

ՓԼՈՔԱԼԱՑՈՒՄԸ ԵՎ ԵՆԹԱԿԱՌՈՒՑՎԱԾՔՆԵՐԸ

Գլոբալացման և միջերկրային ֆինանսատնտեսական կապերի զարգացման ներկայիս ժամանակաշրջանում անհրաժեշտություն է առաջացել ցանցային ճյուղերի (որոնք ունեն բնական մենաշնորհների նախանշաններ) ֆինանսավորման համար օգտագործել օտարերկրյա կապիտալը: Այդ ոլորտների շարքին են դասվում մայրոտային խողովակաշարերը, օդանավակայաններն ու նավահանգիստները, ջրա, գազա և էլեկտրամատակարարման ոլորտները: Արտադրության սպասարկմանը կոչված մմանատիպ ոլորտների զարգացման մակարդակը անմիջական ազդեցություն է թողնում տնտեսության մյուս ճյուղերի ներդրումային գրավչության և համաշխարհային շուկայում երկրի մրցունակության վրա: Ենթակառուցվածքային ցանցերը, որակավորված աշխատուժի, անկախ և գործուն դատական համակարգի, անկողմնակալ իրավական համակարգի և ինստիտուտների հետ որոշում են երկրի պատրաստականությունը միջազգային կոոպերացմանը մասնակցելու գործում:

Վերջին շրջանում հասարակական ծառայությունների ոլորտների աշխատանքի կազմակերպումը (այդ ոլորտներին բաժին է ընկնում զարգացած երկրների ՀՆԱ-ի և զբաղվածների 2/3-ը¹, եվրոպական ակտիվների 80%-ը²) շուկայական հիմունքներով սկսել է համարվել ավելի արդյունավետ, քան՝ ավանդականը: Մայրցամաքային և անգլո-սաքսոնական մոդելների հակամարտության մեջ սկսել է «հաղթել» երկրորդը, որտեղ առաջնահերթությունը տրվում է պետական կառավարման նոր համակարգին (New Public Management, NPM), որը կառուցված է առևտրային հիմունքների վրա և ուղղված է հասարակական ծառայությունների մատուցման մեջ պետական ծախսերի իջեցմանը³: Այստեղ արդյունավետ գործիք է դառնում պետական-մասնավոր գործընկերությունը (այսուհետ՝ ՊՄԳ): Այս գլոբալ երևույթը էականորեն բարդացրեց «ազգային» և «միջազգային» հասկացությունների տարբերակումը, անհրաժեշտություն առաջացրեց փոփոխելու տնտեսության մեջ պետության մասնակցության ավանդական ձևերը՝ տնտեսական աճը խթանելու նպատակով: Աստիճանաբար էլ ավելի է տարածվում պետության՝ որպես տնտեսավարող սուբյեկտի, մոտեցումը, որն ի վիճակի է առևտրային հիմունքներով մասնակցել հասարակական բարիքների արտադրությանը երկրում և նրա սահմաններից դուրս:

ՊՄԳ-ն «խառը տնտեսության տարր է, որը մշտապես գոյություն է ունեցել»⁴, սակայն այդ հասկացության միասնական բնորոշում աշխարհում չկա: Առավել ընդհանուր բնորոշումը տրվել է ռուս գիտնական Վ.Վառնավսկու կողմից, ըստ որի՝ «պետական մասնավոր գործընկերությունը պետության և ձեռնարկատիրության միջև ինստիտուցիոնալ և կազմակերպական դաշինք է, որը նախատեսված է արդյունաբերության և ԳՀՓԱ-ի, ընդհուպ մինչև ծառայությունների ոլորտի կենսականորեն նշանակալի նախագծերի և ծրագրերի իրագործման համար»⁵:

ՊՄԳ-ն ուղղված է «պետական սեփականության բարեփոխումներին՝ շուկայական հարաբերություններում այն առավել սահուն ներառելու նպատակով»՝ որպես «ռազմավարական

¹ Damon D. Public, prive: concilier performance et croissance // Problemes economique. P., 2003. Dec. 17. P. 21. Alesina A., Giavazzi F. The Future of Europe. Reform or Decline. L.: Cambridge, 2006. P. 126.

² Confrontations Europe. 2007. No 78. P. 8.

³ St'u Clifton J., Dnaz Fuentes D. EU Policies on Public Services: Let the Citizens Speak! / The ETUI-REHS-EPSU-SALISA Conference „An Alternative to the Market: The Social, Political and Economic Role of Public Services in Europe”. Brussels, 2007. Nov. 19-20. P.1.

⁴ St'u Варнавский В. Г. Интервью (<http://www.concession.ru/parseDocument.php?DocFName=116>).

⁵ http://www.rusrand.ru/public/public_7.html.

նշանակության պետական ընկերությունների մասնավորեցման այլընտրանք»¹: Դրանով իսկ գոյանում է որոշ իմաստով միջինացված տարբերակ պետական ձեռնարկատիրության և մասնավոր հատվածին ձեռնարկատիրության փոխանցման (այդ թվում՝ մասնավորեցման միջոցով) միջև²:

Այսօր ՊՄԳ-ն առավել հաճախ «արտաքին և ներքին ներդրողների հետ պայմանագրային հարաբերությունների համալիր»³ է: ՊՄԳ-ի ձևերի մեջ կարելի է նշել պայմանագրերը, համաձայնագրերը, ազատ և հատուկ տնտեսական գոտիները, համատեղ ձեռնարկությունները (ՀՀ), կոնցեսիաները և այլն:

ՊՄԳ-ն, գնահատելով մեկ այլ տեսանկյունից (հաշվի առնելով գլոբալացման միտումները), կարելի է առանձնացնել երկու տիպ՝ օտարերկրյա կապիտալի ներառումը երկրի ներսում պետական նախագծերի իրականացման ժամանակ և ցանկացած ձևի ազգային կապիտալի (պետական, խառը, մասնավոր) պետական աջակցություն արտաքին տնտեսության գործունեության ժամանակ: Որոշակի պայմաններում ՊՄԳ-ն կարող է նպաստել հովանավորչության վերածնունդին⁴:

ՊՄԳ-ն օտարերկրյա կապիտալի մասնակցությամբ օգնում է երկրին համաշխարհային տնտեսությանն ինտեգրվելու գործում և ստանալու անհրաժեշտ փորձ ու առաջադիմական տեխնոլոգիաներ: Նմանօրինակ ՊՄԳ-ն նախատեսում է տնտեսական դիվանագիտության կիրառում ազգային տնտեսության աճը խթանելու համար. պետությունը համագործակցում է ՎԱԿ-երի հետ գլոբալ համատեքստում, որը ազգային տնտեսությունների մրցունակության պահպանման և բարձրացման նախապայմանն է: Արդյունքում, պետության տնտեսական դերը մեծանում է, չնայած նրա մասնաբաժինն ընկերության կապիտալում փոքրանում է:

Պետություն - մասնավոր գործընկերությունը Եվրոպայում: Ֆրանսիացի քաղաքական գործիչ և հետազոտող Լ.Ֆաբիուսը հավաստում է, որ իշխող պետությանը 21-րդ դարում փոխարինելու է գալիս գործընկեր-պետությունը և մոտենում է «սինթեզի ժամանակաշրջանը», որը պետությունը դարձնում է առավել արդյունավետ և բաց⁵: Միջերկրային ինտեգրման պայմաններում միջազգային ֆինանսաապրանքային հոսքերի փոխներթափանցման դեպքում ՊՄԳ-ն դարձել է տնտեսության զարգացման կարևորագույն ուղղություն: ՊՄԳ-ն ԵՄ-ում լայնորեն կիրառվում է միասնական տնտեսական տարածքի տարբեր մասերի միջև՝ տնտեսական, տարածքային և սոցիալական կապերն ամրապնդելու համար: Ու թեև պետությունն իր գործունեությունը ծավալում է տնտեսության մրցակցային հատվածում, նրա ռեսուրսները շարունակում են մասնակցել շահույթի ստացման մեջ՝ ձեռնարկությունների ենթակառուցվածքներին աջակցելու միջոցով:

Ենթակառուցվածքային ոլորտների առանձնացման համար ԵՄ-ում օգտագործվում է «Ընդհանուր տնտեսական նշանակության ծառայություններ» (ԸՏՆԾ) տերմինը: ԵՄ կանոնները չեզոք են ԸՏՆԾ շրջանակներում գործող ձեռնարկության սեփականության ձևի նկատմամբ (պետական կամ մասնավոր): Գլխավորը, որպեսզի այդ ընկերությունները և տնտեսական համալիրը հուսալիորեն աշխատեն՝ չսահմանափակելով մրցակցությունը: Սակայն, երբ խոսքը վերաբերում է միջազգային նախագծերում պետական մասնակցությամբ և իրենց երկրներում

¹ Варнавский В. Г. Партнерство государства и частного сектора: формы, проекты, риски. М.: Наука, 2005. С. 5; Варнавский В. Г. Государственно-частное партнерство в России: проблемы становления // Отечественные записки. 2004. N 6. С. 172.

² Տե՛ս Николлаев А.И. Государственно-частное партнерство в РФ: экономическое содержание и правовое обеспечение // Недвижимость и инвестиции. Правовое регулирование. 2007. N 1-2. Июль (http://www.dpr.ru/journal/journal_30_8.htm).

³ Сильвестров С.Н. Государственно-частное партнерство в инвестиционной сфере энергетики (<http://www.koism.rags.ru/science/actions/silv2.php>).

⁴ Տե՛ս Вилисов М.В. Государственно-частное партнерство: политико-правовой аспект // Власть. 2006. N 7 (http://www.rusrand.ru/public/public_7.html).

⁵ Le rôle et la place de L'Etat au début du XXI^e siècle. P., 2001. P. 89.

մենաշնորհի դիրք գրադեցնող ընկերությունների մասնակցությամբ, վերջիններս դիտարկվում են որպես օտարերկրյա պետության ազդեցության ուժեղացման «գործակալներ»:

Դրա հետ մեկտեղ, պետությունը չի «հեռացել» միջազգային կոոպերացման գործընթացներից, քանի որ «շուկաները և գլոբալացումը կարող են խթան ծառայել բնակչության կենսամակարդակի և կյանքի որակի բարձրացման համար, սակայն միայն այն դեպքում, երբ պետության գործողությունները կազմում են զարգացման ռազմավարության բաղկացուցիչ մասը»¹:

Դա նշանակում է ընդունել ՊՄԳ-ի հեռանկարային բնույթը, երբ պետությունը կոչված է բարելավել տնտեսական գործունեության պայմանները՝ անմիջականորեն ազդելով մակրոմրցունակության վրա:

Ֆորմալ կերպով կարելի է պնդել, որ գլոբալացումը տնտեսական իշխանության «ծանրության կենտրոնը» կառավարությունից «տեղափոխում է» դեպի մասնավոր հատված²: Միևնույն ժամանակ արտաքին շուկաներում ազգային պետությունները, որպես տնտեսական դիվանագիտության սուբյեկտ և ՊՄԳ-ի կարևորագույն տարր, տիրապետում են և օգտվում ազդեցության իրենց լծակներից, դեռևս հանդես գալով որպես կարևոր «խաղացողներ», թեև նրանց դերը փոխվում է:

Ներկայումս օտարերկրյա ներդրողների մասնակցությամբ մասնավորեցումը սկսում է շոշափել նաև ցանցային ոլորտները՝ ի հակակշիռ հովանավորչական կոչերին («տնտեսական հայրենասիրության» ձևերից մեկը), որոնք գլոբալացման գործընթացի ոչ ադեկվատ պատասխաններից են: Պետության աջակցությունը նպաստում է ձեռնարկատիրության ակտիվացմանը արտասահմանում: Աստիճանաբար էլ ավելի շատ է գիտակցվում առանձին ազգային շուկաներից տարբեր երկրների շուկաները միավորող համաեվրոպական շուկային անցնելու անհրաժեշտությունը: Օտարերկրյա ուղղակի ներդրումները (ՕՈՒՆ) ՊՄԳ-ի նոր տիպի միջոցով կարողանում են մտնել այնպիսի ճյուղեր, որոնք հասարակությունը սովորել է տեսնել պետական սեփականության կամ կառավարման ներքո: ՕՈՒՆ-երի «ծանրության կենտրոնի» տեղաշարժը արդյունաբերությունից դեպի ցանցային ոլորտներ կարելի է համարել համաշխարհային տնտեսության կայուն միտում, որի կայացման վրա մեծ ներդրում ունեն եվրոպական ՎԱԿ-երը:

Հատկանշական է, որ դեռևս 1990-ական թվականների սկզբում, UNCTAD-ի տվյալներով, ցանցային ծառայությունների ձեռնարկությունները ներառված չէին աշխարհի 50 խոշորագույն ոչ ֆինանսական ՎԱԿ-երի մեջ: 10 տարի անց նրանք կազմում էին դրանց ավելի քան 1/3-ը:

2005թ., այս ոլորտի ԵՄ ՎԱԿ-երը «տեղաբաշխվել են» 100 խոշորագույն ոչ ֆինանսական ՎԱԿ-երի ցանկի առաջին մասերում (տե՛ս աղյուսակ 1): Այդ կորպորացիաների որոշ մասը լրիվ կամ մասամբ մասնավորեցվել է: Այսպես, 2006թ. պետական մասնաբաժինը Deutsche Telecom-ում կազմել է 37.5%, France Telecom-ում՝ 32.5%, E.ON-ում՝ 2.5% (Բավարիայի դաշնային հողերի բաժնեմաս), Vodafone-ը՝ օտարերկրյա ներդրմամբ մասնավոր կազմակերպություն է, որն աշխատում է կոնցեսիոն հիմունքներով³:

¹ Найяр Д. Глобализация и стратегии развития: «Круглый стол» высокого уровня по торговле и развитию: Ориентиры на XXI век / ЮНКТАД Х. Бангкок, 2000, 12 февр. С. III.

² Bayne N., Woolcock S. The New Economic Diplomacy: Decision-Making and Negotiation in International Economic Relations. Aldershot, Burlington, 2003. P. 86.

³ Клинова М. Глобализация и инфраструктура: Новые тенденции во взаимоотношениях государства и бизнеса. „Вопросы экономики“, 2008. N 8. стр. 78-81.

Եվրոպական ցանցային ՎԱԿ-երը աշխարհի խոշորագույն ՎԱԿ-երի ցանկում 2005թ.*

		Ծագման երկիր	Գործունեության ոլորտը	Դիրքը	SS		ՄԻ	
					Տեղը	%	Տեղը	%
1	Vodafone	Մեծ Բրիտանիա	կապ	2	8	82.4	94	36.7
2	Electricite de France	Ֆրանսիա	ԷԳՋ	10	94	32.4	36	79
3	France Telecom	Ֆրանսիա	կապ	11	73	49.9	51	72
4	RWE Group	Գերմանիա	ԷԳՋ	13	63	52.9	74	57.4
5	E.ON	Գերմանիա	ԷԳՋ	15	77	48.8	73	57.4
6	SUEZ	Ֆրանսիա	ԷԳՋ	16	24	73.5	52	71.8
7	Deutsche Telecom	Գերմանիա	կապ	17	87	41.8	59	69.6

* Շանթագրություն. ԷԳՋ-էլեկտրագազաջրամատակարարում, ՎԻ-վերագգայնացման ինդեքս, որը հաշվարկվում է որպես հետևյալ հարաբերությունների միջին թվաբանական. օտարերկրյա կապիտալ / համախառն կապիտալ, իրացման ծավալ արտասահմանում / համախառն իրացում, զբաղվածների թիվը արտասահմանում / զբաղվածների ընդհանուր թիվ. ՄԻ-միջազգայնացման ինդեքս, որը ցույց է տալիս օտարերկրյա ընկերությունների հարաբերությունը ազգային ընկերությունների ընդհանուր թվին:

Հաճախ սեփական երկրում համարյա մենաշնորհային դիրք զբաղեցնող ՎԱԿ-երը գլոբալացման պայմաններում հաջողությամբ մրցակցում են արտաքին շուկաներում: Հաջողության պատճառների մեջ (մասնավորապես EdF ընկերության) Պ.Ֆրիդենսոնը նշում է միջազգային տեխնիկական կոոպերացման առկա փորձը (ՊՄԳ կոնցեսիոն-գործարքային սխեման), կապիտալի տնտեսման նպատակով համատեղ ձեռնարկություն հիմնադրելու կամ կապիտալն արտահանելու՝ ՎԱԿ-երի պատրաստականությունը: Հեղինակը շեշտում է նաև օտարերկրյա ներդրողների, մասնավորապես ԱՄՆ-ի և Մեծ Բրիտանիայի կենսաթոշակային հիմնադրամների առանձնահատուկ դերը Ֆրանսիայի էներգետիկայի մասնավորեցման ժամանակ¹:

Միջազգայնացվում են, բնականաբար, ցանցային ծառայությունների ոչ բոլոր ընկերությունները, սակայն կարելի է հավաստել, որ եվրոպական ընկերությունների ստեղծման գործընթացն արագացել է²: Այսօր նրանք ինքնուրույն տնտեսական միավորներ են, որոնք հիմնվել են կապիտալների վերաբերյալ կապիտալի շարժի արդյունքում: Այդ ՎԱԿ-երն իրենց իշխանությունը հաստատում են նաև գլոբալ մասշտաբով՝ ներդրումներ կատարելով նաև Ասիայի, Աֆրիկայի և Լատինական Ամերիկայի շուկաներում: Ասվածն առարկայական դարձնելու համար բավական է ամրագրել, որ եթե 1990-ական թթ. սկզբում հասարակական ծառայությունների ոլորտի ՎԱԿ-երում ՕՈՒՆ-երը կազմում էին դրա համաշխարհային ծավալի 5%-ից պակասը³, ապա 2005թ. նրանց բաժին ընկավ կուտակված համաշխարհային ՕՈՒՆ-երի շուրջ 2/3-ը, իսկ ենթակառուցվածքային ոլորտների մասնաբաժինն աճեց և՛ բացարձակ, և՛ հարաբերական արտահայտությամբ⁴:

¹ St'u Friedenson P. Transforming Public Enterprise in France // Transforming Public Enterprise in Europe and North America: Networks, Integration and Transnationalisation / J.Clifton., F. Comin, D.Diaz Fuentes. L.: Palgrave Macmillan, 2007. P. 69, 74.

² St'u L'Euro-enterprise / Babeau A., Bernis de G., Bonnafous A. et al. Pref. de Berlioz—Houin B.P.: Economica, 1988, а также нашу рецензию на эту книгу в: МЭиМО. 1990. N 2. С. 143-144.

³ Transforming Public Enterprise in Europe and North America. P. 16.

⁴ World Investment Report 2007. Overview (UNCTAD). Transnational Corporations, Extractive Industries and Development. P. 4.

Նույն թվականին տեղի ունեցան շուրջ 300 միաձուլումներ և կլանումներ ցանցային ոլորտի ֆիրմաների մասնակցությամբ: Նրանք ակտիվորեն ստեղծում էին արտասահմանյան նոր օբյեկտներ՝ մասնակցելով greenfield հիմունքներով ներդրումային նախագծերին: 1993-2005 թթ. միաձուլումների և կլանումների ընդհանուր թվով ցանցային ընկերությունների տեսակարար կշիռը 4.3%-ից աճել է մինչև 9.2%-ի, արժեքային արտահայտությամբ՝ 17%-ից մինչև 27%-ի, իսկ 1987-2006 թթ. հանրային ծառայությունների հատվածին բաժին ընկավ այդ գործարքների շուրջ կեսը¹: 2008թ. հուլիսին բաժնետերերի կողմից հավանության արժանացավ մասնակցական Gas de France և մասնավոր SUEZ էներգաընկերությունների միաձուլումը, որի արդյունքում ստեղծվել է Եվրոպայում իր մեծությամբ երկրորդը համարվող գազա և էլեկտրաէներգետիկական ընկերություն՝ 100 մլրդ եվրո արժեքով²: Ընդ որում, ենթադրվում է մասնաճանաչությունը EdF-ի հետ:

Պետական ընկերությունների մասնավորեցումն, ըստ երևույթին, նպատակ ունի «Եվրոպայի չեմպիոնների» ստեղծում: Կարելի է հավաստել, որ ՌԴ-ում մույնպես դիտարկվում են աշխարհի և մասնավորապես ԵՄ-ի ենթակառուցվածքային ոլորտին բնորոշ միտումներ, առավել կոնկրետ՝ «խաղաղոնների» խոշորացում և կապիտալի միջազգայնացում³:

Անդրադառնալով Հայաստանին՝ նշենք, որ ենթակառուցվածքների մասին համապարփակ տեղեկատվություն ներկայացված է «Հայաստանի ազգային մրցունակության զեկույց»-ում⁴: Ըստ վերոնշյալ զեկույցի՝ Հայաստանի ֆիզիկական ենթակառուցվածքները (87-րդ տեղը ՄՀԶ-ում) զգալի բարելավման կարիք ունեն, չնայած այն բանին, որ նկատելիորեն բարելավվել է ճանապարհային, օդային և հեռահաղորդակցության ենթակառուցվածքների վիճակը: Մասնավոր հատվածի ներկայացուցիչները համարում են, որ ենթակառուցվածքների անբավարար մակարդակը Հայաստանում գործարարությամբ զբաղվելու համար ամենախնդրահարույց կողմերից մեկն է, որով սահմանափակվում են միջազգային շուկա դուրս գալու հնարավորությունները: Ֆիզիկական ենթակառուցվածքների հիմնական թերություններն են օդային տրանսպորտի թույլ ենթակառուցվածքը՝ Հայաստանի տարածքում մեկ շաբաթվա ընթացքում թռիչքների միջին ինտենսիվությունը և մավահանգստային ենթակառուցվածքի բացակայությունը:

Հասկանալի է, որ Հայաստանի պես ցամաքապատ երկրի համար, որը ելք չունի դեպի ծով և ունի ցամաքային փոխադրումների սահմանափակ ուղիներ, տրանսպորտային բարդություններն ունեն աշխարհագրական և աշխարհաքաղաքական առարկայական (օբյեկտիվ) պատճառներ: Այդուհանդերձ, Հայաստանի տնտեսության համար կենսական է, որ կառավարությունը գործնական քայլեր ձեռնարկի օդային տրանսպորտի որակը բարձրացնելու և ավելի ազատական կարգավորման ռեժիմի անցնելու ուղղությամբ:

ՄՀԶ-ում Հայաստանն իր ենթակառուցվածքների որակով զբաղեցրել է 84-րդ տեղը՝ նախորդ տարվա համեմատ կորցնելով 6 տեղ, չնայած այն բանին, որ Հայաստանի միավորները մի քիչ են մեծացել: Միավորների մեծացումը ցույց է տալիս, որ կառավարությունը լուրջ աշխատանքներ է տարել ֆիզիկական ենթակառուցվածքների բարելավման և արդիականացման ուղղությամբ: Սակայն կիրառված ջանքերը դեռ բավարար չեն այլ երկրների հետ համաքայլ գնալու համար: Կատարված աշխատանքները վերաբերում են՝

¹ Evaluation of the Performance of Network Industries Providing Services of General Economic Interest: European Commission Report // Commission Staff Working Document SEC. 2007. N 1024. P. 46; http://siteresources.worldbank.org/INTGDF2007/Resources/3763069-1179948748801/GDF07_completeFinal.pdf.

² Газета.Ру. 2008. 17 июля. После слияния GDF с франко-бельгийской SUEZ доля государства в капитале вследствие дальнейшей приватизации сократится с 80 до 35% (<http://www.gazdefrance.com/FR/D/1530>).

³ Клинова М. Глобализация и инфраструктура: Новые тенденции во взаимоотношениях государства и бизнеса. „Вопросы экономики“, 2008. N 8. стр. 82.

⁴ Հայաստանի ազգային մրցունակության զեկույց, «Տնտեսություն և արժեքներ» հետազոտական կենտրոն, 2008, էջ 34, 51, 52:

- էներգետիկայի ոլորտի բարեփոխումներին, ինչի շնորհիվ բարձրացել է հոսանքի մատակարարման հուսալիությունը,
- տրանսպորտային ենթակառուցվածքների բարեփոխումներին, մասնավորապես, օդային տրանսպորտի ենթակառուցվածքի բարելավմանը: Բարեփոխումներ են նախատեսվում երկաթուղային տրանսպորտի բնագավառում, սակայն դրանք դեռ նկատելի արդյունքների չեն հանգեցրել, և երկաթուղային տրանսպորտը դեռևս վատթար վիճակում է: Ընդհանուր առմամբ, տրանսպորտի հարցը հայաստանյան գործարարության համար մեծ խնդիր է. չկա ելք դեպի ծով, տարածաշրջանային հակամարտությունների պատճառով փակ են Ռուսաստանի, Իրանի, Թուրքիայի և Ադրբեջանի հետ կապող երկաթգծային ուղիները, ցածր է առկա տրանսպորտային ենթակառուցվածքների որակը: Տրանսպորտային խնդիրները հանգեցնում են փոխադրումների հետ կապված մեծ ծախսերի և սահմանափակում են մուտքը դեպի արտաքին շուկաներ:

ԳԱՄ ցուցիչով արդյունքներն արտացոլում են նաև մեկ այլ մեծ ենթակառուցվածքային խնդիր՝ հեռահաղորդակցության ծառայությունների ցածր մակարդակը (ֆիքսված հեռախոսակապ, ինտերնետ): Հեռախոսային ենթակառուցվածքի որակի ցուցանիշով Հայաստանը 114-րդն է, իսկ 100 բնակչի հաշվով ինտերնետից օգտվողների քանակի ցուցանիշով՝ 97-րդը: Հեռահաղորդակցության ենթակառուցվածքը դեռևս լուրջ խնդիր է Հայաստանի համար՝ չնայած վերջին երկու տարիների ընթացքում արձանագրած կտրուկ բարելավումներին: Մենաշնորհի առկայությունը երկար տարիներ խոչընդոտել է հեռահաղորդակցության ենթակառուցվածքի ու ծառայությունների զարգացումը: Բջջային (շարժական) կապի երկրորդ օպերատորի մուտքը հայկական շուկա (միայն 2005թ.) նպաստեց շարժական կապի սակագների իջեցմանը և բաժանորդների թվի ավելացմանը: Հեռահաղորդակցության ոլորտում գոյություն ունեցող մենաշնորհը վերացվեց 2007թ. հոկտեմբերին: Այս դրական զարգացումներն արդեն հանգեցրել են բարելավման և սպասվում է, որ դեռ կշարունակեն զգալիորեն բարելավվել: Սակայն, ընդհանուր առմամբ, հեռահաղորդակցության ծառայությունների ցածր որակը խոչընդոտում է Հայաստանում ինտերնետի և ինտերնետի վրա հիմնված ծառայությունների ոլորտների զարգացումը:

Անդրադառնալով Հայաստանում վարչական ենթակառուցվածքներին՝ նշենք, որ դրանք նկատելիորեն բարեփոխվել են մի քանի առումներով, մասնավորապես վարչարարական քաշքշուկը զգալիորեն նվազել է (պետական պաշտոնյաների հետ բանակցելու և նրանց հետ գործ ունենալու վրա ծախսվող ժամանակը պակասել է), ձեռնարկությունների գրանցման ընթացակարգերը դյուրինացել են, բայց վարչական ենթակառուցվածքներն, այնուամենայնիվ, դեռևս խոչընդոտող գործոն են մասնավոր գործարարության համար:

Ձեռնարկությունների ղեկավարների կարծիքի հարցման արդյունքները ցույց են տալիս, որ Հայաստանի վարչական ենթակառուցվածքը «արդյունավետորեն» չի արձագանքում մրցունակ մասնավոր հատվածի կարիքներին: Մասնավոր հատվածի համար հիմնական խնդիրներից մեկը մնում է օրենքների թույլ կիրարկումը (ՄՀԶ-ում 104-րդը՝ նախորդ տարվա համեմատ իջել է 5 տեղով), ինչը պայմանավորված է ընթացակարգային ու տեխնիկական ենթաօրենսդրական ակտերի բացակայությամբ, օրենսդրության պատշաճ կիրարկման համար ինստիտուցիոնալ ու մարդկային անբավարար կարողություններով, կարգավորող ու տեսչական մարմինների անբարեխիղճ գործելակերպով: Վերջինը վերաբերում է հատկապես մաքսային ու հարկային մարմինների կողմից կիրառվող գործելակերպերին: Մեկ այլ կարևոր թերություն է նաև դատական համակարգի բավարար անկախ չլինելը (120-րդ տեղ, նախորդ տարվա համեմատ իջել է 8 տեղով), ինչը անվստահության մթնոլորտ է ստեղծում և հանգեցնում է օրենքների ու պայմանագրերի անարդյունավետ կիրարկման: Դա մասնավոր գործարարությանը հետ է պահում ծագած վեճերի արդարացի լուծումից և նվազեցնում է կանոնակարգերի ու որոշումների կամ վճիռների արժեքն ու օրինականությունը:

Մասնավոր հատվածի շրջանում աճում է դժգոհությունը Հայաստանում առկա աշխատուժի հմտությունների և մասնագիտական ունակությունների ցածր մակարդակից նկատմամբ, ինչը հետևանք է այն բանի, որ ներկա կրթական համակարգը ունակ չէ բավարարելու մրցունակ տնտեսության պահանջները: ՄՀԶ-ում Հայաստանի դիրքը կրթական համակարգի որակի ցուցանիշով զգալիորեն իջել է (94-րդ տեղ, իջել է 26 տեղով), ինչը վերաբերում է մասնավորապես մաթեմատիկայի և բնագիտական առարկաների դասավանդման որակին, պետական միջնակարգ դպրոցների որակին, մասնագիտական և տեխնիկական վերապատրաստման առկայությանը և որակին: Հայաստանի համար չափազանց լուրջ մրցակցային թերություն է բարձրակարգ գործարար և կառավարչական դպրոցների բացակայությունը:

ՄՀԶ-ում Հայաստանի դիրքերը համապատասխանում են կառավարության կողմից կրթության համար կատարվող ծախսերի ցածր մակարդակին և հուշում են, որ կրթական համակարգում բարեփոխումների կատարման խնդիրը շատ հրատապ է: Հարկ է նշել, որ մասնավոր հատվածի շրջանում աճող դժգոհության պատճառներից մեկը կարող է լինել նաև այն, որ բարձրացել է մասնավոր հատվածի իրազեկությունը լավագույն միջազգային գործելակերպի մասին, և որ մասնավոր հատվածն այժմ ավելի ու ավելի է զգում միջազգային մրցակցությունը: Դա մասնավոր հատվածի համար հստակորեն մատնանշում է արտադրողականության այն մակարդակները, որոնց պետք է հասնել միջազգային ասպարեզում մրցունակ լինելու համար, և դրանով են բարձրանում մասնավոր հատվածի ակնկալիքները կրթական համակարգի ու նրա արտադրած տաղանդների որակի նկատմամբ:

Ինչ վերաբերում է գիտական և տեխնոլոգիական ենթակառուցվածքին, նշենք, որ թեպետ ՄՀԶ-ում Հայաստանը միջին (բայց վատացող) դիրք է զբաղեցրել գիտնականների և ճարտարագետների առկայության ցուցանիշով, մասնավոր հատվածը նշում է, որ Հայաստանի ԳիտՏ ենթակառուցվածքը գործարարությանը հնարավորություն չի տալիս նորարարություններ կատարել և շարունակաբար բարելավել իրենց մրցակցային առավելությունները: Ավելի մրցունակ դառնալու համար ձեռնարկություններին պետք են արդյունավետ գործակառույցներ՝ գիտահետազոտական հաստատությունների հետ համագործակցությունը դյուրինացնելու նպատակով: ՄՀԶ-ում Հայաստանի դիրքերը վատացել են ԳիտՏ ենթակառուցվածքին վերաբերող գրեթե բոլոր ցուցանիշներով՝ ներառյալ գիտահետազոտական հաստատությունների որակը, մասնավոր հատվածի և ԲՈՒՀ-երի ու գիտահետազոտական հաստատությունների միջև համագործակցությունը, գիտնականների և ճարտարագետների առկայությունը:

Այս իրավիճակն, ըստ էության, արտացոլում է այն, որ և՛ կառավարությունը, և՛ մասնավոր հատվածը ՀուՄ աշխատանքների վրա չափազանց քիչ միջոցներ են ծախսում. ՀուՄ ծախսերի մակարդակը ցածր է նմանակից ու մրցակից երկրների մեծամասնության նույն ցուցանիշներից, և այս պայմաններում իրատեսական չէ մեր տնտեսության միջազգայնացման ոլորտների ներդրման հնարավորությունը: