կարելի է նշել, որ այն, ըստ էության, ստանձնում է Ռուսաստանի հետ հիմնական առևտրաշրջանառության ապահովման երաշխավորի դերը՝ այդպիսով հանդիսանալով 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 հնարավորություն ընձեռելով նվազագույն տրանսպորտային ծախսերով իրենց ապրանքը հասցնել ռուսական շուկա[1]: 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 կդյուրանա մաքսային ռեժիմը:

Այսպիսով, գնային ու ծավալային սահմանափակումներից ազատումը արտահանման զգալի նոր հնարավորություններ է բացում: Այսպես, հատուկ հանածոները (օրինակ՝ պեռլիտը, բենտոնիտն ու հատովի քարը), ինչպես նաև շինարարական ապրանքները, մեքենաշինական և քիմիական արդյունաբերության առանձին արտադրատեսակները, որոնք դուրս էին մնացել արտահանման շուկաներից, կրկին մրցունակ կդառնան ռուսական, ԱՊՀ և եվրոպական շուկաներում: Նախադրյալներ կստեղծվի պեռլիտի փոխադրումների վերսկսմանը, որը ԱՊՀ շուկայում մեծ 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 Ցեմենտը 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.Քոթանյանի անվան
տնտեսագիտության ինստիտուտի հայցորդ

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ԱՐՏԱՔԻՆ ԱՌԵՎՏՐԻ ԽԹԱՆՄԱՆ ԻՆՍՏԻՏՈՒՑԻՈՆԱԼ ՀԱՄԱԿԱՐԳԻ ՁԱՐԳԱՑՄԱՆ ՈՒՂԻՆԵՐԸ

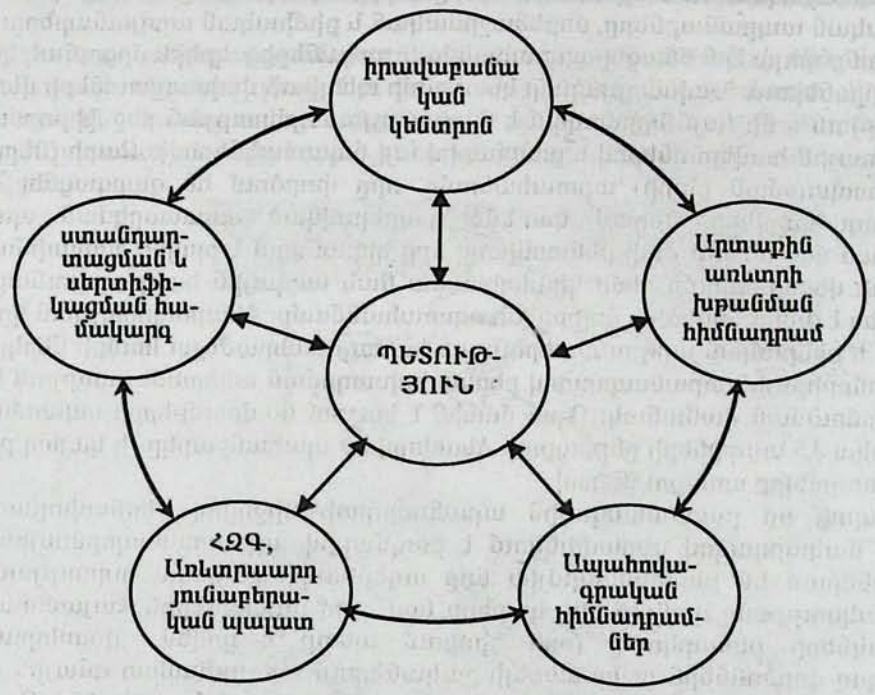
Հայաստանի անկախացումից հետո արտաքին ապրանքաշրջանառության ծավալի աճ գրանցվում է 1994 թվականից՝ շնորհիվ աշխարհի ավելի քան 90 երկրների հետ հաստատած տնտեսական կապերի: Սակայն, ի տարբերություն պլանային վարչա-հրամայական համակարգի, փոխվել են առևտրատնտեսական համագործակցության խթանման ձևերն ու մոտեցումները: Ներկայումս 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:

խնդիրների, ինչպիսիք են արտաքին շուկաներում արտասահմանյան խոշորագույն կազմակերպությունների մրցակցությանը դիմակայելը, արտադրության իրացման ծավալների ավելացման հետ կապված խոչընդոտների հաղթահարումը, հարկային բեռի թեթևացման և վարչարարության պարզեցման ուղղությամբ տարվող աշխատանքների հետ կապված դժվարությունները, ինչպես նաև ֆինանսների ու արտահանումը խթանող ինստիտուցիոնալ կառույցների պակասը և տրանսպորտային փոխադրումների հետ կապված դժվարությունները:

Մեր կարծիքով, Հայաստանի Հանրապետությունում, հաշվի առնելով ազգային յուրահատկությունները և տնտեսության առանձնահատկությունները, ինստիտուցիոնալ առումով մեծ դեր պետք է խաղան պետական կառույցները՝ ժամանակին արձագանքելով այս ոլորտում հայրենական ձեռնարկությունների ունեցած խնդիրներին: Նշենք, որ նմանօրինակ կառույցներ գոյություն ունեն աշխարհի տարբեր երկրներում: Այսպես, օրինակ, Ճապոնիայում գործում է Արտաքին առևտրային կազմակերպությունը, Իտալիայում՝ Արտաքին առևտրի ինստիտուտը, Շվեդիայում՝ Արտահանման խորհուրդը և այլն: Այսպիսի կազմակերպությունները, աշխարհի տարբեր երկրներում ունենալով իրենց ներկայացուցչությունները, կարողանում են համապատասխան աջակցություն ցուցաբերել իրենց երկրների արտահանողներին: Բացի այդ, այս կազմակերպությունների կողմից կատարած հետազոտությունները, հավաքագրված տեղեկատվությունը, դիտարկումներն ու եզրակացությունները կարող են աջակցել արտաքին առևտրի զարգացման հեռանկարային ծրագրի իրականացմանը:



Գծապատկեր 1. Արտաքին առևտուրը խթանող կառույցները և նրանց փոխհարաբերությունների ընդհանուր պատկերը

Այսպիսով, պետական միջամտությունը արտահանման զարգացմանն ուղղված գործընթացներում կարող է անգնահատելի նշանակություն ունենալ: Սակայն, հարկ է նշել, որ այդպիսի արդյունք գրանցելու համար հարկավոր է նախ և առաջ արտահանմամբ զբաղվող կառույցների միջև կատարել աշխատանքների և ֆունկցիաների հստակ բաժանում (այսօր Հայաստանի Հանրապետությունում արտահանման խթանմամբ զբաղվում են մի շարք կազմակերպություններ, որոնց գործառույթներում նկատվում են որոշակի կրկնություններ):

Գործառույթները սահմանելիս, քաղաքականության, ռազմավարության և աշխատանքների համակարգման լիազորությունները պետք է ստանձնի կառավարության կողմից լիազորված մարմինը (օրինակ՝ ՀՀ առևտրի և տնտեսական զարգացման նախարարությունը), իսկ մարքեթինգային, ֆինանսական, ապահովագրական, ստանդարտացման և սերտիֆիկացման, ինչպես նաև արտաքին առևտրատնտեսական հարաբերությունների հետ կապված այլ հարցերով զբաղվեն համապատասխան գործակալությունները և հիմնադրամները՝ միաժամանակ ապահովելով ամուր սերտաճած համագործակցություն: Նշենք, որ նշված վերոհիշյալ մարմիններից մի քանիսը այսօր արդեն գոյություն ունեն և զբաղվում են արտահանման խթանմամբ (օրինակ՝ Զարգացման հայկական գործակալությունը և Առևտրաարդյունաբերական պալատը), սակայն, ինչպես նշվեց, նրանց գործառույթներում նկատվում են որոշակի կրկնություններ, ինչը նվազեցնում է աշխատանքի արդյունավետությունը, ինչպես նաև վկայում է այն մասին, որ այս կազմակերպությունների միջև փոխադարձ համագործակցությունը ամուր հիմքերի վրա դրված չէ:

Այս ոլորտում միկրոմակարդակում աշխատանքների կարգավորմամբ զբաղվող կազմակերպությունները, որոնք ըստ էության հանդիսանում են պետական համապատասխան քաղաքականության կրողներ, պետք է ապահովեն այնպիսի խնդիրների կարգավորումը, ինչպիսիք են.

ա) համապատասխան շուկաների որոնումը,

բ) համապատասխան տեղեկատվության տրամադրումը (կայանալիք ցուցահանդեսների և տոնավաճառների, ինչպես նաև վիճակագրական ցուցանիշների, ֆինանսական հնարավոր օժանդակության, և, վերջապես, պակա օրենսդրական դաշտի վերաբերյալ),

գ) օտարերկրյա ներդրողների ներգրավման խթանումը,
դ) ֆինանսական խնդիրների հաղթահարումը,
ե) արտահանվող ապրանքատեսակների ստանդարտացման և սերտիֆիկացման գործընթացին օժանդակությունը,
զ) միջազգային առևտրային հարաբերություններում ապահովագրման համակարգի զարգացումն ու օրենսդրական դաշտի կատարելագործումը,
է) նոր ապրանքատեսակների արտադրման բիզնես ծրագրերի մշակումը,
ը) համագործակցության նոր ուղիների որոնումը և այլն:

Այսպիսով, արտաքին առևտուրը խթանող ծրագրի՝ ինստիտուցիոնալ համակարգի զարգացմանը վերաբերող մասը պետք է անդրադառնա վերջիններիս փոխհարաբերություններին և արտաքին առևտրատնտեսական հարաբերությունների զարգացման գործընթացներում դրանց մասնակցությանը, մասնավորապես.

- Անհրաժեշտ է ակտիվացնել ՀՀ մարզերում գործող բիզնես-կենտրոնների և առևտրա-արդյունաբերական պալատների գործունեությունը, որոնք պետք է ուղղված լինեն «արտահանող-արտահանումը խթանող գործակալություն» կապի արդյունավետության բարձրացմանը: Այս կազմակերպությունների օգնությամբ հնարավոր կլինի մարզերում ապահովել արտաքին շուկաների հետ առնչվող տեղեկատվության տրամադրումը, արտաքին շուկաներ դուրս գալու հետ կապված պահանջվող փաստաթղթերի ցանկը, սեմինարների անցկացումը և այլն:
- Մասնագիտացված *իրավաբանական կենտրոնների* ստեղծմամբ հնարավորություն կընձեռնվի օժանդակել արտահանողներին և ներմուծողներին՝ այլ երկրների օրենսդրությունների և կարգերի հետ կապված իրավական բնույթի խնդիրների պարզաբանման ու լուծման համար:
- Ֆինանսական խնդիրների հաղթահարման տարբերակներից մեկը, մեր կարծիքով, *արտաքին առևտրի խթանման հիմնադրամի* ստեղծումն է, որի գործունեությունը, ի տարբերություն առևտրային բանկերի, կառանձնանա վարկավորման՝ ընդգծված արտահանման ուղղվածությամբ և արտահանման գործարքների վարկավորման առավել պարզեցված սխեմայի և նվազագույն փաստաթղթաշրջանառության կիրառմամբ: Ընդ որում, այս հիմնադրամի միջոցները կարող են գոյանալ նախ՝ յուրաքանչյուր տարի ՀՀ պետական բյուջեից հատկացվելիք միջոցներից, այնուհետև նաև՝ հիմնադրամի կողմից մատուցված ծառայությունների դիմաց գանձվելիք տոկոսներից, վճարներից, և մասնավոր այլ աղբյուրներից:
- Նկատի ունենալով, որ արտաքին առևտրային գործունեության ընթացքի վրա կարող են ազդել նաև առևտրային և ոչ առևտրային ռիսկերը, հարկ է ուշադրության կենտրոնում պահել արտաքին առևտրային հարաբերություններում *ապահովագրական հիմնադրամների* մասնակցության աստիճանն ու առկա հիմնախնդիրների հաղթահարման ուղղությամբ տարվող աշխատանքները: Նշենք, որ չնայած բանկերը կարող են իրականացնել նաև ապահովագրական ծառայություններ, այնուամենայնիվ, դրանք չեն կարող ամբողջովին ընդգրկել արտահանման ողջ հատվածը: Իսկ որպես նախատիպ կարելի է քննարկել աշխարհի ինչպես զարգացած, այնպես էլ անցումային տնտեսություն ունեցող երկրներում գործող ապահովագրական նման ուղղվածություն ունեցող ընկերությունների և հիմնադրամների գործունեությունը: Սակայն, ներկայումս ՀՀ-ի ապահովագրական շուկայի ներուժը այս ոլորտում բավականաչափ թույլ է: Այս առումով կարևորվում են ապահովագրական համակարգի հետագա կայունացման և զարգացման գործընթացներում պետական աջակցության հստակ մեխանիզմների մշակման ու նրանց ներդրման հիմնախնդիրները: Մասնավորապես, անհրաժեշտ է ստեղծել արտաքին առևտրային հարաբերությունների ապահովագրությունը կանոնակարգող կառավարության կողմից լիազորված մարմին, որի կողմից մշտապես ուսումնասիրություններ կիրականացվեն և համապատասխան առաջարկություններ կներկայացվեն ոլորտի օրենսդրական պահանջների նորացման վերաբերյալ:
- Ելնելով այն հանգամանքից, որ այսօր պետությունները, իրենց արտադրողների, ինչպես նաև ապառողների շահերը պաշտպանելու նպատակով ուժեղացնում են վերահսկողությունը ներմուծվող ապրանքների նկատմամբ, ուստի կենսական նշանակություն ունի միջազգային չափանիշներին համապատասխան ստանդարտների համակարգի կիրառումը: Այդ առումով կարևորվում է որակի կառավարման առաջատար փորձի ներդրումը Հայաստանում, ինչպես նաև արտահանող ձեռնարկությունների մասնակցությունը սերտիֆիկացման միջազգային համակարգին:
- Տնտեսական վերափոխումների ընթացիկ փուլում արդիական և կարևոր է ֆինանսաարդյունաբերական խմբերի ձևավորման համար նպաստավոր պայմանների ստեղծումը: Այն հնարավորություն կընձեռի հաղթահարել ֆինանսական, ապահովագրական, ինվեստիցիոն, նոր տեխնոլոգիաների ներդրման, ստանդարտացման և սերտիֆիկացման, օտարերկրյա շուկաներ մուտք գործելու հետ կապված և բազմաթիվ այլ խնդիրներ: Այդ առումով կարևորվում է նաև «Ֆինանսաարդյունաբերական խմբերի մասին» ՀՀ օրենքի ընդունումը, որի օգնությամբ պետությունը կարող է օժանդակել տնտեսության գերակա ճյուղերում ներդրումների ներգրավմանն ու արտադրության ծավալների աճին: