Հավելված N1

 ՀՀ կառավարության 2018 թվականի

 \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ N \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ որոշման

Երկաթուղային ենթակառուցվածքի զարգացման

ռազմավարություն

**1. Երկաթուղային ենթակառուցվածքի դերն ու նշանակությունը**

Երկաթուղային ենթակառուցվածքը` երկաթուղու գործունեության համար անհրաժեշտ մշտական կառույցների, շենքերի, համակարգերի, հողամասերի, ներառյալ երկաթուղու օտարման շերտը, ամբողջությունն է:

Հայաստանի Հանրապետության երկաթուղային ենթակառուցվածքի արդյունավետ և կանոնավոր գործունեությունը բացառիկ դեր ունի ազգային տնտեսության կայուն աճի և համաշխարհային տնտեսական համակարգում Հայաստանի մրցունակության բարձրացման գործում անհրաժեշտ նպաստավոր պայմանների ստեղծման համար:

Երկաթուղային ենթակառուցվածքը հանդիսանում է ոչ միայն ճյուղի հիմքը, այլև երկրի տնտեսության ողջ համակարգի կարևորագույն մասն է: Երկաթուղային ենթակառուցվածքի գործունեության արդյունքները դրսևորվում են բազիսային ճյուղերի տնտեսական ցուցանիշներում, ուստի երկաթուղային ենթակառուցվածքի հիմնախնդիրների նկատմամբ ուշադրությունը դուրս է ճուղային շրջանակներից և ունի համապետական նշանակություն:

Երկաթուղային ենթակառուցվածքի վիճակից և աշխատանքի որակից կախված են ոչ միայն սոցիալ-տնտեսական զարգացման հետագա հեռանկարները, այլ նաև պետության հնարավորություններն արդյունավետ իրականացնելու այնպիսի կարևոր գործառույթներ, ինչպիսիք են ազգային անվտանգության պաշտպանությունը, փոխադրումների կազմակերպման գործում պահանջմունքների ապահովումը, երկրի տարածաշրջանների սոցիալ-տնտեսական զարգացման համահարթեցման համար պայմանների ստեղծումը:

Բացի այդ, գլոբալիզացման գործընթացները և միջազգային տնտեսական ավանդական կապերի փոփոխությունները Հայաստանի առջև դնում են նոր խնդիր` առավել արդյունավետ օգտագործել իր եզակի աշխարհատնտեսական դիրքը: Երկրի տարանցիկ ներուժի արդյունավետ իրացումը թույլ կտա ստանալ ոչ միայն տնտեսական շահը միջազգային բեռնափոխադրումներին մասնակցությունից, բայց և կստեղծի Հայաստանի կողմից տարածաշրջանային տնտեսական գործընթացների վրա ազդեցության նոր գործիքներ (տնտեսական շահերի նոր գոտիների ձևավորում, տարածաշրջանում երկարաժամկետ տնտեսական կապերի հաստատում և այլն):

Իր աշխարհագրական դիրքով Հայաստանի երկաթուղային ենթակառուցվածքը կարող է դառնալ անբաժանելի մասն եվրասիական երկաթուղային ցանցի՝ կապելով Եվրոպայի և Արևելյան Ասիայի երկաթուղային համակարգերը: Փոխհամագործակցելով այլ տրանսպորտային համակարգերի հետ՝ երկաթուղային տրանսպորտը կարող է բավարարել պետության, տնտեսության և բնակչության փոխադրումների կարիքները, ընդ որում՝ երկաթուղային տրանսպորտը պետք է դառնա տրանսպորտային համակարգի առաջատարը՝ բարձրացնելով իր տեսակարար կշիռը ուղևորափոխադրումների և բեռնափոխադրումների ապահովման գործում:

Երկաթուղային ենթակառուցվածքի գործունեության առաջատար դիրքերը սահմանվում են շուրջ տարի կանոնավոր երթևեկության հնարավորությամբ, բեռների զանգվածային հոսքերի հիմնական մասի փոխադրումների իրականացմամբ, աշխատանքային ռեսուրսների շարժունակության ապահովմամբ: Երկաթուղային ենթակառուցվածքի հատուկ նշանակությունը պայմանավորվում է նաև փոխադրումների մեծ հեռավորություններում իրականացնելու հնարավորությամբ, բնակլիմայական պայմաններից նվազ կախվածությամբ և այլ:

**2. Առկա իրավիճակը, հիմնախնդիրները և ռազմավարության մշակման անհրաժեշտությունը**

Հայաստանի երկաթուղու համակարգի բարեփոխումներին ուղղված միջոցառումների իրականացումը Հայաստանի Հանրապետության կառավարության կողմից սկսվել է 2008 թվականին, երբ Հայաստանի երկաթուղու համակարգը փոխանցվեց «Ռուսական երկաթուղիներ» բաց բաժնետիրական ընկերության կողմից ստեղծված «Հարավկովկասյան երկաթուղի» փակ բաժնետիրական ընկերությանը` կոնցեսիոն կառավարման: Կոնցեսիոների` «Հարավկովկասյան երկաթուղի» ՓԲԸ-ի կողմից Հայաստանի երկաթուղային տրանսպորտի համակարգի, ներառյալ ենթակառուցվածքի բարեփոխումների ընթացքում գրանցվեցին որոշակի դրական արդյունքներ: Սակայն իրականացված միջոցառումներն ու ձեռք բերված արդյունքները բավարար չեղան, որպեսզի կարճ ժամկետում ստեղծվեն զարգացման արդյունավետ նախադրյալներ, որոնք թույլ կտային ապահովել ոլորտի զարգացմանն ու արդիականացմանն ուղղված ներդրումների լայնածավալ ներգրավում, ձևավորել երկարաժամկետ կայուն աճի և արտաքին շուկայում մրցունակության բարձրացումը ապահովող պայմաններ:

Տրանսպորտային հաղորդակցության ուղիների շրջափակումը «Հայկական երկաթուղի» ՓԲԸ-ին, իսկ հետագայում «Հարավկովկասյան երկաթուղի» ՓԲԸ-ին զրկեց երկաթուղով Հայաստանից դեպի ԱՊՀ և այլ արտերկրներ ուղղակի փոխադրումներ կատարելու հնարավորությունից ու ստիպեց գործունեություն իրականացնել ֆորս-մաժորային պայմաններում՝ ստեղծելով լրացուցիչ տեխնիկական և ֆինանսական դժվարություններ, ինչի արդյունքում հայկական երկաթուղին միշտ չէ, որ ընդունակ է համարժեք և ճկուն արձագանքել արտաքին մարտահրավերներին: Հետևաբար, տնտեսական օգուտներ ստանալու պոտենցիալ հնարավորությունները վերածվում են խնդիրների աղբյուրի:

Երկաթուղային ենթակառուցվածքի բնագավառում առաջացած հիմնախնդիրների վերլուծությունը թույլ է տալիս բացահայտելու հետևյալ հիմնական հանգույցային գործոնները, որոնց իրագործումը կարևոր է ինչպես ճյուղի, այդպես էլ երկրի հետագա սոցիալ-տնտեսական զարգացման համար: Դրանք են.

- երկաթուղային ենթակառուցվածքի հիմնական ֆոնդերի արագացված նորացման անհրաժեշտությունը,

- երկաթուղային ենթակառուցվածքի սարքավորումների տեխնիկական ու տեխնոլոգիական մակարդակների ետ մնալու հաղթահարումը,

- երկաթուղային ենթակառուցվածքի զարգացման տարածքային անհամաչափությունների նվազեցման, տարածաշրջանների տրանսպորտային ապահովվածության բարելավման, երկաթուղային գծերի թողունակության բարձրացումը,

- տարանցիկ բեռնափոխադրումների ծավալների աճի համար սահմանափակումների վերացումը,

- երկաթուղային ենթակառուցվածքի գործունեության անվտանգության մակարդակի բարձրացումը,

- ներդրումային միջոցների ծավալների առաջանցիկ աճի անհրաժեշտությունը:

Ռազմավարությունը պետք է ապահովի երկրի աշխարհագրական ներուժի արդյունավետ կիրառումը բոլոր տեսակի տրանսպորտի և կապի համալիր զարգացման հիման վրա:

Նման երկարաժամկետ պլանավորման անհրաժեշտությունը Հայաստանի երկաթուղային ենթակառուցվածքի զարգացմանը ուղղված խնդիրների լուծման ուղիների որոշման ժամանակ պայմանավորված է.

- տնտեսության ճյուղերի և տարածաշրջանների երկարաժամկետ զարգացման կարևոր հիմք հանդիսացող՝ երկաթուղային համակարգի ենթակառուցվածքի առաջանցիկ զարգացման ապահովման անհրաժեշտությամբ,

- երկաթուղային ենթակառուցվածքի օբյեկտների նախագծման, կառուցման, շահագործման հանձնելու, նախագծային հզորության հասնելու և հետ գնման համար ժամանակահատվածների զգալի տևողությամբ:

Ռազմավարությունը պետք է նաև հիմք դառնա պետության և գործարար համայնքի միավորված ջանքերի հեռանկարային տնտեսական խնդիրները լուծելու և խոշոր, սոցիալապես նշանակալի ձեռքբերումների հասնելու համար:

Ռազմավարության իրականացումը պետք է նպաստի, որպեսզի Հայկական երկաթուղին ազգային տնտեսության աճի սահմանափակման հնարավոր ռիսկի գործոնից վերածվի նրա կայուն զարգացման աղբյուրը:

**3. Ռազմավարության նպատակները և հիմնական խնդիրները**

Ռազմավարության հիմնական նպատակն է երկաթուղային ենթակառուցվածքի օգտագործման միասնական քաղաքականության իրականացումն ապահովող պայմանների ձևավորումը, Հայաստանի կայուն սոցիալ-տնտեսական զարգացման, բնակչության շարժունակության և ապրանքաշրջանառության օպտիմալացման, տնտեսական ինքնիշխանության ամրապնդման, ազգային անվտանգության և երկրի պաշտպանունակության աճին, տնտեսության համախառն տրանսպորտային ծախսերի նվազեցման, ազգային տնտեսության մրցունակության բարձրացման, երկաթուղային տրանսպորտի առաջանցիկ զարգացման հիման վրա Հայաստանի առաջատար դիրքերի ապահովումը:

Ռազմավարությունը նպատակաուղղված է հետևյալ խնդիրների լուծմանը.

- մատչելի և կայուն տրանսպորտային համակարգի ենթակառուցվածքի ձևավորում` տրանսպորտային ամբողջականության ապահովելու համար, անկախության, անվտանգության և երկրի պաշտպանունակության, սոցիալ-տնտեսական աճի և քաղաքացիների փոխադրումների կարիքները պայմանների ապահովելու համար,

- զորահավաքային նախապատրաստության իրականացում երկաթուղային տրանսպորտում, ռազմական և հատուկ երկաթուղային փոխադրումների իրականացում, տարբեր տեսակի սպառնալիքների ազդեցությունից, այդ թվում դիվերսիոն-ահաբեկչական գործողություններից, երկաթուղային տրանսպորտի ենթակառուցվածքի օբյեկտների պաշտպանվածության բարձրացում,

- Հայաստանի տարանցիկ ներուժի իրագործում երկաթուղային տրանսպորտի միջազգային տրանսպորտային համակարգին ինտեգրման հենքի վրա,

- տնտեսական ինտեգրման խորացման և աշխատանքային ռեսուրսների շարժունակության բարձրացման համար պայմանների ստեղծում,

- համախառն տրանսպորտային ծախսերի նվազեցում, այդ թվում՝ երկաթուղային տրանսպորտի գործունեության արդյունավետության բարձրացման հաշվին,

- փոխադրումների որակի և անվտանգության մակարդակի հասցնելը համաշխարհային լավագույն չափանիշներին` երկաթուղային ենթակառուցվածքի տեխնոլոգիական և տեխնիկական զարգացման հիման վրա,

- ներդրումային գրավչության բարձրացում:

**4. Ռազմավարության սկզբունքները**

Ռազմավարության հիմքում հետևյալ սկզբունքներն են.

- երկաթուղային ենթակառուցվածքը կարևոր բաղադրիչ է պետության պաշտպանունակության և անվտանգության մակարդակը բարձր պահելու համար,

- արդյունավետ գործող երկաթուղային ենթակառուցվածքը պարտադիր տարր է երկրի մրցունակությունն ապահովելու համար,

- երկաթուղային տրանսպորտի ենթակառուցվածքում ապահովվում է պետական կարգավորման և շուկայական ինքնակարգավորման մեխանիզմների արդյունավետ համադրությունը,

- երկաթուղային ենթակառուցվածքի առաջանցիկ զարգացումն ու արդիականացումը հանդիսանում են Հայաստանի սոցիալ-տնտեսական աճի ենթակառուցվածքային հիմքեր,

- երկաթուղային ենթակառուցվածքի գործունեության անվտանգության մակարդակի բարձրացումը հանդիսանում է պետական կարևորագույն գերակայությունը` ոլորտի զարգացման, արդիականացման և ընթացիկ շահագործման աշխատանքներում:

**5. Ռազմավարության ապահովման մեխանիզմները**

Հայաստանի Հանրապետությունում երկաթուղային ենթակառուցվածքի օգտագործումը, որպես երկաթուղային գծերի ցանցի ընդլայնման և տրանսպորտային ծախսերի նվազեցման գործիք, պետք է իրականացվի պետության և մասնավոր կապիտալի միջոցների հաշվին, ինչը համապատասխանում է միջազգային լավագույն փորձին:

Գործող երկաթուղային գծերի արդիականացումը և նոր երկաթուղիների կառուցումը պետք է իրականացվի երկաթուղային բնագավառի շուկայական և առաջին հերթին «Հարավկովկասյան երկաթուղի» ՓԲԸ-ի հնարավորությունների ընդլայնման հիման վրա, պետություն-մասնավոր հատված համագործակցության միջոցների և ֆինանսավորման այլ աղբյուրների ներգրավմամբ:

Վերլուծության հիման վրա սահմանվել են երկաթուղային ցանցի զարգացման և արդիականացման հետևանքով առավել էական արդյունք ստացող շահառուները: Առանձնացվել են մի շարք կառուցվող և վերակառուցվող երկաթուղային գծերի կարգեր.

- ռազմավարական գծեր, որոնք նախատեսված են Հայաստանի Հանրապետության տրանսպորտային ամբողջականության ամրապնդման համար,

- սոցիալապես կարևորվող գծեր, որոնք նախատեսված են բնակչության և տարածաշրջանների տրանսպորտային սպասարկումը բարելավելու համար,

- բեռնաստեղծող գծեր, որոնք նախատեսված են օգտակար հանածոների հանքավայրերի զարգացման և արդյունաբերական գոտիների տրանսպորտային ապահովման համար,

- արդիականացվող գործող գծեր, որոնք նախատեսված են փոխադրումների կանխատեսվող ծավալների յուրացման և արագընթաց ուղևորատար երթևեկության կազմակերպման համար:

Հայաստանի Հանրապետության մասնակցությունը երկաթուղային տրանսպորտի ենթակառուցվածքի զարգացման գործում կարող է իրագործվել հետևյալ ուղղություններով.

- երկարաժամկետ նպատակային ծրագրերի շրջանակներում պետական բյուջեի միջոցների տրամադրմամբ,

- մասնավոր-պետություն գործընկերության պայմաններով ներդրումային ծրագրերին մասնակցություն` պետական բյուջեի միջոցների տրամադրմամբ,

- նոր գծերի առանձին հատվածներում այնպիսի սակագների կիրառում, որոնք կապահովեն շինարարությունում ներդրված միջոցների վերադարձը,

- Հայաստանի Հանրապետության օրենսդրությանը համապատասխան պետական աջակցություն այլ եղանակներով:

**6. Ռազմավարության իրագործման փուլերը**

Ռազմավարությունը ներառում է երկու փուլ:

Երկաթուղային ենթակառուցվածքի զարգացման առաջին փուլը (2019-2025 թվականներ)` նախատեսում է ենթակառուցվածքի արդիականացման, սարքավորումների և տեխնոլոգիաների նկատմամբ նոր տեխնիկական պահանջների մշակման, հիմնական ուղղություններով փոխադրումների անհրաժեշտ թողունակության ապահովում, նոր երկաթուղային գծերի կառուցման համար հետազոտական և նախագծային աշխատանքների սկիզբ, շինարարական աշխատանքների մեկնարկ:

Երկրորդ փուլը (2026-2038 թվականներ, մինչև Կոնցեսիոն պայմանագրի հնարավոր ավարտը) նախատեսում է ապահովել երկաթուղային ենթակառուցվածքի ցանցի դինամիկ ընդլայնում, երկաթուղային ենթակառուցվածքի տեխնոլոգիական և տեխնիկական զարգացման մուտքը դեպի համաշխարհային կարգի մակարդակ, հայկական երկաթուղու մրցունակության բարձրացումը:

**7. Երկաթուղային ենթակառուցվածքի օբյեկտներում անվտանգության ապահովման հիմնական խնդիրները**

Երկաթուղային ենթակառուցվածքի օբյեկտներում անվտանգության ապահովման համար անհրաժեշտ է լուծել հետևյալ հիմնական խնդիրները.

- երկաթուղային ենթակառուցվածքի օբյեկտների անվտանգության ապահովման պետական ​​քաղաքականության հիմնական դրույթների և կարգավորող իրավական դաշտի կատարելագործում և իրականացում,

- երկաթուղային տրանսպորտի ոլորտում Հայաստանի տրանսպորտային համակարգի անվտանգության ապահովման առաջնահերթ ուղղությունների և պետական ​​քաղաքականության դրույթների իրականացման միջոցառումների մշակում,

- երկաթուղային ենթակառուցվածքի օբյեկտներում անվտանգության խնդիրների լուծման մեթոդաբանության և գործնական մեթոդների մշակում,

- երկաթուղային ենթակառուցվածքի օբյեկտների անվտանգությանը սպառնալիքների կազմի սահմանում,

- երկաթուղային ենթակառուցվածքի օբյեկտների խոցելիության դասակարգում և գնահատում,

- երկաթուղային ենթակառուցվածքի օբյեկտների անվտանգության ապահովման պահանջների համակարգի մշակում` հաշվի առնելով օբյեկտի դասակարգումը և խոցելիության աստիճանը,

- երկաթուղային ենթակառուցվածքի կարևոր և վտանգավոր օբյեկտների վիճակի և անվտանգության կառավարման մշտադիտարկման ավտոմատացված համակարգի ստեղծում,

- երկաթուղային ենթակառուցվածք­ի` երկաթուղային գծերի, հողային պաստառի, երկաթուղային կամուրջների, թունելների, այլ օբյեկտների անվտանգության ապահովման ժամանակակից տեխնիկական միջոցների տեղադրում,

- երկաթուղային ենթակառուցվածքի անվտանգության նյութական, տեխնիկական, կապի, տեղեկատվական և գիտատեխնիկական ու կադրային ապահովման կատարելագործում,

- անվտանգության ոլորտում մասնագետների վերապատրաստում,

- անվտանգության ոլորտում ավտոմատացված հսկողության իրականացում,

- երկաթուղային ենթակառուցվածքի անվտանգության վիճակի մշտադիտարկում,

- երկաթուղային ենթակառուցվածքի օբյեկտների պաշտպանության տեխնիկական միջոցներով հագեցում և արդիականացում:

Նշված խնդիրները լուծելու համար անհրաժեշտ է մշակել նորմատիվ, կազմակերպչական, տնտեսական եւ տեխնիկական-տեխնոլոգիական միջոցառումների համալիր: Նաև պետք է կատարելագործել տրանսպորտային կառավարման բոլոր մարմինների գործունեությունը, անցում կատարելով նոր տեխնոլոգիաների և տեխնիկական միջոցների ձևերին, ակտիվ օգտագործելով նոր տեղեկատվական և հաղորդակցական տեխնոլոգիաները:

Նման միջոցառումների իրականացման համակցված արդյունքը կդարնա երկաթուղային տրանսպորտի ենթակառուցվածքի պաշտպանվածության այնպիսի արդյունավետ համակարգի ստեղծումը, որը կապահովի կայուն և անվտանգ գործունեության անհրաժեշտ մակարդակ` պաշտպանելով անօրինական միջամտություններից, այդ թվում`

- հակաօրինական միջամտության իրականացման ռիսկերի նվազեցումը,

- երկաթուղային ենթակառուցվածքի կարևորագույն և պոտենցիալ բոլոր վտանգավոր օբյեկտների պաշտպանվածության վիճակի մշտադիտարկման համակարգում ընդգրկումը:

**9. Լոգիստիկ ծառայությունների շուկայի ձևավորում**

Տրանսպորտային ծառայությունների ներքին և միջազգային շուկաներում երկաթուղային ենթակառուցվածքի արդյունավետ և ինտեգրված զարգացման կարևոր բաղադրիչն է լոգիստիկ գործունեության զարգացումն է: Այս առումով ոլորտում գործունեության հիմնական նպատակն է Հայաստանի երկաթուղու ցանցում արդյունավետ լոգիստիկայի համակարգի ստեղծումը, որի տարրերը ինտեգրվելու են միջազգային տրանսպորտային համակարգին:

 Այս նպատակին հասնելու համար անհրաժեշտ է լուծել հետևյալ խնդիրները.

- Հայաստանի տարածքում բեռների վերամշակման և մուլտիմոդալ բազմանպատակային տերմինալային համալիրների ստեղծման ճանապարհով արդյունավետ և հավասարակշռված տերմինալապահեստային ցանցի ձևավորում ու զարգացում` ապահովելով պահեստավորման, մաքսային և ուղեկցման ծառայությունների լայն շրջանակի տրամադրում,

- փոխադրման գործընթացի կառավարման ժամանակակից լոգիստիկայի տեխնոլոգիաների ներդրում,

- տրանսպորտային և լոգիստիկ ծառայությունների որակի բարելավում` փոխադրման գործընթացի առանձին բաղադրիչների միացյալ լոգիստիկ շղթայում ինտեգրման միջոցով և «մեկ պատուհան» սկզբունքի հիման վրա հաճախորդներին բեռների «դռնից դուռ» փոխադրման համապարփակ ծառայությունների տրամադրում,

- ներդրումների ներգրավում` ուղղված տերմինալապահեստային համալիրի զարգացմանը,

- տերմինալապահեստային հզորությունների օգտագործման օպտիմալացում,

- լոգիստիկ կենտրոնների միջոցով տրանսպորտային տեսակների արդյունավետ փոխգործակցության իրականացման նպատակով տրանսպորտալոգիստիկ և մաքսային-բրոքերային գործունեության զարգացում,

- լոգիստիկ համակարգի տեղեկատվական ապահովում:

**10. Երկաթուղային ենթակառուցվածքի կառուցվածքային բարեփոխումներ**

Ռազմավարությունը սահմանում է մինչեւ 2038 թվականը կառուցվածքային փոփոխությունների հիմնական ուղղությունները.

- շուկայի բոլոր մասնակիցների արդյունավետության բարձրացման և մատուցվող ծառայությունների որակի բարելավման համար խթանների ստեղծում,

- ենթակառուցվածքի զարգացման մեջ ներդրումների ներգրավման գրավչության բարձրացում և ներդրումների խթանում, նորարարական տեխնոլոգիաների մշակում և ներդնում, փոխադրումների ռեսուրսաունակության և շրջակա միջավայրի վրա դրանց ազդեցության նվազեցման պայմանների ստեղծում,

- երկաթուղային ենթակառուցվածքի շահագործման անվտանգության մակարդակի բարձրացում, պետական ​​տեխնիկական կարգավորման և հսկողության կատարելագործում,

- շուկայի մրցակցային հատվածներում մասնավոր ներդրումների ներհոսքի ընդլայնման համար պայմանների ստեղծում և սոցիալ-տնտեսական արդյունավետություն ունեցող ծրագրերում պետական կապիտալ ​​ներդրումների անհրաժեշտ ծավալների ապահովում,

- Հայաստանի երկաթուղու գլոբալ մրցունակության բարձրացում, տրանսպորտային և լոգիստիկայի միջազգային շուկաներին դրա ինտեգրումը:

Միևնույն ժամանակ անհրաժեշտ է ապահովել պայմաններ, որոնք կբացառեն երկաթուղային տրանսպորտի ոլորտի շուկայի մրցակցային հատվածներում բաժնեմասերի կրճատումը: «Հարավկովկասյան երկաթուղի» ՓԲԸ-ի մենաշնորհ դիրքի պահպանման ժամանակահատվածում փոխադրումների գործունեությունում պետությունը երաշխավորում է կարգավորվող սակագներով երկաթուղային ենթակառուցվածքների ծառայությունների ստացումը:

Երկաթուղային ենթակառուցվածքի զարգացման ոլորտում պետք է նախատեսվի ենթակառուցվածքային և նոր երկաթուղային գծերի կառուցման նախագծերում պետական ​​և մասնավոր ներդրումների ավելացման համար պայմանների բարելավում, ինչպես նաև կոնցեսիոն պայմանագրերի հիման վրա երկաթուղային գծերի կառուցման և շահագործման պրակտիկայի զարգացումը:

**11. Ենթակառուցվածքի զարգացման, արդիականացման և ընդլայնման հիմնական ուղղությունները և իրականացվող միջոցառումները**

Երկաթուղային ենթակառուցվածքի զարգացման ուղղությունները մշակված են մինչև 2038 թվականը բեռնափոխադրումների և ուղևորափոխադրումների կանխատեսվող աճի յուրացման համատեքստում և ուղղված են երկաթուղային ցանցի անխափան գործունեության` հուսալիության, թողունակության, անվտանգ երթևեկության և այլ հարցերում հնարավոր «նեղ տեղերի» վերացմանը:

Ռազմավարությունը նախատեսում է երկաթուղային ենթակառուցվածքի զարգացման և արդիականացման հետևյալ միջոցառումները.

- էականորեն բարձրացնել ենթակառուցվածքի հուսալիությունը և երթևեկության անվտանգության մակարդակը` երկաթուղային գծերի և հատվածների հողային պաստառների ամրացման, վերակառուցման և արդիականացման, տեղամասերի ավտոմատ արգելափակման համակարգերով հագեցման, էներգամատակարարման համալիրի, կապի (ներառյալ օպերատիվ-տեխնոլոգիական) և էլեկտրական կենտրոնացման արդիականացման, հպակային ցանցի, էլեկտրամատակարարման գծերի և ենթակայանների, կայարանների շենքերի և այլ շինությունների վերանորոգման, երկաթուղային գծանցերի և ավտոմոբիլային ճանապարհների հատման հատվածներում ժամանակակից տեխնիկական միջոցներով հագեցվածության ապահովման, գծանցների վերանորոգման միջոցով,

-էականորեն բարձրացնել ենթակառուցվածքի թողունակությունը` երկաթուղային ցանցի առանձին հատվածներում զգալի ֆիզիկական և բարոյական մաշվածություն ունեցող և թողունակության հզորությունները սահմանափակող արհեստական կառույցների (կամուրջների, թունելների, ջրահերացման համակարգերի և այն) հիմնանորոգման, վերակառուցման և արդիականացման, ինչպես նաև նորերի կառուցման միջոցով:

Գործող արհեստական կառույցների հիմնանորոգման, վերակառուցման և արդիականացման, ինչպես նաև նորերի նախագծման և շինարարության աշխատանքներն ունեն առաջնային ռազմավարական նշանակություն և պետք է իրականացվեն 2019-2025 թվականների ընթացքում` անկախ որևէ իրավիճակից կամ հանգամանքներից: Նշված միջոցառումների իրականացումը թույլ կտա նվազեցնել տրանսպորտային պատահարների, էներգամատակարարման և կապի համակարգերի խափանման քանակը, զգալիորեն ավելացնել տեխնիկական և ուղեմասային արագությունները ու երթևեկող բեռնատար գնացքների միջին քաշը, ինչպես նաև ենթակառուցվածքում շահագործել ժամանակակից, արագընթաց ուղևորատար շարժակազմեր:

Երկաթուղային ենթակառուցվածքի զարգացման գործում կարևոր տեղ է զբաղեցնում դրա ընդլայնումը, նոր երկաթուղիների կառուցման և նախկինոմ գործող երկաթուղային գծերի վերականգնման և վերագործարկման խնդիրը:

Հայաստանի Հանրապետության համար կարևորագույն ռազմավարական նշանակություն ունի Հայաստանի հարավային երկաթուղու (Իրան-Հայաստան) կառուցման ծրագրի իրականացումը, որը «Հյուսիս-Հարավ» միջազգային տրանսպորտային միջանցքի մաս է: Այս ծրագրի իրականացումը հնարավորություն կտա վերականգնել Հայաստանի որպես տարանցիկ երկրի դերը և կլինի Պարսից ծոցի ավազանի երկրները Սև ծովի նավահանգիստներին միացնող ամենակարճ տարանցիկ տրանսպորտային ուղին: Իրան-Հայաստան երկաթգծի կառուցումը` Պարսից ծոցի և Եվրոպական երկրների միջև փոխադրումների տեսակետից, Հայաստանը կդարձնի ցամաքային փոխադրումների ամենահարմար միջանցքը: Նախագիծը նշանակալիորեն կնպաստի դեպի Եվրոմիության անդամ երկրներ բեռնափոխադրումների և ուղևորափոխադրումների իրականացմանը` ակնհայտորեն կրճատելով Իրանից և տարածաշրջանային այլ երկրներից Եվրոպական երկրներ նավթամթերքների փոխադրման տարածությունը:

Վանաձոր-Ֆիոլետովո երկաթուղային գծի շինարարությունը զգալիորեն կկրճատի Այրումից մինչև Երևան հեռավորությունը և փոխադրումների արժեքը, ունենալով մեծ նշանակություն երկաթուղային միջազգային կապերի ստեղծման և ամրապնդման, ինչպես նաև Հայաստանը երկաթուղային տարանցիկ երկիր դարձնելու գործում:

Նոր գիծը կոչված է միացնել Աղստաֆա-Իջևան-Հրազդան-Երևան ուղղությունը Թբիլիսի-Գյումրի-Մասիս երկաթուղային ուղղության հետ և դրանով ապահովել միջմարզային, նաև միջհանրապետական փոխադրումների հեռավորությունների զգալի կրճատում` միջմարզային փոխադրումների հեռավորությունները կկրճատվեն 100-120 կմ-ով, իսկ հեռանկարում բեռնահոսքերը կընթանան Բաքու-Աղստաֆա-Իջևան-Ֆիալետովո-Վանաձոր-Գյումրի ուղղությամբ` վազուրդը կրճատելով 100-270 կմ-ով, և մասնակիորեն բեռնաթափելով Թբիլիսյան հանգույցը:

Հրազդան-Իջևան երկաթուղու վերականգնումը ունի կարևոր սոցիալ-տնտեսական նշանակություն բնակչության և տարածաշրջանի տրանսպորտային սպասարկումը բարելավելու համար: Երկաթուղին, որը կառուցված է բարդ լեռնա-երկրաբանական պայմաններում, շահագործման է հանձնվել 1986թ. և զգալիորեն կրճատել Երևան-Թբիլիսի և Երեան-Բաքու տարածությունը: Գնացքների երթևեկության վերականգնման նպատակով (hաշվի առնելով, որ երկաթուղու այս հատվածը չի գործում 1993թ-ից.) գլխավոր խնդիրը սողանքի հետևանքների վերացումն է:

Հայաստանի Հարավային երկաթուղու (Իրան-Հայաստան) երկաթգծի կառուցման ծրագրի հնարավոր իրականացման համատեքստում պետք է դիտարկվի նաև Կապան-Մեղրի ապամոնտաժված երկաթգծի վերականգնումը: Վերականգնման (հեռանկարում) ենթակա են նաև Ադրբեջանի և Թուրքիայի հետ սահմանային անցումների երկաթուղային գծերը:

Նոր երկաթուղային գծերի կառուցումը և գոյություն ունեցող երկաթուղային գծերի վերակառուցումը բաշխված է ըստ փուլերի` հիմք ընդունելով այդ գծերի գործարկման առաջնահերթությունը:

Առաջատար գերակայություններն են այն նոր գծերի կառուցումը, գոյություն ունեցողների վերականգնումը և վերակառուցումը, որոնք ապահովում են տնտեսության աճող կարիքները և թույլ չեն տալիս ենթակառուցվածքային սահմանափակումներ Հայաստանի Հանրապետության և տարածաշրջանի տնտեսական զարգացման վրա:

Սոցիալական նշանակություն ունեցող գծերի առաջնահերթությունը որոշվում է` երկրի մարզերի զարգացման մակարդակը հավասարեցնելու անհրաժեշտությամբ, երկրի տարբեր շրջաններում բնակչության տրանսպորտային շարժունակության և միջտարածաշրջանային տրանսպորտային կապերի ինտենսիվությամբ:

Ռազմավարական գծերի կառուցման առաջնահերթությունները պետության կողմից որոշվում են երկրի աշխարհաքաղաքական և աշխարհատնտեսական շահերի հիման վրա:

**12. Ռազմավարության իրականացման կառավարման համակարգը**

Ռազմավարության իրականացման հիմնական գործիք է հանդիսանում երկարաժամկետ նպատակային ծրագրերի իրագործումը, որը նախատեսում է երկաթուղային տրանսպորտի ենթակառուցվածքի զարգացման միջոցառումները, դրանց ժամկետները և ֆինանսավորման աղբյուրները:

Ռազմավարության իրականացման համար անհրաժեշտ է իրականացնել այնպիսի միջոցառումներ, ինչպիսիք են`

- երկաթուղային տրանսպորտի ենթակառուցվածքի զարգացման պետական ​​աջակցության ապահովումը,

- համապատասխան ժամանակաշրջանի համար Հայաստանի Հանրապետության սոցիալ-տնտեսական զարգացման կանխատեսման հատուկ բաժնի ձևավորումը` հաշվի առնելով երկաթուղային ցանցի ընդլայնումը,

- Հայաստանի Հանրապետության և այլ պետությունների երկաթուղային համակարգերի իրավական, տեղեկատվական և տեխնիկական համագործակցության ապահովումը` հաշվի առնելով Հայաստանի երկաթուղային տրանսպորտի ենթակառուցվածքի միջազգային տրանսպորտային համակարգին ինտեգրվելու հեռանկարները և այդ նպատակով տարանցիկային ներուժի առավելագույնս օգտագործումը,

- Հայաստանի Հանրապետության երկաթուղային տրանսպորտի ենթակառուցվածքի օբյեկտների անվտանգության անհրաժեշտ մակարդակի ապահովմանն ուղղված մի շարք համալիր միջոցառումների մշակումը և իրականացումը:

Ռազմավարության իրականացման շրջանակներում հնարավոր է ճշգրտում` հաշվի առնելով Հայաստանի Հանրապետության սոցիալ-տնտեսական զարգացման մակրոտնտեսական ցուցանիշների և տարածաշրջանի աշխարհաքաղաքական իրավիճակի հնարավոր փոփոխությունները:

Երկաթուղային գծերի կառուցման առաջնահերթությունները ձևավորելու և ներդրումային ծրագրերի ու նախագծերի նախապատրաստման ընթացքում ոչ արդյունավետ որոշումների ընդունումը բացառելու նպատակով անհրաժեշտ է իրականացնել դրանց տեխնիկատնտեսական հիմնավորումը, ֆինանսատնտեսական և սոցիալական վերլուծությունը:

**13. Ռազմավարության իրականացման կանխատեսվող արդյունքները**

Ռազմավարության իրականացումը կապահովի երկաթուղային տրանսպորտի ենթակառուցվածքի ոլորտում պետական ​​խնդիրների լուծումը:

Ենթակառուցվածքային հիմք կձևավորվի երկրի տարածքային ամբողջականության և պաշտպանունակության համար, կնվազեցվեն երկաթուղային ենթակառուցվածքի զարգացման տարածքային անհամաչափությունները, պայմաններ կստեղծվեն Հայաստանի տնտեսական աճի զարագացման համար:

Նախատեսվող միջոցառումների իրականացումը կապահովի կառուցվածքի օպտիմալացումը և ներդրումների ներհոսքը Հայկական երկաթուղային ցանցի արդիականացման և ընդլայնման համար` երկաթուղային ցանցում ներգրավվելով ՀՀ բոլոր մարզերը: Կապահովվեն երկրի տնտեսության կարիքները փոխադրումներում` դրանց որակը հասցնելով միջազգային չափանիշների, կավելանա բեռնաշրջանառությունը և ապրանքների առաքման արագությունը:

Կլուծվի Հայաստանի Հանրապետության յուրօրինակ աշխարհագրական դիրքի, որպես տարանցիկ տրանսպորտային կամուրջ, օգտագործելու հարցը: Երկաթուղային տրանսպորտը բնականոն կինտեգրվի միջազգային տրանսպորտային համակարգին:

Ռազմավարության իրականացման արդյունքում զգալիորեն կբարելավվեն քաղաքացիների տեղափոխման հնարավորությունները, իսկ ուղևորափոխադրումների աճի պայմաններում` դրանց որակական ցուցանիշները:

Այսպիսով, ռազմավարության իրականացման արդյունքում կստեղծվեն տրանսպորտային պայմաններ երկրի տնտեսության դինամիկ զարգացման համար, ինչպես նաև կօպտիմալացվի տնտեսության կառուցվածքը, կյուրացվեն նոր արդյունաբերական տարածաշրջաններ: