

Կ. ԽՈՒՐՇՈՎՅԱՆ

ՏՐԱՆՍԴՈՐՏԻ ԴԵՐԸ ՀԱՅԿԱԿԱՆ ՍՍՌ
ԱՐՏԱԴՐՈՂԱԿԱՆ ՈՒԺԵՐԻ ՏԵՂԱԴՐՄԱՆ
ԵՎ ՏՆՏԵՍԱԿԱՆ ՌԱՅՈՆՆԵՐԻ ԶԱՐԳԱՑՄԱՆ ԳՈՐԾՈՒՄ

Սոցիալիստական տրանսպորտը ՍՍՌՄ ժողովրդական տնտեսության կարևոր ճյուղերից մեկն է։ Փոխադրելով ուղևորներ, հումք, վառելիք, ժողովրդական լայն սպառման ապրանքներ և զանազան բեռներ, տրանսպորտը սերտ կապ է պահպանում ռեսպուբլիկաների, երկրամասերի, տնտեսական տարբեր ռայոնների արդյունաբերության ու գյուղատնտեսության միջև։

Սովետական Միության տրանսպորտային ցանցում առաջատար դեր են կատարում երկաթուղիները։

«...երկաթուղիները, քաղաքի և դյուղի, արդյունաբերության և հողագործության ամենացայտուն կապի առանցքն են, արտահայտություններից մեկը, որի վրա ամբողջովին հիմնվում է սոցիալիզմը»¹։

Տրանսպորտը զարգացման իր տեմպերով պետք է հետ շմնա նյութական արտադրության մյուս բոլոր ճյուղերի զարգացման տեմպերից, այլապես հասարակական արտադրության մեջ կառաջանան ժողովրդական տնտեսության զարգացումն արգելակող խոչընդոտներ՝ անհամամասնություն։ Տեղին է նշել, որ առաջին հնգամյակի առաջադրանքների համեմատությամբ տրանսպորտն իր վերակառուցմամբ հետ էր մնում բոլոր թափով զարգացող արդյունաբերությունից ու գյուղատնտեսությունից։ 1929—1930 թվականներին երկաթուղիների զարգացումն անբավարար էր։ Փոխադրումների աճը դանդաղում էր։ Ինչպես հետագայում պարզվեց, դրան նպաստում էր ժողովրդի թշնամիների քայքայիչ աշխատանքը տրանսպորտում։ Նպատակ ունենալով ստեղծել սուր անհամամասնություն տրանսպորտի և արտադրության այլ ճյուղերի միջև, վնասարարներն աշխատում էին տրանսպորտի տեխնիկական զարգացումը տանել սխալ ճանապարհով։

Սոցիալիզմի ժամանակ արտադրության առանձին ճյուղերի միջև որոշակի համամասնության սահմանումը օբյեկտիվ անհրաժեշտություն է։ Դրանով են սլաշմանավորվում արտադրողական ուժերի տեղադրման կարևոր խնդիրները։ Արտադրողական ուժերի ռացիոնալ տեղադրումը սերտորեն կապված է երկաթուղային տրանսպորտի տեղադրման ու զարգացման հարցերի հետ։

Ժողովրդական տնտեսության վերականգնման ժամանակաշրջանում ՍՍՌՄ-ում գոյություն ունեին տնտեսական զարգացման տարբեր աստիճանի վրա գտնվող համեմատաբար առաջավոր, միջին և հետ մնացող ռայոններ։ Դրանք ունեին ավելի կամ պակաս չափով զարգացած երկաթուղային տրանսպորտ, կամ բոլորովին զուրկ էին վերջինից։ Արտադրողական ուժերի սոցիա-

¹ Վ. Ի. Լենին, Երկեր, հատ. 27, էջ 375—376։

լիստական տեղադրման, ինդուստրացման իրականացման շնորհիվ նախկին հետամնաց ուսուցիչներում արդյունաբերության և դյուղատնտեսության զարգացման պահանջներին համապատասխան իրականացվեցին տրանսպորտի տեխնիկական վերազինումն ու ճանապարհային ցանցի լայնացումը: Իհարկե, դեռևս երկաթուղու առկայությունը բավական չէր այս կամ այն ուսուցիչի ժողովրդական տնտեսությունն առաջ մղելու համար: Այնուամենայնիվ, անժխտելի էր երկաթուղիների կատարած դերը՝ նախկինում հետամնաց ուսուցիչի ու ազգային ռեսպուբլիկանների տնտեսության արագ զարգացման գործում: Հայկական ՍՍՌ-ի տնտեսական ուսուցիչների զարգացումը նույնպես սերտորեն կապված է երկաթուղային տրանսպորտի զարգացման հետ:

Ռեսպուբլիկայի տնտեսական ուժ ուսուցիչներ են՝

- 1) Կենտրոնական—էներգետիկ—արդյունաբերական
- 2) Ալավերդի—Կիրովական
- 3) Զանգեզուր
- 4) Շիրակ (Լենինական)
- 5) Արարատյան դաշտավայր
- 6) Լոռի
- 7) Հյուսիսային-արևելյան-անտառային
- 8) Սևանի ավազանը

Այս ուսուցիչից համեմատաբար ավելի արագ են աճել ու բարձր զարգացման հասել Հարավային երկաթուղու սպասարկման ուսուցիչը՝ գտնվող՝ Կենտրոնական, Շիրակի, Ալավերդի—Կիրովական տնտեսական ուսուցիչները: Արդյունաբերական զարգացմամբ ետ են մնում մյուս բոլոր ուսուցիչները (բացառությամբ Զանգեզուրի մեջ մտնող Ղափանի վարչական ուսուցիչի):

Նախքան ռեսպուբլիկայի տնտեսական ուսուցիչների զարգացման գործում տրանսպորտի կատարած դերի մասին խոսելը, անհրաժեշտ է համառոտակի կանոնադրական տնտեսական ուսուցիչի վերաբերյալ մի քանի հարցերի վրա: Սոցիալիզմի ժամանակ արտադրողական ուժերի համար պլանաչափ ու պրոպորցիոնալ տեղադրման լավագույն պայմաններ ստեղծելու, ինչպես և այդ գործում սոցիալիստական հասարակության բացառիկ դերի մասին ընդհանուր ցուցումներ տվել են դեռևս մարքսիզմի կլասիկները: Էնգելսը «Անտի-Դյուրինգ» նշանավոր աշխատության մեջ գրել է.

«Իր արտադրողական ուժերը միասնական մի ընդհանուր պլանով ներդաշնակ զարգացման մեջ դնելու ընդունակ հասարակությունը միայն կարող է արդյունաբերությանը հնարավորություն ընձեռել, որպեսզի սա այնպես տեղաբաշխվի ամբողջ երկրում, ինչպես այդ ամենից ավելի հարմար է արդյունաբերության բարդավաճման ու պահպանման, ինչպես նաև արտադրության մյուս տարրերի զարգացման համար»²:

Սոցիալիզմի կառուցման կոնկրետ պայմաններում Վ. Ի. Լենինը և Ի. Վ. Ստալինը զարգացրին արտադրողական ուժերի սոցիալիստական տեղադրման մասին մարքսիզմի դրույթները: Լենինիզմի դրույթներն արտադրողական ուժերի սոցիալիստական տեղադրման մասին հիմնականում հանդում են հետևյալին.

¹ Հայկական ՍՍՌ-ի տնտեսական ուսուցիչների կատարել է Դիտությունների ակադեմիայի Տնտեսագիտության սեկտորը: Տես «ԵՇՅ», հատ. 3-րդ, էջ 78:

² Ֆ. Էնգելս, Անտի-Դյուրինգ, էջ 381:

1. Մեր ձեռքում է արդյունաբերությունը հումքի աղբյուրներին և սպառման ուսումնասիրել, նպատակ ունենալով վերացնել ժողովրդական տնտեսության համար ոչ ռացիոնալ և չափից դուրս հեռավոր փոխադրումները:

2. Միության հիմնական տնտեսական ուսումնասիրի զարգացումը կատարվում է կոմպլեքսային ձևով, գլխավորապես հիմնվելով տեղական ռեսուրսների վրա:

3. Մեծ ուշադրություն է դարձվում նախկինում տնտեսապես հետամնաց ազգային ռեսպուբլիկաների տնտեսական ու կուլտուրական վերելքին:

4. Արտադրողական ուժերի սոցիալիստական տեղադրումը սոցիալիզմի կառուցման ժամանակ վերացնում է գյուղի և քաղաքի միջև պատմականորեն ստեղծված հակադրությունը: Սոցիալիզմից կոմունիզմին անցնելու ժամանակաշրջանում՝ վերացվում են դրանց միջև եղած էական տարբերությունները:

5. Ամրապնդվում է ՍՍՌՄ պաշտպանունակությունը:

Այս բոլորի հիմքում ընկած են ամբողջ հասարակության նյութական և կուլտուրական հարաճուն պահանջմունքներն առավելագույն կերպով բավարարելու հիմնական խնդիրները:

Վերը բերված դրույթները հիմք են տալիս բնութագրել տնտեսական ուսումնասիրության արտադրողական ուժերի զարգացումն ապահովող մի արտադրողական կոմպլեքս (և ոչ կոնգլոմերատ), որը բազմակողմանիորեն նպաստում է սոցիալիստական արտադրության ամենառացիոնալ օգտագործմանը և ստեղծում կոմունիստական շինարարության, երկրի պաշտպանության համար առավելագույն հնարավորություններ: Տնտեսական ուսումնասիրում (հիմնականում արտադրությունը տեղական հումքով, բանվորական ուժով ու էներգիայի աղբյուրներով ապահովելու միջոցով), յայն հնարավորություններ են ստեղծվում սոցիալիստական ընդլայնված վերարտադրության համար:

Հայկական ՍՍՌ-ի տնտեսական ուսումնասիրի վերաբերյալ կատարած ուսումնասիրությունները վկայում են, որ այդ ուսումնասիրից բոլորը չէ, որ կարող են բավարարել վերահիշյալ պահանջները: Մեր կարծիքով, անընդունելի է կենտրոնական-էներգետիկ տնտեսական ուսումնասիրի անջատելը Արարատյան դաշտը և Սևանի ավազանը: Այդ բաժանումը նախ՝ արհեստականորեն մասնատում է կենտրոնական ուսումնասիրի արդյունաբերությունը (առանձնապես սննդի և թեթև արդյունաբերությունը) իրենց հումքի հիմնական բազայից: Երկրորդ, որ նույնպես կարևոր է, արդյունաբերական կենտրոնը՝ Երևանն անջատում է իր մերձքաղաքային տերիտորիայից: Սոցիալիստական արտադրության պայմաններում մեկ արտադրողական միասնություն կազմող քաղաքը և մերձքաղաքային գոտին մասնատվում են տնտեսական առանձին ուսումնասիրի: Համանման դրություն գոյություն ունի նաև Ալավերդի—Կիրովական, Լոռու և հյուսիս-արևելյան անտառային ուսումնասիրում: Ի դեպ, եթե այդ միավորման մեջ անհամատեղելի համարվի հյուսիս-արևելյան անտառային ուսումնասիրը, ապա Լոռին ու Ալավերդի—Կիրովական արտադրական, աշխարհագրական և այլ պայմաններով պետք է դիտվեն որպես մեկ տնտեսական՝ Լոռու տնտեսական ուսումնասիր: Պատշաճ չափով երթևեկության ուղիների, հատկապես երկաթուղիների, առկայությունը թե՛ մեկ և թե՛ մյուս դեպքում ավելի ևս կոժանդակի արտադրական այդպիսի կոմպլեքսների ձևավորման ու միավորման գործին:

Այսպիսով, Հայկական ՍՍՌ-ն ուժ տնտեսական ուսումնասիրի փոխարեն կունենա հետևյալ հինգ տնտեսական ուսումնասիրներ:

- 1) Արարատյան հովիտ
- 2) Շիրակ
- 3) Լոռի
- 4) Զանգեզուր
- 5) Հյուսիս-արևելյան-անտառային

Արարատյան հովիտը կունենա տնտեսական երկու ենթառայուն՝ Արարատյան դաշտը և Սևանի ավազանը: Վերջինիս մեջ հնարավոր է տեղագրել նաև Ախտայի վարչական ռայոնը: Առաջիկա հնգամյակներում գլխավոր ուղադրությանը պետք է դարձվի հետ մնացող ռայոնների և ենթառայունների արդյունաբերության ու գյուղատնտեսության զարգացման խնդիրների վրա:

Դրանց լուծումն անխուսափելիորեն կապված է երկաթուղային ու խճուղային նոր կառուցումների հետ:

Այսպիսով պարզ է դառնում, որ ռեսպուբլիկայի տնտեսական ռայոնների կազմակերպման ու զարգացման, արտադրողական ուժերի տեղադրման գործում տրանսպորտը խոշոր դեր ունի կատարելու:

* * *

Հայաստանում սովետական կարգեր հաստատվելուց հետո հնարավոր չէր, իհարկե, միաժամանակ կազմակերպել և իրագործել ռեսպուբլիկայի բոլոր ռայոնների արդյունաբերական զարգացումը: Ամենից առաջ անհրաժեշտ էր առավելագույն չափով օգտագործել առկա բոլոր միջոցները (հաղորդակցության ճանապարհներ, որոշ արտադրական փորձ ունեցող բանվորներ, հումք և այլն)՝ ռեսպուբլիկայում ինդուստրիայի օջախներ հիմնադրելու և զարգացնելու համար: Նման աշխատանքներ անկարելի էր իրականացնել միութենական մյուս ռեսպուբլիկաներից անջատ, մեկուսացված: Անհրաժեշտ էր ունենալ անխափան կապ՝ երկրի առաջավոր արդյունաբերական ռայոնների ՌՍՖՍՌ արդյունաբերական խոշոր կենտրոնների հետ: Այսպիսի պայման առաջին հերթին ընձեռում էր գործող երկաթուղին: Հայկական ՍՍՌ-ի առաջնեկները հիմնադրվեցին այդ երկաթուղու սպասարկման տերիտորիայում: Ռեսպուբլիկայի ժողովրդական տնտեսության զարգացումն իր հերթին պահանջում էր ընդլայնել ռեսպուբլիկայի ինչպես երկաթուղային, այնպես էլ խճուղային ցանցը: Սովետական կարգերի հաստատումից հետո գործող տրանսպորտի վերականգնումից ու տեխնիկական վերազինումից բացի, ռեսպուբլիկայում կառուցվեցին անդրկովկասյան երկաթուղու հարավային գծին հարող հետևյալ ճյուղավորումները.

- 1) Լենինական—Արթիկ.
- 2) Անի—Պեմզա
- 3) Ղափան—Մինջևան

Մինչև Լենինական—Արթիկ երկաթգծի կառուցումը (1930) Արթիկի ռայոնը ռեսպուբլիկայի ժողովրդական տնտեսության համար արդյունաբերական տեսակետից շոշափելի դեր չէր կատարում: Երկաթուղին նպաստեց, որ այդ ռայոնը դառնա ռեսպուբլիկայի շինաքարի մեքենայացված հանույթի գլխավոր կենտրոնը: Արթիկտուֆը օգտագործվում է նաև ռեսպուբլիկայի սահմաններից դուրս:

Մինչև Ղափան-Մինչևան երկաթգծի կառուցումը (1932) Ղափանի արդյունաբերությունը զգալիորեն դանդաղ էր զարգանում: Ռայոնի արդյունաբերության արտադրանքը կազմում էր ռեսպուբլիկայի արտադրանքի մոտ 2—3 տոկոսը: Երկաթուղին նպաստեց, որ Ղափանը դառնա ռեսպուբլիկայի աչքի ընկնող արդյունաբերական կենտրոններից մեկը:

Մինչևան—Ջուլֆա երկաթուղու կառուցումից հետո (1941) այդ ռայոնի տնտեսական նշանակությունն ավելի ևս բարձրացավ:

Այս նոր ճանապարհային շինարարության շնորհիվ ռեսպուբլիկայի երկաթուղային ցանցը 1950 թվականին, 1913 թվականի համեմատությամբ, աճեց ավելի քան 30 տոկոսով: Միաժամանակ բարձրացվեց գործող ուղիների տեխնիկական գինվածությունը, ընդ որում երկաթուղային շինարարությունը Հայկական ՍՍՌ-ում իր ներկա վիճակով զգալիորեն ետ է մնացել միութենական երկաթուղային շինարարության միջին տեմպերից: ՍՍՌՄ-ում երկաթուղային ցանցի աճը կազմել է ավելի քան 60 տոկոս¹: Հարկ է նշել, որ ռեսպուբլիկայի երկաթուղային ցանցի դանդաղ աճը հանդիսացել է մի շարք կարևոր շինարարությունների (Սևան-Հրազդանգէսերի և այլն) ոչ ժամանակին ավարտելու պատճառներից մեկը: Ռեսպուբլիկայի ավտոմոբիլային տրանսպորտը ի վիճակի չի եղել (ելնելով կլիմայական պայմաններից) ամբողջ տարում, առանց ընդհատումների (մանավանդ ձմռանը) իրացնել նշված կառուցումների հետ կապված բեռների փոխադրումները: Այսուհանդերձ, ռեսպուբլիկայի ժողովրդական տնտեսության պրոգրեսիվ կերպով աճող տրանսպորտային պահանջների բավարարումը կատարվել է զգալի չափով ավտոմոբիլային տրանսպորտի ու խճուղային ցանցի հաշվին:

Առանձնապես նշանակալի է եղել Հայկական ՍՍՌ-ի խճուղային ցանցի աճը: 1950 թվականին, 1913 թվականի համեմատությամբ, միայն ռեսպուբլիկական նշանակություն ունեցող ճանապարհների երկարությունն ավելի քան եռապատկվել է:

Տրանսպորտի զարգացումը ռեսպուբլիկայում հանդիսացել է առաջավոր տնտեսական ռայոնների կազմակերպման ու զարգացման կարևոր նախադրյալներից մեկը: Նշանակալի է հետևյալ հանգամանքը: Երկաթուղով սպասարկվող տնտեսական ռայոններում արտադրվում է ռեսպուբլիկայի արդյունաբերության պրոդուկցիայի ավելի քան 80 տոկոսը: Զարգացման աստիճանով համեմատաբար ետ են մնում ռեսպուբլիկայի տնտեսական բոլոր այն ռայոնները, որոնք զուրկ են երկաթուղային ճանապարհներից: Այսպիսով, պարզ է դառնում, որ Հայկական ՍՍՌ-ի տնտեսական ռայոնների հեռանկարային զարգացման համար, արդյունաբերության ու գյուղատնտեսության ռացիոնալ տեղադրման հետ մեկտեղ, կարևոր նշանակություն ունեն նաև երկաթուղիների տեղադրման խնդիրները:

* * *

Սովետական Միության, այդ թվում Հայկական ՍՍՌ-ի տնտեսական ռայոնների զարգացումը ստեղծել են անհրաժեշտ նախադրյալներ՝ առաջիկա հրեղամյակներում ձեռնամուխ լինելու ռեսպուբլիկայի համեմատաբար հետ մնա-

¹ 1913 թվականին ցարական Ռուսաստանի սահմաններում (առանց Ֆինլանդիայի) երկաթուղային ցանցի երկարությունը կազմում էր 70,3 հազար կմ: 4-րդ հնգամյակի սկզբում ՍՍՌՄ երկաթուղային ցանցի երկարությունը կազմում էր արդեն 113 հազար կմ:

ցող տնտեսական ռայոնների և ենթառայոնների հետագա զարգացման դործին: Ռեսպուբլիկայի հիմնական տնտեսական ռայոնների բացարձակ աճի պայմաններում կարելի է մնացած ռայոնների արդյունաբերության արտադրանքի տեսակարար կշիռը ռեսպուբլիկականի նկատմամբ, ներկայիս 15—20 տոկոսի փոխարեն, բարձրացնել 30 և ավելի տոկոսի: Տնտեսական ռայոնների այդպիսի աճը 1965 թվականին, 1950 թվականի համեմատությամբ, ռեսպուբլիկայի երկաթուղային տրանսպորտի բեռնաշրջանառությունը կբարձրացնի մոտ 3 անգամ (փոխադրվող բեռների տոննաների քանակով), ուղևորաշրջանառությունը՝ 5 անգամ (փոխադրվող ուղևորների քանակով): Տրանսպորտի աշխատանքի ծավալը (բեռների փոխադրման դժով) կբարձրանա ավելի քան 5 անգամ: Գործող տրանսպորտային ցանցը հնարավորություն կունենա իրացնելու այդ ծավալի մոտ 30—40 տոկոսը: Ռեսպուբլիկայի ժողովրդական տնտեսության լրիվ պահանջները բավարարելու համար անհրաժեշտ է իրականացնել հետևյալ նախնական պայմանները.

1. Արագ տեմպերով շարունակել հարավային երկաթուղու տեխնիկական վերազինումը: Կատարելագործել խճուղիների մակերեսի պատման տեսակը, բարձրացնելով կապիտալ տիպի ավտոխճուղիների տեսակարար կշիռը¹:

2. Նոր երկաթուղիներ կառուցել հյուսիս-արևելյան ռայոններում ու ենթառայոններում, ջանգեղություն, կապելով դրանք գործող հարավային երկաթուղու հետ:

3. Մեծացնել ռեսպուբլիկական նշանակություն ունեցող ավտոուղիների ցանցը, 1950 թվականի համեմատությամբ, ավելի քան 60 տոկոսով, իսկ միութենական նշանակություն ունեցող ուղիներինը՝ ավելի քան 5 տոկոսով:

Ավտոուղիների պատման կատարելագործումը, պրոֆիլների մեղմացման հետ միասին, հնարավորություն կտա իրագործել բեռների փոխադրումներն ավտոկցորդներով և ավտոդնացքներով: Ռեսպուբլիկայի պայմաններում ավտոկցորդների օգտագործումն իջեցնում է փոխադրումների ինքնարժեքն ավելի քան 22 տոկոսով:

Ռեսպուբլիկայի տնտեսական ռայոնների ու ենթառայոնների զարգացման համար կարևոր նշանակություն է ստանում հանույթի արտադրությունը՝ բնական հարստությունների ավելի լայն օգտագործումը: Ժողովրդական տնտեսության նշանակության տեսակետից ավելի ևս կարևոր են դառնում այդ բազայի վրա զարգացող արդյունաբերության ռացիոնալ տեղադրման հարցերը:

Ո՞րն է նախընտրելին: Տեղագրել արդյունաբերական նոր ձեռնարկությունները գործող երկաթուղու սպասարկման տերիտորիայում գտնվող առաջավոր տնտեսական ռայոններում, թե՞ այդ տերիտորիայից դուրս գտնվող և հետ մնացող տնտեսական ռայոններում ու ենթառայոններում: Արդյունաբերական նոր ձեռնարկությունները հումքի աղբյուրներին միացնելու համար անհրաժեշտ է կառուցել նոր երկաթգծեր և խճուղիներ: Հաղորդակցության նոր ճանապարհները մեծ մասամբ պետք է անցնեն հետ մնացող տնտեսական ռայոններով ու ենթառայոններով, որտեղ գտնվում է ռեսպուբլիկայի բնական

¹ Ներկայումս ռեսպուբլիկայի ավտոուղիների ցանցում կապիտալ հիմնական տիպի մակերեսապատում ունեցող ճանապարհների տեսակարար կշիռը կազմում է 0,9 տոկոս, իսկ կապիտալ թեթև մակերեսապատ ճանապարհներինը՝ 13 տոկոս: Այս հանդամանքը զգալի չափով դժվարացնում է ավտոտրանսպորտի ռացիոնալ շահագործումը և զգալիորեն բարձրացնում է փոխադրումների ինքնարժեքը:

հարստությունների, ռեսուրսների գերակշռող մասը: Արտադրողական ուժերի սոցիալիստական տեղադրման սկզբունքներից ելնելով, անշուշտ, արդյունաբերական նոր ձեռնարկությունները պետք է տեղադրվեն ռեսպուբլիկայի ետմնացող ռայոններում ու ենթառայոններում: Նոր երկաթուղիների օգտագործման շնորհիվ ավելի ևս կբարձրանա ռեսպուբլիկայի տնտեսական բոլոր ռայոնների ժողովրդական տնտեսությունը: Զգալի չափով կուժեղանան միջոռայոնական ու ռեսպուբլիկական տնտեսական և այլ կապերը: Որոշակի չափով կկրճատվի բեռների փոխադրավարձը: Ռեսպուբլիկայի հյուսիս-արևելյան ռայոնով անցնող նոր երկաթուղին, հարավային ուղու համեմատությամբ, կկրճատի յուրաքանչյուր միլիոն տոննա բեռան փոխադրավարձը ավելի քան 22 մլն. ռուբլով (նկատի ունենք միջոռայոնական բեռների փոխադրավարձը): Զգալիորեն կիջեցվի նաև փոխադրումների ինքնարժեքը: Արտադրության աշխարհագրության փոփոխումը նպաստելու է հետմնացող տնտեսական ռայոններում արդյունաբերության և դյուղատնտեսության մի շարք կարևոր ճյուղերի զարգացմանը: Այդ ռայոնների և ենթառայոնների արդյունաբերության կարևոր ճյուղերի ու դյուղատնտեսության արտադրանքի տեսակարար կշիռը ժողովրդական տնտեսության արտադրանքի մեջ այժմյան 2—5 տոկոսի փոխարեն կկազմի 10—20 և ավելի տոկոս:

Ստորև հիշած աղյուսակում ցույց տրված արդյունաբերական ճյուղերի զարգացումը մեծ մասամբ տեղի է ունենալու նոր երկաթուղիների սպասարկման ռայոններում: Նոր երկաթուղիները, ավտոուղիների օժանդակությամբ, ավելի սերտ և կարևոր արտադրական կապեր կստեղծեն Զանգեզուրի, Արարատյան հովտի և Այավերդի—Կիրովական տնտեսական ռայոնների միջև: Հայկական ՍՍՌ-ում կստեղծվեն ավելի բարենպաստ պայմաններ՝ մի շարք կարևոր արտադրությունների կոռպերացման, արտադրանքի հաջորդական մշակման ուղղությամբ: Ռեսպուբլիկայում արդյունաբերության համեմատաբար ավելի հավասարաչափ տեղադրման, հումքի և սպառման ռայոններին այն մոտեցնելու շնորհիվ զգալի չափով կկրճատվեն փոխադրական ծախսերը: Իրա հաշվին ռեսպուբլիկան հնարավորություն կստանա մեծացնելու դյուղատնտեսության ու արդյունաբերության հիմնական ֆոնդերը:

Այսպիսով, նոր երկաթուղիները հանդիսանալու են Հայկական ՍՍՌ-ի տնտեսական ռայոնների ժողովրդական տնտեսությունն է՝ ավելի բարձր աստիճանի հասցնող կարևոր գործոններից մեկը:

* * *

Երկաթուղային և խճուղային նոր ճանապարհաշինարարության շնորհիվ փոխադրումների բաշխման ավելի ռացիոնալ պայմաններ կստեղծվեն ռեսպուբլիկայի տրանսպորտի այդ երկու տեսակների միջև: Այդ ուղղությամբ կատարված տեխնիկա-տնտեսական հաշվումները ցույց են տալիս, որ անցած ժամանակաշրջանում, Հայկական ՍՍՌ-ի տրանսպորտի բեռնաշրջանառության մեջ, ըստ փոխադրված բեռների տոննաների քանակի, ավտոմոբիլային տրանսպորտի տեսակարար կշիռը կազմել է 65 տոկոս՝ երկաթուղունը՝ 35 տոկոս: Ուղևորների փոխադրումը համապատասխանորեն կազմել է (ըստ փոխադրված ուղևորների քանակի) 62,36 տոկոս: Մեր ուսումնասիրությունները ցույց են տալիս, որ հեռանկարային ժամանակաշրջանում տնտեսապես ավելի օգտա-

1950 թ. համեմատությամբ առաջիկա երկու հնդամյակներում տնտեսական ուսյունների արդյունարերության կարեր ճյուղերի արտադրանքի աճը կադմելու է

Արդյունարերության կարեր ճյուղեր	Տնտեսական ուսյուններ									
	Զանդեզուր		Արարատ, հովիտ		Շիրակ		Հոռի		Հյուսիս-արերյան անտառային	
	անդամ	տեսակար. կշիոր ոես- պուր. նկատմամբ	անդամ	տեսակար. կշիոր ոես- պուր. նկատմամբ	անդամ	տեսակար. կշիոր ոես- պուր. նկատմամբ	անդամ	տեսակար. կշիոր ոես- պուր. նկատմամբ	անդամ	տեսակար. կշիոր ոես- պուր. նկատմամբ
1) էլեկտրոէներգ.	40	15,7	3	35,0	—	2,0	5,0	10,0	—	—
2) Պղնձի արտադր. ¹	—	80,0	—	—	—	—	3	20,0	—	—
3) Հանրի հանույթ	30	—	կադմակերպվ. լայն շափով		—	—	—	—	կադմակերպվ. լայն շափով	
4) Քիմիական	—	—	6	65,0	—	—	—	35,0	—	—
5) Բեռների փոխադր.	4	20,0	»	50,0	1,5	10,0	3	13,0	5,1	17,0

¹ 1950 թվականին ուսյունում չի արտադրվել:

վետ է տրանսպորտի այդ երկու տեսակների միջև աշխատանքը բաշխել այնպես, որպեսզի բեռների փոխադրման գծով երկաթուղիների տեսակարար կշիռը հասցվի մինչև 64 տոկոս, ուղևորների փոխադրման գծով պահպանվի նույն համամասնությունը: Փոխադրումների բաշխման այսպիսի եղանակը երբեք չի նվազեցնում ավտոմոբիլային տրանսպորտի նշանակությունը ռեսպուբլիկայի ժողովրդական տնտեսության համար: Ընդհակառակը, բաշխման նման ձևը խթան կհանդիսանա ավտոմոբիլային տրանսպորտի ուժեղ զարգացմանը Հայկական ՍՍՌ-ում: Եթե հեռանկարային ժամանակաշրջանի ավտոփոխադրումները համեմատելու լինենք 1950 թվականի հետ, ապա կտեսնենք, որ բեռների փոխադրումը կաճի ավելի քան 3, ուղևորներինը՝ 5 անգամ: Ավտոբեռնային փոխադրումների տարեկան աճը, նախորդ 15 տոկոսի փոխարեն, կկազմի ավելի քան 20 տոկոս: Երկաթուղային տրանսպորտում փոխադրումների տարեկան միջին աճը մոտավորապես կմնա նույնը: Ռեսպուբլիկայի ժողովրդական տնտեսության ու տրանսպորտի զարգացումը ցույց է տալիս, որ մի կողմից տնտեսական ռալյոնների արդյունաբերությունն ու գյուղատնտեսության աճը ազդակ է հանդիսանում տրանսպորտի զարգացմանը, մյուս կողմից՝ տրանսպորտի աճը ապահովում է արդյունաբերության և գյուղատնտեսության անընդհատ վերելքը: Այսպիսով, տրանսպորտը, արդյունաբերությունն ու գյուղատնտեսությունը զարգանում են պլանաչափ, պրոպորցիոնալ եղանակով: Սոցիալիստական արտադրության պլանաչափ, պրոպորցիոնալ զարգացումը տանում է ոչ թե ժողովրդական տնտեսության հիշված ճյուղերի միջև մնայուն, անփոփոխ հարաբերակցության, այլ հին պրոպորցիաների փոփոխմանը: Պրոպորցիաների օբյեկտիվ բնույթը չի նշանակում արտադրության տարբեր ճյուղերի միջև արդեն հաստատված համամասնությունների նույնանման պահպանում, անխախտություն: Ժողովրդական տնտեսության կարևորության տեսակետից արտադրողական ուժերի ռազմիկոնալ տեղադրումը, արտադրության ճյուղերի միջև ռազմիկոնալ հարաբերակցությունների հաստատումը սոցիալիստական ընդլայնված վերարտադրության պայմանն է:

Սոցիալիստական արտադրության նպատակը ամբողջ աշխատավորների նյութական և կուլտուրական հարաճուն պահանջմունքների առավելագույն բավարարումն է: Հայկական ՍՍՌ-ի տրանսպորտի առաջիկա զարգացումը, ավելի ևս ուժեղացնելով միջուայոնական ու ռեսպուբլիկական տնտեսական կապերը, կնպաստի այդ կարևոր խնդրի հաջող իրականացմանը: Տրանսպորտի նոր ուղիները կյանքի կկոչեն ռեսպուբլիկայի օգտակար հանածոներով հարուստ հանքավայրերը, հնարավորություն կտան է՛լ ավելի ինտենսիվ շահագործելու ջրաէներգետիկ ու բնական նոր ռեսուրսները: