
**ԶԲՈՍԱՇՐՋՈՒԹՅԱՆ ՁԱՐԳԱՑՄԱՆ ԱՆՀՐԱԺԵՇՏ
ԵՆԹԱԿԱՌՈՒՑՎԱԾՔՆԵՐԻ ԱՐԴԻ ՎԻՃԱԿԸ ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ
ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅՈՒՆՈՒՄ**

ՍՏԵՓԱՆՅԱՆ Կ. Կ.

Զբոսաշրջությունը տնտեսության ծառայությունների բնագավառի առաջատար և առավել կայուն զարգացող ճյուղերից է: Համաշխարհային տնտեսության ամենադինամիկ զարգացող և առավել շահութաբեր այս ոլորտի զարգացման աննախադեպ տեմպերն իրենց ուղղակի և անուղղակի ազդեցությունն են թողնում տնտեսության գրեթե բոլոր ճյուղերի համամասնական զարգացման վրա:

Զբոսաշրջության ոլորտին տրված բոլոր գերակայություններն ու առավելությունները ներկայումս կասկածի տեղիք չեն տալիս: Այդ մասին են վկայում մասնագիտական բազմաբովանդակ գրականությունում, Զբոսաշրջության համաշխարհային կազմակերպության (ՁՀԿ)¹ ամենամյա հաշվետվություններում և դրա պաշտոնական ինտերնետային կայքում, ինչպես նաև զանգվածային լրատվության տարբեր միջոցներում հանդիպող բարձր գնահատականները:

Հայաստանում զբոսաշրջությունը² «Զբոսաշրջության և զբոսաշրջային գործունեության մասին» ՀՀ օրենքով հայտարարված է գերակա ուղղություն և դիտվում է որպես տնտեսության վերականգնման և զարգացման ամենահեռանկարային ճյուղերից մեկը³: Ծառայությունների այս ճյուղն արտադրական հարաբերությունների զարգացմանը զուգընթաց հետզհետե ձուլվում է արտադրողական ուժերի տարրերին և կարծես թե հանդես է գալիս որպես անմիջական արտադրողական ուժ:

Հայաստանը, լինելով տարածաշրջանի բացառիկ ռեկրեացիոն ռեսուրսներով, ինչպես նաև մտավոր հզոր ներուժով հարուստ երկրներից մեկը, կարող է դառնալ համաշխարհային նշանակություն ունեցող զբոսաշրջության կենտրոն, այն դեպքում, եթե արդյունավետ օգտագործվեն առկա բոլոր ռեսուրսներն ու հնարավորությունները, ոլորտը մշտապես գտնվի

¹ Զբոսաշրջության համաշխարհային կազմակերպությունը ՄԱԿ-ի կառուցվածքում ձևավորված և գործող մասնագիտացված կառույց է, որն իր կազմում ներառում է մոտ 130 երկիր: Հայաստանը ՁՀԿ-ին որպես լիիրավ անդամ անդամագրվել է 1997 թ. հոկտեմբերի 19-ին Ստամբուլում կայացած ՁՀԿ-ի 12-րդ ընդհանուր ժողովում (տե՛ս ՁՀԿ-ի պաշտոնական ինտերնետային կայք <http://www.worldtourism.org>):

² 2003 թ. դեկտեմբերի 17-ի «Զբոսաշրջության և զբոսաշրջային գործունեության մասին» ՀՀ օրենքի հոդված 2-ի համաձայն զբոսաշրջությունը ճանաչողական, հանգրստի, առողջարարական, մարզական, կրոնական, ազգականներին այցելության, մասնագիտական, գործնական և այլ նպատակներով բնակության մշտական վայրից (երկրից) այլ վայր (երկիր) առավելագույնը մինչև մեկ տարի անընդմեջ ժամկետով ճանապարհորդություն իրականացնող քաղաքացիների գործունեություն է (տե՛ս ՀՀ Պաշտոնական տեղեկագիր, N 6(305), Ե., 29.1.2004, էջ 19):

³ Տե՛ս նույն տեղում, էջ 21:

պետական հոգածության ներքո, գործող իրավաօրենսդրական դաշտը հավասար լինի բոլորի համար:

Վերջին տարիներին պետությունը մեծ ուշադրություն է դարձնում տնտեսության այս կարևորագույն ճյուղի զարգացմանը: Պետական քաղաքականության, ինչպես նաև հասարակության լայն շրջանակների ակտիվ միջամտության շնորհիվ մեծացել է հանրապետություն այցելող օտարերկրյա զբոսաշրջիկների թիվը: 2001 թ. սկսած՝ ներգնա այցելությունների միջին տարեկան աճը պահպանվում է տարեկան 25%-ի⁴ սահմաններում: Ներգնա զբոսաշրջության զարգացմանը զուգահեռ աճ է նկատվում նաև ներքին զբոսաշրջության ոլորտում, թեև հասարակության ոչ բոլոր շերտերն են ներգրավված դրանում: Ստորև ներկայացված աղյուսակի ցուցանիշները փաստում են զբոսաշրջության զարգացման աճը Հայաստանի Հանրապետությունում⁵:

	2004թ. հունվար- դեկտեմբեր	2005թ. հունվար- դեկտեմբեր	2005թ. հունվար- դեկտեմբերը՝ %-ով 2004թ. հունվար- դեկտեմբերի նկատմամբ
Հյուրանոցների քանակը, որոնք ընդունել են միջազգային զբոսաշրջիկների	33	39	118.2
ԺԱՄԱՆՈՂՆԵՐ			
Ժամանողներ, որոնք, համաձայն ԶՀԿ-ի մեթոդաբանության, հա- մարվում են զբոսաշրջիկներ	262 959	318 563	121.1
ՄԵԿՆՈՂՆԵՐ			
մեկնողներ, որոնք, համաձայն ԶՀԿ-ի մեթոդաբանության, հա- մարվում են զբոսաշրջիկներ	221 133	268 664	121.5
նրանց ուղևորությունը կազմա- կերպել են՝			
-հյուրանոցներում և հյուրանոցային տնտեսություններում	35434	50025	141.2
-բարեկամի կամ հարազատի տանը, վարձով տրվող բնակա- րաններում և այլն	227525	268538	118.0
ՄԵԿՆՈՂՆԵՐ			
մեկնողներ, որոնք, համաձայն ԶՀԿ-ի մեթոդաբանության, հա- մարվում են զբոսաշրջիկներ	221 133	268 664	121.5
նրանց ուղևորությունը կազմա- կերպել են՝			
-զբոսաշրջային կազմակերպությունները	2977	4273	143.5
-զբոսաշրջային կազմակերպու- թյունների կողմից չհաշվառված ընկերությունները	218156	264391	121.2

Ինչպես երևում է աղյուսակից, ըստ պաշտոնական վիճակագրության, 2005 թ. Հայաստան են ժամանել 318563 զբոսաշրջիկներ. դա 2004 թ.

⁴ ՀՀ կառավարության 2005թ. գործունեության հաշվետվություն, Ե., 2006, էջ 16:

⁵ Социально-экономическое положение Республики Армения в январе 2006 г., Е., 2006, с. 76.

նույն ժամանակահատվածի համեմատ 21,1%-ով ավել է: Հյուրանոցային տնտեսություններից ստացված տեղեկատվության համաձայն, 2005 թ. ընթացքում հանրապետություն այցելած զբոսաշրջիկների 29.4%-ը բաժին է ընկնում ԱՊՀ-ի, իսկ 70.6%-ը՝ այլ երկրներին⁶: Աճի նման տեմպերի պահպանման պայմաններում, համաձայն համապատասխան մարմինների կանխատեսումների, օտարերկրյա զբոսաշրջիկների թիվը 2010 թ. կհասի կես միլիոնի սահմանագիծը:

Զբոսաշրջիկների թվի աճը, մեծապես նպաստելով տնտեսության գրեթե բոլոր ճյուղերի զարգացմանը, լուրջ խթան է նաև արտարժույթի հոսքերի մեծացման գործում: Ինչպես մասնագիտական գրականությունում, այնպես էլ արտասահմանյան տարբեր թերթերում և ամսագրերում հաճախ է հանդիպում այն տեսակետը, համաձայն որի՝ զբոսաշրջության ոլորտում առաջատար համարվող երկրներում (ԱՄՆ, Գերմանիա, Ֆրանսիա, Իտալիա, Իսպանիա, Մեծ Բրիտանիա, Եգիպտոս) հիշյալ ոլորտից ստացվող արտարժույթի տարեկան ներհոսքը կազմում է արտահանման ծավալների 30-35%-ը⁷: Իհարկե, Հայաստանում դեռ վաղ է խոսել նման ցուցանիշի մասին, բայց որ նշված միտումը առկա է, դա փաստ է: Համաձայն ՋՀԿ-ի միջազգային զբոսաշրջությունից ստացվող եկամուտների հաշվարկման մեթոդաբանության, մեկ զբոսաշրջիկը, Հայաստանում անցկացնելով 5-7 օր, միջին հաշվով ծախսում է 800-1000 ԱՄՆ դոլար՝ առանց տրանսպորտային ծախսերի⁸: Հիշյալ թվերը մեկ անգամ ևս հաստատում են զբոսաշրջության ոլորտի կարևորությունը, *դրա առաջնահերթությունը երկրի տնտեսական քաղաքականության մշակման և իրականացման գործում*: Սակայն Հայաստանում, ներկա պահին, դեռևս կան բազմաթիվ չլուծված խնդիրներ, որոնք լուրջ խոչընդոտ են ոլորտի հետագա զարգացման համար: Մասնավորապես, ներկայացնենք Հայաստանի տնտեսական այն կարևորագույն ենթակառուցվածքները, որոնք ուղղակի կամ անուղղակի ձևով ազդում են զբոսաշրջության զարգացման վրա: Առանձնացվել և ստորև ներկայացվել են այն հիմնական ենթակառուցվածքները, որոնք այսօր անմխիթար վիճակում են և հոգածության կարիք ունեն: Դրանք են՝ հյուրանոցային տնտեսությունը, տրանսպորտային համալիրը, հեռահաղորդակցության ոլորտը, ճանապարհային տնտեսությունը⁹:

Ըստ «Զբոսաշրջության և զբոսաշրջային գործունեության մասին» ՀՀ օրենքի, հյուրանոցային տնտեսությունը ներառում է հյուրանոցները, մոթելները, հյուրանոցատիպ հանգրվանները, առողջարանները, հանգստյան

⁶ Նույն տեղում: Տե՛ս նաև Հայաստանի Հանրապետության սոցիալ-տնտեսական վիճակը 2005 թ. հունվար-դեկտեմբերին, Տեղեկատվական ամսական զեկույց, ՀՀ ԱՎԾ, Ե., 2006, էջ 141:

⁷ **Гуляев В. Г.**, *Туризм: экономика и социальное развитие (Финансы и статистика, М., 2003, с. 220.)*

⁸ ՀՀ Առևտրի և տնտեսական զարգացման նախարարության պաշտոնական ինտերնետային կայք:

⁹ Իհարկե, հիշյալ թվարկումով չեն սահմանափակվում զբոսաշրջության զարգացման անհրաժեշտ ենթակառուցվածքները, դրանք բազմաթիվ են ու բազմաբնույթ, որոնց կանդիդատներն են հետագայում:

և մասնագիտացված ճամբարները կամ տները, պանսիոնները, զբոսաշրջային, մանկապատանեկան և ճամբարային բնակատեղիները (համալիրները), զբոսաշրջային տները: Սրանք հանդես են գալիս որպես հյուրանոցային տնտեսության օբյեկտներ¹⁰: Թվարկված ենթակառուցվածքների շարքում համեմատաբար բարվոք վիճակում է հյուրանոցային տնտեսությունը: Սակայն եթե վերջինս բարվոք վիճակում է, ինչու է ներառվել անմխիթար վիճակում գտնվող ենթակառուցվածքների շարքում: Այս հարցն ունի բազմաբովանդակ պատասխան: Այսպես, եթե հանրապետության մայրաքաղաք Երևանում կան բազմաթիվ հյուրանոցներ, որոնք առաջարկում են բազմաբնույթ ծառայություններ՝ բազմաբնույթ սակագներով, ապա նույնը չի կարելի ասել հանրապետության մարզերի մասին: Հայտնի է, որ խորհրդային իշխանության տարիներին հանրապետության գրեթե բոլոր մարզկենտրոններում, հայտնի քաղաքներում գործում էին տարբեր կարգի հյուրանոցներ, որոնք ծառայություններ էին մատուցում իրենց հաճախորդներին: Սակայն, անկախության առաջին իսկ օրերից սկսած, այդ հյուրանոցների մեծ մասը կորցրեց իր նշանակությունը: Ներկա պահին դրանցից շատերը կամ սեփականաշնորհված և անգործության են մատնված՝ թալանված և վերածված փլատակների, կամ ծառայում են որպես ժամանակավոր կացարան (անհայտ ժամկետով)՝ փախստականների համար:

Վիճակն անհանգստացնող է այնքանով, որքանով որ Հայաստանի՝ համաշխարհային համբավ ունեցող պատմամշակութային խոշոր հուշարձանները, եկեղեցիներն ու կոթողները, առողջարանական համալիրները սփռված են հանրապետության ողջ տարածքում, հիմնականում՝ լեռնային, հեռավոր շրջաններում: Զբոսաշրջիկների մեջ մեծ դժգոհություն է առաջացնում այն փաստը, որ հյուրանոցների բացակայության պատճառով նրանք ստիպված են իրենց շրջագայությունները կազմակերպել մեկ օրվա ընթացքում: Սա, կարծում ենք, լուրջ մտահոգության տեղիք է տալիս և իր մեջ բովանդակում է հարցի պատասխանը:

Հարցը մեկ այլ տեսանկյունից դիտարկելու դեպքում տեսնում ենք, որ թեև, ինչպես նշվեց, Երևանում գործում են միջազգային չափանիշներին համապատասխանող բազմաթիվ հյուրանոցներ, այնուամենայնիվ, դրանց գործունեությունը նույնպես դժգոհություն է առաջացնում զբոսաշրջիկների շրջանում: Մասնավորապես՝ զբոսաշրջիկները դժգոհում են առաջարկվող բարձր սակագներից: Հյուրանոցներից յուրաքանչյուրն ունի իր սպառողական շուկան, որտեղ գործում են ամենատարբեր բնույթի մարտավարություններ, երբեմն գերիշխող է անբարեխիղճ մրցակցությունը, ինչը ՀՀ համապատասխան մարմինների կողմից դեռևս շարունակում է մնալ անուշադրության մատնված: Այս ամենը հետևանք է ոլորտի պետական միասնական քաղաքականության և մարտավարության անկատարության, չկա մշակված գնային ռազմավարություն, առաջարկվող գները

¹⁰ Հյուրանոցային տնտեսության օբյեկտների մանրամասն բովանդակությունը տե՛ս «Զբոսաշրջության և զբոսաշրջային գործունեության մասին» ՀՀ օրենք, Հոդվածներ 8-11: Տե՛ս նաև ՀՀ Պաշտոնական տեղեկագիր N 6(305), 29.1.2004, էջ 23-25: Սույն հոդվածի շրջանակում կիրառում ենք *հյուրանոցներ* տերմինը՝ նկատի ունենալով սույն օրենքով ամրագրված հյուրանոցային տնտեսության բոլոր օբյեկտները:

հեռու են իրական պահանջարկի բավարարման մակարդակից, մատուցվող ծառայությունների մակարդակը երբեմն շատ հեռու է դրանց դիմաց առաջարկվող գներից: Շատ հյուրանոցներ իրենք իրենց աստղեր են շտայլում՝ հաշվի չառնելով օրենքի պահանջները¹¹:

Բացի այդ, հարկ է ընդգծել, որ ոչ միայն զբոսաշրջությունն ու հյուրանոցային տնտեսությունը, այլև ընդհանրապես ծառայությունների ոլորտը կենտրոնացած է միայն Երևանում: Հանրապետության մարզերում, քաղաքներում բացակայում են զբոսաշրջության զարգացման անհրաժեշտ ռեստորանային, ժամանցային, մշակութային ենթակառուցվածքները: Դա հիմնականում պայմանավորված է հասարակական պահանջարկի բացակայությամբ, որն էլ, իր հերթին, բնակչության ահռելի ցածր կենսամակարդակի հետևանք է:

Այս ամենն արձանագրելով՝ կարող ենք ասել, որ կասկածից վեր է հյուրանոցային տնտեսության՝ որպես զբոսաշրջության զարգացման ամենակարևոր ենթակառուցվածքի անկատար վիճակը: Այն հաղթահարելու ելքը տարածաշրջանային ճիշտ քաղաքականության իրագործումն է՝ պայմանավորված զբոսաշրջային ներուժի՝ հանրապետության ողջ տարածքում սփռված լինելով: Հյուրանոցային տնտեսության զարգացումը Հայաստանում կարևորվում է նաև աշխատանքի շուկայի կարգավորման տեսանկյունից: Ընդհանրապես զբոսաշրջությունը և մասնավորապես հյուրանոցային տնտեսությունն աչքի են ընկնում զբաղվածության կարգավորման բարձր ճկունությամբ: Համաձայն Աշխատանքի միջազգային կազմակերպության տեղեկատվական աղբյուրների, աշխարհում զբոսաշրջության ոլորտում զբաղված մոտ 100 մլն մարդկանց կեսից ավելին աշխատում է հյուրանոցային տնտեսություններում: Ընդ որում, զբոսաշրջության արդյունաբերությունում զբաղվածության բարձր մակարդակով հատկապես աչքի են ընկնում զարգացող երկրները, որը պայմանավորված է այդ երկրներում աշխատուժի ցածր արժեքով¹²:

Հանրապետությունում զբոսաշրջության զարգացմանը խոչընդոտող ոչ պակաս կարևոր ենթակառուցվածքների շարքին է դասվում տրանսպորտային համալիրը: Հայտնի է, որ Հայաստանի տրանսպորտի հաղորդակցության արտաքին ուղիների շրջապատումը Թուրքիայի և Ադրբեջանի կողմից մեծապես խոչընդոտում է ինչպես ներհանրապետական, այնպես էլ տարածաշրջանային զբոսաշրջության զարգացմանը: 1990-ականից սկսած՝ հանրապետությունը հայտնվել է տրանսպորտային անկլավի մեջ, չի գործում երկաթուղային տրանսպորտը, որը հանրապետության համար կենսական նշանակություն ունի՝ պայմանավորված ջրային

¹¹ Թեև Հայաստանում 2004 թ. ի վեր գործում է «ՀՀ կառավարության 2004 թ. հունիսի 10-ի «Հյուրանոցային ծառայություններ մատուցելու կարգն ու պայմանները սահմանելու, հյուրանոցային տնտեսության օբյեկտների որակավորման կարգերը և որակավորման ընթացակարգը հաստատելու մասին» թիվ 946-Ն որոշումը», այնուամենայնիվ, հայտնի պատճառներով, օրենքը դեռևս մեր օրերում հեշտությամբ շրջանցվում է, և գործող հյուրանոցների մեծ մասի գործունեությունը հեռու է հիշյալ իրավական ակտի պահանջներից:

¹² Папирян Г. А., *Международные экономические отношения: Экономика туризма (Финансы и статистика, М., 2000, с.208); Гуляев В. Г., Туризм: экономика и социальное развитие (Финансы и статистика, М., 2003, с. 220-221.)*

հաղորդակցության ուղիների բացակայությամբ: Արտաքին աշխարհի հետ կապը հաստատվում է Իրանի միջոցով:

Հանրապետության ներսում շարժի հիմնական միջոցը ավտոմոբիլն է: Ավտոմոբիլային ինտենսիվ երթևեկությամբ աչքի է ընկնում հատկապես Երևանը: Ավտոմոբիլների օրեցօր աճը մեծապես վնասում է քաղաքի բնապահպանությանը, որն էլ, բնականաբար, իր բացասական ազդեցությունն է թողնում զբոսաշրջության զարգացման վրա: Քաղաքի օդային ավազանի ծայրաստիճան աղտոտվածությունը կարելի է զգալ ամեն պահ: Բնապահպանական խնդիրների և շրջակա միջավայրի պահպանության նպատակով ՀՀ կառավարությունը որոշակի քայլեր է ձեռնարկել, բայց դրանք դեռևս բավարար չեն: Մասնավորապես՝ ավտոտրանսպորտի արտանետումների կրճատման ուղղությամբ ՀՀ կառավարությունն ընդունել է որոշում՝ էթիլացված բենզինի արտադրությունը, օգտագործումը և ներմուծումը արգելելու վերաբերյալ:

Տրանսպորտային ցանցի անմխիթար վիճակը հաճախ է դառնում զբոսաշրջիկների դժգոհության առարկա: Թեև որոշ հյուրանոցներ ձեռք են բերել արտասահմանյան տրանսպորտային միջոցներ, որոնցով կազմակերպում են զբոսաշրջիկների շրջագայությունները, այնուամենայնիվ, դրանք դեռևս բավարար չեն, և զբոսաշրջիկների մեծ մասն օգտվում է տաքսամոտորային տրանսպորտից:

Հարկ է ընդգծել, որ տրանսպորտային համալիրի բարեփոխումները ՀՀ կառավարության ուշադրության ներքո են: Մասնավորապես՝ զբոսաշրջության զարգացմանը մեծապես կնպաստի 2007 թ. վերջին օդանավակայանի նոր ուղևորային համալիրի շահագործումը, որն իր մասշտաբներով և տեխնիկական հագեցվածությամբ տարածաշրջանի խոշորագույն համալիրներից է լինելու: Հանրապետությունում զբոսաշրջության զարգացմանը կնպաստի նաև Թուրքիայի և Ադրբեջանի հետ բարիդրացիական հարաբերությունների հաստատումը. կբացվեն սահմանները, կմեծանա օտարերկրյա զբոսաշրջիկների թիվը: Այստեղ իր դերն ունի միջազգային հանրությունը, որը նույնպես պետք է շահագրգռվածություն ցուցաբերի այս հարցում:

Զբոսաշրջության զարգացմանն անհրաժեշտ մյուս կարևորագույն ենթակառուցվածքը՝ հեռահաղորդակցության ոլորտը, ոչ միայն օտարերկրյա զբոսաշրջիկների, այլև տեղաբնակների ամենօրյա շահարկման թեման է, քանի որ դեռևս շատ հեռու է կատարյալ լինելուց: Գաղտնիք չէ, որ 1997 թ. Հայաստանի կառավարության և Հունաստանի հեռահաղորդակցության ոլորտում առաջատար «ՕՏԵ» ընկերության միջև կնքված համաձայնագրով այդ ընկերությունը մենաշնորհային իրավունքով ստանձնեց Հայաստանի հեռահաղորդակցության ոլորտի կառավարման իրավունքը: Համաձայնագրով նախատեսված էր, որ «ՕՏԵ»-ն, 10 տարվա ընթացքում Հայաստանի հեռահաղորդակցության բնագավառում կատարելով ոչ պակաս, քան 300 մլն ԱՄՆ դոլարի չափով ներդրումներ, պետք է զարգացներ այն՝ համապատասխանեցնելով միջազգային չափանիշներին: Դրա հետևանքով, գրեթե ոչինչ չկատարելով, Հայաստանի հեռահաղորդակցության ոլորտն առաջընթացի փոխարեն ետընթաց ապրեց: Մոտ 10 տարի աշխատելով Հայաստանում՝ այդ ընկերությունն իր

ծառայությունների դիմաց սահմանած բարձր սակագներին համարժեք բարձրակարգ ծառայություններ չմատուցելով հանդերձ՝ ապահովեց գերշահույթներ:

Այսօր ամենուրեք կարելի է լսել օտարերկրյա զբոսաշրջիկների դժգոհությունը կապի որակից: Հայաստանի շրջանների մեծ մասում դեռևս բացակայում են ժամանակակից կապի ենթակառուցվածքները: Բջջային հեռախոսակապի, ինտերնետ ծառայությունների մատուցման ցածր որակն ու տեխնիկական սահմանափակումները բացասաբար են անդրադառնում նաև հայկական տեղեկատվական տեխնոլոգիաների շուկայի զարգացման վրա, իսկ վերջինս, ինչպես հայտնի է, Հայաստանի տնտեսության զարգացման գերակա ուղղություններից է: Այս ամենն իր բացասական հետևանքներն է թողնում զբոսաշրջության զարգացման վրա: Իհարկե, Հայաստանի կառավարությունը որոշ քայլեր ձեռնարկում է վիճակը շտկելու համար: Այսպես, բջջային հեռախոսակապի մենաշնորհի պատճենը «ինչ-որ»¹³ չափով վերացված է, քանի որ 2005 թ. ՀՀ տրանսպորտի և կապի նախարարության հայտարարած մրցույթում հաղթող է ճանաչվել և շուկայում իր դիրքերն է ամրապնդում «Ղ-Տելեկոմ» ՓԲԸ-ն: Փաստորեն, բջջային հեռախոսակապի ոլորտում առաջընթաց նկատվում է, և ներկա պահին այդ շուկայում իրենց ծառայություններն են մատուցում երկու խոշոր օպերատորներ: Միննույն ժամանակ, 2006 թ. աշնանը հունական «ՕՏԵ» ընկերության բաժնետոմսերի 90%-ն անցավ ռուսական հեռահաղորդակցության ոլորտում առաջատար «ՎԻՄՊԵԼԿՈՄ» ընկերությանը, իսկ 2007 թ. սկզբին՝ նաև մնացած 10%-ը: Վերջինս խոստանում է խոշոր ներդրումային ծրագրերի շնորհիվ ապահովել միջազգային չափանիշներին համապատասխան ծառայությունների մատուցումը:

Ելնելով Հայաստանի աշխարհագրական դիրքից՝ զբոսաշրջության զարգացմանն անհրաժեշտ ենթակառուցվածքների շարքում կարևորվում է նաև բարձրակարգ, հուսալի և անվտանգ ճանապարհներ ունենալը: Թեև ՀՀ ճանապարհային տնտեսության վերականգնման և զարգացման գործում վերջին տարիներին արվում են խոշորածավալ կապիտալ ներդրումներ, այնուամենայնիվ, դեռևս շատ անելիքներ կան: Համեմատաբար բարվոք վիճակում են հանրապետության միջպետական նշանակություն ունեցող ճանապարհները, որոնց վերականգնումն իրականացվել է սփյուռքի և հատկապես «Լինսի» հիմնադրամի խոշորածավալ ֆինանսական ներդրումների շնորհիվ¹⁴:

«Լինսի» հիմնադրամի միջոցներով ամբողջովին վերանորոգվել են Երևանի կենտրոնական փողոցներն ու մայրերը, միայն 2003 թ. ընթացքում ճանապարհային տնտեսությունում իրականացվել են շուրջ 21 մլրդ

¹³ Բջջային հեռախոսակապի մենաշնորհի պատճենը վերացված է «ինչ-որ» չափով, քանի որ մինչև 2009թ. հայկական բջջային հեռախոսակապի ծառայությունների շուկա այլ ընկերություն իրավունք չունի մուտք գործել:

¹⁴ «Լինսի» հիմնադրամի գործունեությունը միայն ճանապարհաշինությամբ չի սահմանափակվում: Հիմնադրամը ստեղծման պահից խոշոր ներդրումներ է կատարում բնակարանաշինության, դպրոցաշինության, բուժփմնարկների, մշակութային տարբեր հաստատությունների ինչպես վերանորոգման, այնպես էլ նորերի կառուցման գործում:

դրամի ներդրումային ծրագրեր¹⁵: Ճանապարհաշինության գործում «Լինսի» հիմնադրամից բացի անգնահատելի ավանդ ունի նաև «Հայաստան» համահայկական հիմնադրամը, որի գործունեության շրջանակներում հատկապես ուշագրավ է «Գորիս-Ստեփանակերտ» ռազմավարական նշանակության մայրուղու կառուցումը, որը Հայաստան այցելած զբոսաշրջիկներին հնարավորություն է ընձեռում համեմատաբար առանց դժվարությունների տեսնել նաև Լեռնային Ղարաբաղի Հանրապետությունը: Հսկայական ներդրումներ են կատարվում նաև Լեռնային Ղարաբաղի տնտեսության, մասնավորապես ճանապարհային տնտեսության զարգացման մեջ՝ նպատակ ունենալով երկիրը գրավիչ դարձնել զբոսաշրջիկների համար: Ասվածի վկայությունն է «Հյուսիս-Հարավ» ավտոմայրուղու կառուցումը, որը մեծապես հեշտացրել է Լեռնային Ղարաբաղի քաղաքների և գյուղերի միջև կապը¹⁶:

Քանի որ հանրապետության զբոսաշրջության ներուժը սփռված է հանրապետության ողջ տարածքում, այդ առումով կարևոր են նաև տեղական ճանապարհները: Վերջիններս, գտնվելով մարզպետարանների ենթակայության տակ, համապատասխան ֆինանսական միջոցների բացակայության պատճառով շարունակում են մնալ վատթար վիճակում: Ճանապարհների անմխիթար վիճակը, իսկ առանձին դեպքերում նաև որոշակի հատվածների իսպառ բացակայությունը մեծապես խոչընդոտում են զբոսաշրջիկներին ազատ կապ հաստատելու մայրաքաղաք Երևանի և հեռավոր մարզերի հետ: Այս ամենը ևս մեկ անգամ փաստում է ճանապարհային տնտեսության՝ զբոսաշրջության կարևորագույն ենթակառուցվածք լինելը, որի վերականգնումն ու զարգացումն ուղղակի և անուղղակի ձևով մեծ ազդեցություն կգործեն հանրապետության զբոսաշրջության զարգացման վրա: Ճանապարհային ցանցի բարելավումը լուծում կտա նաև ՀՀ տնտեսության առջև ծառացած մի շարք կարևորագույն հիմնախնդիրների: Այս կապակցությամբ ՀՀ կառավարությունն արդեն որոշակի միջոցառումներ է նախաձեռնել: Մասնավորապես՝ ԱՄՆ-ի կառավարության «Հազարամյակի մարտահրավերներ» հիմնադրամին ՀՀ կառավարության ներկայացրած և արդեն հաստատված ու գործող¹⁷ ծրագրով նախատեսվում է առաջիկա տարիներին խոշորածավալ

¹⁵ ՀՀ Կառավարության գործունեությունը 2000-2004թթ., Ե., 2005, էջ 28:

¹⁶ «Հայաստան» համահայկական հիմնադրամի գործունեությունը նույնպես ճանապարհաշինությամբ չի սահմանափակվում, ներդրումներ են կատարվում տնտեսության գրեթե բոլոր բնագավառներում: Հիմնադրամի 2007թ. գործունեության մեջ կարևորվում է «Արցախի վերածնունդ» ծրագրի իրագործումը, որն ուղղված է Լեռնային Ղարաբաղի՝ արցախյան պատերազմի հետևանքով առավել մեծ վնասներ կրած Մարտակերտի և Հաղթույթի շրջանների վերականգնմանը:

¹⁷ ԱՄՆ-ի կառավարության «Հազարամյակի մարտահրավերներ» կորպորացիայի տնօրենների խորհուրդը 2006 թ. փետրվարի 27-ին հաստատել է Հայաստանին տրամադրվող դրամաշնորհը՝ 235.65 մլն ԱՄՆ դոլարի ծավալով՝ անհատույց հիմունքներով և հինգ տարի իրականացման ժամկետով:

«Հազարամյակի մարտահրավերներ» հիմնադրամի ծրագրով, բացի ճանապարհաշինությունից, նախատեսվում է խոշորածավալ ներդրումներ իրականացնել նաև ոռոգման ենթակառուցվածքներում, ֆինանսական և տեխնիկական աջակցություն ցուցաբերել գյուղացիական տնտեսություններին և ագրոֆիզիկոսների զարգացմանը, մի խոսքով, անել այն ամենը, ինչը կխթանի նվազագույնին հասցնելու գյուղական աղքատությունը: Իսկ դա էլ իր դրական հետևանքները կթողնի հանրապետության զբոսաշրջության զարգացման մակարդակի բարձրացման վրա:

ներդրումներ իրականացնել ռազմավարական մոտ 943 կմ ընդհանուր երկարությամբ, թվով 85 ճանապարհահատվածների բարեկարգման աշխատանքներում¹⁸: Չմոռանալ նաև այն փաստը, որ Հայաստանում ճանապարհաշինությունը, հատկապես տեղականը, աղքատության հաղթահարման տեսանկյունից գերակա խնդիր է և իր ուրույն տեղն է զբաղեցնում ՀՀ կառավարության ծրագրում: Կառավարության՝ Աղքատության հաղթահարման ռազմավարական ծրագրով նախատեսված է 2004-2015 թթ. ընթացքում ճանապարհների կապիտալ վերանորոգման համար հատկացված ծախսերը տարեկան հասցնել ՀՆԱ-ի մոտ 0.9%-ին¹⁹:

Այսպիսով, բարձրացված հարցերը հրատապ են, օրակարգային, պահանջում են հետևողական աշխատանք, որի շնորհիվ կունենանք զարգացած ենթակառուցվածքներ, որոնք ոչ միայն կարևոր են զբոսաշրջության զարգացման տեսանկյունից, այլև կնպաստեն ողջ հասարակության բարեկեցության բարձրացմանը: Այս ամենը հաշվի առնելու և խնդիրներին համալիր լուծում տալու դեպքում կստեղծվեն իրական և ամուր հիմքեր՝ Հայաստանի զբոսաշրջային արդյունքը միջազգային հանրությանը պատշաճ ներկայացնելու համար:

СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ НЕОБХОДИМЫХ ДЛЯ РАЗВИТИЯ ТУРИЗМА ПОДСТРУКТУР В РЕСПУБЛИКЕ АРМЕНИЯ

СТЕПАНЯН К. К.

Резюме

Неоценима роль туризма в разработке и осуществлении экономической политики нашего государства, ибо туризм может способствовать восстановлению и развитию экономики республики. В этом процессе важнейшую роль играет экономическая инфраструктура, которая должна стать предметом пристального внимания. Предлагаемые нами меры позволят улучшить положение в становлении и развитии туризма в стране.

¹⁸ Տե՛ս ՀՀ Ֆինանսների և էկոնոմիկայի նախարարության պաշտոնական ինտերնետային կայք՝ www.mfe.gov.am:

¹⁹ ՀՀ կառավարության 2003թ. «Աղքատության հաղթահարման ռազմավարական ծրագիրը» հաստատելու մասին թիվ 994 որոշում, 8.VIII.2003, էջ 139: