Նախագիծ

ՔԱՂԱՔԱԿԱՆՈՒԹՅՈՒՆ

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅՈՒՆՈՒՄ ԷԼԵԿՏՐԱԿԱՆ ՇԱՐԺՈՒՆԱԿՈՒԹՅԱՆ ԶԱՐԳԱՑՄԱՆ

ԲՈՎԱՆԴԱԿՈՒԹՈՅՈՒՆ

[ՀԱՊԱՎՈՒՄՆԵՐԻ ՑԱՆԿ 4](#_bookmark0)

[ՆԵՐԱԾՈՒԹՅՈՒՆ 7](#_bookmark1)

1. [ՍԱՀՄԱՆՈՒՄՆԵՐ 8](#_bookmark2)
2. [ՀԱՅԱՍՏԱՆՈՒՄ ԷԼԵԿՏՐԱԿԱՆ ՇԱՐԺՈՒՆԱԿՈՒԹՅԱՆ ԶԱՐԳԱՑՈՒՄԸ 10](#_bookmark3)
   1. [ՀՀ ավտոմոբիլային տրանսպորտի ներկա վճակը 10](#_bookmark4)
   2. [Էլեկտրական տրանսպորտային միջոցների շուկայի արդի վիճակը 17](#_bookmark5)
   3. [Էլեկտրական միկրոշարժունակություն 27](#_bookmark6)
   4. [Երկաթուղային տրանսպորտը և ենթակառուցվածքները 28](#_bookmark7)
   5. [Ջերմոցային գազերի արտանետումների ներկա վիճակը 30](#_bookmark8)
3. [ՔԱՂԱՔԱԿԱՆՈՒԹՅԱՆ ՇՐՋԱՆԱԿԸ 39](#_bookmark9)
   1. [Քաղաքականության ազդեցության շրջանակը 39](#_bookmark10)
   2. [Միջազգային լավագույն փորձի ուսումնասիրություն 41](#_bookmark11)
   3. [Քաղաքականության իրականացման համար աջակցության առաջարկվող](#_bookmark12) [գործիքակազմը 51](#_bookmark12)
   4. [Վերալիցքավորման ենթակառուցվածքի զարգացման հնարավորությունները 63](#_bookmark13)
   5. [Օրենսդրական կարգավորումների փաթեթ 70](#_bookmark14)
   6. [Էլեկտրական տրանսպորտային միջոցների վերալիցքավորման կայանների բիզնես](#_bookmark15) [մոդելներ 82](#_bookmark15)
4. [ԷԼԵԿՏՐԱԿԱՆ ՇԱՐԺՈՒՆԱԿՈՒԹՅԱՆ ՇՈՒԿԱՅԻ ԶԱՐԳԱՑՄԱՆ ՀԻՄՆԱԿԱՆ](#_bookmark16) [ԽՈՉԸՆԴՈՏՆԵՐԸ 89](#_bookmark16)
5. [ԷԼԵԿՏՐԱԿԱՆ ՇԱՐԺՈՒՆԱԿՈՒԹՅԱՆ ՌԱԶՄԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ ԹԻՐԱԽՆԵՐԸ 91](#_bookmark17)
6. [ԷԼԵԿՏՐԱԿԱՆ ՇԱՐԺՈՒՆԱԿՈՒԹՅՈՒՆԸ ՀԱՄԱԿԱՐԳՈՂ ՄԻՋՈԼՈՐՏԱՅԻՆ ՄԱՐՄՆԻ](#_bookmark18) [ԱՇԽԱՏԱՆՔՆԵՐԸ 92](#_bookmark18)
7. [ՔԱՂԱՔԱԿԱՆՈՒԹՅԱՆ ԻՐԱԿԱՆԱՑՄԱՆ ՖԻՆԱՆՍԱԿԱՆ ԳՈՐԾԻՔՆԵՐԸ 93](#_bookmark19)
8. [ՌԻՍԿԵՐԻ ԿԱՌԱՎԱՐՈՒՄ 105](#_bookmark20)
9. [ԹԱՓՈՆՆԵՐԻ ԿԱՌԱՎԱՐՈՒՄ 109](#_bookmark21)
10. [ԳԵՆԴԵՐԱՅԻՆ ՀԻՄՆԱՀԱՐՑԵՐ 110](#_bookmark22)
11. [ԿՐԹԱԿԱՆ ԵՎ ՀԵՏԱԶՈՏԱԿԱՆ ԲԱՂԱԴՐԻՉ 111](#_bookmark23)
12. [ՀԱՆՐԱՅԻՆ ԻՐԱԶԵԿՄԱՆ ԲԱՂԱԴՐԻՉ 112](#_bookmark24)
13. [ՔԱՂԱՔԱԿԱՆՈՒԹՅԱՆ ԱՐԴՅՈՒՆԱՎԵՏՈՒԹՅԱՆ ԳՆԱՀԱՏՄԱՆ ՑՈՒՑԻՉՆԵՐԸ 113](#_bookmark25)

[ԱՄՓՈՓՈՒՄ. ՔԱՂԱՔԱԿԱՆՈՒԹՅԱՆ ԱԿՆԿԱԼՎՈՂ ԱՐԴՅՈՒՆՔՆԵՐԸ 115](#_bookmark26)

# ՀԱՊԱՎՈՒՄՆԵՐԻ ՑԱՆԿ

|  |  |
| --- | --- |
| ԱԱՀ | Ավելացված արժեքի հարկ |
| ԱՍԳ | Ազգային մակարդակով սահմանված գործողություններ |
| ԱՍԳ ԻՊ | Ազգային մակարդակով սահմանված գործողությունների  իրականացման պլան |
| ԱՍԳ ՖՌևՆԾ | Ազգային մակարդակով սահմանված գործողությունների  ֆինանսավորման ռազմավարություն և ներդրումային ծրագիր |
| ԲԾ | Բնապահպանական ծրագիր |
| ԵԱՏՄ | Եվրասիական Տնտեսական Միություն |
| ԵԱՏՄ ԱՏԳ ԱԱ | Եվրասիական Տնտեսական Միության Արտաքին Տնտեսական  Գործունեության Ապրանքային Անվանացանկը |
| ԵՄ | Եվրոպական Միություն |
| ԶԳ ՑՍԶԵՌ | Ցածր արտանետումներով զարգացման երկարաժամկետ  ռազմավարություն |
| ԷՏՄ | Էլեկտրական տրանսպորտային միջոց |
| ԷլՇ | Էլեկտրական շարժունակություն |
| ԿՓ | Կլիմայի փոփոխություն |
| ԿՓՄՀ | Կլիմայի փոփոխության հարցերով միջկառավարական խումբ |
| ԿԿՀ | Կանաչ կլիմայի հիմնադրամ |
| ՀԱԷ | Հայկական ատոմային էլեկտրակայան |
| ՀԲ | Համաշխարհային բանկ |
| ՀԷ ՏՄ | Հիբրիդային էլեկտրական տրանսպորտային  միջոց |
| ՀԷԿ | Հիդրոէլեկտրակայան |
| ՀԷՑ | Հայաստանի էլեկտրական ցանցեր ՓԲԸ |
| ՀՆԱ | Համախառն ներքին արդյունք |
| ՀԾԿՀ | Հանրային ծառայությունները կարգավորող հանձնաժողով |
| ՀՀ | Հայաստանի Հանրապետություն |
| ՀՀ ԱԺ | Հայաստանի Հանրապետության Ազգային Ժողով |
| ՀՀ ՏԿԵՆ | Հայաստանի Հանրապետության տարածքային կառավարման և  ենթակառուցվածքների նախարարություն |
| ՀՀ ՇՄՆ | Հայաստանի Հանրապետության շրջակա միջավայրի  նախարարություն |
| ՄԱԿ | Միավորված ազգերի կազմակերպություն |

|  |  |
| --- | --- |
| ՄԱԿ ԿՓՇԿ | Միավորված ազգերի կազմակերպության «Կլիմայի փոփո-  խության մասին» շրջանակային կոնվենցիա |
| ՄԷՏՄ | Մարտկոցով էլեկտրական տրանսպորտային միջոց |
| ՄՄ ՀԷՏՄ | Միացվող մոդուլով հիբրիդային էլեկտրական տրանսպորտային  միջոց |
| ՋՏՄ | Ջրածնային տրանսպորտային միջոց |
| ՆԱՍԳ | Նախատեսված ազգային մակարդակով սահմանված  գործողություններ |
| ՆԱՇ | Ներքին այրման շարժիչ |
| ՋԳ | Ջերմոցային գազեր |
| ՋԳԱԿ | Ջերմոցային գազերի ազգային կադաստր |
| ՋԷԿ | Ջերմային էլեկտրակայան |
| ՌԴ | Ռուսաստանի Դաշնություն |
| ՍԲԳ | Սեղմված բնական գազ |
| ՎԵ | Վերալիցքավորման ենթակառուցվածք |
| ՎԶԵԲ | Վերակառուցման և զարգացման եվրոպական բանկ |
| Վլ Կայան | Վերալիցքավորման կայան |
| Վլ Կետ | Վերալիցքավորման կետ |
| ԳՎԼ Կետ | Գերարագ վերալիցքավորման կետ |
| ՎԿ | Վիճակագրական կոմիտե |
| ՓՄՁ | Փոքր և միջին ձեռնարկատիրություն |
| ZeEUS | Զրոյական արտանետումների քաղաքային համակարգ/Zero  Emission Urban Bus System |
| CO2 | ածխածնի երկօքսիդ |
| CH4 | մեթան |
| MtCO2e | Մետրական տոննա ածխածնի երկօքսիդի համարժեք |
| N2O | ազոտի ենթօքսիդ |
| հազ. | հազար |
| մլն | միլիոն |
| մլրդ | միլիարդ |
| տ. | տոննա |
| գ | գրամ |
| մ | մետր |
| մ3 | խորանարդ մետր |
| մմ | միլիմետր |

|  |  |
| --- | --- |
| կմ | կիլոմետր |
| կմ2 | քառակուսի կիլոմետր |
| ԿՎտ | կիլովատ |
| ՄՎտ | մեգավատ |
| Գգ | գիգագրամ (109գ, կամ հազար տոննա) |
| ԳՎտ | գիգավատ |
| ԿՎտժ | կիլովատ ժամ |
| ՄՎտժ | մեգավատ ժամ |
| ԳՎտժ | գիգավատ ժամ |
| 0C | ցելսիուս |

# ՆԵՐԱԾՈՒԹՅՈՒՆ

Կլիմայի փոփոխությունը ներկայիս գլխավոր մարտահրավերներից է։ Համաշխարհային օվկիանոսի մակարդակի բարձրացման հետևանքով բնական աղետների ավելացումը, սննդամթերքի արտադրության համար անկանխատեսելի անբարենպաստ եղանակային պայմանները կլիմայի գլոբալ փոփոխության հետևանք են: Վերջինիս ուղղությամբ վճռական գործողությունների հրատապությունը պայմանավորված է երկրների ապագա զարգացման և ռեսուրսների խնայողության հրամայականով:

Ինչպես հայտնի է ջերմոցային գազերը բնական ճանապարհով արտանետվում են մթնոլորտ և կենսական նշանակություն ունեն մարդկանց, կենդանական և բուսական աշխարհի գոյության համար՝ պահպանելով արևի ջերմությունը և մոլորակը դարձնելով բնակության համար պիտանի։ Մեկ դարից ավել տևող լայնածավալ անտառահատումներն ինդուստրիալիզացիայի ուղեկցությամբ, ինչպես նաև՝ գյուղատնտեսական որոշակի մեթոդների կիրառումը, հանգեցրել են մթնոլորտ ջերմոցային գազերի արտանետումների անբնական ավելացմանը: Համաշխարհային ժողովրդագրական աճը և տնտեսական զարգացումը ուղղակիորեն ավելացրել են ջերմոցային գազերի արտանետումների ծավալները: Գիտականորեն հաստատված օրինաչափություններից մթնոլորտում ջերմոցային գազերի համակենտրոնացման հիմնական պատճառներից մեկը հանածո վառելիքի այրման արդյունքում արտանետվող ածխաթթու գազն է, որի աճով պայմանավորված, բարձրանում է միջին գլոբալ ջերմաստիճանը:

Բաց աղբյուրների տվյալներն օգտագործելով՝ Եվրոպայի և ԱՄՆ-ի գիտնականների թիմը հաշվարկել է, թե ինչպես են փոխվել տասը տարբեր ջերմոցային գազերի և օդն աղտոտող նյութերի արտանետումների մակարդակները ավելի քան 120 երկրներում 2020 թվականի փետրվար-հունիս ամիսներին: Նրանք պարզելեն, որ նշված ժամանակահատվածում արտանետումները կրճատվել են 10-30%-ով: Հեղինակները հաշվի են առել այն փաստը, որ նման արդյունքի բերել են COVID19 համաճարակի պատճառով ներդրված սահմանափակումները։ Դա հաստատվել է նաև Google-ի և Apple-ի կողմից իրականացված հետազոտություններով։1 Բնակչության շարժունակության վերլուծությունն այդ ժամանակահատվածում ցույց է տվել, որ տրանսպորտային հոսքն աշխարհում նվազել է միջինը 10%-ով, որոշ երկրներում այդ ցուցանիշն անգամ հասել է 80%-ի։ Վերջինիս կապակցությամբ արբանյակային տվյալները նկատել են մթնոլորտում ջերմոցային գազերի աղտոտվածության մակարդակի նվազում։

1 <https://naked-science.ru/article/sci/sokrashhenie-vybrosov-ne-zamedlilo-izmenenie-klimata>

Կլիմայի փոփոխության միջկառավարական խորհուրդը (IPCC-Intergovernmnetal Pannel on Climate Chanege) հետազոտություն է անցկացրել, որի արդյունքները հրապարակվել են Scientific Reports ամսագրում։ Գիտնականների կարծիքով՝ մինչև դարավերջ երկրագնդի ափամերձ բնակչության ավելի քան 4%-ը կարող է հայտնվել ջրի տակ։

Արդեն իսկ պարբերաբար տեղի են ունենում ջրհեղեղներ, որոնց գոտում բնակվում է մոտ 148 մլն մարդ։ Այնուամենայնիվ, մինչև 2100 թվականը, սառցադաշտերի հալոցքի հետևանքով համաշխարհային օվկիանոսի մակարդակի բարձրացման պատճառով, ամբողջ աշխարհում 287 միլիոն մարդ բնակչություն ունեցող քաղաքներ ու գյուղեր կանցնեն ջրի տակ: Եթե նույնիսկ ջերմոցային գազերի արտանետումների սահմանափակմանն ուղղված միջոցառումները արդյունավետ լինեն, միևնունն է մինչև դարավերջ գլոբալ տաքացման մակարդակն ըստ Ցելսիուսի կկազմի 1,8 աստիճան։ Դա նշանակում է, որ մոտ 54 միլիոն բնակչության տներ ջրի տակ կհայտնվեն։ Ափամերձ ջրհեղեղների ավելացման հետևանքները ժամանակի ընթացքում կվատթարանան: Մինչև 2100 թվականը բացասական սցենարով ափամերձ տարածքներում գտնվող արդյունաբերական տարբեր կազմակերպություններ` 14,2 տրիլիոն դոլար ընդհանուր արժեքով կանցնեն ջրի տակ։ Դա կազմում է ներկայիս համաշխարհային ՀՆԱ-ի 20%-ը։2

Հայաստանի Հանրապետությունը բացառություն չէ և կլիմայի փոփոխության բացասական ազդեցությունը` ջերմաստիճանի բարձրացումը և տեղումների նվազումը, վերջին տասնամյակների ընթացքում հիմնականում պայմանավորված է ածխաթթու գազի արտանետումների ծավալի աճով: Այս հանգամանքով պայմանավորված` ջերմաստիճանի աճի միտումների պահպանմամբ, վերջինիս էկոհամակարգերի, տնտեսության և բնակչության խոցելիությունը շարունակելու է վատթարանալ: Հետևաբար, կլիմայի փոփոխության դիմակայելու քաղաքականությունն ու միջոցառումների հրատապ իրականացումը առանձնահատուկ նշանակություն ունեն ՀՀ կողմից սոցիալական և տնտեսական զարգացման նպատակներին հասնելու տեսանկյունից:

Էլեկտրական շարժունակության քաղաքականության և իրավական կարգավորումների փաթեթի մշակման անհրաժեշտությունն ու հրատապությունը օրհասական են:

# ՍԱՀՄԱՆՈՒՄՆԵՐ

Սույն Քաղաքականության մեջ օգտագործվող հիմնական սահմանումները ունեն հետևյալ նշանակությունը՝

2 [Глобальное потепление.](https://energy.hse.ru/co2#%3A~%3Atext%3D%D0%9C%D0%B5%D0%B6%D0%BF%D1%80%D0%B0%D0%B2%D0%B8%D1%82%D0%B5%D0%BB%D1%8C%D1%81%D1%82%D0%B2%D0%B5%D0%BD%D0%BD%D0%B0%D1%8F%20%D0%B3%D1%80%D1%83%D0%BF%D0%BF%D0%B0%20%D1%8D%D0%BA%D1%81%D0%BF%D0%B5%D1%80%D1%82%D0%BE%D0%B2%2C%D1%82%D0%B5%D0%BA%D1%83%D1%89)

Էլեկտրական տրանսպորտային միջոց (ԷՏՄ) – մարտկոցով էլեկտրական տրանսպորտային միջոցները (շարժման մեջ են դրվում բացառապես էլեկտրական շարժիչով և սնուցվում են բացառապես տրանսպորտային միջոցի մեջ տեղադրված քարշիչ մարտկոցից) և վառելիքի հատվածներով էլեկտրական տրանսպորտային միջոցները (բացառապես տրանսպորտային միջոցների մեջ պահուստավորված ջրածնի փոխակերպմամբ էլեկտրական էներգիա արտադրող և տրանսպորտային միջոցը շարժաբերող սկզբունքով գործող):

Մարտկոցով էլեկտրական տրանսպորտային միջոց - տրանսպորտային միջոց, որը շարժման մեջ է դրվում բացառապես էլեկտրական շարժիչով և որի քարշային էներգիան մատակարարվում է բացառապես տրանսպորտային միջոցի մեջ տեղադրված քարշող մարտկոցով:

Միացվող մոդուլով հիբրիդային էլեկտրական տրանսպորտային միջոց - էլեկտրական շարժիչ համակարգի հետ համակցված հանածո վառելիքի օգտագործմամբ շահագործվող ներքին այրման շարժիչով Էլեկտրական տրանսպորտային միջոց, որը կարող է վերալիցքավորվել նաև արտաքին էլեկտրաէներգիայի սնուցման աղբյուրից։

Ջրածնային տրանսպորտային միջոց - Վառելիքի բջիջում ջրածինը էլեկտրաքիմիական ռեակցիա է տալիս՝ արտադրելով էլեկտրաէներգիա՝ մեքենան սնուցելու համար: Միակ թափոնը ջրի գոլորշին է:

Էլեկտրական հեծանիվ - (e-bike, eBike և այլն) ներկառուցված էլեկտրական շարժիչով, վերալիցքավորվող մարտկոցով և ոտնակներով հեծանիվ է:

Էլեկտրական ինքնագնաց - սարք է, որն ունի ղեկ, հարթակ, վերալիցքավորվող մարտկոց և փոքր կոշտ անիվներ, որոնք շարժման են դրվում էլեկտրական շարժիչով, ինչպես նաև տեղափոխում են մարդուն:

Սովորական վերալիցքավորման կետ - էլեկտրաէներգիան մինչև 22 կՎտ ելքային հզորությամբ էլեկտրական տրանսպորտային միջոցին փոխանցող, մեկ կամ մի քանի միակցիչներ ունեցող ֆիքսված կամ շարժական սարք։

Գերարագ վերալիցքավորման կետ - էլեկտրաէներգիան 22 կՎտ-ից ավել ելքային հզորությամբ էլեկտրական տրանսպորտային միջոցին փոխանցող, մեկ կամ մի քանի միակցիչներ ունեցող ֆիքսված կամ շարժական սարք։

Վերալիցքավորման կայան – էլեկտրական տրանսպորտային միջոցներին վերալիցքավորման ծառայությունների մատուցման նպատակով որոշակի վայրում սովորական և գերարագ վերալիցքավորման կետերի համակցության (նորակառույց կամ կցակառույց) մեկ տեղակայանք:

Միակցիչ (կամ վարդակ) - կենցաղային ցանցից էլեկտրական տրանսպորտային միջոցին էլեկտրաէներգիայի անվտանգ փոխանցման սարք:

Խելացի վերալիցքավորում - էլեկտրական տրանսպորտային միջոցի վերալիցքավորում, որի ժամանակ մարտկոցին մատակարարվող էլեկտրաէներգիայի ինտենսիվությունը էլեկտրոնային հաղորդակցության միջոցով ստացված տեղեկատվության հիման վրա կառավարվում է իրական ժամանակում:

Վերալիցքավորման կետի օպերատոր - վերջնական սպառողներին ներառյալ` էլեկտրական տրանսպորտի ծառայություններ մատուցող անձի անունից և վերջինիս օգտին ծառայություններ մատուցող վերալիցքավորման կետի շահագործման համար պատասխանատու անձ:

Վերալիցքավորման կայանների մատակարար (provider) - վերալիցքավորման կայանները սեփական բջջային հավելվածի միջոցով միավորող ու ծառայություններ (մոտակա և ազատ կայանի որոնում, հավելվածի միջոցով լիցքավորման գործընթացի կառավարում, վճարումների կազմակերպում) մատուցող անձ:

Ջրածնի վերալիցքավորման կետ - վառելիքի լիցքավորման կետ՝ ջրածնի մատակարարման համար, հիմնականում՝ վառելիքի հատվածներով էլեկտրական տրանսպորտային միջոցների համար:

Էլեկտրական շարժունակության ոլորտում ներդրումային գործունեություն իրականացնող ընկերություններ – վերալիցքավորման համակարգեր արտադրող, վերալիցքավորման կայանների ցանցի միջոցով համապատասխան ծառայություններ մատուցող, էլեկտրական տրանսպորտային միջոցների ներկրում, վաճառք, վարձակալություն և տեխնիկական սպասարկում իրականացնող, ոլորտում գիտահետազոտական և արտադրական/հավաքման գործունեություն իրականացնող առևտրային ընկերություններ:

# ՀԱՅԱՍՏԱՆՈՒՄ ԷԼԵԿՏՐԱԿԱՆ ՇԱՐԺՈՒՆԱԿՈՒԹՅԱՆ ԶԱՐԳԱՑՈՒՄԸ

## ՀՀ ավտոմոբիլային տրանսպորտի ներկա վճակը

Հայաստանն ունի մոտ երեք միլիոն բնակչություն (2'959'700 մարդ 2020 թվականի մարդահամարի տվյալներով), որի շուրջ 36,6%-ը (1'084'000 մարդ) բնակվում է մայրաքաղաք Երևանում: Երկրի տնտեսությունը հիմնականում զարգանում է առևտրի և սպասարկումների ոլորտի շնորհիվ: Երկիրը չունի հանածո վառելիքի պաշարներ, հետևաբար իր էներգիայի պահանջարկը մեծապես բավարարում է ներմուծված բնական գազի և հեղուկ վառելիքի շնորհիվ։ 2018թ-ի տվյալներով հանրապետությունում էլեկտրաէներգիայի ընդհանուր արտադրության 36%-ից ավելին կազմում էր ատոմային էներգետիկայի մասնաբաժինը:

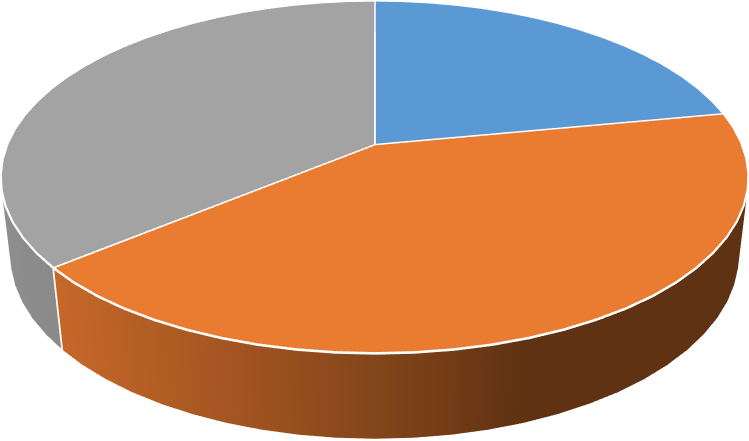
2019թ-ի տվյալներով Հայաստանի Էլեկտրաէներգիան հիմնակում արտադրվում է երեք տիպի՝ ատոմային, հիդրո և ջերմային կայաններում, որից շուրջ 39%-ը ատոմային կայանում, մնացած 60%-ը գրեթե հավասարաբար հիդրո և ջերմային կայաններում3։

Հայաստանը նախատեսում էր առաջիկա 10 տարիների ընթացքում (մինչև 2028 թվականը) հրաժարվել ջերմակայաններից և հիդրոէներգետիկայի մասնաբաժինը հասցնել 40%-ի (երկու խոշոր ՀԷԿ-երի կառուցման արդյունքում` Շնողի` Դեբեդ գետի վրա, և Մեղրու` Արաքս գետի վրա)։ Նույն ժամանակահատվածում ատոմային էներգիայի տեսակարար կշիռը նախատեսվում էր հասցնել մինչև 40-42%-ի։ Մնացած 18-20%-ը նախատեսվում էր թողնել այլընտրանքային էներգետիկայի համար, այսինքն` քամու, արևի և կենսագազի»:4

### Հայաստանում արտադրվող էլեկտրաէներգիայի ընդհանուր արտադրության մեջ

### ատոմային էներգետիկայի մասնաբաժինը

### Նկար 1



29%

39%

32%

Հիդրաէլեկտրակայաններ

Ջերմաէլեկտրակայաններ

Միջուկային էներգիա

2020 թվականի «ԵՄ կլիմայի համար» ԵՄՄԱԶԾ «ԵՐԵՎԱՆ ՔԱՂԱՔԻ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ՀԱՄԱԿԱՐԳԻ ԲԱՐԵՓՈԽՈՒՄՆԵՐԸ ՑԱԾՐ ԱԾԽԱԾՆԱՅԻՆ

ԶԱՐԳԱՑՄԱՆ ՔԱՂԱՔԱԿԱՆՈՒԹՅԱՆ ՀԱՄԱՏԵՔՍՏՈՒՄ» տարածաշրջանային ծրագրի

3 [https://www.e-draft.am/projects/2170/about,](https://www.e-draft.am/projects/2170/about) https://policy.asiapacificenergy.org/sites/default/files/Energy%20Sector%20Development%20Strategic%20Program% 20to%202040%20.pdf

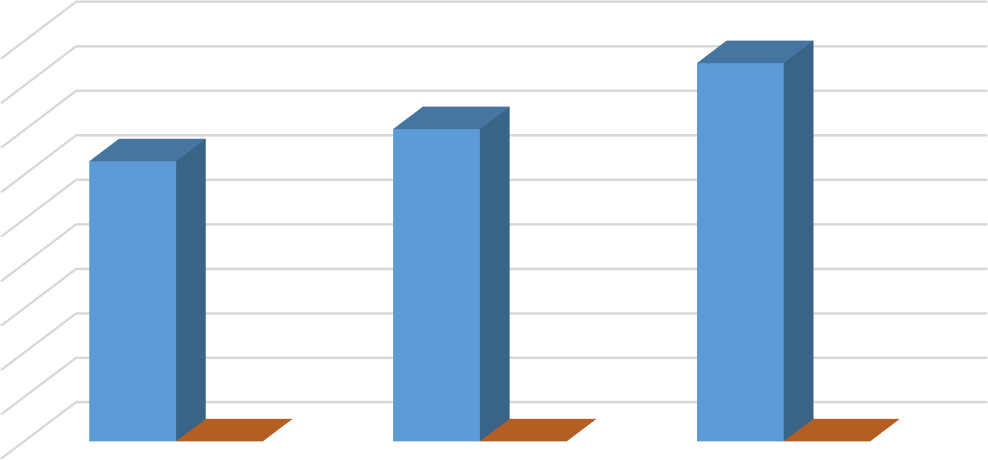
4 [armeniasputnik](https://armeniasputnik.am/20180321/hayastan-gaz-ashot-manukyan-11016288.html)

հաշվետվության5 համաձայն հայաստանում առկա հաշվառված են եղել հետևյալ տրանսպորտային միջոցները:

### ՀՀ ՈՍ ՃՈ ռեգիստրում գրանցված տրանսպորտային միջոցների դինամիկան

### 2018-2020թթ

### Նկար 2.



850691

900000

800000

700000

600000

500000

400000

300000

200000

100000

0

702330

630170

0

11%

21%

2018թ. 2019թ. 2020թ.

Տրանսպորտային միջոց (հատ)

Տոկոսային աճ նախորդ տարվա նկատմամբ

Տրանսպորտային միջոցների նման աճը հիմնականում պայմանավորված է եղել 2020թ. ԵԱՏՄ տրանսպորտային միջոցների ներմուծման միասնական հարկի անցման հետ, որը հետագայում միանշանակ չէր կարող պահպանել աճի նույն տեմպը:

### 2020թ. դրությամբ ՀՀ-ում հաշվառված տրանսպորտային միջոցներն ըստ տեսակի

### Աղյուսակ 1.

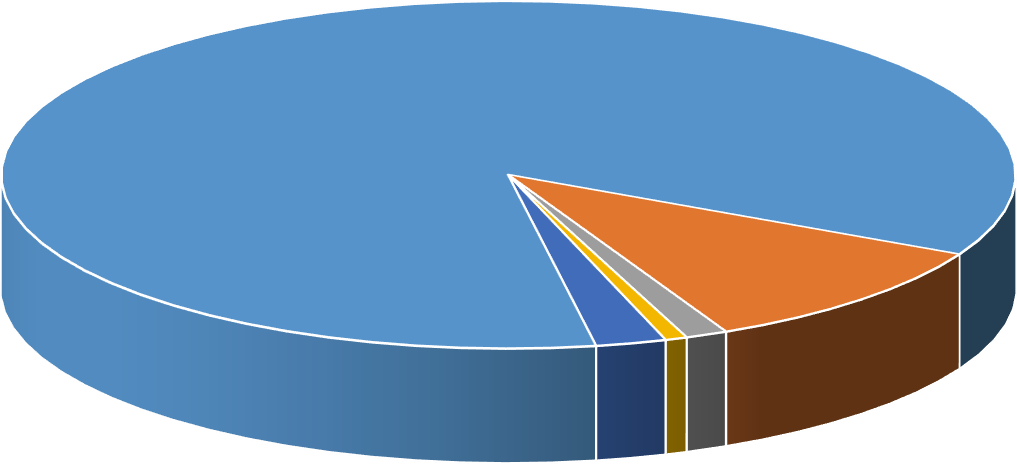
|  |  |
| --- | --- |
| Տրանսպորտային միջոցի տեսակ | Տրանսպորտային միջոցի քանակ (հատ) |
| Թեթև մարդատար | 726'026 |
| Բեռնատար | 88'097 |
| Ավտոբուս | 11'450 |
| Հատուկ | 5'964 |
| Այլ | 19'154 |
| ԸՆԴԱՄԵՆԸ | 850'691 |

5 [ԵՐԵՎԱՆ ՔԱՂԱՔԻ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ՀԱՄԱԿԱՐԳԻ ԲԱՐԵՓՈԽՈՒՄՆԵՐԸ ՑԱԾՐ ԱԾԽԱԾՆԱՅԻՆ](http://www.nature-ic.am/Content/announcements/11681/Transport%20Yerevan%20arm.pdf) [ԶԱՐԳԱՑՄԱՆ ՔԱՂԱՔԱԿԱՆՈՒԹՅԱՆ ՀԱՇՎԵՏՎՈՒԹՅՈՒՆ](http://www.nature-ic.am/Content/announcements/11681/Transport%20Yerevan%20arm.pdf)

### 2020թ. դրությամբ ՀՀ-ում հաշվառված տրանսպորտային միջոցների տեսակարար

### կշիռներն ըստ տեսակի

### Նկար 3.



85.34

Թեթև մարդատար Բեռնատար

2.25

Ավտոբուս

1.34

0.7

Հատուկ Այլ

10.35

Նկար 3-ից պարզ է, որ հանրապետությունում հաշվառված տրանսպորտային միջոցների 85%-ից ավելին բաժին է ընկնում թեթև մարդատար ավտոտրանսպորտային միջոցներին:

2020թ. դրությամբ Հայաստանի Հանրապետության մարզերում առկա հաշվառված տրանսպորտային միջոցների մասին տեղեկատվությունն ունեցել է հետևյալ տեսքը:

### 2020թ. դրությամբ ՀՀ հաշվառված տրանսպորտային միջոցներն ըստ մարզերի

### Աղյուսակ 2.

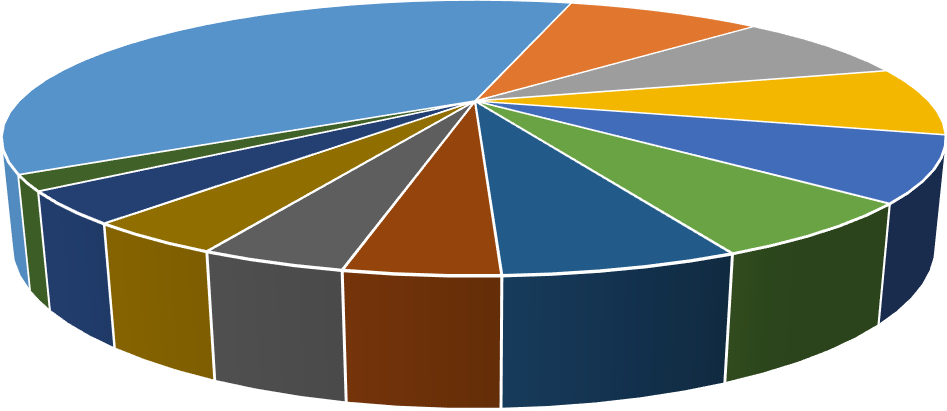
|  |  |
| --- | --- |
| Մարզ | Տրանսպորտային միջոցի քանակ (հատ) |
| Երևան | 319'626 |
| Արարատ | 73'276 |
| Արմավիր | 68'550 |
| Կոտայք | 68'499 |
| Լոռի | 64'044 |
| Շիրակ | 54'956 |
| Գեղարքունիք | 53'979 |
| Արագածոտն | 35'199 |
| Տավուշ | 33'379 |

|  |  |
| --- | --- |
| ԱՀ | 32'446 |
| Սյունիք | 31'349 |
| Վայոց Ձոր | 15'388 |
| ԸՆԴԱՄԵՆԸ | 850'691 |

### 2020թ. դրությամբ ՀՀ հաշվառված տրանսպորտային միջոցների տեսակարար

### կշիռներն ըստ մարզերի

### Նկար 4.



8.60%

8.05%

6.46%

3.92%

4.13%

6.34%

1.80%

3.68%

3.81%

Երևան Լոռի

Տավուշ

Արարատ Շիրակ

ԱՀ

Արմավիր Կոտայք

Գեղարքունիք Արագածոտն

Սյունիք Վայոց Ձոր

8.05%

37.57%

7.52%

### 2020թ. դրությամբ Երևանում հաշվառված տրանսպորտային

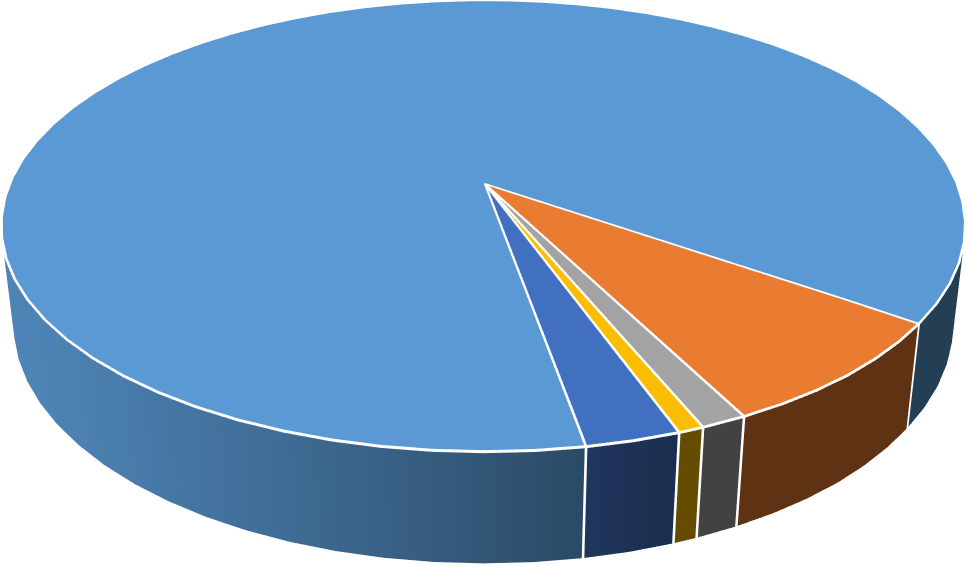
### միջոցներն ըստ տեսակի

### Աղյուսակ 3.

|  |  |
| --- | --- |
| Տրանսպորտային միջոցի տեսակ | Տրանսպորտային միջոցի քանակ (հատ) |
| Թեթև մարդատար | 279'640 |
| Բեռնատար | 24'819 |
| Ավտոբուս | 4'203 |
| Հատուկ | 2'339 |
| Այլ | 8'625 |
| ԸՆԴԱՄԵՆԸ | 319'626 |

### 2020թ. դրությամբ Երևանում հաշվառված տրանսպորտային միջոցների տեսակարար կշիռներն ըստ տեսակի

### Նկար 5.



87.48%

7.76%

0.73%

1.31%

2.69%

Թեթև մարդատար Բեռնատար Ավտոբուս Հատուկ Այլ

Վերընշված տվյալներից ակնհայտ է, որ Հայաստանի Հանրապետությունում հաշվառված տրանսպորտային միջոցների շուրջ 38%-ը բաժին է ընկնում մայրաքաղաքին: Ընդ որում, Երևանում հաշվառված 319'626 տրանսպորտային միջոցից շուրջ 88%-ը (279'640 հատ) կազմում են թեթև մարդատար տրանսպորտային միջոցները: Այսինքն, Հայաստանի Հանրապետությունում հաշվառված տրանսպորտային միջոցների ողջ ավտոպարկի թեթև մարդատար տրանսպորտային միջոցների շուրջ 38.5%-ը կենտրոնացված են մայրաքաղաքում:

Հասարակական տրանսպորտի ենթակառուցվածքի անբավարար լինելը թերևս պատճառներից ամենակարևորն է, որի դեպքում մեծանում է անձնական տրանսպորտային միջոցների քանակը: Այսպես, 2020 թվականին Հայաստանի Հանրապետությունում 1'000 բնակչին ընկնող տրանսպորտային միջոցների քանակը կազմում է 245 մեքենա, այդ թվում` Երևան քաղաքում նույն ցուցանիշը կազմում է 295 մեքենա:

Ըստ ՀՀ ՏԿԵՆ նախարարի 2023թ. փետրվարի 08-ի Ազգային ժողովում հարց ու պատասխանի ժամանակ հնչեցրած գազաբալոնների պարբերական վկայագրման շտեմարանի համաձայն՝ վկայագրվել է 166'000 տրանսպորտային միջոց, իսկ շուրջ 62'000-

ը հերթագրման գործընթացի մեջ է:6 Դա նշանակում է, որ տրանսպորտային միջոցների պարկի մոտ 27%-ը (228'000 ՏՄ) բնական գազը օգտագործում է որպես վառելիք: Սակայն, ոչ պաշտոնական տվյալով Հայաստանում գազով աշխատող մոտ 450'000 մեքենա կա:7 Ոչ պաշտոնական տվյալները հաշվի առնելով կարելի է եզրակացնել, որ ՀՀ 2020 թվականի դրությամբ հաշվառված տրանսպորտային միջոցների պարկի շուրջ 53%-ը որպես վառելիք օգտագործում է բնական սեղմված կամ հեղուկ գազը: Համեմատելու համար նշենք, որ 2016 թվականին այս ցուցանիշը կազմում էր 244'000 գազով աշխատող տրանսպորտային միջոցներ (77,4%)` 315'000 գրանցվածներից:8

Հայաստանի Ջերմոցային գազերի գումարային արտանետումները (MtCO2 համ.) 2017 թվականին կազմել են 10,2 MtCO2e, որից 69,8%-ը (7,1 MtCO2e) բաժին են ընկել էներգետիկայի ոլորտին:9 Ճանապարհային տրանսպորտի ջերմոցային գազերի արտանետումները կազմել են 1,7 MtCO2e կամ գումարային արտանետումների 16,7%-ը: Անբարենպաստ արտաքին պայմաններից անկախ, մինչև 2030 թվականը կանխատեսվում է, որ արտանետումները կավելանան մինչև 2,8 MtCO2e և կկազմեն գումարային արտանետումների շուրջ 28,0%-ը:

Հայաստանի Հանրապետությունը վավերացրել է ՄԱԿ-ի Կլիմայի փոփոխության մասին շրջանակային կոնվենցիան (ԿՓՇԿ) 1993թ. մայիսին։ 2002թ․ դեկտեմբերին Հայաստանը վավերացրել է Կիոտոյի արձանագրությունը, իսկ 2017թ․ փետրվարին՝ վավերացրել է Կիոտոյի արձանագրության Դոհայի փոփոխությունը և Փարիզյան համաձայնագիրը: 2019թ. մայիսին Հայաստանի Հանրապետությունը վավերացրել է Մոնրեալի արձանագրության Կիգալիի փոփոխությունը՝ ստանձնելով փուլային եղանակով հիդրոֆտորածխածիններից (ՀՖԱ) հրաժարման ուղղությամբ հանձնառություն:10

Հայաստանի Հանրապետությունը ՄԱԿ ԿՓՇԿ քարտուղարությանը ներկայացրել է իր Ազգային մակարդակով սահմանված նախատեսվող գործողությունները (ԱՍՆԳ, INDC), որի նախապատրաստական փուլը տևել է 2015- 2019թթ․ :

2021 թվականի ապրիլի 22-ի Հայաստանի Հանրապետության կառավարության N 610-Լ որոշման համաձայն 2015թ. ներկայացված ԱՍՆԳ-ն վերանայվել է և պարունակում է մինչև 2030թ. արտանետումների նպատակադրված սահմանափակման և ԱՍԳ

6 [ԱԺ հարց ու պատասխան](https://www.youtube.com/watch?v=ozxaRYyiCKA)

7 [ԱՌԱՋԻՆԻ ԼՐԱՏՎԱԿԱՆ ԱԼԻՔ](https://www.1lurer.am/hy/2022/08/02/%D5%80%D5%A1%D5%B5%D5%A1%D5%BD%D5%BF%D5%A1%D5%B6%D5%B8%D6%82%D5%B4-%D5%B4%D5%B8%D5%BF-450-000-%D5%A3%D5%A1%D5%A6%D5%B8%D5%BE-%D5%A1%D5%B7%D5%AD%D5%A1%D5%BF%D5%B8%D5%B2-%D5%B4%D5%A5%D6%84%D5%A5%D5%B6%D5%A1-%D5%AF%D5%A1%E2%80%A4-%D5%BE%D5%AF%D5%A1%D5%B5%D5%A1%D5%A3%D5%AB%D6%80-%D5%BD%D5%BF%D5%A1%D6%81%D5%A5%D5%AC-%D5%A7-%D5%A8%D5%B6%D5%A4%D5%A1%D5%B4%D5%A5%D5%B6%D5%A8-61-000-%D6%84%D5%A1%D5%B2%D5%A1%D6%84%D5%A1%D6%81%D5%AB/771135)

8 [Газомоторная Армения](https://metan.by/news/sng/450/?sng=1&type=pda&PAGEN_3=2)

9 [ՋԵՐՄՈՑԱՅԻՆ ԳԱԶԵՐ](http://www.mnp.am/shrjaka-mijavayr/jermocayin-gazer)

10 Կիգալիի փոփոխության կողմ չհանդիսացող երկրներից Հայաստանի Հանրապետություն ՀՖԱ-ների ներմուծման, այդ երկրներ արտահանման, ինչպես նաև այդ երկրներ Հայաստանի Հանրապետության տարածքով ՀՖԱ-ների տարանցիկ փոխանցման արգելքը կգործի 2033 թվականից:

շրջանակներում ձեռնարկվելիք հարմարվողականության միջոցառումների վերաբերյալ, ինչպես նաև «գործողություններ և աջակցություն» մասով նախնական տեղեկատվություն։ Վերանայված ԱՍԳ-ով Հայաստանի Հանրապետությունը որդեգրում է ԱՍԳ իրականացման տասնամյա ժամանակահատված (2021-2030թթ.)՝ ի տարբերություն իր ԱՍՆԳ-ի, որով առաջարկվում էր 2015-2050թթ. ժամանակահատվածը։ Հայաստանը պահպանում է մինչև 2050թ. մեղմման իր նպատակը՝ ջերմոցային գազերի (ՋԳ) արտանետումները նվազեցնել առավելագույնը 2.07 տCO2 համ. մեկ շնչի հաշվով, որը կարտահայտվի իր երկարաժամկետ, ցածր արտանետումներով զարգացման ռազմավարությունում (ԵԺՌ-ՑԱԶՌ)։ Մինչև 2030թ. իրագործման ենթակա մեղմման նոր նպատակը համարժեք է 1990թ. արտանետումների մակարդակի համեմատ 40 տոկոսով

նվազեցման:

ԱՍԳ-ն հիմնված է կանաչ տնտեսություն սկզբունքի վրա և համատեղելի է Կայուն Զարգացման Նպատակների հետ, որոնք արտացոլված են Հայաստանի Հանրապետության սոցիալական և տնտեսական զարգացման նպատակներում:

Այս հավակնոտ նպատակին հասնելու համար ՀՀ ՇՄՆ-ն իր երկրորդ երկամյա թարմացված զեկույցում նախանշում է մի շարք մեղմացնող միջոցառումներ: Գործողությունները ներառում են ջերմային էներգիայի փոխարինումը վերականգնվող աղբյուրներով, հիմնականում փոքր հիդրոէլեկտրակայաններով և արևային էներգիայի կայաններով: Տրանսպորտի ոլորտում մեղմման միջոցառումներն ուղղված են Երևան քաղաքում հասարակական տրանսպորտի խոշորացման ու քանակի նվազեցման11 և էլեկտրական շարժունակության12 զարգացման վրա:

Էկոլոգիայի տեսանկյունից էլեկտրական տրանսպորտը զգալիորեն կրճատում է ջերմոցային գազերի արտանետումները։ Վերջին ուսումնասիրությունները ցույց են տալիս, որ ամբողջ աշխարհում տարեց մարդկանց շրջանում մահերի [շուրջ 20 %](https://phys.org/news/2021-02-fossil-fuel-pollution-deaths-globally.html)13 այս կամ այն կերպ կապված է հանածո վառելիքի այրման և օդի որակի վրա դրա ազդեցության հետ:

## Էլեկտրական տրանսպորտային միջոցների շուկայի արդի վիճակը

Շրջակա միջավայրի աղտոտումը նվազեցնելու և արտանետվող գազերի քանակը կրճատելու համար Հայաստանի Հանրապետությունը փորձում է զարգացնել էլեկտրական շարժիչով տրանսպորտային միջոցների գործարկման համար անհրաժեշտ

11 [E-Mobility Options for ADB Developing Member Countries](https://www.adb.org/sites/default/files/publication/494566/sdwp-060-e-mobility-options-adb-dmcs.pdf#page%3D115)

12 «Անցում էլեկտրական շարժունակությանը Հայաստանում» դրամաշնորհային ծրագրի շրջանակներում էլեկտրական շարժունակության քաղաքականության մշակում:

13 [Fossil fuel pollution causes one in five deaths globally](https://phys.org/news/2021-02-fossil-fuel-pollution-deaths-globally.html#%3A~%3Atext%3DFossil%20fuel%20pollution%20caused%20more%20than%20eight%20million%20premature%20deaths%20in%202018%2C%20accounting%20for%20nearly%2020%20percent%20of%20adult%20mortality%20worldwide%2C%20researchers%20reported%20Tuesday).

ենթակառուցվածքներն ու հարմարեցնել օրենսդրությունը՝ ԷՏՄ գնելու ցանկությունը շահագրգռելու համար։

ՀՀ շրջակա միջավայրի նախարարության նախաձեռնությամբ Հայաստանը էլեկտրական շարժիչով տրանսպորտային միջոցների ներմուծումը և վաճառքը 2019թ․ հունվարից ժամանակավորապես ազատել է ավելացված արժեքի հարկից և ներմուծման մաքսատուրքից: Սա իր հերթին պատճառ դարձավ, որ 2020 թ-ից մեծացան ԷՏՄ-ների ներկրման ծավալները և հանրապետությունում բացվեցին մի շարք էլեկտրական տրանսպորտային միջոցների վաճառքով զբաղվող տնտեսավարող սուբյեկտներ։

2021 թվականի դեկտեմբերի 10-ին Ազգային ժողովի կողմից ընդունվեց «ՀՀ հարկային օրենսգրքում լրացում կատարելու մասին» ՀՀ օրենքը, համաձայն որի՝ ԵԱՏՄ ԱՏԳ ԱԱ 8702

40 000, 8703 80 000 և 8711 60 ծածկագրերին դասվող էլեկտրական շարժիչով տրանսպորտային միջոցների (մեծ, միջին և փոքր ավտոբուսներ, մարդատար տրանսպորտային միջոցներ, մոտոցիկլներ և մոպեդներ) ներմուծման և (կամ) օտարման մասով ավելացված արժեքի հարկի արտոնության ժամկետը երկարաձգվեց է մինչև 2024 թվականի հունվարի 1-ը14։

2022 թվականի մարտի 17-ին Էլեկտրական շարժիչով տրանսպորտային միջոցների՝ առանց ներմուծման մաքսատուրքերի վճարման ՀՀ տարածք ներմուծման համար սահմանվել է մաքսային արտոնություն, որը գործում է մինչև 2023թ. դեկտեմբերի 31-ը ներառյալ15։ [Կառավարության 2023 թվականի սեպտեմբերի 14–ի](https://www.youtube.com/watch?v=oGehYXXB6Zk) նիստում հավանություն է արժանացել «ՀՀ հարկային օրենսգրքում լրացում կատարելու մասին» օրենքի նախագիծը, որով նախատեսվում է ևս մեկ տարով՝ մինչև 2025 թ.16 հունվարի 1-ը, երկարաձգել էլեկտրական շարժիչով աշխատող տրանսպորտային միջոցների ներկման համար սահմանված ավելացված արժեքի հարկի արտոնությունը:

Բարեփոխումների արդյունքում ՀՀ տարածք ներմուծված բացառապես էլեկտրական շարժիչով տրանսպորտային միջոցների դինամիկան ունի հետևյալ տեսքը՝

* + - 2017թ. – 29 տ/մ
    - 2018թ. – 12 տ/մ
    - 2019 թ․ – 668 տ/մ17
    - 2020 թ․ – 2'155 տ/մ
    - 2021 թ․ – 5'492 տ/մ18
    - 2022 թ․ - 4'290 տ/մ
    - 2023թ. առաջին եռամսյակ – 835 տ/մ

14 [ՀԱՐԿԱՅԻՆ ՕՐԵՆՍԳՐՔ](https://www.arlis.am/documentview.aspx?docid=158634)

15 [ՀԱՐԿԱՅԻՆ ՕՐԵՆՍԳԻՐՔ](https://www.arlis.am/documentview.aspx?docid=131533)

16 <https://www.primeminister.am/hy/press-release/item/2023/09/14/Cabinet-meeting/>

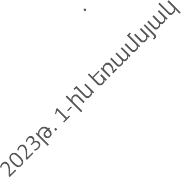
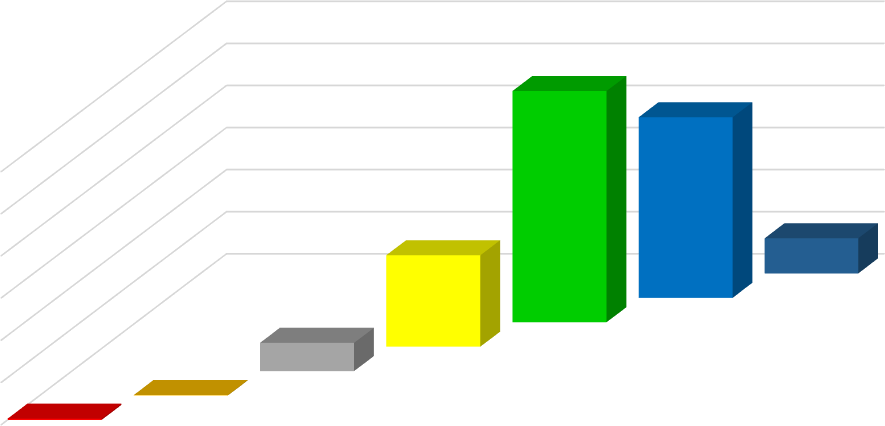
17 [Mnparmenia](https://www.facebook.com/mnparmenia/posts/pfbid037xx2mStsZWjed93aXesAZgRMN7ym7gduS1PLefgYuAbdZUHb9MnTaCoHab9cEgBWl)

18 [Mnparmenia](https://www.24news.am/news/188754)

### 2017-2023 թթ. Ընթացքում ՀՀ ներմուծված էլեկտրական շարժիչով տրանսպորտային

### միջոցների քանակի դինամիկան

### Նկար 6.



5492

4290

6000

5000

4000

2165

835

3000

668

2000

1000

0

12

29

Միաժամանակ, ըստ ՀՀ ՊԵԿ տեղեկատվության 2021թ. երկրորդ կիսամյակի և 2022թ. առաջին կիսամյակի ընթացքում հետևյալ ԱՏԳ ԱԱ ծածկագրերով Հայաստանի Հանրապետություն ներմուծված բացառապես էլեկտրական շարժիչով աշխատող տրանսպորտային միջոցներն են.

### 2021թ. երկրորդ կիսամյակի ընթացքում Հայաստանի Հանրապետություն ներմուծված բացառապես էլեկտրական շարժիչով աշխատող տրանսպորտային

### միջոցներ19 Աղյուսակ 4

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Հ/Հ | Բացառապես էլեկտրական շարժիչով ՏՄ-ի ԵԱՏՄ ԱՏԳ ԱԱ  ծածկագրերը | Ներմուծված բացառապես էլեկտրական շարժիչով աշխատող տրանսպորտային միջոցներ (հատ) | Ներմուծված բացառապես էլեկտրական շարժիչով աշխատող տրանսպորտային միջոցների մաքսային  արժեք (մլն. դրամ) |

19 [Petekamutner](https://www.petekamutner.am/Content.aspx?itn=csCIEAEU8703800002)

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 1 | 8702 40 000 (ավտոբուս) | - | - |
| 2 | 8703 80 000 (ԷՏՄ) | 1'513 | 9'767.7 |
| 2.1 | 8703 80 000 2 (ԷՏՄ) | 1'511 | 9'760.0 |
| 3 | 8711 60 (մոպեդ) | 1'372 | 202.4 |
| 4 | 8704 90 000 1 (բեռնատար) | 4 | 18.8 |
| ԸՆԴԱՄԵՆԸ | | 4'400 | 19'748.8 |

### 2022թ. առաջին կիսամյակի ընթացքում Հայաստանի Հանրապետություն ներմուծված բացառապես էլեկտրական շարժիչով աշխատող տրանսպորտային

### միջոցներ Աղյուսակ 5

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Հ/Հ | Բացառապես էլեկտրական շարժիչով ՏՄ-ի ԱՒՏՄ ԱՏԳ ԱԱ  ծածկագրերը | Ներմուծված բացառապես էլեկտրական շարժիչով աշխատող տրանսպորտային միջոցներ (հատ) | Ներմուծված բացառապես էլեկտրական շարժիչով աշխատող տրանսպորտային միջոցների մաքսային  արժեք (մլն. դրամ) |
| 1 | 8702 40 000 (ավտոբուս) | - | - |
| 2 | 8703 80 000 (ԷՏՄ) | 1'032 | 9'521.4 |
| 2.1 | 8703 80 000 2 (ԷՏՄ) | 1'002 | 9'391.0 |
| 3 | 8711 60 (մոպեդ) | 6'140 | 523.7 |
| 4 | 8704 90 000 1 (բեռնատար) | - | - |
| ԸՆԴԱՄԵՆԸ | | 8'174 | 19'436.1 |

2022թ․ ընթացքում ԵԱՏՄ ԱՏԳ ԱԱ 8703 80 000 2 ծածկագրի ներքո դասվող էլեկտրաշարժիչով շարժիչային տրանսպորտային միջոցների 0 տոկոս ներմուծման մաքսատուրքի դրույքաչափի քվոտայի շրջանակներում երրորդ երկրներից ՀՀ փաստացի ներմուծված (հայտարարագրված) տրանսպորտային միջոցների քանակի վերաբերյալ ՀՀ պետական եկամուտների կոմիտեի տեղեկատվության համաձայն երկրորդ կիսամյակի ընթացքում արձանագրվել են հետևյալ տվյալները:

### 2022թ. երկրորդ կիսամյակի ընթացքում Հայաստանի Հանրապետություն ներմուծված բացառապես էլեկտրական շարժիչով աշխատող տրանսպորտային

### միջոցներ20 Աղյուսակ 6

|  |  |
| --- | --- |
| ՀՀ ներմուծված (հայտարարագրված) տրանսպորտային միջոցներ | Ժամանակահատված |
| 01.07.2022-31․ 12․ 2022թթ․ |
| Ֆիզիկական անձանց կողմից | 1814 |
| Իրավաբանական անձանց կողմից | 442 |
| ԸՆԴԱՄԵՆԸ | 2'256 |

Տեղեկատվության նույն21 աղբյուրի համաձայն 2023թ․ առաջին եռամսյակի ընթացքում ԵԱՏՄ ԱՏԳ ԱԱ 8703 80 000 2 ծածկագրի ներքո դասվող էլեկտրաշարժիչով շարժիչային տրանսպորտային միջոցների 0 տոկոս ներմուծման մաքսատուրքի դրույքաչափի քվոտայի շրջանակներում երրորդ երկրներից ՀՀ փաստացի ներմուծված (հայտարարագրված) տրանսպորտային միջոցների քանակն ունի հետևյալ պատկերը:

### 2023թ. առաջին եռամսյակի ընթացքում Հայաստանի Հանրապետություն ներմուծված բացառապես էլեկտրական շարժիչով աշխատող տրանսպորտային միջոցներ

### Աղյուսակ 7

|  |  |
| --- | --- |
| ՀՀ ներմուծված (հայտարարագրված)  տրանսպորտային միջոցներ | Ժամանակահատված |
| 01.01.2023-31․ 03․ 2023թթ․ |
| Ֆիզիկական անձանց կողմից | 665 |
| Իրավաբանական անձանց կողմից | 170 |
| Ընդամենը | 835 |

### 2017-2023 թթ. Հայաստանի Հանրապետություն ներկրված էլեկտրական շարժիչով

### տրանսպորտային միջոցները22

### Աղյուսակ 8

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Հ/Հ | ԵԱՏՄԱՏԳԱԱծածկագրերը | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023  I  կիսամյ ակ | Ընդամենը |
| 1. | 8702 40 000 (10 ևավել ի ուղևոր) | X | X | 0 | 40 | 0 | 0 | 0 | 40 |
| 2. | 8703 80 000 (մինչ և10 ուղևոր),  այ դ թվու մ | 29 | 12 | 145 | 315 | 1'893 | 2'663 | 2'631 | 7'688 |

20 [Petekamutner](https://www.petekamutner.am/Content.aspx?itn=csCIEAEU8703800002)

21 [Petekamutner](https://www.petekamutner.am/Content.aspx?itn=csCIEAEU8703800002)

22 ՀՀ ՇՄՆ-ի կողմից տրամադրած պաշտոնական տվյալները:

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| *2.1* | *8703 80 000 2 (M1 և M1G*  *մարդատարներ*) | *X* | *X* | *X* | *315* | *1'891* | *2'642* | *2'604* | *4'848* |
| 3. | 8704 60 000 0 (մինչ և 5տ  բեռնատարներ) | X | X | 0 | 3 | 5 | 0 | 20 | 28 |
| 4. | 8711 60 (մոպեդ, մոտոցիկլ ,  հեծանիվ ...) | X | X | 523 | 1'797 | 4'747 | 2'823 | 1'281 | 11'171 |
| *ԸՆԴԱՄԵՆԸԷԼԵԿՏՐՈՄՈԲԻԼՆԵՐ* | | *29* | *12* | *145* | *358* | *1'898* | *2'663* | *2'651* | *7'756* |
| **ԸՆԴԱՄԵՆԸ ԷԼԵԿՏՐԱԿԱՆ ՇԱՐԺԻՉՈՎ**  **ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆՄԻՋՈՑՆԵՐ** | | **29** | **12** | **668** | **2'155** | **6'645** | **5'486** | **3'932** | **18'927** |

Ներկայացված տեղեկատվության համաձայն բարեփոխումների արդյունքում 2019 թվականից մինչև 2023 թվականի հուլիսի 31-ն ընկած ժամանակահատվածում ԵԱՏՄ ԱՏԳ ԱԱ 8703 80 000 ծածկագրի ներքո դասվող էլեկտրաշարժիչով շարժիչային տրանսպորտային միջոցների 0 տոկոս ներմուծման մաքսատուրքի դրույքաչափի քվոտայի շրջանակներում երրորդ երկրներից ՀՀ փաստացի ներմուծված (հայտարարագրված) տրանսպորտային միջոցների քանակը կազմել է` 7'688 ՏՄ:

Չնայած տարբեր աղբյուրների կողմից Հայաստանի Հանրապետություն ներմուծված բացառապես էլեկտրական շարժիչով աշխատող տրանսպորտային միջոցների թվաքանակների տարբերություններին 2021 թվականի դեկտեմբերի 10-ին Ազգային ժողովի կողմից ընդունված «ՀՀ հարկային օրենսգրքում լրացում կատարելու մասին» ՀՀ օրենքի համաձայն, նախորդ ժամանակահատվածների համեմատությամբ, հարկային արտոնությունը միանշանակ դրական ազդեցություն է ունեցել Հայաստանի Հանրապետություն ներկրվող ԷՏՄ-ների քանակի վրա:

2022 թվականի մայիսի 31-ի ԵՎՐԱՍԻԱԿԱՆ ՏՆՏԵՍԱԿԱՆ ՀԱՆՁՆԱԺՈՂՈՎ

ԿՈԼԵԳԻԱՅԻ թիվ 88 որոշմամբ հաստատվեց ՄԱՔՍԱՅԻՆ ՄԻՈՒԹՅԱՆ ՀԱՆՁՆԱԺՈՂՈՎԻ 2010 ԹՎԱԿԱՆԻ ՍԵՊՏԵՄԲԵՐԻ 20-Ի ԹԻՎ 378 ՈՐՈՇՄԱՆ ՄԵՋ

ՓՈՓՈԽՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐ ԿԱՏԱՐԵԼՈՒ ՄԱՍԻՆ որոշումը23, որը նախատեսում է ԵԱՏՄ ԱՏԳ ԱԱ 8703 80 000 2 ծածկագրով դասակարգվող՝ էլեկտրական շարժիչներով այն շարժիչային տրանսպորտային միջոցների առնչությամբ ներմուծման մաքսատուրքի վճարումից ազատում, որոնք ներմուծվում են Հայաստանի Հանրապետություն 2022 թվականին 7 հազ. հատ քանակությամբ և 8 հազ. հատ՝ 2023 թվականին: Տվյալ արտոնությունը երկարացվել է մինչև 2025 թվականի հունվարի 1-ը։

ՀՀ կառավարությունը այս ցուցանիշը նվազեցրել է 7'400-ի, 600 միավոր պահելով որպես պահուստ՝ հնարավոր ռիսկերից ապահովագրելու ներկրողներին՝ ավտոարտադրողների պաշտոնական ներկայացուցիչներին։ Սակայն ռեզերվի կարիք չկար, քանի որ, ըստ պաշտոնական տվյալների, 2022թ. դեկտեմբերի 1-ի դրությամբ

23 <https://www.arlis.am/DocumentView.aspx?docid=177769>

Հայաստան է ներկրվել ընդամենը 2'532 տրանսպորտային միջոց ինչպես իրավաբանական, այնպես էլ մասնավոր անձանց կողմից։ Համեմատության համար նշում ենք, որ 2021 թվականին, երբ Հայաստանի համար օգուտ չկար, ներկրվել է 1'089 էլեկտրական տրանսպորտային միջոց, 2020 թվականին՝ 354, 2019 թվականին՝ 668, 2018 թվականին՝ 12։ 2015 թվականին Հայաստան է բերվել միայն մեկ էլեկտրական շարժիչով տրանսպորտային միջոց 24։

2023թ. մարտի դրությամբ Ճանապարհային ոստիկանության կողմից տրամադրված տեղեկատվության համաձայն ԷՏՄ-ների հետ կապված ունենք հետևյալ ցուցանիշները:25

### 2023թ. մարտի դրությամբ Ճանապարհային ոստիկանությունում հաշվառված ԷՏՄ-

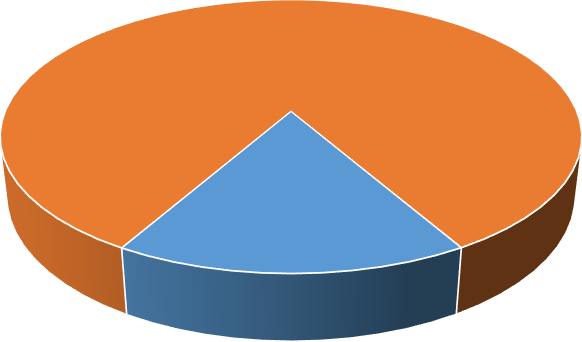
### ներն ըստ տեսակի

### Աղյուսակ 9

|  |  |
| --- | --- |
| Թեթև մարդատար | 3'427 |
| Բեռնատար | 11 |
| Մոպեդ | 13 |
| Մոտոցիկլ | 2 |
| Քվադրիցիկլ | 1 |
| ԸՆԴԱՄԵԸ | 3'454 |

### 2023թ. մարտի դրությամբ Ճանապարհային ոստիկանությունում հաշվառված ԷՏՄ-ների տեսակարար կշիռներն ըստ սեփականության ձևի

### Նկար 7



Ֆիզիկական անձինք, 2867

Իրավաբանական անձինք

Ֆիզիկական անձինք

Իրավաբանական անձինք, 571

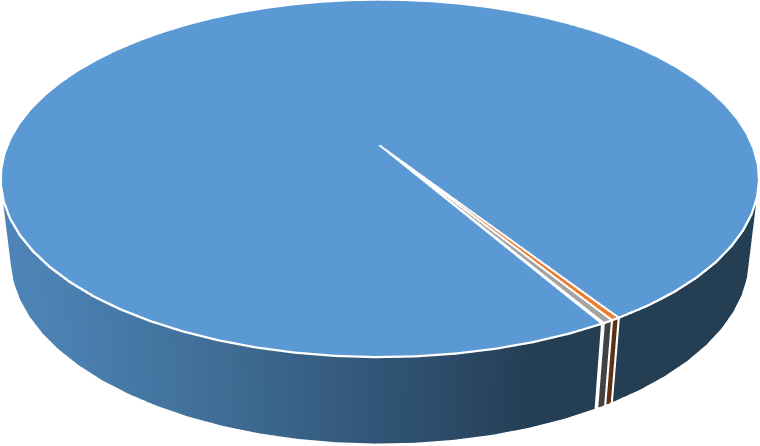
24 [Sputnik Արմենիա](https://ru.armeniasputnik.am/20221226/bolshaya-kvota--malenkiy-rynok-chto-sderzhivaet-import-elektromobiley-v-armeniyu-53046832.html)

25 ՀՀ Ոստիկանության ՃՈ ռեգիստրում գրանցված տրանսպորտային միջոցները 2023թ. մարտի դրությամբ

### 2023թ. մարտի դրությամբ Ճանապարհային ոստիկանությունում հաշվառված ԷՏՄ-

### ների տեսակարար կշիռներն ըստ տեսակի

### Նկար 8



Մոպեդ, 0.37%

Բեռնատար, 0.31%

Քվադրիցիկլ, 0.02%

Մոտոցիկլ, 0.05%

Թեթև մարդատար Բեռնատար Մոպեդ Մոտոցիկլ Քվադրիցիկլ

Թեթև

մարդատար, 99.20%

Ինչպես երևում է աղյուսակ 9-ի տվյալներից, ՀՀ-ում գրանցված 3'454 ԷՏՄ-ներից 99,2%-ը (3'427) թեթև մարդատար տրանսպորտային միջոցներն են, իսկ էլեկտրոմոբիլների մեջ (3'438) իրավաբանական անձանց սեփականության իրավունքով պատկանող ԷՏՄ- ների տեսակարար կշիռը կազմում է 16,6%-ը (571 հատ): Ընդ որում 2020 թվականի Ճանապարհային ոստիկանության տրամադրած տվյալների համաձայն հաշվառված ՏՄ- ների նկատմամբ ԷՏՄ-ների տեսակարար կշիռը կազմում է 0,4%:

### 2023թ. մարտի դրությամբ Ճանապարհային ոստիկանությունում գրանցված

### ԷՏՄ-ներն ըստ արտադրության տարեթվի

### Աղյուսակ 10*․*

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Տարեթիվ | Քանակ | Տեսակարար կշիռ % |
| 2022 | 1109 | 32,26 |
| 2021 | 627 | 18,24 |
| 2020 | 270 | 7,85 |
| 2019 | 305 | 8,87 |
| 2018 | 201 | 5,85 |
| 2017 | 90 | 2,62 |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 2016 | 126 | 3,66 |
| 2015 | 77 | 2,24 |
| 2014 | 116 | 3,37 |
| 2013 | 189 | 5,50 |
| 2012 | 176 | 5,12 |
| 2011 | 146 | 4,25 |
| 2010 | 5 | 0,15 |
| 1998 | 1 | 0,03 |
| ԸՆԴԱՄԵՆԸ | 3438 | 100 |

### 2023թ. մարտի դրությամբ Ճանապարհային ոստիկանությունում հաշվառված ԷՏՄ- ների տեսակարար կշիռներն ըստ արտադրության տարեթվի

### Նկար 9*․*



2022, 32.26%

2021, 18.24%

2020, 7.85%

1998, 0.03%

2010, 0.15%

2011, 4.25%

2019, 8.87%

2012, 5.12%

2013, 5.50%

2014, 3.37%

2015, 2.24%

2016, 3.66%

2018, 5.85%

2017, 2.62%

2022 2021 2020 2019 2018 2017 2016

2015 2014 2013 2012 2011 2010 1998

Ինչպես տեսնում ենք Նկար 8-ից ՀՀ Ոստիկանության ՃՈ ռեգիստրում հաշվառված էլեկտրական տրանսպորտային միջոցների 58,35%-ը կազմում են մինչև 3 տարեկան տրանսպորտային միջոցները, 4-10 տարեկան ՏՄ-ները` 32,11%, իսկ 10 տարեկանից մեծ տրանսպորտային միջոցները` 9,55%-ը:

### 2023թ. մարտի դրությամբ Ճանապարհային ոստիկանությունում հաշվառված

### ԷՏՄ-ներն ըստ մարզերի

### Աղյուսակ 11*․*

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Մարզ | Քանակ | Տեսակարար կշիռ % |
| ԱՐԱԳԱԾՈՏՆ | 64 | 1,86 |
| ԱՐԱՐԱՏ | 136 | 3,96 |
| ԱՐՄԱՎԻՐ | 146 | 4,25 |
| ԳԵՂԱՐՔՈՒՆԻՔ | 89 | 2,59 |
| ԵՐԵՎԱՆ | 2374 | 69,05 |
| ԼՂՀ | 23 | 0,67 |
| ԼՈՌԻ | 78 | 2,27 |
| ԿՈՏԱՅՔ | 224 | 6,52 |
| ՇԻՐԱԿ | 150 | 4,36 |
| ՍՅՈՒՆԻՔ | 48 | 1,40 |
| ՎԱՅՈՑ ՁՈՐ | 26 | 0,76 |
| ՏԱՎՈՒՇ | 35 | 1,02 |
| ՌԴ | 45 | 1,31 |
| ԸՆԴԱՄԵՆԸ | 3438 | 100 |

### 2023թ. մարտի դրությամբ Ճանապարհային ոստիկանությունում հաշվառված

### ԷՏՄ-ների տեսակարար կշիռներն ըստ մարզերի

### Նկար 10*․*



ՍՅՈՒՆԻՔ

ՇԻՐԱԿ

ԳԵՂԱՐՔՈՒՆԻՔ ԵՐԵՎԱՆ

ԱՐԱՐԱՏ ԼՈՌԻ

ՏԱՎՈՒՇ

ԱՐԱԳԱԾՈՏՆ ԼՂՀ

ՎԱՅՈՑ ՁՈՐ

ՍՅՈՒՆԻՔ, 1.40%

1.02%

ՏԱՎՈՒՇ,

ԱՐԱԳԱՌԾԴ,Ո1Տ.3Ն1,% 1.86%

ԱՐՄԱՎԻՐ ԿՈՏԱՅՔ

ՌԴ

ԱՐԱՐԱՏ, 3.96%

ԿՈՏԱՅՔ, 6.52%

ՇԻՐԱԿ, 4.36%

ԱՐՄԱՎԻՐ,

ՎԱՅՈՑ ՁՈՐ, 27% 0.76%

0.67%

, 2.

ԼՈՌԻ

ԳԵՂԱՐՔՈՒՆԻՔ,

2.59%

ԵՐԵՎԱՆ, 69.05%

## Էլեկտրական միկրոշարժունակություն

Հետիոտնային և հեծանվային ցանցը ապահովում է անվտանգ և հարմարավետ ճանապարհորդություն՝ թույլ տալով բոլոր տարիքի և կարողությունների մարդկանց ոտքով կամ հեծանիվով հասնել իրենց նպատակակետին:

Մեքենայով ուղևորվելու ժամանակ մարդիկ հազվադեպ են անհանգստանում իրենց նպատակակետին ապահով հասնելու մասին: Ի տարբերություն մեքենայի, հեծանիվը կամ հետիոտն զբոսանքը մշտապես հանգում է բանուկ փողոցների և երթևեկության այլ մասնակիցների հետ հատմանը, ինչը կարող է անհարմարություններ և վտանգներ առաջացնել փողոցային բանուկ միջավայրում:

Այս խնդիրները լուծելու համար քաղաքային իշխանությունները պետք է գնահատեն երթևեկության ծանրաբեռնվածության մակարդակը հեծանիվների և հետիոտների ցանցի վրա: Վերջինիս հնարավորություն կընձեռնի մարդկանց ավելի լայն շրջանակին խրախուսել դեպի հարմարավետ և անվտանգ կանաչ երթևեկություն: Էլեկտրական միկրոշարժունակությունը կարող է օգնել հասնել այս նպատակին: Խոսքը փոքր հեռավորությունների համար նախատեսված փոխադրամիջոցների մասին է, ինչպիսիք են ինքնագնացները, սքեյթբորդները և հեծանիվները: Միասնական ծառայությունները և միացված տեխնոլոգիաները մարդկանց ավելի լայն շրջանակներին հնարավորություն կընձեռնեն օգտվելու դրանցից: Արդյունքում, կնվազեն մեկ ուղևորով մեքենայով ճանապարհորդությունները, կկրճատվեն խցանումները և կկարգավորվի քաղաքի կենտրոնում կայանման խնդիրը:

Հաշվի առնելով աշխարհում էլեկտրական միկրոշարժունակության աճը և առաջ եկած խնդիրները շատ պետություններ օրենսդրական կարգավորումներ և սահմանափակումներ են մտցրել:26 Հստակեցվել են նաև էլեկտրական միկրոշարժունակության օբյեկտները և դրանց նկատմամբ պահանջները:27 Հայաստանում էլեկտրական միկրոշարժունակությունը նույնպես զարգանում է: Դրա մասին են վկայում նաև ՊԵԿ-ի կողմից էլեկտրական ինքնագնացների և մոպեդների ներմուծման տվյալները: Սակայն, քաղաքային իշխանությունների համար դեռևս դժվարություններ կան դրանց կանոնակարգման համար: Մասնավորապես, մայրաքաղաքում անվտանգ երթևեկության ապահովման հիմնական խոչընդոտներն են փոքր մայթերը և բարդ ռելիեֆը, ինչի հետևանքով անհավասար պայմաններ են առաջանում երթևեկության բոլոր մասնակիցների միջև: Վերջին շրջանում էլեկտրական ինքնագնացների և մոպեդների

26 <https://obzor.lt/news/n91658.html>

27 <https://bouldercolorado.gov/ru/media/10071/download?inline>=

քանակի աճը վտանգ և անհարմարություն է առաջացնում հետիոտների և ճանապարհային երթևեկության մասնակիցների համար:

Այդ իսկ պատճառով, առաջարկվում է էլեկտրական միկրոշարժունակության խնդիրը քաղաքային իշխանությունների օրակարգային հարց դարձնել:

## Երկաթուղային տրանսպորտը և ենթակառուցվածքները

Հայաստանի երկաթուղային ցանցը վճռորոշ դերակատարում ունի ուղևորների և բեռների փոխադրումներն ապահովելու գործում: Համակարգն ընդգրկում է նաև մետրոպոլիտենի համակարգը, որը սպասարկում է մայրաքաղաքի ուղևորներին: Երևանի մետրոպոլիտենն ունի սահմանափակ ծածկույթ, իսկ շուկայի իր մասնաբաժնի որոշ մասը գրավել են միկրոավտոբուսները: Ավելին, բազմաթիվ երթուղիներ կրկնում են մետրոպոլիտենի ուղեգիծը: Վերջին շրջանում առաջարկվող միասնական ուղեվարձերի ներդրումը կարող է տալ համակարգը վերակենդանացնելու հնարավորություն` առիթ ընձեռելով մետրոպոլիտենին ավելի կարևոր դեր խաղալ Երևանի քաղաքային տրանսպորտային ցանցում:

1991 թվականին «Հայկական երկաթուղին» ստեղծվել է որպես փակ բաժնետիրական ընկերություն։ Մինչև ինքնուրույնություն ձեռք բերելն այն ընդգրկված էր Անդրկովկասյան երկաթուղու կազմում որպես Երևանի բաժանմունք, երկաթուղու վարչությունը գտնվում էր Վրաստանի մայրաքաղաք Թբիլիսիում։ «Հայկական երկաթուղու» մեծ մասը կառուցվել է խորհրդային շրջանում։ Կենտրոնացված պլանավորման պայմաններում երկաթուղիները տրանսպորտի հիմնական ձևերից մեկն էին։ Երկաթուղային տրանսպորտի համակարգը մշակվել է մեծ քանակությամբ բեռների և ուղևորների տեղափոխման համար:

Երկաթուղու շահագործվող երկարությունը 703,1 կմ է, էլեկտրիֆիկացված է 97,5 տոկոսով: Առավելագույն առանցքային ծանրաբեռնվածությունը 23,5 տոննա է: Շարժակազմի մի մասն ունի զգալի մաշվածություն, շարժակազմի միջին տարիքը կազմում է ավելի քան 35 տարի: Դրանց թարմացնելու անհրաժեշտություն կա։ Ուղևորափոխադրումներում արագությունը կազմում է մինչև 100 կմ/ժ, իսկ բեռնափոխադրումներում՝ մինչև 70 կմ/ժ: Տրանսպորտային սահմանափակության պատճառով չեն շահագործվում երկաթուղու հետևյալ հատվածները՝ Արթիկ-Մարալիկ, Գյումրի-Ախուրյան, Արմավիր-Արշալույս, Կաքավաձոր-Իջևան, Երասխ-Ադրբեջանի հետ պետական սահման, ինչպես նաև երկաթուղու Մեղրու հատվածը։ Տեղանքի բարդ ռելիեֆի պատճառով երկաթուղին ունի բազմաթիվ կամուրջներ և թունելներ։

Սահմանների բացման հարցում առաջընթացի բացակայության պայմաններում տրանսպորտային ցանցի զարգացման հեռանկարները սահմանափակ են։

1991 թվականին անկախություն ձեռք բերումից հետո երկաթուղային համակարգի աշխատանքը կրճատվել է 10 անգամ, ինչը հիմնականում պայմանավորված է նրանով, որ Հայաստանի սահմանները Ադրբեջանի և Թուրքիայի հետ փակ են, ինչպես նաև Հայաստանի տնտեսական ոլորտներում կտրուկ անկմամբ:

Զարգացող հանքարդյունաբերությունը Հայաստանի հարավում բեռնատար ծառայությունների խոշոր շուկա է, քանի որ արտադրանքը պետք է հասցնել Սև ծովի նավահանգիստներ: Հարևան երկրների հետ Հայաստանի փակ սահմաններն ավելացրել են տրանսպորտային ծախսերը, ինչի հետևանքով բեռների փոխադրումը Հայաստանի տարածքով անարդյունավետ է դարձել:

«Ռուսական երկաթուղիներ» ԲԲԸ-ի դուստր ընկերություն «Հարավկովկասյան երկաթուղի» ՓԲԸ-ն իր գործունեությունը սկսել է 2008 թվականի փետրվարի 13-ից:

Իր ներդրումային պարտավորությունների շրջանակում

«ՀԿԵ» ՓԲԸ-ն ապահովում է ենթակառուցվածքը պահելը և շարժակազմի պարկի թարմացումը՝ Կոնցեսիոն պայմանագրի պայմաններին համապատասխան:

Կոնցեսիայի գործողության ընթացքում վերանորոգվել և վերակառուցվել է 55 խոշոր արհեստական կառույց, այդ թվում՝ 37 կամուրջ, 1 թունել, 2 սրահ, 25 հենապատ:

«ՀԿԵ» ՓԲԸ-ն փուլ առ փուլ կատարելագործում է շահագործման աշխատանքները:

Ներդրումային ծրագրի շրջանակում ուղևորատար վագոնների ողջ պարկը թարմացվել է նոր շարժակազմով, որը ներկայումս երթևեկում է Վրաստանի հետ միջազգային հաղորդակցությունում:

2019 թվականից ՇՎՇԿ պարկը թարմացվում է նոր ժամանակակից ЭП2Д էլեկտրագնացքներով, որոնք աշխատում են Երևան-Գյումրի-Երևան ամենածանրաբեռնված երթուղով՝ ապահովելով ուղևորների համար նոր հարմարավետ ուղևորային պայմաններ:

Երթևեկության անվտանգության ապահովումը «ՀԿԵ» ՓԲԸ-ի զարգացման անվերապահ գերակայությունն է: «ՀԿԵ» ՓԲԸ-ում իրականացվող բոլոր ներդրումային ծրագրերն իրականացվում են տեխնիկական միջոցների թարմացման և երթևեկության անվտանգության բարձրացման համակարգային փոխկապակցվածությամբ:

Բեռնառաքողների, բեռնաստացողների և բեռնափոխադրողների պահանջներին առավել լիարժեք համապատասխանելու նպատակով 2011 թվականին ստեղծվել է Տրանսպորտային ծառայությունների կենտրոն, որը հաճախորդներին տրամադրում է տրանսպորտային ծառայությունների ամբողջական համալիր «մեկ պատուհանի» սկզբունքով՝ տերմինալներում սպասարկման ծառայությունների հետ մեկտեղ:

Այսօր Հայաստանի երկաթուղային համակարգը փոխադրում է մեծ ծավալի միջազգային բեռներ, երկաթուղային բոլոր բեռնափոխադրումների 38,7 տոկոսը բաժին է ընկնում միջազգային փոխադրումներին, որոնցից 25,8 տոկոսը ներմուծումն է, իսկ ներքին

բեռնափոխադրումները գերազանցում են 61,3 տոկոսը: Երկաթուղով տեղափոխվող հիմնական ապրանքներն են հացահատիկը, անմշակ շաքարը, նավթը և նավթամթերքները, կլինկերը:

«ՀԿԵ» ՓԲԸ-ն իրականացնում է նաև մուլտիմոդալ փոխադրումներ (տրանսպորտի խառը տեսակներով), ինչը թույլ է տալիս կառուցել փոխադրումների արդյունավետ համակարգ: Կա հնարավորություն տեղափոխել բեռնարկղեր Չինաստան/Չինաստանից Վրաստանի ծովային նավահանգիստներով և այնուհետև երկաթուղային տրանսպորտով: Ներկայումս Թուրքիայի և Ադրբեջանի տարածքով բեռնափոխադրումներ չեն իրականացվում։

Մթնոլորտ CO արտանետումների տեսակետից երկաթուղային տրանսպորտը երկրի տրանսպորտային համալիրի էկոլոգիապես ամենամաքուր տրանսպորտային միջոցներից է:

## Ջերմոցային գազերի արտանետումների ներկա վիճակը

Համաշխարհային տնտեսության աշխուժացմամբ պայմանավորված CO2 արտանետումների աճը գերազանցել է նախորդ տարիների միտումը (+1,9%/տարեկան 2000-ից 2019 թվականներին): CO2-ի արտանետումները համաշխարհային ցուցանիշներն աճել են 5,4%-ով՝ հասնելով առավելագույնի (33 ԳԳտCO2):

Ամենախոշոր արտանետողներից միայն Ավստրալիան ունի CO2 արտանետումների նվազման միտում (-3,6%), ինչը հիմնականում պայմանավորված է էներգետիկ ոլորտում կրճատումներով 4,3% (էներգիայի արտադրության գործում ածխի և գազի գործարանների մասնաբաժնի կրճատում՝ հօգուտ արևի և քամու էներգիայի): Ճապոնիայում CO2 արտանետումների աճի տեմպերը դեռևս վերահսկելի են (+0,8%)։

CO2-ի արտանետումների զգալի աճ է արձանագրվել Բրազիլիայում (+14%` գազով աշխատող էլեկտրակայանների շահագործման ավելացում, տրանսպորտի ոլորտում հիմնականում նավթի սպառման աճ), Ռուսաստանում (+9,5%, գազի ռեկորդային պահանջարկ, հատկապես էներգետիկայի և արդյունաբերության ոլորտներում) և ԱՄՆ- ում (+6,2%)։ Միայն Ռուսաստանում արտանետումները ավելացել են (+156 ՄտCO2) գրեթե նույնքան, որքան ամբողջ ԵՄ-ում, որոնց ավելի քան 70%-ը բաժին է ընկնում Գերմանիային, Ֆրանսիային, Իտալիային և Հոլանդիային:

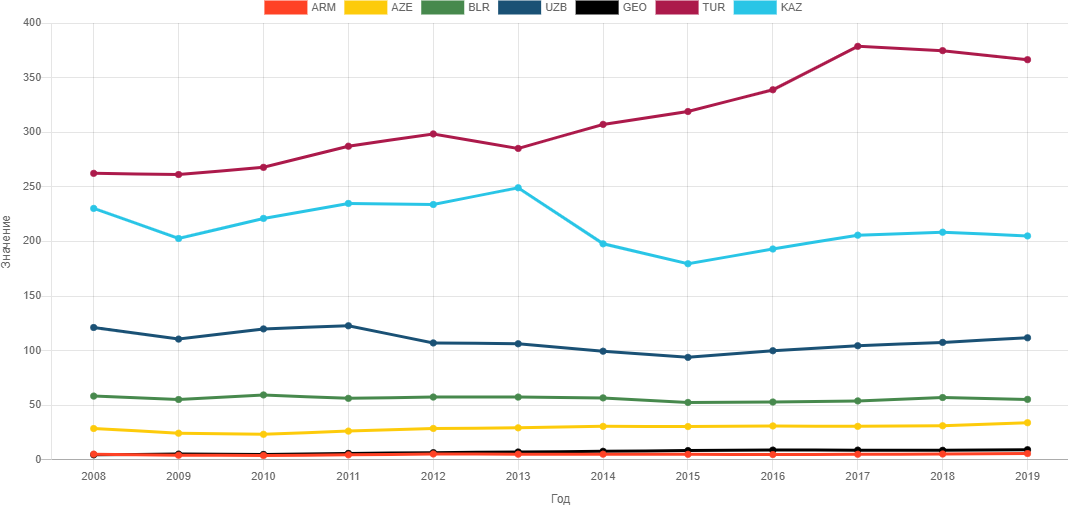
Չինաստանում CO2 արտանետումները հասել են առավելագույն մակարդակի (+6,3%, 10,4 ԳԳտCO2)՝ 2021 թվականին էլեկտրաէներգիայի պահանջարկի կտրուկ աճի և վերջինիս արտադրության համար CO2 վատթարացման ցուցանիշի պատճառով (+10%`

2021 թվականին 7 ԳՎտ ընդհանուր հզորությամբ ածխով աշխատող էլեկտրակայանների շահագործմամբ):28

### 2008-2019թթ. տարբեր երկրների վառելիքի այրումից CO2 արտանետումների

### դինամիկան29 միլիոն տոննա

### Նկար 11*․*



28 <https://energystats.enerdata.net/co2/emissions-co2-data-from-fuel-combustion.html>

29 [Վառելիքի այրումից ածխաթթու գազի արտանետումները](https://w3.unece.org/SDG/ru/Indicator?id=27&%3A~%3Atext=%D0%9F%D0%BE%D0%BA%D0%B0%D0%B7%D0%B0%D1%82%D0%B5%D0%BB%D1%8C%209.4.1-%2C%D0%92%D1%8B%D0%B1%D1%80%D0%BE%D1%81%D1%8B%20%D1%83%D0%B3%D0%BB%D0%B5%D0%BA%D0%B8%D1%81%D0%BB%D0%BE%D0%B3%D0%BE%20%D0%B3%D0%B0%D0%B7%D0%B0%20%D0%BF%D1%80%D0%B8%20%D1%81%D0%B6%D0)

### 2008-2019թթ. տարբեր երկրների վառելիքի այրումից CO2 արտանետումների դինամիկան

### միլիոն տոննա30 Աղյուսակ 12.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Հ/Հ | Երկիր | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
| 1. | Ավստրիա | 68.60 | 62.62 | 68.34 | 66.61 | 63.43 | 64.09 | 60.41 | 61.54 | 61.96 | 64.15 | 61.24 | 63.00 |
| 2. | Ադրբեջան | 28.74 | 24.42 | 23.44 | 26.36 | 28.80 | 29.36 | 30.71 | 30.54 | 31.11 | 30.73 | 31.27 | 34.05 |
| 3. | Ալբանիա | 3.73 | 3.78 | 3.95 | 4.16 | 3.50 | 3.67 | 4.14 | 3.85 | 3.70 | 4.36 | 4.33 | 4.05 |
| 4. | Հայաստան | 5.27 | 4.27 | 4.05 | 4.67 | 5.44 | 5.24 | 5.24 | 5.10 | 4.91 | 5.17 | 5.40 | 5.85 |
| 5. | Բելառուսի  Հանարապետություն | 58.42 | 55.30 | 59.47 | 56.36 | 57.55 | 57.52 | 56.78 | 52.60 | 53.00 | 54.02 | 57.11 | 55.41 |
| 6. | Բելգիա | 103.90 | 96.87 | 104.14 | 93.72 | 92.63 | 94.05 | 87.49 | 92.78 | 91.79 | 90.43 | 91.13 | 90.19 |
| 7. | Բուլղարիա | 48.14 | 41.93 | 43.93 | 48.85 | 44.04 | 38.77 | 41.14 | 43.45 | 40.39 | 42.65 | 39.67 | 38.02 |
| 8. | Բոսնիա և Հերցեգովինա | 20.24 | 20.21 | 20.48 | 23.40 | 21.65 | 21.51 | 19.17 | 19.31 | 22.02 | 22.33 | 22.22 | 20.69 |
| 9. | Հունգարիա | 51.75 | 46.87 | 47.15 | 46.34 | 42.75 | 40.25 | 40.06 | 42.71 | 43.54 | 45.65 | 45.51 | 45.36 |
| 10. | Գերմանիա | 773.89 | 720.18 | 758.85 | 731.24 | 745.14 | 763.65 | 723.11 | 729.68 | 734.49 | 718.79 | 694.47 | 644.11 |
| 11. | Հունաստան | 94.35 | 90.16 | 83.37 | 82.12 | 76.99 | 68.85 | 65.73 | 64.54 | 63.08 | 63.11 | 61.60 | 56.64 |
| 12. | Վրաստան | 4.67 | 5.29 | 5.00 | 5.95 | 6.61 | 7.22 | 7.85 | 8.53 | 8.96 | 8.94 | 8.77 | 9.32 |
| 13. | Դանիա | 48.68 | 46.95 | 47.27 | 42.05 | 37.15 | 38.88 | 34.69 | 32.54 | 33.94 | 31.71 | 31.76 | 28.35 |
| 14. | Իսրայել | 64.48 | 63.86 | 68.44 | 67.51 | 73.75 | 64.77 | 62.37 | 63.85 | 62.94 | 63.63 | 59.30 | 60.88 |
| 15. | Իռլանդիա | 43.67 | 39.24 | 39.08 | 35.72 | 35.95 | 34.60 | 34.06 | 35.41 | 37.03 | 35.94 | 35.75 | 33.86 |
| 16. | Իսլանդիա | 2.12 | 2.08 | 1.95 | 1.87 | 1.86 | 2.03 | 2.05 | 2.06 | 1.63 | 1.67 | 1.70 | 1.64 |
| 17. | Իսպանիա | 309.88 | 276.09 | 262.05 | 264.87 | 260.51 | 235.16 | 232.06 | 247.07 | 237.62 | 254.00 | 247.38 | 230.91 |
| 18. | Իտալիա | 428.85 | 383.72 | 391.99 | 384.11 | 366.68 | 337.58 | 319.16 | 329.66 | 325.66 | 321.48 | 317.13 | 309.33 |
| 19. | Ղազախստան | 230.26 | 202.72 | 221.10 | 234.82 | 233.83 | 249.16 | 197.82 | 179.59 | 193.08 | 205.74 | 208.45 | 205.05 |
| 20. | Կանադա | 539.88 | 512.51 | 526.20 | 538.65 | 537.24 | 546.72 | 551.78 | 548.98 | 548.17 | 558.64 | 570.54 | 571.01 |
| 21. | Կիպրոս | 7.67 | 7.60 | 7.34 | 7.09 | 6.59 | 5.68 | 5.84 | 5.98 | 6.34 | 6.44 | 6.35 | 6.40 |
| 22. | Ղրղզստան | 7.01 | 6.52 | 6.04 | 7.21 | 9.56 | 8.72 | 9.03 | 9.68 | 9.19 | 8.84 | 10.49 | 9.29 |
| 23. | Լատվիա | 7.94 | 7.19 | 8.09 | 7.34 | 7.00 | 6.91 | 6.72 | 6.85 | 6.80 | 6.68 | 7.23 | 7.01 |
| 24. | Լիտվա | 12.61 | 11.41 | 12.32 | 11.53 | 11.53 | 10.87 | 10.46 | 10.55 | 10.75 | 10.77 | 11.14 | 11.15 |
| 25. | Լյուքսեմբուրգ | 10.64 | 10.09 | 10.66 | 10.52 | 10.31 | 9.78 | 9.29 | 8.81 | 8.50 | 8.63 | 8.95 | 9.09 |
| 26. | Մալթա | 2.72 | 2.51 | 2.59 | 2.57 | 2.72 | 2.37 | 2.36 | 1.66 | 1.35 | 1.52 | 1.55 | 1.66 |
| 27. | Նիդեռլանդներ | 164.82 | 160.07 | 170.76 | 158.41 | 157.16 | 156.79 | 149.50 | 157.15 | 158.29 | 155.45 | 151.13 | 146.32 |
| 28. | Նորվեգիա | 35.35 | 35.73 | 40.01 | 38.21 | 37.12 | 37.90 | 37.69 | 38.12 | 37.34 | 36.51 | 36.50 | 34.86 |
| 29. | Լեհաստան | 301.60 | 291.47 | 307.49 | 303.19 | 296.94 | 292.41 | 279.26 | 282.71 | 293.21 | 305.82 | 304.20 | 287.38 |
| Հ/Հ | Երկիր | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |

30 [Վառելիքի այրումից ածխաթթու գազի արտանետումները](https://w3.unece.org/SDG/ru/Indicator?id=27&%3A~%3Atext=%D0%9F%D0%BE%D0%BA%D0%B0%D0%B7%D0%B0%D1%82%D0%B5%D0%BB%D1%8C%209.4.1-%2C%D0%92%D1%8B%D0%B1%D1%80%D0%BE%D1%81%D1%8B%20%D1%83%D0%B3%D0%BB%D0%B5%D0%BA%D0%B8%D1%81%D0%BB%D0%BE%D0%B3%D0%BE%20%D0%B3%D0%B0%D0%B7%D0%B0%20%D0%BF%D1%80%D0%B8%20%D1%81%D0%B6%D0)

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 30. | Պորտուգալիա | 52.83 | 53.08 | 47.56 | 47.06 | 45.67 | 43.74 | 42.84 | 46.93 | 46.46 | 50.80 | 47.25 | 42.41 |
| 31. | Մոլդովա | 7.36 | 7.30 | 7.95 | 7.92 | 7.70 | 6.71 | 7.25 | 7.58 | 7.71 | 7.53 | 7.96 | 8.28 |
| 32. | ՌԴ | 1553.84 | 1440.68 | 1529.23 | 1604.74 | 1607.95 | 1568.53 | 1551.61 | 1533.08 | 1509.69 | 1537.18 | 1601.53 | 1640.33 |
| 33. | Ռումինիա | 91.23 | 77.58 | 74.81 | 80.94 | 78.65 | 69.35 | 68.53 | 69.92 | 68.37 | 70.88 | 71.66 | 70.09 |
| 34. | Հյուսիսային Մակեդոնիա | 9.12 | 8.51 | 8.33 | 9.16 | 8.80 | 7.86 | 7.44 | 7.14 | 6.96 | 7.44 | 6.95 | 7.95 |
| 35. | Սերբիա | 48.39 | 45.79 | 46.05 | 50.20 | 44.91 | 45.70 | 38.29 | 44.70 | 45.87 | 46.55 | 45.32 | 45.14 |
| 36. | Սլովակիա | 35.49 | 32.70 | 34.57 | 32.86 | 31.25 | 31.79 | 29.17 | 29.45 | 30.16 | 32.21 | 31.66 | 29.67 |
| 37. | Սլովենիա | 16.77 | 15.09 | 15.42 | 15.40 | 14.81 | 14.16 | 12.69 | 12.77 | 13.56 | 13.71 | 13.62 | 13.12 |
| 38. | Միացյալ  Թագավորություն | 507.90 | 460.08 | 476.63 | 439.18 | 461.44 | 447.00 | 408.66 | 394.02 | 373.56 | 359.87 | 353.93 | 342.24 |
| 39. | ԱՄՆ | 5512.45 | 5120.63 | 5352.05 | 5128.11 | 4902.94 | 5038.53 | 5046.56 | 4928.61 | 4838.48 | 4761.30 | 4910.00 | 4744.45 |
| 40. | Տաջիկստան | 2.95 | 2.31 | 2.30 | 2.42 | 2.89 | 3.01 | 4.02 | 4.21 | 5.43 | 5.85 | 6.80 | 7.54 |
| 41. | Թուրքմենստան | 56.46 | 49.96 | 56.92 | 61.80 | 64.09 | 65.51 | 67.02 | 69.11 | 68.97 | 69.00 | 69.13 | 69.21 |
| 42. | Թուրքիա | 262.36 | 261.27 | 267.83 | 287.19 | 298.43 | 285.18 | 307.17 | 318.97 | 338.87 | 378.63 | 374.70 | 366.42 |
| 43. | Ուզբեկստան | 121.24 | 110.60 | 119.93 | 122.81 | 107.09 | 106.32 | 99.52 | 93.88 | 99.95 | 104.52 | 107.58 | 111.81 |
| 44. | Ուկրաինա | 294.90 | 249.03 | 266.04 | 279.44 | 273.83 | 266.49 | 234.02 | 187.39 | 197.63 | 171.14 | 181.66 | 170.40 |
| 45. | Ֆինլանդիա | 56.04 | 53.80 | 62.00 | 54.57 | 48.91 | 49.71 | 45.69 | 42.35 | 45.15 | 42.41 | 43.98 | 40.12 |
| 46. | Ֆրանսիա | 349.33 | 336.20 | 340.05 | 327.34 | 331.18 | 331.47 | 299.33 | 304.88 | 307.51 | 311.54 | 300.55 | 293.87 |
| 47. | Խորվաթիա | 20.16 | 19.06 | 18.25 | 17.95 | 16.37 | 15.87 | 15.01 | 15.43 | 15.80 | 16.12 | 15.22 | 15.34 |
| 48. | Չեռնոգորիա | 2.69 | 1.75 | 2.58 | 2.54 | 2.33 | 2.27 | 2.22 | 2.36 | 2.15 | 2.27 | 2.50 | 2.60 |
| 49. | Չեխիա | 116.31 | 109.60 | 110.78 | 107.51 | 104.56 | 99.82 | 96.03 | 97.58 | 100.03 | 100.10 | 99.03 | 94.31 |
| 50. | Շվեցարիա | 43.10 | 41.82 | 43.25 | 39.27 | 40.71 | 41.70 | 37.91 | 37.38 | 37.90 | 36.94 | 35.74 | 35.64 |
| 51. | Շվեդիա | 44.75 | 41.62 | 46.81 | 43.22 | 40.66 | 39.13 | 37.69 | 37.66 | 37.23 | 36.81 | 34.41 | 33.65 |
| 52. | Էստոնիա | 17.80 | 14.79 | 18.69 | 17.76 | 16.48 | 18.92 | 17.52 | 15.33 | 15.81 | 16.40 | 15.03 | 9.88 |

Հաշվարկները կատարելու և վերլուծելու նպատակով մեր կողմից կազմվել է էներգիայի տարբեր աղբյուրների CO2 արտանետումների ծավալի և արդյունքի ցուցանիշների տեղեկատվությունը:

### Էներգիայի տարբեր աղբյուրների CO2 արտանետումների ծավալի և արդյունքի համեմատական աղյուսակ31

### Աղյուսակ 13

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Էներգածախսի աղբյուր/միավոր | Ցուցանիշ | Գործակից | Արդյունք  (ԿգCO2 համ.) |
| Շենքերի, շինությունների ջեռուցման համար շահագործվող ենթակառուցվածքների  արտանետումներն ըստ ծախսվող վառելիքի | | | |
| Վերականգնվող աղբյուրներից էլեկտրաէներգիա  (կՎ/ժ) | 100 | 0 | 0 |
| Էլեկտրամատակարարման համակարգերի միջին  (կՎտ/ժ) | 100 | 0,45 | 45 |
| Բնական գազ (կՎտ/ժ) | 100 | 0,18445 | 18 |
| Հեղուկ վառելիք` կերոսին (լ) | 100 | 2,53215 | 253 |
| Հեղուկ վառելիք` նավթային գազեր (լ) | 100 | 2,90884 | 291 |
| Պրոպան/բութան (լ) | 100 | 1,50938 | 151 |
| Մազութ (տ) | 1 | 3,223 | 3223 |
| Ածուխ (տ) | 1 | 3,065 | 3065 |
| ՏՄ շահագործումից արտանետումներն ըստ վառելիքի | | | |
| Բենզին (լ) | 100 | 2,1944 | 219 |
| Դիզելային վառելիք (լ) | 100 | 2,5839 | 258 |
| Հեղուկ գազ (լ) | 100 | 1,50938 | 151 |
| Բնական գազ` մեթան (լ) | 100 | 1,50938 | 151 |
| ՏՄ շահագործումից արտանետումներն ըստ վազքի | | | |
| Բենզին (կմ) | 100 |  |  |
| Փոքր ԱՄ | 0,16 | 16 |
| Միջին ԱՄ | 0,20 | 20 |
| Մեծ ԱՄ | 0,29 | 29 |
| Դիզելային վառելիք (կմ) | 100 |  |  |
| Փոքր ԱՄ | 0,14 | 14 |
| Միջին ԱՄ | 0,18 | 18 |
| Մեծ ԱՄ | 0,23 | 23 |
| Հեղուկ գազ (կմ) | 100 |  | 21 |
| Փոքր ԱՄ |

31 <https://sro150.ru/kalkulyatory/303-kalkulyator-vybrosov-dioksida-ugleroda-co> (հաշվարկները կատարվել են կայքի առցանց հաշվիչի միջոցով)

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Միջին ԱՄ |  | 0,21 |  |
| Մեծ ԱՄ |
| Բնական գազ` մեթան (կմ) | 100 | 0,21 | 21 |
| Փոքր ԱՄ |
| Միջին ԱՄ |
| Մեծ ԱՄ |
| Հիբրիդային (կմ) | 100 | 0,13 | 13 |
| Երկաթգիծ | 100 | 0,05 | 5 |
| Ավտոբուս | 100 | 0,10 | 10 |
| Մարդու կենսագործունեության արդյունքում արտանետումներ | | | |
| CO2 արտաշնչում (օր) | 1 | 0,01 | 1 |

Երևան քաղաքում միկրոավտոբուսով և ավտոբուսով վառելիքային բաղադրիչի

ծախսերի հաշվարկ32

Աղյուսակ 14

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Վառելիքային բաղադրիչի հաշվարկի համար հիմք հանդիսացող ցուցանիշները | Միկրո ավտոբուս | Ավտոբուս  /դիզել/ | Ավտոբու ս  /սեղմված  բնական գազ/ |
| Տրանսպորտային միջոցի մակնիշը | ԳԱԶ-32213  «Գազել» | HIGER KLQ6770G | |
| 100 կմ շահագործման վառելիքի ծախսի նորման /լ կամ խմ  / | 20 | 29,8 | |
| մեկ ամսվա (25 օր) մեկ միկրոավտոբուսի | 1'112,1 | 1'713,5 | |
| Միավոր վառելիքի գինը /դրամ/ | 214,1 | 476,8 | 214,1 |
| ՄԵԿ ԱՄՍՎԱ ՎԱՌԵԼԻՔԻ ԾԱԽՍԸ /ԴՐԱՄ | 238'100 | 816'997 | 366'860 |

Համաձայն Երևանի քաղաքապետարանի պաշտոնական կայք էջի 2023թ. փետրվար ամսվա դրությամբ Երևան քաղաքում ապրում է 1'076,5 հազ. մարդ, որը կազմում է հանրապետության բնակչության ավելի քան 35%-ը: Ուղևորափոխադրումներն իրականացվում են ավտոմոբիլային տրանսպորտով և էլեկտրատրանսպորտով, այդ թվում՝ մետրոյով։33

32<https://www.yerevan.am/uploads/media/default/0001/08/6ba6d56e8f3236e2daed739916e101a7aa7d42ff.pdf>

(Հաշվարկների համար հիմք է հանդիսացել՝ ՀՀ ֆինանսների և էկոնոմիկայի ու ՀՀ տրանսպորտի և կապի նախարարների կողմից համատեղ հաստատված «Ավտոմոբիլային տրանսպորտի վառելիքի և քսանյութերի ծախսի նորմաներում» արտացոլված բանաձևը։ — Ավտոբուսների համար նաև ՀՀ ներկրվելուց հետո արտադրողի ներկայացուցիչների մասնակցությամբ վառելիքի ծախսի ստուգաչափումների արդյունքները։)

33 <https://www.yerevan.am/hy/economy/>

### Ավտոբուսային փոխադրումներ

Մայրաքաղաքի ավտոբուսային հավաքակազմում առկա է 877 ավտոբուս, փաստացի շահագործվում է 63 երթուղի, որոնցում օրական միջին հաշվով գիծ է դուրս բերվում 570-580 միավոր շարժակազմ։ Ավտոբուսային երթուղիները պայմանագրային հիմունքներով սպասարկում են «Երևանի ավտոբուս» ՓԲԸ-ն և մասնավոր 11 կազմակերպություններ։34

### Միկրոավտոբուսային փոխադրումներ

«Երևանում փաստացի գործում է 11 միկրոավտոբուսային երթուղիներ, որոնք սպասարկվում են թվով 100 «ԳԱԶԵԼ Սիթի» մակնիշի փոքր դասի ավտոբուսներով: Օրական միջին հաշվով երթուղիներ է դուրս բերվում 60-65 միավոր շարժակազմ: Նշված երթուղիները սպասարկում է «Երևանի ավտոբուս» ՓԲԸ-ն:»:35

### Վերգետնյա էլեկտրատրանսպորտ

«Երևանի էլեկտրատրանսպորտ» ՓԲԸ-ի հաշվեկշռում առկա է 56 տրոլեյբուս, այդ թվում՝ 7 հատ «ՇԿՈԴԱ», 34 հատ «ԼԻԱԶ» և 15 հատ «Յութոնգ» մակնիշի:36 Փաստացի սպասարկվում է 7 տրոլեյբուային երթուղի, օրական գիծ է դուրս բերվում 40-45 միավոր շարժակազմ: 2022 թվականին որոշակիորեն ավելացել է տրոլեյբուսներով տեղափոխվող ուղևորների թիվը, տեղափոխվել է 4'307,5 հազ. ուղևոր, ինչը 388,5 հազ. ուղևորով ավելի է նախորդ տարվա համեմատ: Դեռևս փոքր է տրոլեյբուսներով տեղափոխվող ուղևորների տեսակարար կշիռը ներքաղաքային ընդհանուր ուղևորափոխադրումներում, այն կազմում է մոտ 3.0%։37

2022 թվականի հունիսի 17-ի N 889-Ն ՀՀ կառավարության որոշման համաձայն սահմանվեցին օդանավակայանի տաքսի ծառայության կազմակերպման լիցենզիա ստանալու համար նոր պայմաններ: Դրանց համապատասխան, 2023 թվականից

«Էկոտաքսի» ընկերության կողմից օդանավակայանից ուղևորափոխադրումների իրականացնող 22 բացառապես էլեկտրական տրանսպորտային միջոց ներդրվեց: Այս մոդելը նախատեսվում է կիրառել Հայաստանի ամբողջ տարածքում38,39.

Ավտոբուսային ներկայիս հավաքակազմը համալրված է հետևյալ տարբեր մակնիշի մեքենաներով (01.10.2023թ. դրությամբ)40.

* ՀԻԳԵՐ 249 միավոր (110 շահագործվող),
* ՄԱՆ 87 միավոր,

34 <https://www.yerevan.am/hy/bus/>

35 <https://www.yerevan.am/hy/minibus/>

36 <https://yerevan.today/all/society/114611/erevani-qaghaqapetarany-dzerq-e-berel-15-nor-troleybousner>

37 <https://www.yerevan.am/hy/electric-transportation/>

38 <https://www.arlis.am/documentview.aspx?docid=164322>

39 <https://youtu.be/gHjMsGvl3jI>

40 <https://www.yerevan.am/uploads/media/default/0002/16/c8b86f3cd65951fa298e1ec43da399bfb65fd6a1.pdf> էջ 68

* ԺՈՆԳԹՈՆԳ 361 միավոր,
* ՊԱԶ 9 միավոր,
* Զիջիանգ 14 միավոր,
* Բոգդան 24 միավոր (չեն շահագործվում),
* Հյունդաի 133 միավոր,
* ԳԱԶԵԼ Սիթի 100 միավոր:

Նշված ավտոբուսներից «Բոգդան», «Հյունդաի» և «ԳԱԶԵԼ Սիթի» մակիշների ավտոբուսները աշխատում են դիզելային վառելիքով, մնացածը՝ բնական գազով:

### Ուղևորափոխադրումներ իրականացնող ավտոմոբիլային տրանսպորտի և էլեկտրատրանսպորտի CO2 ամսական արտանետումների ծավալի հաշվարկ 2023թ.

### Աղյուսակ 15.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Ավտոբուսային հավաքակազմի մակնիշ | Ավտոբուսային հավաքակազմի տեսակարար կշիռը | Օրական միջին վազքը` ներառյալ զրոյականը  /կմ/ | Մեկ ՏՄ մեկ ամսում (25 օր) կատարած վազքը /կմ/ | Մեկ ՏՄ մեկ ամսում (25 օր) արտանետումների ծավալը  (ԿԳCO2 համ.) | Ավտոբուսային հավաքակազմի մեկ ամսում  (25 օր) արտանե տումների ծավալը  (ԿԳCO2 համ.) |
| ՀԻԳԵՐ (բնական  գազ) | 249 (110) |  |  |  | 191'070  (110x1'737) |
| ՄԱՆ  (բնական գազ) | 87 |  |  |  | 151'119  (87x1'737) |
| ԺՈՆԳ ԹՈՆԳ  (բնական գազ) | 361 |  |  | 1'737  (5'750/100x20x1,51) | 627'057  (361x1'737) |
| ՊԱԶ  (բնական գազ) | 9 | 230  (36,76x6+10) | 5'750  (230x25) |  | 15'633  (9x1'737) |
| ՋԻՋԻԱՆԳ  (բնական գազ) | 14 |  |  |  | 24'318  (14x1'737) |
| ԲՈԳԴԱՆ  (դիզվառելիք) | 24 (-) |  |  | 4'421 | - |
| ՀՅՈՒՆԴԱԻ  (դիզվառելիք) | 133 |  |  | (5'750/100x29,8x2,58) | 587'993  (133x4'421) |
| ԳԱԶԵԼ Սիթի (դիզվառելիք) | 100 | 220 (31,62x6,5+15  ) | 5'500 (220x25) | 4'229 (5'500/100x29,8x2,58) | 422'900 (100x4'229) |
| ԸՆԴԱՄԵՆԸ | 977 | - | - | - | 2'020'090 |

Նշենք, որ մեկ մեծ քաղաքային ավտոբուսը տեղափոխում է առնվազն 10 թեթև մարդատար ՏՄ-ի ուղևոր:

Պաշտոնական տվյալներով 27%-ը (228'000 ՏՄ), իսկ ոչ պաշտոնական տվյալներով 53%-ը (450'000 ՏՄ) որպես վառելիք օգտագործում է բնական սեղմված կամ հեղուկ գազը: Հաշվի առնելով այն փաստը, որ ՏՄ-ի միջին տարեկան վազքը կազմում է 25'000 կմ լավագույն դեպքում բնական սեղմված կամ հեղուկ գազով ՀՀ-ում շահագործվող ՏՄ պարկը գումարային տարեկան արտանետում է 1'197'000'000ԿգCO2 համ. (25'000կմ/100կմ\*21ԿգCO2 համ.=5'250 ԿգCO2 համ. մեկ ՏՄ-ի միջին տարեկան արտանետման ցուցանիշն է, գումարային արտանետումը` 5250ԿգCO2 համ.\*228'000 ՏՄ) ածխաթթու գազ: Նույն մեթոդաբանությամբ, ոչ պաշտոնական տվյալներով, բնական սեղմված կամ հեղուկ գազով ՀՀ-ում շահագործվող ՏՄ պարկը գումարային տարեկան արտանետում է 2'362'500'000ԿգCO2 համ. (5'250ԿգCO2 համ.\*450'000 ՏՄ) ածխաթթու գազ:

Մանրամասն տեղեկատվության (օգտագործվող վառելիք, արտադրության տարեթիվ, շարժիչի հզորություն և այլն) բացակայության պատճառով մնացած տրանսպորտային միջոցների բենզինով շահագործման պարագայում (400'691 ՏՄ) միջին գումարային տարեկան արտանետման հաշվարկը կազմում է 2'003'455'000ԿգCO2 համ. (25'000/100\*20=5'000 ԿգCO2 համ. մեկ ՏՄ-ի միջին տարեկան արտանետման ցուցանիշն է, գումարային արտանետումը` 5000 ԿգCO2 համ.\*400'691 ՏՄ) ածխաթթու գազ: Անգամ մոտավոր միջինացված ցուցանիշներով ՀՀ ՏՄ-ի գումարային տարեկան արտանետումների ծավալները հասնում են ահռելի չափերի (4'365'955'000ԿգCO2 համ. ածխաթթու գազ): Նշված ցուցանիշների մեջ մայրաքաղաքին բաժին ընկնող գումարային տարեկան արտանետումները կազմում են 1'640'480'500ԿգCO2 համ. ածխաթթու գազ: Բնական սեղմված կամ հեղուկ գազը որպես վառելիք օգտագործող 169'402 ՏՄ (53%) և բենզինը կամ դիզելը որպես վառելիք օգտագործող 150'224 ՏՄ (47%): Ինչպես տեսնում ենք, ՀՀ ՏՄ-ի գումարային տարեկան արտանետումների ծավալների շուրջ 38%-ը բաժին է ընկնում միայն Երևանին:

# ՔԱՂԱՔԱԿԱՆՈՒԹՅԱՆ ՇՐՋԱՆԱԿԸ

## Քաղաքականության ազդեցության շրջանակը

Միջազգային փորձի բազմակողմանի ուսումնասիրությունը ցույց է տալիս, որ էլեկտրական շարժունակության զարգացման քաղաքականությունները սովորաբար հիմնվում են` գնային (կոշտ` ֆինանսական, հարկային, մաքսային) և ոչ գնային (մեղմ միջոցառումների) խթանների վրա: Այն երկրներում, որտեղ քաղաքականությունները հավասարաչափ հիմնվել են երկու տիպի խթանների վրա ԷՏՄ-ների նկատմամբ սպառողների հետաքրքրությունը ամենամեծն է եղել:

### Գնային (կոշտ) խթաններն են.

* + 1. ԷՏՄ-ների ձեռքբերման սուբսիդավորումը,
    2. Վերալիցքավորման ենթակառուցվածքների ձեռքբերման և տեղադրման սուբսիդավորումը (տան վերալիցքավորման կետերի 30-50%-ի չափով),
    3. Սպառված էլեկտրաէներգիայի ծախսերի (մինչև 50-100%-ի չափով) համար նախատեսված ուղղակի սուբսիդիաները,
    4. Հարկային արտոնությունները (ներկրման մաքսատուրքից, ԱԱՀ-ից, գույքահարկից, շահութահարկից ազատում):
    5. Բացառապես էլեկտրական շարժիչով աշխատող տրանսպորտային միջոցների հետ կապված պետական պարտադիր ծրագրերը, որի պարագայում ավտոարտադրողները կամ վաճառողները հանածո վառելանյութով աշխատող տրանսպորտային միջոցների նկատմամբ ԷՏՄ-ները սպառողներին առաջարկում են մրցունակ գներով, ինչպես նաև նվազեցվում են ապահովագրության ծախսերը:
    6. ԷՏՄ-ների մարտկոցների վերամշակման համար տրամադրվող սուբսիդիաները:
    7. Հանածո վառելիքով շահագործվող տրանսպորտային միջոցների նկատմամբ կիրառվող սահմանափակումները (բնապահպանական հարկերի դրույքաչափերի մեծացումից ընդհուպ մինչև շահագործման լրիվ արգելք):

Էլեկտրական շարժունակությանը նպաստող դրական գործոն է նաև հասարակական վերալիցքավորման ենթակառուցվածքի զարգացման համար մասնավոր հատվածի ներգրավվումը, սակայն վերջիններիս կողմից ներդրումներ կատարելու համար խոչընդոտ են սկզբնական շրջանում ԷՏՄ-ների սակավությունը և որոշակի սահմանափակումները:

Մի շարք երկրներում արտոնություններ են տրամադրվում տնտեսավարող սուբյեկտներին, մասնավորապես, տաքսի ծառայություններին, ուղևորափոխադրումներ իրականացնողներին և մեքենաների վարձույթին: Հատուկ ուշադրություն է դարձվում նաև պետության հաշվեկշռում գտնվող ավտոպարկին և հանրային ծառայություններին (ավտոբուսներով ուղևորափոխադրումներին, աղբահանությանը):

Ոչ գնային խթանները (մեղմ միջոցառումները) յուրահատուկ են յուրաքանչյուր երկրում և կապված են ԷՏՄ հավանական գնորդների որոշումների վրա ազդող գործոնների հետ: Որպես կանոն տարբեր երկրներում դրանց շարքն են դասվում.

* + - 1. մուտք դեպի հասարակական տրանսպորտի և տաքսիների համար առանձնացված հատուկ գոտի,
      2. կանաչ պետհամարանիշների տրամադրում,
      3. կանաչ քարտի տրամադրում,
      4. կայանման արտոնություններ,
      5. կայանատեղիներում տոկոսային հարաբերակցությամբ ԷՏՄ-ների համար ֆիքսված տարածքներ,
      6. ազատում վճարովի ճանապարհների համար գանձվող գումարներից,
      7. ազատում ճանապարհային տուրքերից և խցանումների վճարներից,
      8. ազատում վարելու սահմանափակումներից,
      9. ազատում գնման սահմանափակումներից:

Եվ' գնային, և' ոչ գնային խթանների մեծ մասը ժամանակավոր բնույթ են կրում: Օրինակ, Նորվեգիան, լինելով առաջատար, 2016 թվականից վերացրել է ԷՏՄ-ների անվճար կայանումը երկրի ողջ տարածքում:

Ֆինանսական խթանները, անշուշտ, կարևոր են: Նորվեգիայում, որն աշխարհում ունի ԷՏՄ շուկայի ամենաբարձր մասնաբաժինը հարկային արտոնությունների շնորհիվ ԷՏՄ-ի գինը մրցունակ է ՆԱՇ տրանսպորտային միջոցների գնի հետ: ՉԺՀ-ում, որտեղ շահագործվում է աշխարհի էլեկտրական ավտոբուսների ավելի քան 95%-ը, արտադրողներին տրամադրած պետական, մարզային և համայնքային իշխանությունների սուբսիդիաների շնորհիվ մարտկոցով էլեկտրական ավտոբուսները (BEB) ավելի էժան են, քան նույն չափի դիզելային կամ գազային ավտոբուսները:

### Առանց բազմազան խթանների (գնային և ոչ գնային), ԷՏՄ-ների մասնաբաժինը կունենա չնչին տեսակարար կշիռ, իսկ տրանսպորտային միջոցների ազգային ավտոպարկը վտանգվում է դառնալ վառելիքի բազմազան շարժիչներով հավաքածու:

Ազգային քաղաքականությունը հիմնականում պետք է ուղղված լինի հարկային խթաններին։ Վերջիններիս ամենամեծ ազդեցությունն արտահայտվում է ձեռքբերման գնի մատչելիությամբ: Ոչ գնային խթանները հիմնականում մշակվում են տեղական ինքնակառավարման մակարդակով և բերում են ԷՏՄ-ների շուկայում մասնաբաժնի ավելացման:

Հատկապես հաջողված քաղաքականությունները ներառում են կանաչ պետհամարանիշներով քաղաքային որոշ տարածքներ մուտք գործելու սահմանափակումների վերացումը (օրինակ՝ ՉԺՀ-ի շատ քաղաքներում կիրառվող),

վճարովի ճանապարհային ցանցի ազատ օգտագործումը կամ կայանման վճարներից ազատումը:

Քաղաքաշինության նորմերով բազմաբնակարան շենքերում վերալիցքավորման ենթակառուցվածքի համար հստակ չափորոշիչների (կայանատեղիներում տոկոսային հարաբերակցությամբ ԷՏՄ-ների համար ֆիքսված տարածքները, վերալիցքավորման համար նախատեսված էլեկտրական լարանցումները) սահմանումը: Նման ոչ գնային խթաններն ունեն նաև անմիջական ֆինանսական ազդեցություն, քանի որ դրանք կամ նվազեցնում են ԷՏՄ-ների շահագործման ծախսերը, կամ ՆԱՇ տրանսպորտային միջոցների համեմատությամբ երկրորդային շուկայում պահպանում են դրանց շուկայական գինը:

### Այդուհանդերձ, տեղական իշխանություններն ի լրումն ազգային մակարդակով սահմանված ֆինանսական խթանների, կարող են առաջարկել համայնքային մակարդակով մշակված միջոցառումներ:

Ֆինանսավարկային տարբեր կառույցները, ներառյալ լիզինգի հնարավորությունները, նույնպես կարող են էլեկտրական շարժունակության զարգացման համար խթան հանդիսանան: Թեև էլեկտրական տրանսպորտային միջոցների ձեռքբերման սկզբնական ծախսերն (բարձր գին, վարկային միջոցներով ձեռքբերման ֆինանսական ծախսեր, վերալիցքավորման կայանի ձեռքբերման և տեղադրման ծախսեր) ավելի բարձր են, դրանք փոխհատուցվում են շահագործման ժամանակ: Գնորդների համար վերջինս ԷՏՄ-ները գնի և ռիսկայնության տեսանկյունից դարձնում է համադրելի ՆԱՇ տրանսպորտային միջոցների հետ: Այսպիսով, քաղաքականության տեսանկյունից լիզինգով ձեռք բերված ԷՏՄ-ների շահագործումը հետաքրքիր բիզնես մոդել է դառնում էլեկտրական շարժունակության խթանման համար:

Քաղաքականության հեռանկարային կարևոր տարր է նաև ապագայում հանածո վառելիքով տրանսպորտային միջոցների հնարավոր արգելքը (ներմուծում, վաճառք, շահագործում)։ Մի շարք երկրներ, ներառյալ Հնդկաստանը և ՉԺՀ-ն, արգելք են մտցրել հանածո վառելիքով տրանսպորտային միջոցների օգտագործման համար: Դրանցից առաջինը եղել է Նորվեգիան, որն արգելքը մտցրել է 2025 թվականից, մնացածը` մինչև 2030 կամ 2040 թվականները: Մի շարք քաղաքներ էլ, այդ թվում՝ Փարիզը, Հռոմը և Մադրիդը, հայտարարել են դիզելային վառելիքով, որոշներն էլ սահմանափակել են մուտք գործելու գոտիները կամ բարձր վճարներ են սահմանել (օրինակ՝ Լոնդոնը):

## Միջազգային լավագույն փորձի ուսումնասիրություն

Միջազգային փորձի ուսումնասիրության համար թիրախավորվել են տարածաշրջանայի հարևանների, ԵԱՏՄ անդամ երկրների և առաջատար երկրների քաղաքականության շրջանակները և դրանց ազդեցության աստիճանը:

Հայաստանի տարածաշրջանային հարևանների այլընտրանքային վառելիքի և զրոյական արտանետումներով տրանսպորտային միջոցների քաղաքականության շրջանակի ուսումնասիրությունը ներկայացված է ստորև բերված աղյուսակում:

### Հայաստանի և տարածաշրջանային հարևանների էլեկտրական շարժունակության զարգացման ամփոփ

### տեղեկատվությունը 2021թ. դրությամբ

### Աղյուսակ 16.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Երկրներ | ՏՄ-  (հատ) | 10  տ. մեծ ՏՄ (հատ) | ԷՏՄ  (հատ) | Մասնա- բաժին (%) | Սեփական արտադրություն | | | Գործողությունների պլան | | | ԷՏՄ-ների խթանիչներ | | ՎԵ խթանիչներ | |
| ԷՏՄ | ՎլԿ | Էլ. Մարտ-  կոց | ԲԾ | ԷՏՄ  ներդ.  պլան | ՎԵ  տեղ.  պլան | Գնային | Ոչ գնային | Գնային | Ոչ գնային |
| Հայաստան | 850'96141 | շուրջ 600'00042 | 3'454 | 0,4 | Ոչ | Այո | Ոչ | Այո | Ոչ | Ոչ | Մաքսատուրք  ից և ԱԱՀ-ից ազատում | Անվճար կայանատեղիներ | Ոչ | Ոչ |
| Վրաստան43 | 1'563'00044 | 1'296'000 | 3'300 | 0,2 | Ոչ | Ոչ | Ոչ | Այո | Ոչ | Ոչ | Մաքսատուրք ից և ԱԱՀ-ից  ազատում | Անվճար կայանատեղիներ | Ոչ | Ոչ |
| Իրան | N/A | N/A | 045 | N/A | Այո | Ոչ | Ոչ | Ոչ | Ոչ | Այո | Ոչ | ԷՏՄ ազատվում են երթևեկության սահմանափակ ումներից քաղաքի կենտրոնական հատվածում և առաջարկում են վարկեր էլեկտրական մոտոցիկլետնե ր գնելու  համար։ | Ոչ | Ոչ |

41 2020 թվականի դրությամբ

42 Ստույգ տվյալները հասանելի չեն

43 [Количество ТС в Грузии.](https://jnews.ge/?p=106173&%3A~%3Atext=%E2%80%94%20%D0%BD%D0%B0%20%D0%B1%D0%B5%D0%BD%D0%B7%D0%B8%D0%BD%D0%B5%20%D0%B8%20%D0%B3%D0%B0%D0%B7%D0%B5%3B%20113%2C%D1%81%D1%80%D0%B5%D0%B4%D1%81%D1%82%D0%B2%2C%20%D1%82%D0%B0%D0%BA%20%D0%B8%20%D0%BA%D0%BE%D0%BB%D0%B8%D1%87%D0%B5%D1%81%D1%82%D0%B2)

44 2022 թվականի դրությամբ

45 [Развитие производства электромобилей в Иране.](https://ru.motor1.com/news/604669/interview-mohsen-aletaha/#%3A~%3Atext%3D%D0%9F%D1%80%D0%B8%D0%B2%D0%BB%D0%B5%D0%BA%D0%B0%D1%8E%D1%82%20%D0%BB%D0%B8%20%D0%B8%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%86%D0%B5%D0%B2%2CJAC%20J4%20EV)

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Ադրբեջան46 | 1'349'307 | 1'081'782 | շուրջ 500 | 0,03 | Ոչ | Ոչ | Ոչ | Ոչ | Ոչ | Ոչ | Ներմուծման և վաճառքի ԱԱՀ-ից ազատում մինչև 3 տ. տրանսպորտ ային  միջոցները | Ոչ | Ոչ | Ոչ |
| Թուրքիա | 23'900'000 | N/A | շուրջ 6'000 | 0,02 | Այո | Այո | Ոչ | Այո | Այո | Այո | ԷՏՄ մշակող և արտադրող ընկերություն ները ազատված են ԱԱՀ-ից։ Գնման հարկի և ՏՄ տարեկան հարկի 75%  զեղջ | Չինաստանից ներմուծվող ԷՏՄ- ների համար մաքսատուրքի դրույքաչափի բարձրացում | Ոչ | Ոչ |

46 [Автопарк Азербайджана.](https://1news.az/news/20220401115207681-Avtopark-Azerbaidzhana-ustarel-avtomobili-kakikh-let-sostavlyayut-ego-bolshinstvo-STATISTIKA#%3A~%3Atext%3D%D0%91%D1%8B%D0%BB%D0%BE%20%D0%BE%D1%82%D0%BC%D0%B5%D1%87%D0%B5%D0%BD%D0%BE%2C%20%D1%87%D1%82%D0%BE%2C%20%D0%BF%D0%BE%20%D0%B4%D0%B0%D0%BD%D0%BD%D1%8B%D0%BC%2C%2C%20%2D%20%D0%B0%D0%B2%D1%82%D0%BE%D0%BC%D0%BE%D0%B1%D0%B8%D0%BB%D0%B8%20%D1%81%D1%82%D0)

Վրաստանի Ազգային վիճակագրական ծառայության տվյալներով՝ 2022 թվականին երկրում գրանցվել է 1,333 մլն թեթև մարդատար ավտոմեքենա, 111,2 հազար բեռնատար, 64,6 հազար հատուկ նշանակության տրանսպորտային միջոց, 54,3 հազար ավտոբուս և միկրոավտոբուս։ Ընդ որում, գրանցված ՏՄ-ներից 635,2 հազար տրանսպորտային միջոցը բենզինային շարժիչով է, 300,8 հազարը՝ դիզելային, 154,5 հազարը՝ բենզինի և գազի, 113,9 հազարը՝ հիբրիդ, 4,1 հազարը՝ հիբրիդ-գազ, 1,1 հազարը` բնական գազով, իսկ 3,3 հազարն էլ` ԷՏՄ։47

Ադրբեջանի պետական վիճակագրական կոմիտեի տվյալներով՝ 2022 թվականի հունվարի 1-ի դրությամբ կա 1'349'307 ՏՄ։ Ավտոպարկի 4,7%-ը, այսինքն՝ 63,193 միավորը, կազմում են մինչև 5 տարեկան մեքենաները, 15,1%-ը, այսինքն՝ 204,332 միավորը, 5-ից մինչև 10 տարի մեքենաները, 80,1%-ը, այսինքն՝ 1081,782 միավոր, 10 տարուց ավելի հին տրանսպորտային միջոցները։48

2019 թվականին Վրաստանի մեծությամբ երկրորդ քաղաքում՝ Քութայիսում, մեկնարկեց էլեկտրական մեքենաների արտադրության գործարանի շինարարությունը։ Վրացական AiGroup հոլդինգը համապատասխան հուշագիր էր ստորագրել չինական Changan Automobile կոնսորցիումի հետ։ Կողմերը պայմանավորվել են շինարարությունն ավարտել 24 ամսվա ընթացքում։ Առաջին վրացական «Օրվոն» էլեկտրական մեքենայի թողարկումը նախատեսվում էր 2020 թվականին։ Ենթադրվում էր, որ տարեկան մինչև 5 հազար ավտոմեքենա կարտահանվի Եվրամիության և ասիական երկրների շուկաների համար։ Արտադրությունը պետք է ապահովեր 300 աշխատատեղ։ Սակայն դա մինչ այժմ տեղի չի ունեցել, քանի որ բացակայել է պետական աջակցության մեխանիզմը։49 Վրաստանը ազատել է ԷՏՄ-ների ներմուծումը մաքսատուրքից և ԱԱՀ-ից, սակայն մնացած մեքենաների մաքսազերծման բավականին ցածր դրույքաչափերը էական չեն թանկացնում մեքենաների գները: Այդ պատճառով ԷՏՄ-ների խթանման մեխանիզմն անարդյունավետ է:

2020 թվականին Իրանի խոշորագույն ավտոարտադրող Iran Khodro-ն ստեղծել է իր պատմության մեջ առաջին էլեկտրական մեքենան՝ Runna Electric-ը:50 Բացի դա, KSJ Motors-ը տեղական հեռահաղորդակցության ITMC ընկերության (Iranian Telecommunication Manufacturing Co) ֆինանսական աջակցությամբ 10,500 ԱՄՆ դոլար արժողությամբ էլեկտրական մեքենա է արտադրել:51 Ընդ որում, արտադրությունում օգտագործվող պահեստամասերի և հանգույցների միայն 20 տոկոսն է ներմուծվող:

47 [Количество ТС в Грузии.](https://jnews.ge/?p=106173&%3A~%3Atext=%E2%80%94%20%D0%BD%D0%B0%20%D0%B1%D0%B5%D0%BD%D0%B7%D0%B8%D0%BD%D0%B5%20%D0%B8%20%D0%B3%D0%B0%D0%B7%D0%B5%3B%20113%2C%D1%81%D1%80%D0%B5%D0%B4%D1%81%D1%82%D0%B2%2C%20%D1%82%D0%B0%D0%BA%20%D0%B8%20%D0%BA%D0%BE%D0%BB%D0%B8%D1%87%D0%B5%D1%81%D1%82%D0%B2).

48 [Автопарк Азербайджана.](https://1news.az/news/20220401115207681-Avtopark-Azerbaidzhana-ustarel-avtomobili-kakikh-let-sostavlyayut-ego-bolshinstvo-STATISTIKA#%3A~%3Atext%3D%D0%91%D1%8B%D0%BB%D0%BE%20%D0%BE%D1%82%D0%BC%D0%B5%D1%87%D0%B5%D0%BD%D0%BE%2C%20%D1%87%D1%82%D0%BE%2C%20%D0%BF%D0%BE%20%D0%B4%D0%B0%D0%BD%D0%BD%D1%8B%D0%BC%2C%2C%20%2D%20%D0%B0%D0%B2%D1%82%D0%BE%D0%BC%D0%BE%D0%B1%D0%B8%D0%BB%D0%B8%20%D1%81%D1%82%D0)

49 [ԷՏՄ-ների արտադրությունը Վրաստանում](https://www.newsgeorgia.ge/smi-proizvodstvu-jelektromobilej-v-ku/)

50 <https://news.drom.ru/77479.html>

51 <https://autoreview.ru/news/v-irane-predstavlen-elektromobil-oxygen>

Իրանի արևմուտքում հայտնաբերվել է լիթիումի հանքավայր, որի պաշարները գնահատվում են ավելի քան 8,5 մլն տոննա։ Եթե վերջինիս գնահատումը ճիշտ է կատարվել, ապա այն աշխարհում երկրորդ տեղն է զբաղեցնում Չիլիից հետո (9,2 մլն տոննա), ինչը կարող է ազդեցիկ աշխարհաքաղաքական հետևանքներ ունենալ։ Իրանական լիթիումը կազմում է աշխարհի հետազոտված պաշարների 10%-ը։

2023 թվականի փետրվարին հայտնի դարձավ նաև Հնդկաստանում լիթիումի հանքավայրի հայտնաբերման մասին (5,9 մլն տոննա)։

Նշենք, որ լիթիումն անփոխարինելի է էլեկտրական տրանսպորտային միջոցների, արևային մարտկոցների և ինքնավար սնուցման սարքերով տարբեր էլեկտրոնային սարքերի արտադրության մեջ: Կանխատեսվում է, որ 2021-2040 թվականներին լիթիումի պահանջարկը կաճի վեց անգամ: Մինչ այս լիթիումի աշխարհի խոշորագույն հայտնի մատակարարներն են Չիլին, Արգենտինան և Բոլիվիան:52

Չնայած ԷՏՄ-ները Իրանում ներկայումս արդիական չեն, կապված բենզինի գնի էժանությամբ, երկիրն աշխարհում առաջին տեղն է զբաղեցնում՝ մեկ լիտրի արժեքն է 10 ԱՄՆ ցենտ։

Այնուհանդերձ, իրանական խոշոր արդյունաբերական նախագծերում ներգրավված MAPNA group-ը, որն իրանական ընկերությունների խումբ է, հայտարարել է Իրանում էլեկտրական տրանսպորտային միջոցների լիցքավորման հանրային 20 կայան կառուցելու ծրագրի մասին: Վերալիցքավորման կայանները կգործարկվեն հասարակական վայրերում` առևտրի և զվարճանքի կենտրոններում, հանրային կայանատեղիներում, հյուրանոցներում և հյուրատներում, միջքաղաքային հանգստավայրերում, բենզալցակայանների և ճանապարհամերձ տարածքներում:53 Մոտ ապագայում, լիթիումի խոշոր հանքի հայտնաբերման կապակցությամբ, ենթադրվում է նաև ԷՏՄ-ների մարտկոցների արտադրություն:

Նախիջևանի ավտոմոբիլային գործարանը (NAZ) 2023 թվականին կսկսի չինական ZX Auto ապրանքանիշի պիկապների և ԷՏՄ-ների հավաքումը։ Պահեստամասերն ու հանգույցները հիմնականում ներկրվելու են Չինաստանից։ Սակայն եթե ZX Auto-ն համաձայնի, ապա արտադրության մեջ կօգտագործվի նաև տեղական արտադրանքը: Սկզբնական շրջանում տարեկան պլանավորվում է արտադրել 300-400 պիկապ։ Ինչ վերաբերում է Նախիջևանի ավտոմոբիլային գործարանում էլեկտրամոբիլների արտադրության հարցին, ապա Ադրբեջանը դեռ քննարկում է յոթ-ութ չինական արտադրողների հավանական արտադրության մեքենաները, սակայն ապրանքանիշը դեռ հաստատված չէ։ Վերջինիս ընտրությունից հետո նախնական փուլում

52 [Месторождения лития](https://d-russia.ru/v-irane-otkryto-krupnejshee-mestorozhdenie-litija.html)

53 [Իրանի վերալիցքավորման ենթակառուցվածք](https://iran.ru/news/economics/122331/MAPNA_postroit_20_stanciy_dlya_zaryadki_elektromobiley_po_vsemu_Iranu)

նախատեսվում է հավաքել 40-50 միավոր ԷՏՄ` մինիվեն, սեդան և հեչբեկ, որոնց ուղևորատարողությունը յոթից ութ մարդ է։54

Թուրքիայում ազգային TOGG էլեկտրական մեքենայի սերիական արտադրությունը սկսվել է 2022 թվականին։ Նախատեսվում է տարեկան արտադրել մոտ 100.000 ԷՏՄ, մինչդեռ արտադրական հզորությունը թույլ կտա այդ թիվը հասցնել 175'000 միավորի։ Մինչև 2030 թվականը նախատեսվում է մոտ մեկ միլիոն մեքենա հավաքել։ Դրանց գինը, ըստ արտադրողի տատանվելու է 43'000-54'000 ԱՄՆ դոլարի սահմաններում։55 TOGG-ի արտադրության համար օգտագործվող պահեստամասերի և հանգույցների 51%-ը ձեռք է բերվում ներքին շուկայից, իսկ մինչև 2025 թվականը այդ ցուցանիշը նախատեսվում է հասցնել մինչև 65%:

Բացի 6'500 վերալիցքավորման կայանից բաղկացած ենթակառուցվածքից, Թուրքիան նախատեսում է մինչև 2023 թվականի վերջ հասցնել ընդհանուր թիվը 10'000- ի` տեղակայելով 180-300 կՎտ հզորությամբ վերալիցքավորման կայաններ 81 մարզերի ավելի քան 600 համայնքներում:

Այսպիսով, 2021 թվականին Վրաստանն ընդունել է «Վրացական կլիմայի փոփոխության ռազմավարությունը մինչև 2030 թվականը», որում հիմնվելով Փարիզի համաձայնագրի վրա հատուկ ուշադրություն է դարձրել կլիմայի փոփոխության մեղմացմանը: Ռազմավարությունը նպատակ ունի մինչև 2030 թվականը նվազեցնել տրանսպորտից առաջացող ջերմոցային գազերի արտանետումները 15%-ով՝ ցածր և զրոյական արտանետումներով տրանսպորտային միջոցների քանակի ավելացման միջոցով: Սակայն, էլեկտրական շարժունակության կամ վերալիցքավորման ենթակառուցվածքի վերաբերյալ որևէ հատուկ ռազմավարություն դեռ մշակված չէ:

Իրանը, լինելով աշխարհում CO₂ արտանետող ութերորդ երկիրը, չունի որևէ բնապահպանական ծրագիր և դեռ պետք է վավերացնի Փարիզի համաձայնագիրը։ Այնուհանդերձ, կազմակերպել է ԷՏՄ-ների սեփական արտադրությունը և ունի վերալիցքավորման ենթակառուցվածքի տեղակայման որոշակի պլան: Ներկայումս էլեկտրական շարժունակության ռազմավարություն դեռևս չունի:

Ադրբեջանը չունի բնապահպանական ռազմավարություն. Այնուամենայնիվ, կայուն զարգացման հայեցակարգերը ներառված են Ադրբեջանում՝ Vision 2020: Ադրբեջանի էլեկտրական տրանսպորտային միջոցների զարգացման ազգային ծրագիրը պետք է պատրաստվի մինչև 2024 թվականը և կխրախուսվի մաքուր և անվտանգ տրանսպորտային միջոցների և անհրաժեշտ ենթակառուցվածքների շահագործումը:

Թուրքիան 2011 թվականին ընդունել է «Կլիմայի փոփոխության ազգային

գործողությունների ծրագիրը 2011-2023 թթ.», որում հիմնական ուշադրությունը սևեռված

54 [Выпуск электромобилей в Азербайджане](https://az.sputniknews.ru/20220613/v-nakhchyvane-pristupayut-k-vypusku-pikapov-i-elektromobiley-442873515.html)

55 [ԷՏՄ-ների արտադրությունը Թուրքիայում](https://tass.ru/ekonomika/16194147)

է մինչև 2023 թվականը այլընտրանքային վառելիքի և էկոլոգիապես մաքուր տրանսպորտային միջոցների օգտագործման տեսակարար կշիռը ավելացնելու իրավական մեխանիզմների ստեղծման և կարողությունների զարգացման վրա:

Թուրքիայի «Տրանսպորտային միջոցների և տեխնոլոգիաների ռազմավարության ճանապարհային քարտեզի» նախագծում նախատեսում է մինչև 2030 թվականը 1,6 միլիոն ԷՏՄ և ավելի քան 250,000 վերալիցքավորման վարդակներից բաղկացած ենթակառուցվածք:

Ինչպես տեսնում ենք, Թուրքիան տարածաշրջանում Հայաստանի միակ հարևան երկիրն է, որն ունի և՛ բնապահպանական պլան, և՛ ԷՏՄ-ների սեփական արտադրություն, և' վերալիցքավորման ենթակառուցվածքի տեղակայման ռազմավարություն:

Այլ զարգացող երկրների էլեկտրական շարժունակության քաղաքականությունները շարադրվում են ստորև:

Հնդկաստանն ունի մինչև 2020 թվականը էլեկտրական շարժունակության զարգացման ազգային ծրագիր, ինչպես նաև հիբրիդային և ԷՏՄ-ների արտադրության ներդրման արագացված ծրագիր: Զգալի ֆինանսական խթանները (հատկապես մոտոցիկլետների և եռանիվ տրանսպորտային միջոցների համեմատությամբ ավտոբուսների) տրամադրվում են էլեկտրական շարժունակության ծրագրի շրջանակներում, սակայն չունեն հստակություն, երկարաժամկետ պլանավորում և կանխատեսելիություն:

Լիթիում-իոնային մարտկոցների օգտագործումը խրախուսելու նպատակով դադարեցված է կապարաթթվային մարտկոցներ օգտագործող երկանիվ տրանսպորտային միջոցների համար սուբսիդիավորումը:

Ռազմավարությունն ի սկզբանե կողմնորոշված է հասարակական տրանսպորտի (տաքսիներ, ավտոբուսներ, ռիկշաներ) շուկայի վրա: Սակայն էլեկտրական շարժունակության համապարփակ քաղաքականություն դեռ չկա։ Կառավարությունն էլ կարծես հակված է հաստատել միայն գործողությունների ծրագիրը, այլ ոչ թե բուն քաղաքականությունը:

Առանձին նահանգների մակարդակով սահմանվել են մինչև 2030 թվականը բոլոր տրանսպորտային միջոցների 30%-ը էլեկտրական դարձնելու սկզբունքները:

Աֆղանստանը էլեկտրական շարժունակության զարգացման համար մշակված քաղաքականություն կամ խթաններ չունի: Նախանշվում է միայն մաքուր և այլընտրանքային վառելիքները: Որպես մեղմացման գործիք ազգային մակարդակով սահմանված գործողություններում հիշատակվում են միայն տրոլեյբուսները:

Ղրղզստանում մշակված է էլեկտրական շարժունակությանն անցման պետական քաղաքականություն: Ինչ վերաբերում է գնային խթաններին, Ղրղզստանում գործում է 5'000` 2022 թվականին և 10'000` 2023 թվականին անմաքս ներմուծման քվոտա, բացի

դա,ԷՏՄ-ների և սարքավորումների բաղադրիչների ներմուծումն ու արտադրությունը ազատված են ԱԱՀ-ից, իսկ էլեկտրական տրանսպորտային միջոցների սեփականատերերը ազատված են գույքահարկից և տրանսպորտային միջոցի գրանցման համար սահմանված վճարներից։ Ներկայումս քննարկվում է վերավաճառքի ժամանակ առաջացած ԱԱՀ-ից ազատման հարցը: Չնայած դրան ԷՏՄ-ների պարկը կազմում է շուրջ 1'300 տրանսպորտային միջոց:

Ղազախստանում ընդունված «Ղազախստանի Հանրապետության ածխածնային չեզոքության հասնելու մինչև 2060թ» ռազմավարությունը, սակայն ԷՏՄ-ների ներդրման և զարգացման վերաբերյալ քաղաքականությունը բացակայում է: Գնային խթաններ են ԵԱՏՄ սահմանված անմաքս ներմուծման քվոտան 10'000 և 15'000 ԷՏՄ-ների համար, համապատասխանաբար 2022 և 2023 թվականներին: 2021-2022թթ. ներմուծվել է ընդամենը 6 ԷՏՄ:

Բելառուսի հանրապետությունում հաստատված է «Բելառուսի հանրապետության

կայուն զարգացման ազգային ռազմավարությունը մինչև 2035 թ.», որտեղ առանցքային հարցերից են ԷՏՄ-ների ներդրման, ազգային մոդելների արտադրության և ենթակառուցվածքների զարգացման կարողությունները: Գնային խթաններ են ԵԱՏՄ սահմանված անմաքս ներմուծման քվոտան 10'000 և 15'000 ԷՏՄ-ների համար, համապատասխանաբար 2022 և 2023 թվականներին: Բելառուսի Հանրապետության ՆԳՆ Ճանապարհային ոստիկանության վարչության տվյալներով՝ 2020 թվականի հունվարի 1- ի դրությամբ գրանցված է 4,4 մլն միավոր ավտոմոբիլային, մոտոցիկլետային ՏՄ և դրանց կցորդիչներ(88,1%-ը՝ ֆիզիկական անձանց օգտագործման, 11,9%-ը՝ իրավաբանական անձանց), այդ թվում՝ մոտ 3,7 մլն ավտոմոբիլային ՏՄ։ Անձնական օգտագործման ՏՄ- ները կազմում են 3,1 մլն միավոր, բեռնատարը` 149 հազար և ավտոբուսը` 11,6 հազար։ Իրավաբանական անձանց հաշվեկշռում գրանցված է` 135'000 տրանսպորտային միջոց, 262'000 բեռնատար և ավելի քան 32'000 ավտոբուս։ 2019 թվականին ձեռք է բերվել 50 էլեկտրական ավտոբուս56, որը 2022 թվականի ավելի քան կրկնապատկվել է: Նույն թվականի դրությամբ Բելառուսի հանրապետությունում գրանցվել է 10'000-ից ավել ԷՏՄ և 680 վերալիցքավորման կետ:57

Թուրքմենստանը վավերացրել է փարիզյան համաձայնագիրը, սակայն էլեկտրական շարժունակության ուղղությամբ մշակված քաղաքականություն կամ խթաններ չունի:

Ռուսաստանի դաշնություն ունի բնապահպանական ծրագիր և պետական մակարդակով մշակված քաղաքականություն: Գնային խթաններից տեղական արտադրությանն ուղղված հարկային արտոնությունների կիրառումն է: 2023 թվականի

56 <https://rcek.by/transportnyj-kompleks-respubliki-belarus-sostoyanie-i-perspektivy-ego-razvitiya/>

57 <https://www.belta.by/society/view/chislo-elektromobilej-v-belarusi-dostiglo-10-tys-508473-2022/>

հունվարի 1-ի դրությամբ Ռուսաստանի Դաշնությունում գրանցված է 20'700 ԷՏՄ, ինչը հանրապետությունում գրանցված տրանսպորտային միջոցների ընդհանուր թվի (41'400'000) ընդամենը 0,05%-ն է։ Բոլոր էլեկտրական տրանսպորտային միջոցների 60%- ը պատկանում է Nissan ապրանքանիշին, որը համապատասխանում է 12,4 հազար միավորի։ Երկրորդ տեղում Tesla-ն է (3,5 հազար միավոր), որին բաժին է ընկնում ընդհանուրի 17%-ը։ Երրորդ հորիզոնականը զբաղեցնում է Porsche ապրանքանիշը (940 հատ): Թոփ-5-ը եզրափակում են Audi (865 միավոր) և BMW (559 միավոր): Փորձագետները նշում են, որ այս հնգյակը կազմում է երկրի էլեկտրամոբիլների ամբողջ պարկի մոտ 90%-ը։

Ոչ գնային խթանների օրինակ է 2023 թվականին Սերբիայի կառավարության կողմից բնակչության կողմից էլեկտրական և հիբրիդային նոր տրանսպորտային միջոցների գնման սուբսիդիաների ընդհանուր գումարի կրկնապատկումը։ Այժմ այն կազմում է 2,5 մլն եվրո։

* թեթև եռանիվ հեծանիվների և մոպեդների ձեռք բերման համար 250 եվրո;
* ծանր եռանիվ հեծանիվներ, մոտոցիկլետներ, կվադրոցիկլների ձեռք բերման համար՝ մինչև 500 եվրո;
* թեթև մարդատար և բեռնատար տրանսպորտային միջոցների ձեռք բերման համար՝ 2'500-ից մինչև 5'000 եվրո:

Նորվեգիայի էլեկտրական շարժունակության փորձը առաջատար է զարգացման

վաղ փուլում գտնվող երկրների համար, ինչպիսին է Հայաստանը: Դեռևս 1990-ականների սկզբից Նորվեգիան ստեղծել է ԷՏՄ-ների խրախուսման լայնածավալ և համապարփակ ծրագրեր, որոնք հեռանկարում տվել են իրենց արդյունքը: 2020 թվականի դրությամբ Նորվեգիայում վաճառված ավտոմեքենաների 69 տոկոսը վերալիցքավորվող հիբրիդներ են եղել։

Նորվեգիայի գնային խթաններից է եղել ներմուծման մաքսատուրքից ազատումը, նոր և օգտագործված ԷՏՄ-ների ԱԱՀ-ից և գնման հարկից ազատումը, տրանսպորտային միջոցների սեփականատերերի հարկից ազատումը, բնապահպանական հարկից ազատումը, ԷՏՄ ճանապարհա-տրանսպորտային ապահովագրության հարկից ազատումը, ծառայողական ԷՏՄ-ների հարկի զեղչ, ինչպես նաև` վարձակալված մեքենաների շահագործումից առաջացած հարկերից ազատումը: Վերալիցքավորման ենթակառուցվածքի հետ կապված սուբսիդավորել է տան վերալիցքավորիչների արժեքի մինչև 20%, թույլ զարգացած համայնքներում սպառված էլեկտրաէներգիայի ծախսերի մինչև 40%-ը, անգամ որոշ թույլ զարգացած ճանապարհահատվածների 100%-ը: Մինչև 2019թ. վերալիցքավորումն անվճար էր: Ներկայումս կՎտժ-ի համար գործում է րոպեավճար:

Ոչ գնային խթաններից կիրառել է ավտոկայանատեղիների վճարի մինչև 50% զեղջ, ավտոկայանատեղիներում ԷՏՄ-ների համար նախատեսված պարտադիր 10% հաստատուն տարածքներ, ավտոբուսների և տաքսիների համար հատկացված երթուղային գծերի ԵՏՄ-ների կողմից օգտագործում:

Արդյունքում, Նորվեգիան ունի 18'719 վերալիցքավորման կայաններից բաղկացած յուրաքանչյուր 50 կմ երթուղու վրա միջին հաշվով երկու արագ լիցքավորման կայանով գերզարգացած ցանց, որը կազմում է ամբողջ Եվրոպայի ենթակառուցվածքի շուրջ 9%-ը:

Ներկայումս Նորվեգիան ունի երկու հիմնական նպատակ.

* 2025 թվականից թույլատրվում է գրանցել միայն զրոյական արտանետումներով տրանսպորտային միջոցներ:
* Թիրախ` մինչև 2025 թվականը գրանցված 1,2 միլիոն էլեկտրական տրանսպորտային միջոց:

Նորվեգիային զարգացման մեջ հաջորդում են Չինաստանը, Գերմանիան, Սինգապուրը և Մեծ Բրիտանիան:

Հայաստանի Հանրապետությունն ունի բնապահպանական ծրագիր, իսկ

էլեկտրական շարժունակության զարգացման ռազմավարությունը գտնվում է հանրային քննարկումների փուլում: Գնային խթաններից գործում են ԵԱՏՄ համաձայնագրի շրջանակներում 7'000` 2022 թվականին և 8'000` 2023 թվականին անմաքս ներմուծման քվոտա, բացի դա ԷՏՄ-ների և սարքավորումների բաղադրիչների ներմուծումն ու վաճառքը ազատված են ԱԱՀ-ից, իսկ էլեկտրական տրանսպորտային միջոցների սեփականատերերը ազատված են բնապահպանական հարկից և Երևան քաղաքում ավտոկայանատեղիների համար սահմանված վճարներից։

* 1. Քաղաքականության իրականացման համար աջակցության առաջարկվող գործիքակազմը

Հայաստանում էլեկտրական շարժունակության զարգացման շահագրգիռ կողմերն իրենց պատասխանատվության շրջանակներով առանցքային դեր են խաղում քաղաքականության իրագործման մեջ:

### ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ՇՐՋԱԿԱ ՄԻՋԱՎԱՅՐԻ ՆԱԽԱՐԱՐՈՒԹՅԱՆ ԷԼԵԿՏՐԱԿԱՆ ՇԱՐԺՈՒՆԱԿՈՒԹՅԱՆ

### ԶԱՐԳԱՑՄԱՆ ԳՈՐԾՈՂՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ՊԼԱՆԸ (ՃԱՆԱՊԱՐՀԱՅԻՆ ՔԱՐՏԵԶԸ)58

### Աղյուսակ 17

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| # | Միջոցառման անվանումը | Փաստաթղթի տեսակը | Միջոցառմա ն իրակա նացման վերջնա  ժամկետը | Պատասխանատու կատարողներ |
| I. Կարգավորող արգելքների վերացում | | | | |
| 1. | Փակ ավտոկայանատեղիներում լիցքավորման և շահագործման ընթացքում դյուրավառ գազեր չարձակող էլեկտրական և լիցքավորվող հիբրիդային տրանսպորտային միջոցների քարշիչ մարտկոցների վերալիցքավորման կայանների տեղադրման սահմանափակումների սահմանում: «Ավտոկայանատեղիների  հրդեհային անվտանգության պահանջներ» կանոնների նախագծի մշակում | ՀՀ տարածքային կառավարման և ենթակառուցվածք ների,  ՀՀ ներքին գործերի նախարարների հրամաններ | փետրվար 2024թ. | ՀՀ տարածքային կառավարման և ենթակառուցվածքների,  ՀՀ ներքին գործերի նախարարության Փրկարար ծառայություն |
| 2. | Փոփոխություններ 2006 թվականի դեկտեմբերի 5-ի ԱՎՏՈՄՈԲԻԼԱՅԻՆ ՃԱՆԱՊԱՐՀՆԵՐԻ ՄԱՍԻՆ օրենքում,  28 օգոստոսի 2008 թվականի N 1101-Ն ԱՎՏՈԳԱԶԱԼԻՑՔԱՎՈՐՄԱՆ ՃՆՇԱԿԱՅԱՆՆԵՐԻ (ԱԳԼՃԿ) ԿԱՌՈՒՑՄԱՆ ԵՎ ՇԱՀԱԳՈՐԾՄԱՆ ՆՎԱԶԱԳՈՒՅՆ ՊԱՀԱՆՋՆԵՐԻ ՏԵԽՆԻԿԱԿԱՆ ԿԱՆՈՆԱԿԱՐԳԸ  ՀԱՍՏԱՏԵԼՈՒ ՄԱՍԻՆ որոշման մեջ  2005 թվականի հուլիսի 8-ի ՃԱՆԱՊԱՐՀԱՅԻՆ ԵՐԹԵՎԵԿՈՒԹՅԱՆ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅԱՆ ԱՊԱՀՈՎՄԱՆ ՄԱՍԻՆ օրենքում,  ՀՀՇՆ21-01-2014 «ՇԵՆՔԵՐԻ ԵՎ ՇԻՆՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ՀՐԴԵՀԱՅԻՆ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅՈՒՆ» ՇԻՆԱՐԱՐԱԿԱՆ ՆՈՐՄԵՐԸ ՀԱՍՏԱՏԵԼՈՒ ԵՎ ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ՔԱՂԱՔԱՇԻՆՈՒԹՅԱՆ ՆԱԽԱՐԱՐԻ 2001 ԹՎԱԿԱՆԻ ՀՈԿՏԵՄԲԵՐԻ 1-Ի N 82 հրամանում  միջպետական, հանրապետական, մարզային (տեղական) բնակավայրերի (համայնքների) նշանակության հանրային  ճանապարհներին տեղադրված վերալիցքավորման կայանների տեխնիկական պահանջների սահմանման նպատակով: | ՀՀ  կառավարության որոշում | հունիս 2024թ. | ՀՀ տարածքային կառավարման և ենթակառուցվածքների,  ՀՀ արտակարգ իրավիճակների նախարարություն, ՀՀ ներքին գործերի նախարարություն,  ՀՀ քաղաքաշինության կոմիտե |

58 Միջոցառումների իրականացման ժամկետների ճշգրտումն իրականացվում է ելնելով 2030 թ. ՀՀ կառավարության Հայաստանի Հանրապետությունում էլեկտրական շարժունակության զարգացման ռազմավարության և քաղաքականության ժամանակացույցերի

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 3. | Առաջարկություններ Հայաստանի Հանրապետության պետական կառավարման և տեղական ինքնակառավարման մարմիններին՝ քաղաքաշինության նորմերը հաստատելիս նախատեսել հանրային կայանատեղիներում էլեկտրական տրանսպորտային միջոցների  համար առանձին կայանատեղիների հատկացման համար դրույթ: | Առաջարկությունն եր գործադիր իշխանության մարմիններին | փետրվար 2024թ. | ՀՀ քաղաքաշինության կոմիտե, տեղական ինքնակառավարման մարմիններ, |
| 4. | Ստանդարտացման ազգային ծրագրում տրանսպորտային միջոցների մասով ստանդարտացման ազգային համակարգի փաստաթղթերի մշակում և ներդրում, ներառյալ շրջանառության մեջ դրված էլեկտրական տրանսպորտային միջոցների, այդ թվում էլեկտրական ավտոբուսների և դրանց վերալիցքավորման ենթակառուցվածքը:  Համապատասխանեցում միջազգային ստանդարտներին: | Հանձնարարական  «Ստանդարտացմ ան և չափագիտության ազգային մարմին»  ՓԲԸ | փետրվար 2024թ. | ՀՀ Էկոնոմիկայի նախարարության  «Ստանդարտացման և չափագիտության ազգային մարմին» ՓԲԸ |
| 5. | Միջազգային և միջպետական ստանդարտների ցանկում փոփոխությունների նախապատրաստում, իսկ դրանց բացակայության դեպքում՝ ազգային (պետական) ստանդարտների, մշակում որոնց արդյունքում կապահովվի Մաքսային միության տեխնիկական կանոնակարգերի պահանջների պահպանումը.  Ստանդարտների ցանկ, որոնց կամավոր հիմունքով կիրառման արդյունքում ապահովվում է «Անվավոր տրանսպորտային միջոցների անվտանգության մասին» Մաքսային միության տեխնիկական կանոնակարգի պահանջների պահպանում  «Անվավոր տրանսպորտային միջոցների անվտանգության մասին» Մաքսային միության տեխնիկական կանոնակարգն ընդունելու մասին  որոշում Անվավոր տրանսպորտային միջոցների անվտանգության մասին (ՄՄ ՏԿ 018/2011) | Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի որոշման նախագիծ | փետրվար 2024թ. | ՀՀ արտաքին գործերի նախարարություն, ՀՀ ֆինանսների նախարարություն, ՀՀ էկոնոմիկայի նախարարություն |
| 6. | «Անվավոր տրանսպորտային միջոցների անվտանգության մասին» Մաքսային միության տեխնիկական կանոնակարգում փոփոխությունների նախապատրաստում | Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի խորհրդի որոշման  նախագիծ | փետրվար 2024 թ. | ՀՀ արտաքին գործերի նախարարություն, ՀՀ ֆինանսների նախարարություն, ՀՀ էկոնոմիկայի  նախարարություն |
| II. Տարածքներում վերալիցքավորման ենթակառուցվածքի զարգացման խթանում | | | | |
| 7. | Էլեկտրական տրանսպորտային միջոցների վերալիցքավորման ենթակառուցվածք ստեղծելու համար որպես առաջնային մարզային ճանապարհների և տարածքների ցանկի սահմանում | ՀՀ  կառավարության որոշում | փետրվար 2024թ. | ՀՀ ֆինանսների նախարարություն, ՀՀ էկոնոմիկայի նախարարություն, ՀՀ տարածքային կառավարման  և ենթակառուցվածքների |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  |  |  | նախարարություն, տեղական ինքնակառավարման  մարմիններ, |
| 8. | ՀՀ Էլեկտրական տրանսպորտային միջոցների վերալիցքավորման ենթակառուցվածքի ստեղծման ծախսերի համաֆինանսավորման համար սուբսիդիաների տրամադրման, ինչպես նաև՝ տեղական ինքնակառավարման մարմինների կողմից էլեկտրական տրանսպորտային միջոցների օգտագործումը ապահովող կանոնների մշակում | ՀՀ  կառավարության որոշում | մայիս 2024 թ. | ՀՀ ֆինանսների նախարարություն, ՀՀ էկոնոմիկայի նախարարություն, ՀՀ տարածքային կառավարման և  ենթակառուցվածքների նախարարություն, տեղական ինքնակառավարման  մարմիններ, |
| III. Էլեկտրական տրանսպորտային միջոցների պահանջարկի խթանում | | | | |
| 9. | Էլեկտրական տրանսպորտային միջոցների պահանջարկը խթանող լրացուցիչ միջոցառումների մեխանիզմի և արտոնությունների առաջարկություն | Առաջարկությունն եր ՀՀ կառավարությանը | հունվար 2024թ. | ՀՀ ֆինանսների նախարարություն, ՀՀ էկոնոմիկայի նախարարություն, |
| 10. | ՀՀ պետական բյուջեից, համայնքային բյուջեներից Էլեկտրական տրանսպորտային միջոցների և դրանց ենթակառուցվածքի զարգացման համար հնարավորության դեպքում սուբսիդիաների տրամադրման մեխանիզմի մշակում | ՀՀ  կառավարության որոշում | հունվար 2024թ. | ՀՀ ֆինանսների նախարարություն, ՀՀ էկոնոմիկայի նախարարություն, տեղական ինքնակառավարման  մարմիններ, |
| 11. | Ֆիզիկական անձանց կողմից վարկային միջոցներով էլեկտրական տրանսպորտային միջոցներ ձեռք բերելու դեպքում ֆինանսավարկային կազմակերպություններին բյուջետային միջոցներից սուբսիդիաներ տրամադրելու (փոխհատուցելու) մեխանիզմի մշակում | ՀՀ  կառավարության որոշում | հունվար 2024թ. | ՀՀ ֆինանսների նախարարություն, ՀՀ էկոնոմիկայի նախարարություն, տեղական ինքնակառավարման մարմիններ,  ՀՀ ԿԲ |
| 12. | Էլեկտրական տրանսպորտային միջոցների գույքահարկի արտոնություններ տրամադրելու մեխանիզմի մշակում | ՀՀ  կառավարության որոշում | հունվար 2024թ. | ՀՀ ֆինանսների նախարարություն, ՀՀ էկոնոմիկայի նախարարություն, տեղական ինքնակառավարման  մարմիններ, |
| IV. Էլեկտրական տրանսպորտային միջոցների քարշող մարտկոցների և դրանց բաղադրամասերի արտադրություն | | | | |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 13. | ՀՀ կառավարության կողմից գերակա ոլորտում իրականացվող ներդրումային ծրագրի շրջանակներում ներմուծվող տեխնոլոգիական սարքավորումների, դրանց բաղկացուցիչ ու համալրող մասերի, հումքի և (կամ) նյութերի նկատմամբ սակագնային, մասնավորապես, ներմուծման մաքսատուրքից ազատելու արտոնության կիրառման կարգը հաստատելու և լիազոր մարմին ճանաչելու մասին որոշման  մեջ լրացումներ | ՀՀ  կառավարության որոշում | փետրվար 2024թ. | ՀՀ ֆինանսների նախարարություն, ՀՀ էկոնոմիկայի նախարարություն, |
| 14. | Շահագործումից հանված էլեկտրական տրանսպորտային միջոցների թափոնների կառավարման ռազմավարության և ստանդարտների մշակում, | ՀՀ  կառավարության որոշում | դեկտեմբեր 2029թ. | ՀՀ էկոնոմիկայի նախարարության  «Ստանդարտացման և չափագիտության ազգային մարմին» ՓԲԸ,  ՀՀ շրջակա միջավայրի նախարարություն |
| V. Կրթական և հետազոտական բաղադրիչ | | | | |
| 15. | Էլեկտրական շարժունակության ոլորտի միջին մասնագիտական և բարձրագույն մասնագիտական մակարդակների ուսումնառության  համար մասնագիտական կրթական ծրագրերի մշակում և ներդրում | ՀՀ  կառավարության  որոշում | մարտ 2024թ. | ՀՀ կրթության, գիտության, մշակույթի և սպորտի  նախարարություն |
| VI. Հաշվետվողականություն | | | | |
| 16. | Էլեկտրական տրանսպորտային միջոցների հետ կապված ՀՀ օրենսդրության վերլուծություն | ՀՀ  կառավարության զեկույց | փետրվար 2024թ. | ՀՀ ֆինանսների նախարարություն, ՀՀ էկոնոմիկայի նախարարություն, ՀՀ տարածքային կառավարման և  ենթակառուցվծքների նախարարություն, ՀՀ ներքին գործերի նախարարություն, ՀՀ շրջակա միջավայրի նախարարություն,  տեղական ինքնակառավարման  մարմիններ |
| 17. | Էլեկտրական տրանսպորտային միջոցների աջակցության առկա միջոցառումների վերլուծություն | ՀՀ  կառավարության զեկույց | փետրվար 2024թ. | ՀՀ ֆինանսների նախարարություն, ՀՀ էկոնոմիկայի նախարարություն, |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  |  |  | ՀՀ տարածքային կառավարման և  ենթակառուցվածքների նախարարություն, ՀՀ ներքին գործերի նախարարություն, ՀՀ շրջակա միջավայրի նախարարություն,  տեղական ինքնակառավարման  մարմիններ |
| 18. | Մինչև 2030 թվականը Հայաստանի Հանրապետությունում էլեկտրական տրանսպորտային միջոցների արտադրության և օգտագործման զարգացման գործողությունների ծրագրի («ճանապարհային քարտեզ») իրականացման վերաբերյալ զեկույցի  պատրաստում | ՀՀ  կառավարության զեկույց | դեկտեմբեր 2024թ.  Տարեկան մեկ անգամ | ՀՀ ֆինանսների նախարարություն, ՀՀ էկոնոմիկայի նախարարություն, |
| 19. | Մինչև 2030 թվականը Հայաստանի Հանրապետությունում էլեկտրական տրանսպորտային միջոցների արտադրության և օգտագործման զարգացման ֆինանսական և տնտեսական  հիմնավորման ճշգրտումներ | ՀՀ  կառավարության զեկույց | դեկտեմբեր 2024թ. | ՀՀ ֆինանսների նախարարություն, ՀՀ էկոնոմիկայի նախարարություն, |

### ԷՏՄ-ների առաջխաղացման աջակցության քաղաքականությունների առաջարկվող ուղղությունները

Այսպիսով, էլեկտրական շարժունակության առաջարկվող քաղաքականությունը յուրաքանչյուր երկրի կամ բնակավայրի համար պետք է բխի վերջիններիս առանձնահատկություններից: Այդ կապակցությամբ մշակվող քաղաքականությունը պետք է հաշվի առնի հետևյալ տարրերը.

* + 1. Էկոլոգիապես մաքուր և ցածր ածխածնային էլեկտրաէներգիայի արտադրության ցանցի պարագայում մեծանում է ԷՏՄ-ների ազդեցությունը արտանետումների ծավալների նվազման գործում: Այդ առումով, այն երկրներում, որտեղ էլեկտրաէներգիայի արտադրության գործակիցը գերազանցում է մեկ կիլովատ/ժամում էլեկտրաէներգիայի համար արտանետված ածխածնի երկօքսիդի 0,8 կգ ցուցանիշը (կգCO2 համ/կՎտժ), միայն ԷՏՄ-ների զարգացումը կհանգեցնի աննշան արդյունքի: Այս պարագայում հարկավոր է հավասարաչափ ուշադրություն դարձնել վերականգնվող էներգիայի աղբյուրներից էլեկտրաէներգիայի արտադրության վրա:

Էլեկտրական մեքենայի արտադրությունը մթնոլորտ է արտանետում միջինը մոտ 8,1 մլն գրամ ածխաթթու գազ։ Ներքին այրման շարժիչով ավտոմեքենայի արտադրության մեջ այս ցուցանիշը կազմում է 5,5 մլն գրամ, ինչը 32%-ով պակաս է59( Ներքին այրման շարժիչով ավտոմեքենայի արտադրության ընթացքում 32%-ով ավելի քիչ ածխաթթու գազ է արտանետվում մթնոլորտ քան էլեկտրականի դեպքում): Տարբերությունը փոխհատուցվում է էլեկտրական մեքենայի շահագործման ընթացքում։ Եթե հանածո վառելիքով արտադրված էլեկտրաէներգիան օգտագործվում է լիցքավորման համար, ապա վնասակար արտանետումների ընդհանուր քանակը հավասարեվելու համար էլեկտրական տրանսպորտային միջոցը պետք է անցնի մոտ 126 հազար կիլոմետր60։

* + 1. Այն երկրները, որտեղ էլեկտրաէներգիայի արտադրությունը հիմնականում ապահովվում է վերականգնվող էներգիայի աղբյուրներից, կարող են սահմանափակվել միայն ԷՏՄ-ների զարգացման քաղաքականության որդեգրմամբ:
    2. Ջերմոցային գազերի արտանետումների նվազեցման և օդի որակի բարելավման ուղղությամբ առավելագույն արդյունքի կարելի է հասնել հասարակական և առևտրային ՏՄ-ների փոխատեղման միջոցով: Հատկապես հաշվի առնելով այն հանգամանքը, որ, վերջիններիս ծախսերի և օգուտների հարաբերակցությունն ավելի շահավետ է, քան մասնավոր հատվածինը: Այն հիմնականում վերաբերում է ավտոբուսներին, բեռնատարներին, տաքսիներին և առաքման ծառայություններին:

Ինչպես նշվել էր, Հայաստանի Հանրապետությունում CO2 արտանետումների գերակշիռ մասը՝ շուրջ 95%-ը, առաջանում է «Էներգետիկա» սեկտորից՝ հիմնականում

59 Romare M., Dahllöf L. The life cycle energy consumption and greenhouse gas emissions from lithium-ion batteries. – 2017. – 48 p.

60 Nealer R. Cleaner cars from cradle to grave: How electric cars beat gasoline cars on lifetime global warming emissions. – Union of Concerned Scientists., 2015. – 43 p.

պայմանավորված ջերմային կայանների, ավտոմոբիլային տրանսպորտի և բնակարանային ենթակատեգորիաների արտանետումներով:61 2022 թվականի տվյալներով էներգետիկայի ոլորտում սպառված գազի ծավալը կազմել է 502,9 մլն խմ62, որը համարժեք է 5'305'595'000,0 Կվտ/ժ էլեկտաէներգիային:

* + 1. Հարկավոր է կարևորել համայնքային իշխանությունների դերը ԷՏՄ-ների առաջխաղացման գործում, քանի որ քաղաքները ամենաշատն են առընչվում օդի աղտոտվածության և աղմուկի խնդիրներին: Քաղաքային զարգացման ծրագրերը, հատկապես հասարակական տրանսպորտի զարգացման մասով, պետք է միտված լինեն էլեկտրական շարժունակության քաղաքականությանն աջակցելուն: Այդ կապակցությամբ հարկավոր է վերանայել հասարակական տրանսպորտի քաղաքային ցանցերը, իրականացնել կարիքի բացահայտում`բացառելու կրկնությունները և լրացնելու բացերը:
    2. ԷՏՄ քաղաքականությունը պետք է ներառի ուղղակի սուբսիդիաները, որոնք կլինեն հնարավորինս ֆինանսապես չեզոք և կլուծեն սոցիալական խնդիրներ:

Երկրների մեծ մասում քաղաքականությունը հիմնականում ուղղված է մասնավոր ՏՄ-ներին՝ անտեսելով հասարակական տրանսպորտային միջոցները, թեև վերջիններս ավելի մատչելի ծախսերով շատ ավելի մեծ ազդեցություն կունենան ՋՄ գազերի արտանետումների նվազման գործում: Էլեկտրական շարժունակության զարգացման քաղաքականությունները, որոնք կարող են մշակվել հասարակական տրանսպորտային միջոցների (ավտոբուսներ, տրոլեյբուսներ) համար, կայանում են հետևյալում.

### Ավտոբուսներ

* Ուղևորափոխադրումներ իրականացնող կազմակերպությունների գոյություն ունեցող երթուղիների համար ավտոբուսային պարկի մեջ սահմանել պարտադիր ԷՏՄ-ների որոշակի համամասնություն` աստիճանաբար հասցնելով դրանց մասնաբաժինը 100%-ի:
* Նոր երթուղիների լիցենզավորման համար պարտադիր պահանջ սահմանել միայն ԷՏՄ-ներով իրականացումը:
* Երթուղիների հանրային մրցույթներում նախապատվությունը տալ ԷՏՄ-ներին:
* Ստեղծել անվճար վերալիցքավորման ենթակառուցվածք և/կամ էլեկտրաէներգիայի գնի սուբսիդավորվող մեխանիզմ, որը կփոխհատուցվի օդի որակի բարելավման, աղմուկի և խցանումների նվազեցման հաշվին:
* Սահմանել գնման սուբսիդիաներ:
* Սահմանափակել ՆԱՇ ավտոբուսների մուտքը դեպի քաղաքի կենտրոն` առավելությունը տալով էլեկտրականին:

61 <http://env.am/storage/files/nir2017-arm-web-s-1011.pdf>

62 <https://armenia-am.gazprom.com/press/news/2023/01/1751/>

* Աջակցել կազմակերպությունների ստեղծմանը, որոնք ձեռք են բերում էլեկտրական ավտոբուսների մեծ պարկ և վարձակալում դրանք օպերատորներին:
* Վերջնաժամկետ սահմանել հանածո վառելիքով աշխատող ավտոբուսների շահագործման համար:
* Բարձրացնել դիզելային վառելիքի ներմուծման հարկերը։

### Բեռնատարներ

* Բեռնափոխադրումներ իրականացնող կազմակերպությունների համար բեռնատարների պարկի մեջ սահմանել պարտադիր ԷՏՄ-ների որոշակի համամասնություն` աստիճանաբար հասցնելով դրանց մասնաբաժինը 100%-ի:
* Աջակցել բեռնատարների համար հարմար վայրերում գերարագ վերալիցքավորման կայանների ստեղծմանը:
* Ներդնել պետական հաշվեկշռի կամ հանրային ծառայություններ իրականացնող (աղբահանություն և այլն) բեռնատարների էլեկտրականով փոխարինման մեխանիզմ:
* Ստեղծել անվճար վերալիցքավորման ենթակառուցվածք և/կամ էլեկտրաէներգիայի գնի սուբսիդավորվող մեխանիզմ, որը կփոխհատուցվի օդի որակի բարելավման, աղմուկի և խցանումների նվազեցման հաշվին:
* Սահմանել գնման սուբսիդիաներ:
* Սահմանափակել ՆԱՇ բեռնատարների մուտքը դեպի քաղաքի կենտրոն` առավելությունը տալով էլեկտրականին:
* Վերջնաժամկետ սահմանել քաղաքում հանածո վառելիքով աշխատող բեռնատարների շահագործման համար:
* Բարձրացնել դիզելային վառելիքի ներմուծման հարկը և/կամ սահմանել հանածո վառելիքով աշխատող տրանսպորտային միջոցների տուրք:
* Նվազեցնել կամ վերացնել էլեկտրական բեռնատարների հարկերը:

### Պետական և համայնքային իշխանությունների հաշվեկշռում հաշվառված ՏՄ-ներ, տաքսի ծառայություններ, մեքենաների փոխանակման և առաքման ծառայություններ (carsharing), համատեղ շարժունակություն, վարձակալություն

* Աջակցել հանրային վայրերում գերարագ վերալիցքավորման ենթակառուցվածքի զարգացմանը:
* Ստեղծել անվճար վերալիցքավորման ենթակառուցվածք և/կամ էլեկտրաէներգիայի գնի սուբսիդավորվող մեխանիզմ, որը կփոխհատուցվի օդի որակի բարելավման, աղմուկի և խցանումների նվազեցման հաշվին:
* Սահմանել գնման սուբսիդիաներ:
* Նոր լիցենզիաների տրամադրման ժամանակ ԷՏՄ-ներին առավելություն տալ:
* Սահմանափակել ՆԱՇ տրանսպորտային միջոցների մուտքը դեպի քաղաքի կենտրոն:
* Աջակցեք ԷՏՄ-ներ շահագործող փոխանակման ծառայություններ տրամադրող կազմակերպություններին:
* Վերջնաժամկետ սահմանել քաղաքներում հանածո վառելիքով աշխատող ՏՄ-ի շահագործման համար:
* Բարձրացնել դիզելային վառելիքի և բենզինի ներմուծման հարկը և/կամ սահմանել հանածո վառելիքով աշխատող տրանսպորտային միջոցների տուրք:
* Նվազեցնել կամ վերացնել ԷՏՄ-ի հարկերը:

Այս հատվածի հետ կապված, առանց հավելյալ խթանների, ներկա պահին ձևավորվել է հետևյալ իրավիճակը: ՃՈ տրամադրած տվյալների համաձայն՝ 2022 թվականին ՀՀ Կառավարության և Կենտրոնական բանկի կողմից ձեռք է բերել համապատասխանաբար թվով 5 և 7 ԷՏՄ-ներ: «ՀԱՅՓՈՍՏ» ՓԲԸ-ի կողմից առաքման ծառայությունների կազմակերպման նպատակով ձեռք է բերվել թվով 11 էլեկտրական մոպեդ: Իրավաբանական անձանց հատվածի մնացած մասը բաժին է ընկնում բանկային համակարգին և այլ տնտեսավարող սուբյեկտներին:

### ՀՀ առևտրային բանկերի հաշվեկշռում հաշվառված ԷՏՄ-ների կառուցվածքը

### Աղյուսակ 18

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Հ/Հ** | **Առևտրայ ին բանկ/ՎԿանվանումը** | **Քանակը** |
| 1. | «ԱԿԲԱԼԻԶԻՆԳ» ՎԿՓԲԸ | 71 |
| 2. | «ԱԿԲԱԲԱՆԿ» ԲԲԸ | 2 |
| 3. | «ԱՄԵՐԻԱԲԱՆԿ» ՓԲԸ | 16 |
| 4. | «ԱՐԱՐԱՏԲԱՆԿ» ԲԲԸ | 2 |
| 5. | «ԱՐՄԵՆԻԱՆԼԻԶԻՆԳՔԱՄՓՆԻ» ՈՒՎԿՓԲԸ | 2 |
| 6. | «ԱՐՄՍՎԻՍԲԱՆԿ» ՓԲԸ | 2 |
| 7. | «ԷՎՈԿԱԲԱՆԿ» ՓԲԸ | 2 |
| 8. | «ԻՆԵԿՈԲԱՆԿ» ՓԲԸ | 1 |
| 9. | «ՅՈՒՆԻԲԱՆԿ» ԲԲԸ | 16 |
| **Ընդամենը** | | **114** |

Իրավաբանական անձանց հատվածում ֆինանսավարկային ոլորտի կազմակերպությունների ԷՏՄ-ների տեսակարար կշիռը կազմում է 20%, որը լավ օրինակ է և նախադրյալ սեփական փորձով հավանական ԵՏՄ-ներով հետաքրքրվող անձանց և ենթակառուցվածքի զարգացման համար:

Հասարակական տրանսպորտի վերալիցքավորման ենթակառուցվածքի զարգացման գործում նպատակահարմար է հաշվի առնել Չինաստանի փորձը, որը ներկայումս լավագույնն է:

2017 թվականին աշխարհում առկա էր շուրջ 385,000 էլեկտրական ավտոբուս, որոնց միայն 99%-ը գտնվում էր Չինաստանում: 2017 թվականին Էլեկտրական և միացվող հիբրիդային ավտոբուսները կազմել են ավտոբուսների ընդհանուր պարկի 17%-ը և Չինաստանի ավտոբուսների ընդհանուր վաճառքի 22%-ը63։

Չինաստանի շատ քաղաքներ օգտագործում են սովորական և արագ վերալիցքավորման կետերի համադրությունը համապատասխանաբար գիշերվա և ցերեկվա վերալիցքավորման ժամերին: Քաղաքների մեծ մասում ավտոբուսների կայանման տեղի սղության պատճառով գիշերվա ժամերին օգտագործում են նաև շարժական արագ վերալիցքավորման կայանները: Սովորական վերալիցքավորման կայանների հզորությունը 50-100 կՎտ է, իսկ գերարագինը՝ 150-400 կՎտ, որոնցից շատերը՝ 100-200 կՎտ: Վերջինս թույլ է տալիս ավտոբուսների 50%-ի վերալիցքավորումն իրականացնել 15-30 րոպեում:

Միջինում 5 ավտոբուսին բաժին է հասնում մեկ վերալիցքավորիչ: Գերարագ վերալիցքավորիչների օգտագործումը լիցքավորման ժամանակը նվազեցնում է չորս անգամ` հնարավորություն տալով զգալիորեն մեծացնել ավտոբուսների թիվը:

2009 թվականից էլեկտրական ավտոբուսների ձեռքբերումը ազգային մակարդակով խրախուսվել է ՉԺՀ-ի իշխանությունների կողմից: Հիմնականում տրվել են նախնական գնման սուբսիդիաներ, ինչը հանգեցրել է նույն չափի դիզելային կամ գազային ավտոբուսների նկատմամբ մրցունակ գնի: Հետագայում սուբսիդիաներն աստիճանաբար հանվել են և 2021 թվականից ամբողջությամբ դադարեցվել: Սուբսիդիաների չափը կապված է եղել էլեկտրական ավտոբուսի ուղևորատարողունակության, երթուղու երկարության, արդյունավետության և կիրառվող տեխնոլոգիայի հետ:

Ամփոփելով էլեկտրական շարժունակության ոլորտում միջազգային լավագույն փորձը և Հայաստանի Հանրապետության ներկա վիճակը՝ առաջարկվում է Հայաստանի Հանրապետությունում էլեկտրական շարժունակության Ռազմավարությամբ որդեգրել հետևյալ ֆինանսական խթանները և գործիքներն ու դրանց իրականացման մեխանիզմները: Վերջիններս, հաշվի առնելով իրենց ժամանակավոր բնույթը, կարճատև բացասական ազդեցությունը կունենան պետության տարբեր մակարդակների եկամուտների վրա՝ հետագայում ակնկալելով դրանց ավելացում։

Մասնավորապես, գնային (կոշտ) խթաններից առաջարկվում են*․*

63 Bloomberg New Energy Finance. 2018. Electric Buses in Cities

### ԷՏՄ-ներ, լիցքավորման սարքեր և հարակից հանգույցներ ու պարագաներ արտադրողների համար առաջիկա 5 տարիների համար ԱԱՀ-ից ազատում64։

### Նոր ԷՏՄ-ներ (առաջնային շուկա) գնելու դեպքում գույքահարկի արտոնությունների կիրառում (մինչև 2029թ.)՝ առաջին 3 տարիների համար հարկից լրիվ (100%) կամ մասնակի ազատում (50%)։

### Մինչև 2030թ. բացառապես էլեկտրական շարժիչով տրանսպորտային միջոցների՝ առանց ներմուծման մաքսատուրքերի վճարման ՀՀ տարածք ներմուծման արտոնությունների կիրառումը:

### Նոր էլեկտրական տրանսպորտային միջոցների (ԷՏՄ) (առաջնային շուկա) գնման համար (մինչև 20 մլն***․*** դրամ արժողությամբ) մինչև 3'000 ԱՄՆ դոլարի չափով պետական սուբսիդիաների տրամադրում։

### Քաղաքի կենտրոն ՆԱՇ տրանսպորտային միջոցների մուտքի թույլտվության (2035թ. սկսած) տարեկան տեղական վճարի սահմանում` քարշող շարժիչի յուրաքանչյուր ձիաուժի համար 1000 ՀՀ դրամի չափով (2040թ. սկսած լրիվ արգելում):

### Միջպետական ճանապարհներին դժվար հասանելի (բիզնեսի տեսանկյունից աննպատակահարմար` ոչ շահութաբեր) վայրերում գերարագ վերալիցքավորման կայանների տեղադրման համար ներդրումային ծրագրերի սուբսիդավորում պետության կողմից և առաջին տարվա համար լիցքավորման էլեկտրաէներգիայի ծախսի փոխհատուցում։

### Նոր կառուցվող գերարագ լիցքավորման կայաններին կից իրականացվող ձեռնարկատիրական գործունեության նկատմամբ լրացուցիչ հարկային արտոնությունների նախատեսում:

### Կին ձեռներեցների համար նմանատիպ ֆինանսական մեխանիզմների ներդրման հնարավորությունների կիրառում՝ նախատեսելով բիզնեսի զարգացման ոլորտում գենդերային ներդրման և արտանետումների կրճատման թիրախներ:

### Բազմակողմանի զարգացման բանկերից, կլիմայական հիմնադրամներից և դոնոր կազմակերպություններից ներգրավված միջոցների հաշվին նպաստել էլեկտրական տրանսպորտային միջոցների ձեռքբերման նպատակով տրամադրվող վարկերի տոկոսների նվազեցմանը` տարեկան մինչև 5%-ի սահմաններում (այս գործընթացի իրականացման համար անհրաժեշտ է ՀՀ կառավարության հանձնարարականը շահագրգիռ մարմիններին՝ համապատասխան ծրագրերի մշակման և հաստատման նպատակով)։

64 Սահմանել արտադրությունում օգտագործվող հանգույցների և մասերի տեղական արտադրանքի առնվազն 50% տեսակարար կշիռը

### էլեկտրական տրանսպորտային միջոցների և դրանց բաղադրիչների արտադրությանը և գերարագ լիցքավորման կայանների ցանցի ստեղծմանը միտված 2 մլրդ ՀՀ դրամից ավել արժողությամբ ներդրումային ծրագրերի համար էլեկտրական շարժունակության ոլորտում ներդրումային գործունեություն իրականացնող ընկերություններին նպատակային դրամաշնորհների հատկացում և վարկային տոկոսի սուբսիդավորում (տարեկան 3%-ի չափով)։

### Ոչ գնային (մեղմ) խթաններից են*․*

### ԷՏՄ-ներին «կանաչ» պետհամարանիշների տրամադրում (պիտակավորման նպատակով)։

### «Կանաչ» քարտերի տրամադրում այն տնային տնտեսություններին, որոնք ամբողջությամբ հրաժարվել են հանածո վառելիքով էներգիայի աղբյուրներից («կանաչ» քարտերի տրամադրումը ենթադրում է արտոնյալ վարկեր և գնման սուբսիդիաներ):

### Հասարակական տրանսպորտի համար առանձնացված երթևեկելի գոտի ազատ մուտք գործելու հնարավորություն։

### Կայանատեղիներում տոկոսային հարաբերակցությամբ ԷՏՄ-ների համար ֆիքսված տարածքների հատկացում:

### Նոր կառուցվող և վերակառուցվող բազմաբնակարան շենքերի նախագծերի նկատմամբ մինչև 2025 թվականի հունվարի 1-ը ընդհանուր կայանատեղիների առնվազն 20%-ը լիցքավորման կայաններով ապահովելու պահանջի ներդրում :

### Համայնքներում ԷՏՄ-ների համար սահմանված կայանման վճարներից ազատում։

* 1. Վերալիցքավորման ենթակառուցվածքի զարգացման հնարավորությունները:

ԷՏՄ-ների շուկայի վերլուծությունից անհրաժեշտաբար առաջանում է վերալիցքավորման ենթակառուցվածքների շուկայի ներկա վիճակի վերլուծությունը, դրա տնտեսական արդյունավետության գնահատումը և նորարարական բիզնես մոդելների մշակումը։

ՀՀ վերալիցքավորման ենթակառուցվածքը ներկայում գտնվում է կայացման սկզբնական փուլում: ԷՏՄ-ների ընդհանուր քանակի սակավությամբ պայմանավորված ներդրողների կողմից վերալիցքավորման կայանների նկատմամբ տնտեսական շահագրգռվածությունը թույլ է: Ըստ plugshare.com կայքի տվյալների ունենք հետևյալ պատկերը:

### Վերալիցքավորման ենթակառուցվածքի ներկա վիճակը ՀՀ-ում, ըստ բնակավայրերի, 2023 թ. դեկտեմբեր ամսվա

### դրությամբ Աղյուսակ 19. 65

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Բնակավայր | Բնակ  -  չությ ուն (հազ. մարդ  ) 66 | Գրան ցված ԷՏՄ  (հատ  ) | ECOCARS FAST | | Plug.am | | SOLARA | | Electro AM | | EVAN | | Team Evergy | | Մասնավո ր հանրային | | Մասնավ որ/ բնակելի սահման  ափակ | | Ընդամենը վերալիցքավ որման կետ | |
| AC | DC | AC | DC | AC | DC | AC | DC | AC | D  C | AC | DC | AC | DC | AC | D  C | AC | DC |
| Երևան,  այդ թվում | 1103,6 | 2401 | 18 | 10 | 1 | - | 6 | 4 | 8 | - | 6 | - | 1 | 1 | 11 | 2 | 9 | - | 60 | 17 |
| Աջափնյակ | 111,1 | 207 | 3(3,2,2) | - | - | - | - | 1(4) | - | - | - | - | - | - | 3(2,1,3) |  | 1(3) | - | 7 | 1 |
| Դավիթաշեն | 43,9 | 135 | 1(2) | 1(2) | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 2(2,2) | - | - | - | 3 | 1 |
| Արաբկիր | 114,9 | 430 | 3(2,2,2) | 1(8) | - | - | - | - | 1(2) | - | 2(2,2) | - | - | - | 1(2) | - | - | - | 7 | 1 |
| Քանաքեռ-Զեյթուն | 75,2 | 144 | 2(2,2) | - | - | - | 1(2) | - | 1(2) | - | 1(2) | - | 1(3) | - | 1(5) | 1(1) | - | - | 7 | 1 |
| Ավան | 53,6 | 99 | - | 1(4) | - | - | - | - | 1(2) | - | - | - | - | - | 1(3) | - | 1 | - | 3 | 1 |
| Մալաթիա-  Սեբաստիա | 141,7 | 216 | - | - | - | - | 1(2) | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1(2) | - | 2 | - |
| Կենտրոն | 126,5 | 579 | 5(2) | 5(4,2,4,4,4) | 1(2) | - | - | 1(2) | 1(2) | - | 1(2) | - | - | 1(3) | 3(1,2,2) | 1(1) | 5(1,2,1,1,1) | - | 16 | 8 |
| Նորք-Մարաշ | 12,1 | 42 | - | - | - | - | - | - | 1(2) | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1 | - |
| Նոր Նորք (Ջրվեժ) | 141,8 | 201 | 1(2) | 1(3) | - | - | 2(2,2) | 1(4) | 1(2) | - | 2(2,2) | - | - | - | - | - | - | - | 6 | 2 |
| Շենգավիթ | 142,1 | 174 | 2(2) | - | - | - | 1(2) | 1(4) | 1(2) | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 4 | 1 |
| Էրեբունի | 130,3 | 166 | 1(2) | 1(3) | - | - | - | - | 1(4) | - | - | - | - | - | - | - | 1 | - | 3 | 1 |
| Նուբարաշեն | 10,4 | 8 | - | - | - | - | 1 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1 | - |
| Քասախ | 6,1 | 8 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1 | - | - | - | 1 | - |
| Պռոշյան | 5,3 | 11 | - | - | - | - | - | 1(4) | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1 |
| Աշտարակ | 16,8 | 38 | - | - | 1(2) | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1 | - |
| Ամբերդ  (Անտառուտ) | 0,3 | - | - | - | - | - | 1(2) | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1 | - |

65 <https://www.plugshare.com/>

66 <https://www.yerevan.am/hy/administrative-districts/>

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Արուճ | 1,0 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1 | - | - | - | 1 | - |
| Թալին | 4,1 | 12 | - | - | 1(2) | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1 | - |
| Մարալիկ | 5,4 | 2 | - | - | 1(2) | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1 | - |
| Գյումրի | 112,4 | 120 | 1 | - | 2 | - | 2(1,2) | 1 | 3(2) | - | - | - | 1(2) | 1 | - | - | 2 | - | 1 | - |
| Հարթավան | 0,9 | - | - | 1(4) | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 11 | 2 |
| Ապարան | 5,9 | 9 | 1(4) | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1 |
| Սպիտակ | 12,7 | 8 | - | - | 1(2) | - | 1(2) | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1 | - |
| Վանաձոր | 77,2 | 40 | 1 | - | 1 | - | - | - | 4 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 2 | - |
| Գյուլաքարակ | 2,0 | - | - | - | - | - | - | - | 1(2) | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 6 | - |
| Ստեփանավան | 12,4 | 15 | 1(2) | - | 1(2) | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 2 | - | - | - | 1 | - |
| Չկալով | 0,1 | - | - | - | 1(2) | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 4 | - |
| Ալավերդի | 11,0 | 5 | - | - | - | - | - | - | 2(2) | - | - | - | - | - | - | 1(3) | - | - | 1 | - |
| Պտղավան | 0,8 | - | - | - | 1 | - | - | 1(3) | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 2 | 1 |
| Զվարթնոց  օդանավակայան | - | - | 1(2) | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1 | 1 |
| Վաղարշապատ | 46,2 | 53 | - | - | 1(2) | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1(2) | - | - | - | 1 | - |
| Արմավիր | 27,8 | 43 | - | - | 1(2) | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1 | - | 1 | - | 2 | - |
| Վերին Պտղնի | 0,9 | 5 | - | - | - | - | - | 1(3) | - | - | - | - | - | - | 1 | - | - | - | 3 | - |
| Աբովյան | 44,9 | 92 | - | - | 1(2) | - | - | - | 2(2) | - | - | - | - | - | 1(2) | - | - | - | 1 | 1 |
| Արամուս | 3,2 | - | - | - | - | - | - | - | 1(2) | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 4 | - |
| Ակունք | 4,4 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1 | - | - | - | 1 | - |
| Արզնի | 2,5 | - | - | - | - | - | 1(2) | - | 1(2) | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1 | - |
| Ջրաբեր | 0,4 | 12 | - | - | - | - | - | 1(4) | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 2 | - |
| Նուռնուս | 0,6 | - | - | - | - | - | 1(2) | - | - | - | - |  | - | - | - | - | - | - | - | 1 |
| Գառնի | 6,9 | 2 | 1(2) | - | 1(2) | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1 | - |
| Գեղարդ | 0,3 | - | - | - | - | - | - | - | 1(2) | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 2 | - |
| Տիգրանաշեն | 0,1 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1 | - | - | - | 1 | - |
| Հրազդան | 40,0 | 34 | - | 1(4) | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1 | - |
| Ծաղկաձոր | 1,2 | 5 | 1(2) | - | - | - | 1(2) | 2(4) | 1(2) | - | - | - | - | - | - | - | 1 | - | - | 1 |
| Ծաղկունք | 1,1 | 1 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1 | - | 4 | 2 |
| Գագարին | 1,4 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1 | - | - | 1 | - |
| Սևան | 19,0 | 19 | 1(2) | 1(4) | 1(2) | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1 |
| Ծովագյուղ | 4,2 | 5 | - | 1(4) | 1(2) | - | - | 1(3) | 1(2) | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 2 | 1 |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Մարտունի | 11,5 | 17 | - | - | - | - | - | - | 1(2) | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 2 | 2 |
| Ներքին Գետաշեն | 8,5 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1 | - | 1 | - |
| Դիլիջան | 17,3 | 6 | 1(2) | - | 1(2) | - | 1(4) | - | - | - | - | - | 1 | - | 2 | - | - | - | 1 | - |
| Հաղարծին | 3,8 | - | - | - | - | - | - | - | 1(2) | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 6 | - |
| Իջևան | 20,3 | 11 | 2(2,1) | 1(4) | 1(2) | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1 | - | 1 | - |
| Ենոքավան | 0,5 | - | 1(2) | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 4 | 1 |
| Սարիգյուղ | 1,2 | - | - | 1(3) | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1 | - |
| Մասիս | 20,6 | 41 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1 | - | - | - | - | 1 |
| Մրգավան | 1,9 | 1 | 1(2) | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1 | - |
| Արտաշատ | 19,3 | 65 | - | - | 1(2) | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1 | - | 1 | - |
| Երասխ | 0,6 | - | - | 1(4) | - | - | - | 1(4) | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 2 | - |
| Արենի | 1,8 | 2 | - | 1(4) | 1(2) | - | - | - | 1(2) | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 2 |
| Եղեգնաձոր | 7,4 | 10 | - | - | - | - | 1(3) | 1(2) | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 2 | 1 |
| Վայք | 5,6 | 2 | 1(2) | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1 | - | 1 | 1 |
| Ջերմուկ | 4,1 | 8 | 1(2) | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1(2) | - | 2 | - | 2 | 1 |
| Սառնակունք | 0,5 | - | - | 1(4) | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 4 | - |
| Շաքի | 1,2 | - | - | - | - | - | 2(1,3) | - | 1(2) | - | - | - | - | - | 1 | - | 1 | - | - | 1 |
| Հալիձոր | 0,5 | - | - | - | - | - | 1(2) | - | 1(2) | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 5 | - |
| Կապան | 43,1 | 16 | - | - | - | - | - | - | 1(2) | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 2 | - |
| Ընդամենը | 1752,8 | 3119 | 33 | 19 | 21 | - | 18 | 14 | 31 | - | 6 | - | 3 | 2 | 26 | 4 | 21 | - | 159 | 39 |

Ինչպես տեսնում ենք, ՀՀ ՃՈ տրամադրած տեղեկատվության համաձայն, ԷՏՄ- ների շուրջ 90 տոկոսի (3119 հատ) գրանցման բնակավայրերում կամ դրանց մոտ տեղադրված են սովորական կամ արագ վերալիցքավորման կետեր: Ըստ plugshare.com կայքի ՀՀ-ում տեղադրված ընդհանուր վերալիցքավորման կետերի քանակը 2024 թվականի հունվար ամսվա դրությամբ` 198-ն է (159 (80%)` սովորական, 39 (20%)` արագ): Հանրությանը հասանելի վայրերում տեղադրված վերալիցքավորման կայանների թիվը կազմում է 177 (138 (78%)` սովորական, 39 (22%)` արագ), որից միայն 68-ը (51 (75%)` սովորական, 17 (25%)` արագ)` մայրաքաղաքում: ՀՀ հանրային հասանելիության վայրերում միջինը մեկ վերալիցքավորման կետին բաժին է հասնում

22 ԷՏՄ: Եթե հաշվի առնենք միայն արագ վերալիցքավորման կետերը, ապա այդ ցուցանիշը հավասար է 138-ի: Միայն Կենտրոն և Արաբկիր վարչական շրջաններում գրանցված ԷՏՄ-ների թիվը համապատասխանաբար կազմում է` 579 և 430 միավոր, իսկ հանրային վայրերում վերալիցքավորման կետերը` 19 (որից 8` արագ) և 8 (որից 1` արագ): Վերջինից հետևում է, որ միջինը մեկ վերալիցքավորման կետին, նշված վարչական շրջաններում, բաժին է հասնում համապատասխանաբար 31 և 54 ԷՏՄ: Հաշվի առնելով այն հանգամանքը, որ բնակչության մեծ մասը տան պայմաններում վերալիցքավորման դժվարություններ ունի և հանրային կետերի նման սակավությունը ակնհայտ է դառնում էլեկտրական շարժունակության նկատմամբ հանրության զգուշավոր մոտեցումը:

Մինչ օրս բացակայում են վերալիցքավորման ենթակառուցվածքի տեղադրման և շահագործման թույլտվության կամ տեխնիկական ու անվտանգության պահանջների նկատմամբ օրենսդրական և իրավական կարգավորումները: Դրանով պայմանավորված գրեթե անհնար է դառնում նորարարական բիզնես մոդելների մշակումն ու իրագործումը: Օրինակ, ԱՄՆ-ի (2,5 մլն ԷՏՄ67) և Հնդկաստանի (1,7 մլն ԷՏՄ68) էլեկտրական շարժունակության ներկա պայմաններում վերալիցքավորման ենթակառուցվածքների ներդրումների ետգնման ժամկետը միջինը կազմում է 5-7 տարի: Հայաստանի պայմաններում առանց ոլորտի խթանման հնարավոր չի դառնա ենթակառուցվածքի զարգացումը:

ԷՏՄ-ների վերալիցքավորման ենթակառուցվածքի շուկայի մասնակիցներն են.

* վերալիցքավորման կետի իրավաբանական անձ հանդիսացող սեփականատերեր (օպերատորներ),
* վերալիցքավորման մասնավոր կետի ֆիզիկական անձ հանդիսացող (նաև ԷՏՄ շահագործող) սեփականատերեր (օպերատորներ),
* վերալիցքավորման կայանների մատակարար,
* վերալիցքավորման սարքավորումների հարթակների և ծրագրային ապահովվածության մշակող ընկերություններ,
* վերալիցքավորման սարքավորումներ (կետ) արտադրողներ,

67 [USA EV](https://us-ak.com/news/tpost/rujjg8chy1-kolichestvo-elektromobilei-vssha-uvelich)

68 [India EV](https://fomag.ru/news-streem/bolee-1-7-mln-elektromobiley-zaregistrirovany-v-indii-s-2020-goda-gosministr/)

* վերալիցքավորման կետեր տեղադրող և սպասարկող ընկերություններ:

Վերալիցքավորման կետից օգտվելու սակագինը ձևավորվում է հետևյալ բաղադրիչներից.

Վերալիցքավորման համար վճար: Այս դեպքում հնարավոր են հետևյալ տարբերակները: Նախ, մատակարարը վերալիցքավորման համար կարող է գանձել միանվագ գումար: Երկրորդը` մատակարարը վերալիցքավորման համար կարող է գանձել միայն կՎտժ-ով հաշվարկած էլեկտրաէներգիայի սպառված ծավալի համար: Երրորդը, մատակարարը վերալիցքավորման համար կարող սահմանել ժամավճար: Առաջարկվող տարբերակները կարող են համատեղված լինել:

Վերալիցքավորման կետի պարապուրդի համար վճար: Դա մատակարարների կողմից կիրառվում է այն դեպքում, երբ ԵՏՄ-ների վերալիցքավորումն ավարտված է, սակայն սեփականատերը դեռ տրանսպորտային միջոցը դուրս չի բերել վերալիցքավորման կետի տարածքից։

Ամրագրման համար վճար: Նման ծառայությունը անհրաժեշտ է ԷՏՄ վարորդին, քանի որ վերալիցքավորման կայան հասնելու համար նա պետք է համոզված լինի, որ այն ազատ է և մինչ իր հասնելը ոչ ոք չի միանա այդ կետին: Այս պարագայում վերալիցքավորման ենթակառուցվածքի մատակարարը կարող է սահմանել երկու տիպի վճար.

* առհասարակ նման ծառայություն մատուցելու համար,
* ԷՏՄ-ի ամրագրման պահից մինչև կայան հասնելու և լիցքավորիչին միանալու ժամավճարի համար:

էլեկտրական շարժունակության քաղաքականությունը պետք է ապահովի բոլոր մասնակիցների համապարփակ զարգացումը: Այդ տեսանկյունից ենթակառուցվածքի զարգացման գործում մեծ դերակատարում ունեն համայնքները:

Գործողությունները պետք է ներառեն.

1. Պետական և համայնքային իշխանությունների կողմից հանրային սեփականություն հանդիսացող հողերի վրա վերալիցքավորման ենթակառուցվածքի տեղադրման և շահագործման թույլտվության կանոնների միասնական մոտեցում:
2. Վերալիցքավորման ենթակառուցվածքի տեղադրման և շահագործման թույլտվություն տրամադրող և վերահսկող միասնական մարմնի ստեղծում:
3. Վերալիցքավորման կետի արտադրողների ստանդարտացում և սերտիֆիկացում:
4. Վերալիցքավորման միասնական մատակարարի կամ հարթակի ստեղծում և ներդրում (տարբեր մատակարարների և տարբեր բջջային հավելվածների առկայությունը դանդաղեցնում է տվյալների հավաքագրման և մշակման գործընթացը և չի նպաստում ենթակառուցվածքի զարգացմանը):
5. Սահմանված կանոններին համապատասխան արդյունավետ բիզնես մոդելի ձևավորում (վերալիցքավորման սարքավորումների

արտադրություն, տիպային կայանների կառուցում, ծրագրային ապահովվածություն) և պետական աջակցության մեխանիզմի մշակում և ներդնում:

1. ՀՀ միջպետական ճանապարհների վրա յուրաքանչյուր 60 կմ մեկ առնվազն երկու վերալիցքավորման կայանի տեղադրում` պարտադիր գերարագ վերալիցքավորման կետով:
2. Քաղաքաշինության նորմերով ավտոկայանատեղիներում ԷՏՄ համար առնվազն 10 տոկոսի չափով ամրագրված տեղերի սահմանում:
3. Բազմաբնակարան շենքերում լարման և լարանցումների տեխնիկական պայմանների վերանայում և սահմանում։
4. Հանրային վայրերում վերալիցքավորման ենթակառուցվածքի զարգացման հստակ ճանապարհային քարտեզի մշակում:

Վերալիցքավորման ենթակառուցվածքի պետական աջակցության մեխանիզմը պետք է ներառի.

* + մինչև 2030 թվականը վերալիցքավորման սարքավորումներ արտադրողների հարթակներ և ծրագրային ապահովվածություն մշակող, արտադրող կամ դրանց հանգույցները ներմուծող ու իրացնող կազմակերպությունների ԱԱՀ- ից ազատում;
  + տնային վերալիցքավորման ենթակառուցվածքի ձեռքբերման գնի սուբսիդավորում` առնվազն 30 տոկոսի չափով;
  + սահմանված ձևի վերալիցքավորման ենթակառուցվածքի կառուցման նպատակով պետական կամ համայնքային սեփականություն հանդիսացող հողերի օգտագործման վարձակալության վճարներից ազատում (առնվազն 5 տարի);
  + էլեկտրաէներգիայի գործող սակագների (ցերեկային և գիշերային տարբերակմամբ) պահպանման երաշխավորություն;
  + ՀՀ միջպետական ճանապարհների վրա վերալիցքավորման ենթակառուցվածքի կառուցման համար սարքավորումների ձեռքբերման գնի 50-100 տոկոսի չափով սուբսիդավորում;
  + ՀՀ միջպետական ճանապարհների վրա բիզնեսի տեսանկյունից ոչ գրավիչ ու ոչ շահութաբեր հատվածների վրա վերալիցքավորման ենթակառուցվածքի կառուցման համար սարքավորումների ձեռքբերման գնի մինչև 100 տոկոսի չափով սուբսիդավորում;

### Հարկավոր է հաշվի առնել այն փաստը, որ պետական աջակցության խթան հանդիսացող բոլոր գործիքները հարկադրված միջոցառումներ են և կրում են ժամանակավոր բնույթ: Կատարված բոլոր ֆինանսական ծախսերը հեռանկարում փոխհատուցվելու են բնապահպանական, տնտեսական, սոցիալական և պետության առջև ծառացած մի շարք այլ խնդիրների ֆինանսավորման խնայողությունների հաշվին:

* 1. Օրենսդրական կարգավորումների փաթեթ

Վերալիցքավորման ենթակառուցվածքի զարգացման համար անհրաժեշտ է մի շարք օրենդրական կարգավորումների իրականացում, որոնք ներկայացված են ստորև․

### Հայաստանի Հանրապետության կառավարության 2016 թվականի փետրվարի 11-ի n 113-Ն որոշման մեջ լրացում կատարելու մասին որոշում`

«Նորմատիվ իրավական ակտերի մասին» օրենքի 33-րդ և 34-րդ հոդվածների համաձայն` Հայաստանի Հանրապետության կառավարությունը որոշում է.

* 1. Հայաստանի Հանրապետության կառավարության 2016 թվականի փետրվարի 11-ի «Օրենսդրական չափագիտական հսկողության ենթակա չափման միջոցների ցանկը սահմանելու մասին» N 113-Ն որոշման հավելվածում.

1. ցանկի 89-րդ կետից հետո լրացնել նոր 90-րդ կետով հետևյալ բովանդակությամբ.

|  |  |
| --- | --- |
| 90. | Էլ եկտրական տրանսպորտայ ին միջոցների վերալ իցքավորիչ սարք |

### Հիմնավորում.

Իրավական ակտի ընդունման անհրաժեշտությունը

ՀՀ կառավարության 2016 թվականի փետրվարի 11-ի N 113-Ն որոշման մեջ լրացում կատարելու նպատակն է օրենսդրությամբ սահմանել էլեկտրական տրանսպորտային միջոցների վերալիցքավորման կայաններում (ԷՄՎԿ տեղակայված էլեկտրական տրանսպորտային միջոցների վերալիցքավորիչ սարքերի չափագիտական հսկողության:

Ընթացիկ իրավիճակը և խնդիրները

ՀՀ կառավարության 2016 թվականի փետրվարի 11-ի N 113-Ն որոշմամբ հստակեցված չէ էլեկտրական տրանսպորտային միջոցների վերալիցքավորման կայաններում (ԷՄՎԿ տեղակայված էլեկտրական տրանսպորտային միջոցների վերալիցքավորիչ սարքերի չափագիտական հսկողության անհրաժեշտ պահանջները, որի արդյունքում ՀՀ ողջ տարածքում առանց սահմանված կարգի պահպանման և պետական լիազոր մարմինների համաձայնությունների բացակայությամբ իրականցվում են էլեկտրական տրանսպորտային միջոցների վերալիցքավորման կայանների (ԷՄՎԿ շահագործման աշխատանքներ, որը կարող է վտանգ ստեղծել, թե էկոլոգիապես մաքուր տրանսպորտային միջոցների շահագործողի, թե որպես սպառողի, թե արտակարգ իրավիճակների տեսանկյունից:

Տվյալ բնագավառում իրականացվող քաղաքականությունը

Հստակեցվում է օբյեկտների չափագիտական հսկողության անհրաժեշտ պահանջները:

Կարգավորման նպատակը և բնույթը

ՀՀ կառավարության 2016 թվականի փետրվարի 11-ի N 113-Ն որոշման մեջ լրացում կատարելով՝ հնարավորություն է ընձեռնվում հստակեցնել էլեկտրական

տրանսպորտային միջոցների վերալիցքավորման կայաններում (ԷՄՎԿ տեղակայված էլեկտրական տրանսպորտային միջոցների վերալիցքավորիչ սարքերի չափագիտական հսկողության ընթացակարգը:

Ակնկալվող արդյունքը

Որոշման նախագծի ընդունման արդյունքում կհստակեցվեն էլեկտրական տրանսպորտային միջոցների վերալիցքավորման կայաններում (ԷՄՎԿ տեղակայված էլեկտրական տրանսպորտային միջոցների վերալիցքավորիչ սարքերի չափագիտական հսկողության համար սահմանվող ընթացակարգը:

Առկախված ներդրումային ծրագրերի իրականացման համար կստեղծի գործող ենթաօրենսդրական դաշտ:

Նախագծի ընդունման կապակցությամբ լրացուցիչ ֆինանսական միջոցների անհրաժեշտության և պետական բյուջեի եկամուտներում և ծախսերում սպասվելիք փոփոխությունների մասին

Նախագծի ընդունման կապակցությամբ լրացուցիչ ֆինանսական միջոցների անհրաժեշտություն չի առաջանում և պետական բյուջեի եկամուտներում և ծախսերում փոփոխություններ չեն նախատեսվում:

Այլ իրավական ակտերում փոփոխություններ կամ լրացումներ կատարելու անհրաժեշտության կամ բացակայության մասին

Նախագծի ընդունմամբ պայմանավորված այլ իրավական ակտերում փոփոխության անհրաժեշտություն չի առաջանում:

Կապը ռազմավարական փաստաթղթերի հետ. Հայաստանի վերափոխման ռազմավարություն 2050, Կառավարության 2021-2026թթ. ծրագիր, ոլորտային և/կամ այլ ռազմավարություններ**․**

Նախագիծը բխում Կառավարության 2021-2026թթ. ծրագրի «Էկոնոմիկային նախարարություն» բաժնի 8.3-րդ կետից։

### Հայաստանի Հանրապետության կառավարության 2015 թվականի մարտի 19- ի Ն 596-ն որոշման մեջ լրացումներ կատարելու մասին որոշում

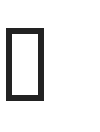
«Նորմատիվ իրավական ակտերի մասին» օրենքի 33-րդ և 34-րդ հոդվածների համաձայն` Հայաստանի Հանրապետության կառավարությունը որոշում է.

2. Հայաստանի Հանրապետության կառավարության 2015 թվականի մարտի 19-ի «Հայաստանի Հանրապետությունում կառուցապատման նպատակով թույլտվությունների և այլ փաստաթղթերի տրամադրման կարգը հաստատելու և Հայաստանի Հանրապետության կառավարության մի շարք որոշումներ ուժը կորցրած ճանաչելու մասին» N 596-Ն որոշման N 4 հավելվածում.

1. ցանկ N 2-ի 3-րդ կետը լրացնել նոր 6-րդ ենթակետով հետևյալ բովանդակությամբ.

6) էլեկտրական տրանսպորտային միջոցների վերալիցքավորման կայանները.

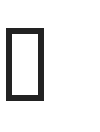
ա. այն դեպքերում, երբ էլեկտրական տրանսպորտային միջոցների վերալիցքավորման կայանները չեն գերազանցում մինչև 22 կՎտ հզորությունը, անհրաժեշտ է նախագծային փաստաթղթերի մշակման փուլում առաջարկվող լուծումները նախապես համաձայնեցնել քաղաքաշինության պետական լիազոր մարմնի հետ, որն իր հերթին համաձայնեցնում է արտակարգ իրավիճակների, ավտոմոբիլային ճանապարհների ոլորտներն համակարգող մարմինների հետ:



.

1. ցանկ N 3-ի 4-րդ կետի 1-ին ենթակետը լրացնել նոր իդկետով հետևյալ բովանդակությամբ.

իդ) էլեկտրական տրանսպորտային միջոցների վերալիցքավորման կայանները, որոնք բաղկացած են լիցքավորման առնվազն 10 կետից կամ ունեն 500 կՎտ և ավելի հզորություն կամ 400 քառակուսի մետր և ավելի ընդհանուր մակերես:



:

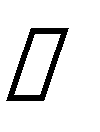
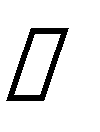
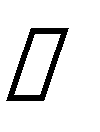
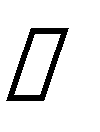
### Հիմնավորում.

Իրավական ակտի ընդունման անհրաժեշտությունը

ՀՀ կառավարության 2015 թվականի մարտի 19-ի N 596-Ն որոշման մեջ լրացումներ կատարելու նպատակն է սահմանել հզորությամբ պայմանավորված էլեկտրական տրանսպորտային միջոցների վերալիցքավորման կայանների (ԷՄՎԿտեղակայման կառուցման, տեղադրման, վերականգնման, ընդլայնման, ապամոնտաժման շինարարության իրականացման աշխատանքների ռիսկայնության աստիճանը, կանոնակարգել աշխատանքների ընթացքն ու ապահովելով պետական լիազոր մարմինների հետ համապատասխան համաձայնությունների ընթացքը: Էլեկտրական տրանսպորտային միջոցների վերալիցքավորման կայանների (ԷՄՎԿտեղակայման կառուցման, տեղադրման, վերականգնման, ընդլայնման, ապամոնտաժման շինարարության իրականացման աշխատանքները դիտարկվում են որպես տեխնիկապես ոչ բարդ և փոքրածավալ օբյեկտներ և կարող են իրականացվել հողի մակերեսին (հողի մակերեսի բարեկարգման ծածկույթի վրա), հողի մեջ ունենալով հիմքեր և կարող են պահանջել թաց շինարարական գործընթացներ և անհրաժեշտության դեպքում չեն կարող անջատվել հողից` առանց էական վնաս հասցնելու հողի ծածկույթին: Սակայն, հաշվի առնելով նշված օբյեկտների անվտանգության հարցը, նպատակահարմար է դրանց տեղակայման կառուցման, տեղադրման, վերականգնման, ընդլայնման, ապամոնտաժման շինարարության իրականացման աշխատանքները պատշաճ իրականացնելու նպատակով սահմանել պետակալ լիազոր մարմինների հետ համաձայնեցման դրույթ, ինչպես նաև դիտարկել որպես առանձին օբյեկտ և տեսակի գործունեություն՝ սահմանելով առանձին ենթակետերով:

Ընթացիկ իրավիճակը և խնդիրները

### ՀՀ կառավարության 2015 թվականի մարտի 19-ի N 596-Ն որոշմամբ հստակեցված չէ էլեկտրական տրանսպորտային միջոցների վերալիցքավորման կայանների (ԷՄՎԿ տեղակայման կառուցման, տեղադրման, վերականգնման, ընդլայնման,

ապամոնտաժման շինարարության իրականացման համար անհրաժեշտ թույլտվությունների ընթացակարգն ու անհրաժեշտության պահանջները, որի արդյունքում ՀՀ ողջ տարածքում առանց սահմանված կարգի պահպանման և պետական լիազոր մարմինների համաձայնությունների բացակայությամբ հնարավոր չէ իրականցնել էլեկտրական տրանսպորտային միջոցների վերալիցքավորման կայանների (ԷՄՎԿ տեղակայման կառուցման, տեղադրման, վերականգնման, ընդլայնման, ապամոնտաժման աշխատանքներ, որը խոչընդոտ է հանդիսանում էկոլոգիապես մաքուր տրանսպորտային միջոցների շահագործման և պետության կողմից ստանձնած ածխաթթու գազերի նվազեցման պարտավորությունների կատարման, ինչպես նաև մասնավոր հատվածների կողմից ներկայացվող էլեկտրական տրանսպորտային միջոցների վերալիցքավորման կայանների ներդրումային ծրագրերի իրականացման գործընթացները: Տեխնոլոգիական տեսակետից, նշված օբյեկտների տեղակայումը համապատասխան կարգավորումների բացակայության դեպքում, կարող է վնաս հասցնել հողի ծածկույթին և շահագործման ընթացքում քաղաքացիների անվտանգությանը:

Միաժամանակ, էլեկտրական տրանսպորտային միջոցների վերալիցքավորման կայանների (ԷՄՎԿ տեղակայման կառուցման, տեղադրման, վերականգնման, ընդլայնման, ապամոնտաժման և շահագործման ընթացքում հուսալիության և անվտագության ապահովման նպատակով կարող է պահանջվել թաց շինարարական աշխատանքների իրականացում, որը համաձայն ՀՀ կառավարության 2015 թվականի մարտի 19-ի N 596-Ն որոշման, հանդիսանում է թույլտվություն պահանջող գործընթաց, իսկ էլեկտրականության բարձր լարման դեպքում նաև՝ ոլորտային մարմինների մասնագիտական եզրակացությունների առկայություն:

Տվյալ բնագավառում իրականացվող քաղաքականությունը

Հստակեցվում է օբյեկտների ռիսկայնության աստիճանն ու դրանից բխող՝ շինարարության տեղադրման իրականացման աշխատանքների համար սահմանված փաստաթղթերի կազմման և պետական լիազոր մարմինների հետ համաձայնությունների ընթացակարգը:

Կարգավորման նպատակը և բնույթը

ՀՀ կառավարության 2015 թվականի մարտի 19-ի N 596-Ն որոշման մեջ լրացումներ կատարելով՝ հնարավորություն է ընձեռնվում հստակեցնել օբյեկտների ռիսկայնության աստիճանն ու դրանից բխող՝ շինարարության տեղակայման, կառուցման, տեղադրման, վերականգնման, ընդլայնման, ապամոնտաժման իրականացման աշխատանքների համար սահմանված փաստաթղթերի կազմման և պետական լիազոր մարմինների հետ համաձայնությունների ընթացակարգը:

Ակնկալվող արդյունքը

Որոշման նախագծի ընդունման արդյունքում կհստակեցվեն օբյեկտների ռիսկայնության աստիճանն ու դրանից բխող՝ շինարարության տեղակայման, կառուցման, տեղադրման, վերականգնման, ընդլայնման, ապամոնտաժման

իրականացման աշխատանքների համար սահմանված փաստաթղթերի կազմման և պետական լիազոր մարմինների հետ համաձայնությունների ընթացակարգը:

Առկախված ներդրումային ծրագրերի իրականացման համար կստեղծի գործող ենթաօրենսդրական դաշտ:

Նախագծի ընդունման կապակցությամբ լրացուցիչ ֆինանսական միջոցների անհրաժեշտության և պետական բյուջեի եկամուտներում և ծախսերում սպասվելիք փոփոխությունների մասին

Նախագծի ընդունման կապակցությամբ լրացուցիչ ֆինանսական միջոցների անհրաժեշտություն չի առաջանում և պետական բյուջեի եկամուտներում և ծախսերում փոփոխություններ չեն նախատեսվում:

Այլ իրավական ակտերում փոփոխություններ կամ լրացումներ կատարելու անհրաժեշտության կամ բացակայության մասին

Նախագծի ընդունմամբ պայմանավորված այլ իրավական ակտերում փոփոխության անհրաժեշտություն չի առաջանում:

Կապը ռազմավարական փաստաթղթերի հետ. Հայաստանի վերափոխման ռազմավարություն 2050, Կառավարության 2021-2026թթ. ծրագիր, ոլորտային և/կամ այլ ռազմավարություններ**․**

Նախագիծը բխում է Կառավարության 2021-2026թթ. ծրագրի «Էկոնոմիկային նախարարություն» բաժնի 8.3-րդ և «Քաղաքաշինության կոմիտե» բաժնի 3.2-րդ կետերից։

### Հայսաստանի Հանրապետության կառավարությանն առընթեր քաղաքաշինության պետական կոմիտեի նախագահի 2017 թվականի սեպտեմբերի 11-ի n 128-ն հրամանում լրացումներ կատարելու մասին Հայաստանի Հանրապետության քաղաքաշինության կոմիտեի նախագահի հրաման:

Ղեկավարվելով «Քաղաքաշինության մասին» ՀՀ օրենքի 10.1-րդ հոդվածի 3-րդ մասի 41-րդ կետով և հիմք ընդունելով «Նորմատիվ իրավական ակտերի մասին» օրենքի 33-րդ և 34-րդ հոդվածները

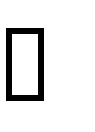
* 1. Հայաստանի Հանրապետության կառավարությանն առընթեր քաղաքաշինության պետական կոմիտեի նախագահի 2017 թվականի սեպտեմբերի 11- ի «Բնակելի, հասարակական, արտադրական շենքերի և շինությունների նախագծային փաստաթղթերի կազմը և բովանդակությունը սահմանող կանոնները հաստատելու և Հայաստանի Հանրապետության քաղաքաշինության նախարարի 2006 թվականի նոյեմբերի 29-ի N 273-Ն հրամանն ուժը կորցրած ճանաչելու մասին» N 128-Ն հրամանի հավելվածի.

I. 2-րդ բաժնի 8-րդ կետից հետո լրացնել նոր 9-րդ կետով հետևյալ բովանդակությամբ.

9. Նոր կառուցվող էլեկտրական տրանսպորտային միջոցների վերալիցքավորման կայանների նախագծային աշխատանքներն իրականացվում են «Էլեկտրական տրանսպորտային միջոցների

վերալիցքավորման կայանների տեղադրման և շահագործման տեխնիկական անվտանգության կանոնները հաստատելու մասին» ՀՀ կառավարության որոշման համաձայն` պահպանելով պարտադիր տեխնիկական պահանջները:

5-րդ բաժնից հետո լրացնել նոր 6-րդ բաժնով հետևյալ բովանդակությամբ.

6. ԷԼԵԿՏՐԱԿԱՆ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ՄԻՋՈՑՆԵՐԻ ՎԵՐԱԼԻՑՔԱՎՈՐՄԱՆ ԿԱՅԱՆՆԵՐԻ (ԷՏՄՎԿՆԱԽԱԳԾԱՅԻՆ ՓԱՍՏԱԹՂԹԵՐԻ ԿԱԶՄՈՒՄ ՆԵՐԱՌՎՈՂ ԵԼԱԿԵՏԱՅԻՆ ՆՅՈՒԹԵՐԻ ԵՎ ԱՅԼ ՓԱՍՏԱԹՂԹԵՐԻ ԿԱԶՄԸ (Ա-Օ ալբոմ)



:

### Միջին ռիսկայնության աստիճանի II կատեգորիայի դասակարգում ունեցող օբյեկտների ելակետային նյութերը և այլ փաստաթղթերը

### Աղյուսակ 20

|  |  |
| --- | --- |
|  | ՓԱՍՏԱԹՂԹԻ ԱՆՎԱՆՈՒՄԸ |
| 1. | Անշարժ գույքի նկատմամբ իրավունքները հաստատող փաստաթղթի պատճենը,  սեփականատիրոջ (կամ օգտագործողի) անձնագիր (պատճենը) |
| 2. | Նախագծող կազմակերպության լիցենզիա (պատճենը) |
| 3. | Ճարտարապետահատակագծային առաջադրանք |
| 4. | Հողամասի տեղագրական հանույթ |
| 5. | Ինժեներաերկրաբանական հետազննությունների նյութեր (կամ շենքի  տեխնիկական վիճակի մասին եզրակացություն) |
| 6. | Իրավիճակային հատակագիծը գոյություն ունեցող ստորգետնյա  հաղորդակցուղիների և ցանցերի ուղեգծերով |
| 7. | Գծերի տեղափոխման անհրաժեշտության դեպքում՝ համապատասխան  համաձայնեցումներ |
| 8. | ՀՀ օրենսդրությամբ նախատեսված դեպքերում՝ սահմանված կարգով  համապատասխան լիազոր մարմնի համաձայնություն (կամ եզրակացություն) |
| 9. | Նախագծող կազմակերպության երաշխավորագիր՝ նախագծային լուծումները ՀՀ օրենսդրության և նորմատիվատեխնիկական պահանջներին համապատասխան  լինելու վերաբերյալ |
| 10. | ԷՄՎԿ-ի հզորությամբ պայմանավորված՝ արտակարգ իրավիճակների (հրդեհներ, պայթյուններ, փլուզումներ և այլն) կանխարգելման, կապի համակարգերի, տրանսպորտային, էներգետիկ ու ինժեներական այլ ենթակառուցվածքների, արդյունաբերական անվտանգության, տեխնոլոգիական, սանիտարական պահանջների ապահովման վերաբերյալ համապատասխան ոլորտին առնչվող  փորձագիտական կամ մասնագիտական եզրակացություն կամ համաձայնեցում |

|  |  |
| --- | --- |
| 11. | ԷՄՎԿ-ի հզորությանը համաձայն էլեկտրամատակարարման համակարգին միացման հնարավորության վերաբերյալ էլեկտրամատակարար  կազմակերպության եզրակացություն (երաշխավորագիր): |

### Միջինից բարձր ռիսկայնության աստիճանի III կատեգորիայի դասակարգում ունեցող օբյեկտների ելակետային նյութերը և այլ փաստաթղթերը

### Աղյուսակ 21

|  |  |
| --- | --- |
|  | ՓԱՍՏԱԹՂԹԻ ԱՆՎԱՆՈՒՄԸ |
| 1. | Անշարժ գույքի նկատմամբ իրավունքները հաստատող փաստաթղթի պատճենը,  սեփականատիրոջ (կամ օգտագործողի) անձնագիր (պատճենը) |
| 2. | Նախագծող կազմակերպության լիցենզիա (պատճենը) |
| 3. | Ճարտարապետահատակագծային առաջադրանք |
| 4. | Հողամասի տեղագրական հանույթ |
| 5. | Ինժեներաերկրաբանական հետազննությունների նյութեր (կամ շենքի  տեխնիկական վիճակի մասին եզրակացություն) |
| 6. | Իրավիճակային հատակագիծը գոյություն ունեցող ստորգետնյա  հաղորդակցուղիների և ցանցերի ուղեգծերով |
| 7. | Գծերի տեղափոխման անհրաժեշտության դեպքում՝ համապատասխան  համաձայնեցումներ |
| 8. | ՀՀ օրենսդրությամբ նախատեսված դեպքերում՝ սահմանված կարգով  համապատասխան լիազոր մարմնի համաձայնություն (կամ եզրակացություն) |
| 9. | Քաղաքաշինական փորձաքննության եզրակացություն |
| 10. | ԷՄՎԿ-ի հզորությամբ պայմանավորված՝ արտակարգ իրավիճակների (հրդեհներ, պայթյուններ, փլուզումներ և այլն) կանխարգելման, կապի համակարգերի, տրանսպորտային, էներգետիկ ու ինժեներական այլ ենթակառուցվածքների, արդյունաբերական անվտանգության, տեխնոլոգիական, սանիտարական պահանջների ապահովման վերաբերյալ համապատասխան ոլորտին առնչվող  փորձագիտական կամ մասնագիտական եզրակացություն կամ համաձայնեցում |
| 11. | ԷՄՎԿ-ի հզորությանը համաձայն էլեկտրամատակարարման համակարգին  միացման հնարավորության վերաբերյալ էլեկտրամատակարար կազմակերպության եզրակացություն (երաշխավորագիր): |

### Բարձր ռիսկայնության աստիճանի IV կատեգորիայի դասակարգում ունեցող օբյեկտների ելակետային նյութերը և այլ փաստաթղթերը

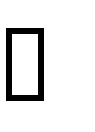
### Աղյուսակ 22

|  |  |
| --- | --- |
|  | ՓԱՍՏԱԹՂԹԻ ԱՆՎԱՆՈՒՄԸ |

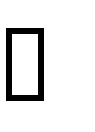
|  |  |
| --- | --- |
| 1. | Անշարժ գույքի նկատմամբ իրավունքները հաստատող փաստաթղթի պատճենը,  սեփականատիրոջ (կամ օգտագործողի) անձնագիր (պատճենը) |
| 2. | Նախագծող կազմակերպության լիցենզիա (պատճենը) |
| 3. | Ճարտարապետահատակագծային առաջադրանք |
| 4. | Հողամասի տեղագրական հանույթ |
| 5. | Ինժեներաերկրաբանական ուսումնասիրությունների հաշվետվություն (կամ շենքի  տեխնիկական վիճակի մասին եզրակացություն) |
| 6. | Իրավիճակային հատակագիծը գոյություն ունեցող ստորգետնյա  հաղորդակցուղիների և ցանցերի ուղեգծերով |
| 7. | Գծերի տեղափոխման անհրաժեշտության դեպքում՝ համապատասխան  համաձայնեցումներ |
| 8. | ՀՀ օրենսդրությամբ նախատեսված դեպքերում՝ սահմանված կարգով  համապատասխան լիազոր մարմնի համաձայնություն (կամ եզրակացություն) |
| 9. | Ինժեներաերկրաբանական ուսումնասիրությունների և սեյսմամիկրոշրջանացման հաշվետվություն (սեյսմիկ պաշտպանության բնագավառի հատուկ նշանակության օբյեկտների համար) կամ սեյսմիկ պարամետրերի տվյալներ (սեյսմիկ  պաշտպանության բնագավառի կարևոր նշանակության օբյեկտների համար) |
| 10. | Հայաստանի Հանրապետության կառավարության 2003 թվականի սեպտեմբերի 4-ի N 1530-Ն որոշման 1-ին կետով հաստատված կարգին համապատասխան կատարված ինժեներաերկրաբանական հետազննությունների նյութերի  փորձաքննության եզրակացությունը (\*) |
| 11. | Համալիր փորձաքննության եզրակացություն |
| 12. | Շրջակա միջավայրի վրա ազդեցության փորձաքննության եզրակացություն |
| 13. | ԷՄՎԿ-ի հզորությամբ պայմանավորված՝ արտակարգ իրավիճակների (հրդեհներ, պայթյուններ, փլուզումներ և այլն) կանխարգելման, կապի համակարգերի, տրանսպորտային, էներգետիկ ու ինժեներական այլ ենթակառուցվածքների, արդյունաբերական անվտանգության, տեխնոլոգիական, սանիտարական պահանջների ապահովման վերաբերյալ համապատասխան ոլորտին առնչվող  փորձագիտական կամ մասնագիտական եզրակացություն կամ համաձայնեցում |
| 14. | ԷՄՎԿ-ի հզորությանը համաձայն էլեկտրամատակարարման համակարգին միացման հնարավորության վերաբերյալ էլեկտրամատակարար  կազմակերպության եզրակացություն (երաշխավորագիր): |
| (\*) Չի ներկայացվում, եթե համայնքն ունի սահմանված կարգով հաստատված գլխավոր հատակագիծ (ՀՀ կառավարության 2015.03.19 N 596-Ն որոշման հավելված 2-ի 33-րդ կետ), բացառությամբ սեյսմիկ պաշտպանության բնագավառի հատուկ  նշանակության օբյեկտների: | |

### Հիմնավորում.

Իրավական ակտի ընդունման անհրաժեշտությունը

ՀՀ քաղաքաշինության կոմիտեի նախագահի 2017 թվականի սեպտեմբերի 11-ի N128-Ն որոշման մեջ լրացումներ կատարելու նպատակն է սահմանել էլեկտրական տրանսպորտային միջոցների վերալիցքավորման կայանների (ԷՄՎԿտեղակայման կառուցման, տեղադրման, վերականգնման, ընդլայնման, ապամոնտաժման շինարարության իրականացման աշխատանքների ռիսկայնության աստիճանով պայմանավորված, նախագծային փաստաթղթերի կազմում ներառվող ելակետային նյութերի և այլ փաստաթղթերի կազմը, ինչպես նաև կանոնակարգել աշխատանքների ընթացքն ու ապահովելով պետական լիազոր մարմինների հետ համապատասխան համաձայնությունների ընթացքը: Էլեկտրական տրանսպորտային միջոցների վերալիցքավորման կայանների (ԷՄՎԿ տեղակայման կառուցման, տեղադրման, վերականգնման, ընդլայնման, ապամոնտաժման շինարարության իրականացման աշխատանքները՝ համաձայն դրանց հզորություններից դասվում են II-IV կատեգորիայի դասակարգում ունեցող օբյեկտների շարքին: Սակայն, հաշվի առնելով նշված օբյեկտների անվտանգության հարցը, նպատակահարմար է դրանց տեղակայման կառուցման, տեղադրման, վերականգնման, ընդլայնման, ապամոնտաժման շինարարության իրականացման աշխատանքները պատշաճ իրականացնելու նպատակով սահմանել պետակալ լիազոր մարմինների հետ համաձայնեցման դրույթ, ինչպես նաև դիտարկել որպես առանձին օբյեկտ և տեսակի գործունեություն՝ սահմանելով առանձին փաստաթղթերի կազմ:

Ընթացիկ իրավիճակը և խնդիրները

ՀՀ քաղաքաշինության կոմիտեի նախագահի 2017 թվականի սեպտեմբերի 11-ի N128-Ն որոշմամբ հստակեցված չէ էլեկտրական տրանսպորտային միջոցների վերալիցքավորման կայանների (ԷՄՎԿ տեղակայման կառուցման, տեղադրման, վերականգնման, ընդլայնման, ապամոնտաժման շինարարության իրականացման համար անհրաժեշտ փաստաթղթերի կազմը, որի համաձայնեցման և հաստատման արդյունքում տրվում է շինարարության թույլտվություն: Առանձին սահմանելու նպատակն է ոլորտի զարգացման և անխոչընդոտ թույլտվությունների ստացումն է, որը հնարավոր կդարձնի ՀՀ ողջ տարածքով ապահովել կայանների տեղադրման և շահագործման, ինչպես նաև ՀՀ կառավարության կողմից ստանձնած պարտավորությունների կատարումը: Միաժամանակ, սահմանված կարգով նախագծային փաստաթղթերի և պետական լիազոր մարմինների համաձայնությունների բացակայությամբ հնարավոր չէ իրականցնել էլեկտրական տրանսպորտային միջոցների վերալիցքավորման կայանների (ԷՄՎԿտեղակայման կառուցման, տեղադրման, վերականգնման, ընդլայնման, ապամոնտաժման աշխատանքներ, ինչը խոչընդոտ է հանդիսանում էկոլոգիապես մաքուր տրանսպորտային միջոցների շահագործման և պետության կողմից ստանձնած ածխաթթու գազերի նվազեցման պարտավորությունների կատարմանը: Տեխնոլոգիական տեսակետից նշված օբյեկտների տեղակայումը տարբերվում է ՀՀ

քաղաքաշինության կոմիտեի նախագահի 2017 թվականի սեպտեմբերի 11-ի N 128-Ն որոշման սահմանված ըստ ռիսկայնության օբյեկտների նախագծային փաստաթղթերին ներկայացվող պահանջներից:

Տվյալ բնագավառում իրականացվող քաղաքականությունը

Հստակեցվում է էլեկտրական տրանսպորտային միջոցների վերալիցքավորման կայանների (ԷՄՎԿ ռիսկայնության աստիճանով պայմանավորված նախագծային փաստաթղթերի կազմին ներկայացվող պահանջները:

Կարգավորման նպատակը և բնույթը

ՀՀ քաղաքաշինության 2017 թվականի սեպտեմբերի 11-ի N 128-Ն որոշման մեջ լրացումներ կատարելով՝ հնարավորություն է ընձեռնվում հստակեցնել էլեկտրական տրանսպորտային միջոցների վերալիցքավորման կայանների (ԷՄՎԿ ռիսկայնության աստիճանով պայմանավորված՝ նախագծային փաստաթղթերի կազմին ներկայացվող պահանջներն ու պետական լիազոր մարմինների հետ համաձայնությունների ընթացակարգը:

Ակնկալվող արդյունքը

Որոշման նախագծի ընդունման արդյունքում կհստակեցվեն էլեկտրական տրանսպորտային միջոցների վերալիցքավորման կայանների (ԷՄՎԿ ռիսկայնության աստիճանով պայմանավորված՝ նախագծային փաստաթղթերի կազմին ներկայացվող պահանջներն ու պետական լիազոր մարմինների հետ համաձայնությունների ընթացակարգը:

Առկախված ներդրումային ծրագրերի իրականացման համար կստեղծի գործող ենթաօրենսդրական դաշտ:

Նախագծի ընդունման կապակցությամբ լրացուցիչ ֆինանսական միջոցների անհրաժեշտության և պետական բյուջեի եկամուտներում և ծախսերում սպասվելիք փոփոխությունների մասին

Նախագծի ընդունման կապակցությամբ լրացուցիչ ֆինանսական միջոցների անհրաժեշտություն չի առաջանում և պետական բյուջեի եկամուտներում և ծախսերում փոփոխություններ չեն նախատեսվում:

Այլ իրավական ակտերում փոփոխություններ կամ լրացումներ կատարելու անհրաժեշտության կամ բացակայության մասին

Նախագծի ընդունմամբ պայմանավորված այլ իրավական ակտերում փոփոխության անհրաժեշտություն չի առաջանում:

Կապը ռազմավարական փաստաթղթերի հետ. Հայաստանի վերափոխման ռազմավարություն 2050, Կառավարության 2021-2026թթ. ծրագիր, ոլորտային և/կամ այլ ռազմավարություններ**․**

Նախագիծը բխում է Կառավարության 2021-2026թթ. ծրագրի «Էկոնոմիկային նախարարություն» բաժնի 8.3-րդ և «Քաղաքաշինության կոմիտե» բաժնի 3.2-րդ կետերից։

### «Հայաստանի Հանրապետության հողային օրենսգրքում լրացում կատարելու մասին» Հայաստանի Հանրապետության օրենքը

Հոդված 1. Հայաստանի Հանրապետության հողային օրենսգրքի (այսուհետ՝ Օրենսգիրք) 2-րդ գլխի 8-րդ հոդվածի 3-րդ մասից հետո լրացնել նոր 4-րդ մաս հետևյալ բովանդակությամբ.

«4. Միջպետական, հանրապետական և տեղական ավտոմոբիլային ճանապարհների պաշտպանական գոտում թույլատրվում է էլեկտրական տրանսպորտային միջոցների վերալիցքավորման կայանների տեղակայումը կառուցումը, տեղադրումը, վերականգնումը, ընդլայնումըմինչև 300 քառ. մետր հողամասում՝ առանց հողամասի նպատակային կամ գործառնական նշանակության փոփոխության (առանց թույլատրված օգտագործման ձևերին համապատախանեցման), հողամասի սեփականատիրոջ դիմումի հիման վրա Կառավարության սահմանած կարգով պետական լիազոր մարմինների հետ նախապես համաձայնեցնելուց և տվյալ հողամասի վրա քաղաքաշինական գործունեություն իրականացնելու նպատակով ճարտարապետահատակագծային առաջադրանք տրամադրելուց հետո: Սույն կարգավորումը չի տարածվում սույն օրենսգրքի 20-րդ, 24-րդ և 27-րդ հոդվածներով սահմանված հողամասերի նկատմամբ:»:

Հոդված 2. Եզրափակիչ մաս և անցումային դրույթ

* 1. Սույն օրենքն ուժի մեջ է մտնում պաշտոնական հրապարակմանը հաջորդող օրվանից:

### Հիմնավորում.

Ընթացիկ իրավիճակը և իրավական ակտի ընդունման անհրաժեշտությունը (նպատակը)

ՀՀ հողային օրենսգրքի 8-րդ հոդվածի 1-ին մասով սահմանված է, որ հողամասի թույլատրված օգտագործումը հողամասի օգտագործումն է դրա նպատակային և գործառնական նշանակությամբ, ներառյալ` սահմանված իրավունքները և սահմանափակումները, ինչպես նաև՝ հողամասի թույլատրված օգտագործումը սահմանվում է նորմատիվ իրավական ակտերի, հողերի օգտագործման սխեմաների, հողաշինարարական այլ փաստաթղթերի, գլխավոր հատակագծերի ու քաղաքաշինական գոտիավորման նախագծերի հիման վրա: Նույն հոդվածի 3-րդ մասով սահմանվում է, որ հողամասի թույլատրված օգտագործման մեջ ներառված պահանջները սահմանվում են` անկախ տվյալ հողամասի նկատմամբ իրավունքներից և սեփականության ձևից:

Օր-օրի զարգացող էլեկտրական տրանսպորտային միջոցների շուկան, որի խթանման բաղկացուցիչ մաս է կազմում մինչ օրս չկարգավորված էլեկտրական տրանսպորտային միջոցների վերալիցքավորման կայանների տեղակայումը

կառուցումը, տեղադրումը, վերականգնումը, ընդլայնումը լրջագույն արգելքի է



,

ոլորտի զարգացման և Հայաստանի Հանրապետության կողմից ստանձնած միջազգային պայմանագրերի կատարման համար։

Նշված հարցերի շրջանակը կարգավորելու նպատակով առաջարկվում է միջպետական, հանրապետական և տեղական ավտոմոբիլային ճանապարհների պաշտպանական գոտիներում առանց հողամասերի նպատակային կամ գործառնական նշանակության փոփոխության (թույլատրված օգտագործման ձևերին համապատախանեցման) իրականացնել էլեկտրական տրանսպորտային միջոցների վերալիցքավորման կայանների տեղակայումը կառուցումը, տեղադրումը,

վերականգնումը, ընդլայնումը հաշվի առնելով այն հանգամանքը, որ նշված



,

կառույցների իրականացման համար հիմք է ծառայում ենթակառուցվածքների առկայությունը /ավտոմոբիլային ճանապարհի և հոսանքի սնուցման կետ/ և տեղակայման կառուցման, տեղադրման, վերականգնման, ընդլայնման համար հատկացվող կառուցապատման մինիմալ մակերեսը, որի արդյունքում հնարավորություն է ընձեռնվում հատկացված տարածքը, անհրաժեշտության դեպքում՝ մինիմալ ծախսերի միջոցով վերականգնել և օգտագործել ըստ նպատակային և գործառնական նշանակության:

Սույն կարգավորումը վերաբերում է միայն միջպետական, հանրապետական և տեղական ավտոմոբիլային ճանապարհների պաշտպանական գոտում գտնվող հողամասերին, որոնց համար տրվող թույլտվություն իրականացվելու է պետական լիազոր մարմինների հետ նախապես համաձայնեցմամբ:

Առաջարկվող կարգավորման բնույթը

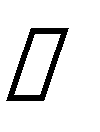
ՀՀ հողային օրենսգրքում, մասնավորապես՝ 2-րդ գլխի 8-րդ հոդվածում լրացվող 4- րդ մասը, նպատակ ունի օրենսգրքի դրույթները համապատասխանեցնել առկա իրավիճակին /պահանջներին/ և նոր մարտահրավերներին:

Իրավական ակտի կիրառման դեպքում ակնկալվող արդյունքը

Հանրության շրջանակում քաղաքաշինության ոլորտի դերի, մասնակցայնության և ներառականության բարձրացում: Տեղական ինքնակառավարման և պետական մարմինների գործառույթների հստակեցում: Միջպետական և հանրապետական նշանակության ավտոմոբիլային ճանապարհների հարակից տարածքները հատուկ կարգավորման օբյեկտների շարքին դասվելուն:

Կապը ռազմավարական փաստաթղթերի հետ. Հայաստանի վերափոխման ռազմավարություն 2050, Կառավարության 2021-2026 թթ. ծրագիր, ոլորտային և/կամ այլ ռազմավարություններ.

Նախագիծը համահունչ է Կառավարության 2021-2026թթ. Ծրագրի «Էկոնոմիկայի նախարարություն» բաժնի 8.3-րդ կետին, Հայաստանի վերափոխման ռազմավարություն 2050 փաստաթղթով սահմանված մեգանպատակների 8-րդ ցուցանիշին և բխում է Հայաստանի Հանրապետության կողմից ստանձնած Միավորված

ազգերի կազմակերպության «Կլիմայի փոփոխության մասին» շրջանակային կոնվենցիայի և Փարիզյան համաձայնագրի պահանջներից ու դրույթներից:

### Հայաստանի Հանրապետության հողային օրենսգրքում փոփոխություններ ևլրացում կատարելու մասին օրենքի նախագծին հավանություն տալու մասին Հայաստանի Հանրապետության կառավարության որոշում

Հիմք ընդունելով ՀՀ Սահմանադրության 109-րդ հոդվածը և «Ազգային ժողովի կանոնակարգ» սահմանադրական օրենքի 65-րդ հոդվածի 3-րդ մասը՝ Հայաստանի Հանրապետության կառավարությունը որոշում է.

* 1. Հավանություն տալ «Հայաստանի Հանրապետության հողային օրենսգրքում փոփոխություններ և լրացում կատարելու մասին» օրենքի նախագծի վերաբերյալ Հայաստանի Հանրապետության կառավարության օրենսդրական նախաձեռնությանը:
  2. Հայաստանի Հանրապետության կառավարության օրենսդրական նախաձեռնությունը սահմանված կարգով ներկայացնել Հայաստանի Հանրա- պետության Ազգային ժողով:
  3. Էլեկտրական տրանսպորտային միջոցների վերալիցքավորման կայանների բիզնես մոդելներ

Գոյություն ունեն միջազգայնորեն ձևավորված էլեկտրական տրանսպորտային միջոցների լիցքավորման կայանների շահագործման մի քանի բիզնես մոդելներ: Դրանցից յուրաքանչյուրն իր նպատակն է հետապնդում։

Հայտնի բոլոր բիզնես մոդելները խմբավորել ենք հետևյալ սկզբունքներով:

«Վնասով» - տնտեսավարող սուբյեկտն առաջարկում է անվճար լիցքավորում՝ ԷՏՄ-ներ շահագործողներին գրավելու համար:

«Շահույթ չհետապնդող» - այս դեպքում սահմանված օգտագործման վճարը փոխհատուցում է միայն լիցքավորման կայանների էլեկտրաէներգիայի արժեքը:

«Շահույթով» - սահմանված օգտագործման վճարը փոխհատուցում է բոլոր ծախսերը և շահույթ է բերում:

Լիցքավորման կայանների բիզնես մոդել ընտրելիս ներդրողներին առաջարկվում է իրանց համար հստակեցնել ընտրված մոդելի առավելագույն արդյունավետությունը: Այսինքն, պետք է բացահայտեն իրենց հավանական հաճախորդներին (ԷՏՄ շահագործողներին), որոշեն կայանի տեղակայման վայրը, ինչպես նաև հաշվարկեն տվյալ նախագծի արժեքը։

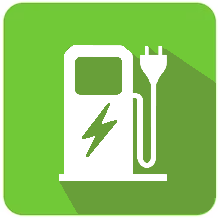
«Վնասով» մոդել

Այս մոդելի պարագայում լիցքավորման կայաններից օգտվելն անվճար է։ Սա թույլ է տալիս ավելացնել շուկայի մասնաբաժինը՝ ներգրավելով և պահպանելով հաճախորդներին: Լիցքավորման կայանների ծախսերը փոխհատուցվում են արդեն գոյություն ունեցող բիզնեսի հաշվին: Որպես կանոն այս մոդելն առաջարկվում է կիրառել առևտրի իրականացման վայրերում (առևտրի կենտրոններում, հանրային

սննդի օբյեկտներում, սուպերմարկետներում, կինոթատրոններում, մեծածախ առևտրի վայրերում և այլն): Անվճար լիցքավորումն անպայման կգրավի ԷՏՄ վարորդներին:

### «Վնասով» մոդել

### Նկար 12.





ԷՏՄ-ների վարորդների համար գրավիչ

Վերալիցքավորման կայանի և սպառված էլեկտրաէներգիայի ծախսեր ներդրողի համար

Հարմար է այն տնտեսավարողների համար, ում շահույթի մեծությունն ուղիղ համեմատական է հաճախորդների թվին, կամ նրանց ում մոտ հաճախորդների այցելությունը 1 ժամից ավել է տևում:

Վերալիցքավորման կայանը, որպես կանոն, ցածր կամ միջին հզորության է:

Այս առումով պետք է հասկանալ` որքանով է բիզնեսի սեփականատերը պատրաստ առաջարկել անվճար լիցքավորում՝ առավելագույնս ԷՏՄ վարորդներ ներգրավելու: Վերջինս կխթանի ապրանքների և ծառայությունների իրացման շրջանառության աճը, որը բարենպաստ է գոյություն ունեցող բիզնեսի համար և անուղղակիորեն կբարձրացնի հետաքրքրությունը ԷՏՄ-ների նկատմամբ:

Շատ տնտեսավարողներ, որոնց հիմնական սպառողները վարորդներ են, ավելի շատ իրացման շրջանառաություն են (համապատասխանաբար և շահույթ) ստանում դրանցից, քան կծախսեն ԷՏՄ-ն վերալիցքավորելու համար:

Միժամանակ, այս բիզնես մոդելում հատկապես կարևոր է ապահովել տեղադրված սարքավորումների հուսալիությունը, ինչպես նաև՝ դրանց օգտագործման հարմարավետությունը, որպեսզի տեխնիկական խնդիրները կամ հերթերը չվնասեն բուն բիզնեսին։

«Շահույթ չհետապնդող» մոդել

Այս մոդելում սահմանվում է լիցքավորման կայանից օգտվելու սակագինը փոխհատուցում է գործառնական ծախսերը, թեև ցանկության դեպքում բիզնեսի

սեփականատերը սակագնում կարող է ներառել սարքավորումների և դրանց տեղադրման ծախսերը:

Այս դեպքում ԷՏՄ-ների սեփականատերերը, վերալիցքավորման կայանների սակավության պայմաններում, գիտակցված կվճարեն վերալիցքավորման համար: Սակայն, շատերը համեմատություն կանեն տան վերալիցքավորման սակագների հետ: Եթե սակագինը սահմանվի գնորդների համար ընդունելի սահմաններում, ապա բիզնեսը կարող է ակնկալել լիցքավորման կայանի ծախսերի փոխհատուցումը:

### «Շահույթ չհետապնդող» մոդել

### Նկար 13.



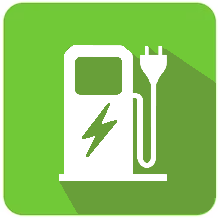
* ԷՏՄ-ների վարորդների ներգրավում,
* Սարքավորումների և էլեկտրաէներգիայի ծախսերի փոխհատուցում:

Ավելի քիչ վարորդների ներգրավվում՝ քան

«Վնասով» մոդելի դեպքում:

Հարմար է այն տնտեսավարողների համար, ում հաճախորդներն ունեն և'

հնարավորություն, և' ցանկություն վերալիցքավորում իրականացնելու համար:



Վերալիցքավորման կայանը, որպես կանոն, ցածր կամ բարձր հզորության է:

Ընդհանուր առմամբ, որքան մատչելի է սակագինը, այնքան ավելի շատ հաճախորդներ կարող է գրավել լիցքավորման կայանը: Մյուս կողմից՝ անհրաժեշտ է հաշվի առնել գնորդի լիցքավորման կարիքը։ Օրինակ, երկար հեռավորությամբ ճանապարհորդող վարորդը ավելի պատրաստակամ կլինի վճարել վերալիցքավորման համար:Սակագինը սահմանելիս պետք է ապահովել վճարման հարմարավետությունն ու պարզությունը:

«Շահույթով» մոդել

Այս մոդելում լիցքավորման կայանի օգտագործման համար ավելի բարձր սակագին է սահմանվում, որը փոխհատուցում է գործառնական, կայանի և դրա տեղադրման ծախսերը, ինչպես նաև՝ բիզնեսի սեփականատիրոջը շահույթ է ապահովում:

### «Շահույթով» մոդել

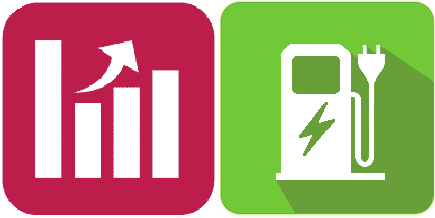
### Նկար 14.



* + ԷՏՄ-ների վարորդների ներգրավում,
  + Սարքավորումների և էլեկտրաէներգիայի ծախսերի փոխհատուցում և շահույթի ստացում:

Ավելի քիչ վարորդների

ներգրավվում, քան



«Վնասով» և «Շահույթ չհետապնդող» մոդելների դեպքում:

Հարմար է այն տնտեսավարողների համար ում

հաճախորդները չունեն ընտրության լայն հնարավորություն:

Վերալիցքավորման կայանը, որպես կանոն, բարձր հզորության է:

Ընդհանուր առմամբ, այս մոդելի սահմանափակումները նույնն են, ինչ նախորդ մոդելի սահմանափակումները, միայն այն տարբերությամբ, որ դրանք ավելի արտահայտված են: Հետևաբար, այս մոդելն ավելի հարմար է այն վայրերի համար, որտեղ էլեկտրական տրանսպորտային միջոցի վարորդը այլընտրանք չունի մեքենան լիցքավորելու համար կամ որտեղ արագ լիցքավորումը չափազանց կարևոր է:

### Սակայն, պետք չէ մոռանալ, որ ավելի բարձր գինն ուղեկցվում է վարորդի կողմից վճարելու ավելի ցածր պատրաստակամությամբ։ Չափազանց բարձր գինը կարող է հանգեցնել բիզնեսի հեղինակության կորստի:

Ընտրելով բիզնես մոդելը՝ տնտեսավարողները կարող են բախվել կայանի տեղադրման համար գործընկեր գտնելու խնդրին: Գործընկեր կարող է լինել ուղղակի ներդրող կամ կայանատեղեր տրամադրող կազմակերպություն:

### Ցանկացած մոդելի ընտրության դեպքում կարևոր է դրսևորել ճկունություն ու հաշվի առնել տեղակայման ծավալները: Դա կարևոր նախապայման է երիտասարդ և արագ զարգացող շուկայում:

Բիզնեսի տեսանկյունից հարկավոր է ուսումնասիրել և հաշվի առնել սպառողների բոլոր հնարավոր ցանկությունները, ինչպես նաև` տեխնիկական

հնարավորությունները: Այս հարցում վերալիցքավորման կայանի օպերատորները մեծ ներդրում պետք է ունենան:

Բիզնեսը կազմակերպելիս տնտեսավարող սուբյեկտները պետք է հաշվի առնեն, որ այն միայն եկամուտը չէ։ Այդ իսկ պատճառով վերալիցքավորման ենթակառուցվածքի տեղադրումը պլանավորելիս կարևոր է նաև պլանավորել հնարավոր ծախսերը:

Այդ տեսանկյունից լիցքավորման կայանի ծախսերը կարելի է դասել երկու խոշոր խմբի՝ ենթակառուցվածքի զարգացման սկզբնական ներդրումներ և հետագա շահագործման ծախսեր:

### Սկզբնական ներդրում

Լիցքավորման կայանի սկզբնական ներդրումները բիզնեսից մեծ կապիտալ ծախսեր կպահանջի: Վերջիններս կապված են կայանի ձեռքբերման, տեղադրման և անհրաժեշտ էլեկտրաէներգիա ստանալու աշխատանքների հետ։

Կոմերցիոն նպատակով կառուցվող սովորական կայանի սկզբնական ներդրումը կարող է տատանվել 1-2 մլն. ՀՀ դրամի միջակայքում: Արագ լիցքավորման կայանների շուկա մուտք գործելու արժեքը կսկսվի շուրջ 10 միլիոն ՀՀ դրամից, չնայած ամեն բան կախված է հստակ պայմաններից:

### Լիցքավորման կայանի ձեռքբերումը

Լիցքավորման կայանի ձեռքբերման արժեքը կազմում է սկզբնական արժեքի մոտ մեկ երրորդը: Լիցքավորման կայանի արժեքը ձևավորվում է տարբեր բնութագրերից:

Տեխնիկական չափորոշիչներից բացի, ցանկության դեպքում (չնայած, սովորաբար, բիզնեսի զարգացման տեսանկյունից դա պարտադիր բնույթ է կրում), հնարավոր են նաև լրացուցիչ ծախսեր: Օրինակ, լիցքավորման կայանի բրենդավորում, որը գովազդում է ապրանքանիշը և նպաստում իրացման ծավալների աճին:

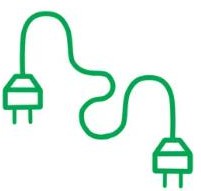
### Ցանցի հզորության ավելացման ծախսեր

### Վերալիցքավորման կայանի արժեքի վրա ազդող գործոնները

### Նկար 15.



ԱՐՏԱԴՐՈՂԸ



ՀԶՈՐՈՒԹՅՈՒՆԸ

ԿԱՌԱՎԱՐՄԱՆ ԳՈՐԾԱՌՈՒՅԹՆԵՐԻ ԲԱԶՄԱԶԱՆՈՒԹՅՈՒՆԸ

ԾԱՌԱՅՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԸ

ՍԱՐՔԻ ՏԵՍԱԿԸ



ՄԻԱԿՑԻՉՆԵՐԻ ՔԱՆԱԿԸ

ԱՔՍԵՍՈՒԱՐՆԵՐԸ

ԿԱՅԱՆԻ ՏԱՐԱԾՔԻ ՉԱՓՍԵՐԸ

ԲՐԵՆԴԻՆԳՆ ՈՒ ԴԻԶԱՅՆԸ

Լիցքավորման կայանի համար էլեկտրաէներգիայի հզորությունը միշտ չէ, որ ցանկացած վայրում հասանելի է: Սովորական վերալիցքավորման կայաններ կառուցելիս նույնիսկ բավարար է միանալ գոյություն ունեցող 240 Վ լարման ցանցին, որը քիչ ծախսատար է: Արագ վերալիցքավորման կայանների դեպքում կպահանջվի 480 Վ հզորությամբ ցանց, իսկ դա բավականին մեծ ծախսերի հետէ կապված։

Ցանցի հզորության ավելացման ծախսերը սովորաբար զգալի են, քանի որ էլեկտրական վահանակները, Էլեկտրաէներգիայի հաշվիչները, լրացուցիչ տրանսֆորմատորը, ենթակայանի սարքավորումները, ապահովիչները և հաղորդման գծերը կարող են պահանջել հորատման, խրամուղիների և բետոնե աշխատանքներ:

### Լիցքավորման կայանի կառուցման ծախսերը

Բացի կայանը էներգիայով ապահովելուց, պետք է տեղադրվեն նաև այլ ենթակառուցվածքային տարրեր։ Լիցքավորման կայանի կառուցման արժեքը կախված է մի քանի գործոններից.

* Մեկ կայանում տեղադրված կետերի քանակից.
* Կայանի զբաղեցրած տարածքի մեծությունից,
* Լիցքավորման կայանի և միացման կետի միջև հեռավորությունից,
* Մոնտաժման տեսակից (պատին ամրացվող կամ առանձին հիմքով սյուն)։
* Մալուխի լարանցման տեսակից (ստորգետնյա կամ վերգետնյա):
* Լիցքավորման կայանի ձևավորումից (հատուկ գծանշումներ, նավիգացիոն և տեղեկատվական սարքավորումներ, պաշտպանիչ և դեկորատիվ տարրեր և այլն):
* Լրացուցիչ անվտանգության սարքավորումների առկայությունից (հատուկ պաշտպանիչ տարրեր, ամրակներ կամ անվտանգության տեսախցիկներ):
* Ինտերնետ կապից, առցանց կառավարման համակարգի առկայությունից և հեռախոսային հավելվածից (անհրաժեշտության դեպքում):
* Սպասարկող անձնակազմի վարձատրությունից։

### Գործառնական ծախսեր Էլեկտրաէներգիայի ծախսերը

Էլեկտրաէներգիայի ծախսերը որոշվում են 1 կՎտ/ժ-ի համար սահմանված սակագնից ելնելով: Այդ իսկ պատճառով դրանք կհաշվարկվեն կոնկրետ դեպքում կայանի հզորությունից, սակագնից, լիցքավորման ժամանակից և լիցքավորվող ԷՏՄ-ի մարտկոցի ծավալից ելնելով:

ԷՏՄ-ների լիցքավորելուց բացի, էլեկտրաէներգիա է սպառվում նաև լիցքավորման կայանների շահագործման համար (սարքավորումների աշխատանի և ընդհանուր այլ): Չնայած դրանք անհամեմատ ավելի քիչ են, քան ԷՏՄ-ի լիցքավորման ծախսը, սակայն պետք է հաշվի առնվեն։

### Կառավարման էլեկտրոնային համակարգի ծախսերը

Լիցքավորման կայանների սեփականատերերը կարող են միանալ կառավարման էլեկտրոնային համակարգին, որը տվյալներ է տրամադրում լիցքավորման սեսիաների և օգտագործողների վերաբերյալ, ինչպես նաև՝ թույլ է տալիս կարգավորել մուտքի տարբեր ռեժիմները:

### Լիցքավորման կայանի սպասարկման ծախսերը

Լիցքավորման ենթակառուցվածքի անխափան աշխատանքն ապահովելու համար անհրաժեշտ են երաշխիքային և հետերաշխիքային սպասարկման ծախսերը: Վերջինիս

համար բիզնեսի սեփականատերերը պայմանավորվածություն պետք է ձեռք բերեն լիցքավորման սարքավորումներ և դրանց ակսեսուարներ արտադրողների հետ:

Ի թիվս այլ ծախսերի, կոմերցիոն լիցքավորման կայանի սպասարկումը կարող է ներառել նաև գովազդի ծախսերը, եթե սեփականատերը լուրջ է վերաբերվում իր բիզնեսին:

Մի կողմից, կոմերցիոն նպատակով սովորական լիցքավորման կայանի տեղադրումը համեմատաբար քիչ ներդրումներ է պահանջում, սակայն ծախսված գումարների փոխհատուցումը կատարվում է միջինը 7 տարում: Մյուս կողմից, օգտատերերի համար դա կարող է անհարմարություններ առաջացնել և սպասարկման առումով թանկ արժենալ (տեխնիկական անսարքություններ, աշխատող անձնակազմի վարձատրություն և այլն): Արդյունքում, կերկարի ծախսերի փոխհատուցման ժամկետը, օգտագործողներն էլ կխուսափեն նման կայաններից օգտվել, որի հետևանքով բիզնեսը, ԷՏՄ-ների քանակի աճի պայմաններում, կդառնա ոչ մրցունակ:

Նման իրավիճակից խուսափելու և ներդրումների փոխհատուցումը արագացնելու համար ծախսերի խնայողության և սպառողների հանդեպ հոգատարության տեսանկյունից հարկավոր է գտնել փոխզիջումային տարբերակ:

# ԷԼԵԿՏՐԱԿԱՆ ՇԱՐԺՈՒՆԱԿՈՒԹՅԱՆ ՇՈՒԿԱՅԻ ԶԱՐԳԱՑՄԱՆ ՀԻՄՆԱԿԱՆ ԽՈՉԸՆԴՈՏՆԵՐԸ

Հայաստանում էլեկտրական շարժունակությունը գտնվում է զարգացման սկզբնական փուլում: Այդ պատճառով ԷՏՄ-ների առաջմղման և ենթակառուցվածքի զարգացման համար բազմաթիվ խոչընդոտներ կան:

Էլեկտրական շարժունակության և ենթակառուցվածքների զարգացման քաղաքականությունը միտված է վերացնելու շուկայում առկա խնդիրներն ու խոչընդոտները:

Առկա խոչընդոտներն ըստ էության կայանում եմ հետևյալում: Այսպես, քանի որ ԷՏՄ-ները համեմատաբար նոր երևույթ են և դրանց հետ կապված տեխնոլոգիաները նոր են զարգանում, դա իր հերթին ազդում է գնի վրա: Հայաստանյան հավատարմագրված ավտովաճառողների մեծամասնությունը դեռևս չունի պաշտոնապես ԷՏՄ վաճառելու և սպասարկելու, որի հետևանքով անհատների կողմից առաջարվող ԷՏՄ-ների գները համեմատաբար մրցունակ են դառնում շուկայում: Սա ժամանակավոր բնույթ է կրում, որի կարգավորմամբ շուկայում առաջարկվող ԷՏՄ- ների գները ՆԱՇ տրանսպորտային միջոցների համեմատությամբ կթանկանան միջինը 10'000-20'000 ԱՄՆ դոլարին համարժեք գումարով:

Ստորև բերված աղյուսակում համեմատական կարգով ներկայացված են ներկա պահին ՀՀ շուկայում ԷՏՄ և ՆԱՇ տրանսպորտային միջոցների տարբեր արտադրողների կողմից առաջարկվող մոդելները և դրանց գները:

### 2023թ. մարտ ամսվա դրությամբ ՆԱՇ և ԷՏՄ-ների շուկայական գնի համեմատական

### Աղյուսակ 23

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **ԱՏՄՄոդել** | **Արտադրությ ան տարեթիվ** | **Շուկայ ական գին**  **(ՆԱՇ)**  ***ԱՄՆդոլ ար*** | **Շուկայ ական գին**  **(ԷՏՄ)**  ***ԱՄՆդոլ ար*** |
| [Toyota](https://auto.am/search/passenger-cars?q=%7b%22category%22%3A%221%22%2C%22make%22%3A%5b%22386%22%5d%7d) [Bz4X](https://auto.am/search/passenger-cars?q=%7b%22category%22%3A%221%22%2C%22make%22%3A%5b%22386%22%5d%2C%22model%22%3A%7b%22386%22%3A%5b%224900%22%5d%7d%7d) | 2023 |  | 39'000 |
| [Honda](https://auto.am/search/passenger-cars?q=%7b%22category%22%3A%221%22%2C%22make%22%3A%5b%22146%22%5d%7d) [eNP1](https://auto.am/search/passenger-cars?q=%7b%22category%22%3A%221%22%2C%22make%22%3A%5b%22146%22%5d%2C%22model%22%3A%7b%22146%22%3A%5b%224857%22%5d%7d%7d) | 2023 |  | 36'000 |
| [Mitsubishi](https://auto.am/search/passenger-cars?q=%7b%22category%22%3A%221%22%2C%22make%22%3A%5b%22266%22%5d%7d) [Airtrek](https://auto.am/search/passenger-cars?q=%7b%22category%22%3A%221%22%2C%22make%22%3A%5b%22266%22%5d%2C%22model%22%3A%7b%22266%22%3A%5b%222097%22%5d%7d%7d) | 2023 |  | 41'000 |
| [Volkswagen](https://auto.am/search/passenger-cars?q=%7b%22category%22%3A%221%22%2C%22make%22%3A%5b%22401%22%5d%7d) iD.4 | 2023 |  | 49'000 |
| [Volkswagen](https://auto.am/search/passenger-cars?q=%7b%22category%22%3A%221%22%2C%22make%22%3A%5b%22401%22%5d%7d) [iD.6](https://auto.am/search/passenger-cars?q=%7b%22category%22%3A%221%22%2C%22make%22%3A%5b%22401%22%5d%2C%22model%22%3A%7b%22401%22%3A%5b%224818%22%5d%7d%7d) | 2023 |  | 54'000 |
| BYD HAN | 2023 |  | 47'000 |
| HOZON Neta U | 2023 |  | 37'600 |
| HOZON Neta V | 2023 |  | 28'000 |
| Moskvich el | 2023 |  | 45'000 |
| [Toyota](https://auto.am/search/passenger-cars?q=%7b%22category%22%3A%221%22%2C%22make%22%3A%5b%22386%22%5d%7d) RAV 4 | 2023 | 59'000 |  |
| [Toyota](https://auto.am/search/passenger-cars?q=%7b%22category%22%3A%221%22%2C%22make%22%3A%5b%22386%22%5d%7d) C-HR | 2023 | 58'000 |  |
| [Toyota](https://auto.am/search/passenger-cars?q=%7b%22category%22%3A%221%22%2C%22make%22%3A%5b%22386%22%5d%7d) Camry | 2023 | 55'000 |  |
| [Toyota](https://auto.am/search/passenger-cars?q=%7b%22category%22%3A%221%22%2C%22make%22%3A%5b%22386%22%5d%7d) Corola | 2023 | 43'000 |  |
| KIA K5 GT | 2023 | 50'000 |  |
| [Hyundai](https://auto.am/search/passenger-cars?q=%7b%22category%22%3A%221%22%2C%22make%22%3A%5b%22156%22%5d%7d) [Sonata](https://auto.am/search/passenger-cars?q=%7b%22category%22%3A%221%22%2C%22make%22%3A%5b%22156%22%5d%2C%22model%22%3A%7b%22156%22%3A%5b%221620%22%5d%7d%7d) | 2023 | 36'000 |  |
| Moskvich | 2023 | 19'500 |  |

Ինչպես տեսնում ենք շուկայում գործող գները բավականին մատչելի են և մրցունակ: Սակայն, նշված արտադրողներից միայն HOZON ընկերությունն է առաջարկում ԷՏՄ երաշխիքային սպասարկմամբ, մնացած բոլոր տրանսպորտային միջոցները շուկայում առաջարկվում են մասնավոր ներկրողների կամ արտադրողի կողմից չարտոնագրված կազմակերպությունների կողմից: Բացի դա, նշված տրանսպորտային միջոցները վաճառվում են սերտիֆիկացման բացակայությամբ, իսկ այդ ամենը բնականաբար իր ազդեցությունը կունենա գնի թանկացման առումով:

Էլեկտրական շարժունակության և ենթակառուցվածքների զարգացման հաջորդ կարևոր խոչընդոտը հենց վերալիցքավորման կայանների սակավություն է և լիցքավորման վրա ծախսվող ժամանակն է: Վերջիներս հանգեցնում են շահագործման սահմանափակումներին, ինչի հետևանքով դեռևս մեծամասնությունը նախընտրում և ավանդական վառելիքով ՏՄ-ները:

Հաջորդ կարևոր խոչընդոտներից է տեխնիկական սպասարկման և պահեստամասերի բացակայությունն ու վերջինիս թանկությունը: Անսարք տրանսպորտային միջոցն ինքնին շարժունակության սահմանափակում է: Դրա հետ կապված արտոնագրված և որակյալ սպասարկման բացակայությունը ստիպում է զգուշություն դրսևորել ընտրություն անելիս:

Վերընշվածներից բխում է հետևյալ գլխավոր խոչընդոտը` բնակչության շրջանում համապատասխան ֆինանսական միջոցների բացակայությունը, ինչպես նաև առաջարկվող էժան վարկային միջոցները։ Էլեկտրական շարժունակության զարգացմանը խոչընդոտում է նաև էլեկտրական տրանսպորտային միջոցների և լիցքավորման կայանների ձեռքբերման սկզբնական սուբսիդիաների բացակայությունը։ Քաղաքականության թիրախներից է` հայթայթել համապատասխան դրամավարկային միջոցները և ապահովել ներդրումների ներգրավումը:

Էլեկտրական շարժունակության զարգացման խոչընդոտներից է նաև բնակչության իրազեկության բացակայությունը: Ընդ որում, կարևոր է ուշադրություն դարձնել գենդերային տարբերությունների վրա, քանի որ տղամարդկանց և կանանց շարժառիթներն ունեն տարբեր պատճառներ:

# ԷԼԵԿՏՐԱԿԱՆ ՇԱՐԺՈՒՆԱԿՈՒԹՅԱՆ ՌԱԶՄԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ ԹԻՐԱԽՆԵՐԸ

Ռազմավարությունը խարսխված է մինչև 2030 թվականը հետևյալ քաղաքականության թիրախների իրականացման ապահովման շուրջ՝

* 1. Էլեկտրական տրանսպորտային միջոցների քանակը հասցնել մինչև 50'00069 միավոր,
  2. Միջպետական ճանապարհներին կից տեղադրված գերարագ լիցքավորման կայանների քանակը հասցնել մինչև 300 միավոր,
  3. Յուրաքանչյուր մարզում ապահովել էլեկտրական տրանսպորտային միջոցների տեխնիկական սպասարկման առնվազն 1 կենտրոն,
  4. Աջակցել էլեկտրական տրանսպորտային միջոցների հավաքման առնվազն 1 արտադրության հիմնադրմանը,
  5. Հասցնել էլեկտրական տրանսպորտային միջոցների լիցքավորիչների արտադրությունների քանակը առնվազն մինչև 3 արտադրության,
  6. Ապահովվել պետական կառավարման, տարածքային կառավարման և տեղական ինքնակառավարման մարմինների տնօրինության տակ գտնվող ավտոպարկի առնվազն 50%-ով էլեկտրական տրանսպորտային միջոցներով հագեցվածություն,
  7. Նպաստել էլեկտրական տրանսպորտային միջոցների մարտկոցների (e-waste) վերամշակման առնվազն 1 արտադրության ստեղծմանը։

69 Որը կկազմի ընդհանուր մարդատար տրանսպորտային միջոցների մոտ 12 տոկոսը

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| VI. | ԷԼԵԿՏՐԱԿԱՆ | ՇԱՐԺՈՒՆԱԿՈՒԹՅՈՒՆԸ |
|  | ՀԱՄԱԿԱՐԳՈՂ | ՄԻՋՈԼՈՐՏԱՅԻՆ ՄԱՐՄՆԻ |
|  | ԱՇԽԱՏԱՆՔՆԵՐԸ |  |

Հայաստանի Հանրապետության շրջակա միջավայրի նախարարության բնապահպանական ծրագրերի իրականացման գործակալությունը (ԲԾԻԳ) Գլոբալ էկոլոգիական հիմնադրամի և Միացյալ ազգային բնապահպանական ծրագրի հետ համատեղ իրականացնում է «Անցում դեպի էլեկտրական շարժունակություն Հայաստանում» ծրագիրը (Ծրագիր):

Ծրագրի նպատակն է երեք փոխկապակցված բաղադրիչների միջոցով հասնել էլեկտրական շարժունակության ոլորտի զարգացման հայտարարագրված թիրախներին: Մասնավորապես.

* բաղադրիչ 1. ցածր ածխածնային էլեկտրական շարժունակության համար ինստիտուցիոնալացման և ռազմավարական պլանավորում,
* բաղադրիչ 2. ցածր ածխածնային էլեկտրական շարժունակության օգնությամբ կարճաժամկետ խոչընդոտների վերացում,
* բաղադրիչ 3. Կուտակված փորձի վրա հիմնված քաղաքականության մշակում ցածր ածխածնային էլեկտրական շարժունակության ներդրման և ընդլայնման համար:

Բաղադրիչ 1-ի շրջանակներում ստեղծվել է էլեկտրական շարժունակության միջոլորտային համակարգող մարմինը: ԲԾԻԳ-ի աջակցությունը ծրագրին ընգրկելու է 2021թ. հոկտեմբերից 2024թ. սեպտեմբերն ընկած ժամանակահատվածը, սակայն միջոլորտային համակարգող մարմնի գործունեությունը չի դադարելու:

Ձևավորված միջկառավարական աշխատանքային խումբը (Աշխատանքային խումբը) հիմնական շահագրգիռ կողմերի միջև քաղաքական և տեխնիկական կոնսենսուսի, ինստիտուցիոնալ մանդատի և Հայաստանում էլեկտրական շարժունակության ռազմավարական տեսլականի հասնելու որպես հարթակ է ծառայում:

Էլեկտրական շարժունակության միջոլորտային համակարգող մարմնի առաջին հանդիպումը տեղի է ունեցել 2022 թվականի սեպտեմբերի 6-ին։ Աշխատանքային խումբը լիազորված է արդյունավետ իրականացնելու ՀՀ վարչապետ Նիկոլ Փաշինյանի 2021 թվականի հուլիսի 6-ի N719-Ա հրամանագրով ստեղծված Կլիմայի փոփոխության մասին Միավորված ազգերի կազմակերպության շրջանակային կոնվենցիայի պահանջների և դրույթների կատարումը։

Միջոլորտային համակարգող մարմինը ծրագրի վերջնական նպատակին հասնելու համար ԲԾԻԳ-ի աջակցությամբ, վերահսկում և աջակցում էլեկտրական շարժունակության ծրագրի իրականացմանը: Մասնավորապես.

* ազգային ռազմավարության մշակմանը և հաստատմանը,
* քաղաքականության և կանոնակարգերի փաթեթների մշակմանը,
* գնումների կանոնակարգերի մշակմանը, ներառյալ էլեկտրոնային կառավարման հետ կպված թիրախները:

Էլեկտրոնային շարժունակության ազգային ռազմավարությունը վերաբերում է ավտոմոբիլային տրանսպորտի, մասնավորապես՝ թեթև տրանսպորտային միջոցներին: Ռազմավարությունը, ի թիվս այլ խնդիրների, կարևորում է.

* էլեկտրական տրանսպորտային միջոցների մարտկոցների թափոնների կառավարմանը,
* քաղաքաշինության հետ առնչվող օրենքները և հողօգտագործման կանոնները (հանրային տարածքներում լիցքավորման կայանների գտնվելու վայրի և այլն),
* էլեկտրոնային շարժունակության բնապահպանական և սոցիալական ռիսկերը,
* լիցքավորման ենթակառուցվածքում ներդրումների բիզնես մոդելները և համապատասխան կարգավորող օրենսդրական դաշտը,
* էլեկտրոնային շարժունակության սոցիալական գիտակցության խթանումը և այլն:

2022 թվականի դեկտեմբերի 26-ին տեղի է ունեցել էլեկտրական շարժունակությունը համակարգող միջոլորտային մարմնի երկրորդ հանդիպումը: Համակարգող մարմնի նիստը Հայաստանի շրջակա միջավայրի նախարարության հետ համատեղ կազմակերպել է ծրագրի գործադիր` «Բնապահպանական ծրագրերի իրականացման գործակալությունը»: Հանդիպման օրակարգում, շահագրգիռ կողմերի մասնակցությամբ, քննարկվել է էլեկտրական շարժունակության ազգային ռազմավարությունը:

Բացի այդ, քաղաքականության նախագիծը շրջանառվել է նախարարություններում և գերատեսչություններում, որի արդյունքում դրական կաժիքներ են ստացվել Տարածքային կառավարման և ենթակառուցվածքների, Էկոնոմիկայի, Բարձր տեխնոլոգիաների և արդյունաբերության, Կրթության, գիտության, մշակույթի և սպորտի նախարարություններից, Քաղաքաշինության կոմիտեից և այլն:

# ՔԱՂԱՔԱԿԱՆՈՒԹՅԱՆ ԻՐԱԿԱՆԱՑՄԱՆ ՖԻՆԱՆՍԱԿԱՆ ԳՈՐԾԻՔՆԵՐԸ

Էլեկտրական շարժունակության զարգացման հիմնական խոչընդոտներից են` բնակչության ցածր եկամուտները, խնայողությունների սակավությունը և փոխառու միջոցների թանկությունը: Հետևաբար, ՀՀ-ում ԷՏՄ-ների ձեռքբերման խթանման

նպատակով հարկավոր է ուշադրությունը կենտրոնացնել մատչելի միջոցների ներգրավմանը:

Էլեկտրական շարժունակության զարգացման Քաղաքականության ռազմավարության միջոցառումների իրականացման ֆինանսավորման գործիքներն են՝

* 1. կանաչ պարտատոմսերը (green bonds),
  2. մշտապես լրացվող կանաչ հիմնադրամները (revolving fund),
  3. կանաչ բանկերը և ֆինանսավարկային կազմակերպությունները,
  4. կլիմայական հիմնադրամները,
  5. հանրային-մասնավոր կանաչ համագործակցությունը,
  6. կանաչ վարկերը,
  7. մասնավոր կապիտալով կանաչ հիմնադրամները,
  8. վենչուրային ներդրումային հիմնադրամները,
  9. կանաչ բորսայական ներդրումային հիմնադրամները (ԲՆՀ-ները),
  10. կանաչ փայատիրական ներդրումային հիմնադրամները,
  11. կանաչ ապահովագրությունը:

Կանաչ պարտատոմսերը (ԿՊ) կոչված են աջակցելու թողարկողներին էկոլոգիապես մաքուր և կայուն ծրագրերի ֆինանսավորման գործում, որոնք խթանում են զրոյական արտանետումներով տնտեսությունը և պաշտպանում են շրջակա միջավայրը: ԿՊ-ները պետք է ապահովեն հստակ բնապահպանական հատկանիշներով ներդրումային հնարավորություններ:

Այնուհանդերձ, համոզված ենք, որ ՀՀ-ում ԷՏՄ-ների ձեռքբերման խրախուսման ապահովման նպատակով, վերընշված ֆինանսավորման գործիքներից, առանցքային դերակատարություն կարող է ունենալ միջազգային կլիմայական հիմնադրամների (Օրինակ՝ Կանաչ կլիմայի հիմնադրամ) և տեղական առևտրային բանկերի (ազգային լիազոր մարմնի (ԱԼՄ` NDA) կողմից նախանշված) ֆինանսական միջոցների համակցությամբ ֆինանսական մեխանիզմի ներդրումը:

Միջազգային մակարդակով ԿԿՀ-ն ՄԱԿ-ի ԿՓՇԿ-ի ֆինանսական մեխանիզմի մաս է և կառավարվում է խորհրդի կողմից, որը կազմված է 24 անդամներից: Վերջիններս էլ հավասարապես բաժանված են զարգացած և զարգացող երկրների միջև: Այսպիսով, յուրաքանչյուր երկրի նկատմամբ որոշումներ կայացնելու իրավունքը սահմանափակվում է Խորհրդի տասներկու անդամով, որոնք ներկայացնում են վեց տարբեր տարածաշրջանային խմբեր: Այդ իսկ պատճառով, հատկապես ներկա պայմաններում ազգային լիազոր մարմնի (ԱԼՄ) դերն ավելի է կարևորվում` ծրագրերում երկրի մասնակցության հաջողության ապահովման գործում: Ազգային մակարդակում ԿԿՀ-ն դասական մոտեցմամբ (Նկար 13․ ) գործում է տարբեր սուբյեկտների և ինստիտուտների միջոցով: Այդ առումով ԿԿՀ-ի հետ հարաբերությունների մասնակիցներից են`

* + - հավատարմագրված սուբյեկտները (ՀՍ) (AEs),
    - տարածաշրջանային և ազգային ուղղակի հասանելիության սուբյեկտները (ՈՒՀՍ) (DAEs),
    - իրականացնող սուբյեկտները (ԿՍ) (EE),
    - շահագրգիռ կողմերի ավելի լայն շրջանակն, ինչպես պետական, այնպես էլ՝ մասնավոր հատվածից:

Սակայն, ԿԿՀ-ի հետ հարաբերությունների մեխանիզմի դասական տարբերակը և' ծախսատար է, և' ժամանակատար (հավատարմագրման հերթը ձգվում է տարիներով), ինչն այս գործիքի ներդրումը դարձնում է անարդյունավետ: Հատկապես, երբ վերջին շրջանում ԿԿՀ-ն նոր հավատարմագրումներ չի կարողանում իրականացնել, այլ ամբողջությամբ զբաղված է հավատարմագրված սուբյեկտների վերահավատարմագրման գործընթացով: Բանն այն է, որ ՀՀ ներկայումս չունի հավատարմագրված սուբյեկտներ, իսկ դա նշանակում է բովանդակային և արարողակարգային առումով ժամանակի մեծ կորուստ և ռազմավարության ժամանակացույցով նախանշված ժամկետներում թիրախներին չհասնելու վտանգ: Նման պայմաններում այլընտրանքը` միջազգային հավատարմագրված սուբյեկտներն են, սակայն դա էլ չի տալիս ցանկալի արդյունք:

Ֆինանսական գործիքի (Project Specific Assessment Approach70) առաջարկվող մեխանիզմը նորարարական է: Այն հնարավորություն կտա առանց ժամանակի հավելյալ կորուստի ներգրավել ֆինանսական ռեսուրսներ` էլեկտրական շարժունակության զարգացման շրջանակներում ռազմավարությամբ նախանշված թիրախներին հասնելու համար:

Project Specific Assessment Approach ֆինանսական գործիքի ներդրմամբ մեխանիզմն առաջարկվում է կառուցել 2 հիմնական ձևաչափով՝

* + - * պայմանագրային,
      * հատուկ հիմնադրամի միջոցով:

Պայմանագրային ձևաչափով մեխանիզմը (Նկար 18.) ենթադրում է, որ ԱԼՄ նախանշմամբ ՀՀ առաջատար բանկերից մեկը հանդես կգա որպես ծրագրի առաջատար և համակարգող սուբյեկտ՝ կոնսորցիում կազմելով շահագրգիռ այլ բանկերի և ֆինանսավարկային կազմակերպությունների միջև71: Որպես ԱԼՄ-ի կողմորոշիչ չափորոշիչներ առաջարկվում է սահմանել,

1. վարկավորման պորտֆելում «կանաչ» ոլորտին տրամադրված ֆինանսավորման միջոցների համեմատաբար բարձր տեսակարար կշիռը,
2. Կանաչ կլիմայի հիմնադրամի ներքին հիմնական ընթացակարգերի պահանջներին (թափանցիկ գործելաոճի) համապատասխանությունը (գնահատվում է ԿԿՀ կողմից ծրագրի քննարկման ընթացքում),
3. Նշված ֆինանսական գործիքի շրջանակներում սեփական միջոցներից ներդրում անելու չափը և այլն:

70 2023 թվականին ներդրված պիլոտային գործիք է որի միջոցով կազմակերպությունը կարող է ֆինանսավորում ստանալ ԿԿՀ-ից առանց հավատարմագրման գործընթաց անցնելու:

71 «ԱԿԲԱ Բանկ» ԲԲԸ, «Ամերիաբանկ» ՓԲԸ, «Արմսվիսսբանկ» ՓԲԸ և այլն:

Առաջատար բանկն իրականացնում է ԿԿՀ կողմից տրամադրված միջոցների կառավարում` համաձայն ԿԿՀ հետ կնքված պայմանագրի և կոնսորցիում մտնող կազմակերպությունների հետ կնքված համաձայնագրերի:

Այս դեպքում, կիրառվում է համարժեք համաֆինանսավորման մոտեցումը (որքան գումար կոնսորցիումի անդամ բանկն ակնկալում է ստանալ ԿԿՀ-ի միջոցներից նույնքան գումար պարտավոր է ներդնել սեփական միջոցներից` կոնսորցիումին միանալու հիմնական և պարտադիր պայման), ապա հասանելի գումարները կկազմեն 400 մլն ԱՄՆ դոլար:

Հատուկ հիմնադրամի (նախընտրելի) ձևաչափով մեխանիզմը (Նկար 19) անդամակցող առևտրային բանկերի և ֆինանսավարկային կազմակերպությունների մասնակցությամբ առաջարկվում է ստեղծել ոչ հրապարակային հատուկ հիմնադրամ, որը կազմակերպաիրավական տեսակով չի հանդիսանա իրավաբանական անձ (գրանցվում է Կենտրոնական բանկի կողմից) և որի կառավարումը կիրականացվի հատուկ այդ նպատակով ստեղծված իրավաբանական անձ (ՍՊԸ կամ ՓԲԸ) հանդիսացող սուբյեկտի կողմից:

Վերընշված մեխանիզմներով ֆինանսական գործիքի ներդրման պայմաններում միայն ԿԿՀ-ից ակնկալվում է ներգրավվել ընդհանուր առմամբ 200 մլն ԱՄՆ դոլարի դրամական միջոցներ` տարեկան արտոնյալ 0,7% տոկոսադրույքով, որը սեփական միջոցներով կկրկնապատկվի (400 մլն ԱՄՆ դոլարի դրամական միջոցներ):

Բացի այդ, կառավարող ընկերության մեջ մասնակցության տարբեր կոնֆիգուրացիաների միջոցով կարելի է ներգրավել նաև միջազգային զարգացման բանկերին և պարտք/մասնակցություն ֆինանսավորող այլ հիմնադրամներին (կազմակերպություններին), ինչպես նաև` ՀՀ կենսաթոշակային հիմնադրամներին (Amundi ACBA և C-Quadrat), որոնք ունեն բավականաչափ կուտակված միջոցներ նմանատիպ ծրագրերի ֆինանսավորման համար: Նման մոտեցման պարագայում հասանելի ֆինանսավորման ընդհանուր ծավալը կարող է հասնել մինչև 500 մլն ԱՄՆ դոլար և ավելին:

Գործիքի ներդրման նպատակով ՀՀ-ն պետք է հայտ ներկայացնել Կանաչ կլիմայի հիմնադրամին` ֆինանսավորում ստանալու նպատակով:

### Հաշվի առնելով այն հանգամանքը, որ Կանաչ կլիմայի հիմնադրամի ֆինանսավորման առաջին փուլի ընթացքում (ավարտվում է 2023 թվականին) Հայաստանի Հանրապետությունն ազգային հասանելիությամբ72 ծրագրերի իրականացման տեսանկյունից ունի նշանակալից թերֆինանսավորում, ապա այն կարող է հիմք հանդիսանալ նման ծրագրի արագ հաստատման համար:

Ծրագրի իրականացման համար անհրաժեշտ քայլերն են՝

* 1. Մեկնարկ - Կանաչ կլիմայի հիմնադրամի Երկրների հետ համագործակցության ծրագրավորման ստորաբաժանման հետ սկսել

72 Ազգային հավատարմագրված կազմակերպությունների կամ միջազգային հավատարմագրված կազմակերպությունների կողմից ազգային գերակայության ծրագրեր:

բանակցություններ 2024 թվականին Project Specific Assessment Approach գործիքով ֆինանսավորման ենթակա 10 ծրագրերի ցուցակում ներգրավվելու նպատակով;

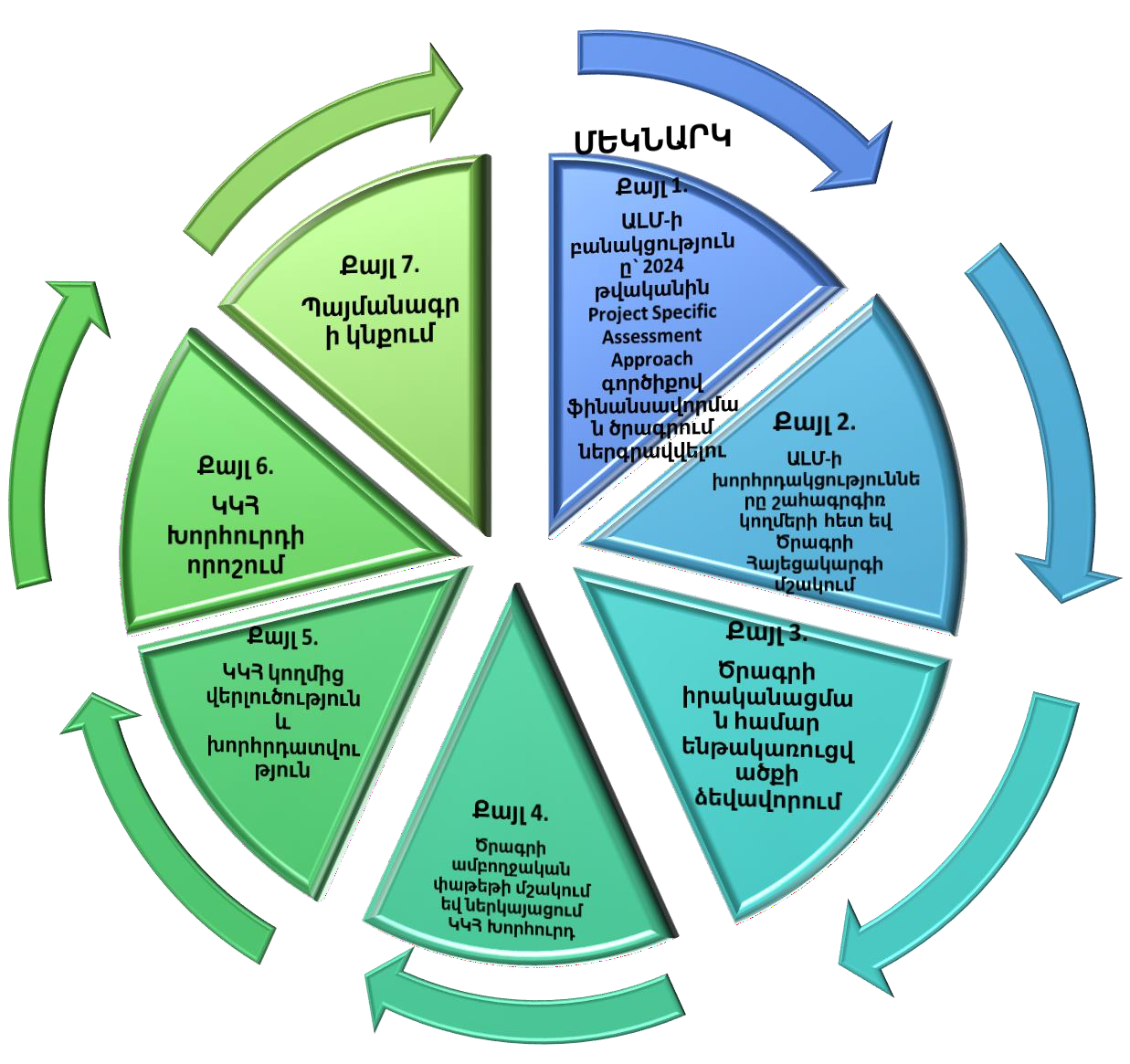
### Կանաչ կլիմայի հիմնադրամի հետ բանակցություններում առաջարկվում է շեշտադրումն անել այն հանգամանքին, որ Ծրագրի Համառոտագրի73 և Ամբողջական Ծրագրի74 մշակման հետ կապված ծախսերը (համապատասխանաբար մոտ 20,000 և 200,000 ԱՄՆ դոլար) հոգալու է Հայկական կողմը: Նշված ծախսերը կիրականացվեն շահագրգիռ (մասնակից) առևտրային բանկերի միջոցներից: Դա հաշվի առնելով, հնարավոր կլինի ԿԿՀ կողմից ֆինանսավորում տրամադրելու ընթացակարգերի տևողությունը միջինը կրճատել 1 տարով:

* 1. Շահակիցների հետ խորհրդակցությունների իրականացում - Քննարկումներ սկսել ՀՀ կենտրոնական բանկի, առևտրային բանկերի, ֆինանսավարկային կազմակերպությունների և էլեկտրական շարժունակության ոլորտի այլ շահակիցների (մասնավոր հատվածի, բազմակողմանի զարգացման բանկերի, միջազգային բանկերի և կենսաթոշակային հիմնադրամների) հետ` ծրագրի իրականացման, հիմնական չափորոշիչների, նախընտրելի ձևաչափի ու առանցքային այլ խնդիրների վերաբերյալ;
  2. Ծրագրի Հայեցակարգի մշակում - Իրականացված քննարկումների արդյունքում ձեռք բերված տեղեկատվության հիման վրա, ԿԿՀ հետ համանման համագործակցության փորձ ունեցող խորհրդատուների ներգրավմամբ մշակել Ծրագրային Հայտ (Project Concept Note)` ԿԿՀ հետ համաձայնեցման և հաստատման նպատակով;
  3. Ամբողջական Ծրագրի մշակում – Հաստատված Ծրագրային հայտի հիմնադրույթներին համապատասխան ամբողջական փաթեթի մշակում՝ համապատասխան փորձառություն ունեցող խորհրդատուների ներգրավմամբ:
  4. Ծրագրի իրականացման ենթակառուցվածքի ձևավորում - Կախված ընտրված ձևաչափից (բանկային կոնսորցիումի կամ հատուկ ստեղծված հիմնադրամի միջոցով)՝ աջակցություն ցուցաբերել գործընկեր կազմակերպությանը՝
     + Հիմնադրամի պարագայում գրանցման հետ կապված անհրաժեշտ փաստաթղթերի մշակման (հիմնադրամի կանոններ և մասնակիցների հետ պայմանագրեր) գործում;
     + ԿԿՀ կողմից ֆինանսական և կառավարչական կարողությունների գնահատման գործընթացն անցնելու գործում;

Project Specific Assessment Approach գործիքով ԿԿՀ-ից

73 Project Concept Note որն ենթակա է ԿԿՀ Կլիմայական ներդրումային կոմիտեի հետ քննարկման և վերջինիս կողմից վավերացման

74 Full Funding Proposal – ենթակա է հաստատման ԿԿՀ խորհրդի կողմից

ֆինանսավորում ստանալու ընթացակարգ

Նկար 16

Project Specific Assessment Approach գործիքով ԿԿՀ-ից

ֆինանսավորում ստանալու ժամանակացույց

### Աղյուսակ 24

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **N** | **Միջոցառում** | **Ամիսներ** | | | | | | | | | | | |
| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | XI | XII |
| 1. | Մեկնարկ (ԿԿՀ հետ  բանակցու թյ ուններ) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 2. | Շահակիցների հետ  խորհրդակցու թյ ուններ |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 3. | Ծրագրի իրականացման  ենթակառու ցվածքի ձևավորու մ |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 4. | Ծրագրի հայ եցակարգի մշակու մ |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 5. | Ծրագրի հայ եցակարգի քննարկու մ  ԿԿՀ ներդրումայ ին կոմիտեի հետ |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 6. | Ծրագրի հայ եցակարգի ամփոփու մ |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 7. | Ծրագրի ամբողջական փաթեթի  մշակու մ |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 8. | Ծրագրի ամբողջական փաթեթի քննարկու մ ԿԿՀ ներդրու մայ ին  կոմիտեի հետ |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 9. | Ծրագրի ամբողջական փաթեթի  ամփոփու մ |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 10. | Բանկի/Հիմնադրամի ընթացակարգերի ստու գում ԿԿՀ  կողմից |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 11. | Ծրագրի ամբողջական փաթեթի հաստատու մ ԿԿՀ խորհրդի կողմից և անհրաժեշտ պայ մանագրի  ստորագրու մ |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

Նման մեխանիզմի ներդրման արդյունքում ներգրավված միջոցներով հնարավորություն կընձեռվի առաջարկել մատչելի տոկոսադրույքով վարկային պրոդուկտ, որն առաջնային75 շուկայից ԷՏՄ-ների ձեռքբերման համար կնախատեսի տարեկան փաստացի 5-ից 6 %-ով (ներկայիս 16-17%-ի փոխարեն) սպառողական վարկ: Վարկային միջոցների հաշվին գործող և առաջարկվող ֆինանսական գործիքի միջոցով ձեռք բերված տրանսպորտային միջոցների (ԷՏՄ և ՆԱՇ) ծախսերի համեմատական

### վերլուծություն

### Աղյուսակ 25.

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Հ/Հ | Ցուցանիշներ | Շարժիչը/վառելիքը | | | | | |
| ՆԱՇ/  բենզին | ՆԱՇ/  բենզին | ՆԱՇ/  բենզին | ԷՏՄ | ԷՏՄ | ԷՏՄ |

75 Քննարկման արդյունքում հնարավոր է նաև չսահմանափակվել միայն առաջնային շուկայով:

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1. | Կարգավիճակը | նոր | նոր | նոր | նոր | նոր | նոր |
| 2. | Շուկայական գին (վարկի գումար)  (ՀՀ դրամ) | 10'000'000 | 10'000'000 | 10'000'000 | 10'000'000 | 10'000'000 | 10'000'000 |
| 3. | Վարկի ժամկետ  (տարի) | 5 | 5 | 7 | 5 | 5 | 7 |
| 4. | Տոկոսադրույք (%) | 18 | 6 | 6 | 18 | 6 | 6 |
| 5. | Ամսեկան մարումների գումար (ՀՀ  դրամ) | 253'934 | 193'328 | 146'085 | 253'934 | 193'328 | 146'085 |
| 6. | Վարկի ժամկետի վերջում մարված գումար  Ընդամենը | 15'236'056 | 11'599'680 | 12'271'185 | 15'236'056 | 11'599'680 | 12'271'185 |
| 7. | Վարկի գծով ավել վճարված  ֆինանսական ծախսեր | 5'236'056 | 1'599'680 | 2'271'185 | 5'236'056 | 1'599'680 | 2'271'185 |
| 8. | Տարեկան միջին շահագործումը  (կմ) | 20'000 | 20'000 | 20'000 | 20'000 | 20'000 | 20'000 |
| 9. | Ժամանակահատվածի կտրվածքով ծախսված վառելիքի գումար ՀՀ  դրամ) | 7'420'00076 | 7'420'000 | 10'388'000 | 500'000 | 500'000 | 700'000 |
| 10. | Ժամանակահատվածի կտրվածքով ընթացիկ սպասարկման ծախսերը (յուղ, զտիչներ)  (ՀՀ դրամ) | 900'000 | 900'000 | 1'260'000 | - | - | - |
| 11. | Ժամանակահատվածի կտրվածքով կատարված ընփացիկ ծախսերը  Ընդամենը  (ՀՀ դրամ) | 13'556'056 | 9'919'680 | 13'919'185 | 5'736'056 | 2'099'680 | 2'971'185 |
| 12. | Մեքենայի մնացորդային արժեքը` վարկի մարման ժամանակահատվածի վերջում (տարեկան 10% նվազման դեպքում)  (ՀՀ դրամ) | 5'904'900 | 5'904'900 | 4'782'969 | 5'904'900 | 5'904'900 | 4'782'969 |

Նշված պայմաններով ԷՏՄ-ների սպառողական վարկով ձեռքբերման արդյունքում ժամանակացույցով հաստատված ամսեկան մարումների չափը հնարավորություն կտա թվով ավելի շատ հավանական գնորդներ (ԷՏՄ սեփականատերեր) ներգրավել, ընդ որում այդ վճարումների տոկոսների տեսքով ֆինանսական ծախսերը ամբողջությամբ կփոխհատուցվեն ներքին այրման շարժիչով (ՆԱՇ) տրանսպորտային միջոցներից դեպի էլեկտրական տրանսպորտային միջոց (ԷՏՄ) անցման արդյունքում (Աղյուսակ 25) շահագործման ծախսերի տնտեսումից (վառելիք, տեխնիկական սպասարկում, ավտոկայանատեղիների վճար և այլն):

Նման իրողությունը նշանակալից խթան կհանդիսանա քաղաքացիների և բիզնեսների համար՝ դեպի ԷՏՄ-ներ անցում կատարելու գործում:

Միայն Կանաչ կլիմայի հիմնադրամի և տեղեկան ֆինանսավարկային կազմակերպությունների միջոցների համակցության արդյունքում (առանց այլ գործընկերների77) 10 տարվա ընթացքում հնարավոր է ֆինանսավորել միջինը մոտ 25'000-27'000 ԷՏՄ-ի ձեռքբերում:

76 Հաշվարկված է 2024թ. մարտի դրությամբ վառելիքի շուկայում բենզինի առկա գնի հիման վրա (1լ` 530 ՀՀ դրամ)` ՆԱՇ տրանսպորտային միջոցների շահագործման արդյունքում տարեկան միջին վազքի պարագայում:

77 բազմակողմանի զարգացման բանկեր (Օրինակ՝ Ասիական զարգացման բանկ, Եվրոպական վերակառուցման և զարգացման բանկ, Համաշխարհային բանկ) և կենսաթոշակային հիմնադրամներ

Դա, բացի CO2 գազի արտանետումների ծավալների կտրուկ նվազման (բենզինային ՆԱՇ տրանսպորտային միջոցի համար միջինը տարեկան 5000-7000 Կգ CO2 համ), հնարավորություն կտա նաև առավել հասանելի դարձնել ՀՀ կառավարության թիրախը (2030 թվականին ԷՏՄ-ների ծավալը հասցնել մինչև 50,000 միավոր), կստեղծի լրացուցիչ կանաչ աշխատատեղեր, ինչպես նաև` ԷՏՄ-ների քանակի ավելացմամբ կխթանի ենթակառուցվածքի կայացումն ու հետագա զարգացումը (ներկայումս թերզարգացած վիճակում է՝ պայմանավորված ցածր պահանջարկով):

Միաժամանակ, էլեկտրական շարժունակության խթանման ֆինանսական այս գործիքի ներդրումը հնարավորություն կտա ՀՀ կառավարության կողմից նախանշված թիրախներին հասնել առանց բյուջեի վրա լրացուցիչ ֆինանսական պարտավորությունների ավելացման, որը, այլ երկրներում ոլորտի զարգացման ֆինանսավորման հիմնական աղբյուրն է (հարկային արտոնություններ, գնման սուբսիդիաներ և գնային այլ խթաններ):

### Հավատարմագրված սուբյեկտների միջոցով Կանաչ կլիմայի հիմնադրամի հետ համագործակցելու մեխանիզմը

### Նկար 17

ՄԱԿ ՇԿ

ԿԱՆԱՉ ԿԼԻՄԱՅԻ ՀԻՄՆԱԴՐԱՄԻ

Խորհուրդ

Զարգացող երկրների Զարգացած

ԿՀ Քարտուղարություն

Հավատարմագրված սուբյեկտներ

(AEs)

Շահագրգիռ կողմեր



Ազգային մակարդակ

Միջազգային մակարդակ

Կատարող

սուբյեկտներ

ԱԶԳԱՅԻՆ ԼԻԱԶՈՐ

ՄԱՐՄԻՆ (NDA)

### Պայմանագրային պարտավորությունների միջոցով Կանաչ կլիմայի հիմնադրամի հետ համագործակցելու մեխանիզմը

### Նկար 18

ՄԱԿ ՇԿ

ԿԱՆԱՉ ԿԼԻՄԱՅԻ ՀԻՄՆԱԴՐԱՄԻ

Միջազգային մակարդակ

Խորհուրդ

Զարգացող երկրների Զարգացած երկրների

ԿԿՀ Քարտուղարություն

ՀՀ ԿԲ

Հավատարմագրվ ած սուբյեկտներ

Ազգային մակարդակ

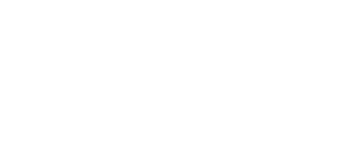
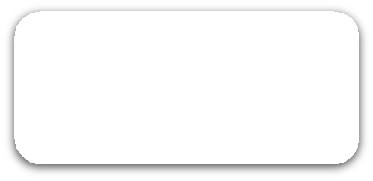
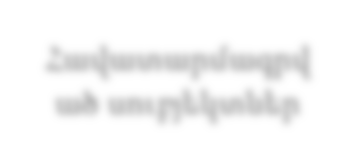
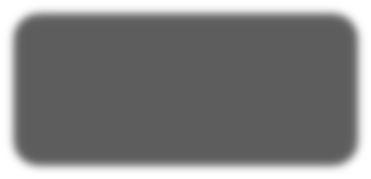
ԱԶԳԱՅԻՆ

Կոնսորցիում

Կատարող սուբյեկտներ

ԼԻԱԶՈՐ

ՄԱՐՄԻՆ (NDA)



Շահագրգիռ կողմ

### Հատուկ հիմնադրամի միջոցով Կանաչ կլիմայի հիմնադրամի հետ համագործակցելու մեխանիզմը

### Նկար 19

ՄԱԿ ՇԿ

ԿԱՆԱՉ ԿԼԻՄԱՅԻ ՀԻՄՆԱԴՐԱՄԻ

Խորհուրդ

Զարգացող երկրների Զարգացած երկրների

ԿԿՀ

Քարտուղարություն

ՀՀ ԿԲ

Հավատարմագրված սուբյեկտներ

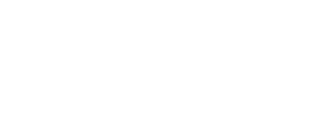
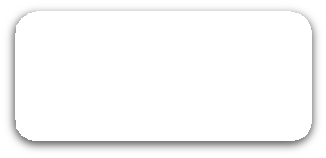
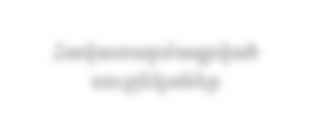
«ԿԱՌԱՎԱՐԻՉ» ՓԲԸ

Կատարող սուբյեկտներ

(EE)

ԱԶԳԱՅԻՆ ԼԻԱԶՈՐ ՄԱՐՄԻՆ (NDA)

«ՀԻՄՆԱԴՐԱՄ»



Ազգային մակարդակ

Միջազգային մակարդակ

Կոնսորցիում

Շահագրգիռ կողմ

# ՌԻՍԿԵՐԻ ԿԱՌԱՎԱՐՈՒՄ

Էլեկտրական շարժունակության զարգացման հետ մեկտեղ առաջանում են նոր որակի ռիսկեր, որոնք գնահատման և կառավարման խնդիր ունեն: Դրանցից հիմնականներն ինչպես ամբողջ աշխարհում այնպես էլ Հայաստանի Հանրապետությունում ԷՏՄ-ների մեկ լիցքավորմամբ առավելագույն տարածության անցնելն է և մարտկոցների լիցքավորման արագությունը։ Ընդ որում, ենթակառուցվածքների թերզարգացած լինելը սկզբունքորեն խոչընդոտում է էլեկտրական շարժունակության զարգացմանը։

Հաջորդ կարևոր ռիսկը մարտկոցների արտադրության խրախուսման համար հումքի բացակայությունը: Ինչպես հայտնի է ԷՏՄ-ների մարտկոցի հիմնական բաղադրիչներն են` լիթիումն ու կոբալտը: Լիթիումն արդյունահանվում է Ավստրալիայում և Լատինական Ամերիկայում ու հիմնականում վերամշակվում է Չինաստանում, որտեղ և կենտրոնացված է նաև կոբալտի համաշխարհային արտադրությունը, որի հանքաքարը հիմնականում արդյունահանվում է Կոնգոյի Հանրապետությունում: ԷՏՄ-ների մարտկոցների արտադրության համաշխարհային աճի հետ մեկտեղ արդեն տեղի են ունեցել մատակարարումների խափանումներ։ Հետևաբար տվյալ քաղաքականության և ռազմավարության թիրախներից` էլեկտրական տրանսպորտային միջոցների մարտկոցների արտադրությամբ զբաղվող կազմակերպությունների վերազինումը կամ հիմնադրումը գտնվում է խիստ մրցակցային դաշտում: Բացի այդ, Իրանի արևմուտքում հայտնաբերված լիթիումի հանքավայրի պաշարները, որոնք աշխարհում երկրորդ տեղն են զբաղեցնում, ինչպես նաև Հնդկաստանի հանքավայրի հայտնաբերումը փոխում են աշխարհաքաղաքական և տնտեսական իրավիճակը:

Մարտկոցների վերամշակման հարցում կան ևս դժվարություններ կապված բուն գործընթացի հետ: Խնդիրը կայանում է նրանում, որ ԷՏՄ արտադրողները մրցակցության ապահովման և մտավոր սեփականության պաշտպանության տեսանկյունից իրենց ավտոմեքենաներում ստիպված են արտադրել և օգտագործել տարբեր մարտկոցներ: Վերջինս դժվարություն է առաջացնում մարտկոցների վերամշակման գործընթացի ավտոմատացման հարցում, ինչն էլ ստիպում է ձեռքի աշխատանք օգտագործել: Դա էլ իր հերթին թանկացնում է գործընթացը (որակյալ և արտոնագրված անձնակազմի առկայություն) և ամենակարևորը դառնում է աշխատողների առողջության համար վնասակար:

### ԷՏՄ-ների շարժունակության զարգացման ռիսկերը

### Աղյուսակ 26

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| № | Ռիսկ | Պատճառները | Հետևանքները | Հնարավոր ազդեցության շրջանակները |
| 1. | Մարքեթինգային | ԷՏՄ-ների անհամապատասխանությունը սպառողների պահանջներին, սպառողական  գնողունակության նվազում | ԷՏՄ-ների վաճառքի և ծառայությունների ծավալների նվազում | Սպառողների վարքագծի ուսումնասիրություն, ապրանքի կամ ծառայության գների հնարավոր նվազեցում |
| 2. | Մատուցվող ծառայությունների  գների աճ | Մատուցվող ծառայությունների անարդյունավետություն | Մատուցվող ծառայությունների  ծավալի նվազում | Մատուցվող ծառայությունների արդյունավետության  բարձրացման միջոցառումներ |
| 3. | Էլեկտրաէներգիայի թանկացում | Մատակարարների սակագների, գազի արդյունահանման սակագների  թանկացումներ | ԷՏՄ-ների քանակի աճի դանդաղ տեմպեր | Շուկայում գների պետական կարգավորման միջոցառումներ |
| 5 | Պետական ֆինանսավորման կամ սուբսիդավորման  նվազում | Բյուջետային միջոցների անբավարարություն, տնտեսական անկում | ԷՏՄ-ների քանակի աճի դանդաղ տեմպեր | Պետության կողմից համապատասխան ծրագրերի ֆինանսավորումներին  առաջնայնություն տալը |
| 6 | Արտաքին մրցակիցների առաջացում | Արտաքին մրցակիցների ակտիվ արտոնյալ առաջխաղացում շուկայում | Ներքին արտադրողների արտադրական կարողությունների  դանդաղում | Մրցակիցներին հակազդելու գործողությունների ծրագրերի մշակում և իրականացում |
| 9 | Պահեստամասերի բացակայություն կամ անբավարարություն | Պահեստամասերի արտադրողների (ներկրողների) անարդյունավետ աշխատանք, պաշարների սխալ պլանավորում, լոգիստիկայի անարդյունավետություն | Սպառողների դժգոհություն, հաճախորդների կորուստ | Լոգիստիկ ծառայության արդյունավետության բարձրացում:  Մշտական հաճախորդներին կողմնորոշված միջոցառումներ, նոր հաճախորդների ներգրավում |
| 10 | ԷՏՄ արտադրողների կամ վաճառողների կողմից երաշխիքային պարտավորությունների բացակայություն կամ  չկատարում | Վաճառողների պարտավորությունների չկատարումը | Սպառողների դժգոհություն, հաճախորդների կորուստ | Հաճախորդներին կողմնորոշված ծառայությունների զարգացման ռազմավարության մշակում |
| 11 | Ընդհանուր տնտեսական | Տնտեսական անկում, նավթի գնի իջեցում | Սպառողների հետաքրքրությսն նվազում, Վաճառքների  ծավալների իջեցում | Պետական աջակցության միջոցառումների իրականացում |

Բացի այդ, գործընթացի հիմնական ռիսկերից է` բյուջետային միջոցների նվազագույն (ըստ ՀՀ կառավարության կողմից ճանաչված անհրաժեշտության՝ այդ թվում պայմանավորված ԱՍԳ-ով ստանձնած պարտավորությունների կատարման համար ֆինանսական միջոցների ծախսման արդյունավետության) ներգրավմամբ կարգավորիչ և խթանիչ միջոցառումների կիրառումը:

Այսպես, նախատեսված թիրախային հարկային արտոնությունների և սուբսիդիաների տրամադրման հիմնական տրամաբանությունը պետք է տեղավորվի մեկ ԷՏՄ մարտկոցի գործունեության ժամանակահատվածում (միջինում 8-10 տարի) ՋԳ արտանետումների նվազեցումների շուկայական արժեքի սահմաններում: Եթե մեկ ԷՏՄ-ն 8 տարվա ընթացքում ՋԳ արտանետումները նվազեցնում է մոտավորապես 60 տոննայի չափով, իսկ մեկ տոննա ՋԳ- ի շուկայական միջինացված արժեքը կազմում է 89 ԱՄՆ դոլար, ապա մեկ ԷՏՄ-ի ձեռքբերման համար նախատեսվող թիրախային հարկային արտոնությունները և սուբսիդիաները չպետք է գերազանցեն 5,000 ԱՄՆ դոլարին համարժեք ՀՀ դրամը:

Այս մասով ռիսկերը նվազագույն են, քանի որ առաջարկվող խթանների գործիքակազմում դրանք ըստ անհրաժեշտության և նպատակահարմարության ամրագրված են:

Ապահովագրության ռիսկեր: ԷՏՄ-ների ապահովագրությունը կարող է ավելի թանկ արժենալ, քան սովորական բենզինային տրանսպորտային միջոցների ապահովագրությունը: ԷՏՄ-ի ավելի բարդ սարքավորումները նշանակում են, որ վթարի դեպքում դրա վերանորոգումը կամ փոխարինումը կարող է ավելի թանկ արժենալ: Սա կարող է նշանակել ավելի բարձր դրույքաչափեր այն ապահովադիրների համար, ովքեր ԿԱՍԿՈ պայմանագրով ունեն համապարփակ ծածկույթ (Comprehensive Cover): Այնուամենայնիվ, հարկային արտոնությունները և վառելիքի և սպասարկման խնայողությունները հեռանկարում կարող են փոխհատուցել ավելի բարձր ապահովագրական դրույքաչափերը:78

Որպես կանոն, թանկ տրանսպորտային միջոցների վերանորոգումը կամ փոխարինումը նույնպես թանկ արժե: Ժամանակակից էլեկտրական տրանսպորտային միջոցներն ավելի քիչ ընթացային մասեր ունեն, քան սովորականները, սակայն եթե մարտկոցը կամ այլ հանգուցային մասերը վնասված են, հաճախ անհրաժեշտ են որոշակի անվտանգության արարողակարգեր, ինչը թանկացնում է վերանորոգման գինը: Բացի այդ, արտոնագրված սպասարկման կենտրոնների սակավությունը նույնպես բարձ գնի պատճառ է, քանի որ որակավորում ստացած անձնակազմի ուսուցման համար ևս պահանջվում են միջոցներ և ժամանակ:

Այս ամենն ապահովագրական ընկերությունների համար նշանակում է էլեկտրական կամ հիբրիդային տրանսպորտային միջոցի ապահովագրական փոխհատուցման ծածկույթի հետ կապված ավելի բարձր ծախսեր, ինչը հանգեցնում է ապահովագրավճարի ավելի բարձր գին սահմանելուն: Այս լրացուցիչ ռիսկը ոչ մի կապ չունի ապահովադրի անձի հետ, այն կապված է միայն մեքենայի տեխնոլոգիայի հետ: Չնայած, հեռանկարում, տեխնոլոգիաների զարգացման և էժանացման, ինպես նաև սպասարկող որակավորված անձնակազմի ավելացման հետ մեկտեղ սպասվում է նաև ապահովագրավճարների սակագների իջեցում:

Ինչ վերաբերում է «Ավտոտրանսպորտային միջոցների օգտագործումից բխող պատասխանատվության պարտադիր ապահովագրության» մասին օրենքի պահանջներին, նշենք, որ անգամ 2023 թվականի ապրիլի 1-ից ԱՊՊԱ համակարգում գների

78 <https://www.progressive.com/answers/car-insurance-electric-vehicles/>

ազատականացման պարագայում ԷՏՄ-ների համար էական փոփոխություններ չեն արձանագրվել։

Հայաստանյան ապահովագրական ընկերությունների կողմից որդեգրած խիստ անհատական և արդար սակագնային քաղաքականության շրջանակներում ապահովադիրներին ներկայացվող ԱՊՊԱ գնագոյացման մոդելում հաշվի են առնվում բացառապես տվյալ ապահովադրի, տվյալ տրանսպորտային միջոցի և պայմանագրի վերաբերյալ ողջ ԱՊՊԱ տեղեկատվական համակարգում կուտակված տվյալները: Զարգացած երկրների փորձը հաշվի առնելով արհեստական բանականության ու մեքենայական ուսուցման վրա հիմնված՝ ինքնաշխատ համակարգը կուտակված տվյալները վերլուծվելու արդյունքում ստանում է վթարի հավանականության վրա ամենաազդեցիկ ցուցանիշների և դրանց համադրության ցանկը։ Մոդելում հաշվի է առնվում շուրջ 130 ցուցանիշ, որոնցից հիմնականներն են․

* 1. Տրանսպորտային միջոցին վերաբերող ցուցանիշները՝
     + մակնիշը,
     + տիպարը,
     + թափքի տեսակը,
     + շարժիչի հզորությունը,
     + արտադրության տարևթիվը,
     + արտադրության երկիրը,
     + գրանցման երկիրը,
     + անվտանգության միջազգային ցուցանիշները,
     + միջազգայնորեն ընդունված դասը (էկոնոմ, լյուքս և այլն):
  2. Ապահովադրին վերաբերող ցուցանիշները՝
     + տարիքը,
     + քաղաքացիությունը,
     + վարորդական պատմությունը,
     + պատահարների պատմությունը,
     + նախկինում կնքված ԱՊՊԱ պայմանագրերի տվյալները և այլն
  3. Պայմանագրին վերաբերող ցուցանիշները՝
     + տևողությունը,
     + սեզոնայնությունը և այլն

Բոլոր նշված և բազմաթիվ այլ ցուցանիշների համադրության վերլուծությունը թույլ է տալիս համակարգին ստանալ անհատական ռիսկի ճշգրիտ գնահատականը, որը չի տարբերակում ԷՏՄ-ները ՆԱՇ շարժիչով տրանսպորտային միջոցներից։

# ԹԱՓՈՆՆԵՐԻ ԿԱՌԱՎԱՐՈՒՄ

Ժամանակակից պայմաններում արտադրական և սպառման թափոնների քանակի արագ աճը բոլոր երկրների կարևոր հիմնախնդիրներից է։ Այդ առումով ցանկացած նյութի օգտագործման անհրաժեշտությունը սահմանափակվում է դրա տնտեսական նպատակահարմարությամբ։ Թափոնների [կառավարման արդիականությունը սահմանափակ](https://hy.wikipedia.org/w/index.php?title=%D4%BF%D5%A1%D5%BC%D5%A1%D5%BE%D5%A1%D6%80%D5%B4%D5%A1%D5%B6_%D5%BF%D5%A5%D5%BD%D5%B8%D6%82%D5%A9%D5%B5%D5%A1%D5%B6&action=edit&redlink=1) [ռեսուրսների](https://hy.wikipedia.org/w/index.php?title=%D4%BF%D5%A1%D5%BC%D5%A1%D5%BE%D5%A1%D6%80%D5%B4%D5%A1%D5%B6_%D5%BF%D5%A5%D5%BD%D5%B8%D6%82%D5%A9%D5%B5%D5%A1%D5%B6&action=edit&redlink=1) տեսանկյունից կասկած չի հարուցում։ Դրանով պայմանավորված ԷՏՄ-ների շարժունակության զարգացման տեսանկյունից առաջացած նոր տիպի թափոնների կառավարումը: Հայաստանի Հանրապետության համար թափոնների կառավարման ոլորտում մեծ բարեփոխումների նախաշեմին լինելու փաստը հրատապ է դարձնում ԷՏՄ-ների շարժունակության զարգացման արդյունքում առաջացած թափոնների կառավարման խնդիրը։ Շահագործումից հանված էլեկտրական տրանսպորտային միջոցների թափոնների կառավարման ռազմավարությունը, պետք է ներառի բնապահպանական և տնտեսապես արդյունավետ լուծումներ, որոնք կհամապատասխանեն վերամշակման զարգացման ժամանակակից միտումներին: ԷՏՄ-ների վերամշակման նման ռազմավարությունը պետք է

պարտադիր ներառի.

* ԷՏՄ-ների նախագծումն ու արտադրությունը պետք է ապահովի վերամշակման բարձր արդյունավետությունն ու գործընթացի մատչելիությունը,
* ԷՏՄ-ների արտադրության մեջ օգտագործվող մասերի և հանգույցների արտադրությունը վերամշակված հումքից,
* Արտաքին զննմամբ նորից չտարբերվող վերամշակված կամ վերականգնված մասերի կրկնակի օգտագործումը ԷՏՄ-ների արտադրության մեջ,
* Արժեքավոր և երկրորդական հումք ստանալու նպատակով շահագործումից հանված և վերականգնման համար տնտեսապես անշահավետ ԷՏՄ-ների մասերի վերամշակում,
* Շահագործումից հանված և վերամշակման ստանդարտ ընթացակարգերին չհամապատասխանող ԷՏՄ-ների արտադրական թափոնների այրում` էներգիա ստանալու նպատակով,
* Վերամշակման և այրման ոչ ենթակա թափոնների հեռացման կազմակերպում։ Ներքին այրման շարժիչով տրանսպորտային միջոցներից հրաժարումը

պայմանավորված է կլիմայի գլոբալ պաշտպանության և շրջակա միջավայրի պահպանման անհրաժեշտությամբ79,80: Միևնույն ժամանակ, ներքին այրման շարժիչներով տրանսպորտային միջոցների արտադրության համեմատ էլեկտրական տրանսպորտային միջոցների

79 Un climate change conference UK 2021. URL: [www.ukcop26.org/](http://www.ukcop26.org/) (дата обращения: 09.10.2023).

80 COP26 The Glasgow climate pact[.https://unfccc.int/process-and-meetings/the-paris-agreement/the-glasgow-climate-pact-key-outcomes-from-cop26](https://unfccc.int/process-and-meetings/the-paris-agreement/the-glasgow-climate-pact-key-outcomes-from-cop26) (дата обращения: 09.10.2023).

առանցքային բաղադրիչի՝ մարտկոցների արտադրության տեմպերի աճն առաջացնում է ջերմոցային գազերի էլ ավելի մեծ արտանետումներ81՝ չհաշված մարտկոցների համար անհրաժեշտ տարրերի արտադրության համար բնական ռեսուրսների ավելի ինտենսիվ սպառումը և արդյունահանմամբ պայմանավորված տարածքների վատթարացումը82,83:

Ներկայումս աշխարհում էլեկտրական տրանսպորտային միջոցների քանակը ներքին այրման շարժիչներով տրանսպորտային միջոցների համեմատ բավականաչափ քիչ է՝ շուրջ 1,8% (11 միլիոն էլեկտրական տրանսպորտային միջոց 2022 թ., առանց էլեկտրական ավտոբուսների)84: Հետևաբար, օգտակար ծառայության ժամկետը վերջացած մարտկոցների քանակը նույնպես քիչ է։ Այդ իսկ պատճառով, դրանց վերամշակման խնդիրն այս պահին արդիական չի հանրության համար։

Եվրոխորհրդարանի և Եվրոմիության խորհրդի 2006/66/EC հրահանգի85 համաձայն, մարտկոցների վերամշակման համար պատասխանատու անձը դրանք շրջանառության մեջ դնողն է, մասնավորապես, մեքենաշինական ընկերությունները: Այդ առումով, Հայաստանի Հանրապետության մոտեցումն այս հարցի շուրջ համապատասխան է ԵՄ-ի կարգավորումներին:

# ԳԵՆԴԵՐԱՅԻՆ ՀԻՄՆԱՀԱՐՑԵՐ

Կանայք ավելի քիչ հակված են գնել ԷՏՄ-ներ, քան ՆԱՇ տրանսպորտային միջոցներ: Ըստ Carscoops-ի Այս եզրակացության են եկել ԱՄՆ-ում S&P Global Mobility-ի վերլուծաբանները, որոնք հետազոտել են 2022 թվականին երկրում նոր տրանսպորտային միջոցների գրանցումների տվյալները։

Շուկայում նոր տրանսպորտային միջոցների գնորդների 41,2%-ը կազմել են կանայք: Սակայն, 2022 թվականին էլեկտրական տրանսպորտային միջոցների դեպքում կանայք դրանց սեփականատեր են դարձել միայն 28%-ի դեպքում։

Ամենապահանջված մոդելը եղել է Tesla-ն, որի դեպքում գնորդների մասնաբաժինը հասել է 33,1%-ի, իսկ Model Y դեպքում` 35%: Մյուս արտադրողներն ավելի համեստ արդյունքներ են արձանագրել՝ Polestar-ը (24,7%) երկրորդ տեղում է, Lucid-ը (19,5%) երրորդում։

Վերլուծաբանների կարծիքով կանանց ավելի շատ քան տղամարդկանց մտահոգում է ԷՏՄ-ների տեխնիկական հնարավորությունները և վերալիցքավորման ենթակառուցվածքների

81 Производство литий-ионных аккумуляторов: климатическая катастрофа? [https://renen.ru/production-of-lithium-ion-batteries-a-climatic-](https://renen.ru/production-of-lithium-ion-batteries-a-climatic-catastrophe/) [catastrophe/](https://renen.ru/production-of-lithium-ion-batteries-a-climatic-catastrophe/) (дата обращения: 09.10.2023)

82 Romare M., Dahllöf L. The life cycle energy consumption and greenhouse gas emissions from lithium-ion batteries. – 2017. – 48 p.

83 Nealer R. Cleaner cars from cradle to grave: How electric cars beat gasoline cars on lifetime global warming emissions. – Union of Concerned Scientists., 2015. – 43 p.

84 <https://beelead.com/skolko-elektromobilej-mire/>

85 Директива Европейского Парламента и Совета Европейского Союза 2006/66/ЕС от 06.09.2006 о батареях и аккумуляторах, об отходах

батарей и аккумуляторов и об отмене Директивы 91/157/ЕЭС. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A32006L0066> (дата обращения: 09.10.2023)

թերզարգացած լինելը: Դրանցից են մեքենաների մեկ լիցքավորմամբ օգտագործման հեռահարությունը և անվտանգությունը, այդ թվում վերալիցքավորման ընթացքում: Չնայած, հարցվածների շուրջ 47%-ը հետաքրքրված են եղել առաջիկա 5 տարիների ընթացքում ԷՏՄ ձեռք բերելու մեջ:

2022թ. հունվարին սպառողների շահերի պաշտպանության Consumer Reports ոչ առևտրային կազմակերպության կողմից 8000 մասնակիցների շրջանում անցկացված հարցումը որոշակի պատկերացում է տալիս այն մասին, թե ինչու է այս գենդերային տարբերությունը պահպանվում: Տղամարդիկ ավելի իրազեկված են ԷՏՄ-ների թե' աշխատանքին, թե' վերալիցքավորման գործընթացին, քան կանայք:

# ԿՐԹԱԿԱՆ ԵՎ ՀԵՏԱԶՈՏԱԿԱՆ ԲԱՂԱԴՐԻՉ

Էլեկտրական շարժունակության արագ զարգացման և կատարելագործման համատեքստում վճռորոշ դեր է խաղում որակյալ կադրերի պատրաստումը: Վերջինս ուղղակի կապված է կրթական և հետազոտական բաղադրիչի հետ: Տվյալ ոլորտի կադրերի պատրաստումը բխում է քաղաքականության նպատակներից, քանի որ վերջիններս ի վիճակի են տիրապետել ԷՏՄ-ների բարդ էլեկտրական և հեռահաղորդակցական սարքավորումներին, ինչպես նաև՝ անհրաժեշտ էներգետիկ և տեղեկատվական ենթակառուցվածքներին, ինչը հնարավորություն է ընձեռնում դրանց տարրերի փոխազդեցությունը հասկանալու և տեխնիկական առումով շահագործման անհրաժեշտ մակարդակը ապահովելու գործում:

Կրթական բաղադրիչը ենթադրում է երկու` միջին մասնագիտական և բարձրագույն մասնագիտական մակարդակների ուսումնառություն: Էլեկտրական շարժունակության ոլորտի կրթական ծրագրերի սովորողները կլրացնեն իրենց գիտելիքները հետևյալ ծրագրերով` էլեկտրատեխնիկա, ծրագրավորման գործիքներ և մեթոդներ, գրաֆիկական դիզայն, էլեկտրական սարքերի, էլեկտրական շարժիչների և տրանսպորտային միջոցների, էլեկտրամատակարարման համակարգերի համատեղելիություն, էլեկտրական տրանսպորտային միջոցների նախագծում, կառուցում և շահագործում, էլեկտրաէներգիայի արտադրության, փոխանցման, վերամշակման և պահպանման համակարգեր, էլեկտրական տրանսպորտային միջոցների և էներգահամակարգի օգտագործման անվտանգությունը:

Հետազոտական բաղադրիչը ենթադրում է էլեկտրական շարժունակության ոլորտի փորձառու հետազոտողների առկայություն, քանի որ համատեղվում է երկու խոշոր ոլորտ` էներգետիկ և ավտոմոբիլային, համապատասխան հետազոտությունների իրականացում, տվյալների հավաքագրում և մշակում, համապատսախան վերազինված նոր լաբորատորիաներ, ժամանակակից սարքավորումներ: Վերջիններս ի նպաստ են դրվելու երկրի տնտեսության զարգացմանը, մթնոլորտ վնասակար նյութերի արտանետումների նվազեցմանը և քաղաքացիների կյանքի որակի բարելավմանը:

Բարձրագույն մասնագիտական կրթության մակարդակում Հայաստանի ազգային պոլիտեխնիկական համալսարանի «Տրանսպորտային մեքենաշինություն» ամբիոնում

«Էլեկտրամոբիլներ» կրթական ծրագրով իրականացվում է բակալավրի աստիճանի ուսումնառություն: Վերջինիս իրականացման ընթացքում ուսանողները ձեռք են բերում անհրաժեշտ տեսական գիտելիքներ, գործնական կարողություններ և հմտություններ.

* տրանսպորտի ոլորտում կանաչ և էներգախնայողական տեխնոլոգիաների զարգացման միտումների,
* ժամանակակից հիբրիդային ավտոմոբիլների կառուցվածքի և աշխատանքի առանձնահատկությունների,
* ժամանակակից էլեկտրամոբիլների կառուցվածքի և աշխատանքի առանձնահատկությունների,
* էլեկտրամոբիլների քարշային դինամիկայի,
* էլեկտրամոբիլների և հիբրիդային ավտոմոբիլների տարբեր մեխանիզմների և համակարգերի նախագծման և հաշվարկի ժամանակակից գործիքակազմի կիրառման,
* էլեկտրամոբիլների տեխնիկական զննության և արատորոշման գործընթացների կազմակերպման և իրականացման առանձնահատկությունների,
* տրանսպորտի ոլորտում լիցենզավորման, հավաստագրման և փաստաթղթաշրջանառության,
* տրանսպորտային միջոցների փորձարկման և վերաբերյալ:

Կրթական բաղադրիչում իր ուրույն տեղն ունի ոչ ֆորմալ կրթությունը: Հատկապես վերջին շրջանում հետազոտողների մեծ մասը գտնում է, որ արագության և արդյունավետության տեսանկյունից գերադասելի է գույություն ունեցող մասնագետների վերապատրաստումը` բարձրագույն մասնագիտական կրթական ծրագրերի ներդրմանը:

### Այդ պատճառով, առաջարկվում է ավելացնել կարճաժամկետ և միջնաժամկետ նպատակային վերապատրաստումների կրթական մոդուլները, որոնք ավելի արագ և քիչ ծախսումներով կբերեն ցանկալի արդյունքի, իսկ հիմնական գիտելիքների ձեռքբերումը կիրականացվի մասնագիտացված բուհերի համապատասխան մասնագիտական կրթական ծրագրերի միջոցով:

# ՀԱՆՐԱՅԻՆ ԻՐԱԶԵԿՄԱՆ ԲԱՂԱԴՐԻՉ

էլեկտրական շարժունակության զարգացմանն ուղղված քաղաքականության թիրախներից է նաև ԷՏՄ-ների նկատմամբ հետաքրքրության բարձրացումը: Վերջին ժամանակշրջանում էլեկտրական տրանսպորտային միջոցների մասին հանրային իրազեկության աճը այնուամենայնիվ, շատ բացեր է թողնում: Հանրային իրազեկման միջոցառումները պետք է

պարունակեն հետևյալ ուղղությունները` այլընտրանք, մատչելիություն և հասանելիություն, անվտանգություն, բնապահպանություն, առաջնայնությունների հստակեցում, լավագույն բիզնես լուծումներ:

Հանրային իրազեկման միջոցառումներն իրականացման կարևոր նախապայմաններից է թիրախային խմբերի հատվածավորումն ըստ տարիքի, սեռի, հետաքրքրությունների, զբաղվածության, բնակության վայրի, որը հնարավորություն է ընձեռնում յուրաքանչյուրին յուրահատուկ մոտեցման ցուցաբերում:

Հանրային իրազեկման համար հարկավոր է ակտիվ օգտագործել տարաբնույթ մեդիահարթակներ: Գովազդային արշավներ, քննարկումներ ու հարցումներ կազմակերպել հանրային հեռուստատեսությամբ և ռադիոյով, հայտնի սոցիալական ցանցերի (facebokk tweeter, tik tok և այլն), բջջային օպերատորների միջոցով և այլն:

Կատարել հանրային իրազեկման նպատակով կազմակերպված գովազդային արշավների արդյունավետության գնահատում, տվյալների մշակում և վերլուծություն:

# ՔԱՂԱՔԱԿԱՆՈՒԹՅԱՆ ԱՐԴՅՈՒՆԱՎԵՏՈՒԹՅԱՆ ԳՆԱՀԱՏՄԱՆ ՑՈՒՑԻՉՆԵՐԸ

Սույն քաղաքականության իրականացման քանակական թիրախներին հետևելու նպատակով առաջարկվում է քանակական թիրախների չափման և գնահատման միասնական համակարգ: Համակարգը ներառում է երեք բաղադրիչ.

1. տվյալների հավաքագրում,
2. մոնիթորինգ և գնահատում,
3. հաշվետվողականություն։

Տվյալների հավաքագրումը հիմնված է սույն Քաղաքականության իրականացման համար առաջարկվող թվային ցուցանիշների վրա, որոնց հավաքագրումը կկազմակերպվի հետևյալ խմբերով՝ 1) միջոցառումների իրականացման շահառու ֆիզիկական և իրավաբանական անձանց թիվն ըստ միջոցառումների տեսակի, 2) էլեկտրական շարժունակության

«էկոհամակարգի» զարգացմանն ուղղված շահառու կազմակերպությունների/գերակա ներդրումային ծրագրերի թիվը:

Մոնիթորինգը (հիմնական ցուցանիշների) իրականացվում է ՀՀ շրջակա միջավայրի նախարարության կողմից, որը յուրաքանչյուր հաշվետու տարվան հաջորդող տարվա առաջին եռամսյակի ավարտին ներկայացնում է ամփոփ հաշվետվություն ՀՀ վարչապետի 2012թ. հոկտեմբերի 2-ի թիվ 955 որոշմամբ ստեղծված Կլիմայի փոփոխության միջգերատեսչական համակարգման խորհրդին:

Գնահատումն իրականացնելիս ՀՀ կառավարությունը հիմնվելու է հետևյալ հիմնական չափանիշների վրա, որոնք ներառում են.

* + Համապատասխանություն - որքանով է միջոցառումը համապատասխանում թիրա- խային խմբի, ստացողների և շնորհատուների առաջնահերթ նպատակներին և քաղաքականությանը,
  + Արդյունավետություն - որքանով է միջոցառման իրականացումը թույլ տալիս հասնել իր նպատակներին,
  + Շահավետություն - արդյունքների և ներդրված ռեսուրսների հարաբերակցությունը,
  + Ազդեցություն - դրական և բացասական փոփոխություններ, որոնք առաջացել են միջոցառման իրականացման արդյունքում,
  + Կայունություն - արդյոք միջոցառման իրականացման ընթացքում ստացված օգուտները կշարունակվեն ֆինանսավորման ավարտից հետո:

Կառավարությունը ձգտելու է ապահովել գնահատման հետևյալ տեսակները՝

* + Տարեկան գնահատում,
  + Ռազմավարության միջնաժամկետ գնահատում,
  + Գնահատում Ռազմավարության ավարտին,
  + Գնահատում ավարտից հետո:

Հաշվետվողականություն – ՀՀ շրջակա միջավայրի նախարարությունը տարեկան մոնիթորինգից և գնահատումից հետո ստացված տեղեկատվությունը կհրապարակի համապատասխան հաշվետվություններում։ Հաշվետվությունների հիմնական նպատակն է տեղեկացնել շահառուներին և որոշում կայացնողներին էլեկտրական շարժունակության զարգացմանն ուղղված գործողությունների, օգտագործված ռեսուրսների, նպատակների ուղղությամբ գրանցված առաջընթացի և ընթացիկ ծրագրերում տեղի ունեցող փոփոխությունների մասին:

Հաշվետվության տեսակներն են.

* + Տարեկան հաշվետվություն - տարեկան հաշվետվությունում ներկայացվում է էլեկտրական շարժունակության զարգացման համար իրականացված ընդհանուր գործողությունները և արձանագրված առաջընթացը։
  + Վերջնական հաշվետվություն. Այս հաշվետվությունը պատրաստվում է միջոցառման ավարտից անմիջապես հետո: Հաշվետվությունում ամփոփ կերպով նկարագրվում է միջոցառումը, գնահատվում է վերջինիս ազդեցությունը էլեկտրական շարժունակության զարգացման վրա, ինչպես նաև ներկայացվում է ծրագրի ավարտին ցուցանիշների արդյունավետության և կարգավիճակի համապարփակ գնահատականը:

# ԱՄՓՈՓՈՒՄ. ՔԱՂԱՔԱԿԱՆՈՒԹՅԱՆ ԱԿՆԿԱԼՎՈՂ ԱՐԴՅՈՒՆՔՆԵՐԸ

Ակնկալվում է, որ առաջարկված համապարփակ քաղաքականության իրականացումն ու էլեկտրական տրանսպորտային միջոցների և վերալիցքավորման ենթակառուցվածքի բարձր զարգացած ներքին շուկայի ձևավորումը կհանգեցնեն հետևյալ արդյունքների.

1. առաջարկվող ֆինանսական խթանների համապարփակ կիրառումը թույլ կտա նշված ժամկետներում հասնել սույն քաղաքականությամբ և ռազմավարությամբ սահմանված թիրախներին,
2. հասարակական տրանսպորտի և հանրային ծառայությունների (տաքսի ծառայություն, քառշերինգ, կոմունալ ծառայություններ և այլն) ներքին այրման շարժիչով տրանսպորտային միջոցների փոխատեղումը էլեկտրականով էապես կնվազեցնի CO2 արտանետումների քանակը, խցանումները և աղմուկը, որը բնորոշ է քաղաքներին (Հայաստանի պարագայում հատկապես մայրաքաղաքին),
3. որոշ ֆինանսական խթանների կիրառումը սկզբնական շրջանում կհետաձգի համայնքների եկամուտների ստացումը, սակայն, մոտ ապագայում կփոխհատուցվի բնապահպանական խնդիրների լուծմամբ և համայնքային բյուջեյի ավելի մեծ եկամուտներով,
4. ՀՀ կառավարության աջակցությամբ էժան վարկային միջոցների ներգրավումը թույլ կտա արագացնել էլեկտրական շարժունակության զարգացումը և ԷՏՄ-ների թվի ավելացումը, որն էլ կնպաստի վերալիցքավորման ենթակառուցվածքի զարգացմանը,
5. տնտեսավարող սուբյեկտներին տրամադրվող սուբսիդիաներն ու արտոնությունները հնարավորություն կընձեռնեն տեխնոլոգիաների և հարակից ենթակառուցվածքի զարգացման համար, որը կնվազեցնի ռիսկերը և գործարարներին հնարավորություն կտա ներդրումներ իրականացնել նոր ոլորտում,
6. ազգային սերիական արտադրության էլեկտրական տրանսպորտային միջոցի նախագծումն ու արտադրությունը աշխարհում գիտության զարգացման կարևոր քաղաքական խորհրդանիշն է: Միևնույն ժամանակ, շուկայի իրավիճակը տեխնոլոգիական կառուցվածքի «շրջադարձային կետում» է և հնարավորություն է ընձեռնում շուկայում ի հայտ եկած նոր արտադրողներին առաջատար դիրք էր զբաղեցնել։ 2020 թվականի նոյեմբերի դրությամբ աշխարհի 10 ամենաթանկ ավտոկոնցեռններում հայտնվել են էլեկտրական տրանսպորտային միջոցների երեք արտադրողներ (Tesla, NIO, Xpeng): Չնայած, Հայաստանի դեպքում, տվյալ փուլում բավարար է խոշոր ավտոարտադրողների հետ համաձայնություն ձեռքբերել պահանջված մոդելներից մեկի հավաքման գործարան հիմնելու ուղղությամբ:
7. չնայած էլեկտրոնային թափոնների կառավարումը ամբողջ աշխարում, ինչպես նաև Հայաստանում այս պահին խիստ արդիական չէ, այնուհանդերձ, իշխանություններն այսօր պետք է խնդրին ուշադրություն դրաձնեն, քանի որ զրոյական արտանետումներով տրանսպորտային միջոցների շահագործման ժամկետի ավարտին (միջինը 8-10 տարի) պետությունները կանգնելու են ավելի լուրջ բնապահպանական խնդրին:

Ամփոփելով, նշենք, որ Հայաստանում էլեկտրական շարժունակության առաջմղման գործում հաջողության կարելի է հասնել միայն սույն քաղաքականությամբ առաջարկված մոտեցումներին համապարփակ հետևելու պարագայում: