

**ՀՀ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ՀԱՄԱԿԱՐԳԻ ԿԵՐԱՌԻԾՈՒԹՅՈՒՆԸ ԵՎ
ՏԱՐԱՆՑԻԿ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ՈՒՂԻՆԵՐԻ ԶԱՐԳԱՑՄԱՆ
ՀԵՌԱՆԿԱՐՆԵՐԸ ***

ՀՏԴ 338

DOI: 10.52063/25792652-2023.3.18-198

ՍՅՈՒԶԱՆԱ ՊԵՏՐՈՍՅԱՆ

Երևանի պետական համալսարանի տնտեսագիտության և կառավարման
ֆակուլտետի կառավարման և գործարարության ամբիոնի հայցորդ,
Գորիսի պետական համալսարանի տնտեսագիտության և
կառավարման ամբիոնի դասախոս,
ք. Գորիս, Հայաստանի Հանրապետություն
syuzanna.petrosyan.96@mail.ru
ORCID: 0009-0004-2201-7708

Արդի պայմաններում ցանկացած երկրի տնտեսության հեռանկարային զարգացման, արտաքին տնտեսական կապերի ընդլայնման հարցում մեծ դեր ու նշանակություն ունեն զարգացած տրանսպորտային համակարգն ու լոգիստիկական ենթակառուցվածքները:

Գիտական հոդվածի նպատակն է կատարել ՀՀ միջազգային տրանսպորտային միջանցքների վերլուծությունը, ներկայացնել դրանց զարգացման հնարավորությունները և միջազգային տրանսպորտային համակարգի հետ ինտեգրման հնարավոր ուղիները, որին հասնելու համար խնդիր է դրվել վեր հանել միջազգային տրանսպորտային ծրագրերին ու տարածաշրջանային տրանսպորտային համակարգին ՀՀ ներգրավմանը խոչընդոտող հիմնախնդիրները:

Հետազոտության իրականացման ժամանակ ՀՀ տրանսպորտային համակարգի ձևավորման և զարգացման, միջազգային տարանցիկ տրանսպորտային ուղիների գործունեության գնահատման համար կիրառվել են գիտական վերացարկման (աբստրահման), վիճակագրական, համեմատական վերլուծության մեթոդները:

Հետազոտության արդյունքները ցույց են տվել, որ Հայաստանն ունի մեծ ներուժ արդի միջազգային տրանսպորտային ծրագրերին ինտեգրվելու և որպես տարանցիկ երկիր կայանալու համար: Դրա համար հատկապես կարևոր է հարևան երկրների հետ տրանսպորտային կոմունիկացիաների ապաշրջափակումը, երկրի տրանսպորտային, լոգիստիկական ենթակառուցվածքների զարգացումը: Կենսական նշանակություն ունի նաև Հայաստան-Իրան երկայնուղային կապի ստեղծումը, որը հնարավորություն կտա Հայաստանին՝ մասը կազմելու «Հարավ-Արևմուտք» տրանսպորտային ուղու, ինտեգրվելու «Նոր մետաքսի ճանապարհ» միջազգային տրանսպորտային ծրագրին: Արդյունքում Հայաստանը կկարողանա ապահովել հսկայական տրանզիտային հոսքեր, մեծ տնտեսական օգուտներ և ամրապնդել իր աշխարհաքաղաքական դիրքերը:

Հիմնաբառեր՝ տրանսպորտային միջանցք, միջազգային տրանսպորտային համակարգ, լոգիստիկական ենթակառուցվածք, բեռնափոխադրում, արտաքին առևտուր, երկայնուղային հաղորդակցություն, «Հարավ-Արևմուտք» միջազգային տրանսպորտային ուղի:

* Հոդվածը ներկայացվել է 09.09.2023թ., գրախոսվել՝ 15.10.2023թ., տպագրության ընդունվել՝ 31.10.2023թ.:

Նախաբան

Տրանսպորտի ոլորտի զարգացումը ցանկացած երկրի տնտեսական քաղաքականության գերակա նպատակներից մեկն է, քանի որ վերջինիս հետ է կապված երկրի տնտեսության բոլոր ոլորտների կայուն և համաչափ զարգացումը: Մեծ է սակ դրա դերը երկրի արտաքին տնտեսական կապերի ընդլայնման, համաշխարհային տնտեսական համակարգին ինտեգրման ու մրցունակության բարձրացման գործում: Հատկապես արդի պայմաններում, երբ պետությունների միջև շարունակ ընդլայնվում են տնտեսական, առևտրային հարաբերությունները, տրանսպորտային համակարգի և լոգիստիկական ենթակառուցվածքների կատարելագործման հարցում նորարար և առաջադեմ քայլերի ձեռնարկումը կենսական պահանջ է ցանկացած երկրի հեռանկարային զարգացման համար:

Միջազգային տրանսպորտային համակարգն իրենից ներկայացնում է արդյունավետ փոխազդող և փոխներգործող հաղորդակցության ուղիների, տրանսպորտի տեսակների և տրանսպորտային միջանցքների ամբողջություն, որոնք կոչված են ապահովելու ուղևորափոխադրումների և բեռնափոխադրումների իրականացումը աշխարհագրական տարբեր տարածաշրջանների միջև: Դրա կարևոր բաղադրիչներն են միջազգային տրանսպորտային միջանցքները, որոնցում ինտեգրվելն ու վերջինիս արդյունքում որպես տարանցիկ երկիր կայանալը մեծ ազդեցություն է ունենում երկրի տնտեսության վրա՝ ապահովելով զգալի տնտեսական օգուտներ և մեծ եկամտաբերություն: Իսկ միջազգային տրանսպորտային միջանցքների մասը կազմելու և համաշխարհային տրանսպորտային համակարգին ինտեգրվելու համար անհրաժեշտ է լուծել տրանսպորտի ոլորտում առկա հիմնախնդիրները, զարգացնել երկրի տրանսպորտային ներուժը՝ կատարելագործելով համապատասխան ենթակառուցվածքները:

Հայաստանի տրանսպորտային համակարգի և միջազգային տրանսպորտային միջանցքների զարգացման արդի միտումները

Տրանսպորտի ոլորտը ՀՀ տնտեսության ողնաշարն է, դրա անբաժանելի մասը, որից մեծապես կախված է վերջինիս զարգացումը: 2017-2021թթ. վիճակագրական տվյալների համաձայն՝ տրանսպորտի ոլորտի մասնաբաժինը երկրի ՀՆԱ-ում միջինում կազմել է 4-5%, ոլորտում զբաղվածների թիվը՝ ՀՀ-ում զբաղվածների մոտ 5%-ը:

Լինելով Կովկասյան տարածաշրջանի ցամաքային երկիր և չունենալով անմիջական ելք դեպի ծով՝ ՀՀ տրանսպորտային համակարգն իր մեջ ընդգրկում է տրանսպորտի բոլոր տեսակները, բացի ծովային տրանսպորտից:

2021թ.-ին ՀՀ բեռնափոխադրումների ծավալը կազմել է 17.2 մլն տոննա բեռ, ուղևորափոխադրումներինը՝ 107.7 մլն ուղևոր: Ընդ որում, իրականացված բեռնափոխադրումների շուրջ 70.3%-ը, ուղևորափոխադրումների 97.4%-ը բաժին են հասել ավտոմոբիլային տրանսպորտին, իսկ երկաթուղային տրանսպորտին՝ 18%-ն ու 0.4%-ը համապատասխանաբար (ՀՀ 2022թ. վիճակագրական տարեգիրք 388-389): Խորհրդային Միության տարիներին այս ցուցանիշներն անհամեմատ բարձր էին. մասնավորապես 1989թ. ՀՀ բեռնափոխադրումների ծավալը կազմել է շուրջ 310.9 մլն տոննա բեռ, ուղևորափոխադրումների ծավալը՝ 391.4 մլն ուղևոր (ՀՀ 1990թ. վիճակագրական տարեգիրք 238-239): Նման անկման տեմպերը մեծամասամբ պայմանավորված են ԽՍՀՄ փլուզմամբ, որի արդյունքում խզվեցին նախկին տնտեսական հարաբերությունները Խորհրդային Միության կազմում ներառված հանրապետությունների միջև, Արցախյան առաջին պատերազմով, որի հետևանքով դադարեցվել է միջսահմանային հաղորդակցությունը Ադրբեջանի և Թուրքիայի հետ:

Արտաքին առևտրի առումով հարկ է ընդգծել, որ ըստ 2017-2021թթ. վիճակագրական տվյալների՝ ՀՀ արտաքին ապրանքաշրջանառության 51.6%-ն իրականացվում է ավտոմոբիլային, 31%-ը՝ խողովակաշարային, 17%-ը՝

երկաթուղային տրանսպորտի տեսակներով (աղյուսակ 1) (ՀՀ Մաքսային ծառայություն):

Աղյուսակ 1. ՀՀ արտաքին առևտուրն ըստ տրանսպորտի տեսակների

(հազ. տոննա)¹

S/S	Երկաթուղային		Ավտոմոբիլային		Օդային		Խողովակաշարային	
	Արտա-հանում	Ներմու-ծում	Արտա-հանում	Ներմու-ծում	Արտա-հանում	Ներմու-ծում	Արտա-հանում	Ներմու-ծում
2017թ.	372.0	736.6	636.5	2091.5	8.2	8.3	0	2562.6
2018թ.	437.5	714.1	591.7	2428.1	5.1	14.4	10.8	1802.7
2019թ.	540.5	612.5	701.7	2968.7	8.8	14.8	5.4	1824.7
2020թ.	465.4	600.5	697.2	2996.0	8.2	12.5	13.9	1870.6
2021թ.	378.4	599.4	891.0	2720.1	9.1	10.9	0	2029.7

ՀՀ երկաթուղային ցանցը կառուցվել է Խորհրդային Միության տարիներին: Այդ տարիներին Թուրքիայի հետ երկաթուղային կապն ապահովվում էր Երևան-Գյումրի-Կարս, Ադրբեջանի հետ՝ Երասխ-Ջուլֆա-Օրդուբադ-Մեղրի-Հորադիզ, Իջևան-Դիլիջան-Հրազդան-Ակատաֆա-Գյանջա-Բաքու, Վրաստանի հետ՝ Երևան-Գյումրի-Այրում-Թբիլիսի երկաթուղային միջանցքներով: Ինչ վերաբերում է Իրանին և Ռուսաստանին, Իրան-Հայաստան երկաթուղային հաղորդակցությունն ապահովվում էր Երասխ-Ջուլֆա-Թավրիզ-Թեհրան, ՌԴ-ի հետ՝ Վրաստանի և Աբխազիայի տարածքով անցնող Երևան-Գյումրի-Այրում-Թբիլիսի-Սամտրեդիա-Օջամյուրի-Սուխում-Գազրա-Ադլեր տրանսպորտային ուղիներով: Երկաթուղային տրանսպորտի զարգացումը, տարածաշրջանային երկաթուղային ցանցին ինտեգրումը հանգեցրին նրան, որ 1980-ական թթ. ՀՀ երկաթուղային տրանսպորտով տարեկան փոխադրվում էր ավելի քան 20 մլն տոննա բեռ և 5 մլն ուղևոր (Հայկական ԽՍՀ ժողովրդական տնտեսությունը 1989 թվականին 222-223):

1990-ական թթ. Ադրբեջանի և Թուրքիայի հետ միջսահմանային հաղորդակցության դադարեցմամբ պայմանավորված (Հայաստանի արևելյան սահմանը Ադրբեջանի հետ փակվել է 1991թ., արևմտյան սահմանը Թուրքիայի հետ՝ 1993թ.)՝ խզվեց երկաթուղային կապը այդ երկրների և Իրանի հետ: Գործում էր միայն Հայաստան - Վրաստան երկաթուղային միջանցքը, սակայն 1992-93թթ. վրաց-աբխազական հակամարտության պատճառով երկաթուղային կապն այս հատվածում առ այսօր չի գործում, ինչի արդյունքում ընդհատվել է նաև Հայաստան – ՌԴ երկաթուղային հաղորդակցությունը: Վերոնշյալ հիմնախնդիրներով պայմանավորված՝ Հայաստանն այժմ գտնվում է արտաքին աշխարհից երկաթուղային մեկուսացման մեջ, ինչն էլ դժվարացնում է վերջինիս՝ արտաքին շուկաներ դուրս գալու հնարավորությունը և միջազգային տրանսպորտային ցանցին ինտեգրումը:

Ինչ վերաբերում է ՀՀ միջազգային ավտոմոբիլային տրանսպորտային ուղիներին, ռազմավարական նշանակություն ունի 2009թ.-ից մեկնարկած «Հյուսիս-հարավ» ավտոճանապարհային միջանցքի ներդրումային ծրագիրը (Մեղրի-Երևան-Աշտարակ-Գյումրի-Բավրա), որը նախատեսում է ավելի քան 500 կմ երկարությամբ մայրուղու կառուցում Հայաստանի հարավային՝ Իրանի հետ սահմանից մինչև Վրաստանի հետ սահման: Այն հնարավորություն կտա իրականացնել եվրոպական ստանդարտներին համապատասխան բեռնափոխադրումներ և ուղևորափոխադրումներ՝ ապահովելով Հայաստանի՝ դեպի արտաքին շուկաներ ելքի հնարավորությունների ընդլայնումն ու ոյուրինացումը, կապահովի երկրի տնտեսության հիմնական ոլորտների զարգացումն ու արտահանման ընդլայնումը:

¹ * ՀՀ արտաքին առևտրի 2022թ. համապատասխան ցուցանիշները բացակայում էին:

(Հյուսիս-հարավ ճանապարհային միջանցքի ներդրումային ծրագիր): Չնայած նրան, որ ծրագրի իրականացման ժամկետը մինչև 2019թ. էր, առ այսօր Մեղրի-Երևան-Աշտարակ-Գյումրի-Բավրա մայրուղու մոտ 10%-ն է կառուցվել: Սակայն հատկապես արդի պայմաններում այս մայրուղին կենսական նշանակություն ունի ՀՀ միջազգային տրանսպորտային համակարգին ինտեգրման հարցում (Միջալեյլան 205):

Հայաստանի՝ որպես միջազգային տրանսպորտային ուղիներում տարանցիկ երկրի կայացման առումով կարևոր նշանակություն ունի հարևան երկրների հետ տրանսպորտային հաղորդակցության ուղիների ապաշրջափակումն ու վերագործարկումը, ինչը 2020թ. տեղի ունեցած Արցախյան երկրորդ պատերազմից հետո մինչ օրս կարևորվում է նաև հարևան երկրների կողմից: Մասնավորապես, 2021թ. նոյեմբերի 10-ին որոշում է կայացվել վերականգնել Երասխ-Ջուլֆա-Օրդուբադ-Մեղրի-Հորադիզ (340կմ) երկաթուղային ճանապարհը, որի արդյունքում Ադրբեյջանը հնարավորություն կստանա կապվել Նախիջևանի և Թուրքիայի, Ռուսաստանը՝ Հայաստանի և Թուրքիայի հետ երկաթուղային ճանապարհով, իսկ Հայաստանը՝ Իրանի հետ Երասխ-Շարուր-Ջուլֆա-Թավրիզ երթուղով, Ռուսաստանի հետ՝ Երասխ-Ջուլֆա-Օրդուբադ-Հորադիզ-Բաքու-Դերբենտ երթուղով: Ըստ «Հարավկովկասյան երկաթուղի» ՓԲԸ-ի՝ այս ճանապարհի վերագործարկման համար հայկական կողմում Երասխ – Նախիջևան հատվածում պետք է վերականգնել մոտ 1 կմ երկարությամբ երկաթգիծ և շուրջ 38 կմ երկաթգիծ իր ենթակառուցվածքներով՝ Մեղրիի հատվածում, ինչը, ըստ Նախնական հաշվարկների, կարժենա շուրջ 210 մլն ԱՄՆ դոլար: Սակայն հարկ է ընդգծել, որ Հայաստանի համար Հայաստան – Ադրբեյջան մյուս՝ Երևան – Իջևան – Ղազախ – Բաքու երկաթուղու վերագործարկումը ավելի շահավետ կլինի, քանի որ ՌԴ-ին կապող ավելի կարճ ճանապարհ է, իսկ Նախիջևանով անցնող երկաթգծի վերագործարկումը շատ ավելի շահավետ է Ադրբեյջանի համար, քանի որ երկաթուղային կապ կստեղծի Նախիջևանի և Թուրքիայի հետ: Սակայն ստեղծված քաղաքական իրավիճակով տրանսպորտային ուղիների վերագործարկման հարցում մի շարք անհամաձայնություններով պայմանավորված՝ տարածաշրջանում տնտեսական կապերի, տրանսպորտային միջանցքների ապաշրջափակման և վերագործարկման հարցն առ այսօր լուծված չէ:

ՀՀ երկաթուղային տրանսպորտի զարգացման առումով կարևոր նշանակություն ունի ՀՀ տարածքում Ֆիոլետովո-Վանաձոր 32 կմ երկարությամբ երկաթգծի կառուցումը, որը իրար կկապի Երևան - Հրազդան - Իջևան - Աղստև և Երևան – Գյումրի – Թբիլիսի երկաթգծերը և որի կառուցման արդյունքում դեպի Վրաստան բեռնափոխադրումները հնարավոր կլինի իրականացնել Երևան – Հրազդան – Ֆիոլետովո – Վանաձոր – Այրում – Թբիլիսի երկաթուղով, ինչը 70-100 կմ-ով ավելի կարճ երթուղի է, քան Երևան – Գյումրի - Թբիլիսի երկաթուղին: Տնտեսապես նպաստակահարմար է նաև հայ-իրանական երկաթուղու կառուցումը, որը ռազմավարական նշանակություն ունի ինչպես Հայաստանի, այնպես էլ Իրանի համար: Վերջինիս կառուցման արդյունքում Հայաստանը հնարավորություն կստանա արդյունավետորեն ինտեգրվելու միջազգային տրանսպորտային համակարգին և միջանցքներին: Կատարված հաշվարկները փաստում են, որ Հայաստան-Իրան երկաթգծի կառուցման արդյունքում «Հարավ-Արևմուտք» տրանսպորտային ուղու, որն ապահովում է տրանսպորտային կապը Հարավասիական և Եվրոպական երկրների միջև՝ տարեկան ապահովելով ավելի քան 200 մլն տոննա բեռնափոխադրում, (Abrahamyan and Petrosyan 89) Կովկասյան տարածաշրջանով անցնող այլընտրանքային երթուղիներից՝ Հայաստանի տարածքով անցնող երթուղին ամենարդյունավետն է ու տնտեսապես ամենանպատակահարմարը: «Հարավ-Արևմուտք» տրանսպորտային ուղու մասը կազմելով՝ Հայաստանը կներգրավվի «Նոր մետաքսի ճանապարհ» խոշորագույն ծրագրում:

Միջազգային տրանսպորտային միջանցքների զարգացման արդյունքում ՀՀ-ն կարող է մասնակից դառնալ նաև Իրանի կողմից առաջ քաշվող «Պարսից ծոց - Սև

ծով» միջազգային տրանսպորտային ծրագրին, որը ենթադրում է մոլտիմոդալ բեռնափոխադրումների իրականացում իրանի հարավից (Բանդար Աբաս, Չաբահար նավահանգիստներ) դեպի բուլղարական Բուրգաս և Վարնա նավահանգիստներ, որտեղից՝ Հունաստան, ապա՝ ԵՄ երկրներ: Դա հնարավորություն կտա Հայաստանին ազատ օգտվելու իրանի նավահանգիստներից, դիվերսիֆիկացնելու մատակարարումներն ու ապահովելու արտաքին առևտրի ծավալի դինամիկ աճ:

Եզրակացություն

Հայաստանի համար շահեկան պայմաններով տարածաշրջանի տրանսպորտային կոմունիկացիաների ապաշրջափակումը, որը դրական ազդեցություն կունենա թե՛ Հայաստանի, թե՛ հարևան երկրների համար՝ մեծացնելով վերջիններիս շանսերը ինտեգրվելու միջազգային տրանսպորտային ծրագրերում, ՀՀ տարածքում «Հյուսիս-հարավ» ավտոճանապարհային միջանցքի՝ հնարավորինս սեղմ ժամկետներում կառուցումը, հայ-իրանական երկաթուղու կառուցումը մեծապես կխթանեն Հայաստանի՝ որպես կարևոր տարանցիկ երկրի՝ միջազգային տրանսպորտային ուղիներում ինտեգրմանը՝ ապահովելով հսկայական տրանզիտային հոսքեր և մեծ տնտեսական օգուտներ՝ հնարավորություն տալով ամրապնդել աշխարհաքաղաքական դիրքերը և դառնալ տարածաշրջանում մեծ կարևորություն ունեցող տրանսպորտային հանգույց:

ՕԳՏԱԳՈՐԾՎԱԾ ԳՐԱԿԱՆՈՒԹՅՈՒՆ

1. ՀՀ Մաքսային ծառայության պաշտոնական կայք. <https://www.petekamutner.am/Content.aspx?itn=csCIExportStatistics>, <https://www.petekamutner.am/Content.aspx?itn=csCIImportStatistics>, Accessed: 25.09.2023.
2. ՀՀ վիճակագրական կոմիտե. *Հայկական ԽՍՀ ժողովրդական տնտեսությունը 1989 թվականին*. Երևան, 1990.
3. ՀՀ վիճակագրական կոմիտե. *Հայաստանի 1990թ. վիճակագրական տարեգիրք*. Երևան, 1991.
4. ՀՀ վիճակագրական կոմիտե. *Հայաստանի 2022թ. վիճակագրական տարեգիրք*. Երևան, 2022.
5. Միքայելյան, Տիգրան. «ՀՀ լոգիստիկ համակարգի վերլուծությունը տարածաշրջանային տրանսպորտային ենթակառուցվածքների հնարավոր ապաշրջափակման համատեքստում». *Գիտական Արցախ*, N 2 (17), Երևան, 2023, էջ 198-209, doi: 10.52063/25792652-2023.2.17-198
6. Տարածքային կառավարման և ենթակառուցվածքների նախարարության պաշտոնական կայք. *Հյուսիս-հարավ ճանապարհային միջանցքի ներդրումային ծրագիր*. https://api.mtad.am//storage/pages/files/2022/08/pdf/11_10-37-sc586-62f4a3c6d2301.pdf, Accessed: 20.09.2023.
7. Abrahamyan, Vahram and Petrosyan Syuzanna. «Comparative assessment and development perspectives of the efficiency of transport routes of the "South-west" direction». international scientific journal *"Trans & Motauto World"*, Year VIII, Issue 3, 2023.

WORKS CITED

1. HH Maqsayin c'ar'ayut'yan pashtonakan kayq, [Official website of the Customs Service of the Republic of Armenia] <https://www.petekamutner.am/Content.aspx?itn=csCIImportStatistics>, Accessed 25.09.2023. (In Armenian)

2. ՀՀ vitwakagrakan komite. *Haykakan XSH jhoghovrdakan tntesut'yuny' 1989 t'vakarin.* [*The National Economy of the Armenian SSR in 1989*] Yerevan, 1990. (In Armenian)
3. ՀՀ vitwakagrakan komite. *Hayastani 1990t'. vitwakagrakan taregirq.* [*Statistical Yearbook of Armenia 1990*] Yerevan, 1991. (In Armenian)
4. ՀՀ vitwakagrakan komite. *Hayastani 2022t'. vitwakagrakan taregirq.* [*Statistical Yearbook of Armenia 2022*] Yerevan, 2022. (In Armenian)
5. Miqayelyan, Tigran. «ՀՀ 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 Arcax*, N 2 (17), Yerevan, 2023, e'j 198-209, doi: 10.52063/25792652-2023.2.17-198. (In Armenian)
6. Tarac'qayin kar'avarman ev ent'akar'ucvac'qneri naxararut'yan pashtonakan kayq. *Hyusis-harav twanaparhayin mijancqi nerdrumayin c'ragir.* [*North-South Road Corridor Investment Programme*].
https://api.mtad.am//storage/pages/files/2022/08/pdf/11_10-37-sc586-62f4a3c6d2301.pdf, Accessed 20.09.2023. (In Armenian)

THE ANALYSIS OF THE TRANSPORT SYSTEM OF RA AND PROSPECTS OF THE DEVELOPMENT OF TRANSIT TRANSPORT ROUTES

SYUZANNA PETROSYAN

*Yerevan State University,
Department of Management and Business, Ph.D. Student;
Goris State University, Department of Economics and Management, Lecturer,
Goris, the Republic of Armenia*

Nowadays, advanced transport systems and logistics infrastructures have a significant role and importance in the prospective development of any country's economy, expansion of foreign economic relations.

The aim of the scientific article is to analyze the international transport corridors of RA and present their development opportunities, along with possible ways of integration with the international transport system. To achieve this goal, the task was set to highlight the problems hindering the involvement of RA in international transport programs and the regional transport system.

During the research, the methods of scientific abstraction, statistical and comparative analysis were used to assess the formation and development of the RA transport system and the activity of international transit transport routes.

The results of the research show that Armenia has great potential for integration into modern international transport programs and becoming a transit country. Consequently, it is crucial to prioritize the reopening of transport links with neighboring nations and the enhancement of the country's transportation and logistics infrastructure. The creation of the Armenia-Iran railway connection is also of vital importance, which will enable Armenia to become a part of the "South-West" transport route, to integrate into the "New Silk Road" international transport project. As a result, Armenia will be able to provide huge transit flows, great economic benefits and strengthen its geopolitical positions.

Keywords: *transport corridor, international transport system, logistics infrastructure, cargo transportation, foreign trade, railway communication, "South-West" international transport route.*

АНАЛИЗ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ РА И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ТРАНЗИТНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ ПУТЕЙ

СЮЗАННА ПЕТРОСЯН

*соискатель кафедры управления и бизнеса
Ереванского государственного университета,
лектор кафедры экономики и управления
Горисского государственного университета,
г. Горис, Республика Армения*

В современных условиях развитая транспортная система и логистическая инфраструктура имеют большую роль и значение в перспективном развитии экономики любой страны, расширении внешнеэкономических связей.

Цель научной статьи – проанализировать международные транспортные коридоры РА, представить возможности их развития и возможные пути интеграции с международной транспортной системой, для достижения чего была поставлена задача осветить проблемы, препятствующие интеграции РА в международные транспортные программы и региональную транспортную систему.

В ходе исследования для оценки формирования и развития транспортной системы и деятельности международных транзитных транспортных маршрутов РА были использованы методы научной абстракции, статистического и сравнительного анализа.

Результаты исследования показали, что Армения имеет большой потенциал для интеграции в современные международные транспортные программы и становления транзитной страной.

Для этого важно разблокировать транспортные коммуникации с соседними странами, развивать транспортно-логистическую инфраструктуру страны. Важное значение имеет также создание железнодорожного сообщения Армения-Иран, которое позволит Армении стать частью транспортного коридора «Юг-Запад», интегрироваться в международный транспортный проект «Новый шелковый путь».

В результате таких действий Армения сможет обеспечить огромные транзитные потоки, большие экономические выгоды и укрепить свои геополитические позиции.

Ключевые слова: *транспортный коридор, международная транспортная система, логистическая инфраструктура, грузоперевозки, внешняя торговля, железнодорожное сообщение, международный транспортный коридор «Юг-Запад».*