

## ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՑԱՄԱՔԱՅԻՆ ՀԱՂՈՐԴԱԿՑՈՒԹՅԱՆ ՈՒՂԻՆԵՐԸ

### Աշոտ Եղիազարյան

Ազգային տնտեսական համակարգի նոր սկզբունքների ձևավորմանը, զարգացմանը և կառավարմանը անցնելու արդյունքում հանրապետության տրանսպորտային համակարգի համար առաջացան նոր աշխարհատնտեսական հիմնախնդիրներ: Դրանց լուծմամբ է պայմանավորված երկրի տնտեսության հետագա զարգացումը և, ազգային շահերին համահունչ, նրա աստիճանական ինտեգրումը համաշխարհային տնտեսության մեջ: Այդ հիմնախնդիրների լուծումը բարդանում է Հայաստանի ներկայիս տնտեսական հնարավորությունների սահմանափակության, Ադրբեջանի և Թուրքիայի կողմից տրանսպորտային շրջափակման, հստակ տրանսպորտային քաղաքականության բացակայության, հարևան երկրների հետ տրանսպորտի բնագավառում միջպետական հարաբերությունների ձևավորման գործընթացների անբավարար դինամիկայի, տրանսպորտային ձեռնարկությունների ոչ բավարար մրցունակության, անհրաժեշտ կոմունիկացիաների և դրանց ենթակառուցվածքների բացակայության և բազմաթիվ այլ պատճառներով:

Աշխատանքում վերլուծվել է Հայաստանի երկաթուղային և ավտոմոբիլային ճանապարհների արդի վիճակը, դրանց դերը արտահանման, ներմուծման և ներհանրապետական բեռնափոխադրումների գործընթացում, բացահայտվել են դրանց հնարավորությունները և զարգացման հիմնախնդիրները: Հատուկ ուշադրություն է դարձվել աշխարհատնտեսական նոր պայմաններում տրանսպորտային կոմունիկացիաների դերին և նշանակությանը Հայաստանի արտաքին տնտեսական կապերի համակարգում: Ներկայացվել են երկաթուղային և ավտոմոբիլային տրանսպորտի ինտեգրման, տարանցիկ և կոմբինացված փոխադրումների, ինչպես նաև տարածաշրջանային և միջտարածաշրջանային խողովակաշարային կոմունիկացիաների համակարգերում Հայաստանի մասնակցության հեռանկարները:

Տրանսպորտային հաղորդակցության ուղիների զարգացումը հիմնարար նշանակություն ունի հասարակական առաջընթացում: Այն ապահովում է մարդկանց և ազգերի միջև կապը, նպաստում առևտրային և գործարար հարաբերությունների զարգացմանը: Տրանսպորտային կոմունիկացիաները, միաժամանակ, կապված են և՛ հասարակության տնտեսական գործունեության, և՛ կենսագործունեության ու անվտանգության բոլոր ոլորտների հետ:

Անգնահատելի է տրանսպորտային կոմունիկացիաների դերը ինդուստրիալ հասարակության ձևավորման գործում: Երկաթուղային և ավտոմոբիլային ճանապարհների զարգացման շնորհիվ, հատկապես XX դարի սկզբներին, տնտեսական առաջընթացը ձեռք բերեց պատմության մեջ աննախադեպ մի թափ՝ ամրապնդելով և հարստացնելով տարբեր երկրների և տարածաշրջանների տնտեսությունը:

Նավթի արդյունահանումը և վերամշակումը, մետալուրգիան և մեքենաշինությունը, շինարարությունը և գյուղատնտեսությունը անհնար է պատկերացնել առանց զարգացած և արդիական տրանսպորտային ցանցի: Աշխարհի ամենահզոր տնտեսությունն ունեցող ԱՄՆ-ում ներկայումս ճանապարհների ընդհանուր երկարությունը կազմում է ավելի քան 6 մլն. կմ: Անկասկած, դա ԱՄՆ-ի հզորության և ծաղկման հիմքերից մեկն է: Այդ ճանապարհները,- սկզբում երկաթուղային, այնուհետև ավտոմոբիլային,- պայմանավորեցին գերտերության տնտեսության վերելքը:

### **1. Հայաստանի տրանսպորտային համակարգի զարգացման հիմնախնդիրները**

Հայաստանն իր ներկայիս տրանսպորտային կոմունիկացիաների հիմնական ցանցը ժառանգել է Խորհրդային Հայաստանից, որի տրանսպորտային համակարգը, որպես ԽՍՀՄ տրանսպորտային միասնական համակարգի մաս, զարգացել է կենտրոնացված պլանավորման, տրանսպորտի տարբեր տեսակների միջև փոխադրումների ծավալների և ենթակառուցվածքային ներդրումների պլանային բաշխման հիման վրա, և իրականացրել է միասնական պետության ներքին ու արտաքին պահանջմունքներից բխող գործառույթ:

Խորհրդային Հայաստանի տարածքում շահագործվող երկաթուղային գծերի ընդհանուր երկարությունը 1987թ. տվյալներով կազմել է 870 կմ: Այդ ցուցանիշով Հայաստանը Խորհրդային 15 հանրապետությունների շարքում գերազանցել է միայն Ղրղզստանին և Տաջիկստանին, որտեղ շահագործվող երկաթուղային գծերի ընդհանուր երկարությունը կազմել է համապատասխանաբար 370 և 470 կմ: Ընդհանուր օգտագործման ավտոմոբիլային ճանապարհների երկարությամբ Հայաստանը զիջել է ԽՍՀՄ բոլոր հանրապետություններին: 1986թ. տվյալներով Հայաստանի ընդհանուր օգտագործման ավտոմոբիլային ճանապարհների երկարությունը կազմել է 7.6 հազ. կմ, այդ թվում՝ 7.3 հազ. կմ կոշտ ծածկույթով: Սակայն, ավտոմոբիլային տրանսպորտին բաժին ընկնող բեռնափոխադրումների ծավալով (307.2 մլն. տ.) ԽՍՀՄ-ում տարածքով ամենափոքր, իսկ բնակչության թվով 12-րդ տեղը զբաղեցնող Հայաստանը առաջ է եղել Մոլդավիայից, Լատվիայից, Տաջիկստանից, Թուրքմենստանից, Էստոնիայից, որոնցում տվյալ ցուցանիշը կազմել է համապատասխանաբար՝ 291, 225, 261, 222 և 218 մլն. տ., գրեթե հավասար է եղել Ղրղզստանին (322), Լիտվային (339) և շատ քիչ զիջել է Վրաստանին (419) ու Ադրբեյջանին (453): Ավտոմոբիլային տրանսպորտի բեռնաշրջանառությամբ (4615 տ.-կմ) Հայաստանն առաջ է եղել Թուրքմենստանից, Էստոնիայից և քիչ է զիջել Տաջիկստանին, Ղրղզստանին, Լատվիային, Մոլդովային, Վրաստանին, որոնցում այն կազմել

է համապատասխանաբար՝ 4461, 4487, 4980, 5540, 5716, 6105, 6709 տ.-կմ [1]:

ՀԽՍՀ տրանսպորտային ցանցը պատկերված է քարտեզում:

Նախկին Միությունում տրանսպորտային արդյունաբերությունը ուներ հզոր աջակցություն պետության կողմից՝ կենտրոնացված ներդրումների և լրավճարների տեսքով:

Անկախության հռչակումից հետո՝ ազգային տնտեսության նոր սկզբունքների ձևավորման, զարգացման և կառավարման անցնելու ընթացքում Հայաստանի տրանսպորտային բնագավառում առաջացան նոր աշխարհատնտեսական հիմնախնդիրներ, որոնք, նախ և առաջ, վերաբերում են տրանսպորտի համակարգի ինստիտուցիոնալ կազմակերպմանը: Դրանց թվում հարկ է առանձնացնել հետևյալ հիմնախնդիրները.

- տրանսպորտի ոլորտում համակարգվածության պահպանման և հետագա զարգացման անհրաժեշտությունը,
- տրանսպորտային համալիրի աշխատանքի օրենսդրական, տեխնոլոգիական և տեղեկատվական ապահովումը,
- տրանսպորտային ծառայությունների մեխանիզմների հարմարեցումը համաշխարհային մրցակցային շուկայի պայմաններին,
- տրանսպորտային համալիրի զարգացման և գործունեության միջպետական և պետական կարգավորման մեխանիզմների ձևավորման անհրաժեշտությունը,
- տրանսպորտային տեխնիկայի արտադրության, շահագործման գիտատեխնիկական և կոնստրուկտորական անհրաժեշտ բազայի բացակայությունը (նախկինում այդ բազան հիմնականում կենտրոնացված էր Ռուսաստանում և Ուկրաինայում):

Միաժամանակ, համաշխարհային հանրության հետ նոր առևտրատնտեսական կապերի զարգացումը հնարավորություն է տալիս նորովի նայել տրանսպորտային համակարգին և տրանսպորտը դիտել որպես միջազգային ծառայությունների ճյուղ: Նման մոտեցումը, ի դեպ, արմատապես տարբերվում է տրանսպորտի նկատմամբ ավանդական մոտեցումից, ըստ որի՝ տրանսպորտը սոսկ արտադրության կամ սպառողների համար սոցիալական ծառայությունների ապահովման միջոց է: Տրանսպորտը վերածվում է երկրի վճարային հաշվեկշռի ծառայությունների հատվածի խոշորագույն հոդվածներից մեկի:

Այդ հիմնախնդիրների մի մասն անցած տարիների ընթացքում լուծվել է. տրանսպորտային համակարգն աշխատում է անխափան, մշակվել է ոլորտի կարգավորման օրենսդրությունը, կնքվել են տրանսպոր-

տի միջպետական կարգավորման բազմաթիվ միջազգային համաձայնագրեր, Հայաստանը մասնակցում է տարածաշրջանային և միջտարածաշրջանային կոմունիկացիոն նախագծերին: Սակայն, ստեղծված համակարգն ընդհանուր առմամբ կողմնորոշված է հանրապետության տնտեսության կենսական նվազագույն կարիքների բավարարման ուղղությամբ և դեռևս շատ հեռու է միջազգային առևտրատնտեսական կապերում Հայաստանի շահերին համահունչ ինտեգրումն ապահովելու մակարդակից: Կարելի է ենթադրել, որ կառավարությունն աստիճանաբար ավելի մեծ տեղ կհատկացնի խնդրի կարևորությանը: Այսպես, ՀՀ կառավարության գործունեության ծրագրում ուղղակիորեն նշված է. «Կառավարությունը կօգտագործի բոլոր հնարավորությունները՝ մոտ ապագայում Հայաստանի ճանապարհային ցանցը տարածաշրջանում ամենազարգացածը դարձնելու համար»:

Իհարկե, կարելի է պնդել, որ տրանսպորտի ճյուղի զարգացումը պայմանավորված է տնտեսության զարգացածությամբ, պետության ներդրումային վիճակով, նրա արժույթային, հարկային, մաքսային քաղաքականությամբ: Սակայն, մյուս կողմից, տրանսպորտի զարգացմամբ է կանխորոշվում տնտեսության առաջընթացը: Պատմությունը գիտի օրինակներ (Երխարդի հետպատերազմյան վերափոխումները Գերմանիայում), երբ հենց տրանսպորտի շնորհիվ հնարավոր դարձավ ապահովել տնտեսության մյուս ճյուղերի զարգացումը:

Ներկայումս, Հայաստանի ներքին և արտաքին բեռնափոխադրումներն ապահովող ցամաքային տրանսպորտային համալիրը միավորում է տրանսպորտի երեք տեսակ՝ երկաթուղային, ավտոմոբիլային և խողովակաշարային:

## 2. Հայաստանի երկաթուղային ճանապարհները

Այսօր, Հայաստանի երկաթուղային գծերի շահագործվող երկարությունը 972 կմ է, այդ թվում՝ ընդհանուր օգտագործման երկաթուղային գծերի երկարությունը՝ 711 կմ: 1000 կմ<sup>2</sup> տարածքին ընկնող երկաթուղիների խտությունը 32.7 կմ է, այդ թվում՝ ընդհանուր օգտագործմանը՝ 23.9 կմ, ոչ ընդհանուր օգտագործմանը՝ 8.8 կմ:<sup>1</sup>

Հայաստանի երկաթուղային ճանապարհներն ունեն երեք ելք՝ դեպի վրացական և ադրբեջանական երկաթուղային ճանապարհներ և երկաթուղային սահմանային անցում դեպի Թուրքիա:

Սադախլո (Վրաստան) – Այրում (Հայաստան) ծայրակցատեղում երկաթուղու բացթողնման ընդունակությունը կազմում է օրական 24

<sup>1</sup> Ըստ ՀՀ վիճակագրության ազգային ծառայության տվյալների:

գնացքակազմ (յուրաքանչյուրը 30 վագոն), իսկ նրա հեռավորությունը Ախուրյան (Հայաստան) երկաթուղային կայարանից կազմում է 170 կմ: Այդ հատվածով գնացքի անցումը, ներառյալ կայարաններում համապատասխան մաքսային և այլ ընթացակարգերը, կազմում է 28 ժամ: Նշված ծայրակցատեղում հնարավորություն կա բեռներ ընդունել Ռուսաստանի, Ադրբեջանի, Ուկրաինայի երկաթուղիներով, և ապա, նախկինում շահագործվող Ախուրյան կայարանից Ակյակա (Թուրքիա) կայարան երկաթուղային միջանցքի շնորհիվ, դուրս գալ եվրոպական երկրներ կամ Թուրքիայի միջերկրածովյան առևտրային նավահանգիստներ:

Շարուր (Նախիջևան) – Երասխ (Հայաստան) երկաթուղու բացթողման ընդունակությունը կազմում է օրական 40 գնացքակազմ, հեռավորությունը Ախուրյան երկաթուղային կայարանից՝ 234 կմ: Այդ հատվածով գնացքների անցումը, հաշվի առնելով համապատասխան ընթացակարգերը կայարաններում և մաքսակետերում, կազմում է 28 ժամ:

Վերը նշված միջանցքի և երկաթուղիով բեռների փոխադրման այլ երթուղիների օգտագործման ու զարգացման համար անհրաժեշտ է ճանապարհների առանձին հատվածների «վերակենդանացում»:

Ղազախ (Ադրբեջան) – Իջևան (Հայաստան) ծայրակցատեղով երկաթգծի բացթողման ընդունակությունը կազմում է օրական 16 գնացքակազմ, հեռավորությունը մինչև Ախուրյան երկաթուղային կայարան 324 կմ է, նախկինում այդ հատվածով անցել են մինչև 3000 տ. քաշով գնացքակազմեր: Տվյալ հատվածով գնացքի անցումը, հաշվի առնելով նաև տարածքի բարձրլեռնային լինելու հանգամանքը, կազմում է 72 ժամ: Սակայն, 1992թ.-ից, ադրբեջանական կողմից ճանապարհի այդ հատվածը շրջափակված է և անգործության մատնված:

Վրաստանի և Հայաստանի տարածքով Սադախլո – Այրում ծայրակցատեղի միջոցով «Կովկասյան տրանսպորտային միջանցքի» օգտագործման համար արտահանվող-ներմուծվող բեռների երթուղին անհրաժեշտ է նախապես ուղարկել Ախուրյան կայարան, որտեղ օպերատիվ կարգով կփոխվեն վագոնների անվազույզերը և կապահովվի բեռների անխափան առաքումը Ակյակա կայարանի միջոցով Թուրքիայի միջերկրածովյան նավահանգիստներ ու եվրոպական երկրներ:

Ախուրյանի երկաթուղային կայարանը կառուցվել է 1897թ., լրիվ վերակառուցումն իրականացվել է 1991-1992թթ.: Ախուրյան կայարանը ունի անհրաժեշտ բոլոր տեխնիկական պայմանները դեպի Թուրքիա ինչպես բեռնատար, այնպես էլ ուղևորատար վագոնների վերամշակման համար, այդ թվում իրականացվում է 1520 մմ անվազույզերի փոխարինում 1435 մմ անվազույզերով: Կայարանն ամբողջությամբ պահ-

պանված է, գոյություն ունեցող բոլոր նախագծային սարքավորումները լավ վիճակում են, այդ թվում նաև վագոնի ավտոմատ բարձրացման և անվագույզերի փոխման համար տեխնիկան, առկա են անվագույզեր 200 վագոնների համար: Կայարանն ունի երկու բաց հրապարակներ, որոնցից մեկում գոյություն ունեցող տեխնիկան և տեխնոլոգիական հնարավորությունները թույլ են տալիս երկու ժամվա ընթացքում անվագույզեր դնել 7 վագոնների, և, այդպիսով, ապահովել օրական 4 գնացքների անցում՝ յուրաքանչյուրը 20-25 վագոնով: Բեռնահոսքի ավելացման դեպքում՝ հնարավորություն կա երկու անգամ ավելացնել կայարանի հզորությունը: Գոյություն ունեցող փոքր մեխանիզացիայի և տեխնոլոգիական գծերի օգնությամբ՝ կայարանի մյուս հրապարակում աշխատանքային 12 ժամվա ընթացքում հնարավորություն կա միաժամանակ թուրքական տեսակի 30 վագոններից իրականացնել բեռների վերաբարձում ԱՊՀ չափանիշների վագոնների:

Տվյալ մայրուղու առավելությունն այն է, որ Ախուրյան – Ակյակա սահմանային անցումի միջոցով ԱՊՀ երկրների բեռների արտահանման-ներմուծման համար օգտագործելով «Կովկասյան տրանսպորտային միջանցքը», հնարավոր է իրականացնել բեռների առաքում՝ շրջանցելով ծովային նավահանգիստները, և բացառել զգալի նավահանգստային ծախսերը, որոնք կազմում են փոխադրվող բեռների արժեքի 20 - 25%-ը: Միաժամանակ, զգալի կկրճատվեն նաև բեռի փոխադրման ժամկետները և տարիֆային ծախսերը:

Նշված միջանցքը 1993թ.-ից շրջափակվել է Թուրքիայի կողմից և չի շահագործվում:

Վերը նշված չորս միջանցքների հետ միասին՝ Հայաստանի երկաթուղային ցանցը, փոխադրումների մուլտիմոդալ տարբերակի կիրառմամբ, հնարավոր է դարձնում նաև բեռների տարանցիկ փոխադրում Կենտրոնական Ասիա, Հեռավոր Արևելք, Պարսից ծոցի երկրներ. բեռները վերը նշված 4 երկաթուղային ծայրակցատեղերի միջոցով հասցվում են Երասխ կայարան, այնուհետև, ավտոմեքենաներով, Ջուլֆա (Իրան) կայարան և հետո՝ անհրաժեշտ ուղղությամբ:

Հարկ է նաև նշել, որ Իլիչևսկից (Ուկրաինա) լաստանավով Բաթումի և Փոթի նավահանգիստներ միջազգային երկաթուղային-լաստանավային ուղղակի հաղորդակցության բացումից հետո, հնարավոր դարձավ ԱՊՀ երկրներից վագոնների առաքումը Հայաստան՝ առանց ծովային նավահանգիստներում լրացուցիչ բեռնման-բեռնաթափման աշխատանքների: Այսօրվա դրությամբ՝ դա Հայաստանի համար ամենահուսալի տրանսպորտային միջանցքն է, որը երկիրը կապում է Ռուսաստանի, ԱՊՀ երկրների ու Եվրոպայի հետ:

### 3. Հայաստանի ավտոմոբիլային ճանապարհները

Հանրապետության ավտոմոբիլային ճանապարհների ցանցը խիտ է և հիմնականում բավարար՝ քաղաքային և գյուղական բնակավայրերի միջև տրանսպորտային հաղորդակցության պահանջունքների ապահովման համար: Հայաստանի ավտոմոբիլային ճանապարհների ցանցը հնարավորություն է տալիս նաև Իրանի, Վրաստանի, Թուրքիայի և Ադրբեջանի ավտոմոբիլային ճանապարհների միջոցով ավելի հեռավոր երկրներ դուրս գալ:

Ավտոմոբիլային ճանապարհների շահագործվող երկարությունը 11620 կմ է, որից ընդհանուր օգտագործման ավտոմոբիլային ճանապարհների երկարությունը՝ 7527 կմ: Ավտոմոբիլային ճանապարհների ընդհանուր երկարությունից ամուր ծածկույթով ճանապարհների երկարությունը 7462.2 կմ է, այդ թվում ընդհանուր օգտագործման՝ 7245 կմ: Ամուր ծածկույթով ավտոմոբիլային ճանապարհների խտությունը 1000 կմ<sup>2</sup> մակերեսի վրա կազմում է 250.9 կմ, որից ընդհանուր օգտագործման ճանապարհները՝ 243.6 կմ: Ընդհանուր օգտագործման ավտոմոբիլային ճանապարհների երկարությունն ըստ ծածկույթի ունի հետևյալ կառուցվածքը. ասֆալտաբետոնային՝ 3880 կմ, խճից և կոպճից մշակված կապակցվող նյութերից՝ 1901 կմ, խճից և կոպճից չմշակված կապակցվող նյութերից՝ 1464 կմ, բնահողային՝ ընդամենը 282 կմ: Հայաստանի ավտոմոբիլային ցանցը ներառում է 1560 կմ ընդհանուր օգտագործման միջպետական նշանակության ճանապարհներ (ամուր ծածկույթով 1560 կմ), 1801 կմ հանրապետական նշանակության ճանապարհներ (ամուր ծածկույթով 1745 կմ), 4167 կմ տեղական նշանակության ճանապարհներ (ամուր ծածկույթով 3941 կմ:<sup>2</sup>

Նշված բնութագրիչները խոսում են Հայաստանի ավտոճանապարհային ցանցի բավարար զարգացման և նվազագույն ծախսերով տարածաշրջանային ավտոմոբիլային ճանապարհների համակարգում ինտեգրվելու բավականաչափ լավ հնարավորությունների մասին:

### 4. Բեռնափոխադրումների արդի վիճակը

Տրանսպորտային համակարգում առաջատար տեղ է գրավում ավտոմոբիլային տրանսպորտը, որը վճռական դեր է կատարում բնակչության տրանսպորտային պահանջունքների բավարարման գործում: Ընդհանուր օգտագործման ավտոմոբիլային տրանսպորտով փոխադրումների տեսակարար կշիռը բեռների փոխադրումների ընդհանուր ծավալում կազմում է 52%: 2001թ. ընդհանուր օգտագործման տրանս-

<sup>2</sup> Ըստ ՀՀ վիճակագրության ազգային ծառայության տվյալների:

պորտի բոլոր տեսակներով տեղափոխված 4.9 մլն. տ. բեռներից 2.5 մլն. տ. տեղափոխվել է ավտոմոբիլային տրանսպորտով: 2001թ. ընդհանուր օգտագործման երկաթուղային տրանսպորտով տեղափոխվել է 1.3 մլն. տ. բեռ, կամ ընդհանուր օգտագործման տրանսպորտի տեսակներով բեռնափոխադրումների 28.3%-ը, օդային տրանսպորտով նույն թվականին տեղափոխվել է 11.4 հազ. տ. (0.2%), խողովակաշարային տրանսպորտով՝ 0.95 մլն. տ. (19.5%): Բեռնաշրջանառությունը ընդհանուր օգտագործման տրանսպորտի տեսակներով 2001թ. կազմել է մոտ 1683 մլն. տ.-կմ, որից երկաթուղային տրանսպորտով՝ մոտ 344 մլն. տ.-կմ, ավտոմոբիլային տրանսպորտով՝ մոտ 39 մլն. տ.-կմ, օդային տրանսպորտով՝ մոտ 9 մլն. տ.-կմ, խողովակաշարային տրանսպորտով՝ 1290 մլն. տ.-կմ: Բեռնաշրջանառության ընդհանուր ծավալում երկաթուղային տրանսպորտի տեսակարար կշիռը կազմել է 20.4%, ավտոմոբիլային տրանսպորտինը՝ 2.3%, օդային տրանսպորտինը՝ 0.6%, խողովակաշարային տրանսպորտինը՝ 76.7%: 2001թ. ընդհանուր օգտագործման երկաթուղային տրանսպորտով տեղափոխված բեռների 2.7%-ը արտահանվել է, 62.1%-ը ներկրվել, իսկ հանրապետական փոխադրումները կազմել են 25.2%-ը: Ավտոմոբիլային տրանսպորտի համար այդ ցուցանիշները կազմել են համապատասխանաբար՝ 4.3%, 11.6%, 84.1%, օդային տրանսպորտով բեռների արտահանումը կազմել է 36.8%, ներկրումը՝ 63.2%:<sup>3</sup>

Այսպիսով, Հայաստանում բեռնափոխադրումների պահանջարկը ներկայումս գործնականում ամբողջությամբ (բացառյալ գազը) բավարարվում է երկու տեսակի տրանսպորտով՝ ավտոմոբիլային և երկաթուղային: Ավելին, արժեքային ցուցանիշներով նույնպես, բեռների արտահանման ոլորտում վերջին տարիներին ծանրության կենտրոնն աստիճանաբար տեղափոխվել է դեպի համեմատաբար ավելի էժան՝ ավտոմոբիլային և երկաթուղային տրանսպորտը: Հայաստանի օդային տրանսպորտը, չնայած նրա զարգացման հնարավորություններին և կարևորությանը, զիջում է ավտոմոբիլային և երկաթուղային տրանսպորտին:

ՀՀ վիճակագրության ազգային ծառայության կողմից 2001թ. III և IV եռամսյակների համար անցկացված հետազոտության արդյունքներով արձանագրվել է, որ արտահանման ժամանակ բեռնափոխադրումների հիմնական մասը՝ 51.4%-ը իրականացվել է ավտոմոբիլային տրանսպորտով, այն դեպքում, երբ օդային փոխադրումները կազմել են 30.9%: Վերջինիս համեմատաբար բարձր տեսակարար կշիռը թերևս պայմանավորված է թանկարժեք քարերի և թանկարժեք մետաղների օդային տրանսպորտով տեղափոխման հետ: Երկաթուղային տրանս-

<sup>3</sup> Ըստ ՀՀ վիճակագրության ազգային ծառայության տվյալների:

պորտը բավարարել է փոխադրումների 12.8%-ը, իսկ 4.9%-ը կազմել են այլ տրանսպորտային փոխադրումները:

Հարկ է նշել, որ նմանատիպ հետազոտության արդյունքներով 1998-1999թթ. հանրապետությունից արտահանվող ապրանքների 53.0% փոխադրումն իրականացվում էր օդային տրանսպորտով, ավտոմոբիլայինով՝ 13.8%, երկաթուղայինով՝ 31.9%: Հետազոտությունը ցույց է տալիս, որ արտահանման ժամանակ բեռնափոխադրումների ծանրության կենտրոնն աստիճանաբար տեղափոխվում է դեպի համեմատաբար ավելի էժան՝ ավտոմոբիլային և երկաթուղային տրանսպորտը:<sup>4</sup>

Անկասկած, մոտակա հեռանկարում, ինչպես Հայաստանի ամբողջ տնտեսության, այնպես էլ նրա տրանսպորտային համակարգի զարգացման համար գլխավորը մնում են ֆինանսական հիմնախնդիրները:

Ժամանակակից պայմաններում՝ երկգծանի երկաթուղային ճանապարհի կիլոմետրը, ենթակառուցվածքի հետ միասին, արժե \$3-5 մլն., ուղևորատար վագոնը՝ շուրջ \$1 մլն. էլեկտրաքարշը՝ շուրջ \$10 մլն.: Շինարարության ժամանակ պահանջվում են շատ ռեսուրսներ՝ մետաղ (պողպատ, պղինձ), երկաթբետոն և այլն: Հողային աշխատանքների ծավալը միջին հաշվով կազմում է 50 հազ. մ<sup>3</sup>-կմ, հողօգտագործողից խլում է շուրջ 5 հա-կմ հող, իսկ ենթակառուցվածքի հետ՝ մինչև 10.5 հա-կմ: Բացի այդ, բարդ աշխարհագրական պայմաններում պահանջվում է եզակի շինությունների՝ կանուրջների, ուղեկամուրջների, ցցափակոցների, թունելների կառուցում, ինչը զգալի չափով թանկացնում է համակարգը և ուժեղացնում բացասական ազդեցությունը բնության վրա:

Ժամանակակից ավտոմայրուղու մեկ կիլոմետրն արժե \$5-10 մլն., հողօգտագործողից խլում է շուրջ 5 հա-կմ հող, իսկ ենթակառուցվածքի հետ՝ մինչև 10.5 հա-կմ: Հողային աշխատանքների ծավալը միջին հաշվով կազմում է 50 հազ. մ<sup>3</sup>-կմ:

Ներկայումս հայկական երկաթուղու գործառնությունները ապահովում են համակարգի ընթացիկ գործունեության ինքնաձախսածակում՝ ըստ եռթյան միջոցներ չթողնելով համակարգի պահպանության, սարքավորումների արդիականացման, երկաթուղագծերի և այլ կառույցների վերանորոգման համար:

Համաշխարհային բանկի տրանսպորտի վարկային ծրագրի երկաթուղու բաղադրիչով նախատեսված է հայկական երկաթուղուն տրամադրել \$15.2 մլն. համարժեք վարկ, որից \$2.6 մլն. ՀՀ կառավարու-

<sup>4</sup> Ձեկույց արտաքին առևտրով զբաղվող կազմակերպությունների ընտրանքային հետազոտության /ASTAT 4/0202239CE/:

թյան կողմից համաֆինանսավորմամբ: Ծրագրով նախատեսված է 37.5 կմ գծի նորոգում, շարժակազմի հիմնական վերանորոգում (էլեկտրաքարշերի, մարդատար և բեռնատար վագոնների, դիզելային քարշերի, էլեկտրագնացքների) և վերանորոգման համար անհրաժեշտ սարքավորումների ձեռք բերում: Այդ միջոցների հաշվին իրականացվել է օպտիկամանրաթելային մալուխի շինարարությունը, և այժմ, «Սիմենս» ընկերության կողմից կատարվում են սարքավորումների տեղադրման ու միացման աշխատանքները: Մալուխի օգտագործման, ինչպես նաև ազատ ուղիները վարձակալությամբ հանձնելու հարցի կապակցությամբ գոյություն ունի կառավարության որոշում և այժմ ճշգրտվում են վարձակալական վերջնական պայմանները:

Հանրապետական և տեղական նշանակության ճանապարհների, քաղաքների փողոցների պահպանության համար, ըստ գնահատումների, տարեկան անհրաժեշտ է \$30 մլն., այն դեպքում, երբ բյուջեով նախատեսված տարեկան ներդրումները չեն գերազանցում \$3 մլն.: Համաշխարհային բանկի վարկի հաշվին վերականգնվել է 630 կմ միջպետական ճանապարհ: Մինչև 2004թ. վերջը կվերականգնվի ևս 600-650 կմ ճանապարհների հատված՝ Համաշխարհային բանկի վարկի և Լինսի հիմնադրամի միջոցների հաշվին:

Տրանսպորտի բնագավառում բյուջետային ներդրումները 1999թ. կազմել են ՀՆԱ-ի 0.91%, 2000թ.՝ 0.51%, 2001թ.՝ 0.52%: ՀՀ 2003-2005թթ. պետական միջինաժամկետ ծախսերի ծրագրով՝ տրանսպորտի բնագավառում բյուջետային ներդրումների վերաբերյալ տվյալները բերված են աղյուսակ 1-ում:

**Աղյուսակ 1.**

**Ներդրումները տրանսպորտի բնագավառում՝ ըստ ՀՀ 2003-2005թթ. պետական միջինաժամկետ ծախսերի ծրագրի (մլն. դրամ)**

Ցուցանիշները	2003	2004	2005	ընդամենը
Ընդամենը ներդրումներ	8085.4	6066.9	2196.0	16348.3
ՀՆԱ (%)	0.56	0.38	0.12	0.34
Ներքին ֆինանսավորում	1455.0	345.5	2196.0	3996.6
Արտաքին ֆինանսավորում	6630.4	5721.4	0.0	12351.7

Հիշատակված կանխատեսումները վերաբերում են սոսկ պետական բյուջեից հատկացումներին. ճանապարհային տնտեսությունը խոշորածավալ դրամաշնորհներ է ստացել հատկապես Լինսի հիմնադրամից, որոնք չեն արտացոլվում բյուջեում, սակայն ուղղված են ճյուղում կապիտալ ներդրումների ծրագրի իրականացմանը: Ակնկալվում է, որ 2002թ. համար նախատեսված \$35 մլն. հատկացումներից հետո, 2003թ. ևս \$35 մլն. կներդրվի հիմնական և երկրորդական նշանակու-

թյան ճանապարհների, երկաթուղու ու երևանի փողոցների վերանորոգման համար, հատկապես դրանց կամուրջներ պարունակող հատվածներում:

Հարևան երկրների հետ Հայաստանի հաղորդակցության ուղիների վերականգնմանը նպատակաուղղված ենթակառուցվածքային ներդրումները էականորեն կբարելավեն արտաքին առևտրային կապերը, հանրապետության տարանցիկային հնարավորությունները և զարգացման հեռանկարները:

Հայաստանի տրանսպորտային համակարգի զարգացման մյուս կարևոր հիմնախնդիրը տրանսպորտային ծառայությունների ոլորտում հայկական կազմակերպությունների թույլ մրցակցային դիրքերն են, ինչն առայժմ նրանց հնարավորություն չի տալիս ո՛չ միայն վստահորեն մտնել այդ ծառայությունների միջազգային շուկա, այլև՝ գերիշխող դիրքեր ունենալ ներքին շուկայում:

Այսպես, ՀՀ վիճակագրության ազգային ծառայության կողմից 2001թ. III և IV եռամսյակների համար անցկացված հետազոտության արդյունքները և հաշվարկները ցույց են տալիս, որ, միջին հաշվով, կազմակերպությունների կողմից յուրաքանչյուր հազար միավոր ապրանքների արտահանման համար իրականացվել է 23 միավոր տրանսպորտային ծառայությունների մատուցում (որի շուրջ 53%-ը ընկնում է ՀՀ ոչ ռեզիդենտներին) և շուրջ 1.6 միավորի՝ ապահովագրական ծառայություններ:<sup>5</sup>

## 5. Աշխարհատնտեսությունը և տրանսպորտային կոմունիկացիաները

Գլոբալիզացիան այսօր դարձել է համաշխարհային զարգացման գերակայող գործոն, և դրա հետ ստիպված են հաշվի նստել բոլորը: Աշխարհատնտեսական տարածությունում՝ տնտեսական տարածությունը և շուկան արդեն չեն համընկնում որևէ երկրի մակերեսի հետ: Տեղի է ունեցել անցում «շուկա-պետություն» համակարգից «շատ պետություններ-մեկ շուկա» համակարգին: Ազգային և գլոբալ, «ներքին» և «արտաքին» տնտեսությունների միջև սահմանները դարձել են խիստ հարաբերական, համաշխարհային և տարածաշրջանային մրցակցությունը՝ ավելի սուր: Սակայն, մրցակցությունում վերջին հաշվով մասնակցում են «երկիր-համակարգերը», որոնք, ձեռնարկությունների նման, ձգտում են ավելացնել իրենց շահույթը, այսինքն՝ ազգի հարստություն:

<sup>5</sup> Ձեկույց արտաքին առևտրով զբաղվող կազմակերպությունների ընտրանքային հետազոտության /ASTAT 4/0202239CE/:

նը և իրենց քաղաքացիների բարեկեցությունը՝ համաշխարհային շուկայում սեփական մրցակցային դիրքերի ուժեղացման ճանապարհով:

Նման պարագայում, ազգային տնտեսությունների առջև ծառայած բազմաթիվ նոր հիմնախնդիրների լուծումը անհնար է առանց տրանսպորտային կոմունիկացիաների գործոնների հաշվառման, որոնց դերը միջազգային մասնագիտացման և կրոպերացման խորացման պայմաններում «արտադրություն-տրանսպորտ-սպառում» համակարգում կտրուկ աճել է: Ավելին, արդյունավետ աշխատող և բարձր ինտեգրացված տրանսպորտային համակարգը համարվում է ներքին և արտաքին շուկաներում ապրանքների մրցունակության գործոններից մեկը: Այսպիսով, տրանսպորտային կոմունիկացիաները նոր դարաշրջանում կոչված են խաղալու հատուկ «համաշխարհային ինտեգրատորի դեր»:

Ջարգացման այս ընդհանուր միտումների համատեքստում տրանսպորտային կոմունիկացիաների դերը աշխարհի տնտեսական կենտրոնների հետ ուղղակի ծովային կապ չունեցող և աշխարհատնտեսական ենթակառուցվածքի առումով թույլ զարգացած Հայաստանի համար էլ ավելի է մեծացել: Համաշխարհային տնտեսությունում Հայաստանի ինտեգրման անհրաժեշտությունը և նրա աշխարհագրական դիրքի առանձնահատկությունները տրանսպորտային քաղաքականության ոլորտում առաջադրում են հետևյալ աշխարհատնտեսական գերակայությունները.

- տրանսպորտային գործունեության տարբեր մակարդակներում և կոմունիկացիաների համատեղ օգտագործման բնագավառում արտաքին տնտեսական կապերի համակողմանի զարգացումը,
- տրանսպորտային ծառայությունների արտահանման խթանումը և ներմուծման ռացիոնալացումը (հայրենական կազմակերպությունների պաշտպանության մեխանիզմի մշակում և ներդրում տրանսպորտային աշխատանքների և ծառայությունների շուկայում), դրա հիման վրա վճարային հաշվեկշռի բարելավումը:

Նշված գերակայությունների շրջանակում կարևորվում են հետևյալ խնդիրները.

- միջազգային և ներքին շուկաներում գործող մրցունակ տրանսպորտային համակարգի ձևավորումը,
- տրանսպորտի բնագավառում արտաքին տնտեսական գործունեության ենթակառուցվածքի ստեղծումը (այդ թվում՝ մաքսային ձևակերպման կետերի, տարանցիկ փոխադրումների տեխնիկական սպասարկման կետերի, հանգստյան գոտիների ստեղծումը),
- զարգացումը շուկայական կառուցվածքների, որոնք կապահովեն տրանսպորտային գործունեության սուբյեկտների արդյունավետ

համագործակցությունը,

- առավել կարևոր միջազգային, ազգային և մարզային տրանսպորտային ծրագրերի կայուն պետական աջակցման մեխանիզմի ձևավորումը,
- տրանսպորտային տեխնոլոգիաների արդիականացումը, տրանսպորտային հանգույցներում և արդյունաբերական գոտիներում կառուցումը ժամանակակից բեռնաբաշխիչ կենտրոնների (տերմինալների), որոնք կապահովեն համալիր տրանսպորտային-էքսպեդիցիոն սպասարկումը,
- սահմանային անցումների ռացիոնալացումը և վերակառուցումը, դրանց բացթողման ընդունակության ավելացումը.
- նյութատեխնիկական բազայի զարգացումը և ինտերմոդալ տրանսպորտային համակարգերի, ինչպես նաև կոմբինացված (խառը) փոխադրումների կազմակերպումը,
- բոլոր տեսակների շարժակազմի նորացումը և արդիականացումը, նրա կառուցվածքի կատարելագործումը՝ ելնելով փոխադրումների պահանջումներին, տրանսպորտային ծառայությունների շուկայի իրադրությունից, ինչպես նաև շրջակա միջավայրի վրա բացասական ազդեցության նվազումից:

## **6. Տրանսպորտային կոմունիկացիաների դերը Հայաստանի արտաքին տնտեսական կապերի համակարգում**

Խորհրդային Միության փլուզումից հետո ստեղծված նոր աշխարհատնտեսական վիճակում տեղի ունեցավ առևտրատնտեսական կապերի վերակոդնորոշում, որոնք և սկսեցին ակտիվորեն զարգանալ Եվրոպայի, Ասիայի ու Ամերիկայի երկրների հետ:

2001թ. Հայաստանից արտահանվել է մոտ 264 հազ. տ. բեռ՝ մոտ \$342 մլն. արժողությամբ և ներկրվել՝ մոտ 217 հազ. տ. բեռ՝ մոտ \$877 մլն. արժողությամբ: Ընդ որում, ԱՊՅ երկրներ արտահանվել է 57 հազ., ներկրվել է 1.17 մլն. տ. բեռ, համապատասխանաբար՝ \$89 և \$218 մլն. արժողությամբ: ԱՊՅ երկրներ արտահանված և այդ երկրներից ներկրված բեռների ծավալը կազմել է Հայաստանից արտահանված և Հայաստան ներկրված բեռների ընդհանուր ծավալի 50.6%-ը, իսկ արժեքային արտահայտությամբ՝ 25.2%-ը: ԵՄ երկրներ Հայաստանից արտահանվել է 22 հազ. և ներկրվել՝ 463.5 հազ. տ. բեռ, համապատասխանաբար՝ մոտ \$88.6 և \$251.9 մլն. արժողությամբ: ԵՄ երկրներ արտահանված և այդ երկրներից ներկրված բեռների ծավալը կազմել է Հայաստանից արտահանված և Հայաստան ներկրված բեռների ընդհանուր ծավալի 19.9%-ը, իսկ արժեքային արտահայտությամբ՝ 27.9%-

ը: Ինչպես տեսնում ենք, եթե արժեքային արտահայտությամբ ԵՄ երկրներ արտահանված և այդ երկրներից ներկրված բեռները գերազանցում են համապատասխան ցուցանիշը ԱՊՀ երկրների մասով, ապա բեռնահոսքերի ֆիզիկական ծավալով ԱՊՀ երկրների բաժինն ավելի քան 2.5 անգամ գերազանցում է ԵՄ երկրների բաժինը:

Նույն ժամանակամիջոցում Հայաստանից Իրան է արտահանվել մոտ 56 և ներկրվել՝ 159 հազ. տ. բեռ, համապատասխանաբար՝ \$31.8 և \$78.1 մլն. արժողությամբ: Նշանակում է՝ Հայաստանի արտաքին առևտրային բեռնահոսքերը Իրանի և ԱՊՀ երկրների հետ՝ ընդհանուր առևտրային բեռնահոսքերի շուրջ 60%-ն են, այն դեպքում, երբ արժեքային արտահայտությամբ դրանք ընդամենը 34.2%-ն են: Եթե հաշվի առնենք նաև այն հանգամանքը, որ Մերձավոր Արևելքի, Հարավային և Հարավարևելյան Ասիայի երկրների հետ առևտրային ճանապարհներն անցնում են Իրանի տարածքով և ֆիզիկական բեռնահոսքերի վերը հաշվարկված ցուցանիշը կարող է շատ ավելի մեծ լինել, ապա ակնհայտ է դառնում Հայաստանի համար հյուսիս-հարավ և հարավ-հյուսիս միջօրեական ուղղությամբ ցամաքային տրանսպորտային կոմունիկացիաների կարևորությունը զուգահեռական ուղղությամբ կոմունիկացիաների նկատմամբ:

Եվրոպական երկրներ Հայաստանի արտահանման կառուցվածքը կողմնորոշված է փոքրաքաշ, բայց թանկարժեք արտադրանքի, հիմնականում թանկարժեք քարերի, թանկարժեք մետաղների և դրանցից պատրաստված իրերի արտահանման ուղղությամբ, և, ըստ էության, ունի մոնոկուլտուրային բնույթ: Հայաստանի տնտեսության զարգացման ներկայիս մակարդակի պայմաններում, մոտակա հեռանկարում եվրոպական շուկաները հայկական ապրանքների համար կլինեն խիստ սահմանափակ: Մյուս կողմից, Հայաստանի, Վրաստանի, Ռուսաստանի, Մերձավոր և Միջին Արևելքի, Կասպյան տարածաշրջանի երկրների և հատկապես Իրանի շուկաները շատ կողմերով համատեղելի են և օբյեկտիվորեն դառնում են գործընկերներ. թեպետ արտադրվող ապրանքները արևմտյան չափանիշների համեմատ մրցունակ չեն, սակայն, փոխարենը, հաճախ միմյանց փոխլրացնող են, իսկ դրանց որակը գտնվում է գրեթե միևնույն մակարդակի վրա: Վերջին հաշվով, փոխվել են համաշխարհային շուկաներում մրցակցության մասշտաբները և բնույթը: Տարբեր երկրների տնտեսությունների զարգացման, աշխատանքի բաժանման խորացմանը զուգահեռ, մրցակցությունը դադարում է լինել «միջֆիրմային»՝ մեկ երկրի շրջանակներում, այլ դառնում է ավելի շատ միջպետական: Ուժեղ տնտեսությամբ երկրի հետ մրցակցությունը ստիպում է երկրների խմբին միավորվել և դիմակայել նրան: Այս առումով, մեծ հեռանկարներ են խոստանում հայ-իրանական

անընդհատ ընդլայնվող հարաբերությունները: Ընդհանուր առմամբ, հայ-իրանական առևտրատնտեսական հարաբերություններում զգալի տեղ կարող է գրավել սահմանային համագործակցությունը:

Այսպիսով, ժամանակակից իրականությունը դասավորվում է այնպես, որ Հայաստանի համար Իրանի հետ սահմանակից Սյունիքի մարզը դուրս է գալիս առաջին դիրքեր՝ տարածաշրջանային քաղաքական և տնտեսական հարաբերությունների համակարգում: Գտնվելով միջօրեական և զուգահեռական ուղղություններով աշխարհաքաղաքական շահերի հատման կետում՝ Հայկական լեռնաշխարհի այդ հատվածը ձեռք է բերում տարածաշրջանային կարևոր նշանակություն: Սյունիքում են պարփակված այդ շահերի համաձայնեցման և կարգավորման բազմաթիվ հնարավորությունները:

### **7. Երկաթուղային և ավտոմոբիլային տրանսպորտի ինտեգրման, տարանցիկ և կոմբինացված փոխադրումների հեռանկարները**

Երկաթուղային և ավտոմոբիլային տրանսպորտի շուկաները բաժանվում են ըստ պահանջարկի և առաջարկի հատվածների: Այդ շուկաների կարևոր առանձնահատկությունն այն է, որ պահանջարկի հատվածը նրանց մոտ զգալի աստիճանով համընկնում է: Այլ կերպ, դա նշանակում է, որ գոյություն ունեն բեռներ (ապրանքների նմենկլատուրա), որոնք հանդիսանում են ընդհանուր պահանջարկ և՛ ավտոմոբիլային, և՛ երկաթուղային տրանսպորտով փոխադրումների համար: Այդ իմաստով, երկաթուղային տրանսպորտի գլխավոր մրցակիցը ավտոմոբիլային տրանսպորտն է: Գոյություն ունի այնպիսի ցուցանիշ, ինչպիսին է բեռների փոխադրման միջին հեռավորությունը: Համաշխարհային փորձը ցույց է տալիս, որ տեղի է ունենում համատեղ ենթակառուցվածքի վրա տրանսպորտի տարբեր տեսակների ինտեգրացում, առաջին հերթին ընդհանուր տերմինալների և համատեղ ներդրումային ֆինանսական ենթակառուցվածքների ստեղծման հիման վրա: Ստեղծվում են ինտեգրացված տրանսպորտային-ֆինանսական կորպորացիաներ, որոնք տրամադրում են համալիր տրանսպորտային ծառայություններ՝ երկաթուղային, ավտոմոբիլային և տրանսպորտի այլ տեսակների համաձայնեցված աշխատանքի հաշվին: Այս դեպքում, տրանսպորտային-տերմինալային ծառայությունների համալիրի օգտագործմամբ, տրանսպորտի տարբեր տեսակների միջև մրցակցության զարգացման շնորհիվ ձեռք է բերվում առավելագույն արդյունավետություն: Նման միտումներ նկատվում են եվրոպական երկրներում, օրինակ՝ Գերմանիայում և Նիդեռլանդներում: Այդպիսի ինտեգրացիոն վերակառուցումը նպատակահարմար է նաև Հայաստանի համար:

Տարանցիկը ոչ միանշանակ հասկացություն է: «Տարանցիկ» բառը կարող է նշանակել ազգային բեռների փոխադրումներ երրորդ երկրների միջոցով: Միաժամանակ, տարանցիկը կարող է նշանակել բեռնահոսքերի ներգրավում երրորդ երկրներից և լինել հասարակության զարգացման ու կայունության նպատակ, միջոց, նախադրյալ և ցուցանիշ:

Բեռնահոսքերի ներգրավումը բարդագույն գործընթաց է, որը ներառում է տրանսպորտի տարբեր տեսակների (ավտոմոբիլային տրանսպորտ, երկաթուղային ճանապարհներ, խողովակաշարեր) առաքում, փոխբեռնում և բեռների պահպանում տերմինալներում, մաքսային մարմինների, ապահովագրական ընկերությունների և բանկերի գործունեություն, հարկային քաղաքականություն և առևտրային գանձումներ, ճանապարհային սպասարկում (վառելիքալցում, կանգառներ, քենայինգներ, մոթելներ), բեռների սեզոնային սահմանափակում, ուղեկցման տուրքեր և այլն: Բոլոր այն կառույցները, որոնք չմիջնորդավորված կամ միջնորդավորված մասնակից են այդ ծառայությունների մատուցմանը, պետք է աշխատեն սերտ համագործակցության մեջ, որպեսզի տարանցիկությունը լինի արդյունավետ ու շահավետ ո՛չ միայն ծառայություն մատուցողի, այլև, առաջին հերթին, այն օգտագործող հաճախորդի համար:

Տրանսպորտային շուկայում տարանցիկ հոսքերի համար պայքարը տեղի է ունենում ծայրահեղ լարված: Այս առումով, Հայաստանի հարևան երկրները, առաջին հերթին՝ Վրաստանն ու Ադրբեջանը, գտնվելով արևմուտքից արևելք, արևելքից արևմուտք, հյուսիսից հարավ և հարավից հյուսիս ցամաքային տրանսպորտային հոսքերի ճանապարհին, ձգտելու են ստեղծել առավել նախընտրելի պայմաններ ավտոմոբիլային և երկաթուղային տրանսպորտով բեռների տարանցիկ տեղափոխման համար:

Ցավոք սրտի, հանրապետությունում առ այսօր հստակ տարանցիկային քաղաքականության բացակայությունը մոտ ապագայում չի խոստանում միջազգային տարանցիկ հոսքեր Հայաստանի տարածքով: Միջազգային հաղորդակցությունում տրանսպորտային հոսքերի զարգացման վերաբաշխման օբյեկտիվ հանգամանքները ցույց են տալիս, որ պետք է ո՛չ միայն ունենալ շահավետ աշխարհագրական դիրք, այլև՝ անհրաժեշտ է այն խելացի օգտագործել և տարանցիկ փոխադրումների զարգացման հիմնախնդիրը դարձնել համապետական խնդիր: Դա ո՛չ միայն օգուտ կբերի ազգային տնտեսությանը, այլև՝ մեր հարևաններին թույլ կտա իրենց կողքին ռեալ մրցակից տեսնելու դեպքում՝ պայքարել տրանսպորտային հոսքի համար, որը վերջին հաշվով բոլոր մրցակից կողմերին կստիպի բարձրացնել ծառայությունների

որակը և իջեցնել սակագները:

Ունենալով փոքր տարածք, բայց հյուսիսից հարավ համեմատաբար մեծ երկարածովածություն, Հայաստանն ստիպված է զարգացնել ո՛չ միայն տարանցիկ, այլև՝ ավտոմոբիլային տրանսպորտով ներքին փոխադրումները, քանի որ ավտոմոբիլային տրանսպորտը, ոչ մեծ հեռավորության վրա բեռների տեղափոխման դեպքում, երկաթուղայինի համեմատ ունի մի շարք առավելություններ: Ավտոտրանսպորտի առավել նշանակալից առավելություններն են բեռները տեղ հասցնելու մեծ արագությունը, տեղ հասցնելու հնարավորությունը «դռնից-դուռ» տարբերակով, տեղափոխվող բեռների բարձր պահպանվածությունը, ինչպես նաև տեղափոխման ցածր ինքնարժեքը:

Վերջին տարիներին համաշխարհային պրակտիկայում սկսեցին ինտենսիվորեն զարգանալ բեռների կոմբինացված փոխադրումները խոշոր բեռնատար ավտոմոբիլներով, կիսաքարշերով և կոնտեյներներով՝ հատուկ երկաթուղային պլատֆորմներից: Դա թույլ է տալիս արդյունավետ օգտագործել տրանսպորտի տարբեր տեսակների տեխնիկական, տնտեսական և էկոլոգիական առավելությունները: Այսպես, խառը երկաթուղային-ավտոմոբիլային փոխադրումներում ապահովվում է շարժունակություն և արագություն՝ ավտոմոբիլային տրանսպորտի շնորհիվ, և մեծ արտադրողականություն, էներգիայի խնայողություն և էկոլոգիական առավելություններ՝ արդեն երկաթուղային տրանսպորտի շնորհիվ:

Կոմբինացված փոխադրումների զարգացումը հեռանկարային է: Դա թույլ կտա պահպանել ավտոմոբիլային ճանապարհները, զգալիորեն բարելավել շրջակա միջավայրի վիճակը, վերացնել հերթերը մաքսային վերահսկման կետերում, ինչպես նաև էապես հեշտացնել վարորդների ծանր աշխատանքը:

## **8. Նավթագազային աշխարհատնտեսությունը և խողովակաշարային կոմունիկացիաները**

Էներգառեսուրսների ազատ մուտքի ապահովումը ԱՄՆ ազգային անվտանգության առաջնահերթ խնդիրներից մեկն է: Միայն վերջին տասը տարիներին՝ նավթի սպառումը ԱՄՆ-ում աճել է 14%-ով, իսկ ներքին արդյունահանումը՝ միայն 2%-ով: Դա նշանակում է, որ հումքի նկատմամբ պահանջարկը ծածկվում է էլ ավելի ներմուծման հաշվին: Նույն ժամանակաշրջանի համար՝ ածխաջրածինների ներմուծումն ավելացել է 30%-ով: Այդ տվյալներն ակնհայտորեն վկայում են նավթի արտաքին մատակարարումներից ԱՄՆ-ի կախվածության և խոցելիության մասին: Այդ կախվածությունը նվազեցնելու համար՝ ԱՄՆ-ը շա-

հազարաված է նավթի արտաքին աղբյուրների բազմազանեցման և հուսալի մատակարարումների ապահովման մեջ: Այդ պատճառով՝ նավթի արդյունահանման համաշխարհային տարածաշրջանները և նավթի ու նավթամթերքների փոխադրման երթուղիները հանդիսանում են ԱՄՆ-ի կենսական շահերի գոտի: Նավթի մեծ նշանակությունը գերտերության քաղաքականության համար՝ մեծացնում է վառելիքային գործոնի կարևորությունն ամբողջ համաշխարհային քաղաքականությունում:

Էներգամետսուրսների տարբեր աղբյուրները և փոխադրման երթուղիները անմիջական հարաբերություն ունեն նաև Եվրոպայի երկրների աշխարհաքաղաքական և աշխարհատնտեսական շահերի ու արտաքին տնտեսական ազդեցության ոլորտների հետ: Եվրամիությունը ածխաջրածնային հումքի խոշորագույն սպառողն է: 2000թ. ԵՄ-ի նավթի սպառումը կազմել է օրական 14.4 մլն. բարել (համաշխարհային սպառման 20.5%-ը): Օգտագործվող նավթի 60%-ը ներմուծվում է դրսից, ընդ որում՝ 29%-ը՝ հետխորհրդային պետություններից, հիմնականում Ռուսաստանից, Ղազախստանից և Ադրբեջանից: Կասպից ծովի ջրավազանում նավթի և գազի արդյունահանման զգալի ավելացման հեռանկարները, հետևաբար համաշխարհային էներգամատակարարման մեջ նրա դերի նկատվող բարձրացումը կանխորոշում են այդ տարածաշրջանի նկատմամբ Եվրոպայի հատուկ շահագրգռվածությունը: ԵՄ հիմնական գործնական շահը նավթագազային հումքի ներմուծման բազմազանեցումն (դիվերսիֆիկացիա) է՝ եվրոպական էներգետիկ համակարգում Կենտրոնական Ասիայի և Կասպից ծովի ջրավազանի էներգետիկ ռեսուրսների ներգրավման ճանապարհով: Եվրոպան հատուկ նշանակություն է տալիս կասպյան գազին: Եվրոպական փորձագետների գնահատմամբ՝ կասպյան տարածության միացումը եվրոպական գազի համակարգին՝ այլընտրանք չունի: Սեփական շահերի իրացման համար Եվրամիությունն արդեն մի շարք քայլեր է ձեռնարկել:

1991թ. ԵՄ նախաձեռնեց Անդրկովկասին և Կենտրոնական Ասիային օգնություն ցույց տալու ծրագրի մշակում՝ ի նպաստ տրանսպորտային մայրուղիների վերակառուցման և տրանսպորտային ենթակառուցվածքի նոր հանգույցների շինարարության (TACIS): Այդ ծրագրի մասը դարձավ Եվրոպա-Կովկաս-Ասիա (TRASECA) միջազգային տրանսպորտային միջանցքի ստեղծման նախագիծը: Այն նախատեսում է մի շարք նախկին խորհրդային հանրապետությունների տրանսպորտային համակարգի, կոմունիկացիոն ցանցի, ենթակառուցվածքի և նյութատեխնիկական բազայի ինտեգրումը համանման միջազգային համակարգերում: 1995թ. Եվրամիությունն սկսեց իրացնել նավթագազային խողովակաշարերի միջպետական ծրագիրը (INOGATE): Ծրագրի նպատակն է տեխնիկապես աջակցել ԱՊՀ երկրների նավթագազային խողովակ-

կաշարերի աշխատանքային վիճակի բարելավմանը և կառավարմանը, ինչպես նաև դեպի եվրոպա կասպյան նավթի փոխադրման նոր ճանապարհների մշակմանը:

Հայաստանում խողովակաշարային տրանսպորտը ներկայացված է գազախողովակաշարով, որը միացած է ԱՊՀ երկրների խողովակաշարային համակարգին: Նախատեսվում է Հայաստանի գազախողովակաշարը միացնել իրանական համակարգին: Չնայած ԱՄՆ-ի կողմից Իրանի նկատմամբ կիրառվող բռնարգելքներին, Հայաստանին հաջողվել է համոզել ԱՄՆ-ի վարչակարգին՝ խտրականություն չկիրառել այն ընկերությունների և բանկերի նկատմամբ, որոնք պետք է մասնակցեն \$140 մլն. ներդրումներ նախատեսող Իրան-Հայաստան 140 կմ գազամուղի շինարարությանը: Իրանական մամուլում պարբերաբար հայտնվում է տեղեկատվություն Հայաստան գնացող գազամուղի շինարարության ֆինանսավորման հիմնախնդիրների մասին: Այնուամենայնիվ, տվյալ գազամուղի գործնականում բոլոր ներդրումային, նախագծային, կազմակերպչական և քաղաքական հիմնախնդիրները հնարավոր եղավ լուծել 2002թ. աշնանը: Սակայն, շինարարությունը դեռ սկսված չէ: Իրանական գազամուղով Հայաստանը տարեկան կստանա 1 մլրդ. խոր. մետր գազ:

Նավթի և գազի հանքավայրեր չունեցող Հայաստանի էներգետիկ անվտանգության տեսանկյունից նույնպես կիրառելի է էներգամետուրսների աղբյուրների բազմազանեցման սկզբունքը: Միաժամանակ, որպես ածխաջրածնային հունքի սպառող, Հայաստանի համար կիրառելի է նաև հետևյալ սկզբունքը՝ ինչքան շատ խողովակաշարեր տարբեր երկրներով, և ինչքան էժան՝ այնքան անվտանգ:

Հայաստանի շահերը այս կամ այն կերպ առնչվում են մերձկասպյան էներգամետուրսների բաշխման հետ: Այստեղ խաչաձևվել են տարբեր երկրների հակասական շահերը: Հետաքրքիր է նկատել, որ բացահայտվում են երկու խոշոր ընդդիմադիր առանցքներ. մի կողմից՝ էներգահունք արտադրող և դրանք սպառող երկրներ, մյուս կողմից՝ տարանցիկ պետությունների խումբ, առաջին հերթին Ռուսաստան և Իրան, որոնք իրենց նավթագազային քաղաքականությունը կապում են մի շարք ռազմավարական և աշխարհաքաղաքական խնդիրների հետ:

Ածխաջրածինների փոխադրման բոլոր ենթադրյալ մայրուղիներից Հայաստանի համար արդիական նշանակություն ունեն հատկապես Իրանի տարածքով անցնող խողովակաշարերը: Իրան-Հայաստան գազախողովակաշարը Իրանի համար ունի ընդամենը տեղայնական նշանակություն, իսկ Հայաստանը դրանով լուծում է իր գազի սպառման աղբյուրների բազմազանեցման խնդիրը: Սակայն, երկարաժամկետ հեռանկարում, Հայաստանը կարող է վերածվել իրանական գազը եվրո-

պական երկրներ արտահանող տարանցիկ երկրի: Այդպիսի եզրակացության հիմքը Իրանի կողմից ներկայումս վարվող ակտիվ գազային քաղաքականությունն է: Իրանը Ռուսաստանից հետո աշխարհում երկրորդն է բնական գազի հայտնաբերված պաշարներով, որոնք ԻԻՅ նավթի նախարարության տվյալներով գնահատվում են 26 տրլն. խոր. մ, ինչը կազմում է բնական գազի համաշխարհային պաշարների (146 տրլն. խոր. մ) 18%-ը: Ըստ նույն գերատեսչության՝ 2001թ. երկրում արդյունահանվել է 120 մլրդ. խոր. մ գազ: Գազի բնագավառում Իրանի քաղաքականության կարևորագույն ուղղությունը գազի արտաքին շուկաներ դուրս գալն է, սկզբում՝ հարևան և մոտիկ երկրներ՝ Թուրքիա, Պակիստան, Չնդկաստան, Չայաստան, Ադրբեջան, իսկ ապա, այդ շուկաների հազեցումից հետո, Եվրոպայի և Արևելյան Ասիայի երկրներ:

Գազի արդյունաբերությունն Իրանում զարգանում է առաջանցիկ տեմպերով և կողմնորոշված է Եվրոպայի մատակարարման ուղղությամբ, նվազագույնը տարին 60-80 մլրդ. խոր. մ, իսկ հեռանկարում՝ մինչև 100 մլրդ. խոր. մ ծավալներով: Նշենք, որ Ռուսաստանը Եվրոպա է արտահանում շուրջ 124 մլրդ. խոր. մ: Ուստի Իրանը դատապարտված է գազի ոլորտում Ռուսաստանի և Թուրքմենստանի մրցակցի դերը խաղալուն: Սակայն, հաշվի առնելով, որ գազի ստացման աղբյուրների բազմազանեցումը ընկած է ԱՄՆ-ի և Եվրոպական երկրների էներգետիկ քաղաքականության հիմքում, այդ մրցակցությունն, ըստ էության, վերանում է: «Գազի ռուսական հոսքերին լուրջ այլընտրանք կարող են լինել միայն այն գազախողովակաշարերը, որոնք սկիզբ են առնում Իրանի կամ Իրանի տարածքով անցնող թուրքմենական գազի աղբյուրներից» [2]:

Երկու-երեք տարի հետո, երբ կստացվեն «Հարավային Պարս» հանքավայրում գազի արդյունահանման Ֆրանսիա-Գերմանիա-Իրան նախագծի արդյունքները, Իրանն ավելի ակտիվ քայլեր կձեռնարկի Արևմտյան Եվրոպա, նախ և առաջ՝ Գերմանիա, Իտալիա, Ավստրիա և Ֆրանսիա գազի մատակարարման ճանապարհների որոնման ուղղությամբ: Եվրամիության գազատրանսպորտային համակարգի դիֆերենցվածության բարձր աստիճանը թույլ է տալիս Իրանին ընտրել տարբեր ուղիներ տվյալ՝ առավել վճարունակ շուկան մտնելու համար:

Գլոբալ զարգացումների այս համատեքստում, Չայաստանի առջև կանգնած են հետևյալ աշխարհատնտեսական հիմնախնդիրները.

- ակտիվորեն մասնակցել գազ սպառողների միջազգային կազմակերպությունների աշխատանքներին,
- համագործակցել Իրանի և Ռուսաստանի հետ՝ Իրանից (Թուրքիայի շրջանցմամբ) Չայաստանի տարածքով Արևմտյան Եվրոպա գազի

արտահանման նախագծերում, այս դեպքում միանալով ռուսական և ուկրաինական գազատրանսպորտային համակարգերին,

- Իրանի և Վրաստանի հետ բանակցելով՝ ապահովել գազի այլընտրանքային ուղի Չայաստանի և Վրաստանի միջոցով դեպի Սև ծով, ինչը ենթադրում է գազի հեղուկացում և տեղափոխում տանկերներով,
- ակտիվորեն մասնակցել Իրանի, Թուրքմենստանի, Ռուսաստանի, Ղազախստանի, Սիրիայի, ինչպես նաև ԱՄՆ-ի ու եվրոպական երկրների մասնակցությամբ գազի ոլորտում շահերի հիման վրա ձևավորվող աշխարհատնտեսական և աշխարհաքաղաքական գործընկերների տարածաշրջանային և միջտարածաշրջանային դաշինքներին: Բացի այդ, Չայաստանի համար գերակա խնդիր է թվան գազի ձեռքբերումը՝ լրացուցիչ ֆինանսական միջոցների խնայողության համար, ինչն անհրաժեշտ է մի շարք սոցիալական և տնտեսական ծրագրերի իրականացման համար:

#### Աղբյուրներ և գրականություն

1. Народное хозяйство СССР за 70 лет, Москва, “Финансы и статистика”, 1987.
2. И. Мурадян. Газовая политика Турции. 04.08.2003, /www.earms.org/25/9/03.

*Հոկտեմբերի 17, 2003 թ.*

## НАЗЕМНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ ПУТИ АРМЕНИИ

Ашот Егиазарян

### Резюме

В результате формирования новых принципов управления национальной экономикой, в сфере транспортной системы РА выявились новые геоэкономические проблемы, решением которых и обусловлено дальнейшее развитие экономики, ее постепенное интегрирование в мировую экономику, в соответствии с национальным интересами Армении. Решение этих проблем осложняется транспортной блокадой со стороны Турции и Азербайджана, отсутствием четкой транспортной политики, неудовлетворительной динамикой процессов формирования межгосударственных отношений с соседними странами в транспортной сфере, отсутствием необходимых коммуникаций и другими причинами.

В работе проанализированы состояние железнодорожных и автомобильных дорог. Особое внимание уделено роли и значению транспортных коммуникаций в системе внешних экономических связей Армении в новых геоэкономических условиях, прогнозу перспектив участия Армении в интеграции железнодорожного и автомобильного транспорта, транзитных и комбинированных перевозок, а также в системе региональных и межрегиональных трубопроводных коммуникаций.