

**ГЕНПЛАН ЕРЕВАНА: УТОПИЯ ИЛИ РЕАЛЬНОСТЬ?****Арсен Арсенович Арустамян***Национальный университет архитектуры и строительства, г.Ереван, РА  
arustamyanarsen@yahoo.com*

*В статье рассматриваются градостроительные проблемы г. Еревана. На основе анализа современного состояния градостроительной науки и на примерах зарубежного опыта проектирования и застройки крупных городов рассматриваются вопросы проектирования и строительства, обеспечивающие их устойчивое развитие. Поднимается вопрос о замене генерального плана г. Еревана концепцией развития города на ближайшую перспективу в 5...7 лет. В основном это касается методологии проектирования и перехода от существующих в настоящее время ресурсных целей на социальные цели, что в современных условиях позволит более продуктивно, с учетом имеющихся ресурсов, прогнозировать развитие города, сэкономить значительные территории и улучшить качество обслуживания.*

**Ключевые слова:** *генплан, плотность населения, нормы проектирования, социальное обслуживание, озеленение, транспортная сеть, сейсмичность территории*

**Введение**

Территориально-планировочные проблемы являются одними из ключевых проблем градостроительства. При всем многообразии аспектов критики “нормативного” подхода к градостроительному проектированию, очевидны его наиболее уязвимые места - недостаточное внимание к имеющимся ресурсам и возможностям, вследствие чего особенно в постсоветском пространстве наблюдается крайне низкий уровень реализации градостроительных проектов, в частности, генеральных планов. Одновременно, на территориальное развитие городов непосредственно оказывают ощутимое влияние такие факторы, как стоимость землепользования и связанные с этим налоговая политика, а также наиболее рентабельные сферы инвестиций с точки зрения застройщиков.

Применение генплана в условиях планового хозяйства и большого объема строительства являлось необходимым фактором для распределения их финансирования по пятилеткам. В настоящее время, в условиях рыночной экономики прогнозировать развитие города на 20...25 лет не представляется возможным. Поэтому неудивительно, что по мере увеличения размеров и усложнения внутренней структуры городов повышается целесообразность использования методов научного прогнозирования в сфере градостроительного проектирования. Благодаря такому подходу составление градостроительных планов приобретает черты научно-технического прогнозирования.

Проблемы крупных городов в основном идентичны: низкий уровень озеленения, отставание транспортной сети от потребностей, загрязненность воздуха, непропорциональное развитие отдельных зон города и как следствие большие перепады по плотности населения в них, переуплотненность центральной зоны города. Перечисленные реалии характерны и для Еревана.

В статье анализируются градостроительные проблемы Еревана, рассматриваются основные показатели генплана, связанные с состоянием землепользования, инженерно-транспортных, произ-

водственных и социальных инфраструктур, озеленения и рисков, связанных с условиями высокой сейсмичности. На основании анализа сложившейся ситуации, с учетом приведенных в статье тенденций градостроительного планирования, рекомендуется перейти от ресурсных целей в проектировании к социальным и вместо генплана на 20...25 лет разрабатывать концепции развития города на 6...7 лет.

### Материалы и методы

За столетие население мира выросло с 1,65 млрд человек (1900 г.) до 6 млрд (2000 г.) к 2050 г. нас будет, как ожидается уже 9 млрд. В значительной мере этот рост приходится на города. В 1900 г. в городах проживало 10% населения, в 2007 г. эта доля достигла 50%, а к 2050 г. горожанами будут 75% жителей планеты [1]. В 21-м веке впервые за историю развития человечества количество городских жителей превысило сельское население. Эти числа уже демонстрируют успех городской модели, которая была изобретена более семи тысяч лет назад [2]. Города, стремящиеся к созданию более благоустроенной и устойчивой среды, обеспечивают комплексное сочетание жилой, городской и социальной инфраструктуры. Эти сектора являются частью так называемой “базовой экономики” (foundational economy), повседневных “якорей” городской жизни, которые имеют решающее значение для создания удобных для жизни городов. Социально-умные города стремятся расширять доступ к достойному, адекватному, доступному и здоровому жилью для всех, которое удовлетворяет не только базовые потребности, но и обеспечивает полноценное участие людей в городской жизни, от предпочтений в отношении образа жизни до использования повседневной инфраструктуры и общественных мест.

Современное состояние Еревана - это результат неумения городских властей управлять развитием города, темпами его роста и функциональным содержанием отдельных его зон. Диспропорция между отдельными районами города - закономерный процесс при существующей налоговой политике. Если проанализировать количество населения по отдельным районам Еревана по отношению к занимаемой площади, то окажется, что в Шенгавите плотность населения 36 чел./га, в Ачапняке - 50,3 чел./га, Нубарашене - 5,1 чел./га, в Эребуни - 26 чел./га, а в центре города и Канакер-Зейтуне - 127 чел./га и 126 чел./га соответственно [3]. В то же время, если рассмотреть плотность населения по городу в целом (таблица), то она находится в пределах нормы по сравнению с другими крупнейшими городами.

В настоящее время кадастровые цены на землю, в частности, в центральной зоне города не соответствуют рыночным. В результате, в центральной зоне до сих пор функционируют две типологии, масса складских помещений, воинская часть, больницы и другие объекты, не соответствующие функциям центральной зоны. Непременным условием состоявшихся рыночных отношений в городе является эффективная налоговая система, функционирующая на базе оценки недвижимости. Экономические реформы и новые виды государственного управления привели к упразднению старой системы планировки и застройки.

Таблица

*Плотность населения некоторых крупных городов мира*

№	Город	Площадь территории, км <sup>2</sup>	Население, чел.	Плотность населения, чел./км <sup>2</sup>
1.	Амстердам	219,4	825080	4768
2.	Берлин	891,9	3490105	3834
3.	Лондон	1707,0	8538690	5173
4.	Монреаль	363,1	1650350	4518
5.	Мюнхен	310,4	1526150	4890
6.	Филадельфия	367,0	1560300	4394
7.	Ереван	220,0	1000000	4500

В контексте социально-экономических преобразований, происходящих в последние десятилетия, необходимо отметить решающую роль институциональных преобразований, влияющих на экономические, политические и социальные институты, что в свою очередь определяют градостроительную политику в целом. Необходимо, чтобы мэрия как инструмент политической власти и архитектурно-планировочные органы как технические структуры стимулировали развитие всех видов собственности в выгодном для города направлении.

В последнее время в архитектурных кругах России ведется полемика по поводу генпланов городов. Поручение Президента РФ подготовить предложения о переходе в сфере градостроительства от генплана к “документу, определяющему стратегическое направление развития” вызвало неоднозначную реакцию в профессиональной среде. С одной стороны, генплан в его теперешнем виде утратил главенствующую роль в развитии городов, с другой – какой документ способен его заменить? [4].

Многие города отказались от генплана: например, в Нью-Йорке составляют концепцию развития города на 5...7 лет. Архитектор, городской планировщик, эксперт по территориальному планированию Александр Антонов указал, что нынешний генеральный план в том виде, как он описан в Градостроительном кодексе, не подходит не только Москве, но городам России в целом. Мэр Москвы С. С. Собянин уверен, что городу нужен не жесткий план, а процесс стратегии развития, которая постоянно обновляется. Саму систему городского планирования мэр назвал “гипертрофированной” и “неподъемной” из-за большого количества документов. По словам Собянина, в данный момент жесткое планирование на 20 лет вперед невозможно, поскольку в реальной жизни все постоянно меняется. Он уверен, что городу нужен не жесткий план, а процесс стратегии развития, которая постоянно обновляется [5].

Вот что пишет о генплане урбанист А. Гершман: “Кроме того, что генеральный план не дает ответов на серьезные вопросы городского развития, в нем заложены недостатки, которые неизбежно состаривают его до полной недееспособности всего за 3...5 лет, при декларируемом сроке жизни в четверть века” [6]:

- генеральный план не учитывает реальные финансовые возможности городских властей по развитию города. Иными словами, этот документ или фантазирует, или просто врет;
- в генеральном плане по самой его сути отсутствует вариативность, он не предусматривает альтернатив и не готов к возможным изменениям в экономике, социуме, а также к колебанию политического курса.

Профессор Высшей школы урбанистики Дмитрий Наринский назвал генплан данью прошлому, настоящим тормозом пространственного развития территорий. “Я лично давно уже говорю о смерти генерального плана в его советском понимании. Генплан – система, которая фиксирует жесткое функциональное зонирование территорий, при этом эта идеология медленно отмирает во всем мире с середины 80-х годов 20-го века. Было исследование Института экономики города, демонстрирующее, что в генпланы в России вносятся изменения по несколько раз в год, порой потому, что часто требуется корректировать функциональные зоны, – подчеркнул он. - Генеральный план регулирует прежде всего землепользование”.

Это, по сути, технический документ, имеющий силу закона, на основе которого разрабатывается весь комплекс градостроительной документации, - объясняет партнер КБ “Стрелка” Алексей Муратов. – “Мастер-план - это стратегия пространственного развития, которая содержит выраженную градостро-

ительную концепцию и разрабатывается публичной властью при участии различных групп интересов. Мастер-план, как любая стратегия, ставит ограниченное число долгосрочных целей”. Хотя эти два документа имеют мало общего, но на практике должны существовать синхронно [7].

“В идеале, - продолжает господин Муратов, - мастер-план должен быть инструментом грамотного распределения ограниченного числа ресурсов для достижения целей. То есть мы говорим: возможностей не так много, и нам необходимо сконцентрировать эти ресурсы на самых приоритетных направлениях развития”. Мастер-планы важны для уже сложившихся городов. “В случае с мастер-планами мы отталкиваемся от текущей ситуации и ищем механизмы для дальнейшего развития того, что уже есть,- такого сложного пространственного и социального организма, каким является почти любой крупный город”, - добавляет эксперт [8].

21 марта 2019 г. Российская академия архитектуры и строительных наук совместно с Институтом “Типрогор” провели круглый стол по теме: “Генплан и (или) Мастер-план”. В результате обсуждения было высказано общее мнение о том, что “генеральный план” и “мастер-план” не взаимозаменяемые понятия в современном российском градостроительстве и противопоставлять их нет основания ни с правовой, ни с нормативной точек зрения. Тем не менее отмечено, что методика разработки генеральных планов требует дальнейшего совершенствования. Необходимо усилить стратегическую роль генерального плана в планировании пространственного развития поселения, освободить документ от излишней детализации и вернуть столь необходимую стадию или этап проектирования, “концепцию” или “гипотезу” генерального плана с вариантами перспективного развития, в том числе и с взаимосвязями с соседними поселениями [9].

На наш взгляд составление генплана на 20 лет при нынешних темпах развития, без плановой экономики и четких ориентиров прогнозирования с использованием устаревших критериев оценки и проектирования - непопустительная роскошь. Чем больше город, тем больше у него проблем. Большие города, аккумулируя многочисленные людские ресурсы, талантливых специалистов в различных отраслях науки и искусства, финансовые возможности, бросают вызов существующим и возникающим проблемам [10].

В подтверждении вышеизложенного можно привести следующий пример: для Амстердама, начиная с 1935 г. до 2020 г. было составлено 10 генпланов [8].

### **Результаты и обсуждение**

Рассмотрим показатели основных функциональных зон города.

**Землепользование.** Налогообложения на недвижимость в развитых зарубежных странах основаны на принципе максимального использования территорий. Теория достаточно проста - сократите ставку имущественного налога на здания и новое строительство и строительные работы станут выгодными. А в добавок к этому - увеличьте ставку преимущественного налога со зданий на стоимость земли, которую называют золотым ключом для городского развития. Теория достаточно проста сократите ставку имущественного налога на здания и новое строительство и строительные работы станут выгодными. А в добавок к этому - увеличьте ставку налога на землю, то владельцы земли будут вынуждены продавать или застраивать земельные участки. Как только в 1954 г. начался процесс переноса налогов со зданий на землю, во всех 24 городах штата Виктория (Австралия) последовал бум строительства. Подобные результаты можно рассматривать в 325 городах ЮАР и США. Изучение, проведенное Американским центром экономических исследований, показало, что в

1980-1984 гг., когда разница между двумя ставками налога была увеличена, новое строительство возросло почти в 6 раз по сравнению с периодом 1974-1978 гг. [11].

Что касается территорий промышленных предприятий, на наш взгляд необходимо при налогообложении на занимаемую площадь земли учитывать мировые показатели производства в данной отрасли и внедрить обратно-пропорциональную связь между налогом на землю и объемами производства, вследствие чего собственник предприятия или откажется от излишков территории или увеличит производство.

**Транспортная сеть.** Спецификой транспортной сети, сформировавшейся в условиях сложного рельефа, является несоответствие между длиной пути и скоростью сообщения по различным направлениями, большие отклонения в плотностях транспортной сети по отдельным районам города. Основным фактором улучшения транспортного обслуживания является увеличение пропускной способности уличных сетей. Если северная часть города (Арабкирское плато, Нор-Норк, Канакер-Зейтун, Старый Норк) - это островные образования с точки зрения морфологии рельефа, то южная часть - это материк. Однако обе части имеют одинаковую в своей основе транспортно-планировочную структуру, а именно прямоугольную сеть улиц с ярко выраженной центральной осью, от которой ответвляются в перпендикулярных направлениях улицы районного значения. Если основные транспортные магистрали на севере проходили бы не по центру территорий, а по контуру, то при отсутствии секущих магистралей скорость передвижения возросла бы в несколько раз. Это позволило бы разгрузить центральные части районов и вернуть улицам необходимые функции, "освобождая пешеходов от изоляции и разобщения, возродить роль улицы как арены без регламентируемых правил, как место встреч с многообразной притягательностью духовной, культурной, материальной" [12].

**Сейсмика.** При проектировании жилых районов в условиях высокой сейсмичности применять метод многоступенчатого проектирования, когда на первом этапе учитывается наличие транспортных путей, рельеф территории и вопросы инсоляции композиции, а на втором этапе на основе карты микросейсмрайонирования - проводить зонирование территории по этажности. Путем совмещения этих моделей составляется окончательный вариант планировки территории [13]. При этом надо отдавать приоритет детским садам, школам, больницам и пожарным депо, а школьные сооружения размещать на наиболее благоприятных с точки зрения сейсмической безопасности территориях, игнорируя при этом радиусы доступности. Кооперация нескольких школ с одним спортивным ядром позволит сэкономить территории, улучшить возможность занятий спортом, оздоровить школьные территории, а детей младших классов при этом развозить на школьных автобусах, как например, во многих зарубежных странах (США, Канада, Чехия).

**Обслуживание.** Рассмотрим обеспеченность спортивными сооружениями. По нормам для обслуживания жителей жилого района необходимо размещение спортивного ядра с футбольным полем, беговыми дорожками, бассейном, раздевалками и т.д. Требуемая территория для него составляет 5...7 га. Это практически невыполнимая задача. Или рассмотрим проблему обеспечения жителей города необходимым количеством зеленых насаждений. Откуда найти столько места в центре города? Между тем эти проблемы можно решить, если пересмотреть традиционный подход к градостроительному проектированию. Необходимо перейти от ресурсных целей проектирования к социальным целям. Например, не ставить задачу обеспечить столько-то квадратных метров спортивных сооружений или зелени на 1000 жителей, а предусмотреть возможность для много количества людей заниматься спортом. Обеспеченность зелеными насаждениями надо учитывать не в квадратных метрах на

1000 жителей, а следующим образом: зеленые насаждения центра города должны обеспечить выработку  $n$ -ного количества кислорода, при этом учитывать не только количество жителей центральной зоны, но и дневное население. Только по спортивным сооружениям потребную площадь можно сократить в два раза, если подходить к проблеме не с нормативной точки зрения, а социальной. По Генеральной схеме размещения физкультурно-спортивных сооружений г. Еревана на период до 2000 г., составленной автором в 1982-83 гг., потребовалось 400...420 га. Между тем по градостроительным нормам требовалась 960...1000 га. Такая экономия территорий произошла за счет интенсивности использования спортивных сооружений; применения новых типов спорткомплексов, дифференциаций элементов спортивного ядра, самого земельноемкого сооружения, на составные элементы в виде террас, применении трансформируемых спортзалов и т.д. В настоящее время в связи с появлением фитнес клубов, различных тренажеров, беговых дорожек, при решении данной задачи экономия территории была бы более значительной [13].

**Озеленение.** Одним из принципиальных вопросов в отношении улучшения жизни горожан в крупных городах является проблема улучшения обслуживания населения. По принятым нормативам СНиП номенклатура учреждений обслуживания базируется на показателях, выраженных в кв. метрах на тысячу жителей. Однако обеспечить эти потребности в сложившейся ситуации практически невозможно и в то же время нецелесообразно с точки зрения рационального использования ресурсов и по вопросу обеспеченности зелеными насаждениями. Необходимость наличия зеленых насаждений базируется на возможности очистки воздуха. Если исходить из возможностей переработки углекислого газа, имеется большая разница между типами зеленых насаждений. Так например, тополь тридцатилетнего возраста дает в семь раз больше кислорода, чем сосна такого же возраста [14], не говоря о других видах деревьев. Смешанный лес площадью 0,2 га способен произвести в час 62,5 кг чистейшего воздуха (достаточного для 1800 человек), поглощать 92 кг углекислого газа и понижать температуру воздуха на 5 градусов. По-видимому, скопление деревьев более целесообразно, чем общая площадь отдельно растущих. Как тут не вспомнить “Централ парк” в Нью-Йорке площадью 34 га.

### **Заключение**

Что же надо сделать, чтобы город развивался относительно равномерно, а застройщикам было выгодно осваивать предложенные городскими властями комплексные программы строительства?

➤ Кардинально пересмотреть систему земельного налогообложения. Следует, во-первых, ограничить сверхприбыль, которую инвестор получает в центральной зоне города. При одинаковой стоимости строительства квадратного метра жилья по городу в целом, его продажная цена колеблется в несколько раз. Поэтому застройщики всеми правдами и неправдами стремятся строить в центре. Между тем путем продуманной налоговой политики можно регулировать развитие как отдельных зон города, так и инвестиции в комплексные градостроительные программы. Для этого надо стимулировать аккумуляцию денежных средств путем создания акционерных обществ, где наряду с крупными застройщиками предоставить возможность горожанам участвовать в строительстве и получать прибыль.

➤ Необходимо отдавать приоритет решению городских комплексных программ, а не частной инициативе. Основную задачу регулирования темпов развития отдельных зон города в сложившихся условиях можно определить следующим образом: создать механизм эффективного использования

инвестиций в рамках планового развития города на основе четкого плана освоения отдельных зон, с привлечением административных рычагов управления и учетом текущего и долговременного эффекта.

➤ Пересмотреть направления основных транспортных магистралей на севере, чтобы они проходили не по центру территорий, а по контуру, это позволит ощутимо увеличить скорость передвижения и разгрузить центральные части.

➤ Если мы перешли к рыночным механизмам и западной демократичной форме развития общества, где главной функцией является увязывания интересов различных слоев населения, а не законодательное превалирование одного решения, то необходимо ориентироваться на таком варианте составления проекта развития города, где население должно быть вовлечено в проектировании данного документа.

➤ Что касается пересмотра градостроительных нормативов по проектированию, то предложенные в статье показатели помогут в обстановке переходной ситуации к рыночным отношениям улучшить ситуацию, связанную с обслуживанием населения и пополнить городской бюджет. И в связи с этим, на наш взгляд, сегодня необходимо разрабатывать не генплан или мастер-план, а концепцию развития города Еревана на ближайшие 6...7 лет.

Градостроители стоят перед вызовами современного образа жизни и, следовательно, необходимо пересмотреть многие задачи проектирования, если мы хотим, чтобы разработанные концепции развития Еревана оказались реальностью, а не утопией.

### Список литературы

- [1] **Я. Гейл**, Города для людей. Концерн «Крост», 2012, С. 215.
- [2] **М. Руано**, Экологическое градостроительство: учеб. пособие.- МАРХИ, Москва, 2014, С. 5.
- [3] Административное деление Еревана. – URL: <https://www.yerevan.am/r.u/administrative-districts/>
- [4] Генплан или мастер-план, Поговорим без обид... – URL: <https://ardexpert.ru/article/16350>
- [5] Москва планирует отказаться от генплана. – URL: <https://www.bfm.ru/news/478098>
- [6] **А. Гершман**, Почему генплан ненужный и бесполезный документ. – URL: <https://urbanblog.ru/367736.html>
- [7] Эксперты: генплан Москвы давно устарел как градостроительный документ. – URL: <https://realty.ria.ru/20210804/ /genplan-1744227563.html>
- [8] Мастер плана не боится. – URL: <https://www.kommersant.ru/doc/3287477>
- [9] <https://www.giprogor.ru/news/454-genplan-ili-master-plan-kruglyj-stol-v-raasn>
- [10] **Д. Джекобс**, Смерть и жизнь больших американских городов Москва, 2011, 460 с.
- [11] **Н. Тидеман**, Дань подать налог. Ключ, Москва, 1992, 132с.
- [12] **А. Лефевр**, Современная архитектура 1 (1971) 9.
- [13] **А. Арустамян** Градостроительные проблемы Еревана на современном этапе развития. Известия ЕГУАС 4 (2012) 95-99.
- [14] Роль зеленых насаждений по очистке воздуха от пыли и газа. – URL: [https://studbooks.net/999214/ekologiya/rol\\_zelenyh\\_nasazhdeniy\\_ochistke\\_vozduha\\_pyli\\_gaza](https://studbooks.net/999214/ekologiya/rol_zelenyh_nasazhdeniy_ochistke_vozduha_pyli_gaza)

## ԵՐԵՎԱՆԻ ԳԼԽԱՎՈՐ ՀԱՏԱԿԱԳԻՇՆ ՈՒՏՈՂԻԱ Է, ԹԵ ԻՐԱԿԱՆՈՒԹՅՈՒՆ

## Արսեն Արսենի Առուստամյան

Ճարտարապետության և շինարարության Հայաստանի ազգային համալսարան, ք. Երևան, ՀՀ  
arustamyanarsen@yahoo.com

Հոդվածում դիտարկվում են Երևան քաղաքի քաղաքաշինական հիմնախնդիրները և ցուցանիշները: Քաղաքաշինական գիտության արդի վիճակի և արտերկրի խոշոր քաղաքների նախագծման և կառուցապատման փորձի օրինակների հիման վրա դիտարկվում են նախագծման ու շինարարության հետ կապված այն հարցերը, որոնք ապահովում են դրանց կայուն զարգացումը: Բարձրացվում է գլխավոր հատակագծերը 5...7 տարվա հեռանկարով մշակվող քաղաքի զարգացման հայեցակարգով փոխարինելու հարցը: Հիմնականում դա վերաբերվում է նախագծման մեթոդաբանությանը և ներկայումս կիրարկվող ռեսուրսային նպատակներից դեպի սոցիալական նպատակների անցմանը, ինչն արդի պայմաններում թույլ կտա կանխատեսել քաղաքի զարգացման ապագան՝ հաշվի առնելով առկա ռեսուրսները և դրանց արդյունավետ օգտագործումը, խնայել հողատարածքները և բարելավել բնակչության սպասարկման որակը:

**Բանալի բառեր.** գլխավոր հատակագիծ, բնակչության խտություն, նախագծման նորմեր, սոցիալական սպասարկում, կանաչապատում, տրանսպորտային ցանց, տարածքի սեյսմիկություն

## YEREVAN MASTER PLAN: UTOPIA OR REALITY?

## Arsen Arustamyan

National University of Architecture and Construction of Armenia, Yerevan, RA  
arustamyanarsen@yahoo.com

The article deals with the urban problems of the city of Yerevan. Based on the analysis of the current state of urban planning science and on examples of foreign experience in the design and development of large cities, the issues of design and construction that ensure their sustainable development are considered. The question is raised about replacing the general plan of the city with the concept of city development for the short term of 5...7 years. This mainly concerns the design methodology and the transition from currently existing resource goals to social goals, which in modern conditions will make it possible to more productively, taking into account the available resources, predict the development of the city, will save significant territories and improve the quality of service.

**Keywords:** master plan, population density, design standards, social services, landscaping, transport network, seismicity of the territory

Առուստամյան Արսեն Արսենի, Ճարտ. դոկտոր, պրոֆեսոր (ՀՀ, ք. Երևան) - ՃՀՀԱՀ, Քաղաքաշինության ամբիոն, (+374)91414229, arustamyanarsen@yahoo.com

Арустамян Арсен Арсенович, доктор арх., профессор (РА, г. Ереван) - НУАСА, кафедра Градостроительства, (+374)91414229, arustamyanarsen@yahoo.com

Arustamyan Arsen, Doctor of science (architecture), prof. (RA, Yerevan) - NUACA, Chair of Urban Planning, (+374)91414229, arustamyanarsen@yahoo.com

Ներկայացվել է՝ 10.02.2023թ.

Գրախոսվել է՝ 23.02.2023թ.

Ընդունվել է տպագրության՝ 30.08.2023թ.