



ՄԻՋԱԶԳԱՅԻՆ

ՏՆՏԵՍԱԳԻՏՈՒԹՅՈՒՆ

Հոդվածի հղումը. Վարդանյան Տ., Այվազյան Ա., Մինասյան Ս., Հայրապետյան Ա., Պողոսյան Վ. (2025), ՀՀ լոգիստիկ համայնապատկերը. զարգացման մարտահրավերներ և հնարավորություններ, *Տնտեսություն և հասարակություն*, ՀՊՏՀ, *Տնտեսագետ*, 1(7), 164-186, DOI: 10.52174/29538114_2025.1-164
Ներկայացվել է խմբագրություն՝ 17.06.2025 թ.
Ուղարկվել է գրախոսության՝ 19.06.2025 թ.
Երաշխավորվել է հրապարակման՝ 13.08.2025 թ.

ՏԱԹԵՎԻԿ ՎԱՐԴԱՆՅԱՆ

ՀՊՏՀ միջազգային տնտեսական հարաբերությունների
ամբիոնի ավագ դասախոս, տնտեսագիտության թեկնածու

 <https://orcid.org/0000-0001-6488-2717>

ԱՆՆԱ ԱՅՎԱԶՅԱՆ

ՀՊՏՀ կառավարման ամբիոնի ասիստենտ

 <https://orcid.org/0009-0006-1025-0013>

ՍՈՒՐԵՆ ՄԻՆԱՍՅԱՆ

ՀՊՏՀ միջազգային տնտեսական
հարաբերությունների ամբիոնի դասախոս

 <https://orcid.org/0000-0002-0836-6571>

ԱՆԺԵԼԱ ՀԱՅՐԱՊԵՏՅԱՆ

ՀՊՏՀ մաքսային վարչարարության
մագիստրոսական կրթական ծրագրի ուսանող

 <https://orcid.org/0009-0009-3677-0158>

ՎԻԳԵՆ ՊՈՂՈՍՅԱՆ

Մ. Քոթանյանի անվան տնտեսագիտության ինստիտուտի ասպիրանտ

 <https://orcid.org/0000-0002-5812-313X>

ՀՀ ԼՈԳԻՍՏԻԿ ՀԱՄԱՅՆԱՊԱՏԿԵՐԸ. ԶԱՐԳԱՅՄԱՆ ՄԱՐՏԱՀՐԱՎԵՐՆԵՐ ԵՎ ՀՆԱՐԱՎՈՐՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐ

Տրանսպորտային և լոգիստիկ ենթակառուցվածքների զարգացումը Հայաստանի Հանրապետությունում տնտեսական զարգացման և միջազգային առևտրային ինտեգրման առանցքային բաղադրիչն է: Լինելով ցամաքային շրջափակման մեջ գտնվող երկիր, առանց ծովային ելքի և հարևան երկու երկրների հետ փակ սահմաններով՝ Հայաստանը բախվում է լոգիստիկ համակարգի արդյունավետության և բազմաբնույթ են-

թակառուցվածքային խոչընդոտների: Հոդվածը ներկայացնում է Հայաստանի լոգիստիկ համակարգի զարգացման ներկա վիճակն ու առկա մարտահրավերները՝ դիտարկելով տնտեսական, ինստիտուցիոնալ և տարածաշրջանային գործոնների ազդեցությունը համակարգի արդյունավետության վրա, շեշտադրում է լոգիստիկ ենթակառուցվածքների կարևորվող դերը երկրի արտաքին առևտրային կարողությունների ընդլայնման, ներդրումային գրավչության բարձրացման և միջազգային շուկաներին ինտեգրվելու գործում՝ բացահայտելով կառուցվածքային և համակարգային հիմնախնդիրները, որոնք խոչընդոտում են երկրի տնտեսական ինտեգրումը տարածաշրջանային և միջազգային շուկաներում, թույլ չտալով Հայաստանի լիարժեք մասնակցությունը տարածաշրջանային և գլոբալ մարտակարարման շղթաներին: Վերլուծության հիմքում վիճակագրական տվյալներ են, համեմատական գնահատումներ և լոգիստիկայի արդյունավետության համաթվի ցուցանիշներ: Հոդվածում ընդգծվում է, որ Հայաստանի աշխարհագրական մեկուսացվածությունը, մաքսային ու տրանսպորտային ենթակառուցվածքների սահմանափակ հնարավորությունները, ինչպես նաև լոգիստիկ քաղաքականության մարտահրավերները զգալի ազդեցություն են ունենում երկրի արտաքին տնտեսական գործունեության արդյունավետության վրա: Եզրակացությունների հիման վրա ներկայացվում են զարգացման հնարավոր ուղղություններ, ներառյալ ենթակառուցվածքների արդիականացումը, համագործակցային հարթակների ընդլայնումը և լոգիստիկ կարողությունների համակողմանի բարելավումը:

Հիմնաբառեր. լոգիստիկ ենթակառուցվածքներ, տրանսպորտային ինտեգրում, բեռնափոխադրումներ, լոգիստիկայի արդյունավետության համաթիվ

JEL: L91, R40

DOI: 10.52174/29538114_2025.1-164

Ներածություն: Յուրաքանչյուր երկրի տնտեսական ներուժի լիարժեք իրացման, արտաքին առևտրի ընդլայնման, ներդրումների ներգրավման և միջազգային շուկաներին ինտեգրվելու կարևորագույն նախադրյալներից են այդ երկրի լոգիստիկ համակարգի զարգացումն ու կայուն ենթակառուցվածքների առկայությունը: Գործուն տրանսպորտային ցանցերը, կայուն մատակարարման շղթաները և արդյունավետ կապը, միջազգային առևտրային ուղիներն անփոխարինելի են երկրի տնտեսական զարգացումը խթանելու և գլոբալ մրցունակությունը բարձրացնելու հարցում: Զարգացած լոգիստիկ համակարգերը որպես շարժիչ ուժ են ծառայում միջազգային շուկաներին երկրի ինտեգրման առումով և որոշում, թե որքան դինամիկ են ապրանքներն ու ծառայությունները փոխանակվում արտադրողների, սպառողների և շուկաների միջև:

Հայաստանը, լինելով դեպի ծով ելք չունեցող երկիր և ունենալով փակ սահմաններ հարևան չորս երկրից երկուսի հետ, մշտապես բախվել է լոգիստիկ մարտահրավերների՝ իր առջև ունենալով լոգիստիկ ենթակառուցվածքների բարելավման ու տրանսպորտային ցանցի տարբերակման հրատապ պահանջ: Տարածաշրջանային շրջափակումների ու ցամաքային սահմանափակ երթուղիների առկայությունը, այլ կերպ ասած՝ Հայաստանի «աշխարհագրական քվադրանկուսացումը», մշտապես խոչընդոտել է միջազգային առևտրի ներուժն ամբողջապես օգտագործելու կարողությանը, ինչը պահանջում է զգալի կենտրոնացում լոգիստիկ ենթակառուցվածքի բարելավման և տրանսպորտային ցանցերի տարբերակման վրա: Երկրի տնտեսությունը տասնամյակներ շարունակ բախվել է կառուցվածքային խոչընդոտների, և լոգիստիկական ու փոխադրումները շարունակում են առանցքային մնալ տնտեսական զար-

Գացման մարտահրավերների թվում: Չնայած վերջին տարիներին ՀՀ լոգիստիկ համակարգի բարելավման, ենթակառուցվածքների զարգացման և միջազգային համագործակցության հնարավորությունների ընդլայնման ուղղություններով առկա դրական միտումներին՝ հատկանշական է, որ առկա են մի շարք համակարգային խնդիրներ, որոնք խոչընդոտում են ոլորտի կայուն առաջընթացի ապահովումը: Ուստի այս հոդվածի հիմնական նպատակն է ուսումնասիրել և վերլուծել Հայաստանի լոգիստիկ համակարգը՝ հիմնական մարտահրավերների սահմանման և լուծման հիմնուղիների նախասահմանման դիտանկյունից:

Գրականության ակնարկ: Տրանսպորտային և լոգիստիկ ենթակառուցվածքների դերը համաշխարհային տնտեսության մեջ արժանացել է զգալի գիտական ուշադրության: Որոշ հեղինակներ նշում են, որ լոգիստիկ համակարգերը գլոբալ մատակարարման շղթաների կազմակերպման հիմնասյունն են, իսկ դրանց արդյունավետությունը կապակցվում է առևտրային հոսքերի ժամանակային և ծախսային օպտիմալացման հետ¹: Դիտարկելով դեպի ծով ելք չունեցող երկրների վիճակը՝ Քոլիերը և Վենեբլսը նշում են, որ լոգիստիկ ծախսերն այսպիսի երկրներում կարող են ՀՆԱ-ում կազմել մինչև 15%, ինչը կրկնակի գերազանցում է ծովային ելք ունեցող զարգացող երկրների միջին ցուցանիշները²:

ՀՀ լոգիստիկ համակարգի զարգացման խնդիրները քննարկել են տարբեր հեղինակներ: Տ. Միքայելյանը վերլուծել է Հայաստանի լոգիստիկ ենթակառուցվածքների ներկայիս վիճակը՝ համադրելով տարածաշրջանի այլ երկրների հետ, արձանագրելով, որ ենթակառուցվածքների թերի զարգացումը, տրանսպորտային ցանցերի անբավարար հագեցվածությունը, ինչպես նաև տարանցիկ փոխադրումների համար բարենպաստ և մրցունակ միջավայրի բացակայությունը էապես ազդում են երկրի լոգիստիկ արդյունավետության վրա: Ըստ Միքայելյանի՝ Հայաստանի լոգիստիկ համակարգի առաջխաղացման հիմնական խոչընդոտները տրանսպորտային բարձր ծախսերն են և տարածաշրջանային շրջափակումները, որոնք էապես խոչընդոտում են առևտրային հոսքերի բնականոն կազմակերպումը³: Ա. Մարկոսյանի «Հայաստանի Հանրապետության արտաքին առևտրի քաղաքականության արդի հիմնախնդիրները» հոդվածում վերլուծվում են ՀՀ արտաքին առևտրային քաղաքականության հիմնական մարտահրավերները, մասնավորապես՝ արտահանման կառուցվածքի խոցելիությունը, ԵԱՏՄ և ԵՄ շրջանակներում համագործակցության բարդությունները և գլոբալ տնտեսական անկայունության ազդե-

¹ Տե՛ս **Rodrigue J.-P.** (2020). *The geography of transport systems* (5th ed.). Routledge, <https://doi.org/10.4324/9780429346323>

² Տե՛ս **Collier P., Venables A. J.** (2008). Trade and economic performance: Does Africa's fragmentation matter? *Annual World Bank Conference on Development Economics*, 15, էջ 221–245, https://www.researchgate.net/publication/46432132_Trade_and_economic_performance_Does_Africa's_fragmentation_matter

³ Տե՛ս **Միքայելյան Տ. Ա.**, ՀՀ լոգիստիկ համակարգի վերլուծությունը տարածաշրջանային տրանսպորտային ենթակառուցվածքների հնարավոր ապաշրջափակման համատեքստում// «Գիտական Արցախ», № 2 (17), 2023 DOI: 10.52063/25792652-2023.2.17-198, էջ 198–209, <https://artsakhlib.am/2023/09/02/%d5%a3%d5%ab%d5%bf%d5%a1%d5%af%d5%a1%d5%b6-%d5%a1%d6%80%d6%81%d5%a1%d5%ad-%e2%84%96-217-2023/>

ցությունը: Հեղինակը շեշտադրում է մաքսային վարչարարության և լոգիստիկ ենթակառուցվածքների արդյունավետության բարձրացման կարևորությունը՝ դրանք դիտարկելով որպես արտահանման ծավալների աճի խթան և առևտրային ծախսերի նվազեցման գործիք: Հոդվածում ներկայացված են արտահանման բազմազանեցման ռազմավարական ուղենիշներ, ինչպես նաև պետական աջակցությամբ իրականացվող նորարարական մեխանիզմներ, որոնք ուղղված են Հայաստանի միջազգային առևտրային դիրքի ամրապնդմանը⁴: Ս.Պետրոսյանը «ՀՀ տրանսպորտային համակարգի վերլուծությունը և տարանցիկ տրանսպորտային ուղիների զարգացման հեռանկարները» հոդվածում անդրադարձել է Հայաստանի տարանցիկ ուղիների զարգացման հեռանկարներին՝ նշելով, որ Վրաստանի և Իրանի հետ տրանսպորտային կապերի բարելավումը կարող է զգալիորեն նպաստել ՀՀ արտահանման մրցունակության բարձրացմանը: Հեղինակը կարևորում է Հայաստանի մասնակցությունը միջազգային լոգիստիկ նախաձեռնություններին՝ ինչպես Հյուսիս-հարավ միջազգային տրանսպորտային միջանցքի, այնպես էլ Եվրասիական տրանսպորտային ցանցերի համատեքստում⁵: Ա. Մկրտչյանի «ՀՀ արտահանման ընդլայնման հնարավորությունները ԵԱՏՄ շրջանակում» հոդվածում ընդգծվում է այն միտքը, որ ԵԱՏՄ անդամակցությունը նոր հնարավորություններ է ստեղծում արտահանման համար, սակայն, միևնույն ժամանակ, առաջադրում է լոգիստիկ համակարգի մրցունակության բարձրացման պահանջ: Հեղինակի դիտարկմամբ՝ Հայաստանի արտահանման արդյունավետությունը կախված է ոչ միայն մաքսային ընթացակարգերի պարզեցումից, այլև բեռնափոխադրումների կազմակերպման մակարդակից, որը կարող է զգալիորեն բարելավվել միջազգային լոգիստիկ հարթակների հետ ինտեգրման շնորհիվ⁶: Նույն հարցին անդրադառնում են Գ.Նազարյանը և Դ.Հախվերդյանը, ովքեր իրենց «Արտաքին առևտրի տրանսպորտային ենթակառուցվածքները» հոդվածում դիտարկում են Հայաստանի արտաքին առևտրի տրանսպորտային ենթակառուցվածքների զարգացման հեռանկարները՝ շեշտադրելով տարածաշրջանային համագործակցության կարևորությունը ծախսերի նվազեցման և առևտրային հոսքերի օպտիմալացման տեսանկյունից⁷:

Ա.Քալանթարյանի իր «Տրանսպորտային լոգիստիկայի զարգացման արդի միտումները և մարտահրավերները» հոդվածում նշում է, որ Հայաստանի լոգիստիկ համակարգի զարգացման հիմնական մարտահրավերներն առնչվում են ինչպես ներքին տրանսպորտային ենթակառուցվածքների բարելավմանը, այնպես էլ արտաքին առևտրային կապերի խորացմանը տարածա-

⁴ Տե՛ս **Մարկոսյան Ա.**, Հայաստանի Հանրապետության արտաքին առևտրի քաղաքականության արդի հիմնախնդիրները // ՀՀ ԳԱԱ հրատ.// էջ 448-457, <https://arar.sci.am/dlibra/publication/279974/edition/257028/content>

⁵ Տե՛ս **Պետրոսյան Ս.**, ՀՀ տրանսպորտային համակարգի վերլուծությունը և տարանցիկ տրանսպորտային ուղիների զարգացման հեռանկարները// «Գիտական Արցախ», № 3 (18), 2023 DOI: 10.52063/25792652-2023.3.18-198, էջ 198-204, <https://arar.sci.am/dlibra/publication/396369/edition/366767/content>

⁶ Տե՛ս **Մկրտչյան Ա.**, ՀՀ արտահանման ընդլայնման հնարավորությունները ԵԱՏՄ շրջանակում, «Տնտեսություն և հասարակություն», ՀՊՏՀ, «Տնտեսագետ», 1(4), 2024, 128-150, DOI: 10.52174/29538114_2024.1-128, <https://asue.am/upload/files/science/economy/2024-year-1/8.pdf>

⁷ Տե՛ս **Նազարյան Գ., Հախվերդյան Դ.**, Արտաքին առևտրի տրանսպորտային ենթակառուցվածքները, Եր., «Տնտեսագետ», 2015, էջ 296-302, https://asue.am/upload/files/II_Baj_tarmacvac.pdf

շրջանային և միջազգային հարթակներում: Հեղինակը շեշտում է, որ տրանսպորտային լոգիստիկայի զարգացումը պետք է կառուցվի ըստ նորարարական մոտեցումների՝ ներառելով թվայնացված մատակարարման շղթաների կիրառում և ենթակառուցվածքների ժամանակակից արդիականացում⁸: Ընդհանուր առմամբ, գրականության վերլուծությունը ցույց է տալիս, որ լոգիստիկ արդյունավետությունը բազմաչափ հասկացություն է, որի բարձրացման համար անհրաժեշտ է տեխնիկական, ինստիտուցիոնալ և ռազմավարական մակարդակների ներդաշնակ զարգացում:

Մեթոդաբանություն: Հայաստանի լոգիստիկ համայնապատկերը համակողմանի հետազոտելու, մեր երկրի առաջ տարիներ շարունակ ծառացած խնդիրներն ու մարտահրավերները բացահայտելու, ինչպես նաև զարգացման հնարավոր հիմնուղիներ նախանշելու նպատակով Հայաստանի լոգիստիկ համակարգի և ենթակառուցվածքների առավել հանգամանալի ուսումնասիրություն ապահովելու համար հողվածի շրջանակներում կիրառվել են համակցված հետազոտական մեթոդներ, որոնք նպատակ ունեն բազմակողմանի վերլուծելու և բացահայտելու Հայաստանի Հանրապետության լոգիստիկ հիմնախնդիրները: Այդ մոտեցումը ներառում է թե՛ քանակական, թե՛ որակական մեթոդների համադրություն, ինչը հնարավորություն է տալիս դիտարկելու ՀՀ լոգիստիկ համակարգն ինչպես վիճակագրական թվերի, այնպես էլ կառուցվածքային ու համակարգային գործընթացների տեսանկյունից: Որպես վերլուծական հիմք օգտագործվել է քանակական վերլուծության և համեմատական գնահատման միասնությունը՝ 2014–2024 թվականների համար Հայաստանի Հանրապետության վիճակագրական և ինստիտուցիոնալ տվյալների ուսումնասիրության հիման վրա: Երկրի լոգիստիկ համակարգի հիմնարար բաղադրիչները գնահատելու, ինչպես նաև ՀՀ լոգիստիկ արդյունավետությունը տարածաշրջանային երկրների հետ համեմատելու նպատակով իրականացվել է Համաշխարհային բանկի կողմից մշակված լոգիստիկայի արդյունավետության համաթվի (Logistic Performance Index, այսուհետ՝ ԼԱՀ) վերլուծություն, որը գնահատում է տարբեր երկրների լոգիստիկ հնարավորությունները՝ հիմնվելով ենթակառուցվածքների, մաքսային ընթացակարգերի, փոխադրումների կազմակերպման և առևտրային հոսքերի արդյունավետության վրա: ԼԱՀ-ի վեց հիմնական բաղադրիչներն են՝

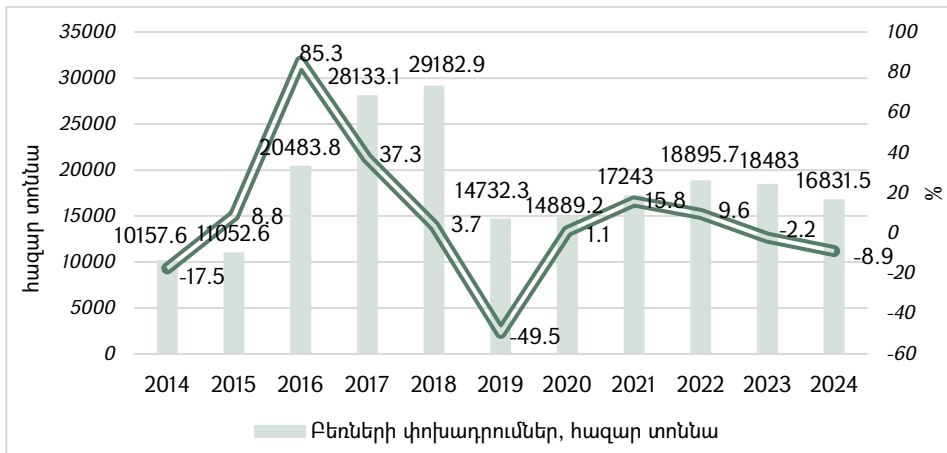
1. ծախսերի և սահմանային կառավարման արդյունավետություն,
2. առևտրի և տրանսպորտային ենթակառուցվածքների որակ,
3. մրցունակ գներով ծովամթերքի մատակարարման շղթայի պարզություն,

⁸ Տե՛ս **Քալանթարյան Ա.**, Տրանսպորտային լոգիստիկայի զարգացման արդի միտումները և մարտահրավերները, Եր., «Տնտեսագետ», 2018, էջ 97-101, <https://artsakhib.am/wp-content/uploads/2020/07/%D4%B1%D5%A6%D5%A1%D5%BF%D5%94% D5%A1%D5%AC%D5%A1%D5%B6%D5%A9%D5%A1%D6%80%D5%B5%D5%A1%D5%B6%D5%8F% D6%80%D5%A1%D5%B6%D5%BD%D5%BA%D5%B8%D6%80%D5%BF%D5%A1%D5%B5%D5%AB%D5%B6%D5%AC%D5%B8%D5%A3%D5%AB%D5%BD%D5%BF%D5%AB%D5%AF%D5%A1%D5%B5% D5%AB-%D5%A6%D5%A1%D6%80%D5%A3%D5%A1%D6%81%D5%B4%D5%A1% D5%B6%D5%A1% D6%80%D5%A4%D5%AB%D5%B4%D5%AB%D5%BF%D5%B8%D6%82%D5%B4%D5%B6%D5%A5%D6%80%D5%A8-%D6%87-%D5%B4%D5%A1%D6%80%D5%BF%D5%A1%D5%B0%D6%80%D5%A1% D5%BE%D5%A5%D6%80%D5%B6%D5%A5%D6%80%D5%A8.pdf>

4. լոգիստիկ ծառայությունների մրցունակություն և որակ,
5. բեռների տեղաշարժին հետևելու և հետագծելու ունակություն,
6. առաքումների նախատեսված վայր և սպասվող ժամանակներում հասնելու հաճախականություն:

Վերլուծություն: ՀՀ լոգիստիկ համակարգը ներառում է տրանսպորտային ենթակառուցվածքներն իրենց առանձին բաղադրիչներով (օդային, ցամաքային, ջրային), ինչպես նաև մատակարարման շղթաներն ու դրանց մրցունակության բարձրացման հիմնահարցերը, փոխադրումների արդյունավետ կազմակերպման գործընթացներն ու ընթացակարգերի պարզեցման մեխանիզմները:

Հայաստանի տրանսպորտային համակարգը բաղկացած է չորս տարբերակից՝ ավտոմոբիլային, երկաթուղային, օդային և խողովակաշարային: ՀՀ բոլոր մարզերը, քաղաքները և գյուղերն ուղղակիորեն կամ անուղղակիորեն կապված են այս եղանակներից առնվազն երկուսով:



Գծապատկեր 1. ՀՀ բեռնափոխադրումների ծավալներն (հազար տոննա) ու տարեկան աճը (%) նախորդ տարվա նկատմամբ, 2014–2024 թթ.⁹

Տրանսպորտային համակարգի և ենթակառուցվածքների զարգացման համապարփակ վերլուծության շրջանակում առանցքային նշանակություն ունի բեռների փոխադրումների քանակական միտումների ուսումնասիրությունը: Տվյալ ցուցանիշն ուղղակիորեն արտացոլում է երկրի տնտեսական ակտիվության աստիճանը, արտաքին առևտրային հարաբերությունների ինտենսիվությունը, ինչպես նաև արտադրական շղթաների գործարկման արդյունավետությունը ենթակառուցվածքային ապահովվածության պայմաններում:

Բեռների փոխադրման ծավալների դինամիկայի վերլուծությունը 2014–2024 թթ. ժամանակահատվածում վկայում է ոլորտում զգալի տատանումների

⁹ ՀՀ ՎԿ կայքէջ, Armstatbank տեղեկատվական շտեմարան, https://statbank.armstat.am/pxweb/hy/ArmStatBank/ArmStatBank_4%20Transport%20and%20tourism_41%20Transport_4101%20Main%20indicators%20of%20general%20purpose%20transport/TT-tr-mgp01.px/table/tableViewLayout2/?rid=9ba7b0d1-2ff8-40fa-a309-fae01ea885bb, «Հայաստանի Հանրապետության սոցիալ-տնտեսական վիճակը 2024 թվականի հունվար-դեկտեմբերին», https://www.armstat.am/file/article/sv_12_24a_124.pdf

մասին: Եթե 2014 թվականին ՀՀ-ում փոխադրվել է շուրջ 10.2 միլիոն տոննա բեռ, ապա 2024 թվականին այդ ցուցանիշն աճել է 65.7%-ով՝ կազմելով 16.8 միլիոն տոննա: Սակայն աճը եղել է ոչ թե շարունակական, այլ դինամիկ և փուլային բնույթի՝ կապված տնտեսական, ներքին քաղաքական և տարածաշրջանային զարգացումներից բխող գործոնների հետ:

Տնտեսական ակտիվության վերականգնման և ենթակառուցվածքային ծրագրերի ակտիվացման արդյունքում 2015–2018 թվականներին արձանագրվել են շարունակական դրական աճի տեմպեր: Մասնավորապես՝ 2016 թվականին գրանցվել է բեռնափոխադրումների 85.3% աճ, որը կապված է արտադրության ընդլայնման և ներմուծման ակտիվացման հետ: Նման բարձր տեմպը շարունակվել է 2017 թվականի ընթացքում՝ կազմելով 37.3%, իսկ 2018 թվականին աճն առավել մեղմ էր՝ 3.7%:

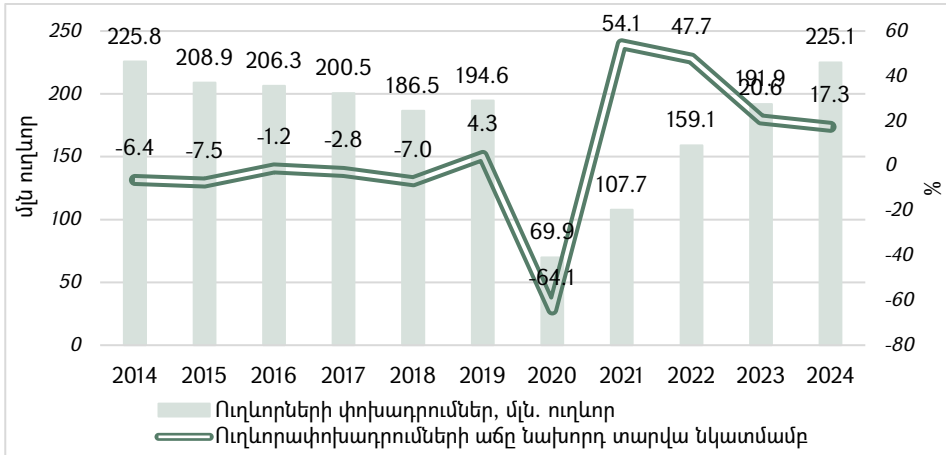
Սակայն 2019 թվականին տեղի է ունեցել զգալի անկում. բեռների փոխադրման ծավալները կրճատվել են 49.5%-ով, ինչն առավելապես պայմանավորված է ինչպես ներքին արտադրության կրճատմամբ, այնպես էլ տրանսպորտային շուկայի փոփոխություններով և որոշ սահմանային խոչընդոտներով: Հաջորդ տարիներին՝ 2020–2022 թթ., արձանագրվել է հարաբերական կայունացում, պահպանվել է դրական աճի շարժընթաց. 2021-ին՝ 15.8%, 2022-ին՝ 9.6%:

Վերջին երկու տարիներին՝ 2023 և 2024 թվականներին, կրկին նկատվում է բացասական միտում, համապատասխանաբար՝ 2.2% և 8.9% անկմամբ: Այս ցուցանիշները վկայում են համաշխարհային և տարածաշրջանային շուկաներում առկա անորոշությունների, մատակարարման շղթաների խզումների, ինչպես նաև ներմուծման և արտահանման ծավալների տատանումների մասին:

Հաշվի առնելով վերը նշված միտումները՝ կարելի է ընդգծել, որ ՀՀ բեռների փոխադրումները բավական զգայուն են ներքին ու արտաքին աշխարհաքաղաքական իրադարձությունների նկատմամբ: Այս առումով, բեռների փոխադրման ծավալների և դրանց աճի տեմպերի մշտադիտարկումը արդյունավետ միջոց է՝ տրանսպորտային քաղաքականության բարելավման, ներդրումային ծրագրերի մշակման և համակցված բեռնափոխադրումների խթանման համար:

Բավական հետաքրքիր է նաև ՀՀ ուղևորափոխադրումների միտումների ուսումնասիրությունը 2014–2024 թվականների ընթացքում: Այսպես՝ դիտարկվող ժամանակահատվածում՝ 2014–2018 թվականներին, ուղևորափոխադրումների տարեկան աճի միջին տեմպը կազմել է -5%: 2018 թվականին Հայաստանում տեղի ունեցած քաղաքական իրադարձությունների արդյունքում ձևավորված դրական սպասելիքները հանգեցրել են 2019 թվականին ուղևորափոխադրումների ծավալի՝ նախորդ տարվա համեմատությամբ 4.3%-ով աճի:

2020 թվականին COVID-19 համավարակի տարածումն ու դրանով պայմանավորված տեղաշարժման սահմանափակումները հանգեցրել են նախորդ տարվա համեմատությամբ ուղևորափոխադրումների ծավալների կտրուկ անկման (-64.1%): 2021 թվականից արդեն ուղևորափոխադրումների դրական միտումներ են արձանագրվել, որոնք պայմանավորված են նաև 2022 թվականի փետրվարի 24-ից սկսված ռուս-ուկրաինական պատերազմով, ինչը ռուս և ուկրաինացի ուղևորների ակնհայտ ներհոսք է առաջացրել դեպի Հայաստան:



Գծապատկեր 2. ՀՀ ուղևորափոխադրումների ծավալներն (մլն ուղևոր) ու տարեկան աճը (%) նախորդ տարվա նկատմամբ, 2014–2024 թթ.

Ուղևորափոխադրումների վերլուծությունը փաստում է, որ ՀՀ տրանսպորտային համակարգը զգալուն է ինչպես սոցիալ-տնտեսական, այնպես էլ գլոբալ առողջապահական և աշխարհաքաղաքական զարգացումների նկատմամբ: Այս ամենն անհրաժեշտություն է առաջացնում՝

- ✓ զարգացնելու ճկուն և արտաքին շուկերի նկատմամբ դիմակայուն տրանսպորտային քաղաքականություն,
- ✓ արդիականացնելու հանրային տրանսպորտի ենթակառուցվածքները,
- ✓ խթանելու բազմաձև (multimodal) տրանսպորտային կապերը, ներառյալ միկրոմոբիլությունն ու թվայնացված տոմսավորման համակարգերը:

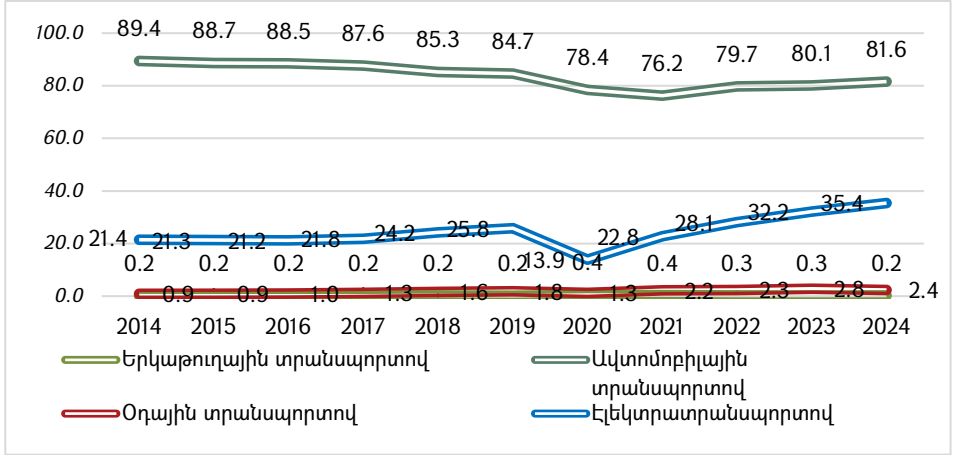
Տրանսպորտային համակարգի բազմազանության և արդյունավետության գնահատման համար կարևորագույն ցուցիչ է ուղևորափոխադրումների տեսակարար կշիռը՝ ըստ տրանսպորտային միջոցների: Տվյալ ցուցանիշը ոչ միայն արտացոլում է ենթակառուցվածքային բաշխվածությունը, այլ նաև ցույց է տալիս սոցիալական պահանջարկը, հասանելիության աստիճանը և պետական քաղաքականության ուղղությունները:

ՀՀ-ում 2014–2024 թվականներին ուղևորափոխադրումների ոլորտում շարունակել է գերակշռել ավտոմոբիլային տրանսպորտը, որը կազմել է, միջին հաշվով, շուրջ 84%: Սա վկայում է այն մասին, որ ավտոբուսային, միկրոավտոբուսային և տաքսու ծառայությունները շարունակում են հանրության կողմից գնահատվել որպես առավել օգտագործվող և մատչելի փոխադրամիջոցներ: Ավտոմոբիլային տրանսպորտի տեսակարար կշիռը նվազել է միայն համավարակի շրջանում՝ 2020–2021 թթ., երբ արձանագրվել են համապատասխանաբար՝ 78.4% և 76.2% ցուցանիշներ, սակայն հետագայում դա վերականգնվել է՝ 2024 թվականին հասնելով 81.6%-ի:

Էլեկտրատրանսպորտով ուղևորափոխադրումները դիտարկվող ժամանակատահատվածում կազմել են միջինը 14%: 2021 թվականից սկսած՝ էլեկտրատրանսպորտի տեսակարար կշիռն աճել է՝ 2024 թվականին հասնելով 35.4%-ի, ինչը փաստում է հանրային տրանսպորտի թվայնացման, ենթակա-

ռուցվածքների արդիականացման և շարժունակության զարգացման քաղաքականության արդյունավետության մասին:

Օդային տրանսպորտը դիտարկվող ժամանակահատվածում պահպանել է համեմատաբար փոքր, սակայն կայուն տեսակարար կշիռ՝ 2014 թվականի 0.9%-ից 2024 թվականին հասնելով 2.4%-ի: Աճը հատկապես նկատելի է 2021 թվականից հետո, երբ ռուս-ուկրաինական հակամարտության հետևանքով Հայաստանը դարձել էր գրավչության կենտրոն: Միևնույն ժամանակ, վերջին տարիներին արձանագրվել են նաև բյուջետային ավիաընկերությունների թվի աճ, դեպի եվրոպական ու ասիական երկրներ ուղիղ չվերթերի ընդլայնում, ինչը նույնպես նպաստել է օդային ուղևորափոխադրումների տեսակարար կշռի մեծացմանը:



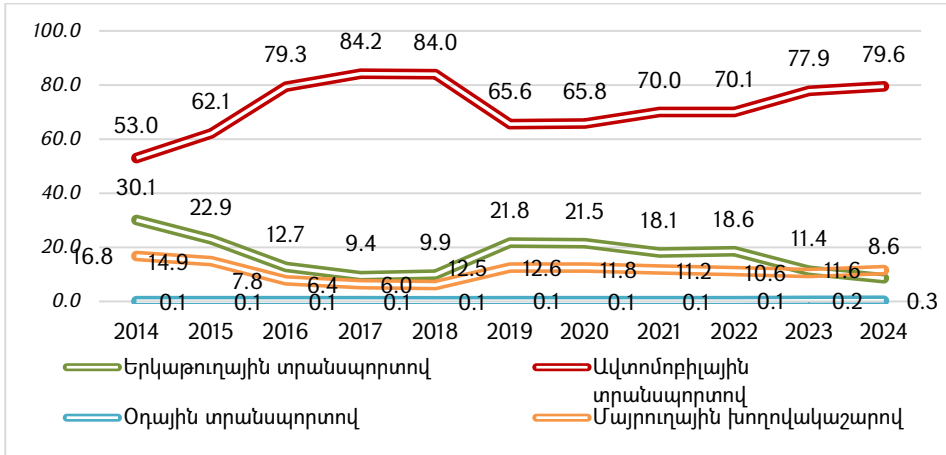
Գծապատկեր 3. ՀՀ ուղևորափոխադրումների տեսակարար կշիռներն ըստ տրանսպորտի առանձին տեսակների, 2014–2024 թթ.¹⁰

Երկաթուղային տրանսպորտը շարունակում է մնալ ամենացածր տեսակարար կշիռ ունեցող ուղևորափոխադրումներ իրականացնող տրանսպորտի տեսակ՝ շուրջ 0.2% միջին ցուցանիշով: Չնայած 2020–2021 թթ. որոշ փոքր աճի միտումներին՝ ակնհայտ են երկաթուղային ուղևորափոխադրումների արդյունավետության սահմանափակումները՝ սակավաթիվ երթուղիներ, ցածր արագություն, վերանորոգման ենթակա ենթակառուցվածքներ և ժամանակակից վագոնների պակաս, ինչը շարունակում է սահմանափակել տրանսպորտի այս տեսակով ուղևորափոխադրումների ներուժի ամբողջական իրացումը:

Տրանսպորտային համակարգի արդյունավետությունը մեծապես պայմանավորված է ոչ միայն բեռնափոխադրումների ընդհանուր ծավալներով, այլ նաև տարբեր տրանսպորտային եղանակներով փոխադրումների կառուցվածքով: Տրանսպորտային միջոցների տեսակարար կշիռների ուսումնասիրությունը թույլ է տալիս բացահայտել ենթակառուցվածքային հնարավորությունների օգտագործման աստիճանը, առկա անհամաչափությունները և զարգաց-

¹⁰ ՀՀ ՎԿ կայքէջ, Հայաստանի Հանրապետության սոցիալ-տնտեսական վիճակը 2024 թվականի հունվար-դեկտեմբերին, https://www.armstat.am/file/article/sv_12_24a_124.pdf, Հայաստանի վիճակագրական տարեգիրք - 2024, <https://www.armstat.am/file/doc/99554343.pdf>, Հայաստանի վիճակագրական տարեգիրք - 2019, <https://www.armstat.am/file/doc/99516803.pdf>

ման ռազմավարական ուղղությունները: 2014–2024 թվականների ընթացքում Հայաստանի բեռնափոխադրումների կառուցվածքը կտրուկ փոփոխությունների է ենթարկվել՝ պայմանավորված ինչպես տեխնիկական և տնտեսական, այնպես էլ աշխարհաքաղաքական գործոնների ազդեցությամբ:



Փճապատկեր 4. ՀՀ բեռնափոխադրումների տեսակարար կշիռներն ըստ ընդհանուր օգտագործման տրանսպորտի տեսակների, 2014–2024 թթ. ¹¹

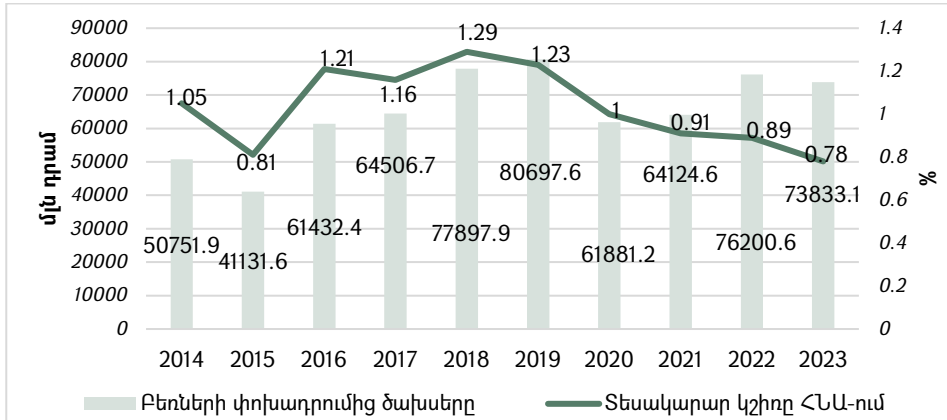
Ուսումնասիրվող ժամանակահատվածում բեռների փոխադրման գերակշիռ մասը կատարվել է ավտոմոբիլային տրանսպորտով, որի տեսակարար կշիռը, միջին հաշվով, 72% է: Նշված փոխադրումների տեսակարար կշիռը 2014 թվականի 53%-ից աճել է՝ 2024 թվականին հասնելով 79.6%-ի, այսինքն՝ ավելացել է 26.6 տոկոսային կետով: Աճը պայմանավորված է ավտոճանապարհների ցանցի կատարելագործմանն ուղղված վերջին տարիների բարեփոխումներով, ինչպես նաև երկաթուղային փոխադրումների մրցունակության անկմամբ:

Երկաթուղային փոխադրումները, որոնք 2014 թվականին կազմել են բեռնափոխադրումների 30.1%-ը, 2024 թվականին նվազել են՝ հասնելով մինչև 8.6%-ի, ինչը վկայում է ոլորտի մրցունակության էական անկման մասին: Նվազման պատճառները ներառում են երկաթուղային ենթակառուցվածքների մաշվածությունը, ծառայությունների սահմանափակ մատչելիությունը որոշ ուղղություններով, ինչպես նաև ներդրումների պակասը: Թեպետ 2019–2022 թվականներին երկաթուղային փոխադրումների տեսակարար կշիռը որոշ չափով վերականգնվել է (շուրջ 21.5–22%-ով), ընդհանուր միտումը բացասական է: Այս փոխադրումների տեսակարար կշռի նվազումը սահմանափակում է զանգվածային, ծավալային բեռների արդյունավետ մատակարարումը՝ հատկապես արդյունաբերական ոլորտներում:

¹¹ ՀՀ ՎԿ կայքէջ, Armstatbank տեղեկատվական շտեմարան, https://statbank.armstat.am/pweb/hy/ArmStatBank/ArmStatBank_4%20Transport%20and%20tourism_41%20Transport_4101%20Main%20indicators%20of%20general%20purpose%20transport/TT-tr-mgp01.px/table/tableViewLayout2/?xid=9ba7b0d1-2ff8-40fa-a309-fae01ea885bb, Հայաստանի Հանրապետության սոցիալ-տնտեսական վիճակը 2024 թվականի հունվար-դեկտեմբերին, https://www.armstat.am/file/article/sv_12_24a_124.pdf

Մայրուղային խողովակաշարով բեռնափոխադրումները հիմնականում ներառում են բնական գազի մատակարարումները Ռուսաստանից և Իրանից: Դրանց տեսակարար կշիռը միջինում կազմել է 11.1%՝ չնայած որոշ տարիների գրանցվել են նվազումներ՝ կապված տարածաշրջանային համագործակցության տատանումների կամ սպառման ծավալների փոփոխությունների հետ: 2024 թվականին խողովակաշարային փոխադրումների տեսակարար կշիռը հասել է 11.6%-ի, ինչը վկայում է որոշակի կայունության պահպանման մասին՝ պայմանավորված երկարաժամկետ պայմանագրային համագործակցությամբ:

Օդային տրանսպորտը դիտարկվող ժամանակահատվածում զբաղեցրել է բեռնափոխադրումների աննշան մասը՝ միջին հաշվով, 0.1–0.2%-ը: Օդային բեռնափոխադրումների զարգացումը դեռևս սահմանափակվում է տրանսպորտի այս տեսակի բարձր գներով, տեխնիկական հզորությունների սահմանափակությամբ և ցածր մասնագիտացված ենթակառուցվածքով:

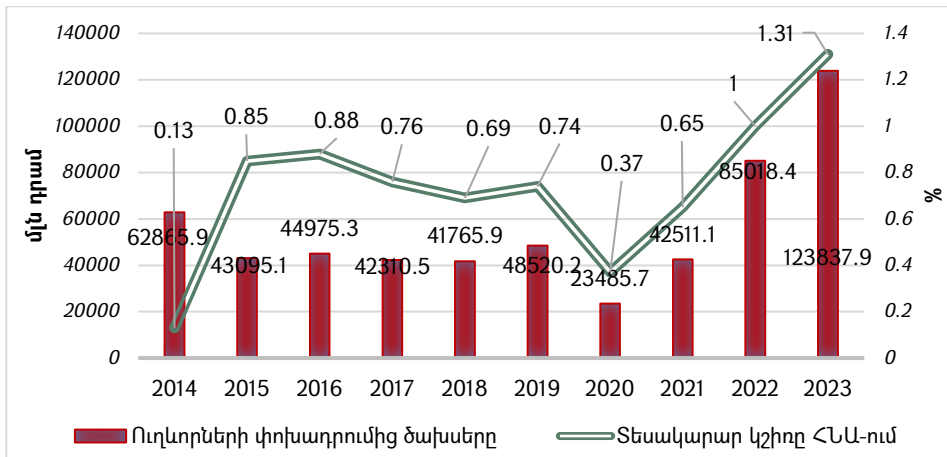


Գծապատկեր 5. Բեռների փոխադրման ծախսերը (մլն տոն) և դրանց տեսակարար կշիռը ՀՆԱ-ում (%), 2014–2023 թթ.¹²

Այս կառուցվածքային պատկերը վկայում է, որ ՀՀ տրանսպորտային համակարգում առկա են բեռնափոխադրումների հստակ անհամաչափություններ, որոնց հաղթահարումը պահանջում է համակցված պետական քաղաքականություն՝ ուղղված երկաթուղային ենթակառուցվածքների արդիականացմանը, ավտոմոբիլային երթուղիների լոգիստիկ բեռնաթափմանը, խողովակաշարային և օդային փոխադրումների մասնագիտացված ուղղությունների խթանմանը: Նման մոտեցումը հնարավոր կդարձնի տրանսպորտային համակարգի բեռների բաշխվածությունը դարձնել առավել կայուն, տարբերակված և արդյունավետ, ինչը վճռորոշ նշանակություն ունի ինչպես ներքին տնտեսական շրջանառության ակտիվացման, այնպես էլ արտահանման մրցունակության բարձրացման համատեքստում:

¹² ՀՀ ՎԿ կայքէջ, Հայաստանի վիճակագրական տարեգիրք - 2017, Եր., 2017, էջ 341, <https://www.armstat.am/file/doc/99506088.pdf>,
Հայաստանի վիճակագրական տարեգիրք - 2020, Եր., 2020, էջ 388, <https://www.armstat.am/file/doc/99526618.pdf>,
Հայաստանի վիճակագրական տարեգիրք - 2024, Եր., 2024, էջ 415, <https://www.armstat.am/file/doc/99554343.pdf>

ՀՀ-ում վերջին տասը տարիներին բեռնափոխադրումների ծախսերի տեսակարար կշիռը ՀՆԱ-ում միջինում կազմել է 1.033%: Այս ցուցանիշը վկայում է, որ տրանսպորտային ծախսերը պահպանել են համեմատաբար փոքր, բայց կայուն դիրք երկրի տնտեսական կառուցվածքում՝ արտացոլելով ինչպես ներքին լոգիստիկ հնարավորությունների, այնպես էլ միջազգային առևտրային հարաբերությունների զարգացման միտումները:



Գծապատկեր 6. Ուղևորների փոխադրումից ծախսերը (մլն դրամ) և դրանց տեսակարար կշիռը ՀՆԱ-ում (%) 2014–2023 թթ.¹³

Ինչ վերաբերում է ուղևորափոխադրումների ծախսերին՝ ՀՆԱ-ում դրանց տեսակարար կշիռը 2014–2023 թթ. միջինում կազմել է 0.738%: Տվյալների վերլուծությունը ցույց է տալիս զգալի տատանումներ՝ պայմանավորված ինչպես տնտեսական, այնպես էլ ոչ տնտեսական (համավարակ, պատերազմ, քաղաքական լարվածություն և այլն) գործոններով: 2014–2019 թթ. ընթացքում ծախսերը հիմնականում կայուն են եղել՝ միջինում կազմելով 47,088.8 մլն ՀՀ դրամ: Սակայն 2020 թ. գրանցվել է կտրուկ անկում 25,034.5 մլն ՀՀ դրամի չափով, ինչը պայմանավորված է եղել COVID-19 համավարակի հետևանքով տրանսպորտային սահմանափակումներով:

2021 թ. ծախսերը վերականգնվել են՝ հասնելով 42,511.1 մլն ՀՀ դրամի, իսկ 2022–2023 թթ. արձանագրվել է շեշտակի աճ, համապատասխանաբար՝ 85,018.4 և 123,837.9 մլն ՀՀ դրամ, ինչը կարելի է բացատրել տնտեսական վերականգնմամբ, զբոսաշրջության ակտիվացմամբ և տրանսպորտային ծառայությունների թանկացմամբ: Ուղևորափոխադրումների ծախսերի այս շարժընթացը վկայում է սոցիալ-տնտեսական գործոնների նկատմամբ ոլորտի զգայունության մասին՝ ընդգծելով ոլորտում ենթակառուցվածքների զարգացման, սակագնային քաղաքականության և պետության միջամտության անհրաժեշտությունը:

¹³ ՀՀ ՎԿ կայքէջ, Հայաստանի վիճակագրական տարեգիրք - 2017, Եր., 2017, էջ 339, <https://www.armstat.am/file/doc/99506088.pdf>,
Հայաստանի վիճակագրական տարեգիրք - 2020, Եր., 2020, էջ 387, <https://www.armstat.am/file/doc/99526618.pdf>,
Հայաստանի վիճակագրական տարեգիրք - 2024, Եր., 2024, էջ 414, <https://www.armstat.am/file/doc/99554343.pdf>

Աղյուսակ 1

ՀՀ վճարային հաշվեկշռում տրանսպորտային ծառայությունների և ընդհանուր ծառայությունների հաշվեմնացորդը (մլն ԱՄՆ դոլար)¹⁴

Տարի	Ծառայությունների հաշվեմնացորդ (մլն ԱՄՆ դոլար)	Տրանսպորտային ծառայությունների հաշվեմնացորդ (մլն ԱՄՆ դոլար)	Տրանսպորտային ծառայությունների հաշվեմնացորդ, մարդատար (մլն ԱՄՆ դոլար)	Տրանսպորտային ծառայությունների հաշվեմնացորդ, բեռնատար (մլն ԱՄՆ դոլար)	Տրանսպորտային ծառայությունների հաշվեմնացորդ, այլ (մլն ԱՄՆ դոլար)
2014	-111.49	-283,9	-49,7	-283.92	-3.0
2015	-95.09	-197,5	-40,9	-197	-0.8
2016	71.02	-179,1	-32,3	-146.31	-0.4
2017	161.66	-202,2	-34,7	-166.92	-0.6
2018	10.67	-299,4	-24,0	-272.00	-3.4
2019	-86.88	-373,0	-28,8	-339.33	-4.9
2020	118.05	-181,6	-12,9	-164.74	-3.9
2021	396.91	-205,4	-19,1	-174.64	-11.7
2022	1 718,5	-229,7	-23,0	-196,1	-10.5
2023	2 320,9	-163,4	12,8	-158,3	-17.9
2024	1 835,8	-95,0	-49,5	-44,4	-1.1

Դիտարկելով ՀՀ վճարային հաշվեկշռում արտացոլված ծառայությունների տվյալները՝ ակնհայտ է դառնում, որ մինչև 2020 թվականը միայն տրանսպորտային ծառայությունների բացասական հաշվեմնացորդը գերազանցում է ծառայությունների բոլոր տեսակների համախառն հաշվեմնացորդը: 2021–2024 թթ. պատկերը որոշակիորեն փոխվել է, երբ ծառայությունների (հատկապես՝ ՏՏ, զբոսաշրջություն, բիզնեսի ծառայություններ) արտահանման աճը փոխհատուցում և անգամ գերազանցում է տրանսպորտի բացը, դառնալով արտաքին հատվածի կայունացման և տնտեսական զարգացման շարժիչ ուժ, մինչդեռ տրանսպորտային ծառայությունները պահպանել են բացասական հաշվեմնացորդ: Եվ չնայած վերջին տարիներին նկատվում է տրանսպորտային ցուցանիշների կայուն բարելավում, ինչը կարող է վկայել լոգիստիկ կարողությունների վերականգնման և միջազգային համագործակցության ակտիվացման մասին, այնուամենայնիվ, ընդհանուր պատկերը թույլ է տալիս եզրակացնել, որ, միևնույն է, տեղական տրանսպորտային ընկերությունները բախվում են մրցունակության բարձրացման լուրջ մարտահրավերների, ինչի հետևանքով դրանց միջոցով տեղափոխվող ապրանքները միջազգային շուկայում մրցունակ չեն լինում՝ հատկապես գնային բաղադրիչով: Ուստի, ծառայությունների դրական շարժընթացին զուգահեռ, տնտեսության համապարփակ կայունության համար կենսական է նպատակային քաղաքականության իրականացումը՝ ուղղված տեղական տրանսպորտային ընկերությունների արդյունավետության և շուկայի բացության աստիճանի բարձրացմանը, ենթակառուցվածքների արդիականացմանն ու գների թափանցիկ կարգավորմանը,

¹⁴ ՀՀ ԿԲ պաշտոնական կայք, <https://www.cba.am/hy/statistics/%D5%B0%D5%B0-%D5%BE%D5%B3%D5%A1%D6%80%D5%A1%D5%B5%D5%AB%D5%B6-%D5%B0%D5%A1%D5%B7%D5%BE%D5%A5%D5%AF%D5%B7%D5%AB%D5%BC/139>

որպեսզի լոգիստիկ «բացը» այլևս չսահմանափակի Հայաստանի արտահանման ներուժը:

ՀՀ լոգիստիկ ենթակառուցվածքների զարգացման համատեքստում կարևորվում է նաև մաքսային պահեստների դերը, որոնք կարող են դառնալ արտահանման խթանման կարևորագույն գործիք՝ պայմաններ ստեղծելով բիզնեսների համար, որպեսզի դրանք նվազեցնեն մաքսային ձևակերպումների հետ կապված ծախսերը և արագացնեն ապրանքաշրջանառությունը: Մաքսային պահեստների գործունեությունը կարգավորվում է ՀՀ մաքսային օրենսդրությամբ, որը որոշ դեպքերում դեռևս պահանջում է համապատասխանեցում եվրոպական չափանիշներին: ՀՀ-ում մաքսային պահեստների դերը հատկապես մեծանում է Եվրասիական տնտեսական միության և այլ միջազգային շուկաներում գործող ընկերությունների համար, քանի որ դրանք թույլ են տալիս արդյունավետ կառավարել ապրանքների տարանցիկ փոխադրումները, ինչպես նաև ապահովել արտահանման համար ավելի հարմար պայմաններ: Մաքսային պահեստների արդյունավետ գործարկումը կնպաստի արտահանման ծավալների աճին, կխթանի տեղական արտադրողների մրցունակությունը և կնվազեցնի առևտրային խոչընդոտները: ՀՀ լոգիստիկ համակարգի զարգացումը և, մասնավորապես, մաքսային պահեստների արդիականացումը կարող են էականորեն բարելավել երկրի արտահանման հնարավորությունները՝ ստեղծելով ավելի բարենպաստ բիզնես միջավայր միջազգային առևտրի համար¹⁵:

Աղյուսակ 2

ՀՀ մաքսային պահեստները¹⁶

Հ/Հ	Մաքսային պահեստի կազմակերպչի անվանումը	Մաքսային պահեստի կազմակերպչի գործելու վայրը	Մաքսային պահեստի տեսակը	Մաքսային պահեստի փակ և բաց տարածքների մակերեսը, քառ. մետր
1	«Ալեքս Հոլդինգ» ՍՊԸ	ՀՀ, ք. Երևան	փակ	3346.1
	«Ալեքս Հոլդինգ» ՍՊԸ	ՀՀ, ք. Երևան	փակ	1803.9
3	«Ալեքս Հոլդինգ» ՍՊԸ	ՀՀ, Շիրակի մարզ, Ախուրյանի համայնք	փակ	7104.6
	«Ալեքս Հոլդինգ» ՍՊԸ	ՀՀ, Շիրակի մարզ, ք. Գյումրի	փակ	8478.3
5	«Մետէքսիմ Տերմինալ» ՍՊԸ	ՀՀ, ք. Երևան	բաց	1200
	«Արմենիա» միջազգային օդանավակայաններ» ՓԲԸ	ՀՀ, ք. Երևան, «Զվարթնոց» միջազգային օդանավակայան	բաց	1188.5
7	«Ալյանս-Տերմինալ» ՍՊԸ	ՀՀ, ք. Երևան	բաց	1464.6

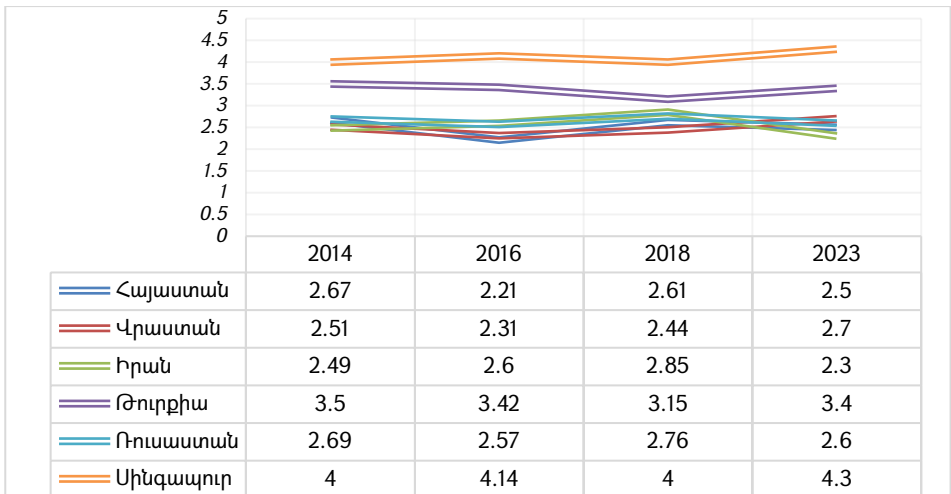
¹⁵ Տե՛ս Թադևոսյան Գ. Ա., Մաքսային գործի կազմակերպման բարելավման հիմնախնդիրները Հայաստանի Հանրապետությունում, Եր., 2008, սեղմագիր, 22 էջ, <https://api.nla.am/server/api/core/bitstreams/a232481b-6b34-4141-b337-a01e440e00a3/content>

¹⁶ Հայաստանի Հանրապետության մաքսային ծառայության կայքէջ, https://www.petekamutner.am/Shared/ Documents/ cs/ ci/Customs Warehouses/ck_cust_warehouse_12_april_23_arm.xlsx

Հայաստանի լոգիստիկ համակարգի առանցքային խնդիրներից է լոգիստիկ կենտրոնների և մաքսային պահեստների բացակայությունը մաքսատնե-րում, որոնց միջոցով հնարավոր կլիներ բեռը պահել մաքսազերծված կարգա-վիճակով: Նման կենտրոններ գործում են զարգացած լոգիստիկ համակարգ ունեցող երկրներում, որոնք փոխադրողներին հնարավորություն են տալիս պահեստավորելու բեռը մինչև հաջորդ փոխադրումը:

Հայաստանում գործող բոլոր բաց մաքսային պահեստների կենտրոնա-ցումը միայն Երևանում բացասաբար է անդրադառնում երկրի լոգիստիկ հա-մակարգի արդյունավետության վրա: ՀՀ լոգիստիկ համակարգի միջազգային մրցունակության առջև ծառացած հիմնական խոչընդոտների վերլուծությունը մատնանշում է մի շարք կառուցվածքային խնդիրներ: Դրանցից առաջնային է սահմանային մաքսատներում բաց մաքսային պահեստների բացակայությու-նը, ինչը բարդացնում է փոխադրումների գործընթացը և մեծացնում բեռնա-փոխադրող ընկերությունների ծախսային բեռը: Միևնույն ժամանակ, երկա-թուղային և ավտոմոբիլային հաղորդակցության հնարավոր վերականգնումը, հատկապես տարածաշրջանային ապաշրջափակման համատեքստում, նույն-պես ուղեկցվում է մարտահրավերներով:

Տարածքային այս սահմանափակումն առավել սուր է զգացվում տարա-ծաշրջանային մեկուսացման պայմաններում, երբ Հայաստանի սահմանները Ադրբեջանի և Թուրքիայի հետ շարունակում են փակ մնալ: Այս հանգամանքը մեծացնում է Վրաստանի հետ կայուն հարաբերությունների կարևորությունը, քանի որ Վրաստանը Հայաստանի միակ ուղիղ կապն է սևծովյան նավա-հանգիստների հետ՝ ինչպես ավտոճանապարհային, այնպես էլ երկաթուղային հաղորդակցության տեսանկյունից: Նույնկերպ՝ Իրանի հետ համագործակցու-թյան պահպանումը մնում է առանցքային՝ որպես այլընտրանքային միջանցք դեպի միջազգային ծովային ճանապարհներ:



Գծապատկեր 7. Հայաստանի, Վրաստանի, Իրանի, Թուրքիայի, Ռուսաստանի և Մինգաչուրի լոգիստիկ արդյունավետության համաթիվը 2014–2023 թթ.¹⁷

¹⁷ Համաշխարհային բանկի լոգիստիկ արդյունավետության համաթիվը 2014–2023 թվականներին, Համաշխարհային բանկի տվյալների շտեմարան, <https://lpi.worldbank.org/international/scorecard/line/C/ARM/2023>

ՀՀ-ում լոգիստիկ համակարգի արդիականացման կարևոր ուղղություններից են պահեստային կարողությունների ընդլայնումը և ժամանակակից լոգիստիկ կենտրոնների ստեղծումը, որոնք կնպաստեն բեռնափոխադրման ժամանակի և ծախսերի կրճատմանը: Այս կենտրոնները պետք է հիմնված լինեն ավտոմատացված համակարգերի, թվայնացված հարթակների և ինտեգրված մատակարարման մոդելների վրա՝ ապահովելով առևտրային հոսքերի արդյունավետ կառավարում: Արտահանման խթանման համար առանցքային է նաև մաքսային լաբորատորիաների զարգացումը՝ տեխնիկական վերազինման, վերլուծական մեխանիզմների բարելավման և միջազգային ստանդարտներին համապատասխանության ապահովման միջոցով: Արդյունքում՝ կբարձրանա արտահանման գործընթացների արդյունավետությունը, կնվազեն ծախսերը, իսկ ապրանքների մրցունակությունը կաճի:

Լոգիստիկ համակարգի արդյունավետության գնահատման համար լայնորեն կիրառվող մեթոդներից է Համաշխարհային բանկի կողմից մշակված լոգիստիկայի արդյունավետության համաթիվը (Logistic Performance Index, այսուհետ՝ ԼԱՀ), որը գնահատում է տարբեր երկրների լոգիստիկ հնարավորությունները՝ հիմնվելով ենթակառուցվածքների, մաքսային ընթացակարգերի, փոխադրումների կազմակերպման և առևտրային հոսքերի արդյունավետության վրա: Հատկանշական է, որ ԼԱՀ դիրքով առաջատարը 139 երկրների շարքում 2023 թվականին Սինգապուրն էր: Հայաստանի դիրքը լոգիստիկ արդյունավետության ցուցանիշով վերջին տարիներին զգալի տատանումներ է ունեցել, ինչը պայմանավորված է ինչպես ներքին ենթակառուցվածքային զարգացման դանդաղ տեմպերով, այնպես էլ տարածաշրջանային սահմանափակումներով:

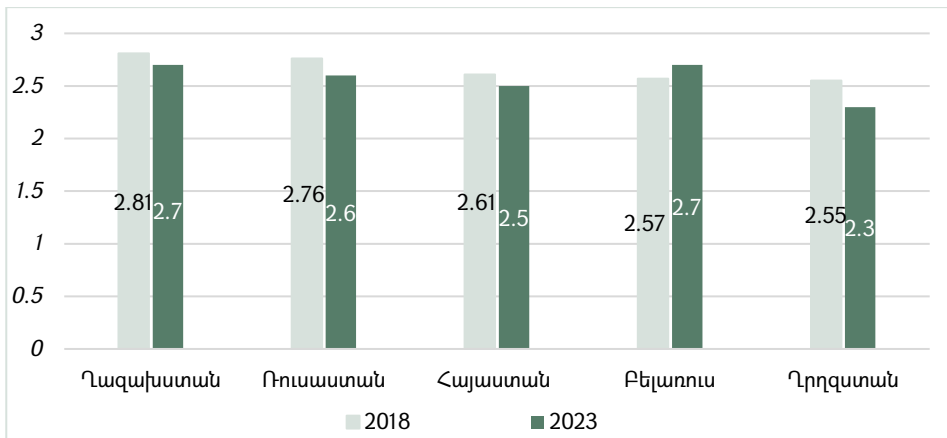
ԼԱՀ-ի 2014-ի տվյալներով Հայաստանը զբաղեցրել է 92-րդ, 2016-ին՝ 141-րդ, 2018-ին՝ 92-րդ, 2023-ին՝ 97-րդ տեղը: Հայաստանի լոգիստիկ արդյունավետության համաթիվը 2014–2023 թվականներին միջինում կազմել է 2.49, ինչը համադրելի է Վրաստանի (2.49) ցուցանիշի հետ, սակայն զգալիորեն զիջում է Թուրքիայի (3.37) և Ռուսաստանի (2.66) արդյունքներին¹⁸, ինչը պայմանավորված է ենթակառուցվածքների սահմանափակ զարգացվածությամբ, տարանցիկ ուղիների ոչ բավարար հասանելիությամբ և լոգիստիկ ծառայությունների ոչ արդյունավետ կառավարմամբ: Միաժամանակ, 2023 թվականին լոգիստիկ արդյունավետության համաթվի 6 բաղկացուցիչներից Հայաստանում առավել խնդրահարույց են միջազգային բեռնափոխադրումների, առևտրային և տրանսպորտային ենթակառուցվածքների որակը, լոգիստիկ ծառայությունների մատուցման կարողունակությունն ու որակը, ինչպես նաև բեռների շարժին հետևելու ու վերահսկելու սահմանափակ հնարավորությունները:

Վրաստանն, ի տարբերություն Հայաստանի, վերջին տարիներին մեծ ուշադրություն է դարձնում տարանցիկ երթուղիների զարգացմանը, ինչի արդյունքում 2023-ին նրա համաթիվը հասել է 2.7-ի, մինչդեռ Հայաստանը մնացել է 2.5-ի մակարդակում: Սա պայմանավորված է Վրաստանի ծովային նավահանգիստների առկայությամբ և «Մետաքսի ճանապարհ» ծրագրին ակտիվ մասնակցությամբ, մինչդեռ Հայաստանը գտնվում է ցամաքային արգելափակման մեջ և սահմանափակված է լոգիստիկ հնարավորությունների առու-

¹⁸ Տե՛ս նույն աղբյուրը:

մով¹⁹: Ռուսաստանը, չնայած միջինում ավելի բարձր ցուցանիշին (2.66), Հայաստանի համեմատությամբ ունի տրանսպորտային ավելի լայն ցանց և ենթակառուցվածքներ, որոնք ապահովում են մատակարարման շղթայի արդյունավետությունը: Սակայն, ինչպես նշվում է տարածաշրջանային տրանսպորտային քաղաքականության հետազոտություններում, Ռուսաստանի լոգիստիկ համակարգի արդյունավետությունը վերջին տարիներին դանդաղել է միջազգային պատժամիջոցների և ներքին բյուրոկրատիայի ազդեցության պատճառով²⁰: Թուրքիան, որի միջինացված ցուցանիշը 3.37 է, տարածաշրջանային լոգիստիկ կենտրոն է, օգտվում է իր աշխարհագրական դիրքից և խոշոր նավահանգիստներից, ինչը նրան հնարավորություն է տալիս ինտեգրվելու գլոբալ շուկաներին և ապահովելու միջազգային բեռնափոխադրումների արագություն²¹:

ԵԱՏՄ երկրների շարքում Հայաստանը վատագույն ցուցանիշներն արձանագրել է «միջազգային բեռնափոխադրումների որակ» և «փոխադրման ընթացքում բեռների վերահսկման համակարգի առկայություն» բաղկացուցիչներով, որոնք կազմել են 2.2 և 2.3 միավոր: Ընդհանուր առմամբ, ինտեգրացիոն միավորման անդամ երկրներում լոգիստիկ համակարգերում առկա ցածր արդյունավետությունը բացատրվում է մի կողմից՝ ռուս-ուկրաինական ընթացիկ պատերազմով պայմանավորված մատակարարման շղթաների խափանումներով, մյուս կողմից՝ ԵԱՏՄ անդամ երկրների՝ համաշխարհային տնտեսությանն ինտեգրման լրջագույն մարտահրավերներով:



Գծապատկեր 8. ԼԱՀ-ի ցուցանիշները ԵԱՏՄ երկրներում 2018 և 2023 թթ.²²

Ներկայումս մշակվում է ԵԱՏՄ տնտեսական զարգացման հիմնական ուղղությունների մինչև 2035 թվականի ծրագիրը, որով, բացի նպատակներից

¹⁹ Տե՛ս Միքայելյան Ս., << լոգիստիկ համակարգի վերլուծությունը տարածաշրջանային տրանսպորտային ենթակառուցվածքների հնարավոր ապաշրջափակման համատեքստում// «Գիտական Արցախ», № 2 (17), 2023, DOI: 10.52063/25792652-2023.2.17-198, էջ 198-209, <https://arar.sci.am/dlibra/publication/392072/edition/362696/content>

²⁰ Տե՛ս նույն տեղը:

²¹ Համաշխարհային բանկի լոգիստիկ արդյունավետության համաթիվը 2014-2023 թվականներին, Համաշխարհային բանկի տվյալների շտեմարան, <https://lpi.worldbank.org/international/scorecard/line/C/ARM/2023>

²² Տե՛ս ՀԲ տվյալների շտեմարան, ԼԱՀ-ը 2007–2023 թվականներին, https://lpi.worldbank.org/sites/default/files/2023-03/International_LPI_from_2007_to_2023_0.xlsx

և ապագա ծրագրերից, սահմանվում են միությանն ինտեգրման հիմնական մարտահրավերները: Այստեղ արձանագրման արժանի առանձնահատկությունն այն է, որ ԵԱՏՄ երկրներից ծովային ելք ունի միայն Ռուսաստանը, որի հաշվին ապահովում է բեռնափոխադրումների անհամեմատ մեծ մակարդակ²³:

Ղազախստանում հիմնական խոչընդոտներն առնչվում են Չինաստանի հետ սահմանային մաքսակետերի հզորությունների սպառմանը, որն ապագայում վերաճելու է տարանցիկության հիմնական խոչընդոտի՝ ազդելով այնպիսի միջազգային նախագծերի իրականացման վրա, ինչպիսիք են Տրանսկասպյան միջազգային ճանապարհի հյուսիսային հատվածի (Չինաստանի և ԵՄ-ի լոգիստիկ կապի հաստատումն է Ղազախստանի, Ռուսաստանի, Ադրբեջանի և Վրաստանի տարածքներով) ծրագիրը, «Մետաքսի ճանապարհ տնտեսական գոտու» նախաձեռնությունը և այլն: Բացի Հայաստանում անմիջական ցամաքային կապի բացակայության խնդրից (միակ՝ «Սադախլո» միջպետական հանգուցային կետը Վրաստանի տարածքով), սևծովյան ավազանում տրանսպորտային միջոցների ծախսը զգալիորեն գերազանցում է ցամաքային ուղիներով ապրանքների առաքման ծախսերը: Նմանատիպ իրավիճակ է զարգանում նաև մարդատար տրանսպորտային միջոցների համար²⁴:

Եզրակացություն: Այսպիսով՝ Հայաստանի լոգիստիկ համակարգը ներկայումս բախվում է մի շարք կառուցվածքային և համակարգային մարտահրավերների, որոնք սահմանափակում են տարածաշրջանային և գլոբալ շուկաներին ինտեգրվելու կարողունակությունը: Մարտահրավերների շարքում առաջնահերթ է մնում սահմանային մաքսատներում բաց մաքսային պահեստների բացակայությունը, որն էականորեն բարդացնում է բեռնափոխադրումների կազմակերպումը, ավելացնում առևտրային ծախսերը և նվազեցնում ապրանքաշրջանառության արդյունավետությունը: Լոգիստիկ ենթակառուցվածքների զարգացման ցածր մակարդակը, հատկապես երկաթուղային ցանցի սահմանափակ ծածկույթը և մաշվածությունը, նվազեցնում են տրանսպորտային համակարգի արդյունավետությունը և մրցունակությունը՝ ստեղծելով անհամաչափ բաշխվածություն բեռնափոխադրումների կառուցվածքում: Հատկանշական է նաև տարանցիկ հնարավորությունների սահմանափակ լինելը՝ պայմանավորված ինչպես աշխարհաքաղաքական արգելքներով (Ադրբեջանի և Թուրքիայի հետ փակ սահմաններով), այնպես էլ ներքին ինստիտուցիոնալ թերզարգացվածությամբ:

Տարածաշրջանային մեկուսացման պայմաններում Հայաստանը մեծապես կախված է Վրաստանի ուղղությամբ հաղորդակցության ուղիներից, ինչը ենթադրում է արտաքին ազդակների նկատմամբ զգայունություն և լրացուցիչ խոցելիություն: Մյուս կողմից՝ առանցքային է Իրանի հետ համագործակցու-

²³ St'u Информация о состоянии, динамике и тенденциях развития таможенной инфраструктуры в местах перемещения товаров через таможенную границу стран Евразийского экономического союза на 01.01.2023 г. (раздел 4 и 5 по состоянию на 26.12. 2023 года):

²⁴ St'u Евразийская экономическая комиссия, О создании и развитии транспортной инфраструктуры на территориях государств – членов Евразийского экономического союза в направлениях «Восток – Запад» и «Север – Юг», в том числе в рамках сопряжения с китайской инициативой «Один пояс, Один путь» (включая информацию о реализации Поручения Евразийского межправительственного совета от 21 июня 2022 г. № 8), Доклад за 2022 год, էջ 38:

թյան պահպանման անհրաժեշտությունը՝ որպես դեպի ծովային նավահանգիստներ տանող միակ այլընտրանքային ուղի, որը ենթադրում է համակարգված և բազմամակարդակ քաղաքական մոտեցում:

Այսպիսով՝ Հայաստանի լոգիստիկ համակարգի զարգացման արդյունավետ ռազմավարության մշակման համատեքստում անհրաժեշտ է, առաջին հերթին, սահմանային մաքսակետերում ստեղծել պահեստային հզորություններ, որոնք կսպասարկեն ինչպես ներմուծվող, այնպես էլ արտահանվող ապրանքների հոսքերը՝ զուգահեռ կիրառելով ժամանակակից լոգիստիկ կառավարման մեխանիզմներ: Սա մաքսային ընթացակարգերի կատարելագործման և արդյունավետության բարձրացման հնարավորություններ ստեղծելու հնարավորություն կտա՝ նվազեցնելով բեռների երկարատև կուտակումները և սպասարկման ծախսերը: Բացի այդ, առանցքային են լոգիստիկ ենթակառուցվածքների և, հատկապես, երկաթուղային ցանցի զարգացումն ու արդիականացումը, ինչը կարող է նպաստել ինտենսիվ փոխադրումների իրականացմանը ինչպես ներհայաստանյան, այնպես էլ միջազգային տարանցիկ հաղորդակցության շրջանակներում:

Ընդհանուր առմամբ, լոգիստիկ համակարգի զարգացման «շարժիչ ուժը» պետական-մասնավոր համագործակցության մոդելների ներդրումն է, որի միջոցով հնարավոր կլինի հիմնել և զարգացնել բազմաֆունկցիոնալ լոգիստիկ կենտրոններ՝ ներգրավելով նաև օտարերկրյա մասնավոր ներդրողների: Այս մոտեցումը կապահովի թե՛ մասնագիտական կարողությունների ներգրավում, թե՛ ոլորտում ներդրումային հոսքերի ակտիվացում:

Կարծում ենք՝ Հայաստանի լոգիստիկ համակարգի զարգացումը պահանջում է համալիր ռազմավարություն՝ ուղղված ենթակառուցվածքների արդիականացմանը, տրանսպորտային կապերի բազմազանեցմանը, լոգիստիկ կենտրոնների և մաքսային պահեստների ցանցի ընդլայնմանը՝ հատկապես սահմանամերձ գոտիներում, ինչպես նաև միջազգային համագործակցության խորացմանը՝ նպատակ ունենալով վերածել Հայաստանը տարածաշրջանային լոգիստիկ հանգույցի, որն ունակ է ապահովելու արդյունավետ, մրցունակ և կայուն փոխադրումներ, ինչը հնարավոր կլինի իրականացնել տվյալահենք գնահատականների, շահագրգիռ կողմերի համադրված մասնակցության և միջգերատեսչական համագործակցության հիման վրա:

Օգտագործված գրականություն

1. Թադևոսյան Գ. Ա., Մաքսային գործի կազմակերպման բարելավման հիմնախնդիրները Հայաստանի Հանրապետությունում, Եր., 2008, սեղմագիր, <https://api.nla.am/server/api/core/bitstreams/a232481b-6b34-4141-b337-a01e440e00a3/content>
2. Մարկոսյան Ա., Հայաստանի Հանրապետության արտաքին առևտրի քաղաքականության արդի հիմնախնդիրները // ՀՀ ԳԱԱ հրատ./ էջ 448-457, <https://arar.sci.am/dlibra/publication/279974/edition/257028/contet>
3. Միքայելյան Ս. Ս., ՀՀ լոգիստիկ համակարգի վերլուծությունը տարածաշրջանային տրանսպորտային ենթակառուցվածքների

- հնարավոր ապաշրջափական համատեքստում// «Գիտական Արցախ», № 2 (17), 2023, DOI: 10.52063/25792652-2023.2.17-198, էջ 198-209, <https://arar.sci.am/dlibra/publication/392072/edition/362696/content>
4. Մկրտչյան Ա. (2024), ՀՀ արտահանման ընդլայնման հնարավորությունները ԵԱՏՄ շրջանակում, «Տնտեսություն և հասարակություն», ՀՊՏՀ, «Տնտեսագետ», 1(4), 128-150, DOI: 10.52174/29538114_2024.1-128, <https://asue.am/upload/files/science/economy/2024-year-1/8.pdf>
5. Նազարյան Գ., Հախվերդյան Դ, Արտաքին առևտրի տրանսպորտային ենթակառուցվածքները, Եր., «Տնտեսագետ» հրատ., 2015 թ., էջ 296-302, https://asue.am/upload/files/II_Baj_tarmacvac.pdf
6. Պետրոսյան Ս. Ա., ՀՀ տրանսպորտային համակարգի վերլուծությունը և տարանցիկ տրանսպորտային ուղիների զարգացման հեռանկարները// «Գիտական Արցախ», № 3 (18), 2023, DOI: 10.52063/25792652-2023.3.18-198, էջ 198-204, <https://arar.sci.am/dlibra/publication/396369/edition/366767/content>
7. Քալանթարյան Ա., Տրանսպորտային լոգիստիկայի զարգացման արդի միտումները և մարտահրավերները, Եր., «Տնտեսագետ» հրատ., 2018, էջ 97-101, <https://artsakhlib.am>
8. Համաշխարհային բանկի լոգիստիկ արդյունավետության համաթիվը 2014–2023 թվականներին, Համաշխարհային բանկի տվյալների շտեմարան, <https://lpi.worldbank.org/international/scorecard/line/C/ARM/2023>
9. ՀԲ տվյալների շտեմարան, ԼԱՀ-ը 2007–2023 թվականներին, https://lpi.worldbank.org/sites/default/files/2023-03/International_LPI_from_2007_to_2023_0.xlsx
10. ՀՀ ՎԿ կայքէջ, Armstatbank տեղեկատվական շտեմարան, https://statbank.armstat.am/pxweb/hy/ArmStatBank/ArmStatBank_4%20Transport%20and%20tourism_41%20Transport_4101%20Main%20indicators%20of%20general%20purpose%20transport/TT-tr-mgp01.px/table/tableViewLayout2/?rxid=9ba7b0d1-2ff8-40fa-a309-fae01ea885bb
11. Հայաստանի Հանրապետության սոցիալ-տնտեսական վիճակը 2024 թվականի հունվար-դեկտեմբերին, https://www.armstat.am/file/article/sv_12_24a_124.pdf
12. ՀՀ ՎԿ կայքէջ, Հայաստանի վիճակագրական տարեգիրք - 2017, <https://www.armstat.am/file/doc/99506088.pdf>
Հայաստանի վիճակագրական տարեգիրք – 2019, <https://www.armstat.am/file/doc/99516803.pdf>
Հայաստանի վիճակագրական տարեգիրք - 2020, <https://www.armstat.am/file/doc/99526618.pdf>
Հայաստանի վիճակագրական տարեգիրք - 2024, էջ 415, <https://www.armstat.am/file/doc/99554343.pdf>
13. ՀՀ ԿԲ պաշտոնական կայք, <https://www.cba.am/hy/statistics/%D5%B0%D5%B0-%D5%BE%D5%B3%D5%A1%D6%80%D5%A1%D5%B5%D5%AB%D5%B6-%D5%B0%D5%A1%D5%B7%D5%BE%D5%A5%D5%AF%D5%B7%D5%AB%D5%BC/139>

14. Հայաստանի Հանրապետության մաքսային ծառայության կայքէջ,
https://www.petekamutner.am/Shared/Documents/_cs/_ci/Customs Warehouses/ck_cust_warehouse_12_april_23_arm.xlsx
15. Евразийская экономическая комиссия, О создании и развитии транспортной инфраструктуры на территориях государств – членов Евразийского экономического союза в направлениях «Восток – Запад» и «Север – Юг», в том числе в рамках сопряжения с китайской инициативой «Один пояс, Один путь» (включая информацию о реализации Поручения Евразийского межправительственного совета от 21 июня 2022 г. № 8), Доклад за 2022 год.
16. [Информация о состоянии, динамике и тенденциях развития таможенной инфраструктуры в местах перемещения товаров через таможенную границу стран Евразийского экономического союза на 01.01.2023 г. \(раздел 4 и 5 по состоянию на 26.12.2023 года\)](#)
17. Rodrigue J.-P., *The geography of transport systems* (5th ed.), Routledge, 2020, <https://doi.org/10.4324/9780429346323>
18. Collier P., Venables A. J., Trade and economic performance: Does Africa's fragmentation matter? *Annual World Bank Conference on Development Economics*, 2008, 15, 221–245,
https://www.researchgate.net/publication/46432132_Trade_and_economic_performance_Does_Africa's_fragmentation_matter

ТАТЕВИК ВАРДАНЯՆ

Старший преподаватель кафедры международных экономических отношений АГЭУ, кандидат экономических наук

АННА АЙВАЗЯՆ

Ассистент кафедры менеджмента АГЭУ

СУРЕН МИНАСՅԱՆ

Преподаватель кафедры международных экономических отношений АГЭУ

АНЖЕЛА АЙРАПЕՅԱՆ

Магистрант образовательной программы «Таможенное администрирование» АГЭУ

ВИГЕН ПОГОСՅԱՆ

Аспирант Института экономики им. М. Котаняна

Логистический ландшафт Республики Армения: вызовы и возможности развития. – Развитие транспортной и логистической инфраструктуры в Республике Армения является ключевым компонентом экономического роста и международной торговой интеграции. Будучи страной, находящейся в условиях сухопутной блокады, не имеющей выхода к морю и с закрытыми границами с двумя соседними государствами, Армения сталкивается с проблемами в эффективности логистической системы и с множеством инфраструктурных препятствий.

Статья представляет текущее состояние и существующие вызовы развития логистической системы Армении, рассматривая влияние экономических, институциональных и региональных факторов на эффективность системы. Особое внимание уделяется важной роли логистической инфраструктуры в расширении внешнеторговых возможностей страны, повышении инвестиционной привлекательности и интеграции в международные рынки. В статье выявляются структурные и системные проблемы, препятствующие экономической интеграции Армении в региональные и международные рынки и ограничивающие её полноценное участие в региональных и глобальных цепочках поставок. Анализ основан на статистических данных, сравнительных оценках и показателях Индекса эффективности логистики.

В статье подчёркивается, что географическая изоляция Армении, ограниченные возможности таможенной и транспортной инфраструктуры, а также вызовы логистической политики существенно влияют на эффективность внешнеэкономической деятельности страны. На основе выводов предлагаются возможные направления развития, включая модернизацию инфраструктуры, расширение платформ сотрудничества и всестороннее улучшение логистического потенциала.

Ключевые слова: логистическая инфраструктура, транспортная интеграция, грузоперевозки, LPI

JEL: L91, R40

DOI: 10.52174/29538114_2025.1-164

TATEVIK VARDANYAN

Senior Lecturer, ASUE Chair of International Economic Relations, PhD in Economics

ANNA AYZAZYAN

Assistant Lecturer, ASUE Chair of Management

SUREN MINASYAN

Lecturer, ASUE Chair of International Economic Relations

ANZHELA HAYRAPETYAN

Master's Student, ASUE "Customs Administration" Program

VIGEN POGHOSYAN

PhD Student, Institute of Economics after M. Kotanyan

Logistics Landscape of the Republic of Armenia: Development Challenges and Opportunities. – The development of transport and logistics infrastructure in the Republic of Armenia is a key component of economic growth and international trade integration. As a landlocked country with no access to the sea and closed borders with two of its neighboring states, Armenia faces significant challenges in the efficiency of its

logistics system and encounters numerous infrastructural barriers.

This article presents the current state and existing challenges of Armenia's logistics system development, analyzing the impact of economic, institutional, and regional factors on the system's performance. It emphasizes the critical role of logistics infrastructure in expanding the country's external trade capacities, enhancing investment attractiveness, and integrating into international markets. The study identifies structural and systemic issues that hinder Armenia's economic integration into regional and global markets, limiting its full participation in regional and global supply chains.

The analysis is based on statistical data, comparative assessments, and Logistics Performance Index (LPI) indicators. The article highlights that Armenia's geographic isolation, the limited capacity of its customs and transport infrastructure, and the challenges of logistics policy significantly affect the effectiveness of its external economic activities. Based on the conclusions, the article proposes possible development directions, including infrastructure modernization, expansion of cooperative platforms, and comprehensive enhancement of logistics capabilities.

Keywords: *logistics infrastructure, transport integration, freight transportation, LPI*

JEL: L91, R40

DOI: 10.52174/29538114_2025.1-164