

բարձր տեխնոլոգիաների կիրառության և ոչ էլ արտադրական խոշոր ծավալների ու մասշտաբի էֆեկտի առկայության շնորհիվ: Հիմնականում այս ենթաճյուղը մրցունակ էր որակավորված աշխատուժի ու դրանց տրվող միջազգային ստանդարտներով համեմատաբար ցածր աշխատավարձի հաշվին: Ըստ էության՝ այս վերջին հանգամանքներն էլ արտադրանքը դարձնում էին էժան և մրցունակ այլ համանման արտադրանքների համեմատ:

Այսպիսով, հիմնվելով կատարված վերլուծության արդյունքների վրա, ամփոփելով ու ամրողացնելով սույն հոդվածի հիմնական ասելիքը, կարելի է ընդհանրացնել, որ ներկայումս թեթև արդյունաբերության ճյուղը մտել է զարգացման նոր փուլ՝ իր հետ բերելով մի շարք համակարգային ու ներճյուղային խնդիրներ: Դյուրումներ գրավված ձեռնարկություններն աշխատում են իրենց հզորությունների բավականին ցածր մակարդակով՝ զուգորդված շրջանառու միջոցների սղությանը, արտահանման կառավարման փորձի ու, այսպես կոչված, «նոու հաու»-ների պակասով, մարքեթինգային մրցունակ ռազմավարության բացակայությամբ և սույն հոդվածի շրջանակներում արդեն իսկ ակնարկված արտադրանքի սեփական դիզայնի ու ավարտուն փաթեթավորման բացակայությամբ:

ԱՐՄԵՆ ԹԱԴԵՎՈՍՅԱՆ

ՀՀ ԳԱԱ Մ.Քոթանյանի անվան

տնտեսագիտության ինստիտուտի ասպիրանտ

ԾՈՎԱՅԻՆ ԵԼՔ ԶՈՒՆԵՑՈՂ ԶԱՐԳԱՑՈՂ ԵՐԿՐՆԵՐԻ ԶԻՄՆԱԽՆԴԻՐՆԵՐԸ (ՀՀ ՕՐԻՆԱԿՈՎ)

Փոքր տնտեսությամբ երկրների վերաբերյալ աշխատանքային ծրագրի նպատակը, որը ընդունվեց ԱՀԿ Չորրորդ նախարարական համաժողովի ժամանակ Դոհայում, դա առևտրի հետ կապված առկա հիմնախնդիրների լուծման վերաբերյալ որոշումների կայացումն էր, որպեսզի փոքր և խոցելի երկրներն էլ ավելի խորությամբ կարողանան ինտեգրվել համաշխարհային առևտրային համակարգին: Այդ որոշման զարգացման համար ԱՀԿ Կոմիտեի Հատուկ առևտրին և զարգացմանը վերաբերող միստերի ընթացքում քննարկվում են այն բոլոր բնութագրական դժվարությունները, որոնց բախվում են այդ երկրները, այդ թվում կապված իրենց աշխարհագրական դիրքի առանձնահատկության և տնտեսական կախվածության բարձր ցուցանիշների հետ:

Առանձնահատուկ հիմնախնդիրները, որոնց հետ բախվում են ծովային ելք չունեցող զարգացող երկրները, ամենից առաջ կապված են վերջիններիս աշխարհագրական դիրքի հետ, որը բերում է միջազգային համագործակցության մեջ նրանց նվազագույն և անշահավետ մասնակցությանը՝ հատկապես առևտրի շրջանակներում: Դա իր մեջ ներառում է՝ շուկա մուտք գործելու բարձր ծախսերը, ծովային ելք ունենալու համար արտահանվող ապրանքների տարանցիկ փոխադրման համար զգալի ծախսերի իրականացումը, ներքին շուկա ներմուծման գործընթացներում հարևան երկրներից մեծ կախվածությունը, տարանցիկ հանդիսացող երկրների հետ համանման արտահանվող ապրանքների շրջանակներում մրցունակության առկայությունը, կախվածությունը արտահանվող ապրանքների սահմանափակ տեսականուց, ցածր մրցունակությունը, ոչ բավարար գրավչությունը ՕՈՒՆ-ի համար:

Չնայած շատ երկրներ, որոնք մուտք չունեն դեպի ծով, բայց արդեն սկսել են առևտրի ազատականացման ծրագրերը իրականացման գործընթացները (փաստորեն, նրանց տնտեսական խոցելիության տարրերից մեկը հանդիսանում է նրանց տնտեսությունների բացությունը¹), այդ միջոցառումների արդյունքները բերեցին բարձր սոցիալական ծախսերին և չհասան աղքատության կրճատման սպասված մակարդակին: Կապված սրա հետ, հարկ է նշել, որ ՄԱԿ-ի հազարամյակի Դեկլարացիայում նշվում է «Ծովային ելք չունեցող, կամ փոքր կղզյակային պետությունների հատուկ պահանջների բավարարման» անհրաժեշտության մասին:

Ծովային ելք չունեցող երկրների առանձնահատուկ ցուցանիշներն իրենց մեջ ներառում են հետևյալ տարրերը՝

- Ծովային ելք չունեցող 31 երկրներից 16-ը որակավորվում են որպես առավել թույլ զարգացած երկրներ,
- Ծովային ելք չունեցող երկրներից մեծ մասը հանդիսանում են զարգացող երկրներ բնակչության մեկ շնչին ընկնող ՀՆԱ-ի առավել ցածր ցուցանիշով: Չհաշված առավել թույլ զարգացած երկրները, 9 ծով չունեցող այլ երկրներում, համախառն ազգային եկամտի ցուցանիշը փոքր է 1000 ԱՄՆ դոլարից, իսկ 5-ի մոտ՝ 500 ԱՄՆ դոլարից (Զիմբաբվե, Դրոգոստան, Մոնղոլիա, Տաջիկստան, Ուզբեկստան²),
- Ծովային ելք չունեցող երկրների համար տրանսպորտային և ապահովագրական ծախսերը կարող են հասնել արտահանվող ապրանքների և ծառայությունների արտահանման ընդհանուր ծավալի մոտ 14.1%-ին: Այս պայմաններում արտահանման համար այլ երկրների կողմից տրամադրված ցանկացած մաքսային սակագնային արտոնություններ կորցնում են իրենց պոտենցիալ արդյունավետությունը: Մնացած զարգացող երկրների համար նշյալ ցուցանիշը կարող է հասնել 8.6 % (այն երկրների համար,

¹ http://www.acici.org/aitic/documents/IBs/IB2_ru.htm

² <http://www.worldbank.org/data/wdi/2004/>

որոնք ծովային ելք չունեն, այս ցուցանիշը 60%-ով գերազանցում է մնացած զարգացող երկրների մույնատիպ ծախսերը¹),

- «2004-2005թթ-ի համաշխարհային մրցունակության վերաբերյալ Ձեկնույցում» նշվում է, որ 11 ծովային ելք չունեցող երկրներից 10-ի մոտ, հեռանկարային մրցունակության ինդեքսը գտնվում է 3.5 կետից ցածր, այն դեպքում, որ Կիպրոսում, Լիտվայում և Մալթայում այդ ցուցանիշը գերազանցում է 4.5 կետը²:
- մույն գեկույցում նշվում է նաև, որ գործարար ակտիվության վարկանիշով ծովային ելք չունեցող երկրները գտնվում են ամենացածր հորիզոնականներում (վերջիններս դիտարկված 103 երկրների մեջ գտնվում են 70-ի և 102-ի միջև),
- ծովային ելք չունեցող երկրներում դիտվում է ՕՈՒՆ-ի ներգրավման ծայրահեղ ցածր ցուցանիշ: Օրինակ, Դրոգատանը ներգրավել է ընդհանուր 4.8 մլն. դոլար 2002թ-ին, այն դեպքում, որ առավել զարգացած երկրները, ինչպես, օրինակ, Կամերունը և Սենո-Քիթսը, ներգրավել են համապատասխանաբար 86.2 և 81.7 մլն. դոլար³:

Ծովային ելք չունենալու հետ կապված տրանսպորտային բարձր ծախսերը լրացուցիչ արգելքներ են հանդիսանում, որպեսզի տվյալ երկրները կարողանան ավելի բարձր մրցունակություն ձեռք բերել: Ծովային ելք չունենալը և միաժամանակ համաշխարհային շուկաներից հեռավորությունը և անջատվածությունը, առևտրի զարգացման տեսանկյունից այդ երկրների համար մեծ արգելք է: Օրինակ, ապրանքները, որոնք արտահանվում են Ջիբրալթերից կամ Մոնղոլիայից, անհրաժեշտ է տեղափոխել 2000կմ-ից ավելի տարածություն, որպեսզի նրանք հասնեն որևէ նավահանգստի: Ներքին տրանսպորտն իր հերթին ևս ավելի թանկ է և անարդյունավետ, ինչպես նաև նվազ ապահով է համեմատած ծովային տրանսպորտի հետ, ինչը պայմանավորված է երկաթուղային և ավտոճանապարհային ենթակառուցվածքային կապերի ոչ բավարար զարգացվածությամբ: Ինչպես ցույց է տրված Համաշխարհային Բանկի 2001թ-ի «Գլոբալ տնտեսական հեռանկարները և զարգացող երկրները» գեկույցում, «արտահանման խթանման թույլ ենթակառուցվածքը, թերզարգացած արտահանման ծառայությունները և բարձր տրանսպորտային ծախսերը, շատ անգամ հանդիսանալով անկատար քաղաքականության արդյունք, շատ երկրների դրել են (հատկապես ծովային ելք չունեցող) համաշխարհային շուկայում մրցունակության անշահավետ պայմանների մեջ»:

Վերջին մի քանի տարիներին Հայաստանում տեղի է ունեցել արտահանման որոշակի աճ: Վեց տարվա ընթացքում այն ավելի քան եռապատկվել է, 2000թ. 300 մլն ԱՄՆ դոլարից 2006թ. հասնելով 985 մլն. ԱՄՆ դոլարի: Միևնույն ժամանակ, տրանսպորտային ծախսերը չափազանց բարձր են: Ինչպես ցույց են տալիս AEPLAC-ի փորձագետների կողմից արված վերլուծությունները, Հայաստանի տրանսպորտային ծախսերը ավելի քան երկու անգամ գերազանցում են համաշխարհային միջինը և տարածաշրջանում ամենաբարձրն են, և կարող են համեմատվել Մոնղոլիայի տրանսպորտային ծախսերին, որը Հայաստանից շատ ավելի հեռու է գտնվում աշխարհի հիմնական շուկաներից և ծովից (Ուլանբատոր-Տյանջին, Չինաստան՝ 1700կմ): ՀՆԱ-ի նկատմամբ տրանսպորտային ծառայությունների բարձր հարաբերակցությունը Վրաստանում հիմնականում պայմանավորված է նրանով, որ այն Հայաստանի և Ադրբեյջանի համար հանդիսանում է տարանցիկ փոխադրման երկիր, և փոխադրման տարանցիկ ծառայությունների դիմաց վճարները վրացական արտահանումների խոշորագույն մասն են կազմում: Հայաստանի արտահանման և ներմուծման տրանսպորտային ծախսերը կարող են համարվել աշխարհում ամենաբարձրներից մեկը, բացառությամբ ծովային ելք չունեցող աֆրիկյան երկրների: Փոխադրման ծախսերի բարձր մակարդակն իր ազդեցությունն է թողնում Հայաստանի թե արտահանման, թե ներմուծման վրա: Ներմուծման դեպքում այն բերում է կրիտիկական և կապակցված (այսինքն, արտահանման համար անհրաժեշտ) ներմուծման 6-7% ավելի բարձրարժեքի համեմատած համաշխարհային գների հետ, միևնույն ժամանակ այն ստեղծում է տեղական արդյունաբերության «բնական» պաշտպանություն և բարենպաստ պայմաններ արտահանման փոխարինման համար: Ինչ վերաբերում է արտահանմանը, ապա փոխադրման բարձր ծախսերը ստիպում են Հայաստանին զարգացնել բարձր արժեք կամ ցածր փոխադրման արժեք ունեցող ոլորտները՝ օգտվելով կրթված և ցածր գներով աշխատուժի մրցակցային առավելությունից, որը հանգեցնում է երկրում նշանակալի կառուցվածքային փոփոխությունների: Միևնույն ժամանակ Հայաստանի արտահանումը դարձնում է ավելի զգայուն հիմնական շուկաների պահանջարկի և գնային փոփոխությունների նկատմամբ, այսինքն՝ չափազանց կախված արտաքին գործոնների ազդեցությունից: Ընդհանուր առմամբ, բարձր փոխադրման ծախսերի ազդեցությունը զարգացման ներկայիս փուլում ավելի բացասական է, քան դրական: Փոխադրման ծախսերի կրճատումը թույլ կտա բարձրացնել Հայաստանի ավանդական արտահանման առարկա հանդիսացող ապրանքների, օրինակ տեքստիլի և կոշիկի արդյունաբերության, սննդամթերքի վերամշակման, կահույքի արտադրության և այլ ոլորտների մրցունակությունը:

Օրինակ, Ադրբեյջանի Հանրապետության, որը մույնպես դեպի ծով ելք չունեցող երկիր է, փոխադրման ծախսերի մակարդակին հասնելը կբարձրացնի ավանդական արտահանման շահութաբերության աստիճանը 4-5%-ի չափով: Հայաստանի փոխադրման ծախսերի հիմնական բաղադրիչ մասը ցամաքային փոխադրումներն են: Հյուսիսային Եվրոպայից (ծովով՝ Փոքիի նավահանգստով) Երևան երթուղով մեկ TEU2 կոնտեյնների տեղափոխման ժամանակ, Կովկասյան մասը կազմում է ընդհանուր ծախսերի 67 %-ը, որից 27%-ը՝ նյութավարման ծախսերն են Հայաստանում: Այնուհայտ է, որ ցամաքային բեռնափոխադրումները Հայաստանով և Վրաստանով չափազանց թանկ են թե երկաթուղով, թե ավտոճանապարհով: Հայաստանյան երկաթուղով

¹ http://www.acici.org/aitic/documents/IBs/IB2_ru.htm (Transit Systems of Landlocked and Transit Developing Countries: Recent Developments and Proposals for Future Action), ЮНКТАД, TD / B / LDC / AC .1/17, 13 июня 2001 г., стр.4.

² «Доклад о мировой конкурентоспособности 2004-2005 года» (Global Competitiveness Report 2004-2005), Всемирный экономический форум, 13 октября 2004 г., стр. xiii

³ <http://www.unctad.org/Templates/Page.asp?intItemID=3198&lang=1>.

մեկ կոնտեյները մեկ կիլոմետր փոխադրելու վարձը կազմում է 0,5-ից 0,584 ԱՄՆ դոլար, մինչդեռ տարանցիկ բեռնափոխադրման ծախսերը վրացական երկաթուղով կազմում են 0,393-ից 0,485 ԱՄՆ դոլար յուրաքանչյուր կիլոմետրի համար, այսինքն հայկական երկաթուղին վրացականից միջինը 23.8%-ով քանկ է. Հայաստանից արտահանման ժամանակ 27.2%-ով, և ներմուծման ժամանակ՝ 20,4%-ով: Այստեղ հարկ է նշել, որ հայաստանյան երկաթուղով բեռնափոխադրման բարձր ծախսերը պայմանավորված են մի շարք օբյեկտիվ և սուբյեկտիվ հանգամանքներով, մասնավորապես առկա կարողությունների հետ համեմատ տեղափոխված բեռների համեմատաբար փոքր ծավալներով, անբավարար վիճակում գտնվող երկաթուղային ենթակառուցվածքներով, տրանսպորտային սարքավորումներով, հեռահաղորդակցության միջոցներով և այլն, որը բերում է պահպանման համար անհրաժեշտ ծախսերի բարձրացմանը, ինչպես նաև երկաթուղային համակարգում աշխատանքների անարդյունավետությանը՝ պայմանավորված բարեփոխումների ցածր մակարդակով:

Տրանսպորտային ծախսերն աճում են նաև իրավաբանական և ենթակառուցվածքային համակարգի ոչ բավարար զարգացվածության և որակավորված կադրերի բացակայության հետևանքով: Եվ, վերջին հաշվով, անարդյունավետ և անապահով տրանսպորտային հզորությունները նույնպես կարող են բարձրացնել ծախսերը, կապված շուտ փչացող ապրանքների կորուստների և պահպանման բարձր արժեքի հետ:

Վերջին հաշվով մաքսային սակագնի ցանկացած իջեցում համապատասխան առավել բարենպաստության ռեժիմի, որը կիրառվում է ԱՀԿ բոլոր անդամ երկրների նկատմամբ, ծովային ելք չունեցող երկրի համար չի կարող բերել այն առավելությունները, ինչ որ կբերեր ավելի բարենպաստ տրանսպորտային պայմաններ ունեցող երկրների համար: Այս առումով կարելի է հասկանալ ԵՄ-ին, որը առաջարկեց ծովային ելք չունեցող երկրներին տրամադրել լայնամասշտաբ արտոնություններ¹:

Ինչպես վկայում են ուսումնասիրությունները, ծովային ելք չունեցող երկրների շրջանակներում Հայաստանից արտահանվող տրանսպորտային ծառայությունները ամենամեծ տեսակարար կշիռն ունեն ($\text{ՀՆԱ-ի նկատմամբ հարաբերակցությունը կազմում է շուրջ } 70,2\%, \text{ Ադրբեյջանում՝ } 71,44\%$): ՌԴ-ի հետ երկաթուղային հաղորդակցության վերականգնումը Հայաստանի համար անհրաժեշտություն է: Ինչպես ցույց են տալիս հետազոտության արդյունքները, Աբխազիայի տարածքով դեպի Ռուսաստան Հայաստանի բեռնափոխադրման արժեքը կնվազի շուրջ 30%-ով: Այսինքն, եթե ներկայումս Երևանից Մոսկվա 1 տոննա բեռի փոխադրման արժեքը կազմում է շուրջ 80 ԱՄՆ. դոլար, ապա երկաթգծի վերագործարկման դեպքում այն կկազմի 50-55 դոլար²:

ՀՀ ներմուծման և արտահանման առաձգականության և տրանսպորտային ծառայությունների արտահանման և ներմուծման ցուցանիշների շուրջ կատարված վերլուծությունները ցույց են տալիս, որ օրինակ՝ ներմուծման գների ինդեքսի 1% նվազման դեպքում (ինչը կարող է հետևանք լինել տրանսպորտային ծախսերի նվազեցման) դեպի Հունաստան ապրանքների արտահանման ծավալները կաճեն ավելի քան 60%-ով, Թուրքիա՝ 5%-ով, Ռումինիա՝ 13,4%-ով, Ռուսաստան՝ 9,2%-ով³: Ներկայումս Հայաստանի բեռնաշրջանառության զգալի մասը բաժին է ընկնում ավտոմոբիլային և օդային տրանսպորտին, իսկ երկաթուղային տրանսպորտով իրականացվող շրջանառության ծավալները չեն չին մեծություններ են կազմում: Դեպի ծով ելք չունենալը բերում է նրան, որ ծառայությունների և՛ արտահանման, և՛ ներմուծման մեջ ամենամեծ տեսակարար կշիռը կազմում են տրանսպորտային ծառայությունները: Այդ պայմաններում Հայաստանից արտահանվող և ներմուծվող ապրանքների ինքնարժեքում տրանսպորտային ծախսերը մեծ տեսակարար կշիռ են կազմում, ինչը հարվածում է տեղական արտադրանքի մրցունակությանը համաշխարհային շուկայում: Հայաստանում տրանսպորտային ծառայությունների տեսակարար կշիռը ՀՆԱ-ի, այնպես էլ արտաքին առևտրաշրջանառության նկատմամբ ամենաբարձրերից մեկն է աշխարհում՝ համապատասխանաբար գերազանցելով համաշխարհային միջինները մոտ 3.3 և 1.8 անգամ⁴:

Ծովային ելք չունեցող երկրի արտահանումը մինչ ծովով ներմուծման երկիր հասնելը պետք է անցնի տարանցիկ երկրների միջով: Սա իր հետ բերում է լրացուցիչ դժվարություններ և ծախսեր, որոնք կապված են տարանցիկ երկրում տրանսպորտի, կապի, ինստիտուցիոնալ ենթակառուցվածքի և պրոֆեսիոնալ կադրերի առկայության կամ բացակայության հետ: Բացի այդ, տարանցիկ երկրով անցած արտահանվող ապրանքները, հաճախ ենթարկվում են առավել խիստ վարչական պահանջների, քան միանգամից ներմուծված ապրանքները: Արդյունքում, երկրները, որոնք ծովային ելք չունեն, կախված և գործնականում անպաշտպան են այդ տարանցիկ երկրի իրականացրած քաղաքականությունից, առկա քաղաքական և տնտեսական, ֆինանսական և էկոլոգիական իրավիճակից: Ներկայումս Անդրկովկասը, հատկապես Հայաստանը, հանդիսանում է տարածաշրջանային տարանցիկ ուղիների հատման կետ: Այստեղ են հատվում հայտնի TRACECA և «Հյուսիս-Հարավ տրանսպորտային միջանցքները, որոնցից առաջինի մասնակից է նաև Հայաստանը»:

¹ «Развивающиеся страны, ВТО и сельское хозяйство», речь д-ра Франца Фишлера, Комитет Европарламента по развитию (Developing Countries, WTO and Agriculture, speech by Dr Franz Fischler, EP Development Committee), Брюссель, 21 января 2004 г.

² Խուրլարյան Ն. Հ. «Տարածաշրջանային երկրների հետ Հայաստանի առևտրային կապերի հիմնախնդիրները» Ը.00.06-«Համաշխարհային տնտեսագիտություն» մասնագիտությամբ տ.գ.թ. գիտական աստիճանի հայցման ատենախոսության սեղմագիր. Երևան, 2006թ. էջ 16

³ Խուրլարյան Ն. Հ. «Տարածաշրջանային երկրների հետ Հայաստանի առևտրային կապերի հիմնախնդիրները» Ը.00.06-«Համաշխարհային տնտեսագիտություն» մասնագիտությամբ տ.գ.թ. գիտական աստիճանի հայցման ատենախոսության սեղմագիր. 2006թ. էջ 17, կամ «Транспорты пути Южного Кавказа в свете новых геополитических реалий» АРМИНФО 2003г.

⁴ Խուրլարյան Ն. Հ. «Տարածաշրջանային երկրների հետ Հայաստանի առևտրային կապերի հիմնախնդիրները» Ը.00.06-«Համաշխարհային տնտեսագիտություն» մասնագիտությամբ տ.գ.թ. գիտական աստիճանի հայցման ատենախոսության սեղմագիր. Երևան, 2006թ., էջ 17:

⁵ Խուրլարյան Ն. Հ. «Տարածաշրջանային երկրների հետ Հայաստանի առևտրային կապերի հիմնախնդիրները» Ը.00.06-«Համաշխարհային տնտեսագիտություն» մասնագիտությամբ տ.գ.թ. գիտական աստիճանի հայցման ատենախոսության սեղմագիր. Երևան, 2006թ. էջ 18:

տանը: TRACECA-ն՝ ներառելով երկաթգծային և ավտոմոբիլային ուղիները ձգվում է Չինաստանի սահմաններից մինչև Արևմտյան Եվրոպա: Այդ ծրագրի մասնակից են համարվում 13 պետություններ: Բացի այդ նաև 3 պետություններ՝ Իրանը, Պակիստանը և Աֆղանստանը արդեն հայտ են ներկայացրել անդամակցելու համար: ՌԴ-ն, չհանդիսանալով մասնակից այս ծրագրին, հանդիսանում է մյուս, ոչ պակաս կարևոր տրանսպորտային միջանցքի հիմնադիրներից մեկը: Դա «Հյուսիս-Հարավ» միջանցքն է, որը ձգվում է ՌԴ-ի հյուսիսային սահմաններից մինչև Հնդկաստան: Այդ միջանցքի հիմնական մասնակիցներն են նաև Ադրբեջանը և Իրանը, սակայն այստեղ ևս կա չգործող երկաթուղային ուղու մի հատված, դա Հայաստանի և Իրանի սահմանի երկայնքով անցնող Երևան-Բաքու երկաթգիծն է: Սակայն, դրան հակառակ, Կասպից ծովի նավահանգիստներից գործող երկաթգծային և սովորական լաստանավերը, ճիշտ է տեղավորվածն առավել բարձր ինքնարժեքով, այլընտրանքային ուղի են այդ միջանցքի գործողության համար¹: Մեր տարածաշրջանի հինգ երկրները (Հայաստան, Վրաստան, Ադրբեջան, Թուրքիա, Իրան) բավական մեծ առևտրային շրջանառություն ունեն արտաքին աշխարհի հետ, սակայն հենց տարածաշրջանի ներսում առևտրաշրջանառության ծավալները շատ փոքր են: Սա եզակի դեպքերից մեկն է, երբ տարածաշրջանային միավորն առևտրային շփումներում ավելի ակտիվ է արտաքին աշխարհի հետ, քան իր ներսում: Սա անշուշտ պայմանավորված է մի շարք կոնֆլիկտների, փակ սահմանների առկայությամբ, բայց նաև վկայում է այն մասին, որ ներտարածաշրջանային առևտրատնտեսական հարաբերությունները զարգացման մեծ ներուժ ունեն այդ բարդությունների վերացման դեպքում²:

Տրանսպորտային ծառայությունների անարդյունավետությունը և ապրանքների մատակարարման անապահովությունը ուղղակի բացասական հետևանք են ունենում ծովային ելք չունեցող երկրի մրցունակության վրա: Այս երկրներն առնչվում են մի շարք բացասական կառուցվածքային գործոնների հետ, երբ փորձում են արտահանման ճյուղության և ապահովության տեսանկյունից իրենց մատակարարումները համապատասխանեցնել համաշխարհային շուկայի պահանջներին: Այսպես, տրանսպորտային և տարանցիկ հզորությունների արդյունավետության բացակայությունը սահմանափակում է ապրանքների տեսականին և շուկաների ընտրությունը, որոնք նրանք կարող էին արտահանել:

Այսպիսով, ծովային ելք չունեցող երկրների համար, դժվար է ապահովել ապրանքների մատակարարման ժամանակի ճշգրտությունը, և այդ խնդիրը հատկապես դժվար հաղթահարելի է, քանի որ շատ երկրներ, որոնք ծովային ելք չունեն, արտահանում են շուտ փչացող ապրանքներ: Արտահանման ցածր մրցունակությունն իր հերթին բացասաբար է անդրադառնում ներդրումների վրա: ՎԱԿ-երը հաճախ կենտրոնացնում են իրենց արտադրական շղթան ամբողջ աշխարհով մեկ: Այս դեպքում ևս տրանսպորտային ծախսերը հանդիսանում են ամենակարևոր չափանիշներից մեկը ՕՌԽ-ի տեղակայման համար, և այդ իսկ պատճառով երկրները, որոնք ծովային ելք չունեն, հաճախ ուշադրություն չեն գրավում որպես ներուժային ՕՌԽ-եր ներգրավողների:

Արտահանման բարձր կենտրոնացումը ապրանքների նեղ տեսականու հետ մեծացնում է ծովային ելք չունեցող երկրի խոցելիությունը: Դրանց արտահանման մեծ մասը կազմում են սահմանափակ քանակով հումքային ապրանքները, որոնք անընդհատ գների բարձր տատանումներին կարճաժամկետ ժամանակահատվածում, իսկ երկարաժամկետ հատվածով գների իջեցման տեմդենցի հետ: Եվ քանի որ իրենց արտահանման նշանակման վայրի ընտրությունը ևս սահմանափակ է, ծովային ելք չունեցող երկրները, կրկնակի ավելի խոցելի են արտաքին ազդակներից՝ ինչպիսիք են միջազգային առաջարկը և պահանջարկը: Այս գործոնները նմանատիպ բացասական հետևանք են ունենում նաև այլ երկրների վրա: Բայց հաշվի առնելով այն բոլոր լրացուցիչ տրանսպորտային դժվարությունները, որոնք ունեն ծովային ելք չունեցող երկրները, ապա վերջիններս էլ ավելի քիչ և անարդյունավետ կարող են դիմադրել արտաքին ցնցումներին:

Ծովային ելք չունեցող երկրների ենթակառուցվածքների կատարելագործումը և արտահանման դիվերսիֆիկացումը հանդիսանում են ամենակարևոր և անհետաձգելի խնդիրներից: Դրանց վիճակի բարելավմանն ուղղված միջոցառումները ավելի խելամիտ կլինի համադրել տեխնիկական օգնության ավելացող ծավալների հետ, որոնք նույնպես ուղղված են կապի ենթակառուցվածքների բարելավմանը, ինչպես նաև ինստիտուցիոնալ և կադրային ենթակառուցվածքների կատարելագործմանը այդ երկրներում: Առանց կասկածի նման ենթակառուցվածքների զարգացումը կբարձրացնի ծովային ելք չունեցող երկրների մրցունակությունը, ինչպես նաև խթան կհանդիսանա ՕՌԽ-երի ներգրավման համար:

Կապված նրա հետ, որ ծովային ելք չունեցող երկրների սահմանափակումները կապված են տրանսպորտային բարձր ծախսերի և տրանզիտային բարդ խնդիրների հետ, այդ երկրները պետք է լինեն այն երկրներից մեկը, որոնք կկարողանան առավել մեծ օգուտ քաղել այն միջոցառումներից, որոնք պետք է մշակվի առևտրի խթանման Բանակցային Խմբի կողմից Դոհայի ռաունդի շրջանակներում:

Ծովային ելք չունեցող երկրների հիմնախնդիրների լուծման նպատակով ԱՀԿ բանակցությունների ընթացքում առաջ քաշվեցին առաջարկությունները Առևտրի և զարգացման ԱՀԿ Կոմիտեի կողմից իրականացվող Հատուկ նիստերի ժամանակ՝ այնպիսիք ինչպիսիք են Բոլիվիայի, Մոնղոլիայի և Պարագվայի պատվիրակությունների փաստաթղթերը, որոնցում առաջարկվում էր շուկա մուտք գործելու, արտահանման դիվերսիֆիկացման և սակագնային քվոտաների շրջանակներում բարելավումներ իրականացնել: Ծովային ելք չունեցող երկրները կոորդինացում են իրենց ջանքերը բանակցությունների ընթացքում, որի ժամանակ նրանք ուղղվում են այդ երկրներում առկա առանձնահատուկ հիմնախնդիրների և դժվարությունների հստակ ճանաչմանը:

¹ Խուրլարյան Ն.Հ. «Տարածաշրջանային երկրների հետ Հայաստանի առևտրային կապերի հիմնախնդիրները» Ը.00.06-«Համաշխարհային տնտեսագիտություն» մասնագիտությամբ տ.գ.թ. գիտական աստիճանի հայցման ատենախոսության սեղմագիր. Երևան, 2006թ. էջ 18:

² Տ. Զրբաշյան, Հայ-Թուրքական սահմանային ռուբիկոն Հայաստանյան Զարգացումներ, Q4/O4 /#5/ էջ 27