

**ՀՀ ՄԻՋԱԶԳԱՅԻՆ ՏԱՐԱՆՑԻԿ ՈՒՂԻՆԵՐԻ ԳՈՐԾՈՒՆԵՈՒԹՅԱՆ
ՎԵՐԼՈՒԾՈՒԹՅՈՒՆՆ ՈՒ ԶԱՐԳԱՑՄԱՆ ՄԻՏՈՒՄՆԵՐԸ ԱՐԴԻ
ՊԱՅՄԱՆՆԵՐՈՒՄ ***

ՀՏԴ 338

DOI: 10.52063/25792652-2025.3.26-171

ՍՅՈՒԶԱՆՆԱ ՊԵՏՐՈՍՅԱՆ

*Գորիսի պետական համալսարանի տնտեսագիտության և կառավարման ամբիոնի վարիչ,
տնտեսագիտական գիտությունների թեկնածու,
ք. Գորիս, Հայաստանի Հանրապետություն
syuzanna.petrosyan.96@mail.ru
ORCID: 0009-0004-2201-7708*

Հետազոտական աշխատանքի նպատակն է գնահատել Հայաստանի միջազգային տարանցիկ տրանսպորտային ուղիների գործունեությունը, զարգացման հնարավորություններն ու արդի միտումները, ինչին հասնելու համար խնդիր է դրվել վեր հանելու ՀՀ միջազգային տարանցիկ ուղիների զարգացման և տարածաշրջանային տրանսպորտային համակարգին ինտեգրման հիմնական ուղղություններն ու գնահատելու դրանց տնտեսական նպատակահարմարությունը:

Հետազոտության իրականացման ժամանակ ՀՀ միջազգային տարանցիկ ուղիների գործունեության վերլուծության, առկա հիմնախնդիրների վերհանման, միջազգային տրանսպորտային ուղիներին ինտեգրման տնտեսական նպատակահարմարության գնահատման նպատակով օգտագործվել են գիտական վերացարկման (աբստրահման), գործոնային, համեմատական, վիճակագրական վերլուծության մեթոդները:

Հետազոտության արդյունքները փաստում են Հայաստանի միջազգային տարանցիկ տրանսպորտային ուղիների զարգացման անհրաժեշտությունը, ինչի արդյունքում երկիրը հնարավորություն կստանա մասը կազմելու միջազգային տրանսպորտային ծրագրերի և միջանցքների: Հիմնավորվել է ՀՀ մասնակցության տնտեսական նպատակահարմարությունը Նոր մետաքսի ճանապարհի «Հարավ-Արևմուտք», «Հյուսիս-Հարավ» տրանսպորտային միջանցքներին, ինչին կարելի է հասնել Հայաստանն Իրանին կապող երկաթուղու կառուցման պարագայում: Գնահատվել է նաև «TRIPP ուղու» տնտեսական նպատակահարմարությունը և հիմնավորվել, որ Հայաստանի համար ռազմավարական նշանակություն ունի և տնտեսապես առաջնահերթ է «Հարավ-Արևմուտք» ուղղությանն ինտեգրվելը, որն ապահովում է տնտեսական բարձր արդյունավետություն և ավելի քիչ ռիսկեր է պարունակում:

Հիմնաբառեր՝ տարանցիկ ուղի, «Հարավ-Արևմուտք», «Հյուսիս-Հարավ», «TRIPP ուղի», «Խաղաղության խաչմերուկ», արտաքին առևտուր, երկաթուղային հաղորդակցություն:

* Հոդվածը ներկայացվել է 03.12.2025թ., գրախոսվել՝ 21.12.2025թ., տպագրության ընդունվել՝ 30.12.2025թ.:

Ներածություն

Ցանկացած երկրի տնտեսության զարգացման հարցում կարևորագույն նշանակություն ունեն կրա ինտեգրումը համաշխարհային տնտեսությանը, միջազգային տնտեսական հարաբերությունների ընդլայնումը: Վերջիններս, գլոբալիզացիոն գործընթացներով պայմանավորված, հանդիսանում են ռազմավարական առաջնահերթություն բոլոր այն երկրների համար, որոնք ցանկանում են ապահովել կայուն տնտեսական աճ, բարձրացնել մրցունակությունը համաշխարհային տնտեսական համակարգում, բարելավել բնակչության կենսամակարդակը: Նշված գործընթացների իրականացումը անհնար է պատկերացնել առանց զարգացած տրանսպորտային, լոգիստիկական ենթակառուցվածքների: Դրանք հիմնարար նշանակություն ունեն երկրի արտաքին առևտրային հարաբերությունների ընդլայնման, ներդրումային գրավչության բարելավման, դեպի արտաքին շուկաներ հասանելիության ապահովման, տրանսպորտային ծախսերի կրճատման ու տնտեսապես արդյունավետ առաքումների իրականացման, միջազգային տրանսպորտային ծրագրերի և միջանցքների մասը կազմելու առումներով:

Միջազգային տրանսպորտային համակարգին ՀՀ ինտեգրման ուղիների վերլուծությունը

Տրանսպորտի ոլորտը Հայաստանի տնտեսության կենսունակության և տարածաշրջանային ինտեգրման ապահովելու ռազմավարական հենասյուներից է: Վերջին տարիների վիճակագրական տվյալների համաձայն տրանսպորտի ոլորտի մասնաբաժինը ՀՀ ՀՆԱ-ում միջինում կազմել է 4-6%, որը, սակայն, մոտ երկու անգամ փոքր է զարգացած երկրների համապատասխան ցուցանիշներից: Ինչ վերաբերում է ոլորտում զբաղվածների թվին, ըստ վիճակագրական տվյալների՝ տրանսպորտի ոլորտում զբաղվածների թիվը կազմում է ՀՀ-ում զբաղվածների մոտ 5%-ը:

Ներկայումս Հայաստանի տրանսպորտային համակարգում մեծ դեր ունի ավտոմոբիլային տրանսպորտը: 2024թ.-ին ՀՀ-ում իրականացված 16.8 մլն տոննա բեռնափոխադրումների մոտ 80%-ն ու 225.1 մլն ուղևորափոխադրումների 97%-ը բաժին են հասել ավտոմոբիլային տրանսպորտին, իսկ երկաթուղային տրանսպորտին՝ 8.6%-ն ու 0.3%-ը՝ համապատասխանաբար (Հայաստանի Հանրապետության սոցիալ-տնտեսական վիճակը 2024 թվականի հունվար-դեկտեմբերին 35-39):

Արտաքին առևտրի առումով ևս մեծ է ավտոմոբիլային տրանսպորտի տեսակարար կշիռը: Ըստ 2020-2024թթ. վիճակագրական տվյալների՝ ՀՀ արտաքին ապրանքաշրջանառության 58.2%-ը բաժին է հասել ավտոմոբիլային, 26.3%-ը խողովակաշարային, 15.2%-ը երկաթուղային, 0.3%-ը օդային տրանսպորտի տեսակներին (աղյուսակ 1) (ՀՀ վիճակագրական կոմիտե):

ՀՀ արտաքին առևտրում ավտոմոբիլային տրանսպորտի մեծ տեսակարար կշիռը՝ տրանսպորտի մյուս տեսակների համեմատ, պայմանավորված է նրանով, որ Հայաստանը, լինելով դեպի ծով ելք չունեցող ցամաքային երկիր, գրեթե մեկուսացված է Նաև տարածաշրջանային երկաթուղային ցանցից: Արցախյան I պատերազմի հետևանքով հարևան 2 երկրների՝ Ադրբեջանի և Թուրքիայի հետ միջսահմանային հաղորդակցության բացակայությունը խոչընդոտում է Հայաստանի տարանցիկ, այդ թվում՝ երկաթուղային տրանսպորտային ուղիների զարգացմանը: Այժմ գործում է միայն Վրաստանի հետ երկաթուղային հաղորդակցությունը, որը, սակայն, մեծ արդյունավետություն չունի՝ վրաց-աբխազական երկաթուղային կապի բացակայության պատճառով: Նշված հիմնախնդիրներով պայմանավորված՝ այժմ տարածաշրջանում մի շարք միջազգային տրանսպորտային ուղիներ չեն գործում, այդ թվում՝ Հայաստան-Ադրբեջան-ՌԴ (Իջևան -Աղստև(Ղազախ) – Բաքու – Դերբենտ - Մախաչկալա), Ադրբեջան – Հայաստան - Թուրքիա (Բաքու-Մեդրի-Ջուլֆա-Գյումրի-

Կարս), Իրան – Հայաստան - Վրաստան (Թավրիզ – Ջուլֆա – Երասխ – Այրում - Թբիլիսի), Իրան – Հայաստան - Թուրքիա (Թեհրան – Մերանդ – Գյումրի – Կարս - Ստամբուլ) երկաթուղային միջանցքները: Արդյունքում, ՀՀ՝ արտաքին շուկաներ դուրս գալու, միջազգային տրանսպորտային միջանցքների մասը կազմելու առումով կենսական նշանակություն ունի Վրաստանի և Իրանի հետ տրանսպորտային հաղորդակցությունը (Միքայելյան 201):

Աղյուսակ 1. ՀՀ արտաքին ապրանքաշրջանառությունը (մլն տոննա) և դրանում տրանսպորտի առանձին տեսակների տեսակարար կշիռը 2020-2024թթ.

	2020թ.		2021թ.		2022թ.		2023թ.		2024թ.	
	ԿՊ	ԿՊ%								
Ընդամենը, այդ թվում՝	6.82	100%	7.02	100%	7.82	100%	8.13	100%	8.34	100%
Ավտոմոբ.	3.7	54.3%	3.9	55.6%	4.3	54.9%	5.0	61.5%	5.2	62.4%
Երկաթուղ.	1.2	17.6%	1.1	15.6%	1.4	17.9%	1.1	13.5%	1.1	13.2%
Օդային	0.02	0.3%	0.02	0.3%	0.02	0.3%	0.03	0.4%	0.04	0.5%
Խողովակ.	1.9	27.8%	2.0	28.5%	2.1	26.9%	2.0	24.6%	2.0	23.9%

ՀՀ տարանցիկ տրանսպորտային ուղիների զարգացման առումով կենսական նշանակություն ունի «Հյուսիս-Հարավ» (Մեդրի-Երևան-Աշտարակ-Գյումրի-Բավրա) ճանապարհային միջանցքի ներդրումային ծրագիրը, որի կառուցումը որպես առաջնահերթություն ներառված է ՀՀ 2014-2025 թթ. հեռանկարային զարգացման ռազմավարական ծրագրում (ՀՀ 2014-2025 թթ. հեռանկարային զարգացման ռազմավարական ծրագիր 91): Այն հնարավորություն կտա Հայաստանի հարավային՝ Իրանի հետ սահմանից միջազգային ստանդարտներին համապատասխան բեռնափոխադրումներ իրականացնելու դեպի Վրաստանի հետ սահման՝ Նպաստելով երկրի տարանցիկ պոտենցիալի զարգացմանը, դեպի արտաքին շուկաներ դուրս գալու հնարավորությունների ընդլայնմանը, միջազգային տրանսպորտային համակարգին ինտեգրմանը: Չնայած նրան, որ ծրագրի իրականացման ժամկետը մինչև 2019թ. էր, առ այսօր Հայաստանի համար կենսական նշանակություն ունեցող այս տրանսպորտային միջանցքի մոտ 20%-ն է կառուցվել միայն: Մասնավորապես՝ ավարտին է հասցվել «Երևան-Աշտարակ» (11.4 կմ), «Երևան-Արտաշատ» (19.6 կմ) (Տրանշ 1), «Թալին-Լանջիկ» (18.7 կմ), «Լանջիկ-Գյումրի» (23 կմ) (Տրանշ 3) ճանապարհահատվածների կառուցումը: Այժմ աշխատանքներ են իրականացվում «Աշտարակ-Թալին» (42 կմ) (Տրանշ 2), «Քաջարան-Ագարակ» (52 կմ) (Տրանշ 4) հատվածների կառուցման ուղղությամբ: Ընդ որում՝ «Քաջարան-Ագարակ» ճանապարհահատվածի կառուցումն իրականացվում է իրանական շինարարական ընկերությունների կողմից: Հաշվի առնելով Իրանի՝ ճանապարհաշինության ոլորտում կուտակած հարուստ միջազգային փորձը, սա կարող է նպաստել հետագայում ևս ՀՀ տրանսպորտային այլ ենթակառուցվածքների զարգացման ու արդիականացման ուղղությամբ Իրանի հետ համագործակցության ընդլայնմանը, ինչը ռազմավարական նշանակություն ունի նաև Իրանի համար:

Տարածաշրջանում համագործակցության ուղիների ընդլայնման, երկարատև խաղաղություն հաստատելու, ինչպես նաև ՀՀ տրանսպորտային համակարգի զարգացման ու միջազգային տրանսպորտային համակարգին ինտեգրվելու

Նպատակով 2023թ. Հայաստանի կողմից առաջ է քաշվել «Խաղաղության Խաչմերուկ» տրանսպորտային նախաձեռնությունը, որն առաջարկվում է իրագործել Իրանի, Վրաստանի, Ադրբեջանի, Թուրքիայի հետ համատեղ քայլերի ձեռնարկման միջոցով: Նախագիծը ենթադրում է վերագործարկել տարածաշրջանային շրջափակված ենթակառուցվածքները, բարելավել դրանք և ձևավորել Նոր ենթակառուցվածքներ՝ հարևան երկրների հետ տնտեսական, մշակութային, քաղաքական սերտ կապերի ապահովման նպատակով: Ըստ ՀՀ ՏԿԵՆ նախարարության՝ տրանսպորտային նախաձեռնության գործարկման դեպքում առաջին տարվա ընթացքում այն կապահովի 4,7 մլն տոննա բեռնափոխադրում և 300 հազար ուղևորափոխադրում՝ տարածաշրջանի երկրներով, իսկ արդեն մինչև 2050 թվականը Հայաստանի Հանրապետության երկաթուղային ենթակառուցվածքներով տարածաշրջանային երկրների միջև կիրականացվի մոտ 10 մլն տոննա բեռնափոխադրում (Mission of the Republic of Armenia to the European Union):

Տարածաշրջանային տրանսպորտային ուղիների ապաշրջափակման համատեքստում ներկայումս կարևոր ուղղություն է հանդիսանում «TRIPP ուղին» (Trump Road for Peace and Prosperity, Թրամփի ուղի՝ հանուն միջազգային խաղաղության և բարգավաճման), որը հնարավորություն է կտա Ադրբեջանին «Բաքու-Ալյաթ-Մինջևան-Հորադիզ-Մեղրի-Օրդուբադ-Չուլֆա» ուղիով ուղիղ տրանսպորտային (ավտոմոբիլային և երկաթուղային) կապ ապահովել Նախիջևանի, վերջինիս տարածքով նաև՝ Թուրքիայի հետ, որի մոտ 43 կմ երկարությամբ հատվածը պետք է անցնի Հայաստանի տարածքով: Տրանսպորտային նախաձեռնության իրագործման համար ՀՀ տարածքում կատարվելիք ներդրումների ծավալը գնահատվում է 226 մլն ԱՄՆ դոլար, ինչն, ըստ կատարված հաշվարկների, կլինի տնտեսապես արդյունավետ, եթե երկաթուղային միջանցքով տարեկան նվազագույն բեռնափոխադրումների ծավալը կազմի 10.2 մլն տոննա բեռ: Բեռնափոխադրումների նման ծավալի ապահովումն անիրատեսական է, հաշվի առնելով, որ Ադրբեջանի և Նախիջևանի միջև տարեկան ապրանքաշրջանառության ծավալը միջինում կազմում է 1-1.2 մլն տոննա բեռ: Մյուս կողմից, հարկ է ընդգծել, որ վերջին տարիներին շահագործման հանձնված «Բաքու-Թբիլիսի-Կարս» երկաթուղով (829կմ), որի կառուցման համար կատարվել են ավելի քան 2 մլրդ ԱՄՆ դոլարի չափով ներդրումներ և որի տարեկան թողունակությունը գնահատվում է 10 մլն տոննա բեռ, ներկայումս իրականացվում է տարեկան 1-1.3 մլն տոննա բեռնափոխադրում: Այսինքն՝ տնտեսական արդյունավետության ապահովման համար «TRIPP ուղով» տարեկան երկաթուղային բեռնափոխադրումների ծավալը մոտ 9 անգամ պետք է գերազանցի «Բաքու-Թբիլիսի-Կարս» երկաթուղով իրականացվող բեռնափոխադրումների ծավալին, ինչն այդքան էլ իրատեսական չէ:

Հայաստանի աշխարհագրական դիրքը բավականին նպաստավոր է համաշխարհային տրանսպորտային համակարգի անբաժանելի մասը հանդիսացող «Հարավ-Արևմուտք» միջազգային տրանսպորտային միջանցքին ինտեգրվելու համար: Այն ապահովում է տրանսպորտային կապը Հարավասիական և Եվրոպական երկրների միջև՝ տարեկան ապահովելով ավելի քան 200 մլն տոննա բեռնափոխադրում: Վերջինիս հիմնական և այլընտրանքային տրանսպորտային ուղիների համեմատական վերլուծության և տնտեսական նպատակահարմարության գնահատման արդյունքները փաստում են, որ այս ուղղությամբ բեռնափոխադրումների իրականացման ամենարդյունավետ ուղին՝ թե՛ հեռավորության, թե՛ բեռնափոխադրումների միջին տևողության առումներով, ՀՀ տարածքով անցնող «Հինաստան (Հնդկաստան) – Իրան – Հայաստան – Վրաստան – Բուլղարիա – ԵՄ երկրներ» տրանսպորտային միջանցքն է (Իրան – Բուլղարիա հեռավորությունը՝ 4336.5 կմ), որը կարող է գործել Հայաստանի տարածքում 500 կմ երկարությամբ տարանցիկ երկաթուղային միջանցքի շահագործման արդյունքում (Ագարակ-Զաջարան-Սիսիան-Երասխ-Երևան-Հրազդան-Վանաձոր-Այրում): Դրա

համար անհրաժեշտ է կառուցել շուրջ 268 կմ երկարությամբ երկաթգիծ «Ագարակ – Երասխ» և «Ֆիոլետովո - Վանաձոր» հատվածներում, ինչը, ըստ կատարված հաշվարկների, կարժենա շուրջ 2.0 մլրդ ԱՄՆ դոլար: Վերջինիս կառուցումը կլինի տնտեսապես արդյունավետ ու նպատակահարմար, եթե արդյունքում այն տարեկան ապահովի նվազագույնը 7.5 մլն տոննա տարանցիկ բեռնափոխադրում: Սա լիովին հիմնավորում է վերջինիս տնտեսական նպատակահարմարությունը, քանի որ արդյունքում, ինտեգրվելով Նոր մետաքսի ճանապարհի «Հարավ-Արևմուտք» տրանսպորտային միջանցքին, ասիական երկրներից դեպի եվրոպական երկրներ և հակառակ ուղղությամբ ՀՀ տարածքով անցնող տարեկան բեռնափոխադրումների ծավալը, ըստ մեր կանխատեսումների, 1.5-2 անգամ կգերազանցի նշված ցուցանիշին:

Ներկայումս Հայաստանը ներգրավված է և մասն է կազմում «Հյուսիս-Հարավ» միջազգային տրանսպորտային ծրագրի: Այն ենթադրում է մուլտիմոդալ բեռնափոխադրումների իրականացում Հնդկաստանի և Ռուսաստանի, Բալթյան, Սկանդինավյան, ինչպես նաև տրանսպորտային նախաձեռնության անդամ այլ երկրների միջև՝ Իրանի, Կովկասյան և Կենտրոնական Ասիայի տարածաշրջաններով: Տրանսպորտային միջանցքը կարող է ապահովել նաև «Հնդկաստան-Եվրոպա» տրանսպորտային կապը՝ «Հնդկաստան-Իրան-Կովկասյան երկրներ-Ռուսաստան-Եվրոպական երկրներ» ուղիով: Ի համեմատ Սուեզի ջրանցքով անցնող ավանդական ուղու՝ «Հյուսիս-Հարավ» տրանսպորտային միջանցքը մրցունակ և տնտեսապես առավել արդյունավետ այլընտրանք է, որով բեռնափոխադրումների իրականացումն ավելի մատչելի է, կարճատև ու ապահով: Համեմատության համար նշենք, որ եթե Սուեզի ջրանցքով անցնող ուղիով բեռնափոխադրումների միջին տևողությունը կազմում է 45-60 օր, «Հյուսիս-Հարավ» տրանսպորտային միջանցքով ցուցանիշը կրճատվում է մոտ երկու անգամ՝ կազմելով 25-30 օր: Ինչ վերաբերում է տրանսպորտային ծախսերին, ապա դրանք կրճատվում են մոտ 30%-ով:

Այնուամենայնիվ հարկ է ընդգծել, որ, չնայած «Հյուսիս-Հարավ» տրանսպորտային միջանցքի ստրատեգիական նշանակությանն ու առկա պոտենցիալին, այն չի գործում լիարժեք կերպով՝ պայմանավորված մի շարք խնդիրներով, որոնք խոչընդոտում ու դանդաղեցնում են վերջինիս զարգացումը: Այդպիսիք են տրանսպորտային ծրագրում ընդգրկված երկրներում տրանսպորտային, լոգիստիկական ենթակառուցվածքների զարգացման ոչ բավարար մակարդակը, համապատասխան ենթակառուցվածքների արդիականացման, Նոր ենթակառուցվածքների ձևավորման համար անհրաժեշտ ֆինանսական ռեսուրսների ոչ բավարար մակարդակը, ինչը հատկապես նկատելի է տրանսպորտային ծրագրում ընդգրկված որոշ զարգացող երկրների պարագայում, մաքսային գործընթացների միօրինակականացման անհրաժեշտությունը, առկա «դաժան» մրցակցությունը՝ արդի միջազգային տրանսպորտային ծրագրերի, այդ թվում՝ Չինաստանի կողմից առաջ քաշված և ակտիվորեն իրագործվող «Մեկ գոտի, մեկ ճանապարհ» խոշորագույն տրանսպորտային նախաձեռնության միջև, տարածաշրջանային անկայունությունը Կովկասում, Պարսից Ծոցում, Աֆղանստանում, ռուս-ուկրաինական հակամարտությունը, Իրանի, Ռուսաստանի նկատմամբ կիրառվող պատժամիջոցները, որոնք սահմանափակում են միջազգային համագործակցային հնարավորություններն ու լրացուցիչ ռիսկեր առաջացնում ներդրողների համար:

Տրանսպորտային միջանցքի զարգացման նպատակով իրականացվել և մինչև 2030թ. նախատեսվում է իրականացնել շուրջ 102 ծրագիր՝ 38.2 մլրդ ԱՄՆ դոլար ընդամենը արժեքով: Ներդրումային ծրագրերի մեծ մասը բաժին է հասնում Ռուսաստանին և Իրանին՝ համապատասխանաբար 13.2 մլրդ ԱՄՆ դոլար (35%) և 12.9 մլրդ ԱՄՆ դոլար (34%) մասնաբաժիններով: Հայաստանի և Ադրբեջանի դեպքում կատարվելիք ներդրումների ծավալը գնահատվում համապատասխանաբար է 1.9 մլրդ ԱՄՆ դոլար և 2.8 մլրդ ԱՄՆ դոլար (Евразийский банк развития 5):

2024թ. տրանսպորտային միջանցքն ապահովել է 41.2 մլն տոննա բեռնափոխադրում՝ նախորդ տարվա համեմատ գրանցելով ավելի քան 4% աճ (2023թ. «Հյուսիս-Հարավ» տրանսպորտային միջանցքով իրականացվել է 39.5 մլն տոննա բեռնափոխադրում՝ ՌԴ-ից, Բայթյան, Սկանդինավյան և Նախաձեռնության անդամ այլ երկրներից Հնդկաստան արտահանվել է 36.3 մլն տոննա բեռ, Հնդկաստանից այդ երկրներ՝ 3.2 մլն տոննա բեռ): Ընդ որում՝ 2024թ. ՌԴ-ից, Բայթյան, Սկանդինավյան և Նախաձեռնության անդամ այլ երկրներից Հնդկաստան արտահանվել է 37.3 մլն տոննա բեռ, իսկ Հնդկաստանից այդ երկրներ՝ 3.9 մլն տոննա բեռ: Նշված երկրներից Ռուսաստանը հանդիսանում է Հնդկաստանի գլխավոր առևտրային գործընկերը՝ թե՛ արտահանման և թե՛ ներմուծման առումներով, որին 2024թ. բաժին է հասել նշված երկրներից Հնդկաստան արտահանման 87.0%-ը, Հնդկաստանից այդ երկրներ ներմուծման 38.0%-ը: Երկրորդ տեղում Իրանն է՝ 4.4% և 36.2% մասնաբաժիններով համապատասխանաբար (Միջազգային առևտրային կենտրոն): Ցուցանիշներն իրենց մեջ չեն ներառում այդ երկրների միջև արտահանված և ներմուծված բոլոր այն ապրանքները, որոնց փոխադրումը նպատակահարմար չէ իրականացնել երկաթուղային տրանսպորտով, օրինակ՝ շուտ փչացող ապրանքներ, թանկարժեք և կիսաթանկարժեք քարեր, մետաղներ: Ներառված չեն նաև նավթն ու գազը, որոնց փոխադրումն իրականացվում է խողովակաշարային տրանսպորտով:

«Հյուսիս-Հարավ» միջազգային տրանսպորտային միջանցքով բեռնափոխադրումներն իրականացվում են երեք հիմնական ուղիներով.

NS1. Արևելյան՝ «Հնդկաստան – Իրան – Թուրքմենստան - (Ուզբեկստան) – Ղազախստան – Ռուսաստան - Բայթյան և Սկանդինավյան երկրներ»,

Այս ուղու դեպքում բեռնափոխադրումներն իրականացվում են «Բանդար - Աբաս - Գորգան - Էտրեկ - Բոլաշակ - Աստրախան - Սանկտ Պետերբուրգ - Բայթյան և Սկանդինավյան երկրներ» երկաթուղով:

NS2. Կասպյան՝ «Հնդկաստան – Իրան – Ռուսաստան - Բայթյան և Սկանդինավյան երկրներ»,

Այս ուղիով բեռները իրանական Բանդար-Աբաս, Չաբահար նավահանգիստներից փոխադրվում են Իրանի՝ Կասպից ծովի ափին գտնվող նավահանգիստներ, այնտեղից՝ Կասպից ծովով ռուսական Մախաչկալա, Օլյա, Աստրախան նավահանգիստներ, ապա՝ Բայթյան և Սկանդինավյան երկրներ:

NS3. Արևմտյան՝ «Հնդկաստան – Իրան – Հայաստան (Ադրբեջան) – Ռուսաստան - Բայթյան և Սկանդինավյան երկրներ»:

Այս ուղու շրջանակներում բեռնափոխադրումները կարող են իրականացվել մի քանի այլընտրանքային երթուղիներով.

NS3.1 «Հնդկաստան – Իրան – Հայաստան - Վրաստան – Ռուսաստան - Բայթյան և Սկանդինավյան երկրներ».

Այս երթուղու դեպքում բեռնափոխադրումները կիրականացվեն «Թավրիզ – Ջուլֆա - Երևան – Թբիլիսի – Օչամչուրի – Սուխում – Ադլեր – Մոսկվա - Սանկտ Պետերբուրգ – Բայթյան և Սկանդինավյան երկրներ» երկաթուղով: Այն կարող է գործել միայն «Երասխ – Ջուլֆա – Օրդուբադ – Մեղրի - Հորադիզ» և «Վրաստան – Աբխազիա - Ռուսաստան» երկաթուղիների վերականգնման և վերագործարկման պարագայում:

NS3.2 «Հնդկաստան – Իրան – Հայաստան - Վրաստան – Ռուսաստան - Բայթյան և Սկանդինավյան երկրներ».

Այս ուղու դեպքում բեռնափոխադրումները կիրականացվեն «Թավրիզ - Մերանդ - Մեղրի - Այրում - Թբիլիսի - Օչամչուրի - Սուխում - Ադլեր - Մոսկվա - Սանկտ Պետերբուրգ – Բայթյան և Սկանդինավյան երկրներ» երկաթուղային միջանցքով: Այն կարող է գործել միայն հայ-իրանական երկաթուղու կառուցման դեպքում:

NS3.3 «Հնդկաստան – Իրան – Ադրբեջան – Ռուսաստան - Բայթյան և Սկանդինավյան երկրներ».

Բեռնափոխադրումներն այս ուղիով իրականացվում են «Բանդար Աբաս - Թեհրան - Կազվին - Ռեշտ - Աստարա (Իրան)-Աստարա (Ադրբեջան) - Բաքու - Յալամա - Դերբենտ - Մախաչկալա - Վոլգոգրադ - Մոսկվա - Սանկտ Պետերբուրգ - Բալթիան և Սկանդինավյան երկրներ» երթուղով (Абрамян и Петросян 375-376):

Հյուսիս-հարավ ուղղությամբ հիմնական և այլընտրանքային տրանսպորտային ուղիների համեմատական վերլուծությունն ու տնտեսական նպատակահարմարության գնահատումը կատարվել է «Հնդկաստան (Մումբայ) - Ռուսաստան (Սանկտ Պետերբուրգ)» կտրվածքով (աղյուսակ 2):

Աղյուսակ 2. Հյուսիս-Հարավ ուղղությամբ բեռնափոխադրումների իրականացման հիմնական և այլընտրանքային ուղիների ընդհանուր բնութագիրը (Հնդկաստան-Ռուսաստան կտրվածքով)

Տրանսպորտային ուղու անվանումը	Հեռավորությունը (կմ)	Բեռնափոխադրումների միջին տևողությունը (օր)
NS1. Արևելյան՝ «Հնդկաստան - Իրան - Թուրքմենստան - Ղազախստան - Ռուսաստան»	8716.4	11.2
NS2. Կասպյան՝ «Հնդկաստան - Իրան - Ռուսաստան»	7449.4	10.5
NS3.1 Արևմտյան՝ «Հնդկաստան - Իրան - Հայաստան - Վրաստան - Ռուսաստան»	7903.4	9.9
NS3.2 Արևմտյան՝ «Հնդկաստան - Իրան - Հայաստան - Վրաստան - Ռուսաստան»	7731.7	9.8
NS3.3 Արևմտյան՝ «Հնդկաստան - Իրան - Ադրբեջան - Ռուսաստան»	7514.7	10.4

Այս առումով հարկ է ընդգծել, որ հաշվարկները կատարվել են՝ հիմք ընդունելով տրանսպորտային ուղիները ձևավորող երկրներում բեռնատար գնացքների երթևեկության միջին արագության ցուցանիշները, հաշվի առնելով տրանսպորտի մի տեսակից մյուսին անցման դեպքում բեռնաթափման-բեռնաբարձման աշխատանքների իրականացման անհրաժեշտությունն ու հատվող երկրների թիվը: Վերացարկվել է այն սպասումների տևողությունը, որոնք կարող են առաջանալ սահմանային անցակետերում, նավահանգիստներում տրանսպորտային միջոցների հնարավոր կուտակումների հետևանքով:

Ինչպես երևում է աղյուսակ 2-ից, դիտարկող ուղիներից ամենաարդյունավետը, ըստ հեռավորության, հանդիսանում է Կասպյան՝ «Հնդկաստան - Իրան - Ռուսաստան» միջանցքը (7449,4 կմ), որով, սակայն, բեռնափոխադրումների միջին տևողությունը կազմում է 10.5 օր՝ պայմանավորված նրանով, որ այս ուղու դեպքում մեծ է ծովային տրանսպորտի կիրառությունը: Ադրբեջանի տարածքով անցնող «Հնդկաստան - Իրան - Ադրբեջան - Ռուսաստան» ուղին (7514.7 կմ) ընդամենը 2.8%-ով է կարճ ՀՀ տարածքով անցնող «Հնդկաստան - Իրան - Հայաստան - Վրաստան - Ռուսաստան» տրանսպորտային ուղուց (7731.7 կմ), որը կարող է գործել հայ-իրանական երկաթուղու կառուցման պարագայում: Սակայն հարկ է ընդգծել, որ Հայաստանի տարածքով անցնող այս ուղին ամենաարդյունավետն է բեռնափոխադրումների միջին տևողության առումով, որը մոտ 6%-ով ավելի կարճատև է, քան Ադրբեջանի տարածքով անցնող ուղին:

Եզրակացություն

Այսպիսով՝ Հայաստանն ունի մեծ ներուժ արդի միջազգային տրանսպորտային ծրագրերում և ուղիներում ինտեգրվելու համար: ՀՀ տարածքով անցնող տրանսպորտային ուղիները հատկապես նպատակահարմար են Եվրո մետաքսի ճանապարհի «Հարավ-Արևմուտք», «Հյուսիս-Հարավ» տրանսպորտային միջանցքների մասը կազմելու առումով, ինչը փաստում է կատարված վերլուծության արդյունքները: Դրա համար անհրաժեշտ է զարգացնել ՀՀ տրանսպորտային, լոգիստիկական ենթակառուցվածքներն ու երկրի արտաքին երկաթուղային կապը: Արդյունքում Հայաստանը կկայանա որպես տարանցիկ երկիր՝ ամրապնդելով աշխարհաքաղաքական դիրքերը տարածաշրջանում:

ՕԳՏԱԳՈՐԾՎԱԾ ԳՐԱԿԱՆՈՒԹՅՈՒՆ

1. ՀՀ վիճակագրական կոմիտե. *Հայաստանի Հանրապետության սոցիալ-տնտեսական վիճակը 2020-2024 թվականների հունվար-դեկտեմբերին*. Տեղեկատվական ամսական գեկույցներ, <https://www.armstat.am/am/?nid=82&year=2025>. Վերջին այց՝ 22.11.2025.
2. ՀՀ 2014-2025 թթ. հեռանկարային զարգացման ռազմավարական ծրագիր. Երևան, 2014.
3. Միջազգային առևտրային կենտրոնի պաշտոնական կայք. www.trademap.org/Country_SelProduct_TS.aspx: Վերջին այց՝ 21.11.2025.
4. Միքայելյան, Տիգրան. ՀՀ լոգիստիկ համակարգի վերլուծությունը տարածաշրջանային տրանսպորտային ենթակառուցվածքների հնարավոր ապաշրջափակման համատեքստում. «Գիտական Արցախ», N 2(17), «ԱՐՑԱԽ» հրատ., 2023, էջ 198-209, DOI: 10.52063/25792652-2023.2.17-198:
5. Mission of the Republic of Armenia to the European Union. *Armenia Presents Crossroads of Peace Project at Global Gateway Forum in Brussels*, <https://eu.mfa.am/en/news/2024/01/30/armenia-presents-crossroads-of-peace-project-at-global-gateway-forum-in-brussels/12501>. Accessed: 24.11.2025.
6. Абрамян, Ваграм и Петросян, Сюзанна. «Перспективы участия Армении в международном транспортном коридоре «Север-Юг»». *Общество и экономика знаний*, управление капиталами: цифровая экономика знаний (KSEM-2023), Краснодар, 2023, сс. 372-381.
7. Евразийский банк развития. *Международный транспортный коридор «Север — Юг»: инвестиционные решения и мягкая инфраструктура*. Доклады и рабочие документы 22/2. Алматы, Москва, 2022.

WORKS CITED

1. NH vitchakagrakan komite. Hayastani Hanrapetut'yan social-tnesanan vitwaky' 2020-2024 t'vakanneri hunvar-dektemberin. Teghekatvakan amsakan zekuycner. [*Socio-Economic Situation of the Republic of Armenia in January-December 2020-2024: Monthly information reports*] Available at: <https://www.armstat.am/am/?nid=82&year=2025>, Accessed on: 22.11.2025. (in Armenian)
2. NH 2014-2025t't'. her'ankarayin zargacman r'azmavarakan c'ragir. [*Strategic Plan for the Prospective Development of the Republic of Armenia for 2014-2025*] Erevan, 2014. (in Armenian)
3. Mijazgayin ar'evtrayiin kentroni pashtonakan kayq. [*Official website of the International Trade Center*] Available at: www.trademap.org/Country_SelProduct_TS.aspx, Accessed on: 21.11.2025. (in Armenian)

4. Miqayelyan, Tigran. HH logistik hamakargi verlu'ut'yuny' tarac'ashrjanayin transportayin ent'akar'ucvac'qneri hnaravor apashrjap'akman hamateqstum. [*Analysis of the Logistics System of RA in the Context of Possible Unblocking of Regional Transport Infrastructures*] «Gitakan Artsakh», N 2(17), «ARTSAKH» hrat., 2023, էջ 198-209, DOI: 10.52063/25792652-2023.2.17-198. (in Armenian)

5. Abramjan, Vagram i Petrosjan, Sjuzanna. «Perspektivy uchastija Armenii v mezhdunarodnom transportnom koridore «Sever-Jug»». [*"Prospects of Armenia's Participation in the International Transport Corridor "North-South"*] *Obshhestvo i jekonomika znanij, upravlenie kapitalami: cifrovaja jekonomika znanij (KSEM-2023)*, Krasnodar, 2023, 372-381. (in Russian)

6. Evrazijskij bank razvitija. Mezhdunarodnyj transportnyj koridor «Sever — Jug»: investicionnye reshenija i mjagkaja infrastruktura. [*The North-South International Transport Corridor: Investment Solutions and Soft Infrastructure*] *Doklady i rabochie dokumenty 22/2*. Almaty, Moskva, 2022. (in Russian)

ANALYSIS OF FUNCTIONING AND DEVELOPMENT TRENDS OF INTERNATIONAL TRANSIT ROUTES OF THE REPUBLIC OF ARMENIA UNDER CONTEMPORARY CONDITIONS

SYUZANNA PETROSYAN

*Goris State University, Chair of Economics and
Management, Head,
Ph.D. in Economics
Goris, the Republic of Armenia*

The purpose of the study is to assess the functioning, development possibilities and current trends in the sphere of international transit transport routes of Armenia.

For this an objective was put to identify the key development areas of Armenia's international transit routes and their integration into the regional transport system, as well as to assess their economic feasibility.

The methods of scientific abstraction, factor, comparative and statistical analysis have been used in the course of the study with the purpose of the analysis of functioning of the international transit routes of the Republic of Armenia, the exposure of existing problems and the assessment of the economic feasibility of integration into international transport routes.

The results of the study demonstrate the need for Armenia to develop international transit transport routes, which will allow the country to become a part of international transport programs and corridors. The economic feasibility of the participation of the Republic of Armenia in the «South-West» and «North-South» transport corridors of the New Silk Road has been substantiated, which could be achieved in case of the construction of a railway connecting Armenia and Iran. An assessment of the economic feasibility of the "TRIPP route" has been also conducted, and it has been also substantiated that integration into the "South-West" direction is of strategic importance for Armenia and it is priority from an economic point of view, which can ensure high economic efficiency and contains fewer risks.

Keywords: *Transit route, «South-West», «North-South», «TRIPP route», «Crossroads of Peace», foreign trade, railway communication.*

АНАЛИЗ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ И ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНЗИТНЫХ ПУТЕЙ РА В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

СЮЗАННА ПЕТРОСЯН

*заведующая кафедрой экономики и управления
Горисского государственного университета,
кандидат экономических наук,
г. Горис, Республика Армения*

Цель исследования – оценка функционирования, возможностей развития и современных тенденций в сфере международных транзитных транспортных путей Армении.

С этой целью была поставлена задача выявить основные направления развития международных транзитных путей Армении и их интеграции в региональную транспортную систему, а также оценить их экономическую целесообразность.

В ходе исследования с целью анализа функционирования международных транзитных маршрутов РА, выявления существующих проблем и оценки экономической целесообразности интеграции в международные транспортные пути были использованы методы научной абстракции, факторного, сравнительного и статистического анализа.

Результаты исследования свидетельствуют о необходимости развития международных транзитных транспортных путей Армении, которые позволят стране стать частью международных транспортных программ и коридоров. Обоснована экономическая целесообразность участия РА в транспортных коридорах «Юг-Запад» и «Север-Юг» Нового Шелкового пути, что может быть достигнуто в случае строительства железной дороги, соединяющей Армению и Иран. Была также оценена экономическая целесообразность «маршрута TRIPP» и было обосновано, что для Армении имеет стратегическое значение и с экономической точки зрения приоритетна интеграция в направление «Юг-Запад», которая может обеспечить высокую экономическую эффективность и содержит меньше рисков.

Ключевые слова: *транзитный путь, «Юг-Запад», «Север-Юг», «маршрут TRIPP», «Перекрёсток мира», внешняя торговля, железнодорожное сообщение.*