

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՂՈՐԴԱԿՑՈՒԹՅԱՆ ՈՒՂԻՆԵՐԻ ԵՎ ԿԱՊԻ ՀԱՍՏԿԱՐԳԻ ՀԻՄՆԱԽՆԴԻՐՆԵՐԻ ԸՈՒՐՁ

Վլադիմիր Խոջաբեկյան Խաչիկ Փափազյան

Հայտնի է, որ ներկայումս Հայաստանի հաղորդակցության արտաքին ուղիները դարձել են Թուրքիայի և Ադրբեջանի շրջափակման թիրախ: Ելնելով դրանից՝ սույն հոդվածի շրջանակներում ուսումնասիրվում են խորհրդային և հետխորհրդային Հայաստանի տնտեսության կարևորագույն ռազմավարական ճյուղերի՝ տրանսպորտի և կապի հիմնախնդիրները, շեշտադրվում են վերոնշյալ ճյուղերի ձեռքբերումներն ու կորուստները: Ճանապարհային տնտեսության դերը կարևորվել է ոչ միայն տրանսպորտային ցանցի զարգացման, այլ նաև հասարակության սոցիալ-տնտեսական ներդաշնակ հարաբերությունների ձևավորման և զարգացման տեսանկյունից:

1. Տրանսպորտային ցանցի աշխուժացումը որպես տնտեսական զարգացման գրավական

Երկրի տնտեսության զարգացման գործում առանձնահատուկ տեղ և դեր ունի տրանսպորտը, որը, միևնույն ժամանակ, տնտեսության կարևորագույն ռազմավարական ոլորտներից մեկն է: Մեծ է տրանսպորտային համակարգի դերը շուկայական տնտեսության պայմաններում հասարակության սոցիալ-տնտեսական ներդաշնակ հարաբերությունների ձևավորման մեջ:

Տրանսպորտի՝ որպես Հայաստանի տնտեսության ռազմավարական ճյուղի, մասին խոսելիս պետք է նկատել, որ խորհրդային տարիներին այն անմխիթար վիճակում էր, ձևավորված չէր տրանսպորտային ցանցը, բացակայում էին համապատասխան ենթակառուցվածքները: Դրական փոփոխություններ նկատվում են միայն 1950-ական թթ. սկսած:

Մեր օրերում Հայաստանում տրանսպորտի համակարգում սկիզբ առած և այսօր էլ շարունակվող բարեփոխումները, հայտնի պատճառներով, ընթանում են տնտեսության համար խիստ պայմաններում, և կարծես դրանց տրամաբանական ավարտը մոտ ապագայում չի նշմարվում:

Տրանսպորտի մասին պատկերն ավելի ամբողջական է դառնում՝ ուսումնասիրելով ոլորտի վիճակագրությունը, այն համեմատելով Խորհր-

դային Հայաստանի համապատասխան ցուցանիշների հետ:

Ցանկացած տնտեսական համակարգում տրանսպորտի գործունեության արդյունավետության, ինչպես նաև վնասների, օգուտների մասին պատկերացում է տալիս դրա հիմնական գործառույթների (ուղևորափոխադրումների /ուղևորաշրջանառության/ և բեռնափոխադրումների /բեռնաշրջանառության/) վերլուծությունը: Շուկայական տնտեսության պայմաններում գլխավոր խնդիրը վերոնշյալ գործառույթների առկա պահանջարկի հնարավորինս ամբողջական բավարարումն է: Հայաստանում բեռնաշրջանառության և ուղևորաշրջանառության իրավիճակն արտացոլվում է ստորև ներկայացված աղյուսակում:

Աղյուսակ 1

Բեռնաշրջանառությունը և ուղևորաշրջանառությունն ընդհանուր օգտագործման տրանսպորտի տեսակներով 1950-2005թթ.¹

Թ.	Բեռնաշրջանառությունը (մլն/կմ) տրանսպորտի բոլոր տեսակների, այդ թվում՝				Ուղևորաշրջանառությունը (մլն ուղևոր/կմ) տրանսպորտի բոլոր տեսակների, այդ թվում՝		
	երկաթուղային	ավտոմոբիլային	օդային	խողովակաշարային	երկաթուղային ²	ավտոմոբիլային	օդային
1950	602	117	-	-	-	-	-
1965	2073	1205	26	-	234	980	356
1970	3272	2291	21	-	399	1539	707
1979	5287	4195	25	-	515	2836	1475
1990	4884	1533	46	-	316	-	5557
1995	403	60	17	-	166	-	1012
2000	353.6	40.0	9.6	1301.9	46.8	1308.2	579.2
2005	654.1	55.5	10.7	1580.4	26.6	2072.4	959.5

Հայաստանում, որը զրկված է ջրային հաղորդակցության ուղիներից³, բնականաբար, ինչպես խորհրդային տարիներին, այնպես էլ ներկայումս, գերակշռող է ցամաքային տրանսպորտը:

¹ 1950-1979թթ., «Խորհրդային Հայաստանի ժողովրդական տնտեսությունը 60 տարում», Հոբեյանական վիճակագրական տեղեկատու, Ե., 1980, էջ 153-154: 1990-1995թթ., Հայաստանի վիճակագրական տարեգիրք 1995, 1996, Ե., 1998, էջ 273, 276: 2000թ. Հայաստանի վիճակագրական տարեգիրք 2002, Ե., 2002, էջ 348-350: 2005թ., Հայաստանի վիճակագրական տարեգիրք 2006, Ե., 2006, էջ 339-340:

² Տվյալները վերաբերում են միայն Անդրկովկ. երկաթուղու Երևանյան բաժանմունքին:

³ Հարկ է ընդգծել, որ դեպի ծով ելք չունեցող զարգացող երկրների արտահանումային եկամտի միջին հաշվով 15%-ը (կամ ավելի քան կրկնակի՝ դեպի ծով ելք ունեցող զարգացող երկրների (7%) համեմատ) բաժին է ընկնում տրանսպորտային ծախսերին: Համեմատության համար. համաձայն ՄԱԿ-ի վիճակագրության, դեպի ծով ելք ունեցող զարգացած երկրները վճարում են 3-4%: Իսկ տնտեսական աճի վրա ազդեցությունը գնահատվում է տարեկան 0.7%: («Հայաստան. Ֆինանսներ և Էկոնոմիկա» հանդես, # 7/42/ հուլիս, Ե. 2004, էջ 17):

Բեռների և ուղևորների փոխադրման գործում բավական ակտիվ դեր ունի ավտոմոբիլային տրանսպորտը՝ հանրապետության հարավարևելյան սահմանի ուղղությամբ: Ավտոմոբիլային տրանսպորտի զարգացման հիմքերը Խորհրդային Հայաստանում սկիզբ առան 1930-ական թվականներից: 1930-35թթ. սկսած Երևանում և Լենինականում (ներկայումս՝ Գյումրի) կազմակերպվեց ավտոբուսային ներքաղաքային երթևեկություն, որի տեսակարար կշիռը փոքր էր ընդհանուր քաղաքային բնակչության փոխադրումների մեջ: Սակայն, ինչպես ավտոմոբիլային տրանսպորտի, այնպես էլ ավտոմոբիլային արդյունաբերության բնականոն զարգացումը խաթարվեց Հայրենական պատերազմի առաջին իսկ օրերից: Ավտոմոբիլային և հատկապես ավտոբուսային երթևեկությունը վերակենդանացման դրսևորումներ ցուցաբերեց 1950-ականներից հետո միայն: Ավտոմոբիլային բեռնափոխադրումները և բնակչությանը սպասարկող ավտոբուսային պարկը կապ հաստատեց ինչպես Երևանի ու Հայաստանի տարբեր քաղաքների, շրջկենտրոնների, հետագայում նաև մեծ գյուղերի, այնպես էլ անդրկովկասյան տարբեր հանրապետությունների ու շրջանների հետ: Ժամանակի ընթացքում, Երևան քաղաքի տրամվայների ու ավտոբուսային պարկի ցանցի ընդլայնման հետ մեկտեղ, կարևոր տեղ գրավեց նաև տրոլեյբուսային երթևեկությունը, որն առկա էր նաև Լենինականում:

1960-65թթ. ավտոբուսային երթևեկության զարգացման հետ միասին զարգացավ նաև տաքսամոտորային տրանսպորտով երթևեկությունը: Ավտոբուսային և մարդատար տաքսամոտորային փոխադրումների անընդհատ աճը դարձավ Երևան քաղաքի զարգացման կարևորագույն գործոններից մեկը: Այսպես, 1940թ. ավտոմոբիլային տրանսպորտի բեռնաշրջանառությունն ընդամենը 34 մլն տ/կմ էր, որը 1975թ. արդեն կազմեց 3291 մլն տ/կմ: Խորհրդային տարիներին տրանսպորտի այս տեսակը Հայաստանում զարգացման կայուն միտումներ ուներ: Իրավիճակը փոխվեց մեր օրերում: Եթե համեմատականներ անցկացնենք 1990-2000թթ. ավտոմոբիլային տրանսպորտով իրականացված բեռնաշրջանառությունների միջև, ապա 2000թ., 1990թ. համեմատ, մոտ 38 անգամ նվազել են ավտոմոբիլային տրանսպորտով իրականացված բեռնաշրջանառության ծավալները:

Բացի այդ, հանրապետությունում ավտոմոբիլային տրանսպորտի հետընթացը պայմանավորված էր նաև սեփականաշնորհման գործընթացով: Ընդհանուր օգտագործման տրանսպորտի ավտոբուսներով շարժակազմի (1990թ. մոտ 4500 ավտոբուս) մի մասը սեփականաշնորհման արդյունքում վաճառվեց, մի մասը հանձնվեց որոշակի անհատների: Վաճառվեցին նաև խոշոր ավտոպարկերի և ավտոձեռնարկությունների տարածքները:

1996-97թթ. ՀՀ տրանսպորտի նախարարության ենթակա բոլոր

տրանսպորտային ձեռնարկությունները վերանվանվեցին, և ստեղծվեցին պետական փակ բաժնետիրական ընկերություններ: Այդ նույն ժամանակահատվածում ինչպես Երևանում, այնպես էլ հանրապետության մյուս քաղաքներում ձևավորվեցին նոր սահմանափակ պատասխանատվությամբ ընկերություններ, որոնք սկսեցին ամենատարբեր չափի միկրոավտոբուսներով և ավտոբուսներով իրականացնել ուղևորափոխադրումներ: Կարելի է ասել, որ ներկայումս հանրապետությունում բնակչության շարժի հիմնական միջոցը ավտոմոբիլն է: 2002-2003թթ. սկսած՝ հանրապետությունում նկատվում է ավտոմոբիլների զգալի աճ: Ավտոտրանսպորտային ինտենսիվ երթևեկությամբ աչքի է ընկնում հատկապես Երևան քաղաքը: Այստեղ անհանգստացնող է իրավիճակը քաղաքի օդային ավազանի աղտոտվածության առումով: Թեև ավտոտրանսպորտի արտանետումների կրճատման ուղղությամբ ՀՀ կառավարության կողմից ընդունվել է որոշում՝ էթիլացված բենզինի արտադրության, օգտագործման և ներմուծման արգելման վերաբերյալ, այնուամենայնիվ, դրանից կարծես ոչինչ չի փոխվել, և իրավիճակը շարունակում է մնալ անհանգստացնող:

Ավտոմոբիլային տրանսպորտի զարգացման գործում մեծ նշանակություն ունի նաև ընդհանուր օգտագործման ավտոմոբիլային ճանապարհների գոյության և պահպանման հարցը:

1950-ական թթ. մինչև անկախության հաստատումը հանրապետության ճանապարհաշինարարությունը բավական արագ էր զարգանում: Երևանը տրանսպորտային հաղորդակցությամբ կապված էր բոլոր 37 շրջկենտրոնների և նույնիսկ առանձին խոշոր գյուղերի հետ: Հաղորդակցության համեմատաբար առաջնակարգ ճանապարհներով աչքի էին ընկնում Երևան-Սևան, Երևան-Էջմիածին-Նոկոտեմբերյան, Երևան-Արտաշատ-Վեդի և այլ ուղղությունները: Մինչև 1950-ականների վերջերը Երևան-Կիրովական (այժմ՝ Վանաձոր) կապը հաստատվում էր Երևան-Սևան-Դիլիջան-Համգաչիման երթուղով, իսկ դրանից հետո կապը հաստատվեց Երևան-Աշտարակ-Ապարան-Սպիտակ-Կիրովական լայնահուն, ավելի կարճ (շուրջ 50կմ) ճանապարհով: Այդ տարիներին բարեկարգվեցին նաև լեռնային ճանապարհները, շահագործման հանձնվեցին բազմաթիվ նոր ճանապարհներ¹: Ցավոք, այժմ շատ ճանապարհներ շարքից դուրս են եկել: Դրանց նորոգումը պայմանավորված է ոչ բավարար ֆինանսական միջոցներով: Համեմատաբար բարվոք վիճակում են հանրապետության միջպետական նշանակության ճանապարհները, որոնց վերականգնումը հիմնա-

¹ Հայաստանի ճանապարհների ընդհանուր երկարությունը կազմում է շուրջ 10405 կմ, որից հիմնական ճանապարհները՝ 3360 կմ, տեղական ճանապարհները՝ 4341 կմ, քաղաքային փողոցները՝ 2704 կմ:

կանում իրականացվել է Սփյուռքի, հատկապես «Լինսի»¹ հիմնադրամի խոշոր ֆինանսական աջակցության շնորհիվ: Միայն 2003թ. ընթացքում վերջինիս օժանդակությամբ ճանապարհային տնտեսությունում իրականացվել են շուրջ 21 մլրդ դրամի ներդրումային ծրագրեր²:

Ճանապարհաշինարարության գործում վերջին տարիներին բավական մեծ ներդրում է ունեցել նաև «Հայաստան» համահայկական հիմնադրամը³, որի տրամադրած միջոցների հաշվին կառուցվել և բարեկարգվել են Լեռնային Ղարաբաղի և հանրապետության ներսում մի շարք շրջկենտրոններ միմյանց միացնող ճանապարհները: Հիմնադրամի միջոցներով է կառուցվել Գորիս-Ստեփանակերտ ռազմավարական նշանակության մայրուղին: Հսկայական ներդրումներ է կատարվել նաև Արցախում, հատկապես պետք է նշել Հյուսիս-Հարավ ավտոմայրուղու կառուցման մասին, որը հնարավորություն է տալիս կապ հաստատել Լեռնային Ղարաբաղի քաղաքների և գյուղերի միջև, մեծապես նպաստում է երկրի տնտեսության զարգացմանը: Ռազմավարական նշանակության ճանապարհներից կարևորվում է նաև դեպի Մարտունի-Եղեգնաձոր ձգվող Մելիմի լեռնանցքը: Տեղական նշանակության ճանապարհները, սակայն, որոնք մարզպետարանների ենթակայության տակ են, շարունակում են մնալ վատթար վիճակում: Ճանապարհների անմխիթար վիճակը, իսկ առանձին դեպքերում նաև որոշ հատվածների իսպառ բացակայությունը, անհնարին են դարձնում հանրապետության հեռավոր շրջանների հաղորդակցությունը մարզկենտրոնների և մայրաքաղաքի հետ⁴: Վերջինիս վատ հետևանքներն ուղղակիորեն անդրադառնում են հատկապես գյուղատնտեսության բնագավառի

¹ «Լինսի» հիմնադրամ՝ ԱՄՆ հայ համայնքի կողմից ՀՀ-ին տրամադրվող ֆինանսական աջակցության կառավարման կառույց, որը, սկսած 1990-ականների վերջերից, աջակցում է Հայաստանի և Լեռնային Ղարաբաղի Հանրապետությունների տնտեսությունների զարգացմանը: Հիմնադրամի գործունեության մեջ մեծ տեղ է հատկացվում դպրոցաշինությանն ու ավտոճանապարհային տնտեսության վերականգնմանն ու զարգացմանը: Մեծածավալ աշխատանքներ է իրականացնում նաև բնակարանաշինության, բուժհաստատությունների վերականգնման, ինչպես նաև նորերի կառուցման և դրանց անհրաժեշտ բուժսարքավորումների ձեռքբերման ու վերազինման գործում:

² ՀՀ կառավարության գործունեությունը 2000-2004թթ., Ե., 2005, էջ 28:

³ «Հայաստան» համահայկական հիմնադրամ՝ կառույց, որը, սկսած 1991-ից, նպաստում է Հայաստանի և Արցախի Հանրապետությունների կայացմանն ու զարգացմանը: Խոշոր աջակցություն է ցուցաբերում երկու հանրապետությունների տնտեսությունների գրեթե բոլոր ճյուղերին, հատկապես մեծ աշխատանքներ է ծավալում բնակարանաշինության, դպրոցաշինության, բուժհաստատությունների, մշակութային հաստատությունների վերանորոգման, ինչպես նաև նորերի կառուցման գործում: Հիմնադրամի 2007թ. գործունեության մեջ հատկապես աչք է ընկնում «Արցախի վերածնունդ» ծրագրի իրականացումը, որով նախատեսվում է վերականգնել արցախյան պատերազմի հետևանքով առավել մեծ վնասներ կրած Մարտակերտի և Հաղրուծի շրջանները:

⁴ Այստեղ, ընդհանուր առմամբ, նպատակահարմար է խորհել նաև մարզերից յուրաքանչյուրում որոշ քաղաքներ հզորացնելու, դրանք սոցիալական համակարգի իրական կենտրոն դարձնելու մասին: Այդպիսի կենտրոնը, միջմարզային տրանսպորտային կանոնավոր ցանցի պայմաններում, մերձակա գյուղական բնակչության կենտրոնաձիգ գործընթացը կգուճակի կենտրոնախույսի հետ: Կենտրոնաձիգ այն իմաստով, որ հարևան գյուղերի բնակչությունը կապահովվի համապատասխան զբաղմունքով և, դրանով իսկ, խիստ կմեղմացվի բնակչության արտագաղթը դեպի խոշոր քաղաքներ և երկրից դուրս:

վրա: Մասնավորապես՝ ճանապարհների բացակայությունը կամ դրանց դժվարանցանելիությունը մեծ խոչընդոտ են գյուղմթերքների իրացման հարցում: Այդ է պատճառը, որ գյուղատնտեսական մթերքների, մասնավորապես՝ մրգերի զգալի մասը սեզոնի ընթացքում չի հասնում սպառողին: Հեռավոր, լեռնային շրջանների հետ տնտեսական կոռուպցիայի շլատման, տրանսպորտային փոխադրումների դժվարությունների հետևանքով հատվել է մրգատու այգիների մեծ մասը¹: Ճանապարհային ցանցի, հատկապես՝ տեղական նշանակության ճանապարհների բարելավումը մեծապես կբարձրացնի նաև գյուղմթերքների իրացման հնարավորությունները, ինչ-որ չափով կլուծվի գյուղմթերքների իրացման շուկաների անհասանելիության հարցը: Ճանապարհների բացակայությունը զգալիորեն խոչընդոտում է նաև հեռավոր շրջանների բնակչության շարժունակությանը:

Ճանապարհների վերականգնումը, տրանսպորտային և ընդհանրապես արտադրական ու սոցիալական ենթակառուցվածքների ձևավորումը և զարգացումը հեռավոր շրջաններում կլուծեն բնակչության զվազվածության հարցը: Այս հարցերը մտահոգում են նաև Հայաստանին ֆինանսական աջակցություն ցուցաբերող կազմակերպություններին: Մասնավորապես՝ ԱՄՆ կառավարության «Հազարամյակի մարտահրավերներ»² հիմնադրամի տրամադրած ֆինանսական աջակցության զգալի մասը հենց ուղղվելու է գյուղատնտեսությանը, գյուղատնտեսական բոլոր ենթակառուցվածքների զարգացմանը:

ՀՀ կառավարության «Հազարամյակի մարտահրավերներ» հիմնադրամին ներկայացրած ծրագրի հիմնական նպատակն է՝ գյուղական աղքատության կրճատումը գյուղատնտեսական արտադրանքի կայուն աճի ապահովման միջոցով: Այս նպատակի ապահովման համար նախատեսվում է առաջիկա տարիների ընթացքում ռազմավարական ներդրումներ իրականացնել գյուղական ճանապարհների (943կմ ընդհանուր երկարությամբ թվով 85 ճանապարհահատվածներ) և ռոտզման ենթակառուցվածքներում, ինչպես նաև ֆինանսական և տեխնիկական աջակցություն տրամադրել գյուղացիական տնտեսություններին և ազրոբիզնեսին³:

¹ Երբեմնի խաղողի, ծիրանի և մրգատու այգիները վերածվել են հացահատիկի ցանքատարածությունների, ճիշտ այնպես, ինչպես հարյուրավոր տարիներ առաջ, երբ գյուղական ամեն մի ընտանիք մտահոգված էր միայն հանապազօր հացի մասին հոգալու:

² «Հազարամյակի մարտահրավերներ»՝ ԱՄՆ կառավարության ծրագիր, որն աջակցում է զարգացող երկրներին: Ծրագրի հիմնական գաղափարն է՝ ապահովել կայուն տնտեսական աճ՝ պայքարելով աղքատության դեմ: Մարտահրավերների շարքին են դասվում աղքատությունը, բժշկական և սոցիալական ծառայությունների անբավարար մակարդակը, կրթության, առողջապահության, գյուղատնտեսության ոլորտներում առկա ոչ բարվոք իրավիճակը:

³ ԱՄՆ կառավարության «Հազարամյակի մարտահրավերներ» կորպորացիայի տնօրենների խորհուրդը 2006թ. փետրվարի 27-ին հաստատել է Հայաստանին տրամադրվող դրամաշնորհը՝ \$235.65 մլն-ի ծավալով և հինգ տարի իրականացման ժամկետով, ընդ որում՝ անհատույց հիմունքներով: Հիմնադրամն արդեն փոխանցել է դրամաշնորհի առաջին չափաբաժինները, և աշխատանքները սկսված են:

Թեև ՀՀ կառավարությունը վերջին տարիներին կարևորում է կապիտալ ներդրումները ճանապարհային տնտեսության մեջ, այնուամենայնիվ, դրանք բավարար չեն: Բայց և այնպես, 2005թ. իրականացվել է Կապան-Ծավ-Շվանիձոր-Մեղրի ռազմավարական նշանակության ավտոճանապարհի հիմնանորոգումը: Հարկ է, որ իշխանությունները հնարավորինս մեծացնեն ջանքերը ճանապարհային տնտեսության վերականգնման և զարգացման գործում՝ պարբերաբար վերանայելով պետական ծախսային քաղաքականությունը¹: Չմոռանանք այն փաստը, որ Հայաստանում ճանապարհաշինությունը, հատկապես տեղական նշանակության ճանապարհների վերականգնումը, աղքատության հաղթահարման տեսանկյունից, գերակա խնդիրներից է²:

Ցամաքային տրանսպորտի մասին խոսելիս պետք է անդրադառնալ նաև երկաթուղային տրանսպորտին, որը Հայաստանի համար կենսական նշանակություն ունի: Երկաթուղային տրանսպորտը Հայաստանում գործել է մինչև խորհրդային կարգերի հաստատումը: Սկզբնական շրջանում գործում էր Երևան-Ալեքսանդրապոլ (Լենինական, Գյումրի)-Թբիլիսի երթուղին, որին հետագայում ավելացան Երևան-Մոսկվա, Երևան-Օրդուբադ-Նախիջևան-Բաքու երթուղիները: Հետագայում ավելացան Իջևան-Բաքու, Երևան-Նովոռոսիյսկ, ինչպես նաև Լենինական-Արթիկ, Անի-Անիպեմզա և Արթիկ-Պեմզաշեն, Երևան-Հրազդան, Հրազդան-Սևան, Սևան-Ախթամար, Ախթամար-Ծովագյուղ-Շորժա-Զոդ երկաթուղիները:

1990-ականներին Հայաստանում, ինչպես նաև ողջ տարածաշրջանում ծավալվող քաղաքական իրադարձությունները հանգեցրին նրան, որ երկիրը հայտնվեց երկաթուղային շրջափակման մեջ: Ղարաբաղյան շարժման տարիներից դադարեց գործել դեպի Ադրբեջան տանող երկաթուղային, ավտոմոբիլային, ինչպես նաև օդային տրանսպորտը: Հայաստանը հայտնվեց երթուղային անկլավի մեջ:

Հանրապետությունում գոյություն ունեցող բոլոր դժվարություններին ու խոչընդոտներին գումարվեցին նաև հարևան Վրաստանում և Աբխազիայում ծավալվող ընդհարումները, ինչը հանգեցրեց նրան, որ արդեն 1993-ից փակվեց Սամտրեդիա-Օչամչիրի-Սուխում-Ադլեր երկաթգիծը: Օգտվելով դրանից՝ Վրաստանն աննախադեպ բարձր սակագներ սահմանեց իր տարածքով իրականացվող փոխադրումների համար: Հայաստանն

¹ ՀՀ կառավարության 2003թ. «Աղքատության հաղթահարման ռազմավարական ծրագիրը» հաստատելու մասին թիվ 994 որոշմամբ 2004-2015թթ. նախատեսվում է ճանապարհների կապիտալ նորոգումների համար ծախսել տարեկան ՀՆԱ մոտ 0.9%-ը:

² Աղքատության հաղթահարման ռազմավարական ծրագիրը ՀՀ կառավարության գործունեության ծրագիր է, որն ուղղված է հասարակության առավել խոցելի և պետության պաշտպանության կարիքն ունեցող մարդկանց համար անհրաժեշտ ու բավարար կենսապայմանների ստեղծմանը: Ծրագրում առաջադրված են բոլոր այն խնդիրներն ու հիմնահարցերը, որոնց լուծումը հնարավորություն կտա հաղթահարել աղքատությունը (ՀՀ կառավարության թիվ 994 որոշում, 8 օգոստոսի 2003թ., Ե., 2003, էջ 136-139):

ակտիվ բանակցություններ է վարում և՛ Ռուսաստանի (Աբխազիա), և՛ Վրաստանի հետ՝ վրաց-աբխազական երկաթուղու բացման կապակցությամբ, սակայն մինչ օրս շոշափելի արդյունքներ չեն արձանագրվել:

Հայաստանի շրջափակման հետևանքը եղավ այն, որ ուղևորների և բեռների երկաթուղային փոխադրումը հնարավոր դարձավ միայն Այրում-Սադախլո-Թբիլիսի-Փոթի-Բաթում հատվածով, այնուհետև փոխադրումների զգալի մասը բաժին ընկավ լաստանավերին, որոնց միջոցով փոխադրումներ էին կատարվում դեպի Փոթի, Բյիչևսկ և Վառնա նավահանգիստներ: Իսկ ինչպես հայտնի է, լաստանավերով ամեն ինչ չէ, որ հնարավոր է տեղափոխել (հացը, բենզինը չեն տեղափոխվում):

2007թ. ապրիլին շահագործվեց Փոթի-Կովկաս լաստանավային ուղին, որը կրճատում է ուղևորափոխադրումների տևողությունը և տարածականությունը: Փոխադրումները Փոթի-Բյիչևսկի համեմատությամբ էժանանում են մոտ 20%-ով, և ավելանում է փոխադրումների հաճախականությունը:

Ինչպես գիտենք, երկաթուղային տրանսպորտը ցանկացած երկրի ողջ տրանսպորտային հանգույցի կարևորագույն տարրերից է, որից զրկված է Հայաստանը: Երկաթուղային տրանսպորտի արդյունավետ գործունեությունը նպաստում է բնակչության տրանսպորտային կարիքների ամբողջական և լրիվ բավարարմանը: Միավաճ չենք լինի, եթե ասենք, որ վերջին տարիներին տրանսպորտային ողջ համալիրի ամենաանդաճալի կորուստները բաժին են ընկել հենց երկաթուղային տրանսպորտին: Փոխադրումների աղետալի անկումն իրականացվել է հիմնականում 1990-2000թթ.: 2000-ից սկսած՝ որոշակի դրական միտումներ արձանագրվում են, բայց դրանք դեռևս շատ հեռու են բավարար համարվելուց: Այսպես, եթե 1990թ. բեռնափոխադրումների ծավալը երկաթուղային տրանսպորտով կազմել է 4884 մլն տ/կմ, ապա 2000թ. այն կրճատվել է՝ հասնելով 353.6 մլն տ/կմ-ի՝ գրեթե հավասարվելով XX դարի 30-40-ական թթ. համապատասխան ցուցանիշի մակարդակին:

Այսօր վատ վիճակում է հայտնվել նաև տրանսպորտային համալիրի նյութատեխնիկական բազան: Փոխադրումների ծավալների զգալի կրճատումը տրանսպորտի շարժակազմի բոլոր տեսակների և ենթակառուցվածքների պահպանման և վերանորոգման համար հատկացվող գումարների կրճատման հիմք դարձավ: Շարքից դուրս են եկել մեծ թվով էլեկտրաքարշեր, շոգեքարշեր, էլեկտրագնացքներ, նվազել է ուղևորատար և բեռնատար վագոնների թիվը: 1990-ականներից մինչ օրս տրանսպորտի շարժակազմի թարմացում գրեթե տեղի չի ունեցել:

Քանի որ շուկայական տնտեսության պայմաններում ցանկացած տնտեսվարողի հիմնական նպատակը շահույթ ստանալն է, բնականաբար,

այս օրինաչափությունը տարածվում է նաև երկաթուղային տրանսպորտի գործունեության վրա: Տրանսպորտային ծառայություններ մատուցող տնտեսվարող սուբյեկտ լինելով՝ երկաթուղին, պետության աջակցությամբ, հնարավորինս պետք է ավելացնի բեռների և ուղևորների փոխադրման ծավալները, բարձրացնի և կատարելագործի մատուցվող ծառայությունների որակը՝ համապատասխանեցնելով միջազգային ստանդարտներին: Այդ կերպ բավարարելով հասարակության տրանսպորտային պահանջմունքները՝ վերջինս կապահովի նաև իր շահութաբեր գործունեությունը: Այստեղ հարկ է ընդգծել, որ երկաթուղու արդյունավետ և շահութաբեր գործունեությունը կախված է նաև համակարգի աշխատակիցների մասնագիտական որակավորումից: Հայաստանում այս հարցը նույնպես անուշադրության է մատնված, համակարգի աշխատակիցների մեծ մասը կրթություն է ստացել նախկին ԽՍՀՄ պայմաններում, և այսօր ոլորտի սերնդափոխության հարցն օրակարգային է:

Իհարկե, վերոնշյալ խնդիրների լուծումը Հայաստանում կապված է նաև հարևան երկրների հետ քաղաքական մի շարք խնդիրների լուծումից: Ներկա պահին, երբ Հայաստանը շրջափակման մեջ է, Ադրբեջանի և Թուրքիայի հետ հարաբերությունները խիստ լարված են, այդ երկու պետությունների նախաձեռնությամբ իրականացվում է Կարս (Թուրքիա)-Ախալքալաք (Վրաստան)-Թբիլիսի-Բաքու երկաթգծի շինարարությունը, որը շրջանցում է Հայաստանը: Այն դեպքում, երբ Հայաստանը Ալեքսանդրապոլ քաղաքի միջոցով դեռևս Առաջին համաշխարհային պատերազմի նախօրեին երկաթգծով կապված էր Կարս քաղաքի հետ. այն ցայսօր անգործության է մատնված:

Հայաստանի տրանսպորտային համալիրում 1970-ականներին խոշոր իրադարձություն էր մետրոյի հայտնվելը, որն այդ տարիներին ժամանակի պահանջ էր՝ կապված Երևան քաղաքի զարգացման, քաղաքային բնակչության աճի տեմպերի մեծացման հետ: Երևանի մետրոյի, շինարարությունը սկսվել է 1972թ., այն շահագործման է հանձնվել 1981թ.՝ հինգ կայարաններով, այնուհետև մինչև 1990-ականների սկիզբը շահագործման հանձնվեցին գործող մյուս կայարանները: Տրանսպորտային համալիրի հետագա բարեփոխումներում, համապատասխան ֆինանսական միջոցների դեպքում, նախատեսվում է մետրոյի ընդլայնում:

Խորհրդային Հայաստանում ավտոմոբիլային տրանսպորտի զարգացման, ինչպես նաև երկաթուղային տրանսպորտի ցանցի ընդլայնման և բարեկարգման հետ մեկտեղ զարգանում էր նաև օդային տրանսպորտը: Խորհրդային Հայաստանում առաջին օդային կանոնավոր հաղորդակցությունը սկսվել է 1933թ. Երևանի և Թիֆլիսի միջև՝ ՊՕ-2 երկտեղ օդանա-

վերով: Երևանն օդային կապ է հաստատել Մոսկվայի հետ 1945թ. ԴՄՊ-47 18 ուղևորատեղ ունեցող օդանավով: 1950-ական թթ. վերջերից օդային կապ է հաստատվում խորհրդային հանրապետությունների բոլոր մայրաքաղաքների, խոշոր քաղաքների և ծովափնյա հանգստյան գոտիների հետ: Մասնավորապես՝ հանրապետական երթուղիներից իրենց ծանրաբեռնվածությամբ առանձնանում էին Երևան-Մոսկվա, Երևան-Լենինգրադ, Երևան-Կիև, Երևան-Ադլեր, Երևան-Թբիլիսի, Երևան-Բաքու ուղղությունները և այլն: Տեղական նշանակության գծերով մայրաքաղաքը կապված էր Կապանի, Գորիսի, Սիսիանի, Ջերմուկի, Բերդի, Կիրովականի, Լենինականի և այլ բնակավայրերի հետ: Ծանրաբեռնված չվերթներով աչքի էր ընկնում նաև Լենինականի օդանավակայանը: Լենինականն օդային ուղիներով կապ էր հաստատում Մոսկվայի, Կիևի, Լենինգրադի, Սիմֆերոպոլի, Բաքվի, Վոլգոգրադի, Կրասնոդարի, Նալչիկի, Մուխոմի հետ և այլն:

Անկախության սկզբնական տարիներին, 1990-2002թթ., ուղևորաշրջանառության ծավալները նվազեցին մոտ 8 անգամ: Կրճատվել է նաև ինքնաթիռների քանակը:

Հայաստանի «Զվարթնոց» օդանավակայանը կառավարության որոշմամբ հանձնվել է միջազգային հայտնի ընկերության, որը լայն թափով շինարարություն է իրականացնում՝ համապատասխանեցնելով այն միջազգային չափանիշներին: Օդանավակայանի նոր ղեկավարությունը «Զվարթնոցը» վերանվանել է՝ դարձնելով այն «Արմենիա միջազգային օդանավակայաններ» փակ բաժնետիրական ընկերություն: Կառուցվում է նոր ուղևորային համալիր, որն իր մասշտաբներով տարածաշրջանում խոշորագույններից մեկն է լինելու: Առաջնային խնդիրներից է օդանավակայանի ներկայիս սպասարկումների որակի բարձրացումն ու նոր տեխնոլոգիաների ներդրումը: Նոր համալիրում արդեն կարող են թռիչքներ իրականացնել գերխոշոր ինքնաթիռներ:

Ի տարբերություն ԽՍՀՄ ժամանակաշրջանի, երբ Երևանով անցնում էր միայն մեկ միջազգային նշանակության Մոսկվա-Երևան-Բեյրութ-Դամասկոս-Մոսկվա օդային երթուղին, ներկայումս Հայաստանն օդային կապի մեջ է արևմտյան գրեթե բոլոր մայրաքաղաքների և խոշոր քաղաքների հետ:

Ամփոփելով Հայաստանի տրանսպորտային համալիրի վերլուծությունը՝ կարող ենք ասել, որ այն, մեղմ ասած, գտնվում է ծանր վիճակում: Փաստորեն, Հայաստան-Իրան երկաթուղու շինարարությունը դառնում է ժամանակի հրամայական: Այն դիտվում է որպես վրացական երկաթգծի այլընտրանքային տարբերակ, որը Հայաստանին հնարավորություն է ընձեռում դուրս գալ շրջափակումից: Հայ-իրանական երկաթգծի շինարարությունը վերջերս ավելի շատ է շահարկվում՝ կապված վրաց-ռուսական լարված

հարաբերությունների հետ, որի հետևանքը եղավ այն, որ ռուսական իշխանությունները փակեցին Վերին Լարսի սահմանային անցակետը: Մակայն վրացական և իրանական երկաթուղիները նույն հարթության վրա չի կարելի դիտարկել: Այսպես, եթե առաջինի դեպքում անհրաժեշտ բոլոր ենթակառուցվածքներն առկա են և դրա գործարկումը կախված է կողմերի քաղաքական համաձայնությունից, ապա երկրորդի՝ իրանական երկաթուղու կառուցումը Հայաստանից հսկայական ֆինանսական ներդրումներ է պահանջում:

2. Կապը՝ խորհրդային և հետխորհրդային Հայաստանի տնտեսության ռազմավարական ճյուղ

Ինչպես հայտնի է, կապը տնտեսության ոչ պակաս կարևոր և ռազմավարական նշանակության ճյուղերից մեկն է, որն ապահովում է տեղեկատվության փոխանակությունը:

Ի տարբերություն տնտեսության մյուս ճյուղերի, կապի համակարգը Հայաստանում եղել է նաև մինչև խորհրդային կարգերի հաստատումը: Այդ ժամանակ Հայաստանում կապի հիմնական միջոցը փոստն էր: Հեռագրական կապ էր հաստատվում Թիֆլիսի և Երևանի, ապա Դիլիջանի և Ալեքսանդրապոլի միջև: 1913թ. Հայաստանում գործում էր կապի 26 ձեռնարկություն, որոնք հիմնականում գտնվում էին խոշոր քաղաքներում:

Ստորև ներկայացված աղյուսակը ցույց է տալիս կապի ոլորտի հիմնական ցուցանիշների վիճակագրական պատկերը խորհրդային և հետխորհրդային Հայաստանում:

Ինչպես ողջ Խորհրդային Միությունում, այնպես էլ Խորհրդային Հայաստանում կապի միջոցների տեխնիկական զարգացումն ընթանում էր բարձր տեմպերով: Տնտեսության գրեթե բոլոր ճյուղերում մշակվում և ներդրվում էին հաղորդման մեծ հուսալիություն, արագություն, սարքավորումների բարձր թողունակություն ունեցող համակարգեր, որոնք, իրենց հիմնական գործառնությունների իրականացումից զատ, նպաստում էին նաև աշխատանքի արտադրողականության բարձրացմանը: Նշվածի ապացույցն են նաև այդ տարիներին ոլորտում կատարված խոշոր կապիտալ ներդրումները, մասնավորապես՝ 1921-1977թթ. ոլորտում կատարված ներդրումները կազմեցին 180.7 մլն: Կապի տնտեսությունը զարգանում էր բուռն թափով: 1970-ականներին տեխնիկական միջոցների արագ տեմպերով կատարելագործումը հնարավորություն տվեց հանրապետության խոշոր քաղաքներում և գյուղերում կառուցել կապի բաժանմունքներ, հեռախոսային և լարային ռադիոհաղորդումների ցանցեր, միջքաղաքային ավտոմատ և կիսաավտոմատ կայաններ: Հանրապետությունում սկիզբ դրվեց հեռախոսային ցանցի զարգացմանը, որը հնարավորություն ընձեռեց կապ հաստատել ինչպես հանրապետու-

թյան խոշոր բնակավայրերի, այնպես էլ Խորհրդային Միության տարբեր քաղաքների, հետագայում նաև արտասահմանյան ցանկացած երկրի հետ: 1978թ. վերջին Հայաստանում կապի ձեռնարկությունների թիվը հասավ 793-ի, որից 510-ը գյուղական բնակավայրերում:

Աղյուսակ 2

Կապի զարգացման հիմնական ցուցանիշները 1940-2005թթ.¹ (տարեվերջին)

	1940	1965	1970	1979	1990	1995	2000	2005
Կապի բաժանմունքների և ձեռնարկությունների թիվը, միավոր	242	469	621	810	845	791	909	899
Առաքվել են, հազ.								
նամակներ	15.1	45.4	64.0	83.5	61.0	1.0	1124.3	1922.8
թերթեր և ամսագրեր	40	120	224	341	424.0	0.8	10105.0	15532.0
ծանրոցներ	0.2	0.4	0.7	1.8	2.2	0.001	4.4	4.0
դրամական փոխանցումներ և թոշակային վճարումներ	0.3	3.3	4.8	5.5	6.0	6.5	4930.3	-
հեռագրեր	1.0	1.9	2.6	3.8	3.5	0.3	92.1	41.2
Միջքաղաքային հեռախոսային խոսակցություններ (մլն)	0.5	3.8	6.1	14.8	33.0	23.9	39.3	74.6
Միջազգային հեռախոսային խոսակցություններ (մլն)	-	-	-	-	0.05	0.6	18.4	10.4
Հեռախոսային ապարատների քանակն ընդհանուր օգտագործման հեռախոսային կապում, ընդամենը, հազ. հատ	10	87.6	173.7	370.5	571.3	582.8	527.4	605.2
Հեռուստակայանների թիվը, միավոր	-	3	4	7	147	136	127	200
Ռադիոհաղորդիչ կետերի թիվը, ընդամենը, հազ.	38	586	866	1457	607	372	106.6	38.1

1990-ական թվականներին Հայաստանի նոր ձևավորված իշխանությունները տնտեսության այս կարևորագույն ռազմավարական ճյուղը մենաշնորհային իրավունքով հանձնեցին հունական հեռահաղորդակցու-

¹ 1940-1979թթ., «Խորհրդային Հայաստանի ժողովրդական տնտեսությունը 60 տարում», Հոբեյանական վիճակագրական տեղեկատու, Ե., 1980, էջ 162: 1990-1995թթ., Հայաստանի վիճակագրական տարեգիրք 1995, 1996, Ե., 1998, էջ 279-280: 2000թ. Հայաստանի վիճակագրական տարեգիրք 2002, Ե., 2002, էջ 360-361: 2005թ., Հայաստանի վիճակագրական տարեգիրք 2006, Ե., 2006, էջ 351-352:

թյան բնագավառում գործող «OTE» մասնավոր ընկերությանը¹: Սա, կարելի է ասել, Հայաստանի իշխանությունների գործած խոշոր սխալներից մեկն էր: Մոտ 10 տարի մենաշնորհային կարգավիճակով աշխատելով Հայաստանում՝ այդ ընկերությունը, իր մատուցած ծառայությունների դիմաց սահմանելով բարձր սակագներ, ապահովեց գերշահույթներ: Սոցիալապես ծանր վիճակում գտնվող բնակչության մեծ մասը հրաժարվեց հեռախոսային ծառայություններից՝ չկարողանալով վճարել դրա համար անհրաժեշտ նույնիսկ ամսական վճարները: Այդ տարիների վառելիքաէներգետիկ ծանր ճգնաժամի պատճառով հանրապետության մի շարք քաղաքներում և գյուղերում որպես վառելիքայտ օգտագործվեցին հեռախոսակայանների փայտե հենասյուները: Ոչնչացվեցին տարիների ընթացքում ձևավորված կարևոր այդ ենթակառուցվածքները: Երբեմնի հզոր կապի հանգույցները մի քանի տարվա ընթացքում փոշիացվեցին: Եվ այսօր հանրապետության շատ գյուղեր և քաղաքներ զրկված են հեռախոսակապից:

Կապի՝ որպես տնտեսության առանձին ոլորտի, մասին խոսելիս հարկ ենք համարում նշել նաև այն, որ կապի կարևոր միջոցներից ռադիոյի և հեռուստատեսության հիմքերը Հայաստանում նույնպես դրվել են հենց խորհրդային իշխանությունների օրոք:

Ռադիոն դիտվում էր կապի հնագույն և ամենահուսալի միջոցներից մեկը: Առաջին ինքնաշեն ռադիոընդունիչները Խորհրդային Հայաստանում ի հայտ եկան 1922թ., իսկ հանրապետությունում առաջին ռադիոռեպորտաժը հեռարձակվեց 1934թ.: Ոլորտը զարգանում էր արագացված տեմպերով: Այդ են վկայում հետևյալ վիճակագրական տվյալները: Եթե 1927թ. Խորհրդային Հայաստանում գործում էր 65 ռադիոընդունիչ, որից 21-ը՝ քաղաքներում, ապա 1935թ. դրանց թիվը հասավ 570-ի, որոնցից 106-ը՝ գյուղերում: Այդ նույն ժամանակահատվածում կային 41 ռադիոհանգույց, 19 հազար ռադիոկետ, որոնցից 4295-ը գտնվում էր գյուղերում:

Տարեցտարի ավելանում էին կայանների հզորությունը և ռադիոյի ժամերը. 1927թ. տարեկան 300 ժամի դիմաց 1983թ. այդ ցուցանիշը աճեց՝ հասնելով 13.694 ժամի: 1963-ից գործում էին նաև Լենինականի, 1967-ից՝ Կիրովականի, 1970-ից՝ Կապանի ռադիոստուդիաները՝ շաբաթը 5 օր, օրական 30 րոպե տևողությամբ²:

Ներկայումս Հայաստանում պետության ֆինանսական աջակցությամբ գործում է Հայաստանի 80-ամյա հանրային ռադիոն, գործում են նաև մի շարք մասնավոր ռադիոկայաններ: Հանրային ռադիոն հասանելի է հան-

¹ 1997թ. Հայաստանի կառավարության և հունական «OTE» ընկերության միջև կնքվեց պայմանագիր, որի համաձայն, վերոհիշյալ ընկերությունը գնեց «Արմենթելի» բաժնետոմսերի 90%-ը՝ վճարելով ընդամենը \$79 մլն: 2006թ. աշնանը հունական «OTE» ընկերության բաժնետոմսերի 90%-ն անցավ ռուսական հեռահաղորդակցության ոլորտում հայտնի «ՎԻՄՊԵԼԿՈՍ» ընկերությանը, իսկ բաժնետոմսերի 10%-ը դեռևս ՀՀ կառավարության ձեռքում է:

² Տեղեկատվությունը՝ ըստ Հայաստանի Հանրային ռադիոյի տրամադրած նյութերի:

րապետության բոլոր մարզերում: Հեռավոր, լեռնային և սահմանամերձ բնակավայրերի մեծ մասում այն դեռևս մնում է որպես զանգվածային լրատվության տարածման կարևոր և հիմնական միջոցը: Իսկ մասնավոր ռադիոկայանները հիմնականում եթեր են հեռարձակվում Երևանում և նրա մերձակայքում:

Քիչ ավելի ուշ հայ իրականության մեջ ի հայտ եկավ հեռուստատեսությունը՝ որպես կապի նոր, ինքնուրույն միջոց: Խորհրդային Հայաստանում հեռուստատեսության զարգացման հիմքերը դրվել են 1930-ական թթ., որի բնականոն զարգացմանը խոչընդոտել են պատերազմական գործողությունները: Խորհրդային Միությունում հեռուստացույցների արտադրությունը նույնպես սկսվել է 1930-ականների վերջերից և 1940-ական թթ. սկզբից:

Առաջին հեռուստահաղորդումը Հայաստանում եթեր է հեռարձակվել 1956թ., իսկ կանոնավոր հաղորդումները սկսվել են 1957-ից: Այդ նույն ժամանակահատվածում հանրապետությունում կար ընդամենը 250 հեռուստացույց, հաղորդումները տեսանելի էին միայն Երևանում և Արարատյան դաշտավայրում՝ ընդամենը 60կմ տրամագծով: Հեռուստատեսությունը բուռն վերելք էր ապրում, որի արդյունքում արդեն 1966թ. հիմք դրվեց գունավոր հեռուստահաղորդումներին: Ընդամենը 10-15 տարվա ընթացքում կառուցվեց նոր տեխնիկական հզորություններով զինված, Անդրկովկասում ամենամեծ հեռուստատեսային ստուդիան՝ մոտ 600մ² մակերեսով, որտեղից արդեն 1971թ. հայկական հեռուստատեսությունը եթեր հեռարձակեց առաջին գունավոր հաղորդումը: Կարճ ժամանակահատվածում, արդեն 1978թ., եթեր հեռարձակվող հաղորդումների մոտ 50%-ը գունավոր պատկերով էր, իսկ հեռուստացույցների թիվը հանրապետությունում հասավ շուրջ 500 հազարի, որոնցից 100 հազարը գունավոր¹:

Շուկայական հարաբերությունները կառուցվածքային փոփոխություններ առաջ բերեցին նաև հեռուստատեսության ոլորտում: Պետական հեռուստատեսությունը, պահպանելով առաջնային դիրքերը, միևնույն ժամանակ մի շարք մասնավոր հեռուստաընկերությունների ստեղծման նախապայմաններ ստեղծեց: Բնարկե, 1990-ականների էներգետիկ ճգնաժամը չըջանցեց նաև այս ոլորտը, բայց 1990-ականների կեսերին իրավիճակը մի փոքր բարելավվեց: Ինչպես վերը նշվեց, առաջացան մի շարք մասնավոր հեռուստաընկերություններ, որոնք մետրային և դեցիմետրային հաճախականությամբ այսօր էլ իրենց հաղորդումներն են սփռում ինչպես Երևանում, այնպես էլ հանրապետության քաղաքներում և գյուղերում: Կապի այս ճյուղը տնտեսության ամենաշահութաբեր ոլորտներից է: Իսկ շահույթն այս բնագավառում գոյանում է գովազդից, որը, փաստորեն, հեռուստաընկերությունների գոյատևման

¹ Տեղեկատվությունը՝ ըստ Հայաստանի Հանրային հեռուստաընկերության տրամադրած նյութերի:

զլխավոր նախապայմաններից է: Հանրապետության տարածքում գործում են մոտ 20 խոշոր հեռուստաընկերություններ, որոնք, իրենց մատուցած գովազդային ծառայությունների դիմաց առաջարկելով բարձր սակագներ, կարողանում են ապահովել շահութաբեր գործունեություն: Գովազդային գործունեությամբ զբաղվում են նաև ռադիոընկերությունները:

Հայաստանում անկախության առաջին իսկ օրերից տնտեսության ավանդական ճյուղերի կողքին հայտնվեցին նորերը: Այդպիսի ճյուղերից է տեղեկատվական տեխնոլոգիաների ոլորտը: Խորհրդային իշխանության տարիներին Երևանը Կազանի, Մոսկվայի և Մինսկի հետ Խորհրդային Միության 4 խոշոր կենտրոններից մեկն էր: Այդ տարիներին Հայաստանի մասնագետներն ավելի շատ խորացած էին համակարգային ծրագրավորման, մասնավորապես օպերացիոն համակարգերի, ռազմական ղեկավարման համակարգերի և այլ բնագավառներում: 1987-89թթ. պետական կառավարման ապարատին, խոշոր հիմնարկներին կից գործող բազմաթիվ հաշվողական կենտրոններին ավելացան ևս մի քանի հարյուր կոոպերատիվ ձեռնարկություններ: Միայն Երևանի մաթեմատիկական մեքենաների ինստիտուտն¹ ապահովում էր մոտ 3500 աշխատատեղ, այստեղ զբաղվում էին էլեկտրոնային հաշվողական մեքենաների (ԷՀՄ) նախագծմամբ և արտադրությամբ: Այս ոլորտում գործում էին նաև բազմաթիվ այլ հետազոտական և արդյունաբերական ձեռնարկություններ, որոնք պարբերաբար համալրվում էին բարձրորակ մասնագետներով: Ընդ որում, կադրերի պատրաստվածության առումով նույնպես Հայաստանն աչքի էր ընկնում նախկին ԽՍՀՄ պետությունների շարքում՝ գրավելով առաջին տեղերից մեկը: Հայաստանի բուհերը տարեկան ծրագրավորման բնագավառի շուրջ 600 մասնագետներ էին պատրաստում²:

Ներկայումս տեղեկատվական տեխնոլոգիաների ոլորտը ՀՀ տնտեսության արագ զարգացող և խոստումնալից ճյուղերից մեկն է: Տնտեսության այս ճյուղը ՀՀ կառավարության կողմից հայտարարվել է գերակա ուղ-

¹ Մաթեմատիկական մեքենաների ինստիտուտը հիմնադրվել է 1956թ. Երևանում: Մշակված առաջին ԷՀՄ-ներից են «Արագած» և «Երևան» առաջին սերնդի մեքենաները (1960թ.): 1960-ականների կեսերից մշակվեցին և արտադրության մեջ ներդրվեցին «Հրազդան» և «Նաիրի» անվանաշարի առաջին մեքենաները: 1970-ականներին ստեղծվեց երրորդ սերնդի՝ «Նաիրի-3», «Նաիրի-3-1», «Նաիրի-3-2», «Նաիրի-4» մեքենաների շարքը:

² Այսօր մեզ մոտ տարեկան շուրջ 400 ծրագրավորող է ավարտում Երևանի պետական և Ճարտարագիտական համալսարանների համապատասխան ֆակուլտետները: Նման մասնագետներ պատրաստում են նաև մի շարք ոչ պետական ուսումնական հաստատություններ: Ոլորտի մասնագետների պատրաստման գործում մեծ է նաև «Ձեռնարկությունների ինկուբատոր» հիմնադրամի դերը («Ձեռնարկությունների ինկուբատոր» հիմնադրամը Հայաստանում հիմնադրվել է 2001թ.)՝ Համաշխարհային բանկի աջակցությամբ, որի հիմնական նպատակն է համապատասխան կադրերով ապահովել նորաստեղծ կազմակերպություններին և օգնել դրանց համաշխարհային շուկա դուրս գալու գործում):

ղություն և գտնվում է պետական իշխանությունների հոգածության կենտրոնում¹: Այս ուղղությամբ ՀՀ կառավարության առաջին քայլը եղավ ոլորտի օրենսդրական դաշտի ստեղծումը, որի վկայությունն է «Տեղեկատվական տեխնոլոգիաների արդյունաբերության զարգացման հայեցակարգ» փաստաթղթի մշակումը, որն արդեն դրվել է շրջանառության մեջ: Հայեցակարգում հստակեցված են ոլորտի զարգացման հիմնական նպատակները, դրանց լուծման համար անհրաժեշտ լծակները, օրենսդրական դաշտի կատարելագործումն ու ենթակառուցվածքների բարելավումը, ինչպես նաև տեղեկատվական տեխնոլոգիաների կիրառումը տնտեսության տարբեր ձյուղերում և կարևոր մի շարք այլ հարցեր:

Շատ կարճ ժամանակում համակարգիչը ներխուժեց տնտեսության բոլոր ոլորտները, և այսօր տնտեսությունը գրեթե ամբողջությամբ համակարգչայնացված է: Դրա ապացույցն է այն, որ տեղեկատվական տեխնոլոգիաների զարգացման մակարդակով Հայաստանը ԱՊՀ և Մերձավոր Արևելքի երկրների շարքում առաջատար դիրք է զբաղեցնում: Ոլորտում գրանցված ցուցանիշները ևս մեկ անգամ հաստատում են այդ հանգամանքը:

Այսպես, 2005թ. դրությամբ հանրապետությունում տեղեկատվական տեխնոլոգիաների ոլորտում ակտիվ աշխատում են շուրջ 120 կազմակերպություններ, իսկ աշխատատեղերի ընդհանուր քանակն աճել է շուրջ 200-ով: Այդ նույն թվականին հիշյալ ոլորտում օտարերկրյա ուղղակի ներդրումների ծավալը կազմել է \$14.4 մլն, իսկ ՀՆԱ-ում ոլորտի բաժինն արդեն հասել է 1.7 %-ի՝ 2001թ. 0.35%-ի փոխարեն²:

Ոլորտի առաջատար կազմակերպությունները տարեցտարի ընդլայնում են իրենց գործունեության շրջանակները՝ ուղի հարթելով համաշխարհային շուկայում իրենց ուրույն տեղը զբաղեցնելու համար: Գործունեության ընդլայնմանը մեծապես նպաստում է միջազգային ցուցահանդեսներին, մրցույթներին, գիտաժողովներին Հայաստանի ակտիվ մասնակցությունը, որոնց արդյունքում ծնվում են համագործակցության նոր համաձայնագրեր: Սակայն ոլորտի զարգացման համար դեռևս լուրջ խոչընդոտներ կան: Դրանցից ամենակարևորը Հայաստանի հեռահաղորդակցության բնագավառի անկատարությունն է, մասնավորապես՝ Ինտերնետի հասանելիության տեխնիկական սահմանափակումները և առաջարկվող անհամեմատ բարձր սակագները: Սա մենաշնորհային գործունեության ուղղակի հետևանք է, և ՀՀ կառավարությունը պետք է անհապաղ միջոցներ ձեռնար-

¹ ՀՀ նախագահի 2001թ. հուլիսի 20-ի հրամանագրով հանրապետությունում ձևավորվեց պետական համակարգող կառույց՝ «Տեղեկատվական տեխնոլոգիաների զարգացմանն աջակցող խորհուրդ», որն այսօր հաջողությամբ և համակարգված ձևով լուծում է իր առջև դրված խնդիրները:

² ՀՀ կառավարության գործունեության հաշվետվություն, Ե., 2006, էջ 18-19:

կի այդ հարցին ճիշտ լուծում տալու համար¹:

Տեղեկատվական տեխնոլոգիաների ոլորտի արագ զարգացումը և տնտեսական գործունեության մեջ վերջինիս կարևորության աճը նպաստում են ոլորտի՝ տնտեսության առանձին, ինքնուրույն ճյուղ դառնալուն: Հայաստանում տեղեկատվական տեխնոլոգիաների՝ որպես տնտեսության առանձին ճյուղի, ձևավորումը և զարգացումը նախադրյալներ է ստեղծում շատ կարևոր այնպիսի խնդիրների լուծման համար, ինչպիսիք են նոր աշխատատեղերի ստեղծումը, բարձր որակավորում ունեցող մասնագետների արտագաղթի կանխումը, կրթական համակարգի առջև ծառայած մի շարք խնդիրների լուծումը և այլն: Ներկայումս թեև ՀՀ կառավարության ուշադրության կենտրոնում է տեղեկատվական տեխնոլոգիաների զարգացման ոլորտը, այնուամենայնիվ, պետական համապատասխան մարմինները դեռևս շատ անելիքներ ունեն հատկապես տեղական ձեռնարկությունների՝ համաշխարհային շուկային ինտեգրվելու գործընթացի կազմակերպման հարցերում:

Այսպիսով, փաստենք, որ կապը եղել և մնում է տնտեսության ռազմավարական նշանակության կարևորագույն ճյուղերից մեկը, ինչը պահանջում է առանձնահատուկ ուշադրություն, կշռադատված և արդարացված որոշումների ընդունում, քանի որ պատմությունը վկայում է, որ այս ոլորտում թույլ տված ամենափոքր սխալն անգամ ճակատագրական է լինում հասարակության և հետագա սերունդների համար:

Ապրիլ, 2007թ.

¹ Հայաստանում ինտերնետային ծառայությունների մատուցումը մենաշնորհային իրավունքով վերապահված էր հունական «OTE» ընկերությանը: Դա մեծապես խոչընդոտում էր փոքր և միջին ձեռնարկատիրության զարգացմանը Հայաստանում, քանի որ ինտերնետ-հեռախոսակապի ոլորտում հիմնականում գործում են հենց փոքր և միջին ձեռնարկությունները: Իսկ ինչպես հայտնի է, ՀՀ կառավարությունը փոքր և միջին ձեռնարկատիրության զարգացումը հայտարարել ՀՀ տնտեսության զարգացման գերակա ուղղություն: Արժե նշել նաև, որ պետության կողմից «OTE»-ին էր վերապահված նաև «բջջային հեռախոսակապի» շուկայի բացառիկ մենաշնորհի իրավունքը, որը տևեց մինչև 2005թ.: Միայն 2005թ. ՀՀ տրանսպորտի և կապի նախարարության անցկացրած մրցույթի արդյունքում շուկա մուտք գործեց «Ղ-Տելեկոմ» ՓԲԸ-ն, որն «ինչ-որ» չափով կոտրեց մենաշնորհի պատենը: «Ինչ-որ» չափով, քանի որ մինչև 2009թ. այլ ընկերություն իրավունք չունի մտնել շուկա:

ВОКРУГ ПРОБЛЕМ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ И СВЯЗИ РЕСПУБЛИКИ АРМЕНИЯ

Владимир Ходжабекян
Хачик Папазян

Резюме

Общеизвестно, что в настоящее время транспортное сообщение Армении с внешним миром осуществляется в условиях блокады со стороны Турции и Азербайджана. Принимая во внимание данное обстоятельство, в рамках статьи представлен анализ ситуации в основных стратегических отраслях транспорта и связи Армении в советский и постсоветский период. Указанные периоды детально сопоставлены, представлены их достижения и неудачи, разработаны соответствующие предложения по дальнейшему развитию отраслей.

Выделяя стратегический характер коммуникационной сферы для экономики в целом, их жизненно важное значение, отмечая успехи и провалы, авторы акцентируют необходимость усиления государственной поддержки этих отраслей с целью обеспечения их прибыльности в условиях рыночной экономики.