

ՏՐԱՆՍԿՈՐՏԱՅԻՆ ԲԵՈՒԱՓՈԽԱԴՐՈՒՄՆԵՐԻ ԴԵՐԸ ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՏՆՏԵՍՈՒԹՅՈՒՆՈՒՄ

Տրանսպորտը համարվում է համաշխարհային տնտեսության կարևոր բաղադրիչներից մեկը: Տրանսպորտը, որպես տնտեսության զարգացման գործոն, ունի մեծ ազդեցություն արտադրության տեղաբաշխման վրա: Ուստի առանց այդ գործոնի հնարավոր չէ արտադրության ռացիոնալ տեղաբաշխումը, որի ժամանակ հաշվի են առնում փոխադրման պահանջարկը, պատրաստի արտադրանքի սկզբնական նյութերի զանգվածը, դրանց փոխադրելիությունը, տրանսպորտային ուղիներով ապահովվածությունը և այլն: Տրանսպորտը մեծ շատ կարևոր դեր է խաղում տարածաշրջանային սոցիալ-տնտեսական խնդիրների լուծման հարցում: Այն տարածքները, որոնք ապահովված են զարգացած տրանսպորտային համակարգով, ունեն առավելություն արտադրական ուժերի ներգրավման և տեղաբաշխման մեջ, ինչը իր հերթին ստեղծում է ինտեգրման էֆեկտ:

Տրանսպորտի՝ որպես տնտեսության ոլորտի, առանձնահատկությունը կայանում է նրանում, որ ինքը, որպես այդպիսին, չի զբաղվում արտադրությամբ, այլ միայն մասնակցում է դրա ստեղծմանը, արտադրությանը մատակարարելով հումք, նյութեր և հասցնելով արտադրանքը սպառողին:

Տրանսպորտային ծախսերը ներառվում են արտադրվող ապրանքի ինքնարժեքի մեջ: Որոշ արտադրական ոլորտներում տրանսպորտային ծախսերը զգալի մեծ են, ինչպես, օրինակ՝ անտառանյութերի, մավթի արդյունահանման ոլորտներում, որտեղ այդ ծախսերը կարող են հասնել մինչև արտադրանքի ինքնարժեքի 30%:

Տրանսպորտային ծառայությունները շատ կարևոր դեր են խաղում միջազգային տնտեսական հարաբերություններում, հանդիսանալով երկրների միջև կապող օղակ ապրանքների արտահանման և ներկրման ժամանակ: Հիմնականում օգտագործվում են տրանսպորտի հետևյալ տեսակները՝ ծովային, օդային, երկաթուղային, ավտոմոբիլային և խողովակաշարային, որոնք կոչվում են «ուղիղ» միջազգային կոմունիկացիաներ: Այդպիսի կոմունիկացիաները սպասարկվում են մեկ տեսակի տրանսպորտով: Երբ միջազգային փոխադրումների ժամանակ օգտագործվում են հաջորդականորեն երկու կամ ավելի տրանսպորտային միջոցներ, այդ կոմունիկացիաները կոչվում են «խառը»: Միջազգային փոխադրումները հիմնականում լինում են երկու տեսակի՝ բեռնափոխադրումներ և ուղևորափոխադրումներ: Բեռնափոխադրումների մեջ առավել արդյունավետ տրանսպորտային միջոց է համարվում ծովային տրանսպորտը: Միջազգային առևտրի ցուցանիշներով ծովային տրանսպորտը ապահովում է միջազգային առևտրի ավելի քան 60%-ը¹: Մոտ 105-110 մլրդ դոլար բեռնափոխադրողները տարեկան վճարում են մավատերերին որպես մավավարձ ծովային փոխադրումների դիմաց, ինչը կազմում է համաշխարհային արտահանման ընդհանուր արժեքի մոտ 7%-ը: Միջազգային ծովային բեռնափոխադրումների մեջ հիմնական բեռնակազմավորող տարածաշրջաններն են Հյուսիսային և Հարավային Ամերիկան, Եվրոպան, Հարավարևելյան Ասիան, Ավստրալիան, Հարավային Աֆրիկան: Միջազգային ծովային բեռնափոխադրումների հիմնական մասը կազմում են չմշակված մավթը, մավթամթերքը, երկաթի հանքանյութերը, քարածուխը, հացահատիկը:

Բեռնափոխադրումների առավել հարմար տրանսպորտային միջոց է համարվում մեծ երկաթուղային տրանսպորտը, որով հիմնականում փոխադրվում են այնպիսի բեռներ, ինչպիսիք

¹ Ս.Ս. Ուշակով, Լ.Ի. Վասիլևսկի, Աշխարհի տրանսպորտային համակարգ, www.rus-ekipazh.ru.

են, ավազը, գյուղատնտեսական արտադրանքը, հանքանյութերը և այլն: Երկաթուղային բեռնափոխադրումների կշիռը համաշխարհային բեռնաշրջանառության մեջ կազմում է 21%:

Վերջերս միջազգային փոխադրումներում ծովային տրանսպորտին ուժեղ մրցակից է հանդիսանում օդային տրանսպորտը: Չնայած, որ օդային տրանսպորտի կշիռը բոլոր տրանսպորտային միջոցների համաշխարհային բեռնաշրջանառության մեջ քիչ է և կազմում է չնչին տոկոսը, այնուամենայնիվ այն մնում է առաջատարը ժամանակի տնտեսման և արագության տեսանկյունից¹: Վերջին մի քանի տարիների ընթացքում կտրուկ աճել է համաշխարհային օդային տրանսպորտի ուղևորաշրջանառությունը՝ 15-20%-ով, իսկ տեսակարար կշիռը տարեկան ապահովում է 11% աճ: Սակայն օդային տրանսպորտը դեռևս կազմում է ընդամենը 5%-ը աշխարհում բոլոր տեսակի տրանսպորտային միջոցների ուղևորաշրջանառության մեջ: Ըստ Զաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպության (ICAO) տվյալների, աշխարհում բոլոր կանոնավոր օդային փոխադրումների ուղևորաշրջանառության 54%-ը կազմում են «միջազգային» ավիափոխադրումները: Հարկ է նշել, որ ուղևորափոխադրումները լինում են «միջազգային» և «տեղական»: Միջազգային են համարվում այն փոխադրումները, որոնց ժամանակ օդային տրանսպորտը հատում է երկու պետությունների սահմանները: Չնայած վերը նշված այն հանգամանքին, որ օդային տրանսպորտը առաջատարն է արագ փոխադրումների տեսանկյունից, այնուամենայնիվ ուղևորափոխադրումների մեջ առաջին տեղը զբաղեցնում է ավտոմոբիլային տրանսպորտը, կազմելով աշխարհում բոլոր տրանսպորտային միջոցների ուղևորափոխադրման 55%-ը:

Հայաստանի ներկայիս տրանսպորտային կոմունիկացիաների հիմնական ցանցը ժառանգվել է Խորհրդային Հայաստանից, որի տրանսպորտային համակարգը, հանդիսանալով ԽՍՀՄ տրանսպորտային միասնական համակարգի մաս, զարգացել է կենտրոնացված պլանավորման հիման վրա: Խորհրդային Հայաստանի տարածքում շահագործվող երկաթուղային գծերի ընդհանուր երկարությունը կազմել է 870 կմ 1987 թվականի դրությամբ: Այդ ցուցանիշով Հայաստանը խորհրդային 15 հանրապետությունների շարքում գերազանցել է միայն Ղրղստանին և Տաջիկստանին, որտեղ շահագործվող երկաթուղային գծերի ընդհանուր երկարությունը կազմել է համապատասխանաբար 370 և 470 կմ: Ընդհանուր օգտագործման ավտոմոբիլային ճանապարհների երկարությամբ Հայաստանը զիջել է ԽՍՀՄ բոլոր հանրապետություններին: 1986 թվականի տվյալներով Հայաստանի ընդհանուր օգտագործման ավտոմոբիլային ճանապարհների երկարությունը կազմել է 7,6 հազար կմ: Սակայն ավտոմոբիլային բեռնափոխադրումների ծավալով, որը կազմել է 307,2 մլն տոննա, Հայաստանը առաջ է անցել Մոլդովայից (291 մլն տ), Լատվիայից (225 մլն տ) և Էստոնիայից (218 մլն տ): Ավտոմոբիլային տրանսպորտի բեռնաշրջանառությամբ (4615 տ/կմ) Հայաստանը նույնպես առաջ է անցել նշված պետություններից:

Նախկին միությունում պետությունը կենտրոնացված ներդրումների տեսքով աջակցում էր տրանսպորտային արդյունաբերությանը: Սակայն անկախության հռչակումից հետո, երբ սկսեցին ձևավորվել տնտեսավարման նոր սկզբունքներ, Հայաստանի տրանսպորտային բնագավառում առաջացան նոր հիմնախնդիրներ, որոնք, առաջին հերթին, վերաբերվում են տրանսպորտային համակարգի ինստիտուցիոնալ կազմակերպմանը: Այդ հիմնախնդիրների շարքին են դասվում տրանսպորտային ոլորտի հետագա զարգացման անհրաժեշտությունը, տրանսպորտային տեխնիկայի արտադրությունը և այլ նմանատիպ խնդիրներ:

Միաժամանակ համաշխարհային հանրության հետ նոր առևտրատնտեսական կապերի զարգացումը հնարավորություն է տալիս նորովի նայել տրանսպորտային համակարգին և տրանսպորտը դիտել որպես միջազգային ծառայությունների ճյուղ: Ներկայումս կան չլուծված շատ խնդիրներ Հայաստանի տրանսպորտային ոլորտում: Միևնույն ժամանակ չի կարելի

¹ Ի.Վ. Ֆոմին, Միջազգային առևտուր, 2-րդ հրատարակություն, Մոսկվա, 2001թ.:

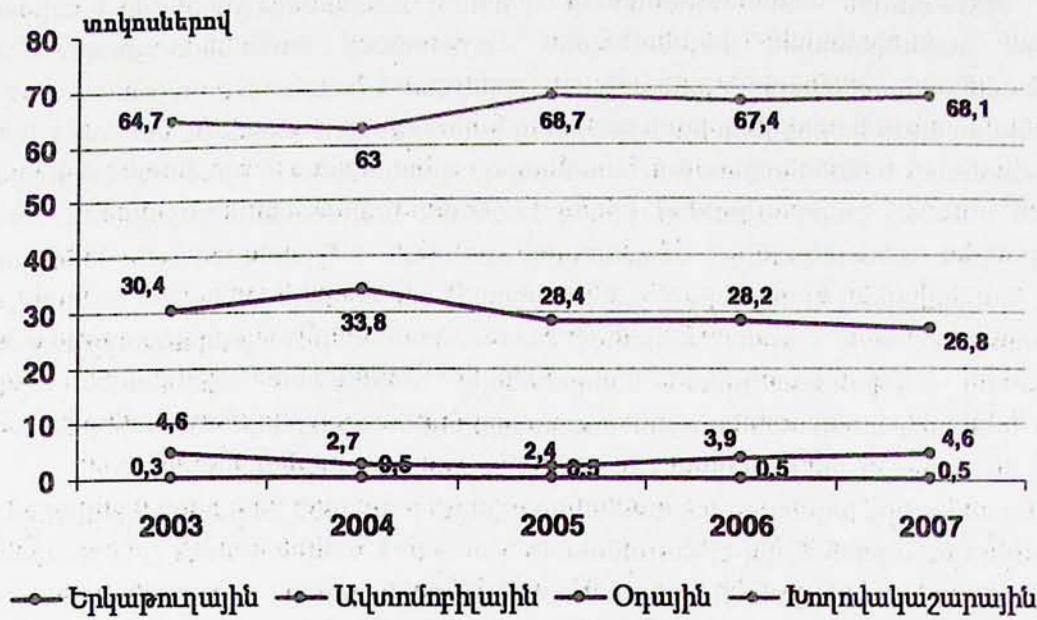
անտեսել այն փաստը, որ այդ խնդիրների որոշ մասը ստացել է իր լուծումը: Դրանց թվում են ուղիղ կարգավորման օրենսդրության մշակումը, տրանսպորտի միջապետական կազմավորման բազմաթիվ միջազգային համաձայնագրերի կնքումը, տարածաշրջանային և միջտարածաշրջանային կոմունիկացիոն նախագծերում Հայաստանի մասնակցությունը: Սակայն, ստեղծված համակարգը ընդհանուր առմամբ կողմնորոշված է հանրապետության տնտեսության կենսական նվազագույն կարիքների բավարարման ուղղությամբ: Բացի այդ, կարևոր է նշել նաև այն, որ Հայաստանի տրանսպորտային համակարգի կարևորագույն հիմնախնդիրները դեռևս կշարունակեն ունենալ բարդություններ իրենց հետագա զարգացման ընթացքում, քանի որ աշխարհագրական տեսանկյունից Հայաստանը գտնվում է շրջափակման մեջ, որը մեծ խոչընդոտ է հանդիսանում հետագա թե՛ տնտեսական, և թե՛ տրանսպորտային կոմունիկացիաների զարգացման համար: Հարևան երկրների հետ Հայաստանի հաղորդակցության ուղիների վերականգնմանը նպաստակառնողված մերդրումները էականորեն կբարելավեն արտաքին առևտրային կապերը, հանրապետության տարանցիկային հնարավորությունները և զարգացման հեռանկարները, որը, բնականաբար, կնպաստի տնտեսության զարգացմանը:

Այս տեսանկյունից ակնհայտ է դառնում, որ օդային տրանսպորտի դերը զգալիորեն աճում է: Քանի որ, ինչպես արդեն նշվել է, Հայաստանը գտնվում է տարածքային շրջափակման մեջ աշխարհագրական տեսանկյունից, ուստի այդ խնդիրը արգելք է հանդիսանում ինչպես ներմուծվող, այնպես էլ արտահանվող ապրանքների համար: Եվ, հաշվի առնելով այն հանգամանքը, որ հայկական ավիացիայի մոտ 90%-ը կազմում են ուղևորափոխադրումները, ուստի չունենալով համապատասխան տեխնիկա բեռնափոխադրումների համար, առաջ են գալիս բարդություններ բեռնափոխադրումների զարգացման հարցում: Նման պարագայում ճիշտ կլինի ավիացիան համապատասխան տեխնիկայով համալրումը և համապատասխան ավիացիոն գործունեություն ծավալող մասնագետների ապահովումը:

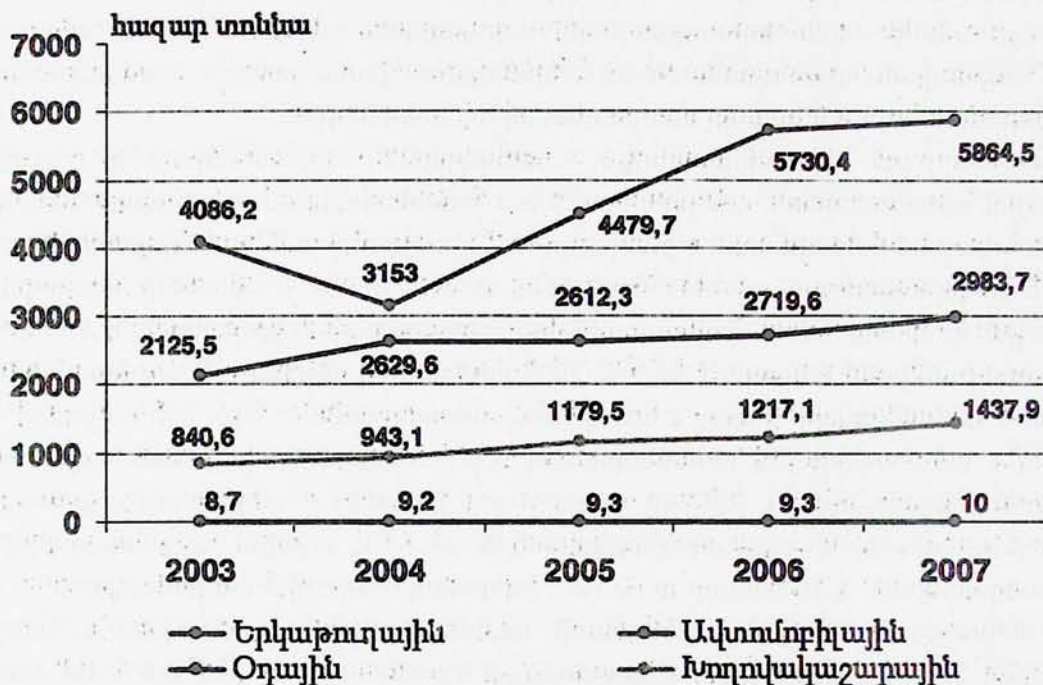
Հանրապետության տրանսպորտային համակարգում առաջատար տեղը գրավում է ավտոմոբիլային տրանսպորտը: Հանրապետության ավտոմոբիլային ճանապարհների ցանցը խիտ է և հիմնականում բավարարում է քաղաքային և գյուղական բնակավայրերի միջև տրանսպորտային հաղորդակցության պահանջումքների ապահովումը: Ընդհանուր օգտագործման ավտոմոբիլային տրանսպորտով փոխադրումների տեսակարար կշիռը բեռների փոխադրումների ընդհանուր ծավալում կազմում է 56,9%՝ 2007 թվականի դրությամբ: Այդ տարի ընդհանուր օգտագործման տրանսպորտի բոլոր տեսակներով տեղափոխված 10,3 մլն տ բեռից 5,8 տ տեղափոխվել է ավտոմոբիլային տրանսպորտով: Ընդհանուր օգտագործման երկաթուղային տրանսպորտով տեղափոխվել է 2,9 մլն տ բեռ, որը կազմում է ընդհանուր օգտագործման տրանսպորտի տեսակներով բեռնափոխադրումների 28,1 %, օդային տրանսպորտով նույն թվականին տեղափոխվել է 10 հազար տ (0,1%), խողովակաշարային տրանսպորտով՝ 1,44 մլն տ (14%): Բեռնաշրջանառությունը ընդհանուր օգտագործման տրանսպորտի տեսակներով 2007թ. կազմել է 2368 մլն տ/կմ, որից երկաթուղային տրանսպորտով՝ 668 մլն տ/կմ, ավտոմոբիլային տրանսպորտով՝ 91 մլն տ/կմ, օդային տրանսպորտով՝ 12 մլն տ/կմ, խողովակաշարային տրանսպորտով՝ 1597 մլն տ/կմ: Բեռնաշրջանառության ընդհանուր ծավալում երկաթուղային տրանսպորտի տեսակարար կշիռը կազմել է 26,8%, ավտոմոբիլային տրանսպորտինը՝ 4,6%, օդային տրանսպորտինը՝ 0,5%, խողովակաշարային տրանսպորտինը՝ 68,1%¹:

Գծապատկեր 1-ում և գծապատկեր 2-ում ներկայացված են Հայաստանում բոլոր տրանսպորտային միջոցների տեսակարար կշիռների և ծավալների դինամիկան ընդհանուր բեռնափոխադրումներում:

¹ Հայաստանի վիճակագրության ազգային ծառայություն:



Գծապատկեր 2



Այսպիսով՝ բեռնափոխադրումները Հայաստանում իրականացվում են հիմնականում երկու տեսակի տրանսպորտով՝ երկաթուղային և ավտոմոբիլային, ինչը պայմանավորված է տրանսպորտի այդ տեսակի մատչելիությամբ: Յուրաքանչյուրի վերլուծությունից պարզ է դառնում, որ օդային տրանսպորտը զիջում է և՛ երկաթուղային, և՛ ավտոմոբիլային տրանսպորտի տեսակներին, որի պատճառը փոխադրումների քանակաբանական լինելն է: Մակայն հարկ է նշել, որ օդային տրանսպորտը Հայաստանում ունի զարգանալու մեծ նախադրյալներ և հնարավորություններ: Բայց այդ, նախադրյալները և հնարավորությունները լիովին և ռացիոնալ չեն օգտագործվում: Հայաստանի անկախության հռչակումից հետո ուղևորաշրջանառության ծավալները նվազեցին մոտ 8 անգամ, կրճատվեց նաև ինքնաթիռների քանակը, իսկ «Զվարթնոց» օդանավակայանը:

վակայանը կոնցեսիոն կառավարման հանձնվեց միջազգային ընկերությանը: Սակայն առկա են մասնադրական տեղաշարժեր: Օրինակ այն, որ այժմ կառուցվում են օդանավակայանի նոր տերմինալներ, որոնք համարվելու են խոշորագույնը տարածաշրջանում: Առաջնային խնդիրներից է մասնադրականի ներկայիս սպասարկումների որակի բարձրացումն ու նոր տեխնոլոգիաների ներդրումը:

Ամփոփելով, ակնհայտ է դառնում տրանսպորտի դերը երկրի տնտեսության մեջ՝ արտահանման և ներկրման խնդիրներում: Սակայն, քանի դեռ կա շրջափակում Թուրքիայի և Ադրբեջանի կողմից, անխուսափելի են բարդությունները տրանսպորտային ոլորտի զարգացման մեջ:

ՆԱԻՐԱ ՍԱՐԳՍՅԱՆ

ՀՀ ԳԱԱ Մ. Զոբանյանի անվան

տնտեսագիտական ինստիտուտի ասպիրանտ

ՀՀ ՄԻՋԱԶԳԱՅԻՆ ԲԵՌՆԱՓՈԽԱԴՐՈՒՄՆԵՐԻ ԱՊԱՅՈՎԱԳՐՈՒԹՅԱՆ ԱՐԴԻ ՀԱՐՑԸ

XX դարի վերջին տասնամյակում Հայաստանի Հանրապետությունում սկիզբ առած և շարունակվող գործընթացները միտված են շուկայական տնտեսության ձևավորմանն ու զարգացմանը: Վարչահրամայական տնտեսական համակարգից շուկայականին անցման գործընթացը բախվեց մի շարք դժվարությունների, որոնք կապված էին տնտեսական շրջափակումների, Ղարաբաղյան պատերազմի և վառելիքաէներգետիկ ճգնաժամի հետ: Այս և այլ անցանկալի զարգացումներն իրենց բացասական հետևանքը թողեցին հանրապետության սոցիալ-տնտեսական հետագա հարաբերությունների զարգացման գործընթացի վրա:

Անկախության և ժողովրդավարության ուղին բռնած Հայաստանի Հանրապետության համար շուկայական տնտեսությանն անցման անհրաժեշտությունը պայմանավորված էր միջազգային տնտեսական հարաբերություններին ինտեգրվելու, միջազգային կառույցների հետ համագործակցելու և բարձրակարգ ապրանքներ և ծառայություններ մատուցելով՝ համաշխարհային շուկայում կայուն դիրքեր զբաղեցնելու հետ:

ԽՍՀՄ փլուզումից հետո Հայաստանի Հանրապետությունը ձեռք բերեց իրավական ազատություն, անկախ պետականություն և սեփական տնտեսությունն ինքնուրույն զարգացնելու հնարավորություն: Նման պայմաններում օբյեկտիվորեն պահանջվում էր կարճ ժամանակահատվածում իրականացնել շուկայական տնտեսավարման համակարգին բնորոշ այնպիսի բարեփոխումներ, ինչպիսիք են՝ ապապետականացումը, տնտեսության կառուցվածքային փոփոխությունները, օրենսդրական և իրավական նոր դաշտի արմատավորումը, մասնավոր ձեռնարկատիրական գործունեության զարգացումը, սոցիալական համապատասխան միջավայրի ստեղծումը և այլն: Այս փոփոխություններն իհարկե ուղղված էին երկրի տնտեսության վերակենդանացմանը և զարգացմանը:

Հայաստանի Հանրապետության մյուս փոքր պետությունների համար տնտեսության զարգացման լավագույն ուղիներից մեկը, իհարկե, արտասահմանի հետ տնտեսական կապերի ընդլայնումն է, ինչը հնարավորություն է ընձեռում ընդլայնել հայրենական արտադրողների շուկաները, ներմուծել արտասահմանյան նոր տեխնոլոգիաներ և միջազգային փորձ տնտեսության տարբեր բնագավառների զարգացման համար, ընդօրինակել արտադրության և ծառայությունների մատուցման ժամանակակից մեթոդներ: Միանշանակ, արտահանման և ներմուծման գործարքների ավելացումն է, որ նպաստում է երկրի զարգացմանը: Այսինքն, երկրի զարգացման