսական ազդեցությունը	21
5.4. Ներդրումների վերադարձելիության հիմքերը	22
6. Ծրագրի տնտեսական հիմնավորումը	23
6.1. Մակրոտնտեսական և քաղաքային ակտիվության հիմքեր	23
6.2. Շարժունակության աճ և տրանսպորտային հոսքեր	23
6.3. Առաջարկ–պահանջարկ կառուցվածքային անհամաչափություն	24
6.4. Վճարովի կայանման ինստիտուցիոնալ միջավայր	24
6.5. Արտաքին սոցիալ-տնտեսական ազդեցություններ	24
6.6. Տարածքի պահանջարկի կայունություն	25
6.7. PPP մոդելի տնտեսական նպատակահարմարություն	25
7. Ծրագրի իրագործման ժամանակացույց	27
8. Առաջարկվող համագործակցության ծրագրից ակնկալվող արդյունքները	29
8.1. Քանակական ցուցանիշներ	29
8.2. Որակական ցուցանիշներ	30
9. Ծրագրի հիմնական ռիսկերը և դրանց կանխարգելմանն ու նվազեցմանն ուղղված միջոցառումները	32
10. Ներդրումային ծրագրի իրականացման ամփոփաթեթ	33
11. Հավելվածներ	34

1. Ներածություն

Երևան քաղաքը, հանդիսանալով Հայաստանի Հանրապետության վարչական, ֆինանսական և գործարար կենտրոնը, վերջին տարիներին գտնվում է ակտիվ քաղաքաշինական, տնտեսական և ժողովրդագրական վերափոխումների փուլում: Քաղաքի կենտրոնական հատվածներում ձևավորվել է բարձր խտության բիզնես և վարչական միջավայր, որտեղ կենտրոնացած են պետական կառույցները, ֆինանսական կազմակերպությունները, խոշոր առևտրային և ծառայությունների օբյեկտները: Նման ինտենսիվ զարգացումը, միաժամանակ, առաջ է բերել տրանսպորտային ծանրաբեռնվածության և ավտոկայանման կազմակերպման համակարգային խնդիրներ, որոնք հատկապես սրված են քաղաքի կենտրոնական վարչական գոտիներում:

Վերջին տարիներին Երևան քաղաքում շահագործվող տրանսպորտային միջոցների քանակը ցուցաբերում է կայուն աճի միտում: Ըստ պաշտոնական վիճակագրական տվյալների՝ մայրաքաղաքում գրանցված և փաստացի շահագործվող ավտոմեքենաների քանակը տարեցտարի ավելանում է՝ պայմանավորված բնակչության եկամուտների աճով, ֆինանսական հասանելիության բարձրացմամբ, լիզինգային և վարկային գործիքների լայն կիրառմամբ, ինչպես նաև գործարար ակտիվության ընդլայնմամբ: Արդյունքում՝ քաղաքային ենթակառուցվածքները, մասնավորապես ավտոկայանատեղիների առկա ֆոնդը, չեն համապատասխանում պահանջարկի աճող մակարդակին:

Երևանի կենտրոնական հատվածներում ավտոկայանման սահմանափակ հնարավորությունները դարձել են բնակիչների և տնտեսվարողների կողմից հաճախ բարձրաձայնվող դժգոհությունների առարկա: Բազմաթիվ դեպքերում ավտոմեքենաները կայանվում են ճանապարհի եզրերին, հետիոտնային գոտիներում կամ բնակելի շենքերի բակային տարածքներում, ինչը ոչ միայն ստեղծում է երթևեկության խոչընդոտներ, այլև նվազեցնում է քաղաքային միջավայրի անվտանգությունն ու կազմակերպվածությունը: Նշված խնդիրը հատկապես ակնառու է այն հատվածներում, որտեղ պետական կառույցների և բիզնես կենտրոնների այցելությունների ինտենսիվությունը բարձր է:

Այս համատեքստում Երևանի Արգիշտի փողոցի հարակից հատվածն առանձնանում է իր վարչական և գործարար նշանակությամբ: Տարածքում տեղակայված են ինչպես Երևանի քաղաքապետարանը, այնպես էլ ֆինանսական և մասնավոր կազմակերպություններ, ինչը ձևավորում է ավտոկայանման բարձր և կայուն պահանջարկ: Ներկայումս տվյալ հատվածում առկա բացօթյա և հատվածական ավտոկայանատեղիները չեն ապահովում բավարար սպասարկման մակարդակ, ինչի արդյունքում ձևավորվում է տարածքային գերբեռնվածություն և երթևեկության դանդաղում:

Սույն ներդրումային ծրագիրը նախատեսում է բազմահարկ (6 վերգետնյա և 1 ստորգետնյա հարկերով, ընդհանուր շուրջ 5,400 քմ մակերեսով, 121 ավտոմեքենայի միաժամանակյա կայանման հնարավորությամբ) ավտոկայանատեղի կառուցում՝ Երևան քաղաքի Արգիշտի 1 հասցեի տարածքում, որի համար անհրաժեշտ հողակտորի մակերեսի հատկացումը կկարգավորվի օրենսդրական նորմերին համապատասխան: Հարկ է ընդգծել, որ դիտարկվող հողակտորը, հաշվի առնելով շրջակա կառուցապատման խտությունը, հարակից շինությունների դիրքը, ինչպես նաև գործող քաղաքաշինական նորմերի և գոտիավորման պահանջները, գործնականորեն կարող է օգտագործվել նպատակային բազմահարկ ավտոկայանատեղի կառուցման համար, ինչը կհանդիսանա հիմնավորված և սոցիալ-տնտեսական առումով արդյունավետ օգտագործման տարբերակը:

Նման մոտեցումը թույլ է տալիս առավելագույնս օգտագործել սահմանափակ տարածքը՝ ստեղծելով բարձր տարողունակությամբ ենթակառուցվածք, որը կլուծի տվյալ հատվածի առաջնահերթ խնդիրներից մեկը:

Ծրագրի առանձնահատկությունն այն է, որ այն առաջարկվում է իրականացնել պետություն-մասնավոր հատված համագործակցության (Public-Private Partnership) մոդելով: Մասնավոր կողմը՝ «ԱՐԻԱՆ ՄՈԹՈՐՍ» ՍՊԸ-ն, պատրաստակամ է սեփական միջոցների հաշվին իրականացնել բազմահարկ ավտոկայանատեղիի կառուցումը, որի շրջանակում նկուղային (ստորգետնյա) և առաջին հարկերը կտրամադրվեն Երևանի քաղաքապետարանին, իսկ վերին հարկերն ու էլեկտրական ենթակայանը կտրամադրվեն ընկերությանը սեփականության իրավունքով:

Այս մոդելը ձևավորում է փոխշահավետ համագործակցություն, որի արդյունքում՝

- քաղաքապետարանը ստանում է կազմակերպված և ժամանակակից ավտոկայանման տարածք՝ առանց անմիջական կապիտալ ներդրումների,
- մասնավոր ներդրողը ստանում է երկարաժամկետ շահագործման ենթակա սեփական ակտիվ՝ ապահովելով ներդրման վերադարձ և եկամտաբերություն,
- քաղաքը ստանում է բարելավված տրանսպորտային միջավայր և կառավարվող ավտոկայանման համակարգ:

Նման մոտեցումը կարող է դիտարկվել որպես հաջողված պիլոտային օրինակ, որը հետագայում կիրառելի կլինի Երևան քաղաքի Կենտրոն և այլ վարչական ու խիտ կառուցապատված հատվածներում, որտեղ առկա են համանման խնդիրներ: Քաղաքային ենթակառուցվածքների զարգացման համատեքստում պետություն-մասնավոր հատված համագործակցության այս ձևաչափը հնարավորություն է տալիս նվազեցնել բյուջետային բեռը, արագացնել ծրագրերի իրականացումը և ներգրավել մասնավոր կառավարման արդյունավետ մեխանիզմներ:

Ծրագրի շրջանակում նախատեսվում է նաև ժամանակակից տեխնոլոգիական լուծումների ներդրում, ներառյալ ավտոմատացված մուտք-ելքի համակարգեր, թվային վճարային մեխանիզմներ և էլեկտրական մեքենաների լիցքավորման կայաններ, որոնց բաժինը կկազմի ընդհանուր կայանատեղիների 8-10 տոկոսը, իսկ շահագործման հանձնելուց հետո վերջիններիս քանակը կապահովվի զարգացող պահանջարկին համապատասխան: Նախագծի մշակման և իրականացման ընթացքում նախատեսվում է ապահովել հաշմանդամություն ունեցող անձանց և բնակչության սահմանափակ շարժունակություն ունեցող խմբերի (ԲՄԽ) համար անհրաժեշտ մատչելի և անվտանգ տեղաշարժման պայմաններ՝ համաձայն ՀՀՇՆ IV-11.07.01-2006 «Շենքերի և շինությունների մատչելիությունը սահմանափակ շարժունակություն ունեցող անձանց համար» շինարարական նորմերի պահանջների: Սա համահունչ է Երևանի կայուն զարգացման քաղաքականությանը և կանաչ տրանսպորտի խթանման ուղղությամբ իրականացվող նախաձեռնություններին:

Ամփոփելով՝ կարելի է նշել, որ ներկայացվող ներդրումային ծրագիրը համատեղում է քաղաքաշինական նպատակահարմարությունը, սոցիալ-տնտեսական անհրաժեշտությունը և ներդրումային արդյունավետությունը: Այն ուղղված է Երևանի կենտրոնական հատվածում առկա ավտոկայանման համակարգային խնդրի լուծմանը՝ ձևավորելով երկարաժամկետ, կազմակերպված և ֆինանսապես կայուն ենթակառուցվածք: Միաժամանակ ծրագիրը հանդիսանում է հանրային և մասնավոր շահերի հավասարակշռված համադրման օրինակ, որը կարող է դառնալ մայրաքաղաքում նմանատիպ նախաձեռնությունների իրականացման հիմք:

Գծապատկեր 1. Ավտոկայանատեղիի առաջարկվող լուծում



2. Ավտոկայանատեղիի կառուցման ներդրումային ծրագրի բովանդակությունը

Ներկայացվող ներդրումային ծրագիրը նախատեսում է Երևան քաղաքի կենտրոնական վարչական հատվածում՝ բազմահարկ (6 վերգետնյա և 1 ստորգետնյա հարկերով, ընդհանուր շուրջ 5,400 քմ մակերեսով, 121 ավտոմեքենայի միաժամանակյա կայանման հնարավորությամբ) ավտոկայանատեղի կառուցում՝ Երևան քաղաքի Արգիշտի 1 հասցեի տարածքում, որի համար անհրաժեշտ հողակտորի մակերեսի հատկացումը կկարգավորվի օրենսդրական նորմերին համապատասխան: Ծրագիրը ձևավորվել է հաշվի առնելով քաղաքաշինական իրավիճակը, տրանսպորտային ծանրաբեռնվածության աճը, ինչպես նաև տվյալ հատվածում ավտոկայանման ենթակառուցվածքների ակնհայտ դեֆիցիտը:

Նախագծի շրջանակում նախատեսվում է կառուցել մեկ ստորգետնյա և վեց վերգետնյա հարկից բաղկացած ավտոկայանատեղի, որի ֆունկցիոնալ կառուցվածքը կազմակերպված է հետևյալ տրամաբանությամբ.

- ստորգետնյա և առաջին հարկերը տրամադրվելու են Երևանի քաղաքապետարանին՝ որպես ավտոկայանատեղի,
- մնացած հարկերը և էլեկտրական ենթակայանը տրամադրվելու են «ԱՐԻԱՆ ՄՈԹՈՐՍ» ՍՊԸ-ին, որը վերջինիս կողմից կշահագործվի որպես կոմերցիոն ավտոկայանատեղի:

Գծապատկեր 2. Ավտոկայանատեղիի առաջարկվող առաջարկվող



Այս կառուցվածքը ձևավորում է հանրային և մասնավոր շահերի հավասարակշռված համադրություն՝ ապահովելով ինչպես քաղաքային կառավարման արդյունավետություն, այնպես էլ ներդրողի տնտեսական շահագրգռվածություն:

2.1. Ծրագրի քաղաքաշինական և տարածքային հիմնավորումը

Դիտարկվող հողակտորը գտնվում է խիտ կառուցապատված վարչական և գործարար միջավայրում: Տարածքը սահմանափակված է առկա շինություններով և ունի այնպիսի դիրքավորում և կոնֆիգուրացիա, որոնք էականորեն սահմանափակում են դրա այլ նպատակային օգտագործման հնարավորությունները:

Գծապատկեր 3. Գլխավոր հատակագիծ Մ 1 500



Հաշվի առնելով հարակից տարածքներում առկա վարչական և բիզնես օբյեկտների առկայությունը, քաղաքաշինական գոտիավորման և կառուցապատման նորմերի պահանջները, ինչպես նաև կարևորելով տվյալ տարածքի առավել նպատակային

օգտագործման անհրաժեշտությունը առավել նպատակահարմար և արդարացված է բազմահարկ ավտոկայանատեղիի կառուցումը:

Այլ ֆունկցիոնալ նշանակությամբ (բնակելի, առևտրային կամ գրասենյակային ինքնուրույն շինություն) կառուցապատումը պահանջելու էր լրացուցիչ քաղաքաշինական սահմանափակումների վերանայում, ինժեներական բարդ լուծումներ և տնտեսական անարդյունավետ ծավալներ: Մինչդեռ ավտոկայանատեղիի կառուցումը լիովին համահունչ է տարածքի պահանջարկին, քաղաքային ռազմավարությանը և տվյալ հատվածի իրական գործառնական բնույթին:

Այսպիսով, ծրագիրը հանդիսանում է ոչ միայն ներդրումային նախաձեռնություն, այլև տարածքային պլանավորման տրամաբանական շարունակություն:

2.2. Ծրագրի գործառնական կառուցվածքը

Նախագիծը նախատեսում է կառուցել ժամանակակից, ավտոմատացված և անվտանգ ավտոկայանատեղի, որը կներառի հետևյալ հիմնական բաղադրիչները.

- Ավտոմեքենաների մուտք և ելքի խելացի կառավարման համակարգ
- Թվային վճարային և հաշվառման համակարգ
- Տեսահսկման և անվտանգության համակարգ
- Հակահրդեհային անվտանգության լուծումներ
- Էլեկտրական մեքենաների լիցքավորման ենթակառուցվածք:

Նախնական հաշվարկներով ավտոկայանատեղին կարող է ապահովել շուրջ 121 ավտոմեքենայի միաժամանակյա տեղավորում:

Կառուցապատման ընթացքում առաջնահերթություն է տրվելու տարածքի առավել արդյունավետ օգտագործմանը՝ ապահովելով օպտիմալ շարժման սխեմաներ, անվտանգ երթևեկություն և բարձր տարողունակություն:

2.3. Էլեկտրական տրանսպորտի ենթակառուցվածք

Ծրագրի կարևոր ռազմավարական բաղադրիչներից է էլեկտրական մեքենաների սպասարկման ենթակառուցվածքի ներդրումը: Նախատեսվում է, որ կտեղադրվի 10 լիցքավորման կայան, որի քանակը կավելացվի ըստ ավելացող պահանջարկի՝ շահագործման ընթացքում:

Այս մոտեցումը պայմանավորված է.

- Երևան քաղաքում էլեկտրական մեքենաների թվի աճով,
- շրջակա միջավայրի պահպանության քաղաքականությամբ,
- միջազգային էներգաարդյունավետության միտումներով,
- «կանաչ քաղաք» ռազմավարության սկզբունքներով,
- Երևան քաղաքում էլեկտրական մեքենաների լիցքավորման կայանատեղիների պահանջարկով:

Նախատեսվող լիցքավորման ենթակառուցվածքը հնարավորություն կտա ավտոկայանատեղին վերածել սպասարկման ժամանակակից հանգույցի:

2.4. Պետություն–մասնավոր հատված համագործակցության մոդելը

Ծրագիրը կառուցված է պետություն–մասնավոր հատված համագործակցության (PPP) սկզբունքով, որը ներկայումս հանդիսանում է ենթակառուցվածքային նախագծերի իրականացման արդյունավետ մեխանիզմներից մեկը:

Ներկայացվող մոդելի շրջանակում.

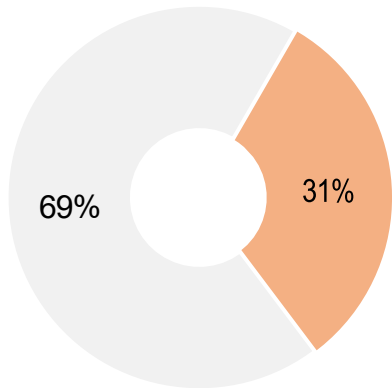
- մասնավոր ներդրողը իրականացնում է ամբողջ կապիտալ ներդրումը սեփական միջոցների հաշվին,
- կառուցապատման ավարտից հետո ավտոկայանատեղիի նկուղային և առաջին հարկերը տրամադրվում են Երևանի քաղաքապետարանին,
- մասնավոր կողմը շահագործում է վերին հարկերը և ենթակայանը՝ ապահովելով ներդրման վերադարձ,
- քաղաքապետարանին հատկացվելիք բաժնի շահագործումը առաջին երեք տարիներին կազմակերպվում է նույն ընկերության կողմից՝ ապահովելով կառավարման միասնականություն:

Այս մոդելն ունի մի շարք ռազմավարական առավելություններ.

- Քաղաքապետարանը ստանում է ժամանակակից ենթակառուցվածք՝ առանց բյուջետային կապիտալ ծախսերի:
- Մասնավոր հատվածը ստանում է կանխատեսելի եկամտաբերության հնարավորություն:
- Ծրագիրն իրականացվում է արագ և ճկուն կառավարման մեխանիզմներով:

- Կառավարման պատասխանատվությունը հստակ բաշխված է:

Գծապատկեր 4. Կառուցվող ավտոկայանատեղիների առաջարկվող բաշխվածությունը Երևանի քաղաքապետարանի և Կառուցապատողի միջև



■ Երևանի քաղաքապետարան ■ ԱՐԻԱՆ ՄՈԹՈՐՍ ՍՊԸ

Նման մոդելը կարող է դիտարկվել որպես հաջողված պիլոտային օրինակ, որը հետագայում կիրառելի կլինի Երևան քաղաքի այլ վարչական, բիզնես և բնակելի հատվածներում, որտեղ առկա են ավտոկայանման համանման խնդիրներ:

2.5. Սոցիալ-տնտեսական նշանակությունը

Ծրագրի իրականացումը կունենա բազմաշերտ ազդեցություն.

- կնվազեցնի ավտոկայանման անկանոն դեպքերը,
- կբարձրացնի տարածքի ներդրումային գրավչությունը,
- կբարելավի երթևեկության կազմակերպվածությունը,
- կնպաստի հարակից բիզնեսների գործունեության արդյունավետությանը:

Ավտոկայանման կարգավորված համակարգը կբարձրացնի ինչպես պետական կառույցների սպասարկման որակը, այնպես էլ քաղաքային միջավայրի ընդհանուր կազմակերպվածությունը:

2.6. Տեխնոլոգիական և կառավարման մոտեցումները

Ավտոկայանատեղին նախատեսվում է շահագործել ժամանակակից թվայնացված կառավարման համակարգերի կիրառմամբ:

Կիրառվելու են.

- 1) ավտոմատ հաշվառման համակարգեր,
- 2) օնլայն վճարային լուծումներ,
- 3) դինամիկ սակագնային կառավարում,
- 4) տվյալների վերլուծության գործիքներ՝ զբաղվածության և հոսքերի մոնիտորինգի համար:

Սա հնարավորություն կտա ապահովել բարձր թափանցիկություն, կանխատեսելի դրամական հոսքեր և գործառնական արդյունավետություն:

Գծապատկեր 5. Ավտոկայանատեղիի առաջարկվող տեսքի եռաչափ վիզուալիզացիա



2.7. Հաշմանդամություն ունեցող անձանց և ԲՍԽ հասանելիության ապահովում

Նախագծվող ավտոկայանատեղին կկառուցվի համընդհանուր հասանելիության սկզբունքով՝ ապահովելով հաշմանդամություն ունեցող անձանց և բնակչության սահմանափակ շարժունակություն ունեցող խմբերի (ԲՍԽ) համար լիարժեք, անվտանգ և

քաղաքաշինական նորմերին համապատասխան մատչելի միջավայր: Մասնավորապես, ավտոկայանատեղին նախագծվում է հետևյալ դետալների ներառմամբ, այդ թվում՝

1. թեքահարթակների (պանդուսների) կառուցում՝ սահմանված թեքությամբ և լայնությամբ,
2. մատչելի վերելակների տեղադրում՝ համապատասխան չափային և տեխնիկական պարամետրերով,
3. հատուկ նախատեսված ավտոկայանատեղիների հատկացում՝ մուտքին առավել մոտ հատվածներում,
4. շարժունակության համար անվտանգ և չսահող հատակածածկեր,
5. տեսողական և տեղեկատվական նշանների տեղադրում,
6. մուտքերի և սանհանգույցների նախագծում՝ մատչելիության նորմերի պահպանմամբ:

Վերոնշյալ միջոցառումները միտված են ապահովելու հավասար հնարավորություններ, անվտանգ շահագործում և ներառական միջավայրի ձևավորում՝ գործող քաղաքաշինական և շինարարական նորմերին լիարժեք համապատասխանությամբ:

2.8. Ծրագրի վերարտադրելիությունը

Ներկայացվող նախագիծը կարող է դիտարկվել որպես Երևան քաղաքում պետություն-մասնավոր հատված համագործակցության գործնական և կիրառելի օրինակ:

Եթե ծրագիրը հաջողությամբ իրականացվի, այն կարող է հիմք հանդիսանալ նմանատիպ նախաձեռնությունների իրականացման համար՝

- վարչական շենքերի հարակից հատվածներում,
- խիտ բնակելի թաղամասերում,
- առևտրային և բիզնես կենտրոնների գոտիներում:

Այսպիսով, ծրագիրը ունի ոչ միայն տեղային նշանակություն, այլ նաև ռազմավարական հեռանկար՝ քաղաքային ենթակառուցվածքների համակարգային զարգացման տեսանկյունից:

3. Ներդրումային ծրագրի ռազմավարական նպատակը և խնդիրները

Բազմափուլ ավտոկայանատեղիի կառուցման ներդրումային ծրագիրը հանդիսանում է Երևան քաղաքի կենտրոնական վարչական հատվածում առկա տրանսպորտային և քաղաքաշինական խնդիրների համակարգային լուծմանն ուղղված նախաձեռնություն: Ծրագրի ռազմավարական նպատակը սահմանվում է որպես քաղաքային միջավայրի կազմակերպվածության բարձրացում, ավտոկայանման ենթակառուցվածքների ընդլայնում և պետություն-մասնավոր հատված համագործակցության արդյունավետ մոդելի ներդրում՝ ապահովելով երկարաժամկետ սոցիալ-տնտեսական ազդեցություն:

3.1. Ռազմավարական նպատակը

Ծրագրի հիմնական ռազմավարական նպատակը Երևան քաղաքի Արգիշտի փողոցի վարչական և գործարար գոտում ժամանակակից, բազմափուլ և տեխնոլոգիապես հագեցած ավտոկայանատեղիի ստեղծումն է, որը՝

- 1) կնվազեցնի տվյալ հատվածում ավտոկայանման դեֆիցիտը,
- 2) կսպասարկի Երևանի քաղաքապետարանի աշխատակիցների և այցելուների, ինչպես նաև հարակից տարածքում տեղակայված այլ պետական և մասնավոր հաստատությունների աշխատակիցների ու վերջիններիս այցելուների հոսքերը՝ ապահովելով բիզնեսների սպասարկման արդյունավետություն,
- 3) կնպաստի երթևեկության հոսքերի կազմակերպվածության բարելավմանը,
- 4) կձևավորի կայուն և ֆինանսապես ինքնաբավ ենթակառուցվածքային օբյեկտ,
- 5) կհանդիսանա պետություն-մասնավոր հատված համագործակցության կիրառելի և վերարտադրելի օրինակ:

Նախագիծը միտված է ոչ միայն ֆիզիկական ենթակառուցվածքի ստեղծմանը, այլև քաղաքային կառավարման մշակույթի արդիականացմանը՝ ավտոկայանման գործընթացի կարգավորման և թվայնացված կառավարման համակարգերի ներդրման միջոցով:

3.2. Ծրագրի հիմնական խնդիրները

Ռազմավարական նպատակի իրագործման շրջանակում առանձնացվում են հետևյալ հիմնական խնդիրները.

1. Ավտոկայանման դեֆիցիտի կրճատում

Տվյալ հատվածում առկա ավտոկայանման հնարավորությունները չեն բավարարում աճող պահանջարկին, ինչը հանգեցնում է անկանոն կայանման, երթևեկության խոչընդոտների և բնակիչների դժգոհությունների: Ծրագրի առաջնային խնդիրն է ստեղծել բավարար տարողունակությամբ կազմակերպված ավտոկայանատեղի, որը կլուծի առկա դեֆիցիտի էական մասը և կնվազեցնի տարածքի գերբեռնվածությունը:

Միաժամանակ կառուցվող ավտոկայանատեղին հասանելի կլինի նաև Երևանի քաղաքապետարանի աշխատակիցների և քաղաքապետարան այցելող քաղաքացիների համար, որոնք օրվա տարբեր ժամերին օգտվում են վարչական ծառայություններից, սակայն կայանատեղիների սահմանափակության պատճառով հաճախ բախվում են էական անհարմարությունների: Կազմակերպված և բավարար տարողունակությամբ ավտոկայանատեղիի առկայությունը կբարձրացնի քաղաքապետարանի ծառայությունների հասանելիությունը, կկրճատի սպասման և կայանման հետ կապված ժամանակային կորուստները և կբարելավի հանրային սպասարկման ընդհանուր արդյունավետությունը:

2. Քաղաքաշինական միջավայրի բարելավում

Անկազմակերպ և ճանապարհային հատվածներում իրականացվող կայանումը բացասաբար է անդրադառնում քաղաքի տեսողական և ֆունկցիոնալ միջավայրի վրա: Նախագծի խնդիրն է ձևավորել կազմակերպված, ճարտարապետական առումով ներդաշնակ և քաղաքաշինական նորմերին համապատասխան օբյեկտ, որը կհամալրի առկա կառուցապատումը և կնպաստի տարածքի ընդհանուր կարգավորվածությանը:

3. Հանրային և մասնավոր շահերի հավասարակշռում

Ծրագրի կարևոր խնդիրներից է ապահովել փոխշահավետ համագործակցություն Երևանի քաղաքապետարանի և մասնավոր ներդրողի միջև: Ստորգետնյա և առաջին հարկերի տրամադրումը Երևանի քաղաքապետարանին թույլ է տալիս լուծել հանրային նշանակության խնդիր, մինչդեռ վերին հարկերի կոմերցիոն շահագործումն ապահովում է ներդրման տնտեսական արդյունավետություն: Այս կառուցվածքը նպաստում է ռիսկերի և պատասխանատվության օպտիմալ բաշխմանը:

4. Ֆինանսապես կայուն և ինքնաբավ մոդելի ձևավորում

Ծրագրի խնդիրներից է ստեղծել այնպիսի կառավարման և շահագործման մոդել, որը կապահովի կայուն դրամական հոսքեր, ներդրման վերադարձ և երկարաժամկետ շահութաբերություն՝ առանց պետական բյուջեի հավելյալ ֆինանսական բեռի:

Ներդրումների իրականացումը սեփական միջոցների հաշվին ձևավորում է պատասխանատվության բարձր մակարդակ և նվազեցնում է ֆինանսական ռիսկերը պետական հատվածի համար:

5. Տրանսպորտային հոսքերի օպտիմալացում

Ավտոկայանատեղիի կառուցումը նպատակ ունի նվազեցնել ճանապարհների եզրային և երկրորդական կայանման դեպքերը, ինչի արդյունքում կբարելավվի երթևեկության թողունակությունը և կնվազեն խցանումները: Սա հատկապես կարևոր է վարչական կառույցների և բիզնես կենտրոնների հարակից հատվածներում:

6. Էլեկտրական տրանսպորտի խթանում

Ծրագրի խնդիրներից է նաև էլեկտրական մեքենաների լիցքավորման ենթակառուցվածքի ստեղծումը, որը համահունչ է Երևանի կայուն զարգացման և շրջակա միջավայրի պահպանության քաղաքականությանը: Կայանատեղիների մոտ 10 տոկոսի լիցքավորման հնարավորությամբ կխթանվի կանաչ տրանսպորտի զարգացումը:

7. Թվայնացված և խելացի կառավարման համակարգի ներդրում

Ծրագիրը նախատեսում է ավտոմատացված մուտք-ելքի, վճարումների և վերահսկման համակարգերի ներդրում: Նպատակն է ապահովել թափանցիկություն, հաշվետվողականություն և գործառնական արդյունավետություն՝ նվազագույն մարդկային միջամտությամբ և առավելագույն վերահսկելիությամբ:

8. Վերարտադրելի պիլոտային մոդելի ձևավորում

Ներկայացվող նախագիծը դիտարկվում է որպես փորձնական և կիրառելի օրինակ, որը կարող է հետագայում տարածվել Երևանի կենտրոնի և այլ վարչական ու խիտ կառուցապատված հատվածներում: Ծրագրի խնդիրներից է ապացուցել պետություն-մասնավոր հատված համագործակցության արդյունավետությունը ավտոկայանման ենթակառուցվածքների ոլորտում:

3.3. Երկարաժամկետ ռազմավարական ազդեցությունը

Ծրագրի իրականացումը նախատեսվում է դիտարկել ոչ միայն որպես առանձին ենթակառուցվածքային նախագիծ, այլ որպես քաղաքային կառավարման համակարգի արդիականացման քայլ:

Երկարաժամկետ առումով ծրագիրը կնպաստի՝

- ավտոկայանման քաղաքականության համակարգային բարեփոխմանը,
- քաղաքային տարածքների արդյունավետ օգտագործմանը,
- ներդրումային միջավայրի բարելավմանը,

- մայրաքաղաքի կենտրոնական հատվածների մրցունակության բարձրացմանը:

Այսպիսով, ներդրումային ծրագրի ռազմավարական նպատակը և խնդիրներն ուղղված են ոչ միայն ֆիզիկական կառույցի ստեղծմանը, այլև քաղաքային ենթակառուցվածքների զարգացման նոր մոդելի ձևավորմանը, որը համատեղում է հանրային շահը, մասնավոր նախաձեռնողականությունը և ֆինանսական կայունությունը:

4. Ծրագիրն իրագործող անձը

Ծրագրի իրագործումը կիրականացվի «ԱՐԻԱՆ ՄՈԹՈՐՍ» սահմանափակ պատասխանատվությամբ ընկերության կողմից:

Ընկերության գտնվելու վայրն է՝ Հայաստանի Հանրապետություն, Երևան, 0002, Կենտրոն, Արգիշտի փ. 2/1:

Ընկերության տնօրենն է Գայոս Աղաջանյանը:

Ընկերությունը 2023 թվականից ք. Երևան, Արգիշտի 2/1 հասցեում շահագործում է բիզնես կենտրոն:

Ներկա դրությամբ Ընկերության հիմնական վարձակալը հանդիսանում է **Ամերիաբանկ ԲԲԸ**-ը, ինչպես նաև մի շարք փոքր և միջին ձեռնարկություններ: Հարկ է նշել, որ վարձակալ կազմակերպությունների աշխատակիցների թիվը գերազանցում է 300-ը:

Ընկերությունն ունի տարածքների կառավարման և շահագործման փորձ, ինչը նվազեցնում է ծրագրի կառավարման ռիսկերը:

Գծապատկեր 6. Գործող բիզնես կենտրոնը



Գծապատկեր 7. Գործող բիզնես կենտրոնի ներքին հարմարությունները



5. Առաջարկվող ներդրումների նկարագրություն և հիմնավորում

Ներկայացվող ներդրումային ծրագիրը նախատեսում է Երևան քաղաքի Արգիշտի փողոցի վարչական գոտում բազմահարկ ավտոկայանատեղիի կառուցում՝ շուրջ 5,400 քմ մակերեսով շինությամբ: Ծրագրի իրականացման համար անհրաժեշտ կապիտալ ներդրումների ընդհանուր ծավալը գնահատվում է նվազագույնը 650 մլն. ՀՀ դրամ:

Ներդրումները կիրականացվեն «ԱՐԻԱՆ ՄՈԹՈՐՍ» ՍՊԸ ընկերության սեփական միջոցների հաշվին:

Ծրագրի ներդրումային կառուցվածքը ձևավորվել է ինժեներական, քաղաքաշինական և գործառնական պահանջների հիման վրա՝ նպատակ ունենալով ապահովել օբյեկտի կառուցման բարձր որակ, տեխնիկական հուսալիություն և երկարաժամկետ շահագործման արդյունավետություն:

5.1. Կապիտալ ներդրումների կառուցվածքը

Նախնական գնահատմամբ կապիտալ ներդրումների բացվածքը ներկայացված է ստորև աղյուսակում:

Աղյուսակ 1. Նախատեսվող ներդրումների կապիտալ ծախսերի բացվածքը

Հոդված	Արժեք, մլն. ՀՀ դրամ	Տես. կշիռ, %
Հողային և հիմնակմախքային շինարարական աշխատանքներ	325.00	50%
<ul style="list-style-type: none"> - հողային աշխատանքներ և հիմքերի ամրացում, - հիմնակմախքի կառուցում (բետոնե/մետաղական կոնստրուկցիաներ), - կրող համակարգերի իրականացում, - շինարարական անվտանգության միջոցառումներ: 		
Ներքին հարդարում և ինժեներական համակարգեր	195.00	30%
<ul style="list-style-type: none"> - աստիճանավանդակների, վերելակների և մուտք-ելքի հարթակների կառուցում, - օդափոխության համակարգ, - հրդեհային անվտանգության համակարգ, - էներգաարդյունավետ լուսավորության և էլեկտրամատակարարման ցանց, - ավտոմատացված մուտք-ելքի կառավարման համակարգ, - տեսահսկման և անվտանգության համակարգեր: 		
Տարածքի բարեկարգում և արտաքին ենթակառուցվածքներ	130.00	20%

Հողված	Արժեք, մլն. ՀՀ դրամ	Տես. կշիռ, %
<ul style="list-style-type: none"> - արտաքին տարածքի բարեկարգում, - երթևեկության կազմակերպման գծանշումներ, - կանաչապատման տարրեր, - մուտք-ելքի արտաքին ենթակառուցվածքներ, - դեպի Արգիշտի փողոց մուտք-ելքի կոմունիկացիայի ապահովում՝ կանգառի և ծառի տեղափոխման աշխատանքների կազմակերպում, - էլեկտրական մեքենաների լիցքավորման կայանների տեղադրում: 		
Ընդամենը կապիտալ ներդրումներ	650.00	100%

Հիմնականաբային աշխատանքները հանդիսանում են ծրագրի ծախսատար և տեխնիկապես բարդ փուլը, քանի որ բազմաօղակ ավտոկայանատեղին պահանջում է բարձր կրողունակություն, սեյսմակայուն լուծումներ և տարածքի օպտիմալ օգտագործում:

Ներդրումները ուղղված են ոչ միայն ֆիզիկական կառուցապատմանը, այլ նաև ժամանակակից տեխնոլոգիական կառավարման համակարգերի ներդրմանը՝ ապահովելով բարձր շահագործման արդյունավետություն:

Բարեկարգման աշխատանքները կարևոր են տարածքի քաղաքաշինական ներդաշնակության և տեսողական միջավայրի ապահովման համար:

5.2. Ներդրումների տնտեսական հիմնավորումը

Առաջարկվող ներդրումների անհրաժեշտությունը և նպատակահարմարությունը պայմանավորված են հետևյալ առանցքային գործոններով.

1. Շուկայի կայուն պահանջարկ

Տարածքը բնութագրվում է բարձր վարչական և գործարար ակտիվությամբ: Երևանի քաղաքապետարանի և հարակից բիզնես հաստատությունների առկայությունը ձևավորում է ավտոկայանման կայուն և կանխատեսելի պահանջարկ: Այս պայմաններում բազմաօղակ ավտոկայանատեղին հանդիսանում է անհրաժեշտ ենթակառուցվածք:

2. Տարածքի այլընտրանքային օգտագործման սահմանափակում

Դիտարկվող հողակտորը, հաշվի առնելով հարակից շինությունների դիրքը և քաղաքաշինական նորմերի պահանջները, գործնականորեն չի ապահովում այլ տնտեսական ֆունկցիայի արդյունավետ իրականացում: Բազմահարկ ավտոկայանատեղիի կառուցումը հանդիսանում է տարածքի առավել օպտիմալ և տնտեսապես հիմնավորված օգտագործման տարբերակը:

3. Ներդրումային ռիսկերի համեմատաբար ցածր մակարդակ

Ավտոկայանման ծառայությունն ունի կանխատեսելի սպառում և համեմատաբար ցածր գործառնական ծախսեր՝ համեմատած առևտրային կամ բնակելի օբյեկտների հետ: Եկամուտները ձևավորվում են պարզ և թափանցիկ մեխանիզմներով (ժամային, օրական, ամսական վճարներ), ինչը նվազեցնում է շուկայի տատանումների ազդեցությունը:

4. Էլեկտրական մեքենաների շուկայի զարգացում

Էլեկտրական տրանսպորտի քանակի աճը ստեղծում է լրացուցիչ եկամտային հնարավորություններ: Լիցքավորման ենթակառուցվածքի ներդրումը բարձրացնում է օբյեկտի մրցունակությունը և երկարաժամկետ գրավչությունը:

5. Պետություն–մասնավոր հատված համագործակցության մոդելի արդյունավետություն

Ներդրումների իրականացումը սեփական միջոցներով և Երևանի քաղաքապետարանի հետ համագործակցային ձևաչափը ապահովում են հանրային և մասնավոր շահերի համադրված իրականացում: Երևանի քաղաքապետարանը ստանում է հանրային նշանակության ավտոկայանատեղի՝ առանց անմիջական կապիտալ ծախսերի, իսկ մասնավոր ներդրողը՝ երկարաժամկետ շահագործման հնարավորություն:

5.3. Ներդրումների սոցիալ-տնտեսական ազդեցությունը

Առաջարկվող ներդրումները ստեղծում են ոչ միայն մասնավոր եկամտաբերություն, այլ նաև հանրային արժեք.

- բարձրանում է վարչական գոտու սպասարկման արդյունավետությունը,
- բարելավվում է քաղաքային միջավայրի կազմակերպվածությունը,
- ստեղծվում են աշխատատեղեր շինարարության և շահագործման փուլերում,
- բարձրանում է հարակից անշարժ գույքերի գրավչությունը,
- նվազեցվում են ճանապարհային խցանումները:

Այս ազդեցությունները ձևավորում են ծրագրի համապարփակ տնտեսական արդարացվածությունը:

5.4. Ներդրումների վերադարձելիության հիմքերը

Ներդրումային ծավալը գնահատվում է իրատեսական՝ հաշվի առնելով շուկայի պահանջարկը, սակագնային քաղաքականության հնարավորությունները և բարձր զբաղվածության կանխատեսվող մակարդակը (միջինում 90–100%): Զբաղվածության բարձր մակարդակի կանխատեսման հիմքում ընկած են դիտարկվող տարածքին հարակից տեղակայված մարդկանց և մեքենաների աշխույժ հոսք ապահովող կառույցներն ու կազմակերպությունները:

Նախնական հաշվարկներով ներդրման վերադարձի ժամկետը գնահատվում է միջինաժամկետ՝ պայմանավորված կայուն դրամական հոսքերով և ծառայության մշտական պահանջարկով, որն ընդունելի է Ընկերության համար:

Բազմաօրյակ ավտոկայանատեղին, որպես ենթակառուցվածքային օբյեկտ, ունի երկար շահագործման ցիկլ և համեմատաբար ցածր մաշվածության ռիսկ՝ ապահովելով երկարաժամկետ ֆինանսական կայունություն:

Առաջարկվող ներդրումները հանդիսանում են քաղաքաշինության տեսանկյունից նպատակային, տնտեսապես հիմնավորված և շուկայական պահանջարկով ապահովված նախաձեռնություն:

Ներդրումային կառուցվածքը հավասարակշռված է՝ ընդգրկելով շինարարական, տեխնոլոգիական և գործառնական բաղադրիչները: Ծրագիրը ապահովում է ինչպես մասնավոր հատվածի տնտեսական շահը, այնպես էլ հանրային նշանակության ենթակառուցվածքի ստեղծումը՝ առանց պետական բյուջեի անմիջական ծանրաբեռնման:

Այսպիսով, առաջարկվող ներդրումները կարելի է գնահատել որպես արդյունավետ, իրատեսական և երկարաժամկետ կայունություն ապահովող նախաձեռնություն, որը համահունչ է Երևան քաղաքի զարգացման ռազմավարական ուղղություններին:

6. Ծրագրի տնտեսական հիմնավորումը

Սույն բաժնում ներկայացվում է ծրագրի տնտեսական հիմնավորումը՝ ընդգծելով Երևանի կենտրոնական հատվածում ավտոկայանման ծառայությունների կառուցվածքային անհրաժեշտությունը, պահանջարկի կայունությունն ու առաջարկի սահմանափակությունը, ինչպես նաև ներդրումային նախաձեռնության ռազմավարական կարևորությունն ու նպատակահարմարությունը պետություն-մասնավոր հատված համագործակցության (PPP) շրջանակում:

6.1. Մակրոտնտեսական և քաղաքային ակտիվության հիմքեր

Ավտոկայանման ծառայությունների պահանջարկն ուղղակիորեն կապված է տնտեսական ակտիվության և ծառայությունների կենտրոնացման մակարդակի հետ: Հայաստանի Հանրապետության վերջին տարիների տնտեսական աճը նպաստել է բիզնես ակտիվության և ծառայությունների ոլորտի ընդլայնմանը: Երևանը, որպես երկրի վարչական և ֆինանսական կենտրոն, ձևավորում է տնտեսական ակտիվության գերակշիռ մասը և կլանում է գործարար, վարչական և սպասարկման հիմնական հոսքերը:

Արգիշտի փողոցի վարչական գոտում պետական կառույցների, ֆինանսական կազմակերպությունների և բիզնես կենտրոնների կենտրոնացումը ստեղծում է կայուն և կանխատեսելի այցելությունների հոսք: Տվյալ տարածքում ավտոկայանումը դառնում է ոչ միայն հարմարավետության հարց, այլ տնտեսական գործունեության արդյունավետության գործոն:

6.2. Շարժունակության աճ և տրանսպորտային հոսքեր

Քաղաքային շարժունակության աճը հանդիսանում է ավտոկայանման պահանջարկի հիմնական նախադրյալներից մեկը: Պաշտոնական վիճակագրական հրապարակումներում արձանագրվում է ճանապարհային ընդհանուր օգտագործման ավտոմոբիլային տրանսպորտով ուղևորափոխադրումների զգալի ծավալ, որտեղ Երևանը զբաղեցնում է առանցքային տեղ: Հատկապես վերջին տարիներին տրանսպորտային հոսքերը զգալիորեն աճել են:

Բարձր շարժունակությունը տնտեսական առումով նշանակում է, որ ժամանակի արժեքը բարձր է, իսկ ավտոկայանման բացակայությունը հանգեցնում է գործառնական կորուստների՝ ժամանակի, վառելիքի և արտադրողականության տեսանկյունից: Հետևաբար կազմակերպված ավտոկայանատեղին դառնում է տնտեսապես հիմնավորված ծառայություն:

6.3. Առաջարկ-պահանջարկ կառուցվածքային անհամաչափություն

Երևանի կենտրոնական հատվածներում ավտոկայանման խնդիրը կրում է կառուցվածքային բնույթ: Առաջարկը հիմնականում ձևավորվում է փողոցային վճարովի կայանատեղիներից և սահմանափակ թվով մասնավոր տարածքներից: Իսիտ կառուցապատման պայմաններում նոր բացօթյա տարածքների ձևավորումը գործնականում սահմանափակ է:

Այս իրավիճակը առաջացնում է երկու տնտեսական հետևանք՝

1. փողոցային կայանումը նվազեցնում է ճանապարհային թողունակությունը և մեծացնում «թաքնված ծախսերը» (խցանումներ, ժամանակի կորուստ, վառելիք),
2. առաջարկի սահմանափակությունը բարձրացնում է կազմակերպված և անվտանգ կայանման ծառայության պահանջարկը, հատկապես վարչական կենտրոններում:

Այս համատեքստում բազմահարկ ավտոկայանատեղիներ լրացնում է շուկայի բացը՝ առաջարկելով երկարաժամկետ, կառավարվող և անվտանգ կայանման լուծում:

6.4. Վճարովի կայանման ինստիտուցիոնալ միջավայր

Երևանում վճարովի ավտոկայանումը գործում է քաղաքային կարգավորման շրջանակում՝ հաստատված սակագնային քաղաքականությամբ: Սա կարևոր տնտեսական գործոն է, քանի որ շուկան արդեն ձևավորված է, իսկ սպառողները ունեն վճարովի կայանման մշակույթ:

Հետևաբար նոր բազմահարկ ավտոկայանատեղիներ չի ստեղծում նոր վարքագծային ռիսկ, այլ առաջարկում է ավելի բարձր որակի ծառայություն՝ անվտանգության, կանխատեսելիության և տեխնոլոգիական կառավարման տեսանկյունից: Սա նվազեցնում է պահանջարկի անորոշության գործոնը և բարձրացնում ծրագրի ֆինանսական կայունությունը:

6.5. Արտաքին սոցիալ-տնտեսական ազդեցություններ

Անկազմակերպ ավտոկայանումը հաճախ հանգեցնում է երթևեկության խաթարման, տեսանելիության սահմանափակման և ճանապարհային անվտանգության ռիսկերի բարձրացման: Պաշտոնական տվյալներով հանրապետությունում արձանագրվող ճանապարհատրանսպորտային պատահարների բարձր մակարդակը վկայում է ոլորտի հանրային նշանակության մասին:

Կազմակերպված ավտոկայանման ենթակառուցվածքը նվազեցնում է անկանոն կանգառների և ճանապարհային խցանումների ռիսկերը, ինչն ունի ոչ միայն սոցիալական, այլ նաև տնտեսական ազդեցություն՝ որպես արտաքին ծախսերի նվազեցում:

6.6. Տարածքի պահանջարկի կայունություն

Արգիշտի փողոցի վարչական գոտում պահանջարկը ձևավորվում է երեք կայուն աղբյուրներից՝

- պետական կառույցների այցելուներ,
- բիզնես և ֆինանսական կազմակերպությունների աշխատակիցներ և հաճախորդներ,
- կենտրոնական հատվածի ընդհանուր քաղաքային հոսք:

Այս պահանջարկը բնութագրվում է բարձր հաճախականությամբ, ցածր սեզոնայնությամբ և վճարունակությամբ: Ժամանակի կորուստը տվյալ գոտում ունի ուղղակի տնտեսական արժեք, ինչի պատճառով կազմակերպված կայանումը դիտարկվում է որպես արդյունավետ լուծում:

6.7. «Պետություն-մասնավոր հատված» մոդելի տնտեսական նպատակահարմարություն

Ծրագրի տնտեսական հիմնավորման առանցքային տարրը ֆինանսավորման մոդելն է: Ներդրումը կատարվում է մասնավոր միջոցներով, իսկ հանրային հատվածը ստանում է ենթակառուցվածքային արդյունք՝ առանց բյուջետային կապիտալ ծախսի:

Այս մոդելը՝

- նվազեցնում է պետական ֆինանսական բեռը,
- արագացնում է ծրագրի իրականացումը,
- ապահովում է կառավարման միասնականություն,
- ստեղծում է երկկողմանի տնտեսական արդյունք՝ հանրային արժեք և մասնավոր եկամտաբերություն:

«Պետություն-մասնավոր հատված» ձևաչափը ձևավորում է ռիսկերի օպտիմալ բաշխում և բարձրացնում ներդրումային միջավայրի կանխատեսելիությունը:

Վերլուծությունը ցույց է տալիս, որ Երևան քաղաքի կենտրոնական վարչական հատվածում առկա են ավտոկայանման կառուցվածքային դեֆիցիտի բոլոր տնտեսական նախադրյալները՝ բարձր շարժունակություն, խիտ կառուցապատում, վճարունակ պահանջարկ և ինստիտուցիոնալ կարգավորված միջավայր:

Բազմահարկ ավտոկայանատեղիի կառուցման նախագիծը տնտեսապես հիմնավորված է՝

- շուկայական պահանջարկի առկայությամբ,
- առաջարկի սահմանափակությամբ,
- քաղաքային կառավարման արդյունավետության անհրաժեշտությամբ,
- արտաքին սոցիալ-տնտեսական ազդեցությունների նվազեցմամբ,
- պետություն-մասնավոր հատված համագործակցության արդյունավետ մոդելով:

Այսպիսով, ծրագիրը դիտարկվում է որպես իրատեսական, շուկայապես արդարացված և երկարաժամկետ տնտեսական կայունություն ապահովող ենթակառուցվածքային ներդրումային նախաձեռնություն:

7. Ծրագրի իրագործման ժամանակացույց

Բազմահարկ ավտոկայանատեղիի կառուցման ծրագիրը նախատեսվում է իրականացնել 12 ամսվա ընթացքում՝ փուլային և վերահսկելի կազմակերպմամբ: Ծրագրի իրագործման ժամանակացույցի շրջանակներում նախատեսվում է մինչև 2 ամիս լրացուցիչ ռեզերվային ժամանակ՝ պայմանավորված հնարավոր վարչական, տեխնիկական կամ եղանակային գործոններով: Այսպիսով, ծրագրի ընդհանուր պլանային տևողությունը գնահատվում է 12 ամիս, իսկ առավելագույն սահմանը՝ 14 ամիս:

1. Նախապատրաստական փուլ (1–3 ամիս)

Նախապատրաստական փուլում իրականացվելու են իրավական, նախագծային և կազմակերպչական աշխատանքները, մասնավորապես՝

- հողատարածքի իրավական ձևակերպումների և գրանցման գործընթաց,
- նախագծային կազմակերպության ընտրություն և տեխնիկական առաջադրանքի հաստատում,
- ճարտարապետաշինարարական և ինժեներական նախագծերի մշակում,
- սեյսմակայունության և անվտանգության հաշվարկներ,
- քաղաքաշինական և շինարարական թույլտվությունների ստացում,
- կապալառու կազմակերպության ընտրություն և պայմանագրերի կնքում:

Այս փուլը ձևավորում է ծրագրի իրավական և տեխնիկական հիմքը:

2. Շինարարության հիմնական փուլ (4–10 ամիս)

Շինարարական աշխատանքները ներառում են՝

- հողային և հիմքային աշխատանքներ,
- կրող կոնստրուկցիաների և բազմահարկ հիմնակմախքի կառուցում,
- միջհարկային սալերի և շարժման հարթակների իրականացում,
- ինժեներական համակարգերի (հակահրդեհային անվտանգություն, էլեկտրամատակարարում, լուսավորություն) տեղադրում,
- ավտոմատացված մուտք–ելքի և տեսահսկման համակարգերի ներդրում,
- էլեկտրական մեքենաների լիցքավորման ենթակառուցվածքի տեղադրում:

Փուլն իրականացվելու է տեխնիկական վերահսկողությամբ՝ շինարարական նորմերի պահպանմամբ:

3. Ներքին հարդարում, գծանշում և բարեկարգում (10–12 ամիս)

Այս փուլում իրականացվելու են՝

- ներքին երթևեկության կազմակերպում և գծանշումներ,
- անվտանգության և տեղեկատվական նշանների տեղադրում,
- մուտք-ելքի տարածքների ավարտական հարդարում,
- արտաքին տարածքի բարեկարգում,
- համակարգերի փորձարկում և տեխնիկական ստուգումներ:
- երթևեկության կազմակերպման գծանշումներ,
- կանաչապատման տարրեր,
- մուտք-ելքի արտաքին ենթակառուցվածքներ,
- դեպի Արգիշտի փողոց մուտքի-ելքի կոմունիկացիայի ապահովում՝ կանգառի և ծառի տեղափոխման աշխատանքների կազմակերպում
- էլեկտրական մեքենաների լիցքավորման կայանների տեղադրում:

4. Փորձական շահագործում և գործարկում (12-րդ ամիս)

Շինարարության ավարտին կիրականացվի կարճաժամկետ փորձական շահագործում՝

- ինժեներական և ավտոմատացված համակարգերի վերջնական կարգաբերում,
- վճարային և կառավարման համակարգերի փորձարկում,
- շահագործման թիմի ձևավորում:

Ավարտից հետո նկուղային (ստորգետնյա) և առաջին հարկերը կհանձնվեն Երևանի քաղաքապետարանին, իսկ վերին հարկերը կանցնեն կոմերցիոն շահագործման:

Ծրագրի կառավարման շրջանակում նախատեսվում է մինչև 2 ամիս ռեզերվային ժամանակ՝ արտակարգ կամ կանխատեսելի ռիսկերի կառավարման նպատակով, առանց ծրագրի կառուցվածքային փոփոխության:

Ծրագրի իրագործման ընթացքում կկիրառվեն նախագծերի կառավարման փուլային մոնիտորինգի և ֆինանսական վերահսկման մեխանիզմներ՝ ապահովելու ժամկետների և բյուջեի պահպանումը:

8. Առաջարկվող համագործակցության ծրագրից ակնկալվող արդյունքները

Ներկայացվող բազմաօրյա ավտոկայանատեղիի կառուցման և շահագործման ծրագիրը դիտարկվում է որպես պետություն-մասնավոր հատված համագործակցության արդյունավետ մոդել, որի արդյունքում ձևավորվում են ինչպես տնտեսական, այնպես էլ քաղաքաշինական, կառավարչական և սոցիալական ազդեցություններ:

Առաջարկվող համագործակցության ծրագրի արդյունքները գնահատվում են ոչ միայն որպես նոր ենթակառուցվածքի ստեղծում, այլ որպես քաղաքային կառավարման և տնտեսական միջավայրի բարելավման համակարգային քայլ:

Ծրագրի իրականացումը նախատեսվում է գնահատել արդյունքների երկու հիմնական խմբերով՝

1. քանակական ցուցանիշներ (չափելի, վերլուծելի արդյունքներ),
2. որակական ցուցանիշներ (կառավարման, միջավայրի և համակարգային ազդեցության բարելավումներ):

Քանակական ցուցանիշները հնարավորություն կտան չափել ծրագրի արդյունավետությունը և ներդրման վերադարձելիությունը, իսկ որակական ցուցանիշները ցույց կտան դրա ռազմավարական ազդեցությունը քաղաքային միջավայրի, կառավարման մշակույթի և տնտեսական ակտիվության վրա:

8.1. Քանակական ցուցանիշներ

Ծրագրի արդյունավետությունը գնահատվելու է հետևյալ հիմնական քանակական ցուցանիշներով.

1. Ստեղծվող ավտոկայանատեղիների ընդհանուր քանակ

- Բազմաօրյա ավտոկայանատեղիի ընդհանուր տարողունակություն (նախնական գնահատմամբ՝ 121 տեղ)
- Երևանի քաղաքապետարանին տրամադրվող տեղերի քանակ (նկուղային և առաջին հարկ)՝ թվով 38 կայանատեղի, կամ կառուցվող կայանատեղիների ընդհանուր քանակի 31 տոկոսը:
- Մասնավոր շահագործման ենթակա տեղերի քանակ՝ թվով 83 կայանատեղի, կամ կառուցվող կայանատեղիների ընդհանուր քանակի 69 տոկոսը:

2. Տարեկան սպասարկվող ավտոմեքենաների քանակ

- Մեկ օրվա միջին զբաղվածություն՝ 90-100 տոկոս

- Տարեկան սպասարկվող ավտոմեքենաների ընդհանուր քանակ (շրջանառություն)՝ 44,165 մեքենա-տարի

3. Եկամտային հոսքերի ձևավորում

- Տարեկան կայանման ծառայություններից գոյացող շրջանառություն՝ շուրջ 20-30 մլն ՀՀ դրամ
- Էլեկտրական մեքենաների լիցքավորման ծառայություններից ստացվող եկամուտ՝ շուրջ 10 մլն ՀՀ դրամ
- Քաղաքապետարանին հատկացվող հատվածի շահագործման կառավարման ծախսերի օպտիմալացում՝ առաջին երեք տարիների ընթացքում Ընկերության կողմից շահագործման ծախսերը կապահովվեն

4. Ստեղծվող աշխատատեղերի քանակ

- Շինարարական փուլում ներգրավված աշխատուժ՝ 40-50 աշխատատեղ
- Շահագործման փուլում մշտական աշխատատեղեր՝ 7-10 աշխատատեղ

8.2. Որակական ցուցանիշներ

Քանակական արդյունքներից բացի, ծրագիրը ունի մի շարք կարևոր որակական ազդեցություններ, որոնք հանդիսանում են համագործակցության ռազմավարական արժեքը:

1. Քաղաքային միջավայրի կազմակերպվածության բարձրացում

Բազմափուլ ավտոկայանատեղին կնպաստի վարչական և գործարար գոտու տարածքային կարգավորվածությանը, կնվազեցնի բակային և հետիոտնային գոտիներում անկանոն կայանումները և կբարձրացնի տարածքի տեսողական և գործառնական որակը:

2. Հանրային ծառայությունների հասանելիության բարելավում

Երևանի քաղաքապետարանի այցելուների համար կազմակերպված ավտոկայանատեղիի առկայությունը կբարձրացնի ծառայությունների մատչելիությունը և կառավարման արդյունավետությունը:

3. Պետություն–մասնավոր հատված համագործակցության արդյունավետ մոդելի ձևավորում

Ծրագիրը կարող է հանդիսանալ կիրառելի և վերարտադրելի օրինակ Երևան քաղաքի այլ վարչական և բիզնես հատվածներում նմանատիպ

նախաձեռնությունների իրականացման համար: Սա ստեղծում է համակարգային կառավարման նոր մոտեցում:

4. Թվայնացված կառավարման մշակույթի զարգացում

Ավտոմատացված մուտք-ելքի, վճարային և վերահսկման համակարգերի ներդրումը կնպաստի թափանցիկության բարձրացմանը, հաշվետվողականությանը և օպերացիոն արդյունավետությանը:

5. Կայուն զարգացման և կանաչ քաղաքականության աջակցություն

Էլեկտրական մեքենաների լիցքավորման կայանների ներդրումը կխթանի էկոլոգիապես մաքուր տրանսպորտի օգտագործումը և կնպաստի արտանետումների նվազեցմանը:

6. Տարածքի ներդրումային գրավչության բարձրացում

Կազմակերպված ենթակառուցվածքը բարելավում է հարակից անշարժ գույքի և բիզնես միջավայրի արժեքը՝ ստեղծելով ներդրումային ավելի կանխատեսելի և գրավիչ պայմաններ:

7. Քաղաքային ռիսկերի նվազեցում

Անկազմակերպ կայանման կրճատումը և երթևեկության հոսքերի կարգավորումը կնվազեցնեն վթարային իրավիճակների հավանականությունը և կբարձրացնեն անվտանգության մակարդակը:

9. Ծրագրի հիմնական ռիսկերը և դրանց կանխարգելմանն ու նվազեցմանն ուղղված միջոցառումները

Բազմափուլ ավտոկայանատեղիի կառուցման և շահագործման ներդրումային ծրագիրը, ինչպես ցանկացած ենթակառուցվածքային նախագիծ, ենթակա է տարբեր բնույթի ռիսկերին՝ իրավական, շինարարական, ֆինանսական, շուկայական և գործառնական: Ռիսկերի համակարգված գնահատումը և կառավարման մեխանիզմների նախապես մշակումը հանդիսանում են ծրագրի կայունության և ֆինանսական արդյունավետության ապահովման կարևոր նախապայմաններ:

Սույն բաժնում ներկայացվում են ծրագրի հիմնական ռիսկերը, դրանց հավանականությունը և ազդեցության աստիճանը, ինչպես նաև առաջարկվող կանխարգելիչ և նվազեցնող միջոցառումները:

Ծրագրի իրականացման գործընթացում առկա ռիսկերը ներկայացված են ստորև աղյուսակում:

Աղյուսակ 2. Ռիսկերի կառավարման մատրիցա

Ռիսկի տեսակ	Հավանականություն	Ազդեցություն	Կառավարման միջոցառումներ
Թույլտվությունների ուշացում	Միջին	Բարձր	Իրավական նախապատրաստում, պետական մարմինների հետ համակարգված աշխատանք
Շինարարական ծախսերի աճ	Միջին	Բարձր	Ֆիքսված պայմանագրեր, պահուստային բյուջե
Ժամկետների երկարացում	Միջին	Միջին	Փուլային վերահսկողություն, նախագծերի կառավարում
Զբաղվածության ցածր մակարդակ	Ցածր	Բարձր	Սակագնային ճկունություն, մարքեթինգային ռազմավարություն
Սարքավորումների խափանում	Ցածր	Միջին	Պարբերական սպասարկում, ապահովագրություն
Կարգավորող դաշտի փոփոխություն	Ցածր	Միջին	Իրավական մոնիտորինգ
Մրցակցային նոր օբյեկտներ	Ցածր	Միջին	Ծառայությունների որակի բարձրացում
Բնապահպանական ղժգոհություններ	Ցածր	Միջին	Հանրային հաղորդակցություն

10. Ներդրումային ծրագրի իրականացման ամփոփաթերթ

ՀՀ	Չափորոշիչ	Ավտոկայանատեղիի հիմնում
1	Բաղադրիչի իրականացման ժամկետները, ամիս	12
2	Բաղադրիչի բյուջեն, մլն. ՀՀ դրամ (նվազագույնը)	650
3	Կառուցապատման շինության մակերես, ք.մ. (նախագծային)	5,395.3
4	Ծրագրի իրականացնող անձ	«ԱՐԻԱՆ ՄՈԹՈՐՍ» ՍՊԸ
5	Շինարարության պատվիրատու	Ծրագիրն իրականացնող անձ կամ երրորդ անձինք
6	Ֆինանսավորող կողմ	Ծրագիրն իրականացնող անձ
7	Նախագծող կազմակերպություն	Ծրագրի իրականացման նախնական փուլում ընտրված կազմակերպություն
8	Շինարարության ընթացքում ստեղծված աշխատատեղերի քանակը	40-50
9	Ամսական միջին աշխատավարձը (հազար ՀՀ դրամ)	350
10	Շահագործման ընթացքում ստեղծված աշխատատեղերի քանակը	7-10
11	Ամսական միջին աշխատավարձը (հազար ՀՀ դրամ)	300

11. Հավելվածներ

11.1 ԱՎՏՈՎԱՅԱՆԱՏԵՂԻ ԷՍՔԻՉ ԱՌԱՋԱՐԿ