

պետական ռազմավարություն, որը կներառի նաև համապատասխան օրենսդրական հիմքերի ստեղծումը: ՀՏԳ-ների գործունեությունից առավելագույն օգուտներ քաղելու համար անհրաժեշտ է առանձնացնել նպատակային ոլորտները և տարածաշրջանները, որտեղ նման գոտիների տեղակայմամբ հնարավոր կլինի ավելացնել նաև տեղական գործնական ակտիվությունը: Նման գոտիների միջոցով հնարավոր կլինի աջակցել ոչ միայն արդեն զարգացած ոլորտների ծավալմանը, այլ նաև փորձել զարգացնել հեռանկարային և նոր ոլորտներ:

ԱՐՄԱՆ ԴԱՎԹՅԱՆ

ՀՀ ԳԱՄԱ Մ. Զորանյանի անվան
տնտեսագիտության ինստիտուտի հայոցորդ

ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԻ ԴԵՐԸ ԱՊՅ ԵՐԿՐՆԵՐԻ ՀԵՏ ԱՌԵՎՏՐԱՏՆԵՍԱԿԱՆ ՀԱՄԱԳՈՐԾԱԿՑՈՒԹՅԱՆ ԶԱՐԳԱՑՄԱՆ ԳՈՐԾՈՒՄ

ԱՊՀ երկրներում շուկայական վերափոխումների իրականացման գործընթացը ի հայտ բերեց նաև տրանսպորտային մի շարք հիմնախնդիրներ: Ձևավորված նոր առևտրատնտեսական կապերը, որոնք ուղղված էին նաև դեպի եվրոպական, ասիական և ամերիկյան երկրներ, առաջացրեցին Խորհրդային Միությունից (այսուհետ ԽՄ) ժառանգություն ստացած տրանսպորտային համակարգը նորովի դիտարկելու անհրաժեշտություն:

Տրանսպորտային համակարգում առկա առաջին խումբ խնդիրները, որոնք առաջացել են ազգային տնտեսության կառավարման և զարգացման նոր մոտեցումների կիրառման հետևանքով, ենթադրում են նորմատիվա-իրավական, տեխնոլոգիական և տեղեկատվական ապահովման փոխհամաձայնեցման և հետագա զարգացման, ինչպես նաև տրանսպորտային ծառայությունների մատուցման մեխանիզմները շուկայական պայմաններին ադապտացման անհրաժեշտություն: Այս խնդիրների լուծման արդիականությունը պայմանավորված է այնպիսի գործոններով, ինչպիսիք են.

- ԽՄ-ից ժառանգություն ստացած տրանսպորտային կոմունիկացիաների կառուցվածքը. ԽՄ տարիներին տրանսպորտային կոմունիկացիաների համակարգը կառուցվել է՝ ելնելով պլանային տնտեսության մասնագիտացման պահանջներից և նպատակ ունենալով ապահովել տնտեսական ռեզիլիենտների կենտրոնացված արդյունավետ կառավարումը: Արդյունքում, այսօր անկախ պետությունների կողմից Խորհրդային տարիների ընթացքում ձևավորված տրանսպորտային կոմունիկացիաների շահագործումը տնտեսապես դառել է ոչ արդյունավետ՝ առաջացնելով այն վերանայելու և ազգային տնտեսությունների զարգացման պահանջներին համապատասխանեցնելու անհրաժեշտություն:
- Տրանսպորտային միջոցների մաշվածությունը. Այս գործոնը վկայում է այն մասին, որ տրանսպորտային միջոցների մաշվածությունը այսօր գտնվում է բավականին բարձր մակարդակի վրա՝ այդպիսով նվազեցնելով տնտեսության զարգացման համար կենսական նշանակություն ունեցող այս համակարգի գործունեության արդյունավետությունը: Իրավիճակի այսպիսի նկարագիրը հանդիսանում է ԽՄ-ի փլուզման և նորանկախ հանրապետություններում դիտարկվող՝ տնտեսությունների անկման հետևանք, ինչը գրկեց հանրապետություններին տրանսպորտային ձեռնարկությունների հիմնական ֆոնդերի աստիճանական վերականգնման հնարավորությունից:
- Տեղեկատվական ապահովման ցածր մակարդակը. Լիովին կազմավորված չէ ԱՊՀ շրջանակներում տրանսպորտային ծառայությունների շուկայի մասնակիցների՝ այդ ոլորտում ընդունվող նորմատիվա-իրավական ակտերի վերաբերյալ տեղեկատվության ապահովման մեխանիզմը, ինչը նվազեցնում է ԱՊՀ շրջանակներում տրանսպորտային համակարգի շահագործման փոխհամաձայնեցվածության մակարդակը:

Տրանսպորտային համակարգում առկա երկրորդ խումբ խնդիրները ի հայտ են եկել շուկայական նոր պայմաններում՝ ԱՊՀ երկրների կողմից տրանսպորտային տեխնիկայի շահագործման անհրաժեշտությունից ելնելով: Այսօր գրեթե յուրաքանչյուր պետություն ակտիվ գործունեություն է ծավալում տրանսպորտային միջոցների արտադրության կազմակերպման և դրանց նորացման ծրագրերի մշակման և իրականացման ուղղությամբ: Սակայն, այս գործընթացների իրականացման հետ կապված առկա են բազմաթիվ խնդիրներ, որոնց հիմքում դարձյալ ընկած է ԽՄ-ի տարիներին տրանսպորտային համակարգի ձևավորման առանձնահատկությունը, համաձայն որի այն գործում էր միութենական տարբեր երկրներում գտնվող կազմակերպությունների կենտրոնացված կառավարման միջոցով: Այդպիսով, ԽՄ-ի փլուզման հետևանքով խզվեց նաև կապը տարբեր հանրապետություններում գործող և միմյանց փոխլրացնող օղակների միջև:

Այսպիսով, վերոնշյալ խնդիրների թվարկումը թույլ է տալիս ենթադրել, որ ԱՊՀ երկրների գիտատեխնիկական և տնտեսական ներուժի համատեղ օգտագործումը կարող է միջազգային խոշոր և փոխշահավետ տրանսպորտային ծրագրերի իրականացման հնարավորություններ ընձեռել: Տրանսպորտային համագործակցության ընդլայնման տնտեսական նպատակայնությունը պայմանավորում է համագործակցող յուրաքանչյուր երկրի արտադրողական ուժերի և հումքային ռեսուրսների առավել արդյունավետ օգտագործման, ինչպես նաև միջազգային շուկայի պահանջներին տրանսպորտային համալիրի առավել արդյունավետ ադապտացման ուղղությամբ տարվող քաղաքականությունը: Այսպիսով, տրանսպորտային քաղաքականությունը ենթադրում է միջազգային համագործակցության ընդլայնում՝ երկկողմանի և բազմակողմանի միջազգային համաձայնագրերին մասնակից լինելու միջոցով:

Հայաստանի և Ադրբեջանի միջև բռնկված զինված հակամարտության հետևանքով Ադրբեջանի ու Թուրքիայի կողմից սահմանների փակումը, ինչպես նաև Խորհրդային Միության փլուզումը հանգեցրեց նրան,

որ Հայաստանի Հանրապետությունն այսօր աշխարհի հետ կապված է երկրի հյուսիսում՝ Վրաստանով և հարավում՝ Իրանով անցնող ցամաքային ուղիներով: Զանի որ երկիրը դեպի ծով ելք չունի, ապա ներկայումս միակ հասանելի նավահանգիստները Փոթի և Բաթումի վրացական նավահանգիստներն են, ինչպես նաև իրանական Բանդարաբաս նավահանգիստը: Նշենք նաև, որ տրանսպորտի առումով, հանրապետության կյանքում էական դեր են խաղում Հայաստանի օդային դարպասները: Ընդ որում, Հայաստանում օդային տրանսպորտի ենթակառուցվածքները կարելի է նկարագրել որպես ավտոմոբիլային և երկաթուղային տրանսպորտային ցանցերի համեմատ առավել զարգացած:

2002-2006թթ ցուցանիշների ուսումնասիրությունից պարզ է դառնում, որ ընդհանուր առմամբ բեռները ավելի շուտ փոխադրվում են ավտոմեքենաների և երկաթուղու միջոցով՝ համապատասխանաբար կազմելով 56% և 31%: Սակայն, նկատի ունենալով, որ ավտոճանապարհային փոխադրումների մոտ 85%-ը իրականացվում է երկրի ներսում, դեպի Հայաստան և Հայաստանից դուրս փոխադրումներում, ընդհանուր առմամբ, գերիշխող դիրք է զբաղեցնում երկաթուղին: Ամեն դեպքում, ավտոմոբիլային ենթակառուցվածքի արդյունավետ օգտագործման ուղղությամբ ԱՊՀ երկրների միջև փոխշահավետ համագործակցությունը որպես նախադրյալ է հանդես գալիս նախ՝ ապրանքների ինքնարժեքի նվազեցման և հետևաբար՝ օտարերկրյա շուկաներում գնային նկուն քաղաքականություն վարելու համար, և երկրորդ՝ արտահանման ներուժ ունեցող և ներմուծվող հումքի վրա կազմակերպված Հայաստանի տնտեսության մի շարք խոշոր ճյուղերի (մեքենաշինություն, շինարարություն և այլն)՝ արտաքին ապրանքաշրջանառության մեջ իրենց երբեմնի առաջատար դիրքերը վերականգնելու համար:

Ստորև բերված աղյուսակը ներկայացնում է 2002-2006թթ դեպի Հայաստան և Հայաստանից դուրս իրականացված բեռնափոխադրումների վերաբերյալ ամփոփ տվյալներ:

Աղյուսակ 1

ՀՀ բեռնափոխադրումները ըստ հիմնական օգտագործվող տրանսպորտի տեսակների 2002-2006թթ, հազ. տոննա¹

	2002թ	2003թ	2004թ	2005թ	2006թ
Երկաթուղային	2019.3	2125.5	2629.6	2612.3	2719.6
արտահանում	174.6	243.8	346.9	425.7	513.2
ներկրում	990.6	990.3	1125.4	1107.5	1274.4
ներհանրապետական	854.1	891.4	1157.3	1079.1	932.0
Ավտոմոբիլային	4694.6	4086.2	3153.0	4479.7	5730.4
արտահանում	104.2	103.7	203.7	265.2	248.1
ներկրում	319.9	434.1	474.2	546.9	596.3
ներհանրապետական	4270.5	3548.4	2475.1	3667.6	4886.0
Օդային	8.4	8.8	9.2	9.3	9.3
արտահանում	3.1	3.4	4.0	3.7	4.1
ներկրում	5.3	5.4	5.2	5.6	5.2
մայրուղային խողովակաշարային (ներկրում)	754.5	844.1	932.6	1179.3	1199.7
Ընդամենը բեռնաշրջանառություն, այդ թվում՝	7476.8	7064.6	6724.4	8280.6	9659.0
Ընդամենը արտաքին բեռնաշրջանառություն	2352.2	2624.8	3092.0	3533.9	3841.0

Բեռնափոխադրումների ծավալների վերլուծությունից ակնհայտ է դառնում, որ երկաթուղային և օդային փոխադրումների համեմատ ավտոմոբիլային փոխադրումներն ամենամեծ բաժինն ունեն:

Տվյալներից ակնհայտ է, որ երկաթուղին ընդհանուր առմամբ առնվազն երեք անգամ ավելի շատ արտահանման ենթակա բեռ է փոխադրում: Երկաթուղով իրականացվող արտահանումների 60%-ը կազմում է շինանյութը, որը գլխավորապես ուղղված է դեպի ԱՊՀ երկրներ: Երկաթուղին գերիշխում է նաև ներմուծման մեջ:

Աղյուսակ 2

ՀՀ բեռնափոխադրումներում հիմնական օգտագործվող տրանսպորտի տեսակների մասնաբաժինները՝ ըստ բեռների առանձին կատեգորիաների, (%)²

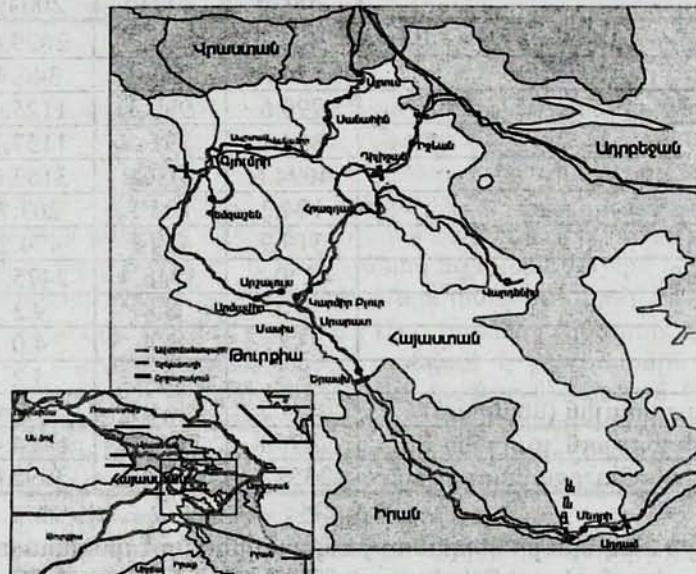
Բեռների կատեգորիան	արտահանված բեռներ		ներկրված բեռներ	
	ավտոմոբիլային	երկաթուղային	ավտոմոբիլային	երկաթուղային
Ընդամենը	19.3%	80.7%	24.2%	75.8%
Հանքանյութեր	19.3%	80.7%	24.2%	75.8%
Շինանյութեր	5.0%	95.0%	17.6%	82.4%
Սնտաղներ (խտանյութ)	1.2%	98.8%	0.0%	100.0%
Փայտ	34.0%	66.0%	37.9%	62.1%
Միներալիկ ռետին	80.7%	19.3%	76.6%	23.4%
Մեքենաներ, սարքավորումներ	100.0%	0.0%	69.1%	30.9%
Սննդամթերք	89.1%	10.9%	79.9%	20.1%
Այլ	44.4%	55.6%	24.9%	75.1%

¹ Աղբյուր՝ ՀՀ ԱՎԾ-ի հաշվետվություններ «Իրական հատված. Տրանսպորտ», 1990-2006թթ.:

«Հ բեռնափոխադրումներում կառուցվածքը՝ ըստ բեռների առանձին կատեգորիաների և տրանսպորտի հիմնական տեսակների, (%)»²⁷

Բեռների կատեգորիան	արտահանված բեռներ		մերկրված բեռներ	
	ավտոմոբիլային	երկաթուղային	ավտոմոբիլային	երկաթուղային
Ընդամենը	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
Հանքանյութեր	3.2%	14.6%	16.9%	25.3%
Շինանյութեր	3.0%	59.6%	0.0%	41.3%
Մետաղներ (խտանյութ)	50.0%	23.2%	11.6%	6.1%
Փայտ	4.0%	0.2%	8.6%	0.8%
Սինթետիկ ուստին	6.5%	0.0%	6.5%	0.9%
Մեքենաներ, սարքավորումներ	20.1%	0.6%	39.1%	3.1%
Սննդամթերք	5.0%	1.5%	14.9%	14.4%
Այլ	8.2%	0.3%	2.4%	8.0%

ԱՊՀ երկրների հետ առևտրաշրջանառության զարգացման առումով մեծ նշանակություն կունենա Վրաստանի և Աբխազիայի միջոցով դեպի Ռուսաստան հայկական երկաթուղու վերաբացումը: Նշենք, որ հայկական երկաթուղին մեկ դարից ավելի եղել է Կովկասյան տարածաշրջանի տնտեսական զարգացման ակտիվ մասնակիցը՝ Վրաստանի և Ադրբեջանի երկաթուղիների հետ մեկտեղ շահագործվելով որպես այս խոշոր ցանցի մի հատված:



Գծապատկեր 1. Հայաստանի Հանրապետության ավտոճանապարհային և երկաթուղային ցանցը

Սակայն, Հայաստանի Հանրապետության համար որքան էլ կարևորվի երկաթգծի վերաբացումը, այսօր, մեր կարծիքով, ԱՊՀ երկրների հետ առևտրաշրջանառության աճի քննարկման համար արդիական է լաստանավերի ընձեռած հնարավորությունների ուսումնասիրությունը:

Հայաստանի համար կարևորություն են ներկայացնում գլխավորապես Սևծովյան գոտում կազմակերպվող լաստանավային ուղերթները, մասնավորապես՝ Եվրո-Ասիական տրանսպորտային միջանցքը (ԵԱՏՄ): Այդ առումով, ԱՊՀ երկրների հետ արտաքին առևտրաշրջանառության զարգացմանը մեծ խթան են հաղորդում գործող «Իլիչևսկ-Բաթումի-Փոթի-Իլիչևսկ» ուղերթը: ԱՊՀ երկրների, և մասնավորապես գլխավոր գործընկեր Ռուսաստանի հետ համագործակցության զարգացման համար անգնահատելի նշանակություն է ստանում վրացական Փոթի և ռուսական Կավկազ նավահանգիստները իրար միացնող նոր ուղերթի շահագործումը: Այս ուղերթի կարևորությունը պայմանավորում է, նախ և առաջ, 2006թ. հուլիսից Ռուսաստանի կողմից Հայաստանի Հանրապետության համար Ռուսաստանի Դաշնության հետ միակ ցամաքային ճանապարհի հանդիսացող «Վերխնի Լարս» (Ռուսաստան) – Կազբեկի (Վրաստան) սահմանային հսկիչ անցագրային կետի փակումը: Հաշվի առնելով, որ նշված անցակետի բացումը կապված է Վրաստանի հետ ռուսական կողմի մի շարք քաղաքական կողմնորոշում ունեցող հիմնախնդիրների կարգավորման հետ՝ հայկական կողմը միջոցներ ձեռնարկեց ռուսական Նովոռոսիյսկ և վրացական Փոթի նավահանգիստների միջև ուղիղ ավտոմոբիլալաստանավային և Կավկազ (Ռուսաստան) – Փոթի նավահանգիստների միջև երկաթուղա-լաստանավային հաղորդակցությունների կազմակերպման համար: Նշենք, որ մինչ այդ Ռուսաստանի հետ առևտրային փոխադրումները իրականացվում էին միայն Ուկրաինայի միջոցով:

Այսօր շահագործման է հանձնվել «Կավկազ-Փոթի» լաստանավային նոր ուղերթը, որի վերաբերյալ հուշագիրը ստորագրվել է 2006 թվականի փետրվարի 13-ին: Անդրադառնալով հուշագրի նշանակությանը՝

կարելի է նշել, որ այն, ըստ էության, ստանձնում է Ռուսաստանի հետ հիմնական առևտրաշրջանառության ապահովման երաշխավորի դերը՝ այդպիսով համդիսանալով ներկայումս Ռուսաստանի հետ երկաթգծային ուղիղ կապ հաստատելու անհնարինության ինքնատիպ «փոխարինող»։ Ավելին, նոր լաստանավային հաղորդակցության պայմաններում հայկական բեռի տեղափոխումը Ռուսաստան նվազում է ավելի քան 20 տոկոսով՝ մեր արտադրողներին հինարավորություն ընձեռելով նվազագույն տրանսպորտային ծախսերով իրենց ապրանքը հասցնել ռուսական շուկա¹։ Ավելացնենք նաև, որ էականորեն կրճատվում է նաև տեղափոխման ժամանակահատվածը. եթե Փոթիից մինչև Իլիչևսկ հայկական բեռները տեղափոխվում են 8-10 օրվա ընթացքում, դրանից հետո ուկրաինական երկաթուղով հասնում են Ռուսաստան, ապա այժմ Փոթիից մինչև Կավկազ նավահանգիստ լաստանավային փոխադրումը կիրականացվի 31 ժամվա ընթացքում։ Ըստ ՀՀ տրանսպորտի և կապի նախարարության կանխատեսումների, ներկա 10-12 հազար տոննայի փոխարեն 2009-2010 թվականներին Փոթի-Կավկազ ուղերթով տարեկան կարող է տեղափոխվել մինչև 500 հազար տոննա բեռ։ Երկաթգծային այս լաստանավի գործարկումով ոչ միայն կկրճատվի Հայաստանից Ռուսաստան և հակառակ ուղղությամբ իրականացվող բեռնափոխադրումների ժամանակահատվածը, այլև հնարավորինս կդադարանա մաքսային ռեժիմը։

Այսպիսով, գնային ու ծավալային սահմանափակումներից ազատումը արտահանման զգալի նոր հնարավորություններ է բացում։ Այսպես, հատուկ համաժողովներ (օրինակ՝ պեռլիտը, բենտոնիտն ու հատուկ քարը), ինչպես նաև շինարարական ապրանքները, մեքենաշինական և քիմիական արդյունաբերության առանձին արտադրատեսակները, որոնք դուրս էին մնացել արտահանման շուկաներից, կրկին մրցումակ կդառնան ռուսական, ԱՊՀ և եվրոպական շուկաներում։ Նախադրյալներ կստեղծվի պեռլիտի փոխադրումների վերսկսմանը, որը ԱՊՀ շուկայում մեն գրավչություն ունի (այն կիրառվում է նավթարդյունաբերության մեջ ֆիլտրման ու մեկուսացման նպատակներով, գրունտային հավելումներով և բազմաթիվ այլ նպատակներով)։ Քարի (ներառյալ՝ համեմատաբար բարձրարժեք երեսպատման քարի) արտահանումը, որը փորձում են զարգացնել Արարատ Յենենտը շահագործող գործարար կողմերը, ներուժ կունենա բարելավված սպասարկման պայմաններում։ ԱՊՀ նավթարդյունաբերության մեջ ներուժ ունի բենտոնիտը, որը կիրառվում է որպես շաղափման քսանյութ։ Երկաթուղային տրանսպորտի վերաբացումը հիմք կհանդիսանա նաև ազգային հանքարդյունաբերության զարգացման համար, որը հանդես է գալիս պղնձի և մոլիբդենի արտահանմամբ։ Հնարավորություն կընձեռնվի ապահովել նաև մեքենաշինության և քիմիական արդյունաբերության համար անհրաժեշտ հումքի ներկրումը։ Այստեղ հարկ է նաև նշել, որ ոչ ավտոմոբիլային տրանսպորտով բեռնափոխադրման անհրաժեշտություն կարող է առաջանալ նաև նավթամթերքի ներմուծման ժամանակ։ Դրա մասին է հուշում նավթամթերքի սպառման ծավալների աճը, համաձայն որի առաջիկա 15 տարիների ընթացքում ձևավորված պահանջարկը չի կարող բավարարվել բեռնատարների միջոցով կատարվելիք առաքումներով։

Նկատի ունենալով, որ լաստանավային տրանսպորտի միջոցով բեռնափոխադրումը իր արդյունավետության բարձր մակարդակով գերազանցում է բազմաթիվ այլ տրանսպորտային միջոցներին, ԱՊՀ երկրները այսօր կարևորում են լաստանավային նոր ուղերթների բացման ուղղությամբ տարվող աշխատանքները։ Այդ կապակցությամբ գտնում ենք կարևոր նաև այդ ուղերթներին Հայաստանի մասնակցության հնարավոր տարբերակների քննարկումը (որի հիմքում պետք է դրվեն գլխավորապես ապրանքների ինքնարժեքի վրա ազդող գործոններն ու հասանելի շուկաներում արդյունավետ գնային քաղաքականության իրականացման հնարավորությունները)։ Մեր կարծիքով, ուշադրության է արժանի «Դանուբ-Սև ծով-Ազով-Վոլգոդոնյան ջրանցք-Կասպից ծով» ջրային կամուրջի շահագործման ներուժը, որը կարող է նախադրյալներ ստեղծել ոչ միայն ԱՊՀ երկրների միջև առևտրատնտեսական համագործակցության խթանման համար, այլև՝ Արևմտյան Եվրոպայի և միջերկրածովյան պետությունների հետ ապրանքային հոսքերի աճի համար։

ԱՐՄԱՆ ԴԱՎԹՅԱՆ

ՀՀ ԳԱԱ Մ.Քոբանյանի անվան
տնտեսագիտության ինստիտուտի հայցորդ

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ԱՐՏԱԶԻՆ ԱՌԵՎՏՐԻ ԽՈՒՆՄԱՆ ԻՆՍՏԻՏՈՒՅԻՆԱԼ ՀԱՄԱԿԱՐԳԻ ԶԱՐԳԱՑՄԱՆ ՈՒՂԻՆԵՐԸ

Հայաստանի անկախացումից հետո արտաքին ապրանքաշրջանառության ծավալի աճ գրանցվում է 1994 թվականից՝ շնորհիվ աշխարհի ավելի քան 90 երկրների հետ հաստատված տնտեսական կապերի։ Սակայն, ի տարբերություն պլանային վարչա-հրամայական համակարգի, փոխվել են առևտրատնտեսական համագործակցության խթանման ձևերն ու մոտեցումները։ Ներկայումս գործընկեր երկրների հետ առևտրատնտեսական հարաբերությունները խթանելու համար անհրաժեշտ է մշակել արտաքին առևտրի զարգացման հեռանկարային ծրագիր, որը ՀՀ տնտեսության գերակա ճյուղերը սահմանելուց բացի, պետք է անդրադառնա նաև արտահանումը խթանող ինստիտուցիոնալ համակարգի լիովին կայացմանը։

Հայաստանի Հանրապետությունում արտահանման խթանման ինստիտուցիոնալ համակարգը, թեև հիմնականում արդեն գոյություն ունի, սակայն դեռևս լիովին կազմավորված և կայացած չէ և գործում է անարդյունավետ։ Արտահանողները, իրենց գործունեությունը իրականացնելիս, մշտապես բախվում են մի շարք խոչընդոտների և

¹ Աղբյուր՝ ՀՀ տրանսպորտի և կապի նախարարության 02.15.2007թ հաղորդագրություն։