

ԾԱՌԱՅՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ՈԼՈՐՏԻ ԶԱՐԳԱՑՈՒՄ ԵՎ ՍՈՑԻԱԼ-ԺՈՂՈՎՐԴԱԳՐԱԿԱՆ ՀԻՄՆԱԽՆԴԻՐՆԵՐ

ԱՇՈՏ ՀԱԿՈԲԻ ԲԱՅԱԴՅԱՆ, տ.գ.դ., պրոֆեսոր

*ՀՀ ԳԱԱ Մ. Քոթանյանի անվան տնտեսագիտության
ինստիտուտի բաժնի վարիչ, գլխավոր գիտաշխատող*

ՄԵՐԻ ԳԱԳԻԿԻ ՄԱՆՈՒԶԱՐՅԱՆ, տ.գ.թ.

*ՀՀ ԳԱԱ Մ. Քոթանյանի անվան տնտեսագիտության
ինստիտուտի գիտաշխատող*

ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԻ ՈԼՈՐՏԸ ՀՀ ՏՆՏԵՍԱԿԱՆ ԱՃԻ ԱՊԱՀՈՎՄԱՆ ԳՈՐԾՈՒՄ

2008թ.-ից սկիզբ առած համաշխարհային ֆինանսատնտեսական ճգնաժամը կրկին արդիական դարձրեց այն տնտեսական հայեցակարգը, ըստ որի՝ կայուն տնտեսական աճ ապահովելու համար մակրոտնտեսական կարգավորումն ու տնտեսության պետական միջամտությունն անհրաժեշտություն են: Համաշխարհային տնտեսության զարգացման ներկա փուլում աշխարհի զարգացած ու զարգացող գրեթե բոլոր երկրներում տնտեսական աճի տեմպերը դանդաղել են, և ճգնաժամի երկրորդ ալիքը փորձագետներն անխուսափելի են համարում: Նման պայմաններում տնտեսական աճի ապահովման ու խթանման արդյունավետ մեխանիզմների որոնման հիմնախնդիրն արդիական է, իսկ դրա լուծումը տեսական ու գործնական բնույթի բազմաթիվ դժվարություններ ու խոչընդոտներ ունի: Տնտեսական աճը մեր երկրի համար ևս կարևոր նպատակ է, քանի որ բնակչության մեկ շնչի հաշվով ազգային արդյունքի ավելացումը նրա կենսամակարդակի բարձրացման կարևորագույն պայման է: Տնտեսական աճի ապահովման բարդությունն ու բազմակողմանիությունը, յուրաքանչյուր երկրի տնտեսական կյանքի առավել կարևոր բնութագրիչ լինելու հանգամանքը, տնտեսական աճի վրա դինամիկ փոփոխվող տնտեսական միջավայրի ազդեցության առանձնահատկությունները, ինչպես նաև տնտեսական աճի գործոնների բացահայտման մեթոդաբանական դժվարությունները պայմանավորում են տնտեսագետների մշտական ուշադրությունն այդ հիմնախնդրին¹:

ՀՀ-ում սոցիալ տնտեսական զարգացումները վերջին տարիների ընթացքում կարելի է բաժանել ժամանակային երեք հիմնական փուլերի: Դրանք են՝

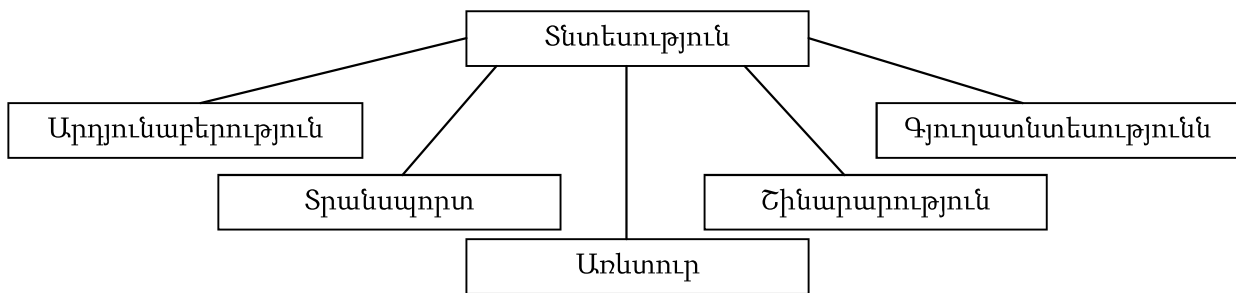
- Առաջին փուլը 2002-ից 2008 թվականի սեպտեմբեր ընկած ժամանակահատվածն է, երբ տնտեսությունը բնութագրվում էր տնտեսական երկնիշ աճով:
- Երկրորդ փուլը 2008 թվականի չորրորդ եռամսյակից մինչև 2009 թվականի վերջ ընկած ժամանակահատվածն է, երբ տնտեսությունը մտավ անկման փուլ, որը պայմանավորված էր համաշխարհային ֆինանսատնտեսական ճգնաժամով:
- 2010 թվականից սկսված հետճգնաժամայինը կարելի է բնութագրել որպես տնտեսության չափավոր աճի փուլ:

ՀՀ-ում տնտեսական աճն ունի յուրահատուկ գծեր և պահանջում է հատուկ ուսումնասիրություն, որոնց թվին կարելի է դասել երկրի տարածքային անհամաչափ զարգացումը, երկարաժամկետ ներդրումների պակասը, արտագաղթի ահագնացող տեմպերը և ՀՆԱ-ի զգալի անկումից հետո դրա վերականգնման անհրաժեշտությունը: Արդյունքում, վերը թվարկված խնդիրները տնտեսական աճի ապահովման հնարավորությունների բացահայտման և ուսումնա-

¹ Pritchett L., Understanding Patterns of Economic Growth // The World Bank Economic Review. 2000. Vol. 14. N 2. R 221—250.

սիրության հիմնախնդիրը դարձնում են էլ ավելի հրատապ: ՀՀ տնտեսական աճի ապահովման գործընթացում կարևոր դերակատարում ունի տրանսպորտի ոլորտը:

Ցանկացած երկրի տնտեսությունը չի կարող բարեհաջող գործել առանց տրանսպորտի ոլորտի, որը կարևոր դեր է խաղում երկրի տնտեսությունում և դրա կառուցվածքում (տե՛ս գծապատկերը) համարվում է անբաժանելի մասը: Տրանսպորտի աշխատանքից է կախված արդյունաբերական կազմակերպությունների, գյուղատնտեսության, մատակարարումների, առևտրի զարգացումը և բնականոն գործունեությունը: Մեծ է դրա նշանակությունը նաև արտաքին տնտեսական կապերում, երկրի պաշտպանության, նոր տնտեսական շրջանների զարգացման գործում¹:



Գծապատկեր 1. Տնտեսության կառուցվածքը

Տրանսպորտը բավարարում է մարդու ամենակարևոր կարիքներից մեկը, մասնավորապես՝ կապված բեռնափոխադրումների և ուղևորափոխադրումների հետ: Մյուս առանձնահատկությունը կայանում է նրանում, որ հանդիսանալով արտադրողական ուժերի բաղկացուցիչ մաս, նպաստում է տնտեսության զարգացմանը և հանդիսանում է աշխատողների նյութական ու սոցիալական կենսամակարդակի բարձրացման որոշիչ գործոններից մեկը:

Հայաստանի Հանրապետության համար, որը գտնվում է կարևոր ռազմավարական նշանակություն ունեցող Հարավային Կովկասում, տրանսպորտի հարցում մարտահրավերներ են առաջացնում տեղանքը, տեղադրությունը և աշխարհաքաղաքական իրավիճակը: Լինելով ցամաքային երկիր, Հայաստանի տնտեսությունը, մեծապես պայմանավորված է տրանսպորտային ծախսերից և միջսահմանային հաղորդակցումից: Ինչևէ, Հայաստանի դիրքը լուրջ խնդիր է հարուցում տրանսպորտի ոլորտի համար: Բաց են միջազգային սահմաններից միայն երկուսը՝ հյուսիսում Վրաստանի և հարավում Իրանի հետ: Ադրբեջանի հետ արևելյան սահմանը փակվել է դեռևս 1991 թվականին, իսկ Թուրքիայի հետ արևմտյան սահմանը՝ 1993 թվականին: Մեկ այլ հիմնախնդիր է Հայաստանի խիստ մայրցամաքային կլիման՝ ձմեռային շրջանի շատ ցածր ջերմաստիճաններով և ձնառատ տեղումներով, որոնք սահմանափակում են երկրի տնտեսական գործունեությունը: Այս խնդիրների հետևանքով էլ մեծանում են տրանսպորտային ծախսերը, մասնավորապես՝ առևտրի առարկա հանդիսացող ապրանքների դեպքում, իսկ ենթակառուցվածքների զարգացումն ու պահպանումը դառնում է ծախսատար: Բացի վերոնշյալները, Հայաստանն ունի նաև խիստ սահմանափակ թվով երկաթուղային գծեր և լայնածավալ ճանապարհային ցանց: Թեպետ ցանցի հզորությունները համարժեք են տրանսպորտի գծով նախատեսվող պահանջարկը մինչև 2020 թվականը բավարարելու համար, սակայն ֆինանսական միջոցների բացակայության հետևանքով ենթակառուցվածքները ենթարկվել են արագ քայքայման: Վերջին տարիներին գերակայությունը տրվել է ենթակառուցվածքների վերականգնմանն ու վերակառուցմանը, որոնց համար արտաքին աղբյուրներից՝ Ասիական զարգացման բանկից (ԱԶԲ), Վերակառուցման և զարգացման եվրոպական բանկից, Լինսսի հիմնադրամից, Հազարամյակի

¹ Экономика транспорта: Учебник и практикум, Под редакцией Е.В. Будриной, М.: Юрайт, 2016, 366 стр.

մարտահրավերների կորպորացիայից և Համաշխարհային բանկից ստացվել է մոտ 350 մլն. ԱՄՆ դոլար¹:

Պետք է նշել այն խոչընդոտը, որ փակ սահմանների հետևանքով էապես աճում են տրանսպորտային ծախսերը, կրճատվում միջազգային առևտրի հնարավորությունները, սահմանափակվում տեղական բեռնափոխադրումների ոլորտի զարգացումը, խաթարվում նյութատեխնիկական մատակարարման ոլորտի հեռանկարները և նվազում երկաթուղու դերը: Հետևաբար, այս պարագայում կարևորվում է Սնծովյան նավահանգիստների մատչելիության ապահովումը, որն ըստ էության կնվազեցնի առևտրի պակասուրդը մեկ երրորդով կամ կիսով չափ, ինչպես նաև կապահովի ՀՆԱ-ի 30%-նոց աճ: Երկրի տարածքի միջին բարձրությունը՝ 1800մ , և խիստ կլիման, շատ ցածր ձմեռային ջերմաստիճանը, առատ ձյունն ու հորդառատ անձրևներն առկա են ամբողջ երկրում, ներառյալ՝ հիմնական տրանսպորտային ուղիներում: Նշված գործոնների համադրությունը հանգեցնում է ինչպես տրանսպորտային, այնպես էլ ենթակառուցվածքի շահագործման և զարգացման բարձր ծախսերի:

Տնտեսական անկախություն ստանալուց հետո ժառանգված ենթակառուցվածքային համակարգը բավականին կոտ էր՝ ինչպես ցանցի ծածկույթի, այնպես էլ թողունակության առումով, և այդ դժվարին տարիներին տրանսպորտի ենթակառուցվածքների վիճակը վատացավ, քանի որ ֆինանսավորման բացակայության պատճառով տեխնիկական սպասարկման աշխատանքները դադարեցվեցին: Սակայն, այնուհանդերձ, անկախության հետագա տարիների ընթացքում ՀՀ կառավարության կողմից մշակված ռազմավարությունը համահունչ տնտեսական աճ է գրանցվել: Այդ ռազմավարությունը նաև զգալիորեն փոփոխել է տրանսպորտի ոլորտի կառավարումը: Դեռ ավելին, կատարվող ներդրումները և արտահանումը խրախուսելու նպատակով ՀՀ կառավարությունը գործարար միջավայրի բարելավման միջոցով ամրապնդել է այլ երկրների հետ տնտեսական հարաբերությունները:

Աղյուսակ 1

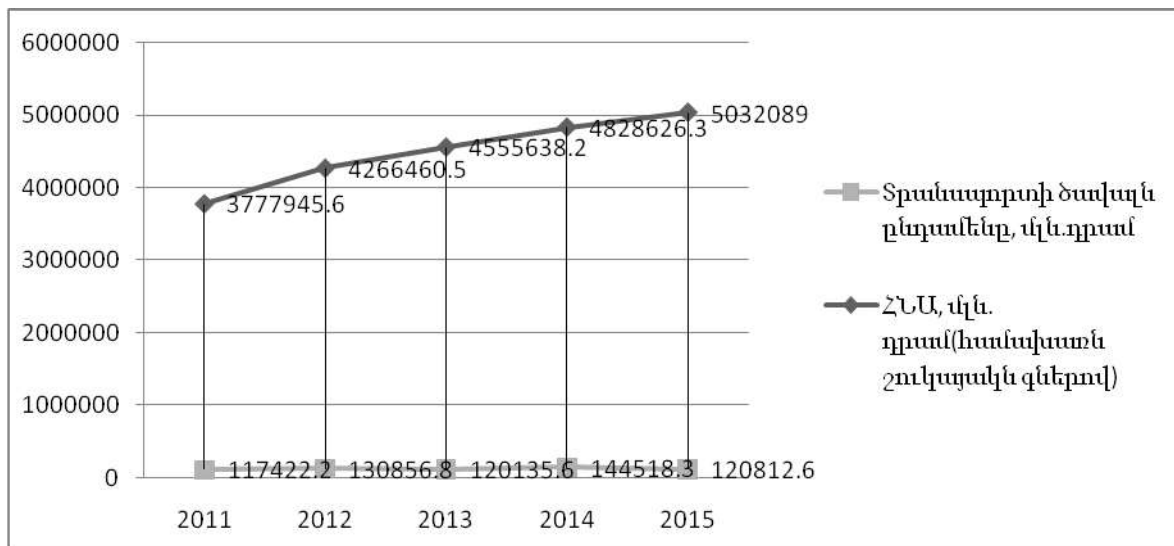
ՀՀ տրանսպորտի ոլորտի ցուցանիշները ՀՆԱ-ում ըստ 2011-2015թթ²

Ցուցանիշներ	2011	2012	2013	2014	2015
ՀՆԱ, մլն. դրամ(համախառն շուկայական գներով)	3777945,6	4266460,5	4555638,2	4828626,3	5032089,0
Տրանսպորտի ծավալն ընդամենը, մլն.դրամ	117422,2	130856,8	120135,6	144518,3	120812,6
Տրանսպորտի տեսակարար կշիռը ՀՆԱ-ում, %	3,1	3,07	2,6	3,0	2,4
Զբաղվածներ, ընդամենը 1000 մարդ, այդ թվում՝	1175,1	1172,8	1163,8	1133,5	1072,6
Տրանսպորտի ոլորտում, 1000 մարդ	48,7	51,6	51,2	45,5	39,9
Տրանսպորտի ոլորտում զբաղվածների տեսակարար կշիռը, %	4,1	4,4	4,4	4,0	3,7

Աղյուսակ 1-ի տվյալներից ակնհայտ է, որ չնայած այն հանգամանքին, որ 2015թ.-ին 2011թ.-ի համեմատ տրանսպորտի ծավալն աճի միտում է ունեցել, այնուամենայնիվ տրանսպորտի տեսակարար կշիռը ՀՆԱ-ում նվազել է 0,7%-ային կետով: Իսկ ինչ վերաբերվում է զբաղվածներին, ապա ՀՀ-ում և՛ զբաղվածների ընդհանուր թիվն է նվազել, և՛ կոնկրետ տրանսպորտի ոլորտում զբաղվածների թիվը (0,4%-ային կետով):

¹ Հայաստանի տրանսպորտային հեռանկարները, տրանսպորտի ոլորտի գլխավոր պլան, տրանսպորտ և կապ, Հայաստան, 2011, 36 էջ:

² Հայաստանի վիճակագրական տարեգիրք, 2016, էջ 60, 234:



Գծապատկեր 2. ՀՀ ՀՆԱ-ի և տրանսպորտի ոլորտի ցուցանիշները¹

Տրանսպորտային ենթակառուցվածքների զարգացումը պետության կայուն և դինամիկ զարգացման կարևորագույն նախադրյալն է, որը նպաստում է երկրի տնտեսական ակտիվության աճին: Զարգացած ենթակառուցվածքները նվազեցնում են տնտեսական տարածքների միջև հեռավորությունը, ինչն էլ, իր հերթին, ազդում է թե՛ արտադրության, թե՛ իրացման ծախսերի կրճատման վրա: Միաժամանակ տրանսպորտային ենթակառուցվածքները տարբեր երկրների և տարածաշրջանների շուկաները դարձնում են ավելի մատչելի՝ նպաստելով արտաքին շուկաներում երկրից արտահանման մրցունակության մակարդակի բարձրացմանը: Տրանսպորտային զարգացած ենթակառուցվածքների, այդ թվում դրանց արդյունավետ տեսակների առկայությունը հնարավորություն է տալիս ապրանքներն ու ծառայություններն անվտանգ և ժամանակին հասցնելու գնորդներին: Տրանսպորտային ենթակառուցվածքների զարգացումն առավել կարևոր է այն երկրներում, որոնք ծովային սահման չունեն և արդյունքում որոշակի դժվարություններ են առաջանում համաշխարհային շուկա մուտք գործելու և դրա առավելություններից օգտվելու համար: Հայաստանի պարագայում դեպի ծով անմիջական կապի, համապատասխան տրանսպորտային ենթակառուցվածքների և Եվրասիական տնտեսական միության անդամ երկրների հետ ընդհանուր սահմանի բացակայությունն այդ երկրների ապրանքային շուկաներին արդյունավետ ինտեգրվելու հիմնական խոչընդոտն է: Բացի դրանից, ապրանքների փոխադրման ընթացքում Վրաստանի սահմանը հատելով, որոշակի խնդիրներ են առաջանում տարանցման գործընթացների հետ կապված, որը մեծացնում է տրանսակցիոն ծախսերը և ազդում ոչ միայն արտահանվող ապրանքների մրցունակության, այլև ներմուծվող ապրանքների գների վրա:

Այժմ աղյուսակների տեսքով ներկայացնենք ՀՀ-ում ընդհանուր օգտագործման տրանսպորտի հիմնական ցուցանիշները (աղյուսակ 2) և տրանսպորտի առանձին տեսակների բեռնափոխադրումների տեսակարար կշիռները (աղյուսակ 3):

¹ Կազմվել է հեղինակների կողմից՝ ըստ Հայաստանի վիճակագրական տարեգիրք 2016-ի տվյալների:

ՀՀ տրանսպորտի ոլորտի հիմնական ցուցանիշներն ըստ 2006-2015թթ.¹

Հ/Հ	Ցուցանիշներ	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	Փոխադրվել են բեռներ, հզ.տոննա, այդ թվում՝	9676,4	10296,1	9389,3	9806,7	10577,5	9720,8	12094,1	12315,5	10157,6	11052,6
-	Երկաթուղային տրանսպորտով	2719,6	2983,7	2755,1	2942,6	3063,3	3269,4	3460,2	3275,2	3057,6	2531,7
-	Ավտոմոբիլային տրանսպորտով	5730,4	5864,5	5065,3	5636,4	6196,0	4944,2	6840,1	7319,6	5384,0	6864,9
-	Օդային տրանսպորտով	9,3	10,0	10,8	8,4	8,8	10,0	12,3	10,4	10,4	10,2
-	Մայրուղային խողովակաշարով	1217,1	1437,9	1558,1	1219,3	1309,4	1497,2	1781,5	1710,3	1705,6	1645,8
2	Բեռնաշրջանառությունը, մլն. տոննա-կմ, այդ թվում՝	2368,3	2874,9	3015,0	2597,6	3126,3	3525,3	4267,9	4247,9	4232,7	3746,0
-	Երկաթուղային տրանսպորտի	668,0	770,5	705,0	717,9	743,2	815,9	867,3	851,0	786,1	640,3
-	Ավտոմոբիլային տրանսպորտի	91,2	132,9	179,4	181,8	235,8	230,6	513,0	641,1	726,4	479,4
-	Օդային տրանսպորտի	12,4	13,1	13,1	9,5	9,7	9,1	11,2	5,6	2,0	-
-	Մայրուղային խողովակաշարով	1596,7	1958,4	2117,5	1688,4	2137,6	2469,7	2876,4	2749,8	2718,2	2626,3
3	Փոխադրվել են ուղևորներ, մլն. ուղևոր, այդ թվում՝	245,8	251,8	247,5	249,3	251,6	249,8	248,5	241,3	225,8	208,9
-	Երկաթուղային տրանսպորտով	0,7	0,6	0,7	0,8	0,8	0,6	0,6	0,4	0,4	0,4
-	Ավտոմոբիլային տրանսպորտով	214,0	216,0	207,7	206,3	206,0	207,0	207,8	202,1	189,1	175,0
-	Թեթև մարդատար տաքսիներով	10,0	12,5	14,9	17,2	18,0	17,9	17,7	15,7	12,8	10,3
-	օդային տրանսպորտով	1,2	1,4	1,5	1,5	1,7	1,7	1,8	1,8	2,1	1,9
-	տրոլեյբուսով	4,1	3,6	3,4	4,3	4,9	5,3	5,4	5,4	5,4	5,3
-	մետրոպոլիտենով	15,4	17,3	18,9	18,9	19,9	17,0	14,9	15,6	15,8	15,8
-	ճոպանուղով	0,4	0,4	0,4	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,2	0,2
4	Ուղևորաշրջանառությունը, մլն. ուղևոր-կմ	3485,6	3769,1	3982,9	3792,2	3937,8	3631,3	3471,1	2858,4	3008,5	2525,0
-	Երկաթուղային տրանսպորտի	27,7	23,9	26,6	34,5	50,1	49,4	53,0	55,1	51,9	44,3
-	Ավտոմոբիլային տրանսպորտի	2479,1	2566,2	2615,7	2355,5	2344,3	2379,7	2449,7	2457,0	2420,9	2307,6
-	Թեթև մարդատար տաքսիների	79,4	103,3	126,0	159,5	167,2	161,8	161,4	141,7	114,7	88,3
-	օդային տրանսպորտի	822,2	993,6	1127,1	1151,3	1278,6	951,3	725,5	120,4	336,0	-
-	տրոլեյբուսի	18,5	16,3	15,4	19,5	21,9	23,9	24,1	24,2	24,0	23,8
-	մետրոպոլիտենի	58,5	65,6	71,9	71,7	75,5	64,6	56,7	59,2	60,1	60,0
-	ճոպանուղով	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,6	0,7	0,8	0,9	1,0

¹ Հայաստանի վիճակագրական տարեգիրք 2011, 2016, էջ 328-329.

ՀՀ բեռնափոխադրումների, բեռնաշրջանառության, ուղևորափոխադրումների և ուղևորաշրջանառության ընդհանուր ծավալում տրանսպորտի առանձին տեսակների գծով տեսակարար կշիռն ըստ 2006-2015թթ.¹

Ցուցանիշները	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Բեռնափոխադրումներ ընդամենը, այդ թվում՝	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Երկաթուղային	28,1	29,0	29,3	30,0	29,0	33,6	28,6	26,6	30,1	22,9
Ավտոմոբիլային	59,2	56,9	54,0	57,5	58,5	50,9	56,6	59,4	53,0	62,1
Օդային	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Մայրուղային խողովակաշարային	12,6	14,0	16,6	12,4	12,4	15,4	14,7	13,9	16,8	14,9
Բեռնաշրջանառություն ընդամենը, այդ թվում՝	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Երկաթուղային	28,2	26,8	23,4	27,6	23,8	23,1	20,3	20,0	18,6	17,1
Ավտոմոբիլային	3,9	4,6	6,0	7,0	7,5	6,5	12,0	15,1	17,1	12,8
Օդային	0,5	0,5	0,4	0,4	0,3	0,3	0,3	0,1	0,1	-
Մայրուղային խողովակաշարային	67,4	68,1	70,2	65,0	68,4	70,1	67,4	64,8	64,2	70,1
Ուղևորափոխադրումներ ընդամենը, այդ թվում՝	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Երկաթուղային	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3	0,2	0,3	0,2	0,2	0,2
Ավտոմոբիլային	87,0	85,7	83,9	82,8	81,8	82,9	83,6	83,8	83,7	83,8
Թեթև մարդատար տաքսիներ	4,1	5,0	6,0	6,9	7,2	7,2	7,1	6,5	5,7	4,9
Օդային	0,5	0,6	0,6	0,6	0,7	0,7	0,7	0,7	0,9	0,9
Էլեկտրատրանսպորտ	8,1	8,5	9,2	9,4	10,0	9,0	8,3	8,8	9,5	10,2
Ուղևորաշրջանառություն ընդամենը, այդ թվում՝	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Երկաթուղային	0,8	0,6	0,7	0,9	1,3	1,4	1,5	1,9	1,7	1,7
Ավտոմոբիլային	71,1	68,1	65,6	62,1	59,5	65,5	70,6	86,0	80,5	91,4
Թեթև մարդատար տաքսիներ	2,3	2,7	3,2	4,2	4,2	4,5	4,6	5,0	3,8	3,5
Օդային	23,6	26,4	28,3	30,4	32,5	26,2	20,9	4,2	11,2	-
Էլեկտրատրանսպորտ	2,2	2,2	2,2	2,4	2,5	2,4	2,4	2,9	2,8	3,4

Աղյուսակ 2-ի և 3-ի տվյալներից ակնհայտ երևում է, որ բեռնափոխադրումների ընդհանուր ծավալում ամենամեծ տեսակարար կշիռ ունի ավտոմոբիլային տրանսպորտը, որը 2015-ին 2014-ի համեմատ ավելացել է 9,1 %-ով, իսկ ամենափոքր տեսակարար կշիռ ունի օդային տրանսպորտը, որը վերջին 10 տարիներին մնացել է անփոփոխ: Բեռնաշրջանառության ընդհանուր ծավալում ամենամեծ տեսակարար կշիռ ունի մայրուղային խողովակաշարային տրանսպորտը, որն ըստ վերջին 10 տարիների տվյալների տատանվել է 65-70%-ի սահմաններում, իսկ ուղևորափոխադրումների և ուղևորաշրջանառության ծավալում ամենամեծ տեսակարար կշիռ ունի ավտոմոբիլային տրանսպորտը:

¹ Հայաստանի վիճակագրական տարեգիրք 2011, 2016, էջ 330:

Տրանսպորտային փոխադրումներից հասույթը և ծախսերը¹

Ցուցանիշները	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Ուղևորների փոխադրումներից հասույթ	80 744,2	83 383,5	97 058,1	95 318,5	100 082,8	94 148,8	87 790,4	53 209,9	57 537,8	39 990,9
ծախսեր	80 183,3	72 094,1	89 677,7	96 681,4	107 449,2	99 997,5	94 403,5	53 956,1	62 865,9	43 095,1
Բեռների փոխադրումներից հասույթ	20 316,1	21 672,0	29 166,2	29 543,7	32 924,1	38 465,9	54 135,6	60 894,8	60 432,5	48 296,6
ծախսեր	26 457,4	22 857,6	29 311,1	31 679,5	29 986,5	32 057,2	46 674,5	51 401,8	50 751,9	41 131,6
Օժանդակ և լրացուցիչ տրանսպորտային գործունեությունից հասույթ	24210,1	27039,2	36890,8	37431,9	39486,5	44686,3	47295,1	51702,3	61825,2	55282,2

Աղյուսակ 4-ի տվյալներից երևում է, որ 2006-2010թթ. ուղևորների փոխադրումներից հասույթը աճել է, իսկ 2010-2015թթ. ունեցել է նվազման միտում, և 2015թ.-ին 2010թ.-ի համեմատ նվազել է մոտ 60%-ով: Նույն միտումը նկատվում է նաև ծախսերի մասով: Իսկ ինչ վերաբերում է բեռների փոխադրումներից և օժանդակ ու լրացուցիչ տրանսպորտային գործունեությունից հասույթին, ապա 2006-2014թթ. աճել է, իսկ 2015թ.-ին 2014թ.-ի համեմատ նվազել է, համապատասխանաբար 20,1%, 10,6%-ով:

Հայաստանի տրանսպորտի ոլորտի զարգացման ռազմավարությունը մինչև 2020թ. հետապնդում է կառավարման, ենթակառուցվածքների և տեխնոլոգիաների բարելավման նպատակ՝ տրանսպորտի ոլորտի կատարողականը մինչև 2020թ. առավելագույնի հասցնելու համար, և նախատեսում է բարգավաճում երկարաժամկետ կտրվածքում՝ տրանսպորտի արդյունավետ, ծախսարդյունավետ և բնապահպանության և սոցիալական տեսանկյուններից կայուն զարգացող ենթակառուցվածքների և ծառայությունների ձևավորման և մատուցման միջոցով²: Ռազմավարությունը մշակվել է անցյալի նվաճումների հիման վրա՝ տրանսպորտի ոլորտի հետ կապված ներկա ու ապագա մարտահրավերները հաղթահարելու և ներկա ու ապագա համաշխարհային շուկաների ընձեռած պոտենցիալ հնարավորություններն օգտագործելու համար: Այն մշակելիս հաշվի է առնվել նաև արդյունքների առումով ՀՀ կառավարությունից ունեցած ակնկալիքների աճը՝ սահմանափակ ռեսուրսների և ՀՀ կառավարության ինելամիտ հարկաբյուջետային և արտաքին պարտքի քաղաքականությունների համատեքստում: Ռազմավարությունը քաջալերում է համագործակցությունը կառավարության ներսում և արտաքին ֆինանսավորման կառույցների հետ, ինչպես նաև մասնավոր հատվածի հետ՝ ռազմավարության տեսլականին հասնելու համար:

¹ Հայաստանի վիճակագրական տարեգիրք 2011, 2016, էջ 334-336:

² Ասիական զարգացման բանկ, Հայաստանի տրանսպորտի ոլորտի զարգացման ռազմավարություն 2020, Երևան, 2008:

Համաշխարհային ֆինանսական ճգնաժամը և հարկաբյուջետային և արտաքին ֆինանսավորման հնարավոր սահմանափակումները (ներառյալ Հայկական սփյուռքի կողմից տրամադրվող ֆինանսավորումը) ՀՀ կառավարությունից կպահանջեն ավելի ակտիվորեն հետևել ռազմավարությանը. կառավարության ներսում և Հայաստանի հարևան երկրների հետ տրանսպորտի և առևտրի հեշտացման հզորացված համակարգման հետ մեկտեղ արդյունավետ կերպով նպատակադրել բարձր գերակայություն ունեցող ներդրումները՝ սահմանափակ ռեսուրսների միջոցով արագ և ծախսարդյունավետ արդյունքների հասնելու համար: Տրանսպորտին և առևտրին սպառնացող խոչընդոտները ծախսարդյունավետ կերպով վերացնելը կարևոր է Հայաստանում կայուն, համակողմանի տնտեսական զարգացում և բիզնեսի զարգացում ապահովելու համար, և առանցքային՝ տնտեսական հնարավորությունները տնտեսական իրականությունների վերածելու և երկրի համար ավելի լավ ապագա կերտելու համար:

Հայաստանի աշխարհագրական և տնտեսական առանձնահատկությունները պահանջում են, որպեսզի մշակվի տրանսպորտի ազգային ռազմավարություն: Ճանապարհների վերականգնումը, տրանսպորտային և ընդհանրապես արտադրական ու սոցիալական ենթակառուցվածքների ձևավորումը և զարգացումը հեռավոր շրջաններում կլուծեն բնակչության զբաղվածության հարցը: Այն կձևավորի միջմոդուլային (փոխադրումների համար տրանսպորտի մեկից ավելի տեսակ նախատեսող) արդյունավետ և մրցունակ տրանսպորտային համակարգ, որը կնպաստի տնտեսական աճին և կյանքի միջազգային տնտեսական համագործակցությունը:

ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԻ ՈԼՈՐՏԸ ԶՅ ՏՆՏԵՍԱԿԱՆ ԱՃԻ ԱՊԱՅՈՎՄԱՆ ԳՈՐԾՈՒՄ

ԱՇՈՏ ՀԱԿՈԲԻ ԲԱՅԱԴՅԱՆ, *տ.գ.դ., պրոֆեսոր*

ՀՀ ԳԱԱ Մ. Քոթանյանի անվան տնտեսագիտության ինստիտուտի բաժնի վարիչ, գլխավոր գիտաշխատող

ՄԵՐԻ ԳԱԳԻԿԻ ՄԱՆՈՒՉԱՐՅԱՆ, *տ.գ.թ.*

ՀՀ ԳԱԱ Մ. Քոթանյանի անվան տնտեսագիտության ինստիտուտի գիտաշխատող

Համառոտագիր

Հոդվածում քննարկվում են ՀՀ տնտեսությունում տրանսպորտի ոլորտի դերի և տնտեսական աճի գործընթացում վերջինիս մասնաբաժնի փոփոխության հարցերը, քանի որ տնտեսական աճը մեր երկրի համար կարևոր նպատակ է, և բնակչության մեկ շնչի հաշվով ազգային արդյունքի ավելացումը նրա կենսամակարդակի բարձրացման կարևոր պայման: ՀՀ-ում տնտեսական աճն ունի յուրահատուկ գծեր և պահանջում է հատուկ ուսումնասիրություն, որոնց թվին կարելի է դասել՝ երկրի տարածքային անհամաչափ զարգացումը, երկարաժամկետ ներդրումների պակասը, արտագաղթի ահագնացող տեմպերը և ՀՆԱ-ի զգալի անկումից հետո դրա վերականգնման անհրաժեշտությունը: Ճանապարհների վերականգնումը, տրանսպորտային և ընդհանրապես արտադրական ու սոցիալական ենթակառուցվածքների ձևավորումը և զարգացումը հեռավոր շրջաններում կլուծեն բնակչության զբաղվածության հարցը, որը դրական կազդի տնտեսական աճի վրա:

Բանալի բառեր. *տնտեսական աճ, տրանսպորտ, ՀՆԱ, զբաղվածություն, ֆինանսատնտեսական ճգնաժամ, տրանսպորտային փոխադրումներ, ճանապարհներ, տնտեսություն*

ТРАНСПОРТНАЯ ОТРАСЛЬ В ДЕЛЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОГО РОСТА РА

АШОТ АКОПОВИЧ БАЯДЯН, *д.э.н., профессор*

зав. отделом, главный научный сотрудник Института экономики им. М. Котаяна НАН РА

МЕРИ ГАГИКОВНА МАНУЧАРЯН, *к.э.н.*

научный сотрудник Института экономики им. М. Котаяна НАН РА

Аннотация

В статье рассматриваются роль транспортной отрасли РА и вопросы изменения ее доли в процессе обеспечения экономического роста, являющегося важнейшей целью нашей страны и проявляющегося в увеличении национального продукта на душу населения и соответственно повышении его жизненного уровня. Экономический рост в РА обладает уникальными характеристиками и требует специального исследования, к числу которых можно отнести неравномерное территориальное развитие страны, отсутствие долгосрочных инвестиций, растущие темпы миграции и необходимость его восстановления после значительного падения ВВП. Восстановление дорог, формирование и развитие транспортной, производственной и социальной инфраструктуры в целом позволят решить вопрос занятости населения в отдаленных районах, что положительно повлияет на экономический рост.

Ключевые слова: *экономический рост, транспорт, ВВП, занятость, финансово-экономический кризис, транспортные перевозки, дороги, экономика.*

THE ROLE OF THE TRANSPORT INDUSTRY IN THE PROCESS OF ENSURING ECONOMIC GROWTH

ASHOT HAKOB BAYADYAN, *Doctor of Sciences (Economics), Professor*

Head of Department, Chief Research Associate M. Kotanyan Institute of Economics

National Academy of Sciences, Republic of Armenia

MERI GAGIK MANUCHARYAN, *Ph.D. in Economics*

Research Associate, M. Kotanyan Institute of Economics

National Academy of Sciences, Republic of Armenia

Abstract

The article examines the role of the transport industry of the Republic of Armenia, and the issues related to the change of its share in the process of ensuring economic growth as the economic growth is an important goal for our country, and increasing the GDP per capita is an important condition for enhancing the standards of living. The characteristic of economic growth in the Republic of Armenia are unique and requires special research. Among the characteristics are inequitable regional development of the country, lack of long-term investments, a growing rate of emigration and the recovery of the GDP growth rates after significant decline. The restoration of roads, the formation and development of transport, production and social infrastructure in general will address the issue of employment in remote areas, which will positively affect the economic growth.

Keywords: *Economic growth, transport, GDP, employment, financial-economic crisis, transportation, roads, economy*