

**ՀՀ ԿՐԹՈՒԹՅԱՆ ԵՎ ԳԻՏՈՒԹՅԱՆ ՆԱԽԱՐԱՐՈՒԹՅՈՒՆ
ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՊԵՏԱԿԱՆ ՏՆՏԵՍԱԳԻՏԱԿԱՆ ՀԱՄԱԼՍԱՐԱՆ**

ՋԱՂԻՆՅԱՆ ՀԵՂԻՆԵ ԳԱԳԻԿԻ

**ՀԱՄԱՇԽԱՐՀԱՅԻՆ ՏՆՏԵՍՈՒԹՅԱՆԸ ՀՀ
ԻՆՏԵԳՐՄԱՆ ՀԻՄՆԱԽՆԴԻՐՆԵՐԸ
(ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԻ ՕՐԻՆԱԿՈՎ)**

ԱՏԵՆԱԽՈՍՈՒԹՅՈՒՆ

Ը.00.06 «Միջազգային տնտեսագիտություն» մասնագիտությամբ

Գիտական ղեկավար՝
Տնտեսագիտության թեկնածու, դոցենտ
Գրիգոր Արշամի Նազարյան

ԵՐԵՎԱՆ-2017

ԲՈՎԱՆԴԱԿՈՒԹՅՈՒՆ

	ՆԵՐԱԾՈՒԹՅՈՒՆ	3
ԳԼՈՒԽ 1.	ՄԻՋԱԶԳԱՅԻՆ ՏՆՏԵՍԱԿԱՆ ԻՆՏԵԳՐՈՒՄ ՀԱՍԿԱՑՈՒԹՅՈՒՆԸ ԵՎ ԴՐԱ ՀԻՄՆԱԿԱՆ ԲՆՈՒԹԱԳՐԵՐԸ	10
1.1.	Միջազգային տնտեսական ինտեգրման տնտեսագիտական բովանդակությունը	10
1.2.	Միջազգային տնտեսական ինտեգրման արդի միտումները	21
1.3.	ՀՀ մասնակցությունը միջազգային և տարածաշրջանային ինտեգրացիոն գործընթացներին	37
ԳԼՈՒԽ 2.	ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ԾԱՌԱՅՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ՄԻՋԱԶԳԱՅՆԱՅՄԱՆ ՀԻՄՔԵՐԸ ՀԱՄԱՇԽԱՐՀԱՅԻՆ ՏՆՏԵՍՈՒԹՅՈՒՆՈՒՄ	55
2.1.	Միջազգային տնտեսական ինտեգրման տրանսպորտային բաղադրիչը	55
2.2.	Տրանսպորտային ծառայությունների համաշխարհային շուկայի արդի միտումները	68
2.3.	ՀՀ տրանսպորտային ծառայությունների առկա վիճակն ու առանձնահատկությունները	84
ԳԼՈՒԽ 3.	ՀԱՄԱՇԽԱՐՀԱՅԻՆ ՏՆՏԵՍՈՒԹՅԱՆ ԻՆՏԵԳՐՄԱՆ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ՀԻՄՆԱԽՆԴԻՐՆԵՐԸ ԵՎ ԴՐԱՆՑ ԼՈՒԾՄԱՆ ՈՒՂԻՆԵՐԸ ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅՈՒՆՈՒՄ	100
3.1.	Տրանսպորտային ծառայությունների միջազգայնացման հիմնական ուղիները	100
3.2.	Տրանսպորտային ծառայությունների բարելավման ինստիտուցիոնալ հիմքերը	118
	ԵԶՐԱԿԱՑՈՒԹՅՈՒՆ	136
	ՕԳՏԱԳՈՐԾՎԱԾ ԳՐԱԿԱՆՈՒԹՅԱՆ ՑԱՆԿ	147
	ՀԱՎԵԼՎԱԾՆԵՐ	162

ՆԵՐԱԾՈՒԹՅՈՒՆ

Հերազդության թեմայի արդիականությունը: 20-րդ դարի երկրորդ կեսին միջազգային հարաբերությունները թևակոխեցին զարգացման նոր փուլ: Այն կարելի է բնորոշել՝ որպես տնտեսական կյանքի առավել խոր և ընդգրկուն միջազգայնացման ժամանակաշրջան: Գիտատեխնիկական առաջընթացը, ազդելով տնտեսության տարբեր ճյուղերի վրա, առավել հասանելի դարձրեց աշխարհը, իսկ ինֆորմացիոն տեխնոլոգիաների զարգացմամբ էլ սկիզբ դրվեց տեղեկատվության և կապիտալի ազատ տեղաշարժին՝ կապակցելով տարբեր երկրների տնտեսությունները:

Վերարտադրության գործընթացները դուրս էին եկել տվյալ երկրի ազգային տնտեսության շրջանակներից, որը ենթադրում էր արտադրության գործոնների և ապրանքների շարժ երկրների միջև, ինչն անհնար կլիներ իրականացնել առանց տրանսպորտային միջոցների: Այսպիսով, համաշխարհային տնտեսությունում առաջացել էին նոր հրամայականներ, որոնց պետք է հարմարեցվեին տնտեսության բոլոր ոլորտները, այդ թվում և տրանսպորտը: Ստեղծվել էր մի իրավիճակ, երբ արտադրության առաջանցիկ տեմպերը պահանջում էին ապրանքների և ռեսուրսների առավել արագ շրջանառություն մի երկրից մյուսը, ինչը նախկինից մնացած հին տեխնոլոգիաների և բեռնափոխադրման թողունակության նախկին մակարդակի պարագայում անհնար կլիներ: Աստիճանաբար տրանսպորտը թևակոխեց միջազգային տնտեսական ինտեգրման և գլոբալացման գործընթացների փուլ: Տնտեսական կյանքի աճող ապազգայնացումը, գիտատեխնիկական առաջընթացը, տրանսպորտի և հաղորդակցության այլ ուղիների զարգացումը, աշխատանքի միջազգային բաժանման խորացումը և այլ գործոններ հիմք հանդիսացան տնտեսական ինտեգրման համար:

Այսպիսով, համաշխարհային տնտեսությունում սկսեցին տարածում ստանալ երկու հիմնական երևույթներ՝ միջազգային տնտեսական ինտեգրումը և գլոբալացումը: Այս երևույթներից աշխարհի բոլոր երկրները ձգտում են ստանալ իրենց ուրույն օգուտները. զարգացած երկրները ձգտում են իրենց գերակայությունը տարածել զարգացող երկրներում, օգտագործել նրանց՝ համեմատաբար էժան ռեսուրսները, իսկ զարգացող երկրները ձգտում են օտարերկրյա ներդրումների, ինչպես նաև,

զարգացած երկրներից նոր տեխնոլոգիաների ներհոսքի արդյունքում կայացնել և զարգացնել երկրի տնտեսությունը:

Երկրորդ համաշխարհային պատերազմից հետո ստեղծվեցին բազմաթիվ միջազգային կազմակերպություններ¹, որոնց հիմնական նպատակն էր ապահովել ապրանքների, ծառայությունների և ռեսուրսների ազատ շրջանառություն աշխարհի երկրների միջև, ինչպես նաև ստեղծել այդ նպատակին աջակցող արդյունավետ համաշխարհային տրանսպորտային համակարգ: Այս կազմակերպությունների բազմակողմ ջանքերի արդյունքում աստիճանաբար մշակվեցին և ներդրվեցին տրանսպորտի ոլորտը համակարգող բազմաթիվ միջազգային համաձայնագրեր և կոնվենցիաներ, որոնք նպաստեցին տրանսպորտի միջազգայնացմանը: Այդ կոնվենցիաների հիմնական նպատակն էր առավել դյուրին դարձնել տրանսպորտային հաղորդակցությունը աշխարհի երկրների միջև՝ սահմանելով միասնական ստանդարտներ և ձգտելով նվազագույնի հասցնել նրանց միջև տրանսպորտային ինտեգրման խոչընդոտները: Այս կոնվենցիաների կիրառումը երկրի ռեզիդենտներին հնարավորություն էր տալիս առավել հեշտացված ռեժիմով հատել այլ երկրի սահմանները՝ խնայելով ժամանակը և գումարը: Այնուհանդերձ, համաշխարհային տնտեսությունում գործող երկրները տրանսպորտային հաղորդակցության տեսանկյունից բախվում էին մի շատ հետաքրքիր առանձնահատկության ևս՝ ծովային ելքի առկայության կամ բացակայության: Ստացվում է, որ այն երկրները, որոնք չունեն ծովային ելք, չեն կարող օգտվել տեղափոխման ամենաէժան տարբերակից՝ ծովայինից: Ծովային ելք չունեցող երկրների ամենաէական ընդհանրությունն այն է, որ տրանսպորտային բարձր ծախսերն ու աշխարհագրական առանձնացվածությունը խոչընդոտում են տնտեսական աճի առաջանցիկ տեմպերին: Այդ պատճառով միջազգային հանրության ուշադրության կենտրոնում հայտնվեցին ծովային ելք չունեցող երկրների հիմնախնդիրները և դրանց հաղթահարմանը կամ նվազեցմանն ուղղված քաղաքականության մշակումը:

Բացի այդ, հարկ է նշել, որ առկա են խնդիրներ՝ կախված այն ինտեգրացիոն խմբավորումից, որին երկրները անդամակցում էին: Օրինակ, եվրոպական երկրների հետ համեմատած ԱՊՀ երկրները տրանսպորտային ոլորտում ունեին յուրահատուկ

¹ Օրինակ՝ Արժույթի միջազգային հիմնադրամը, Համաշխարհային բանկը և այլն:

խնդիրներ՝ հին տրանսպորտային շարժակազմ և տեխնոլոգիաներ, ավտոմոբիլային տրանսպորտի միջազգային և ազգային կարգավորման իրավական նորմերի անհամապատասխանություն, ինչը խոչընդոտ էր այս պետություններում առևտրի և զբոսաշրջության զարգացման համար, ինչպես նաև զգալիորեն նվազեցնում էր նրանց բեռնափոխադրող կազմակերպությունների մրցունակությունը համաշխարհային շուկայում: Այսինքն, միջազգային տրանսպորտային համակարգին ինտեգրման համար ԱՊՀ երկրները պետք է առաջնահերթ իրենց ազգային իրավական նորմերը համահունչ դարձնեին միջազգային համաձայնագրերին և կոնվենցիաներին:

Այս հիմնախնդրին բախվեց նաև Հայաստանի Հանրապետությունը: Համաշխարհային տրանսպորտային համակարգին ինտեգրման ճանապարհին երկիրը ստիպված է իրականացնել բազմաթիվ բարեփոխումներ՝ սկսած ոլորտը կարգավորող օրենսդրության փոփոխումից և միջազգային կոնվենցիաներին համապատասխանեցնելուց մինչև միջազգային նշանակության ավտոճանապարհների կառուցումը և այլն:

ԽՍՀՄ փլուզման, երկրաշարժի, պատերազմի և այլ բացասական զարգացումների արդյունքում տնտեսությունը կորցրել էր հումքի և սպառման շուկաները: Ի թիվս այլ ապրանքների և ծառայությունների կտրուկ նվազել էր նաև տրանսպորտային ծառայությունների պահանջարկը: Առկա ռեսուրսներն այլևս բավարար չէին տրանսպորտային ենթակառուցվածքն աշխատանքային նախկին ընթացքի մեջ պահելու համար, իսկ տեխնիկական և տեխնոլոգիական վերազինման անհնարինության պայմաններում վերջինիս վիճակն աստիճանաբար ավելի վատացավ: Հետագայում, տնտեսության մեջ իրականացված բարեփոխումներն աստիճանաբար տվեցին ցանկալի արդյունքներ, ինչպես ողջ տնտեսության, այնպես էլ տրանսպորտային ենթակառուցվածքի համար: Այնուամենայնիվ, ՀՀ տրանսպորտային ենթակառուցվածքը դեռևս չի կարելի համարել բարենպաստ՝ ծովային ելքի բացակայության, Ադրբեյջանի ու Թուրքիայի հետ փակ սահմանների առկայության պատճառով, ինչը հանգեցնում է տրանսպորտային ծախսերի աճին և ուղևորափոխադրման և բեռնափոխադրման անհրաժեշտ ժամանակի մեծացման:

ՀՀ տնտեսությունը բավական փոքր է, ներքին պահանջարկը խիստ սահմանափակ, հետևապես ՀՀ տնտեսության հետագա աճի տեսանկյունից զգալիորեն կարևորվում է արտաքին պահանջարկը: Արտաքին պահանջարկի

բավարարման պարագայում զգալի դերակատարում ունի տրանսպորտային բաղադրիչը, որը ներկայումս ՀՀ արտահանման զգալի խոչընդոտներից է՝ արտահանվող ապրանքի արժեքում մեծ տեսակարար կշռի, ինչպես նաև ապրանքների արտահանման համար պահանջվող զգալի ժամանակի պաճառով: Համաշխարհային տրանսպորտային համակարգին ՀՀ ինտեգրման մակարդակի աճը կարող է նպաստել արտահանվող ապրանքի գների իջեցմանը և ժամանակային կորուստների նվազեցմանը: Ակնհայտ է, որ այս հանգամանքների առկայությունը հրամայական է դարձնում համաշխարհային տրանսպորտային համակարգին ՀՀ տրանսպորտային համակարգի ինտեգրման խորացումը՝ հետագա կայուն տնտեսական աճի ապահովման նպատակով: Նշվածով էլ պայմանավորված է թեմայի ընտրությունը և արդիականությունը:

Տրանսպորտային համակարգի ինտեգրման և միջազգայնացման հարցերին անդրադարձել են դասական և մերօրյա բազմաթիվ տնտեսագետներ՝ Վ. Կոնդրատևը, Օ. Դունակը, Հ. Բաումը, Զ. Կուտեն, Ե. Պոլյակովը, հայ տնտեսագետներից՝ Գ. Նազարյանը, Դ. Հախվերդյանը, Ա. Մարկոսյանը, Զ. Թադևոսյանը, Դ. Գալոյանը, Ա. Փախլյանը, Մ. Մուղդուսյանը և այլք:

Հեղազոտության նպատակն ու խնդիրները: Ատենախոսության հիմնական նպատակն է բացահայտել համաշխարհային տնտեսությանը ՀՀ տրանսպորտային համակարգի ինտեգրման հիմնախնդիրները և առաջարկել ուղիներ՝ այդ հիմնախնդիրներին առավելագույնս արդյունավետ լուծում տալու համար: Այդ նպատակին հասնելու համար դրվել և լուծվել են հետևյալ խնդիրները.

- հիմնավորել միջազգային տնտեսական ինտեգրման մեջ տրանսպորտային բաղադրիչի կարևորությունը՝ վերլուծելով տնտեսական ինտեգրման բովանդակությունը և տրանսպորտային ոլորտի զարգացման միտումները,
- քննարկել տրանսպորտային ծառայությունների բազմակողմ կարգավորման հիմնական առանձնահատկությունները համաշխարհային տնտեսությունում,
- վերլուծել Հայաստանի տնտեսության տրանսպորտային ծառայությունների առկա վիճակն ու առանձնահատկությունները,
- գնահատել ՀՀ արտաքին առևտրի վրա տրանսպորտային տարբեր միջոցներով բեռնափոխադրման ազդեցությունը՝ կարևորելով գնի և ծավալի էֆեկտները,

- ուսումնասիրելով տրանսպորտային ծառայությունների միջազգայնացման հիմնական ուղիները համաշխարհային տնտեսությունում՝ առաջարկել ՀՀ-ում դրանց տեղայնացման համար անհրաժեշտ միջոցառումները՝ ելնելով ՀՀ տնտեսության առանձնահատկություններից,
- մշակել ՀՀ տրանսպորտային ծառայությունների բարելավման ինստիտուցիոնալ հիմքեր:

Հետազոտության առարկան և օբյեկտը: Հետազոտության օբյեկտը ՀՀ տնտեսությունն է, իսկ հետազոտության առարկան՝ ՀՀ տնտեսության ինտեգրումը համաշխարհային տնտեսությանը՝ տրանսպորտային համակարգի տեսանկյունից:

Հետազոտության տեսական, տեղեկատվական և մեթոդաբանական հիմքը: Հետազոտության համար տեսական, տեղեկատվական և մեթոդաբանական հիմք են ծառայել հայազգի և արտասահմանցի տնտեսագետների աշխատությունները, գիտական կազմակերպությունների մշակումները, ժամանակակից և դասական տնտեսագիտական տեսությունների հիմնադրույթները, տրանսպորտի ոլորտը կարգավորող միջազգային կոնվենցիաները, տրանսպորտի ոլորտը կարգավորող ՀՀ պետական մարմինների որոշումները, հաշվետվություններն ու ռազմավարական ծրագրերը, ոլորտին առնչվող մասնավոր կազմակերպությունների հաշվետվությունները և ՀՀ Ազգային վիճակագրական ծառայության վիճակագրական տվյալները:

Աշխատանքում վիճակագրական տվյալների հետազոտման և վերլուծության նպատակով օգտագործվել է EViews 4 ծրագրային փաթեթը:

Ատենախոսության գիտական նորույթը: Ատենախոսության շրջանակում իրականացված ուսումնասիրության հիման վրա ստացվել են տեսական, մեթոդական և գործնական նշանակություն ունեցող մի շարք արդյունքներ, որոնցից գիտական նորույթ արտացոլող հիմնական դրույթներն են.

- ✓ մշակվել են ՀՀ տրանսպորտային համակարգի միջազգայնացման անհրաժեշտ ուղղությունները և միջոցառումները՝ տրանսպորտային ենթակառուցվածքի մրցունակության բարձրացմանն ուղղված քայլերի իրականացում, տրանսպորտային համակարգի կառավարման բնագավառում տեղեկատվական տեխնոլոգիաների լայնորեն կիրառում, լոգիստիկ ծառայությունների շուկայի

զարգացում և համապատասխանեցում միջազգային չափանիշներին, ընդհանուր բաշխման օպերատորի ներդրում և այլն, ինչպես նաև գնահատվել է այդ միջոցառումների իրականացման որակական և քանակական ազդեցությունը,

- ✓ տնտեսաչափական մեթոդների կիրառմամբ գնահատվել են ՀՀ արտահանման վրա օդային, ծովային, ավտոմոբիլային և երկաթուղային տրանսպորտով փոխադրումների ազդեցության գործակիցները, ինչպես նաև բացահայտվել են արտահանման և ներմուծման վրա յուրաքանչյուր տրանսպորտային միջոցի տեսակով տեղափոխման պարագայում գնի կամ ծավալի էֆեկտի գերակայությունը,
- ✓ մշակվել է ոլորտի զարգացման համար կայուն և արդյունավետ ֆինանսավորմանն ուղղված միջոցառումների համալիրը, ինչպես նաև ՀՀ տրանսպորտի ոլորտի հետագա զարգացմանը և միջազգայնացմանը նպաստող ինստիտուցիոնալ հիմքերը, այդ թվում առաջարկվել են տրանսպորտային ոլորտը կարգավորող օրենսդրությունում առկա թերությունների շտկմանն ուղղված օրենսդրական փոփոխություններ (կոնկրետ միջազգային համաձայնագրերին միանալուն ուղղված քայլեր, երկաթուղու պաշտպանական գոտու սահմանաչափերին, սոնիների վրա ընկնող բեռնվածքի առավելագույն թույլատրելի արժեքին վերաբերող մոտեցումներ և այլն) և տրվել են այդ փոփոխությունների ազդեցության գնահատականները:

Հեղազոտության արդյունքների գիտագործնական նշանակությունը: Ատենախոսությունում քանակական և որակական վերլուծությունների հիման վրա իրականացված տրանսպորտային տարբեր միջոցներով բեռնափոխադրման ազդեցության գնահատումը ՀՀ արտաքին առևտրի վրա կարող են օգտակար լինել հետագա տնտեսական քաղաքականության մշակման համար:

Բացի այդ, ատենախոսությունում տրանսպորտային համակարգի միջազգայնացման արտերկրա փորձի ՀՀ-ում տեղայնացման հնարավորությունների հիմնավորումը կարող են հիմք հանդիսանալ առավել մանրազնին տնտեսական վերլուծության համար, որի արդյունքում կարող է մշակվել համաշխարհային տրանսպորտային համակարգին ՀՀ տրանսպորտային համակարգի ինտեգրման հնարավորինս արդյունավետ քաղաքականություն:

Դրան զուգահեռ, ատենախոսությունում ներկայացված վերլուծությունները ցույց տվեցին Հայաստանի արտաքին առևտրի վրա տրանսպորտային բաղադրիչի ազդեցության բնույթը՝ կախված տրանսպորտի տեսակից, հիմնավորեց ՀՀ տրանսպորտային համակարգի միջազգայնացման համար անհրաժեշտ միջոցառումների իրականացման և դրանց ինստիտուցիոնալ հիմքերի բարելավման անհրաժեշտությունը, ինչը կարող է օգտակար լինել բուհական համակարգում, մասնավորապես՝ «Արտաքին տնտեսական գործունեության տրանսպորտային սպասարկում» և «Տնտեսական ինտեգրում» առարկաների գծով դասընթացների ծրագրերի հետագա բարելավման և լրամշակման համար:

Ատենախոսության որոշ տեսական և գործնական արդյունքներ կարող են կիրառական նշանակություն ունենալ նաև հիմնախնդիրն ուսումնասիրող տնտեսագետների, պետական կառավարման մարմնի արտաքին տնտեսական հարաբերությունների գծով պատասխանատուների, ոլորտին առնչվող մասնավոր կառույցների, ինչպես նաև այլ շահագրգիռ անձանց համար:

Հետազոտության արդյունքների փորձարկումը և ներդրումը: Հետազոտության հիմնական արդյունքները ամփոփվել են ատենախոսության ուսումնասիրության շրջանակներում հեղինակի կողմից հրատարակված 7 գիտական հոդվածներում: Հետազոտության արդյունքները քննարկվել են ՀՊՏՀ ՄՏՀ ամբիոնի շրջանակներում:

Ատենախոսության կառուցվածքը: Ատենախոսությունը բաղկացած է ներածությունից, երեք գլխից, եզրակացություններից, օգտագործված գրականության ցանկից և հավելվածներից, պարունակում է 4 գծապատկեր, 10 աղյուսակ: Ատենախոսությունը շարադրված է 159 մեքենագիր էջի վրա՝ ներառյալ օգտագործված գրականության ցանկը (առանց հավելվածների):

**ԳԼՈՒԽ 1. ՄԻՋԱԶԳԱՅԻՆ ՏՆՏԵՍԱԿԱՆ ԻՆՏԵԳՐՈՒՄ
ՀԱՍԿԱՑՈՒԹՅՈՒՆԸ ԵՎ ԴՐԱ ՀԻՄՆԱԿԱՆ ԲՆՈՒԹԱԳՐԵՐԸ**

**1.1. Միջազգային տնտեսական ինտեգրման տնտեսագիտական
բովանդակությունը**

Այսօր դժվար է պատկերացնել պետություն, որը կարողանա ապահովել տնական տնտեսական աճի տեմպեր, առանց համաշխարհային տնտեսության ինտեգրացիոն գործընթացներին մասնակցելու: Պետությունները ձգտում են բացահայտել իրենց տնտեսության ներուժը և աշխատանքի միջազգային բաժանմանը ու միջազգային առևտրին մասնակցելով ստանալ առավելագույն օգտակարություն:

20-րդ դարի երկրորդ կեսից սկսած առաջատար արդյունաբերական երկրների զարգացումը և միջազգային տրանսպորտի ու հաղորդակցության կատարելագործումը արագացրեց ապրանքների և ծառայությունների միջազգային առևտուրը: Վերջինս լրացվեց արտադրության գործոնների միջազգային շարժի տարբեր ձևերով, ինչի արդյունքում էլ սկսվեցին արտասահման տեղափոխվել ոչ միայն պատրաստի արտադրանքը, այլև արտադրության գործոնները: Շահույթը, որը ներառվում է ապրանքի գնի մեջ, սկսեց ստեղծվել ոչ միայն երկրի սահմաններում, այլ նաև արտասահմանում: Այսպիսով, բավական առաջանցիկ տեմպերով սկսեց առաջ ընթանալ տնտեսական կյանքի միջազգայնացման գործընթացը:

Տեսաբան տնտեսագետները ինտեգրացիոն գործընթացների ծագման և ձևավորման տարբեր պատճառներ ու գործընթացներ են մատնանշում: Ընդհանրացնելով տնտեսագիտական գրականության մեջ մինչ օրս առկա կարծիքները՝ կարող ենք ասել, որ միջազգային առևտուրը, որպես միջազգային տնտեսական հարաբերությունների դրսևորման առաջնային ձև, ձևավորեց և զարգացրեց միջազգային տնտեսական ինտեգրման գործընթացները:

Տնտեսական ինտեգրումը տնտեսական զարգացման մակարդակներով միմյանց մոտ գտնվող երկրների ազգային տնտեսությունների սերտ մերձեցման այնպիսի գործընթաց է, որն ուղղված է մասնակից երկրների միջև փոխադարձ համաձայնեցված տնտեսական գործողությունների իրականացմանը:

«Ինտեգրում» տերմինն առաջին անգամ օգտագործվել է 20-րդ դարի 30-ականներին շվեդ և գերմանացի մի շարք հետազոտողների կողմից²: Ինտեգրում բառը լատիներենից թարգմանաբար նշանակում է որոշակի տարրերի միավորում մեկ ընդհանուրի մեջ³: Ինտեգրումը տնտեսական սուբյեկտների միավորումն է, նրանց փոխազդեցությունների խորացումը և նրանց միջև կապերի զարգացումը⁴:

Համաձայն Քեմբրիջի տնտեսագիտական բառարանի՝ տնտեսական ինտեգրումն այն գործընթացն է, որում տարբեր երկրների տնտեսությունները դառնում են առավել կապակցված, քանի որ այդ երկրների կառավարությունները վերացնում են միմյանց նկատմամբ կիրառվող առևտրային արգելքները (մաքսեր և այլ առևտրային սահմանափակումներ)⁵:

Առավել հաճախ տնտեսական ինտեգրումը բնորոշվում է որպես ազգային տնտեսությունների ներառում միասնական արտադրական գործընթացում⁶: Այս գործընթացը ենթադրում է առկա տնտեսական կապերի հիման վրա հարևան երկրների տնտեսությունների սերտաճում՝ որպես մեկ տնտեսական համալիր⁷:

Ժամանակակից գիտական գրականության մեջ տնտեսական ինտեգրումը դրսևորվում է որպես երկու հակասական գործընթացների՝ գլոբալացման և հատվածավորման ամբողջություն⁸: Ընդ որում, տարբեր գիտական մոտեցումների դեպքում շեշտադրվում է ինտեգրացիայի այս կամ այն ասպեկտի վրա, որը տեղավորվում է միջազգային տնտեսական համակարգի ընդհանուր հասկացության մեջ:

Տնտեսագիտական գրականության մեջ առկա են տնտեսական ինտեգրման ամենատարբեր սահմանումներ՝ յուրաքանչյուր հեղինակ այն ներկայացնում է՝ կարևորելով այդ երևույթի այս կամ այն կողմը: Փորձելով համակարգել այդ սահմանումները՝ ըստ տվյալ երևույթը բնութագրող ամենակարևոր հանգամանքի՝

² Журавская Е. Г. Региональная интеграция в развивающемся мире: немарксистские теории и реальность (например АСЕАН). — М.: Наука, 1990, стр. 7

³ Азрилиян А., Экономический и юридический словарь — М.:Институт новой экономики, 2004, стр. 289

⁴ Райзберг Б. А., Лозовский Л. Ш., Стародубцева Е. Б. Современный экономический словарь. — М.:ИНФРА-М, 1997. — С. 133

⁵ <http://dictionary.cambridge.org/dictionary/business-english/economic-integration>

⁶ Бандурин В., Рацич Б., Чатич М., Глобализация мировой экономики и Россия-М., 1999, стр.7

⁷ Друзик Я., Мировая экономика на финише века, Уч. пос.-Мн. 1997-стр. 112

⁸ Шишков Ю. В. Регионализация и глобализация мировой экономики: альтернатива или взаимодополнение? // Мировая экономика и международные отношения. – 2008. – №8. – 13 с.

գրականության մեջ առկա սահմանումները հեղինակի կողմից դասակարգվել են հետևյալ կերպ.

1. *Որոշ տնտեսագետներ տնտեսական ինտեգրումը սահմանելիս հիմք են ընդունել այն անհրաժեշտ պատճառների առկայությունը, որոնց պարագայում երկրները կձգտեն ինտեգրման:*

Օրինակ՝ Ղազինյանը գտնում է, որ պետությունների միավորման համար սովորաբար ընտրվում է համագործակցության այնպիսի ոլորտ, որն ավելի ընդունելի է այդ պետություններում դարերի ընթացքում ձևավորված ազգային ավանդույթներին, պետական կառուցվածքին, հասարակությանը, այս գործընթացներում որոշիչ դեր ունեցող անհատականությունների բնավորության առանձնահատկություններին⁹:

Ինտեգրման տարածաշրջանային մակարդակը ձևավորվում է ինտեգրվող պետությունների տարածքային սահմանների ընդհանրության (սովորաբար միավորվում են մեկ մայրցամաքում գտնվող և անմիջականորեն հարևաններ հանդիսացող երկրները, որոնց հեշտ է լուծել տրանսպորտային, լեզվական և մյուս հիմնախնդիրները), պատմական զարգացման ուղիների մերձության, փոխլրացնող բնական ռեսուրսների, արտադրատնտեսական, տրանսպորտային-կոմունիկացիոն, սոցիալ-ժողովրդագրական ներուժի, ինչպես նաև տնտեսական հիմնախնդիրների, արտաքին տնտեսական և քաղաքական հետաքրքրությունների ընդհանրության հիման վրա¹⁰:

2. *Տնտեսագետների մի մասն էլ միջազգային տնտեսական ինտեգրումը բնորոշում է որպես միմյանց հեղափոխական համաձայնեցված քաղաքականության հիման վրա տնտեսական կապերի զարգացում:*

Տնտեսագիտական գրականության մեջ առկա է նաև հետևյալ սահմանումը՝ տնտեսական ինտեգրումը երկրների տնտեսական համագործակցության գործընթացն է, որը հանգեցնում է տվյալ երկրների կողմից համաձայնեցված տնտեսական

⁹Ղազինյան Ա. Գ., «Եվրոպական Հանձնաժողով. իրավական կարգավիճակի հիմնահարցեր», Երևանի պետ. համալս., Եր.: «Տիգրան Մեծ», 2003, էջ 10:

¹⁰ Исингарин Н., “10 лет СНГ. Проблемы, поиски, решения.” Санкт-Петербург: Паллада-медиа. 2001, стр. 34.

քաղաքականության իրականացման՝ ընդունելով միջպետական համաձայնագրերի տեսք և համաձայնեցված ձևով կարգավորվելով միջպետական մարմինների կողմից¹¹:

Մեկ այլ սահմանման համաձայն՝ միջազգային տնտեսական ինտեգրումը երկրների առանձին խմբերի խորը և կայուն փոխադարձ կապերի զարգացման օբյեկտիվ գործընթաց է՝ հիմնված նրանց կողմից տարվող միջազգային համաձայնեցված քաղաքականության վրա¹²: Ըստ էության, այս սահմանման մեջ հեղինակը շեշտը դրել է այն հանգամանքի վրա, որ ինտեգրացիոն գործընթացների ծավալման համար անհրաժեշտ է ինտեգրվող երկրների կողմից փոխհամաձայնեցված քաղաքականության ընդունումը և իրականացումը:

Մեկ այլ տեսակետի համաձայն՝ միջազգային տնտեսական ինտեգրումը տնտեսական կյանքի միջազգայնացման ամենաբարձր աստիճանն է, որը բնութագրում է ինտեգրվող երկրների ներքին «կառուցվածքային, դրամավարկային, էներգետիկ, տրանսպորտային, սոցիալական և այլն» և արտաքին տնտեսական քաղաքականությունների համահունչ կոորդինացումը, ապրանքների, ծառայությունների, կապիտալի և աշխատուժի ազգային շուկաների սերտաճումը, արժույթաֆինանսական և իրավական միասնական համակարգերով ամբողջական սոցիալ-տնտեսական կառուցվածքի ձևավորումը¹³:

3. Տնտեսագետների մի մասն էլ որպես տնտեսական ինտեգրման բնորոշիչ ընդրում է տնտեսական արգելքների վերացումը:

Որոշ հեղինակների կողմից նշվում է նաև այն կարծիքը, որ տնտեսական ինտեգրում հասկացության տակ պետք է հասկանալ երկրների տնտեսական փոխազդեցության այնպիսի գործընթաց, որը հանգեցնում է միջազգային տնտեսական հարաբերությունների ազատականացմանը և արտահայտվում է ազատականացմանը խոչընդոտող սահմանափակումների կրճատմամբ և վերացմամբ¹⁴:

¹¹ Киреев А. П., Международная экономика: В 2 ч. Ч. 1. — М., 1997. Стр. 361

¹² Հովակիմյան Ա., Միջազգային տնտեսական հարաբերություններ ուսումնական ձեռնարկ. Երևան, «Հայաստան», 2007, էջ 212:

¹³ Осьмовой М. Н., Бойченко А. В., Глобализация мирового хозяйства. Уч. Пособие, М.: Инфра-М. 2006, стр 139.

¹⁴ А. И., Шимко П. Д., Международная экономика. Москва, Высшая школа, 2002, стр 166.

Բելա Բալասսան տնտեսական ինտեգրումը բնութագրում է որպես տվյալ տարածաշրջանում տնտեսական խտրականության վերացում¹⁵:

Համաձայն Կահներտի՝ տնտեսական ինտեգրումն ազգային տնտեսություններում առկա տնտեսական խտրականության առաջընթաց տեմպերով վերացումն է¹⁶:

Համաձայն Լիպսեյի «Մաքսային միության տեսության»՝ տնտեսական ինտեգրման տեսությունը մաքսադրույքի մասին տեսության այն ճյուղն է, որը զբաղվում է աշխարհագրական տվյալ տարածաշրջանում առևտրային արգելքների վերացմամբ¹⁷:

4. Հեղինակների մի խումբ էլ ինտեգրումը բնորոշում է որպես աշխատանքի միջազգային բաժանման արդյունք, որն անխուսափելիորեն հանգեցնում է տնտեսական համագործակցության:

Որոշ հեղինակներ միջազգային տնտեսական ինտեգրումը սահմանում են որպես աշխատանքի միջազգային բաժանման և առանձին երկրների միջև խոր և կայուն կապերի հաստատման արդյունքում ձևավորվող տնտեսաքաղաքական միավորման գործընթաց¹⁸:

Միջազգային տնտեսական ինտեգրումը ազգային տնտեսությունների միջև խորը, կայուն փոխադարձ կապերի զարգացման և աշխատանքի միջազգային բաժանման արդյունքում արտադրության միջազգայնացման բարձրագույն աստիճանն է, որը հանգեցնում է մի շարք երկրների վերարտադրական կառուցվածքների աստիճանական փոխափոխման¹⁹:

Համաձայն Մախլուպի²⁰ և այլոց աշխատությունների՝ տնտեսական ինտեգրումը որոշակի լայն տնտեսական տարածաշրջանում առանձին երկրների ներգրավման

¹⁵ Balassa B., The Theory of Economic Integration, London George Allen & Unwin, 1961, p.1

¹⁶ Kahnert, F, P. Richards, E. Stoutjesdijk, and P. Thomopoulos. Economic integration among developing countries. Paris: Development Center of the Organization for Economic Co-operation and Development (OECD). 1969.

¹⁷ Lipsey, R. G. 1960. The theory of customs unions: A general survey. The Economic Journal 70 (279): pp. 496-513.

¹⁸ Сергеев П. В., Мировая экономика: вопросы и ответы. — М.: Новый Юрист, 1998., стр. 21

¹⁹ Ливенцев Н., Международная экономическая интеграция. Уч. Пособие, М.: Экономист. 2006, стр. 10.

²⁰ Machlup, Fritz. 1977. A history of thought on economic integration. New York: Columbia University Press

գործընթացն է, որը հիմնվում է աշխատանքի միջազգային՝ արդյունավետ բաժանման գործընթացում բոլոր պոտենցիալ հնարավորությունների օգտագործման վրա²¹:

Ըստ Ա. Դարբինյանի սահմանման՝ տնտեսական ինտեգրումն աշխատանքի միջազգային բաժանման վրա հիմնված տնտեսությունների միավորման գործընթաց է, որի զարգացումն ապահովվում է տնտեսությունների բացության և դրանց կառավարման համակարգերի ներդաշնակության միջոցով²²:

Այսպիսով, ամփոփելով վերոնշյալ սահմանումները՝ կարող ենք նշել, որ գոյություն ունեն մի շարք ցանկալի և անհրաժեշտ պայմաններ ինտեգրացիոն գործընթացների զարգացման համար, դրանք են.

- *Ինտեգրվող երկրների տնտեսական զարգացման մակարդակների և շուկայական հասունության աստիճանի մոտիկությունը*: Ընդհանրապես, տնտեսական համագործակցությունը զարգանում է կամ արդյունաբերական զարգացած երկրների, կամ զարգացող երկրների միջև: Այսինքն տնտեսական համագործակցության գործընթացներն առավել ակտիվ իրականանում են տնտեսական զարգացման գրեթե նույն մակարդակի վրա գտնվող երկրների միջև: Բնականաբար, կան նաև միավորումներ տնտեսական զարգացման տարբեր մակարդակի վրա գտնվող երկրների միջև, սակայն դրանց արդյունավետության մասին դեռ վաղ է խոսել:
- *Ինտեգրվող երկրների աշխարհագրական մոտիկությունը, ընդհանուր սահմանի և պատմականորեն ձևավորված հարաբերությունների առկայությունը*: Ինտեգրացիոն միավորումների մեծ մասը այնպիսի երկրների միջև է, որոնք ունեն ընդհանուր սահման, միասնական տրանսպորտային կոմունիկացիաներ և որոնց բնակչությունը խոսում է մեկ լեզվով:
- *Երկրների միջև ծառացած տնտեսական և այլ տիպի խնդիրների ընդհանրությունը*: Սա նշանակում է, որ անարդյունավետ կլինի ինտեգրումն այնպիսի երկրների միջև, որոնց մի խմբի առջև ծառացած է պարենային հիմնախնդիրը, իսկ մյուսի խմբի երկրները քննարկում են, ասենք, առևտրի

²¹ Staley, Charles E. 1977. Review of A history of thought on economic integration, by Fritz Machlup. Annals of the American Academy of Political and Social Science 434: pp. 242-243.

²² Դարբինյան Ա. Վ., Տնտեսական միջազգային տնտեսական ինտեգրացման գործընթացում, Երևան, «Պետական ծառայություն», 2000, էջ 23:

ազատականացման խնդիրներ: Երկրները, որոնց գլխավոր խնդիրը շուկայական տնտեսության հիմունքների ստեղծումն է, չեն կարող համագործակցել այն երկրների հետ, որոնց շուկայական զարգացման մակարդակը պահանջում է ընդհանուր արժույթի ներմուծում: Համանման ձևով, այն երկրները, որոնց գլխավոր խնդիրը բնակչության ջրի, սննդի ապահովումն է, չեն կարող նույն ինտեգրացիոն հարթակում գտնվել կապիտալի միջպետական շարժի խնդիրները քննարկող պետությունների հետ:

- *Երկրների միջև պատմականորեն ձևավորված ավանդական տնտեսական կապերը:*
- *Երկրների ձգտումը հեղափոխական աշխարհում տեղի ունեցող ինտեգրացիոն գործընթացներից:*
- *«Ցուցադրման էֆեկտը», որը ենթադրում է այնպիսի իրավիճակ, երբ այս կամ այն ինտեգրացիոն միավորման արձանագրած հաջողությունների ազդեցության տակ մյուս հարևանների մոտ ևս ցանկություն է առաջանում մտնել այդ խմբավորման մեջ:*
- *«Դոմինոյի էֆեկտ», հաշվի առնելով, որ ինտեգրումն անդամ երկրներին տանում է տնտեսական կապերի վերակողմնորոշմանը դեպի ներտարածաշրջանային համագործակցության, միավորումից դուրս մնացած մյուս երկրները կրում են որոշակի բարդություններ, իսկ երբեմն էլ տեղ է գտնում առևտրի ծավալների կրճատում խմբավորման մեջ գտնվող երկրների հետ: Արդյունքում այդ երկրները ևս ստիպված են լինում մտնել ինտեգրացիոն միավորման մեջ:*
- *Ինտեգրվող երկրների քաղաքական կամքի առկայությունը, առանց որի այն դառնում է իմաստազուրկ և անարդյունավետ: Քաղաքական կամքը դրսևորվում է երկրի վարած արտաքին քաղաքականության մեջ և պայմանավորված է տնտեսական առաջնահերթություններով, հասարակական հանդուրժողականությամբ: Հենց այս նախադրյալի բացակայությունն էլ դարձավ ԱՊՀ-ի ձախողման պատճառը, քանի որ «ԱՊՀ-ն՝ որպես նոր ինտեգրացիոն միավորում, ձևավորվեց ոչ թե փոխադարձ մերձեցման ինքնակամ և քաղաքականապես գիտակցված պարտավորություն ստանձնած անկախ պետությունների, այլ դեռևս խորհրդային հանրապետությունների ղեկավարների*

կողմից, որոնք իրենց առջև խնդիր էին դրել ստեղծել, առաջին հերթին, ինքնիշխան, անկախ պետություններ: Նրանց կողմից Համագործակցությունը դիտվում էր որպես կազմակերպություն, որը թույլ կտար խաղաղ պայմաններում կառուցել նոր պետություն, տնտեսական ոլորտում պահպանել երբեմնի պետության միասնական ազգային տնտեսական համալիրի կառուցվածքային հիմքը կազմող նախկին սերտ կապերը»²³:

Այսպիսով՝ հաշվի առնելով տնտեսական ինտեգրման նախադրյալները, նպատակները և իրագործման մեխանիզմները՝ մեր կողմից առաջարկվում է միջազգային տնտեսական ինտեգրման հետևյալ սահմանումը. Տնտեսական ինտեգրումն աշխատանքի միջազգային բաժանման, տնտեսական ազատականացման, ԳՏԱ-ի և այլ գործոնների բնականոն զարգացման արդյունքում տարբեր երկրների տնտեսական զարգացման, աշխարհագրական մերժության, ունեցած տնտեսական և այլ խնդիրների ընդհանրության և այլ սկզբունքների հիման վրա ձևավորվող տնտեսական միություն է, որի անդամները փոխադարձաբար նվազեցնում են միմյանց հանդեպ կիրառվող տնտեսական արգելքները և աստիճանաբար անցում կատարում միասնական տնտեսական ու ոչ տնտեսական քաղաքականության՝ կախված ինտեգրացիոն միավորման զարգացման աստիճանից:

Հետաքրքիր է նաև տնտեսական համագործակցության դիտարկումը իրավական տեսանկյունից: Այս առումով, միջազգային առևտրատնտեսական համագործակցությունը արտահայտվում է վերազգային տիպի միջազգային կազմակերպությունների տեսքով, այնպես, որ նման կազմակերպությունների անդամ պետությունները, իրենց ինքնուրույն լիազորությունների մի մասը զիջելով վերազգային մարմիններին՝ հիմնականում առևտրատնտեսական ոլորտում, միաժամանակ պարտավորվում են չձեռնարկել միջազգային իրավական հարաբերությունների, կամ ազգային իրավական համակարգերի զարգացման այնպիսի քայլեր, որոնք կարող են վնաս պատճառել այլ անդամ պետությունների կամ տվյալ միջազգային կազմակերպության իրավունակությանը²⁴:

²³ Исингарин Н. “10 лет СНГ. Проблемы, поиски, решения.” Санкт-Петербург: Паллада-медиа. 2001, стр. 114.

²⁴ Скурко Е. В., Глобальная и региональная торгово-экономическая интеграция, Санкт Петербург. Юридический центр Пресс, 2004, стр. 19.

Տնտեսական համագործակցությունը իմաստ չի ունենա, եթե այն չուղեկցվի համապատասխան միջպետական քաղաքական կառուցվածքների ստեղծմամբ, որը ներկայացվում է պետությունների համադաշնության կամ վերազգային այլ տիպի միջազգային կազմակերպություն տերմիններով²⁵:

Տնտեսական ինտեգրումն ապահովում է մի շարք բարենպաստ պայմաններ համագործակցող երկրների համար.

- ✓ շուկայի չափերի ընդլայնում, որը տնտեսավարող սուբյեկտներին ավելի լայն հնարավորություններ է ընձեռում իրենց արտադրանքով ելք ունենալու դեպի ավելի մեծ շուկա և առավել մատչելի է դարձնում նոր ֆինանսական, նյութական, աշխատանքային ռեսուրսները և նոր տեխնոլոգիաները:
- ✓ նպաստում է համագործակցող երկրների տնտեսությունների օպտիմալ կառուցվածքի ձևավորմանը, քանի որ մրցակցային դաշտի մեծացման շնորհիվ դրանցից յուրաքանչյուրում արտադրվում է այն արտադրանքը, որի իրացումից ստացվում է ամենամեծ եկամուտը:
- ✓ տնտեսական և սոցիալական որոշակի խնդիրների լուծում՝ շնորհիվ ազգային տարբեր տնտեսությունների հնարավորությունների միավորման: Սա թույլ է տալիս համագործակցող երկրներին համատեղ լուծել այնպիսի խնդիրներ, ինչպիսիք են՝ տնտեսապես թույլ տարածքների զարգացումը, զբաղվածության խնդրի մեղմացումը, բնակչության անապահով խմբերին սոցիալական նվազագույն երաշխիքների տրամադրումը, առողջապահության համակարգի զարգացումը, բնապահպանական խնդիրների լուծումը և այլն: Ազգային տնտեսությունների միջև համագործակցության խորացումը և դրանց հնարավորությունների միավորումը ժամանակակից աշխարհում թույլ է տալիս ավելի մեծ արդյունավետությամբ համատեղ ուժերով լուծել մարդկության գլոբալ հիմնախնդիրները:

Մեր կարծիքով, տնտեսական ինտեգրման, որպես տնտեսական հաբաբերությունների միջազգայնացման նոր և առավել բարդ փուլի հիմնական նպատակները ազգային տնտեսությունների ավելի խորը համագործակցությունը և փոխազդեցությունն են, արտադրության կենտրոնացման պայմանները և

²⁵ Ушаков Н. А., Государство в системе международного-правового регулирования. М., 1997, стр. 51.

փոխհամաձայնեցված միջպետական տնտեսական քաղաքականության իրականացումը:

Այսպիսով, տնտեսական ինտեգրումը բարդ և բազմաբովանդակ գործընթաց է, որը բաղկացած է զարգացման մի քանի փուլից:

Տարբեր հեղինակներ առաջ են քաշում ինտեգրման տարբեր փուլեր: Ոմանք տնտեսական ինտեգրման առաջին փուլ են համարում արտոնյալ առևտրային համաձայնագրերը, սակայն առավել հաճախ այն նշվում են որպես ինտեգրման նախնական փուլ՝ որպես հիմնական փուլեր դասակարգելով հետևյալները²⁶.

1. Ազատ առևտրի գոտի, երբ մասնակիցները փոխադարձաբար մասնակի կամ ամբողջությամբ վերացնում են միմյանց հանդեպ կիրառվող մաքսդրույքները և քվոտաները: Իսկ երրորդ երկրների հանդեպ յուրաքանչյուրը վարում է իր առևտրային քաղաքականությունը:
2. Մաքսային միություն, երբ դրա կազմի մեջ մտնող երկրները համաձայնության են գալիս միմյանց հետ առևտրում մաքսատուրքերի վերացման և երրորդ երկրների նկատմամբ միասնական արտաքին մաքսատուրքեր ու ոչ սակագնային կարգավորման մեթոդներ կիրառելու վերաբերյալ:
3. Ընդհանուր շուկա, երբ ինտեգրվող երկրները պայմանավորվում են ոչ միայն ապրանքների և ծառայությունների, այլև արտադրության բոլոր գործոնների՝ կապիտալի, աշխատուժի, տեխնոլոգիաների, տեղեկատվության ազատ շարժի մասին:
4. Տնտեսական և արժութային միություն, երբ տեղի է ունենում մակրոտնտեսական քաղաքականության միասնական կարգավորում, արժութային, բյուջետային, դրամավարկային և այլ ոլորտների օրենսդրության միասնականացում:
5. Քաղաքական միություն, որը ենթադրում է երկրների կառավարությունների գործառույթների փոխանցում վերապետական մարմիններին, ինչը նշանակում է միջազգային համադաշնության ստեղծում և պետությունների սուվերենության թուլացում: Այս փուլում խմբավորման անդամ երկրների միջև գոյություն ունեցող արտաքին տնտեսական կապերը վերափոխվում են ներպետականի, և այլևս

²⁶²⁶ Śledziowska K., Theory of Economic Integration: Preferential Trade Agreements and the Multilateral Trade System / <http://coin.wne.uw.edu.pl/sledziowska/wyklady/tei2.pdf/>

տվյալ տարածաշրջանում միջազգային տնտեսական հարաբերությունների խնդիրը դադարում է գոյություն ունենալ: Դեռևս ոչ մի ինտեգրացիոն խմբավորում չի հասել զարգացման այսպիսի մակարդակի:

Աղյուսակ 1.1.1-ում ներկայացված են յուրաքանչյուր փուլին բնորոշ գծերը:

Աղյուսակ 1.1.1.

Ինտեգրման զարգացման մակարդակը և բնորոշ գծերը

Ինտեգրման մակարդակը /ինտեգրացիոն միավորման օրինակ/	Առևտրային արգելքների նվազեցում	Երրորդ երկրների նկատմամբ միասնական մաքսադրույքի կիրառում	Արտադրության և գործունեների ազատ տեղաշարժ	Միասնական տնտեսական և արժույթային քաղաքականության իրականացում
Ազատ առևտրի գոտի /Ազատ առևտրի եվրոպական ասոցիացիա՝ 1960, Բալթյան ԱԱԳ՝ 1993, Հյուսիսամերիկյան ԱԱԳ (NAFTA)՝ 1994 և այլն/	+			
Մաքսային միություններ /Կոլումբիայի, Էկվադորի և Վենեսուելայի միջև ՄՄ՝ 1992 և այլն/	+	+		
Ընդհանուր շուկա /Հարավամերիկյան ընդհանուր շուկա (MERCOSUR)՝ 1991 և այլն/	+	+	+	
Տնտեսական և արժույթային միություններ /BENILUX՝ 1948, Արևմտյան Աֆրիկայի տնտեսական և արժույթային միություն՝ 1994/	+	+	+	+

1.2. Միջազգային տնտեսական ինտեգրման արդի միտումները

Ատենախոսության նախորդ ենթագլխում մենք պարզեցինք «ինտեգրում» երևույթի էությունը, սակայն հարկ է նշել, որ այն որոշակի ուրույն դրսևորումներ է ունենում արդի պայմաններում և ձեռք է բերել մի շարք նոր բնութագրիչ գծեր: Արդի պայմաններում արդեն ոչ մի երկիր չի կարող մշակել և իրականացնել տնտեսական քաղաքականություն՝ առանց հաշվի առնելու գլոբալացող համաշխարհային տնտեսության պահանջները և դրանց փոփոխման միտումները: Համաշխարհային տնտեսության գլոբալացման հիմքը նոր էլեկտրոնային տեխնոլոգիաներն են, հսկա տեղեկատվական և կոմունիկացիոն հոսքերը²⁷: Ընդհանուր առմամբ, գլոբալացումը համաշխարհային զարգացման նոր փուլ է, որը բնութագրվում է հասարակական կյանքի բոլոր ոլորտների (տնտեսական, սոցիալական, քաղաքական, հոգևոր) միջազգայնացման տեմպերի կտրուկ արագացմամբ²⁸:

Որոշ տնտեսագետների կարծիքով գլոբալացումը սահմանների միջև տնտեսական, քաղաքական, սոցիալական և մշակութային կապերի ինտենսիվացման, ինչպես նաև ազատ առևտրի և ֆինանսական շուկաների միավորման վերաբերյալ համաձայնությունների ամբողջությունն է, որն աշխարհը վերածել է միասնական և մրցունակ շուկայի²⁹:

Այսպիսով, ինտեգրման ներկա փուլում, շնորհիվ վերարտադրական գործընթացների և միջազգայնացման աճի, արագանում են գլոբալացման գործընթացները:

Անցյալ հարյուրամյակի երկրորդ կեսից մարդկության առջև ծառացավ նախադեպը չունեցող հիմնախնդիր. գտնել գլոբալ տնտեսության կարգավորման նոր մեխանիզմներ: Առևտրի ազատականացման, արտահանման և ներմուծման ոլորտում գոյություն ունեցող տարաբնույթ խոչընդոտների հաղթահարման նպատակով հիմք դրվեց այդ ոլորտը կարգավորող միջազգային ինստիտուցիոնալ մարմնի՝ Առևտրի

²⁷ Մարկոսյան Ա., Հախվերդյան Դ., «Համաշխարհային տնտեսության գերակա միտումները», Միջազգային առևտրի հիմնախնդիրները և Հայաստանը. Միջազգային գիտաժողովի նյութեր: Ե., 2005, էջ 22-28:

²⁸ Чугров С., Глобализация, Модернизация или интернационализация?: (замечки на полях статьи п. патленда), Мировая экономика и международные отношения 2002 N4, стр. 19

²⁹ Kacovicz A. Regionalization, Globalization and Nationalizm / Alternatives. 1999. N 4, p. 529.

համաշխարհային կազմակերպության (ԱՀԿ) ձևավորմանը: Սակայն արդի տնտեսական զարգացումների վերլուծությունը ցույց է տալիս, որ ՄԱԿ-ի հովանու ներքո գործող ցանկացած տնտեսական կառույցի, այդ թվում՝ ԱՀԿ գործունեությունն առավելապես նպաստավոր է զարգացած երկրների համար: Հետևաբար, մնացած երկրները պարտադրված են ճկուն քաղաքականություն վարելու ճանապարհով լուծել չափազանց բարդ, միաժամանակ կարևորագույն այնպիսի հիմնախնդիր, ինչպիսին արտաքին առևտրի խթանումն է: Հիմնախնդրի բարդությունը նրանում է, որ արտաքին առևտրի խթանման համար անհրաժեշտ է մի կողմից վարել ներմուծումը կարգավորող քաղաքականություն, մյուս կողմից՝ շուկայական մեխանիզմների արդյունավետ օգտագործման ճանապարհով արտադրել և արտահանել համաշխարհային շուկայի պահանջները բավարարող ապրանքներ³⁰:

Արդի փուլում բնական է, որ տնտեսական ինտեգրումը զարգացման տարբեր առանձնահատկություններով է բնութագրվում զարգացած և զարգացող երկրներում:

Նախ՝ տնտեսական ինտեգրմանը ձգտելու զարգացած երկրների շարժառիթները տարբերվում են զարգացող երկրների շարժառիթներից: Զարգացած երկրների համար տնտեսական ինտեգրումը համաշխարհային տնտեսության մեջ որոշիչ դերի պահպանման նպատակով ուժերի համախմբման միջոց է, ինչը պայմանավորված է բարձր տեխնոլոգիաների զարգացմամբ և գիտատեխնիկական առաջընթացի շարունակական ապահովմամբ, իսկ զարգացող երկրների դեպքում տնտեսական ինտեգրման անհրաժեշտությունը բխում է նրանից, որ վերջինիս շնորհիվ այդ երկրները ստանում են տնտեսական զարգացման և, հատկապես՝ արդյունաբերականացման ճանապարհին առկա որոշակի դժվարությունների հաղթահարման և համաշխարհային գլոբալացման բացասական հետևանքներին դիմակայելու հնարավորություն: Այդ է պատճառը, որ տնտեսագետների մի խումբ առաջարկում են այն տեսակետը, որի համաձայն զարգացող երկրների ինտեգրումն ավելի շուտ մասնակից պետությունների տնտեսական քաղաքականության համաձայնեցում է, քան տնտեսական

³⁰ Մելիք-Իսրայելյան Ս.Ս., «ՀՀ արտաքին առևտրի խթանման հիմնախնդիրները» Ը.00.06- «Համաշխարհային տնտեսագիտություն» մասնագիտությամբ տ.գ.թ. գիտական աստիճանի հայցման ատենախոսության սեղմագիր.2004թ., էջ 3:

փոխկապվածության և փոխլրացման օբյեկտիվ գործընթաց³¹: Հարկ է ուշադրություն դարձնել այն հանգամանքին, որ տնտեսական ինտեգրումն առավելապես միջոց, քան նպատակ է հատկապես զարգացող երկրների համար, քանի որ վերջինս հանգեցնում է այդ երկրներում տնտեսական բարեփոխումների իրականացմանը, ներդրումային բարենպաստ միջավայրի ձևավորմանը՝ իրենից բխող բազմաթիվ դրական հետևանքներով, նոր տեխնոլոգիաների ներդրմանը, ինչի շնորհիվ էլ զարգացող երկրները փորձում են հասնել իրենց տնտեսության համար այդքան էական նպատակին՝ տնտեսական աճի բարձր տեմպերի ապահովմանը:

Տնտեսական ինտեգրման հետևանքներն առավելապես նկատելի են դառնում երկրի տնտեսական արդյունք ստանալու պահին: Եթե զարգացած երկրների դեպքում այդ արդյունքն անմիջապես տեսանելի է, քանի որ այն բխում է արդեն իսկ ձեռք բերած տնտեսական զարգացման բարձր մակարդակից, ապա նվազ զարգացած երկրներում տնտեսական արդյունքները ի հայտ են գալիս այն բանից հետո, երբ ինտեգրման արդյունքում այդ երկրներում աշխուժանում է կապիտալի շարժը, ներդրվում են բարձր տեխնոլոգիաներ և այլն, որոնք էլ պայմաններ են ստեղծում ավելի ընդգրկուն ձևով հանդես գալ ինտեգրացիոն համագործակցության մեջ և առավել մեծ չափով օգտվել դրա առավելություններից: Այդ իսկ պատճառով ինտեգրման սկզբնական փուլում ավելի մեծ չափով շահում են զարգացած երկրները, սակայն երկարաժամկետ ինտեգրման ընթացքում տնտեսության օպտիմալ կառուցվածքի ձևավորման, ռեսուրսների արդյունավետ տեղաբաշխման և ապրանքների արտահանման ընդլայնման արդյունքում թույլ զարգացած երկրները նույնպես սկսում են քաղել ինտեգրման դրական արդյունքներ³²:

Ամփոփելով ինտեգրման պարագայում զարգացող երկրների նպատակները՝ կարող ենք ներկայացնել այն հետևյալ դրույթների տեսքով՝

- տնտեսական զարգացման տեմպերի արագացում,
- տնտեսության արդյունավետ կառուցվածքի ձևավորում,

³¹ Թադևոսյան Զ. Ա., Գալոյան Դ. Ռ. Միջազգային տնտեսական ինտեգրացիա. Երևան, «Տնտեսագետ», 2006, էջ 88:

³² Ղուշյան Հ., Ազգային տնտեսության ինտեգրումը համաշխարհային տնտեսությունում. Տնտեսական վերափոխումների արդյունավետության բարձրացման հիմնախնդիրները ՀՀ-ում (Գիտաժողովի նյութեր). Կառավարման և տնտեսական բարեփոխումների ինստիտուտ. Երևան, Նահապետ, 2006, էջ 340:

- օտարերկրյա ներդրումների ներգրավում,
- զարգացած երկրներից ֆինանսական կախվածության թուլացում,
- աշխատանքի միջազգային բաժանման համակարգում ունեցած դիրքի ամրապնդում:

Հատկապես զարգացող երկրների համար ինտեգրացիոն խմբավորումներ ձևավորելու հաջողությունը, նախ և առաջ, պայմանավորված է այդ երկրների խելամիտ և գիտակից հաշվարկներով ու մոտեցմամբ: 1960-70-ական թթ. ընթացքում մի շարք զարգացող երկրների կողմից ազատ առևտրի գոտիներ ձևավորելու փորձերի ձախողման պատճառներից մեկն այն էր, որ այդ երկրներից յուրաքանչյուրը ինքն էր ձգտում դառնալ արդյունաբերական կենտրոն՝ այսպիսով, չկարողանալով մշակել եկամուտների բաշխման ընդհանուր բանաձև³³:

Զարգացող երկրների միջև ինտեգրացիոն զարգացումները հիմնականում սկսվում են որոշակի ոլորտներում համապատասխան համաձայնագրերի կնքումից, որից հետո միայն սկսում են քայլեր ձեռնարկվել դրանց իրականացման համար: Այդուհանդերձ, մի շարք գործոնների ազդեցությամբ զարգացող երկրների տնտեսական ինտեգրումը հաճախ ընթանում է բավականին դանդաղ.

1. ներքին գործոններ՝ արտադրողական ուժերի զարգացման ցածր աստիճան, տնտեսության ներսում ինտեգրման ոչ բավարար մակարդակ և այլն,
2. փոխադարձ ազդեցության գործոններ՝ նյութական բազայի, ենթակառուցվածքների, այդ թվում՝ տրանսպորտային ենթակառուցվածքի զարգացման ոչ բարձր մակարդակ, համանման տնտեսական և ճյուղային կառուցվածք ունեցող ինտեգրվող երկրների տնտեսական փոխլրացման ցածր աստիճան, համատեղ տարածաշրջանային գործընթացների իրականացման համար անհրաժեշտ ֆինանսական ռեսուրսների անբավարարություն և այլն,
3. արտաքին գործոններ՝ զարգացած երկրներից ֆինանսական կախվածության, վերազգային կորպորացիաների կողմից զարգացող երկրների արտաքին առևտրի և արտահանման ներուժ ունեցող արտադրության ճյուղերի նկատմամբ վերահսկողության մեծացում և այլն,

³³ Пугель Т. А., Линдерт П. Х. “Международная экономика.” Учебник. М., «Дело иСервис», 2003, стр. 250-251.

4. քաղաքական անկայունություն³⁴:

Պետք է նշել նաև այն հանգամանքը, որ ինտեգրացիոն գործընթացները հանգեցնում են անդամ երկրների թույլ և ոչ բարձր արդյունավետությամբ գործող արտադրողների՝ շուկայից դուրս մղմանը, որը տվյալ պայմաններում աճող մրցակցության հետևանք է հանդիսանում, ինչը նպաստում է արտադրության մասնագիտացման մակարդակի բարձրացմանը և միջազգային առևտրի զարգացմանը:

Ինտեգրացիոն խմբավորումների ձևավորման և կայացման համար մեծ դեր է խաղում ինտեգրվող երկրների տնտեսությունների ճյուղային կառուցվածքը: Վերլուծելով ներկայումս համաշխարհային տնտեսությունում առկա իրավիճակը՝ կարող ենք փաստել, որ ըստ ճյուղերի զարգացման աստիճանի առկա է ինտեգրման հետևյալ միտումը.

- ✓ ԵՄ անդամ երկրների տնտեսությունների հիմքում ընկած է բարձր տեխնոլոգիաների զարգացումը,
- ✓ Ասիական-խաղաղօվկիանոսյան տարածաշրջանում ինտեգրացիոն զարգացումները հիմնված են առավելապես հումքային մեծ ներուժ ունեցող տնտեսությունների վրա:

Տնտեսական ինտեգրման բարձր փուլերի ավելի մեծ արդյունավետությունը պայմանավորված է մի շարք հանգամանքներով: Դրանք են³⁵

- արտադրության գործոնների առավել մոբիլության հնարավորությունը՝ շնորհիվ միջսահմանային առևտուրը խոչընդոտող արգելքների վերացման,
- երկրի կողմից վարվող դրամավարկային և հարկաբյուջետային քաղաքականությունների համաձայնեցումը,
- լրիվ զբաղվածության, արագացված տնտեսական աճի և եկամուտների առավել արդարացի բաշխման վերաժումը ինտեգրվող երկրների միասնական նպատակների:

Համաշխարհային տնտեսությունում առևտրի ազատականացման ներկայիս միտումները, պայմանավորված լինելով երկրների տնտեսական ինտեգրման

³⁴ Харламова В. Н. Международная экономическая интеграция. Москва: Анкил. 2002, стр. 41.

³⁵ El-Agraa Ali M. The European Union. History, Institutions, Economics and Politics. – L., 1998, p. 85.

մակարդակների խորացմամբ և այլ հանգամանքներով, երկրների միջև արտաքին տնտեսական կապերը բարձրացրել են որակական նոր մակարդակի վրա: Համաշխարհային շուկայում կողք կողքի գոյացել են մշակման տարբեր փուլերում գտնվող ապրանքային շուկաներ, որոնցում վճռական դերը պատկանում է արդյունաբերական զարգացած երկրներին:

Վերջերս հատուկ ուշադրություն է դարձվում միջազգային տնտեսական ինտեգրման տեխնոլոգիական գործոնի վրա: Այդ գործոնի դերի աճը ներկայումս երկրներին ստիպում է զգալիորեն մեծացնել գիտահետազոտական աշխատանքների վրա կատարվող ծախսերը: Իսկ ահա ինտեգրման արդյունքում համապատասխան ռեսուրսների համախմբումը թույլ է տալիս կրճատել այդ ծախսերը³⁶:

Հանդես գալով որպես բարձր տեխնոլոգիաներ և տեխնոլոգիատար ապրանքներ արտահանողներ՝ զարգացած երկրները անարգել թափանցում են ցանկացած երկրի շուկա, որն ավելի է սրում մրցակցությունը Հյուսիսի և Հարավի միջև, քանի որ վերջիններս ձգտում են դուրս գալ ծայրամասային կոչվելու իրենց կարգավիճակից և հանդես գալ որպես համաշխարհային շուկայի հավասարազոր մրցակիցներ: Ներկայումս ձևավորված և անընդհատ զարգացող գլոբալ համաշխարհային համակարգը թույլ է տալիս վերաբաշխել երկրների միջև առկա արտադրության գործոնների համեմատական առավելությունները: Արտադրության տվյալ գործոնի ավելցուկը, որը համեմատական առավելություն է ապահովում այն տնօրինող երկրի համար, տեղաշարժվում է արտադրության մեկ այլ ավելցուկ գործոնի համեմատական առավելություն տնօրինող երկիր (տարածաշրջան): Տեղի է ունենում տարբեր երկրների համեմատական առավելությունների համաձուլում, սերտաճում, որը ձևավորում է ավելի բարձր կարգի մրցակցային առավելություն: Այն կարելի է կոչել գլոբալ մրցակցային առավելություն: Գլոբալ մրցակցային առավելությունների պայմաններում ստեղծվում են գլոբալ պահանջարկներ բավարարող ապրանքներ³⁷:

Ինտեգրման արդի դրսևորումներն ունեն որոշակի բնութագրիչ գծեր, որոնք ամփոփ կերպով ներկայացնում ենք ստորև.

³⁶Евдокимов А. И. и др., Международные экономические отношения: Учебник. Москва: ТКВелби, 2003, стр. 498.

³⁷ Մելիք-Իսրայելյան Ս.Ս. «ՀՀ արտաքին առևտրի խթանման հիմնախնդիրները» Ը.00.06- «Համաշխարհային տնտեսագիտություն» մասնագիտությամբ տ.գ.թ. գիտական աստիճանի հայցման ատենախոսության սեղմագիր.2004թ., էջ 9-10:

- համաշխարհային գլոբալ գործընթացներում տարածաշրջանային համաձայնագրերի անդամ երկրների ինտեգրման արդյունավետ միջոցների որոնումները,
- ինտեգրման խորացումն ու ինստիտուցիոնալացումը, Արևմուտքի առաջատար դերի ամրապնդումը,
- զարգացող երկրների անցումն առավել բաց տնտեսական քաղաքականության իրականացման,
- տարբեր համաձայնագրերի կնքումը զարգացող և զարգացած երկրների միջև,
- արժույթա-ֆինանսական ինտեգրման զարգացումը,
- տնտեսական հարցերի հետ մեկտեղ բնապահպանական և անվտանգության խնդիրներին վերաբերող համաձայնագրերի կնքումը:

Արդի համաշխարհային տնտեսության բնորոշ գծերը ամփոփ կերպով կարող ենք ներկայացնել հետևյալ կերպ.

- Գլոբալացման գործընթաց:
- Համաշխարհային տնտեսությունում զարգացող երկրների դերի աստիճանական բարձրացում: Որպես ասվածի ապացույց կարելի է ներկայացնել այն, որ օրինակ՝ համաշխարհային ՀՆԱ-ի մեջ այդ երկրների բաժինը 1900 թ. կազմել է 26%, իսկ արդեն 2003թ.՝ 38%, զարգացած երկրների բաժինը համապատասխանաբար նվազել է 60%-ից մինչև 51%³⁸:
- Հարուստ և աղքատ երկրների միջև արտադրության ծավալների և բնակչության բարեկեցության մակարդակների միջև առկա խզում: ՄԱԿ-ի տվյալներով, 1999թ. աշխարհի ամենահարուստ երեք անձանց կարողությունը գերազանցում է 48 առավել թույլ զարգացած երկրների ՀՆԱ-ն՝ միասին վերցրած: Երկրագնդի ամենահարուստ 225 անձինք միասին տիրապետում են ավելի քան 1 տրլն. ԱՄՆ դոլար կարողության, իսկ զարգացող երկրների 4.4 մլրդ բնակչության 3/5-ը զրկված է ջրահեռացումից, 1/3-ը խմելու ջրից, իսկ 1/5-ը բժշկական սպասարկումից: Եվրոպացիների կողմից պաղպաղակի գնման համար տարեկան ծախսը գնահատվում է շուրջ 11 մլրդ. ԱՄՆ դոլար, այն դեպքում, երբ

³⁸ Шишков Ю., Глобализация – в рагили союзник развивающихся стран?, Мировая экономика и международные отношения 2003 N4, стр. 3-14

ՄԱԿ-ի կողմից 9 մլրդ. ԱՄՆ դոլար տրամադրելու դեպքում լիարժեք կլուծվեին աշխարհում խմելու ջրի և ջրահեռացման բոլոր կարիքավորների խնդիրները³⁹: Հարկ է նշել, որ այս միտումն առկա է նաև այսօր:

- Զարգացող և զարգացած երկրների միջև ինտեգրացիոն խմբավորումների ձևավորում: Այս առումով Լյուդվիգ Էրխարդը, ելնելով իր կատարած հետազոտությունից⁴⁰, փաստում է, որ ինտեգրացիոն գործընթացների համար ներկայումս խոչընդոտ հանդիսացող գործոնները ոչ այնքան տնտեսական են, որքան՝ քաղաքական: Նա արդարացիորեն նշում է, որ եթե երկրները ինտեգրվելու նպատակով սպասեն այնքան ժամանակ, մինչև տնտեսական գրեթե բոլոր ցուցանիշներով համընկնումներ արձանագրվեն, ապա երբեք էլ չեն ինտեգրվի որևէ խմբավորման՝ մնալով ավտարկիայի, և հետևաբար նաև՝ աղքատության գերին:
- Արևմուտքի առաջատար դերի ամրապնդում, չնայած, որ վիճակագրությունը փաստում է, որ համաշխարհային մակրոտնտեսական ցուցանիշներում նրա տեսակարար կշիռն աստիճանաբար սկսում է նվազել: Դա, առաջին հերթին, պայմանավորված է շուկայի, նրա մեխանիզմների և ինստիտուտների խորը զարգացմամբ, որոնց էլ աստիճանաբար ավելի հստակ սկսում են տիրապետել նաև զարգացող երկրները⁴¹: Ինչ վերաբերում է անցումային տնտեսությամբ երկրներին, այդ թվում՝ Հայաստանին, այդ երկրների՝ գլոբալացման ազատական գործընթացում ընդգրկման փորձի կուտակումը միանման ձևով չի ընթանում, քանի որ այդ երկրներում շուկայի և ենթակառուցվածքների զարգացման մակարդակը խիստ ցածր է: Այդ պայմաններում իմաստ ունի հենվել պետական օգնության, այն է՝ «վարչական ռեսուրսի» վրա, սակայն պետք է գիտակցել, որ ներկայիս գլոբալ տնտեսության պայմաններում պետության դերն ակնհայտ փոքր է, քան ՎԱԿ-երի, տեղեկատվական և

³⁹ Бжезинский З., Соединенные Штаты превыше всего – Независимая газета, 1999, 24 ноября (<http://ng.ru/ideas/1999-11-24/8-usa.html>).

⁴⁰ Эрхард Л. Европейское единение через функциональную интеграцию / Л. Эрхард // Полвека размышлений. Речи и статьи. М.: Руссико-Ордынка, 1993. – С. 299-303.

⁴¹ Մարկոսյան Ա., Հախվերդյան Դ. «Համաշխարհային տնտեսության գերակա միտումները», Միջազգային առևտրի հիմնախնդիրները և Հայաստանը. Միջազգային գիտաժողովի նյութեր: Ե., 2005, էջ 22-28:

հեղահաղորդակցության տեխնոլոգիաների, առևտրային և ֆինանսական կենտրոնների դերը⁴²:

- Արժույթաֆինանսական ինտեգրման զարգացում: Նշենք, որ այն ունի ինչպես դրական, այնպես էլ բացասական դրսևորում: Վերջին ֆինանսատնտեսական ճգնաժամը հենց այդ բացասական դրսևորումներից մեկի արդյունքն էր: Ֆինանսատնտեսական ճգնաժամի առաջին ալիքը հարվածեց այն երկրներին, որոնց արժույթաֆինանսական համակարգը բավական ինտեգրված էր համաշխարհային տնտեսությանը: Իսկ դրականորեն կարելի է գնահատել այն, որ եվրոպական արժույթային ինտեգրմամբ համաշխարհային ֆինանսական շուկան դարձել է իրական փաստ:

Համաշխարհային տնտեսության վերափոխումը ներկա ժամանակահատվածում կարելի է ներկայացնել որպես միմյանց հետ մրցակցող բազմաթիվ կենտրոնների առաջացման գործընթաց: Արդեն իսկ մի քանի կենտրոններ (Հյուսիս-Ատլանտյան, Հարավ-Արևելյան Ասիայի և այլն) ունեցող համաշխարհային տնտեսությունում այդ գոտիների սահմանները աստիճանաբար վերանում են, որովհետև ռեսուրսների և մասամբ՝ շուկաների գլոբալ շարժունակությունը հասել է աննախադեպ չափերի, իսկ համաշխարհային տնտեսության գոտիների սահմանները այժմ կարելի է որակել որպես ձեռնարկությունների տարածքներ⁴³:

Այս եզրահանգումը պայմանավորված է երեք գործոններով.

- կապիտալի առաջարկի առկայությունը: Համաշխարհային տնտեսությունում առկա է կապիտալի ավելի քան 1 տրլն ԱՄՆ դոլար արժեքով առաջարկի ավելցուկ⁴⁴, հետևաբար, ներդրումների աղբյուրների պակաս չի զգացվում: Կուտակված միջոցները միջազգային կապիտալիստական շուկաները տեղաբաշխում են ազգային շուկաներում: Օտարերկրյա ուղղակի ներդրումների համար դեռևս չկա գործողության լայն դաշտ, կապված երկրների էթնիկական և

⁴² Մարկոսյան Ա., Հախվերդյան Դ. «Համաշխարհային տնտեսության գերակա միտումները», Միջազգային առևտրի հիմնախնդիրները և Հայաստանը. Միջազգային գիտաժողովի նյութեր: Ե., 2005, էջ 22-28

⁴³ Հախվերդյան Դ. «Գլոբալ տնտեսությունը և վերազգային կորպորացիաները», Կառուցվածքային և ինստիտուցիոնալ վերափոխումները ՀՀ-ում (գիտ. նյութեր), Եր. 2004, էջ 275-278

⁴⁴ Магаш И., Мировая экономика конца тысячелетия (движущие силы глобализации), Проблемы теории и практики управления, N1, 2001., стр. 8:

մշակութային գործոնների հետ, չնայած դրանց նշանակությունն աստիճանաբար կրճատվում է:

- գիտատեխնիկական առաջընթացի և հաղորդակցության նոր միջոցների լայնամասշտաբ օգտագործումը հնարավոր է դարձնում ռեսուրսների ուղղորդումը դեպի ապրանքային և ֆինանսական նոր շուկաներ:
- ձևավորվել է միջազգային մասշտաբով ճկուն հասարակական խումբ, որն ընթացիկ խնդիրների ազդեցության ներքո իրականացնում է համաշխարհային տնտեսության վերափոխումը գլոբալի: Այս իմաստով կառավարիչները դառնում են գլոբալ կամ վերազգային՝ անկախ իրենց մշակութային պատկանելությունից:

Փաստորեն, վերոնշյալ գաղափարները հավաստում են, որ ներկայիս գլոբալացման պայամաններում համաշխարհային տնտեսության ձևավորման և կայացման ամենաէական գործոններն են միջազգային կապիտալի տեղաբաշխման նոր ուղիները, ԳՏԱ-ի և հաղորդակցության նոր միջոցների կիրառման շնորհիվ ռեսուրսների հոսքի կառավարումը և նոր ձևավորվող՝ այսպես կոչված «գլոբալ» կառավարիչների խումբը:

Համաշխարհային տնտեսության զարգացման միտումները, նրանց առանձնահատուկ բնույթը միշտ չէ, որ հնարավոր է ստանալ ազգային վիճակագրության կողմից ներկայացվող ցուցանիշների հիման վրա (օրինակ, ազգային եկամուտ, մեկ շնչին ընկնող ՀՆԱ-ի աճ և այլն): Ներկայումս նույնպես գերակշռող, տնտեսական աճ ապահովող կենտրոնը մնում է Հյուսիս-Ատլանտյանը: Խաղաղօվկիանոսյան գոտին մոտ հեռանկարում դեռևս կզիջի Հյուսիսային Ամերիկային և Արևմտյան Եվրոպային: Այս առումով, առաջիկա տասնամյակում վերջիններիս զարգացման ներուժն ավելի մեծ է, քան Հարավ-Արևելյան Ասիայինը: Սակայն, հաշվի առնելով մի քանի տասնամյակների հեռանկարը, առավելությունը հեշտությամբ կարելի է տալ չինական տնտեսությանը, որն էլ ավելի առաջանցիկ տեմպերով է ինտեգրվում համաշխարհային տնտեսության շրջանառության մեջ⁴⁵:

⁴⁵ Магаш И., Мировая экономика конца тысячелетия (движущие силы глобализации), Проблемы теории и практики управления, N1, 2001., стр. 8:

XXI դարի առաջիկա 30 տարիների կտրվածքով Չինաստան-Ճապոնիա կենտրոնով տարածաշրջանը հավանաբար իրավացիորեն կստանձնի եվրո-ատլանտյան գոտիների նկատմամբ գերակշռող դերը⁴⁶:

Նախորդ ենթագլխում մենք քննարկեցինք ինտեգրման փուլերը: Մինչ այժմ ձևավորված ինտեգրացիոն խմբավորումներից միայն Եվրոպական Միությունն է, որ իրապես անցել է ինտեգրման վերոնշյալ գրեթե բոլոր փուլերը, բացառությամբ քաղաքական միության, և օրինակ է հանդիսանում մյուսների զարգացման համար: Ինտեգրացիոն քիչ թե շատ խորը գործընթացներ են տեղի ունենում նաև Հյուսիսային Ամերիկայում և Ասիական-խաղաղօվկիանոսյան տարածաշրջանում: Լատինական Ամերիկայում, Հարավային Ասիայում, Աֆրիկայում և Միջին Արևելքում տարածաշրջանային համագործակցությունը դեռևս գտնվում է ձևավորման սկզբնական փուլում և, հետևաբար, չի արձանագրել զգալի արդյունքներ: Նույն մակարդակի վրա են գտնվում նաև ԱՊՀ-ում տեղի ունեցող ինտեգրացիոն գործընթացները: Ներկայումս կարելի է հստակ նշել, որ սեփական տնտեսական ռազմավարության մեջ ինտեգրումից ստացվող առավելությունները չօգտագործող երկրները չեն կարող դիմակայել ժամանակակից գլոբալ մրցակցությանը և ապահովել իրենց կայուն տեղը գլոբալացվող աշխարհում:

Առավել մանրամասն քննարկենք և ներկայացնենք ժամանակակից տնտեսական ինտեգրացիոն միավորումները և այնտեղ տեղի ունեցող գործընթացներն ու դրանց արձագանքները համաշխարհային տնտեսությունում: Ժամանակակից միջազգային տնտեսական հարաբերություններում ինտեգրացիոն երեք խոշորագույն կենտրոններն են Եվրոպական Միությունը, Ազատ առևտրի Հյուսիսամերիկյան համաձայնագիրը և Ասիական-խաղաղօվկիանոսյան տնտեսական համագործակցության ֆորումը, որոնց միասին անվանում են ինտեգրացիոն «տրիադա»: ՀՀ տնտեսության վրա ազդեցության տեսանկյունից կարևոր նշանակություն ունի Եվրասիական տնտեսական միությունը, որը չնայած միջազգային տնտեսական ինտեգրացիոն գործընթացներում նոր սուբյեկտ է, այդուհանդերձ ունի զարգացման և ինտեգրացիոն հարաբերությունների խորացման մեծ ներուժ:

⁴⁶ Հախվերդյան Դ. «Գլոբալացման հիմնական միտումները և հնարավոր զարգացումները», Կառուցվածքային և ինստիտուցիոնալ վերափոխումները ՀՀ-ում (գիտ. նյութեր), Եր. 2004, էջ 279-282

Առաջնային տնտեսական ինտեգրացիոն կենտրոնը շարունակում է մնալ Եվրամիությունը, չնայած վերջին տարիներին այնտեղ առկա տնտեսական, սոցիալական, քաղաքական խնդիրներին: ԵՄ-ի ինտեգրացիոն գործընթացները ներկայիս փուլում կառուցվածքային և որակական փոփոխությունների են ենթարկվում, ինչպես ԵՄ անդամ երկրների, այնպես էլ մնացյալ աշխարհի հետ: Կարևորագույն խնդիրը, որին բախվել է ԵՄ-ը՝ Մեծ Բրիտանիայի դուրս գալն էր ԵՄ-ից, ինչը տեղի ունեցավ 2016 թվականի հունիսին Մեծ Բրիտանիայում տեղի ունեցած հանրաքվեի արդյունքում: Այս գործընթացը համաշխարհային հանրության մեջ տարածում գտավ ԲՐԵՔՍԻԹ եզրույթով:

Մի շարք վերլուծաբաններ պնդում են, որ ԲՐԵՔՍԻԹ-ը մեծ հարված էր ԵՄ ինտեգրացիոն գաղափարախոսությանը: ԲՐԵՔՍԻԹ-ը գնահատվում է ԵՄ-ի, որպես ինտեգրացիոն միավորման, փլուզման առաջին փուլ: Այժմ միջազգային տնտեսական հարաբերություններում տարածքում է ստանում նաև ՖՐԵՔՍԻԹ եզրույթը՝ մատնանշելով Ֆրանսիայի ԵՄ կազմից դուրս գալը⁴⁷: ԵՄ ընդհանուր բյուջեի մեջ 2016 թվականի Մեծ Բրիտանիայի մասնաբաժինը կազմել է 19.4 մլրդ եվրո⁴⁸: Այժմ ավելի է կարևորվում Գերմանիայի դերն ու նշանակությունը, որպես ԵՄ տնտեսության քարշող և ԲՐԵՔՍԻԹ-ի արդյունքում ի հայտ եկած ֆինանսական խնդիրները լուծող ուժ:

Միանշանակ դրական կամ բացասական գնահատել ԲՐԵՔՍԻԹ-ի ազդեցությունը ԵՄ տնտեսության վրա չի կարելի: Եվ ԵՄ-ի տնտեսության, և Մեծ Բրիտանիայի տնտեսության վրա ԲՐԵՔՍԻԹ-ի ազդեցությունը հնարավոր կլինի գնահատել նրանց միջև նոր ինտեգրացիոն գործընթացների ձևավորումից հետո: Բայց կարևոր է շեշտել, որ այս ամենը մեծ փոփոխություններ առաջ կբերի ներկայիս միջազգային տնտեսական ինտեգրացիոն գործընթացներում:

Ազատ առևտրի Հյուսիսամերիկյան համաձայնագիրը (ԱԱՀՀ) տարբերվում է ինտեգրացիոն եվրոպական մոդելին բնոշոր գծերից: Առաջին հերթին, այն միավորում է երկու զարգացած երկիր՝ Ամերիկայի Միացյալ Նահանգներն ու Կանադան Մեքսիկայի հետ ավելի քան 20 տարի: Վերջինիս տնտեսական զարգացման ցուցանիշներ ավելի թույլ են, և, հետևաբար, տնտեսական ինտեգրացիայի խորությունն

⁴⁷ <http://time.com/4386695/brexit-france-q-and-a-marine-le-pen-national-front/>

⁴⁸ <http://uk.reuters.com/article/uk-britain-eu-economy-europe-idUKKCNOZAOKE>

էլ ավելի շատ է ամերիկա-կանադական հարաբերություններում: Երկրորդը, ԱԱՀՀ անդամները չունեն ընդհանուր մակրո և միկրո քաղաքականություններով տնտեսական միության վերաձվելու նպատակներ: Նրանց հարաբերությունները սահմանափակվում են առևտրի, ներդրումների և աշխատաշուկայի ազատակացման ուղղություններով ինտեգրացիոն հարաբերությունների խորացմամբ: Այդուհանդերձ, վերջին տարիներին ԱԱՀՀ-ում ևս ի հայտ են գալիս ինտեգրացումը խոչընդոտող մի շարք խնդիրներ:

Այդ խնդիրներ կապված են անդամ-պետությունների զարգացվածության մակարդակների տարբերության խորացմամբ, ԱՄՆ-ի առևտրային հաշվեկշռի պակասորդը ավելացմամբ և Մեքսիկայից միգրացիոն հոսքերի աճով⁴⁹: Ինտեգրացիոն միավորումը ունի նաև իր դրական ազդեցությունը անդամ երկրների պետությունների համար: ԱՄՆ-ի համար շրջանառության մեծ աճն է, օտարերկրյա էժան հումքը և այլ ռեսուրսների ձեռքբերումը ցածր գներով և կապիտալ արտահանման աճը: Կանադայի տնտեսության կապվածությունը ԱՄՆ-ի տնտեսությանը խթանում է Կանադայի տնտեսության աճին և թույլ է տալիս մի շարք տնտեսական ցուցանիշներ հասցնել ավելի զարգացած գործընկերոջ մակարդակին:

Օրինակ, Համաշխարհային բանկի տվյալներով 2015 թվականին Կանադայում մեկ շնչի հաշվով ՀՆԱ-ն կազմել է 43,248.5 ԱՄՆ դոլար, իսկ ԱՄՆ-ում՝ 55,836.8 ԱՄՆ դոլար, իսկ օրինակ Մեքսիկայում նույն ցուցանիշը 2015 թվականին կազմել է 9,009.3 ԱՄՆ դոլար⁵⁰: Այսինքն, ինչպես արդեն նշեցինք, ԱՄՆ-ի և Կանադայի տնտեսական ցուցանիշները առավել համադրելի են:

Մեքսիկայի համար ԱԱՀՀ-ն մուտք է դեպի համաշխարհային տնտեսություն՝ հնարավորություն տալով վերջինիս ինտեգրվել այլ տնտեսություններ, ստանալ վարկեր և ներդրումներ: Այդուհանդերձ, անդամակցության արդյունքում Մեքսիկան հրաժարվեց ներմուծման փոխարինման քաղաքականությունից, ինչը ի հայտ բերեց սոցիալական մի շարք խնդիրներ և անկախության կորուստ: Այն ժամանակ, երբ Եվրոպայում, Հյուսիսային և Հարավային Ամերիկաներում ինտեգրացիոն միավորումները ունեն

⁴⁹ Yuri Kirillov, Elena Pawęta Modern trends in international economic integration development *Ekonomia Międzynarodowa* nr 8, 199-208, 2014.

[http://bazhum.muzhp.pl/media/files/Ekonomia_Międzynarodowa/Ekonomia_Międzynarodowa-r2014-t-n8-s199-208/Ekonomia_Międzynarodowa-r2014-t-n8-s199-208.pdf](http://bazhum.muzhp.pl/media/files/Ekonomia_Międzynarodowa/Ekonomia_Międzynarodowa-r2014-t-n8/Ekonomia_Międzynarodowa-r2014-t-n8-s199-208/Ekonomia_Międzynarodowa-r2014-t-n8-s199-208.pdf)

⁵⁰ <http://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.PCAP.CD>

պայմանագրային բնույթ և պարտադիր իրավական ուժ, Ասիական և Խաղաղօվկիանոսյան երկրները ունեն ինտեգրացիոն միավորումների հանդեպ ավելի «ոչ օրինական» մոտեցում⁵¹: Այս մոտեցումը հիմնված է մեղմ ինստիտուցիոնալ ինտեգրման, բաց տարածաշրջանայնության, անվտանգության

շուրջ համագործակցության, որոշումների կայացման ոչ պարտադիր բնույթի վրա: Բաց տարածաշրջանայնության օրինակ է Ասիական-խաղաղօվկիանոսյան տնտեսական համագործակցության ֆորումը, որի մեջ ընդգրկված են 21 անդամներ: Ասիական-խաղաղօվկիանոսյան տնտեսական համագործակցության ֆորումի դերը ինտեգրացիոն գործընթացներում կարևորվում է նրանով, որ նրան անդամակցում են ԱՄՆ-ն, Կանադան, Ճապոնիան, Ռուսաստանը, Չինաստանը, Հարավ-արևելյան Ասիայի նոր արդյունաբերական երկրները: Տնտեսական զարգացվածության տարբեր մակարդակ ունեցող այսպիսի երկրների միավորումը առաջ է բերում շահերի բախումներ և հակասություններ: Այդուհանդերձ, Ասիական-խաղաղօվկիանոսյան տնտեսական համագործակցության ֆորումը կարևոր դեր ու նշանակություն ունի ֆինանսական, տնտեսական և տեխնոլոգիական զարգացման և ինտեգրացիոն կապերի խորացման և ամրապնդման տեսանկյունից: Համագործակցությունը Ասիական-խաղաղօվկիանոսյան տնտեսական համագործակցության ֆորումի շրջանակներում օգնում է նվազեցնել հովանավորչական արգելքները, բարելավել ներդրումային միջավայրը, ինչպես նաև ապահովել անդամ երկրների ռեսուսային ներուժների օգտագործման առավելագույն օգտակարություն:

Համաձայն Ասիական զարգացման բանկի կողմից իրականացված մոնիթորինգի⁵² 2016 թվականին Ասիայում տեղի ունեցող կարևոր ինտեգրացիոն բնորոշումը տարածաշրջանային արտադրական ցանցի ընդլայնում է և կիսաֆաբրիկատների առևտրի աճը: Բացի այդ, մի շարք գործոններ բերեցին Ասիայում տարածաշրջանայնության աճին, այդ թվում՝ ասիական շուկաների արագ ընդլայնումը և համագործակցության նոր մեխանիզմների և մոտեցումների աաջացումը: Ասիայում ինտեգրացիայի առավել տարածված մոդել է Հարավարևելյան

⁵¹ Dent C. M., Dosch J. (eds) (2012), The Asia-Pacific, Regionalism and the Global System, Edward Elgar Publishing

⁵²Monitoring Regional Economic Integration in Asia, No. 2016-1 (June)

<https://www.adb.org/sites/default/files/publication/185039/adb-pb2016-1.pdf>

Ասիայի պետությունների ասոցիացիայի (ՀԱԱՊԱ) տնտեսական խորհուրդը⁵³, որը պաշտոնապես գործում է 2015 թվականից: Այսպիսով, 2015 թվականը դեռևս 1967 թվականին ստեղծված ՀԱԱՊԱ-ի ինտեգրացիոն օրակարգում մի շարք փոփոխություններ ի հայտ բերեց: Տնտեսական տեսանկյունից ՀԱԱՊԱ-ն որպես ինտեգրացիոն միավորում աճ և զարգացում է ապրել վերջին տարիների ընթացքում: Համաձայն ՀԱԱՊԱ-ի տնտեսական խորհրդի 2015 թվականի զեկույցի 2007 թվականի համեմատ ՀԱԱՊԱ-ի ՀՆԱ-ն աճել է մոտ երկու անգամ՝ հասնելով 2.5 տրլն ԱՄՆ դոլար, ընդ որում, մեկ շնչի հաշվով ՀՆԱ-ն աճել է ավելի քան 80%՝ կազմելով ավելի քան 4000 ԱՄՆ դոլար⁵⁴:

Միջազգային տնտեսական ինտեգրացիայի մեկ այլ օրինակ է Մերկոսուրը: Այն Հարավային Ամերիկայի երկրների միջև ընդհանուր շուկա է, որը ստեղծվել է Արգենտինայի, Բրազիլիայի, Ուրուգվայի, Պարագվայի և Վենեսուելայի միջև ստորագրված տնտեսական և քաղաքական համաձայնագրի արդյունքում⁵⁵ 1991 թվականին: 2012 թվականից Մերկոսուրին միացել է նաև Բոլիվիան: 2016 թվականին Բրազիլիայում տնտեսական գործընթացների անորոշության ու քննադատության արդյունքում Մերկոսուրը թվում է իրեն սպառած և խոսվում է անգամ նրա լուծարման մասին: Մենք կարծում ենք, որ Մերկոսուրի, որպես ինտեգրացիոն միավորման չկայացման առաջին և ամենամեծ պատճառն այն է, որ չնայած այն ի սկզբանե եվրոպական ինտեգրացիոն մոդելի ձևաչափն էր իր հիմքում դրել, այդուհանդերձ անցած 25 տարիների ընթացքում անդամ երկրները չկարողացան հասնել միմյանց միջև ինտեգրացիոն կապերի խորացման և ամրապնդման:

Ռուսաստանի աշխարհագրական դիրքը, ազգային և միջազգային տնտեսական զարգացման միտումները հանգեցրեցին միջազգային տնտեսական ինտեգրացիոն նոր սուբյեկտի՝ Եվրասիական տնտեսական միության (ԵԱՏՄ) ձևավորմանը:

2014թ. մայիսի 29-ին Բելառուսը, Ղազախստանը և Ռուսաստանը ստորագրեցին Եվրասիական տնտեսական միության ստեղծման մասին պայմանագիրը⁵⁶, (ուժի մեջ է

⁵³ <http://asean.org/asean-economic-community/>

⁵⁴ A Blueprint for Growth ASEAN Economic Community 2015: Progress and Key Achievements, The ASEAN Secretariat Jakarta, <http://www.asean.org/wp-content/uploads/images/2015/November/aec-page/AEC-2015-Progress-and-Key-Achievements.pdf>

⁵⁵ <http://www.economist.com/node/21558609>

⁵⁶ <http://economy.gov.ru/minec/about/structure/depSNG/agreement-eurasian-economicunion>

մտել 2015թ. հունվարի 1-ից) որը դարձավ եվրասիական քսանամյա ինտեգրացիոն գործընթացների ժամանակագրության տրամաբանական շարունակությունը: Եվրասիական տնտեսական միությունը տարածաշրջանային տնտեսական ինտեգրման միջազգային կազմակերպություն է՝ օժտված միջազգային իրավասուբյեկտությամբ: 2015թ. հունվարի 2-ից Հայաստանը միացել է ԵԱՏՄ պայմանագրին: 2014թ. դեկտեմբերի 23-ին Ղրղզստանը ստորագրել է ԵԱՏՄ միացման մասին պայմանագիրը և, ավարտելով «ճանապարհային քարտեզի» իրականացումը, 2015թ. գարնանը դառնավ ԵԱՏՄ լիիրավ անդամ⁵⁷: ԵԱՏՄ ձևավորման հիմքը խորը արտադրական և առևտրային հարաբերություններն են, որոնք ապագայում անդամ երկրների տնտեսությունների համահարթեցման գրավականն են: Բացի այդ, ԵԱՏՄ անդամ երկրները կարող են մայրացամաքով իրականացվող այլ ինտեգրացիոն ծրագրերում ևս ներգրավվել: Շանհայի համագործակցության կազմակերպության և ԲՌՀՉՀ շրջանակներում 2015 թվականին Ուիսկոնսին (Ռուսաստան) տեղի ունեցած գագաթնաժողովի ընթացքում Չինաստանի կողմից առաջարկվեց Նոր Մետաքսի ճանապարհի նախագիծը, որում ներգրավեցին նաև ԵԱՏՄ անդամ-երկրները:

Վերջին ժամանակներս նկատվում է նաև ոչ միայն առանձին երկրի և ինտեգրացիոն խմբավորման, այլև տարածաշրջանային ինտեգրացիոն միավորումների միջև համաձայնագրերի կնքման միտում, որն ավելի արդյունավետ մակարդակի վրա է տեղափոխում միջազգային ինտեգրման գործընթացը:

2013թ. հուլիսին սկսվեց ԵՄ և Մերկոսուրի միջև Տրանսատլանտյան ազատ առևտրի գոտու աստիճանական ձևավորման բանակցությունների առաջին փուլը: Այս գործընթացի զարգացումը ստիպել է նույնիսկ համաշխարհային տնտեսության խոշորագույն երկու մրցակիցներին՝ ԱՄՆ-ին և ԵՄ-ին, հանդես գալ նաև որպես գործընկերներ: Դա է վկայում Նոր Տրանսատլանտյան Շուկայի (New Transatlantic Marketplace) ստեղծմանն ուղղված բազմաթիվ փաստաթղթերի ստորագրումը ԱՄՆ-ի և ԵՄ-ի միջև, որն աստիճանաբար դրսևորում է հետագա ընդլայնման միտումներ (խոսքը վերաբերում է այդ միության վերածմանը Տրանսատլանտյան Ազատ Առևտրի Գոտուն (TAFTA): ԵՄ-ի և Մերկոսուրի միջև միջտարածաշրջանային համագործակցության

⁵⁷ Евразийская экономическая комиссия, Евразийская экономическая интеграция: цифры и факты, 2015, с. 53

ներկայիս փուլի համար իրավաբանական հիմք է հանդիսանում 1995թ. դեկտեմբերի 15-ին կնքված համագործակցության մասին համաձայնագիրը⁵⁸:

2013թ. սեպտեմբերի կեսերին ավարտվեց Ճապոնիայի, Հարավային Կորեայի Հանրապետության և Չինաստանի միջև ազատ առևտրի գոտու ստեղծման վերաբերյալ ընթացող բանակցությունների առաջին փուլը, համաձայն որի՝ այդ երկրների միջև շրջանառվող ապրանքների 90%-ը ազատված կլինեն փոխադարձ կիրառվող մաքսերից: Այսպիսով, ամփոփելով վերլուծությունը՝ կարող ենք ասել, որ տարածաշրջանային ինտեգրումը ներկայումս զարգանալով վեր է ածվում մեգատարածաշրջանային ինտեգրման: Ոմանց կարծիքով սա հիմք է նախապատրաստում աշխարհի տնտեսական և քաղաքական նոր վերափոխումների համար, որը ենթադրում է նոր տնտեսական կարգավորման ձևաչափի, իրավական ինստիտուտների, կառավարման կառուցվածքների և անվտանգության համակարգերի նոր մոդելների ձևավորում:

1.3. ՀՀ մասնակցությունը միջազգային և տարածաշրջանային ինտեգրացիոն գործընթացներին

Նախորդ ենթագլուխներում մենք արդեն անդրադարձ կատարեցինք այն կարևորությանը, որն ունի միջազգային և տարածաշրջանային ինտեգրացիոն գործընթացներում ներգրավվածությունը երկրների և, հատկապես, զարգացող երկրների, այդ թվում՝ Հայաստանի համար: Ինտեգրացիոն գործընթացներին մասնակցությունը ի հայտ է բերում սպառնալիքներ և հնարավորություններ ՀՀ տնտեսության համար: Հետևաբար, դրանց ուսումնասիրությունը, վերլուծությունը, հնարավոր օգտակարության և վնասների չեզաքացման բացահայտումը ՀՀ տնտեսության զարգացման և տնտեսական աճի ապահովման կարևոր հենասյուներն են: Ինտեգրացիոն կապերի բացահայտման և համաշխարհային տնտեսությանը ինտեգրման ասիճանը հասկանալու համար կարևոր է ուսումնասիրել երկրի

⁵⁸Рыхтык М. И., Подгусков В. Н., Внерегиональные связи МЕРКОСУР: основные тенденции, проблемы и перспективы, Международные отношения. Политология Регионоведение. Вестник Нижегородского университета им. Н. И. Лобачевского, 2007, N 3, стр. 204-211

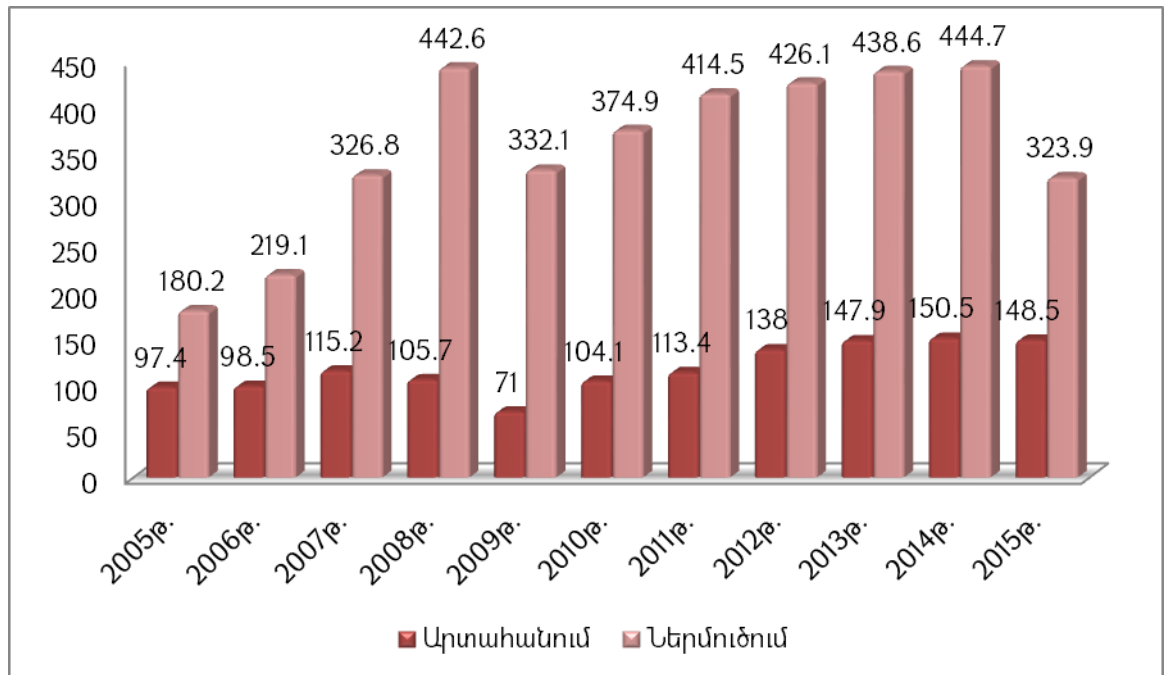
արտահանման և ներմուծման կառուցվածքը, ըստ երկրների ու ապրանքային խմբերի արտահանման և ներմուծման կառուցվածքը, ինչը մեր երկրի արտադրական ներուժի բացահայտման և աշխատանքի միջազգային բաժանմանը առավել մեծ չափով ներգրավման պայման է:

Համաձայն ՀՀ ազգային վիճակագրական ծառայության (ԱՎԾ) տվյալների՝ 2015 թվականին արտահանումը կազմել է 89.2 մլն ԱՄՆ դոլար, իսկ ներմուծումը՝ 153.2 մլն ԱՄՆ դոլար⁵⁹ (գծապատկեր 1.3.1):

Ինչպես ցույց է տալիս գծապատկերը, դիտարկվող բոլոր տարիներին ներմուծումը գերազանցել է արտահանմանը: Համաշխարհային ճգնաժամը չըջանցեց նաև մեր հանրապետությունը, ինչի արդյունքում էլ 2009 թ. արտաքին առևտրային հարաբերությունները բնութագրող բոլոր ցուցանիշները կտրուկ անկում ապրեցին: Եթե 2003 թ. ներմուծումը գերազանցել է արտահանմանը 1.9 անգամ, ապա 2015 թ.՝ 1.7 անգամ, իսկ 2008 և 2009 թթ. այդ ցուցանիշը ամենաբարձրն էր՝ 4,2 և 4,8 անգամ:

Պետք է նշենք, որ 2010 թ. սկսվեց վերականգնումը, սակայն, եթե ներմուծումը չի հասել մինչճգնաժամային մակարդակին, ապա արտահանումը 2014 թ. գերազանցեց 2008 թ. ցուցանիշը, ինչը դրական երևույթ է: Ապրանքաշրջանառության ամենամեծ ցուցանիշը արձանագրվել է 2014թ., և ավելի քան 448 հազար ԱՄՆ դոլարով գերազանցում է 2008թ. գրանցած արդյունքը: 2015թ. ապրանքաշրջանառությունը կազմել է 472.4 մլն ԱՄՆ դոլար:

⁵⁹ http://armstat.am/file/article/sv_01_16a_411.pdf

ՀՀ արտահանումը և ներմուծումը 2005-2015 թթ. համար, մլն ԱՄՆ դոլար

Հայաստանի տնտեսության արտահանման հակվածությունը՝ արտահանման հարաբերությունը ՀՆԱ-ին, որը նաև երկրի տնտեսական ինտեգրացման աստիճանը ցույց տվող կարևոր ցուցանիշ է, 2012 թվականին այդ ցուցանիշը կազմել է 27.6%, իսկ 2015 թվականին հասել է 29.7%-ի⁶⁰, ինչը փոքր տնտեսություն ունեցող երկրի համար բավականին ցածր է: Համեմատության համար նշենք, որ օրինակ Սինգապուրում 2015 թվականին ցույց ցուցանիշը կազմել է 176.5%, իսկ Լյուքսեմբուրգում՝ 213.8%: Արտահանման համեմատ ՀՆԱ մեջ մեծ է ներմուծման տեսակարար կշիռը 2012 թվականին Հայաստանում կազմել է 48.4%, իսկ 2015 թվականին՝ 41.9%: Որպեսզի պարզենք, թե ներմուծման քանի տոկոսն է ֆինանսավորվել արտահանման հաշվին, հաշվենք ներմուծման ծածկման գործակիցը (արտահանման և ներմուծման հարաբերակցությունը): Վերջինիս լավագույն ցուցանիշը գրանցվել է 2003 թ.-ին, երբ արտահանման հաշվին ֆինանսավորվել է ներմուծման 53.6%-ը, վատագույնը՝ 2009 թ.-ին՝ պայմանավորված ճգնաժամի արդյունքում արտահանման ծավալների նվազմամբ: 2014թ.-ին ներմուծման ծածկան գործակիցը նախորդ տարվա նկատմամբ 0.2 տոկոսային կետով ավելացել է՝ կազմելով 33.9%, իսկ 2015 թվականին՝ 45.9%⁶¹:

⁶⁰ Հաշվարկները իրականացվել են հեղինակի կողմից Կենտրոնական բանկի տվյալների հիման վրա:

⁶¹ Հաշվարկները իրականացվել են հեղինակի կողմից ԱՎԾ տվյալների հիման վրա:

Հայաստանի համաշխարհային տնտեսության ինտեգրման աստիճանը ավելի լավ պատկերացնելու համար դիտարկենք արտահանման և ներմուծման աշխարհագրական կառուցվածքը: Արտահանման կառուցվածքում 2005 թ. սկսած առաջատարը ԵՄ երկրներն էին, սակայն 2012 թ. սկսած նրանց տեսակարար կշիռը նվազել է և առաջատարը դարձել է «այլ երկրներ» կատեգորիան, որին 2015 թ. բաժին է ընկել արտահանման 52.4%, ընդ որում, այլ երկրների մեծ արտահանման ամենամեծ տեսակարար կշիռ ունի Չինաստանը՝ 11.1%, այնուհետև Վրաստանը՝ 7.8%, Կանադան՝ 7.6%, ԱՄՆ՝ 3.7%: ԱՊՀ երկրներին 2015 թ. բաժին է հասել ՀՀ արտահանման 18%: Ինչ վերաբերվում է ԵԱՏՄ երկրներին, ապա Ռուսաստանի հետ արտահանման մասնաբաժինը 2015 թ. կազմել է ընդհանուր արտահանման 15.9%, ընդ որում 2014 թ. նույն ցուցանիշը կազմել էր 19.9% : Չնայած որ Ղազախստանի և Բելառուսի հետ ևս առևտրային նույն պայմաններն են, ինչ Ռուսաստանի հետ, այդուհանդերձ, Ղազախստանի հետ արտահանումը 2015 թվականին կազմել է մեր արտահանման ծավալի 0.3%, իսկ Բելառուսի հետ՝ 0.4%⁶²:

Այժմ դիտարկենք ներմուծման աշխարհագրական բաշխվածությունը: 2015թ. ներմուծման մեջ առաջատարը դարձյալ «այլ երկրներն» են, երբ վերջիններիս տեսակարար կշիռը ներմուծման մեջ դիտարկվող ժամանակահատվածում հասել է իր գագաթնակետին կազմելով՝ 50.6%: *Այլ երկրներ* կատեգորիայից ՀՀ ներմուծման ցուցանիշում իրենց բարձր արդյունքներով առանձնացել են հատկապես Վրաստանը՝ 6.8%, Չինաստանը՝ 4.8%, ԱՄԷ՝ 5.3%: Ներմուծման ծավալներով երկրորդն ԵՄ երկրներն են՝ 25.2%, իսկ ԱՊՀ երկրների հետ ներմուծման ծավալը 2015թ. կազմել է 24.2%⁶³:

Անդրադառնանք նաև ըստ ապրանքախմբերի ՀՀ արտահանմանն ու ներմուծմանը: Արտահանման մեջ գերակշռող ապրանքախումբը 2015թ. հանքահումքային արտադրանքն է, որին բաժին է ընկել արտահանման 31%: 2015 թ. արտահանվող ապրանքախմբերի մեջ իր մեծությամբ երկրորդը պատրաստի սննդի արտադրանքն է՝ 20.7%, այնուհետ՝ ոչ թանկարժեք մետաղներ և դրանցից պատրաստված իրերը՝ 15.4%, թանկարժեք և կիսաթանկարժեք քարեր, թանկարժեք մետաղներ և դրանցից իրեր՝

⁶² http://armstat.am/file/article/sv_12_15a_411.pdf

⁶³ http://armstat.am/file/article/sv_12_15a_411.pdf

13.9%: ՀՀ արտահանումը ըստ առանձին ապրանքախմբերի խիստ կենտրոնացված է այս չորս ապրանքախմբերի վրա (65.5%-ը՝ 2015թ.):

Ըստ ապրանքախմբերի ՀՀ ներմուծման ուսումնասիրությունը ցույց է տալիս, որ 2015 թվականին մեր ներմուծումը ավելի շատ կենտրոնացած է եղել հանքահումքային արտադրանքի վրա՝ 19.8%, այնուհետև ներմուծման մեջ մեծ տեսակարար կշիռ ունեն մեքենաները, սարքավորումները և մեխանիզմները՝ 12.5%, պատրաստի սննդի արտադրանքը՝ 10%: Այսպիսով, արտահանման կառուցվածքի վերլուծությունը ցույց է տալիս, որ ՀՀ արտահանման թե՛ ապրանքային, թե՛ աշխարհագրական կառուցվածքը մնում է խիստ համակենտրոնացված: Կենտրոնացվածությունը սահմանափակ ռեսուրսների առկայության պայմաններում օրինաչափ երևույթ է, սակայն արտահանման ներուժի համակողմանի ուսումնասիրումը կարող է վերհանել դիվերսիֆիկացմանը նպաստող նոր գործոններ: Աշխարհագրական դիֆերսիֆիկացմանը կարծում ենք կարող է նպաստել երկրի մասնակցությունը տարբեր միջազգային ցուցահանդեսների և տոնավաճառների: Ընդ որում, այս ուղղությամբ վերջին տարիներին զգալի առաջընթաց է նկատվում, մասնավորապես Զարգացման հայկական գործակալության աջակցությամբ մի շարք հայ արտարդուներ մասնակցություն են ցուցաբերում տարբեր միջազգային ցուցահանդեսների: Ի դեպ ՀՀ արտաքին առևտրի աշխարհագրական կառուցվածքի ուսումնասիրությունը ցույց տվեց, որ 2015թ. հիմնական գործընկերոջ Ռուսաստանի մասնաբաժինը սկսել է նվազել, հայ գործարարները սկսել են փնտրել արտադրանքի իրացման նոր շուկաներ, արդյունքում մեծացել է, օրինակ, դեպի Չինաստան արտահանումը:

Միջազգային և տարածաշրջանային ինտեգրացիոն գործընթացներին մասնակցելու և համաշխարհային տնտեսության մեծ առավել մեծ չափով ներառվելու տեսանկյունից մեծ նշանակություն ունի երկրի տրանսպորտային համակարգը, տրանսպորտային ենթակառուցվածքների զարգացվածության աստիճանը:

Հայաստանի համաշխարհային տնտեսությանը ինտեգրման «առանձնահատկություններից» մեկը և թիվ մեկ խնդիրը տրանսպորտային շրջափակումն է: Ադրբեջանի և Թուրքիայի հետ փակ սահմանի առկայությունը բարձրացնում է տրանսպորտային ծախսերը, ինչը ինքնին ապրանքաշրջանառության կրճատման պատճառ է դառնում: Բացի դրանից Հայաստանը, փաստորեն, կորցնում է իր հարևան

երկրների շուկաները արտահանման նպատակով օգտագործելու հնարավորությունը: Փակ սահմանը նաև խիստ սահմանափակում է ՀՀ առևտուրը Հյուսիսարևելյան Իրանի հետ, քանի որ Իրանի խոշոր կենտրոնների (օրինակ՝ Թավրիզ) հետ կապող ամենաարագ ճանապարհները անցնում են Թուրքիայի և Ադրբեջանի տարածքով⁶⁴:

Տարածաշրջանային և միջազգային ինտեգրացիոն նոր հնարավորություններ և մարտահրավերներ է առաջ բերում ՀՀ անդամակցությունը ԵԱՏՄ-ին: «Հայաստանի Հանրապետության՝ «Եվրասիական տնտեսական միության մասին» 2014 թվականի մայիսի 29-ի պայմանագրին միանալու մասին» պայմանագիրը⁶⁵ կնքվել է 2014թ. հոկտեմբերի 10-ին Մինսկում, մի կողմից՝ Բելառուսի, Ղազախստանի և Ռուսաստանի և, մյուս կողմից՝ Հայաստանի միջև: Պայմանագրով ՀՀ-ը միանում է «Եվրասիական տնտեսական միության մասին» 2014 թվականի մայիսի 29-ի պայմանագրին, ինչպես նաև Մաքսային միության և Միասնական տնտեսական տարածքի իրավապայմանագրային բազայի ձևավորման շրջանակներում կնքված ու Եվրասիական տնտեսական միության իրավունքի մաս կազմող այլ միջազգային պայմանագրերի՝ պայմանագրի 1-ին հավելվածով սահմանված ցանկին համապատասխան՝ պայմանագրի ուժի մեջ մտնելու ամսաթվից դառնալով Եվրասիական տնտեսական միության անդամ:

Հաշվարկելով մասնագիտացման, առևտրի ստեղծման և շեղման, ներծյուղային առևտրի և մի շարք այլ գործակիցներ, կփորձենք պարզել, թե որքանով է արտաքին առևտրի տեսանկյունից արդյունավետ ՀՀ անդամակցությունը ԵԱՏՄ-ին: Ինչպես արդեն նշեցինք, սկսենք առևտրի և դրա կառուցվածքի վերլուծությունից: Ինչպես երևում է 2014թ. 2005 թ. համեմատ ԵԱՏՄ երկրներից ներմուծումն աճել է 4.4, իսկ արտահանումը՝ 2.6 անգամ: ԵԱՏՄ անդամ Բելառուսը և Ղազախստանը Հայաստանի փոքր առևտրային գործընկերներն են: Չնայած այս երկրների հետ կնքված ազատ առևտրի համաձայնագրին, նրանց հետ առևտրային հարաբերությունները զարգացած չեն: ԵԱՏՄ երկրների թե՛ արտահանման, և թե՛ ներմուծման մեջ հիմնական մասնաբաժինը ՌԴ-ին է, այսպես, օրինակ, 2014թ. արտահանման մեջ վերջինիս մասնաբաժինը կազմել է 95.1%, իսկ ներմուծման մեջ՝ 97.2%: Դիտարկենք ըստ ԱՏԳԱԱ վեցնիշ դասակարգման ապրանքախմբերի արտահանումը և ներմուծումը ԵԱՏՄ

⁶⁴ TRANS EUROPEAN POLICY STUDIES ASSOCIATION “The Case for Opening the Turkish-Armenian Border” 2007, p9.

⁶⁵ <http://www.arlis.am/DocumentView.aspx?docID=93374>

երկրներից: Այսպես, դեպի Ռուսաստան արտահանման մեջ մեծ է ոգելից խմիչքների, վերամշակման ենթարկված կամ չենթարկված ադամանդե քարի, չսառեցված ձկնամթերք, մասնավորապես խեցգետնակերպեր, ձկներ, հանքային ջուր, թարմ խաղող, դեղձ, պահածոյացված հատապտուղ, գինի: Այս ամենը 2014 թ. կազմել է դեպի Ռուսաստան արտահանման 71.6%: Ներմուծման մեջ մեծ է բնական գազի, նավթ և նավթամթերքի, ցորենի, չվերամշակված ալյումինի, արևածաղկի ձեթի, օղու, շոկոլադե կոնֆետների, ծխախոտի մասնաբաժինը: Այս ապրանքախմբերի մասնաբաժինը ՌԴ-ից ընդհանուր ներմուծման մեջ 2014 թ. կազմել է 66.3%: Ղազախստանի և Բելառուսի հետ առևտրում, արտահանման մեջ դարձյալ գերակշռում է ոգելից խմիչքների արտահանման մասնաբաժինը, մեծ է նաև թանկարժեք մետաղներից պատրաստված զարդերի, գինու, մարմարի, տրավերտինի, ջեմերի, մուրաբաների և մարմելադի, ինչպես նաև դեղորայքի արտահանումը: Այս ապրանքախմբերի մասնաբաժինը ընդհանուր արտահանման մեջ կազմել է համապատասխանաբար 78.9% (2014թ.) և 88.9% (2014թ.): Ներմուծման մեջ մեծ է օպտիկական մանրաթելային մալուխների, անիվների և անվադողերի, տրակտորների, ցորենի և մեսլինի, թղթի, երկաթի և պողպատի գլանվածքի, մակարոնեղենի մասնաբաժինը: 2014թ. Վերջիններս կազմել են Բելառուսից և Ղազախստանից ներմուծման համապատասխանաբար 46% և 89.2%: Այսպիսով ամփոփելով կարող ենք ասել, որ դեպի ԵԱՏՄ երկրներ արտահանման մեջ գերակշռողը պատրաստի արտադրանքն է, այլ ոչ թե հումքը(ի տարբերություն դեպի ԵՄ արտահանման), իսկ ոչ առևտրային խոչընդոտների վերացումը (ծագման և որակի հավաստագրեր, սանիտարիայի և ֆիտոսանիտարիայի հավաստագրեր, լիցենզիաներ, թույլտվություններ և այլն), որպես կանոն մեծ տնտեսական էֆֆեկտ է ապահովում հատկապես տարասեռ, այլ ոչ թե հումքային ապրանքների արտահանման դեպքում⁶⁶:

Քանի որ ներկայացված տվյալները ունեն բացարձակ բնույթ, և հնարավորություն չեն տալիս գնահատելու ՀՀ և ԵԱՏՄ երկրների առևտրի հարաբերական կարևորությունը, ուստի հաշվարկել ենք ՀՀ արտաքին առևտրի ինտենսիվության համաթիվը:

⁶⁶Վ. Արամյան «Հայաստանի տարածաշրջանային ինտեգրման հեռանկարները», «Քանթեր» Հայաստանի պետական տնտեսագիտական համալսարանի, Երևան 2014թ., էջ 62:

Առևտրի ինտենսիվության համաթիվը առաջարկվել է Բրաունի կողմից (1949 թ.), հետագայում զարգացվել է Կոչիմայի կողմից (1964 թ.): Կոչիմայի առևտրի ինտենսիվության համաթիվը կենտրոնանում է փոխադաժ առևտրի մակարդակի տատանումների վրա, ինչը տարբեր պաշտպանական խոչընդոտների արդյունք է⁶⁷: Դրանց թվին են դասվում տրանսպորտային ծախսերը, հովանավորչությունը, կամ էլ, օրինակ, սուբյեկտիվ պատճառներ՝ արտասահմանյան շուկայի վերաբերյալ ոչ կատարյալ տեղեկատվությունը: Առևտրի ինտենսիվության համաթիվը օգտագործվում է որպես ցուցանիշ՝ ցույց տալու համար գործընկեր երկրների միջև փոխադարձ առևտրի հոսքերն ամրապնդվում են, թե թուլանում: Այս համաթիվը, բավականին պարզ եղանակով ցույց է տալիս, թե արդյո՞ք երկու երկրների միջև առևտրի ծավալներն ավել է/պակաս է, քան կարելի էր սպասել՝ ելնելով համաշխարհային առևտրում նրանց զբաղեցրած դիրքից: Համաթիվի թերությունն այն է, որ հաշվի չի առնում երկրների աշխարհագրական մոտիկությունը, մինչդեռ վերջինս առևտրի արդյունավետության վրա մեծ ազդեցություն ունի:

Վերլուծենք ՀՀ և ԵԱՏՄ երկրների միջև առևտրի ինտենսիվությունը: Նախ կհաշվարկենք արտահանման և ներմուծման ինտենսիվությունը, այնուհետև ընդհանուր ապրանքաշրջանառության ինտենսիվությունը:

Արտահանման ինտենսիվությունը հաշվարկվել է հետևյալ բանաձևով⁶⁸

$$XII_{ij} = (X_{ij}/X_i)/[M_j/(M_w - M_i)]$$

Որտեղ՝ X_{ij} – i երկրի արտահանումն է j երկիր; X_i – i երկրի ընդհանուր արտահանման ծավալն է; M_j – j երկրի ներմուծման ընդհանուր ծավալն է; M_w – համաշխարհային ներմուծման ծավալն է:

Ներմուծման ինտենսիվությունը հաշվարկվել է հետևյալ բանաձևով՝

$$MII_{ij} = (M_{ij}/M_i)/[X_j/(X_w - X_i)]$$

Որտեղ՝ M_{ij} – i երկրի ներմուծումն է j երկրից; M_i – i երկրի ներմուծումն է; X_j – j երկրի ընդհանուր արտահանումն է, X_w – արտահանման համաշխարհային ծավալն է:

⁶⁷ Garnaut, R. and Drysdale, P. (1994). "Trade intensities and the analysis of bilateral trade flows in a many-country world: A survey in Asia-Pacific regionalism", Readings in International Economic Relation.

⁶⁸ Garnaut, R. and Drysdale, P. (1994). "Trade intensities and the analysis of bilateral trade flows in a many-country world: A survey in Asia-Pacific regionalism", Readings in International Economic Relation.

X_{ij}/X_i առևտրային գործընկերոջն ուղարկված արտահանման մասնաբաժինն է ընդհանուր արտահանման մեջ՝ տոկոսով, որը ցույց է տալիս թե որքան նշանակալի է առևտրային գործընկերը տվյալ երկրի արտահանման համար: $M_i/(M_w-M_i)$ ՝ առևտրային գործընկերոջ ընդհանուր ներմուծման մասնաբաժինն է ընդհանուր համաշխարհային ներմուծման մեջ՝ հանած ներքին տնտեսության ներմուծումը: Եթե արդյունավետության ինդեքսը մեծ է մեկից, ապա դա ցույց է տալիս, որ երկիրը դեպի իր առևտրային գործընկեր արտահանում է ավելի շատ, քան պետք է լիներ՝ հաշվի առնելով համաշխարհային առևտրում նրա զբաղեցրած դիրքը: Իսկ եթե ինտենսիվությունը մեկից փոքր է, ապա ճիշտ է հակառակ պնդումը:

Աղյուսակ 1.3.2

ՀՀ արտահանման ինտենսիվությունը ԵԱՏՄ երկրների միջև⁶⁹

2001-2013թթ.

Երկիրը	2001թ.	2003թ.	2005թ.	2007թ.	2009թ.	2011թ.	2013թ.
ՀՀ-ՌԴ	25,8	18,2	13,3	12,5	11,5	9,9	13,4
ՀՀ-Բելառուս	2,7	2,1	1,7	1,1	2,9	1,7	2,5
ՀՀ-Ղազախստան	3,3	1,4	1,6	2,7	1,5	1,6	1,9
ՀՀ-ԵԱՏՄ	19,9	13,9	10,3	10,0	9,2	8,2	10,9
ՀՀ-երրորդ երկրներ	0.83	0,87	0,88	0,83	0,85	0,84	0,78

Աղյուսակ 1.3.3

ՀՀ ներմուծման ինտենսիվությունը ԵԱՏՄ երկրների միջև⁷⁰ 2001-2013թթ.

Երկիրը	2001թ.	2003թ.	2005թ.	2007թ.	2009թ.	2011թ.	2013թ.
ՀՀ-ՌԴ	12,1	8,9	6,4	6,2	10,1	7,5	8,8
ՀՀ-Բելառուս	0,9	3,0	4,4	4,4	4,5	3,1	4,6
ՀՀ-Ղազախստան	0,4	0,3	0,2	22,8	0,3	1,3	0,04
ՀՀ-ԵԱՏՄ	10,5	7,8	5,6	7,9	8,6	6,4	7,5
ՀՀ-երրորդ երկրներ	0,81	0,85	0,87	0,78	0,76	0,80	0,76

⁶⁹ Հաշվարկը կատարվել է հեղինակի կողմից <http://comtrade.un.org/data/> կայքի տվյալների հիման վրա:

⁷⁰ Հաշվարկը կատարվել է հեղինակի կողմից <http://comtrade.un.org/data/> կայքի տվյալների հիման վրա:

Այսպիսով աղյուսակ 1.3.2-ից և 1.3.3-ից երևում է, որ դիտարկված ժամանակահատվածում ԵԱՏՄ երկրների հետ առևտուրն իրականացվում է ավելի ինտենսիվ, քան երրորդ երկրների հետ: Ավելի մեծ ինտենսիվություն բնորոշ է ՀՀ-Ռուսաստան հարաբերություններին՝ արտահանաման և ներմուծման տեսանկյունից: Բելառուսի և Ղազախստանի համեմատաբար ավելի ցածր ցուցանիշները ևս մեկ անգամ վկայում են, որ ԵԱՏՄ երկրներից ՀՀ համար ավելի մեծ հետաքրքրություն և կարևորություն ունի ՌԴ-ը: 2001 թ. համեմատ 2003 թ. դեպի երրորդ երկրներ ինտենսիվության աճը պայմանավորված էր այն հանգամանքով, որ ՀՀ դարձավ ԱՀԿ անդամ, և փաստորեն, սկսեց ԱՀԿ անդամ երկրների հետ առևտուր իրականացնել ավելի շահավետ պայմաններով, ինչն էլ մեծացրեց դեպի այդ երկրներ հետաքրքրությունը՝ նվազեցնելով ԵԱՏՄ երկրների շուկաների նկատմամբ հետաքրքրությունը և ինտենսիվության ցուցանիշը: Աճը շարունակվել է նաև 2005 թ.-ին: Ավելացնենք նաև, որ ԵԱՏՄ երկրների հետ թե՛ արտահանաման, և թե՛ ներմուծման ինտենսիվության գործակիցը մեծ է մեկից, այսինքն ՀՀ դեպի ԵԱՏՄ արտահանում է/ներմուծում է ավելի շատ, քան պետք է լիներ՝ հաշվի առնելով համաշխարհային առևտրում նրա զբաղեցրած դիրքը: Արտահանման ինտենսիվության համաթվի գերազանցումը ներմուծման ինտենսիվության համաթվին նշանակում է, որ ԵԱՏՄ երկրների շուկաների ավելի մեծ հետաքրքրություն են ներկայացնում ՀՀ համար, քան ՀՀ շուկան ԵԱՏՄ երկրների համար:

Առևտրի փոփոխության և զարգացման վրա ազդեցության քննության համար վերլուծենք առևտրի ստեղծման և շեղման էֆֆեկտները:

Ինտեգրացիոն գործընթացների տեսական վերլուծության ավանդական հիմքը Զ. Վիների հայեցակարգն է՝ մաքսային միության կամ ազատ առևտրի գոտու մասնակից երկրների բնակչության բարեկեցության բարձրացման կամ իջեցման վերաբերյալ: Զ. Վիները իր մասնակի հավասարակշռության մոդելով առաջ էր քաշում «առևտրի ստեղծման» և «առևտրի շեղման» էֆեկտներ հասկացությունները⁷¹: Ըստ Զ. Վիների արտաքին առևտրի ազատականացման և մաքսային միության ձևավորման ազդեցությունը անդամակցող երկրների տնտեսությունների վրա կարելի է բաժանել հետևյալ խմբերի.

⁷¹ Viner J., The Customs Union Issue // Carnegie Endowment for International Peace. N.-Y., 1950, p. 102-167.

- առևտրի ստեղծում,
- առևտրի շեղում:

Ըստ «առևտրի ստեղծման» էֆեկտի երկրները ներքին արտադրությունը փոխարինում են մաքսային միության անդամ երկրներից ավելի էժան ապրանքների ներմուծմամբ, իսկ «առևտրի շեղման» էֆեկտը ենթադրում է, որ երկիրը հրաժարվում է երրորդ երկրից ավելի էժան ներմուծումից, և ներմուծում է ավելի թանկ գներով, սակայն մաքսային միության անդամ երկրից: Եթե դիտարկենք ՀՀ արտահանման կառուցվածքն, ապա մի շարք կառուցվածքային առանձնահատկությունների և խնդիրների պատճառով էական առևտրի ստեղծման էֆեկտի առաջացումը խսիտ սահմանափակ է: Ինչպես պարզ դարձավ նախորդ գլխում կատարված վերլուծությունից ՀՀ արտահանումը խիստ կենտրոնացված է և սահմանափակված է ցածր ավելացված արժեք ունեցող ապրանքախմբերով: Միևնույն ժամանակ, եթե դիտարկենք ՀՀ արտահանման մասնագիտացման գործակիցը, ապա կնկատենք, որ այդ ապրանքները աչքի են ընկնում մասնագիտացման բարձր մակարդակով: Մասնագիտացումը հաշվարկվել է հետևյալ բանաձևով՝

$$ES = \frac{X_{ij} / X_{it}}{M_{kj} / M_{kt}}$$

Որտեղ՝ X_{ij} j ապրանքի արտահանման ծավալն է i երկրից, X_{it} i երկրի արտահանման ընդհանուր ծավալը, M_{kj} k երկրի կողմից j ապրանքի ներմուծման ծավալն է, M_{kt} k երկրի ընդհանուր ներմուծման ծավալը:

Մասնագիտացման բարձր մակարդակը նշանակում է, որ ներկայումս արտաքին առևտրի զարգացման վեկտորը «անցնում է» տնտեսության հենց այս ներկայացված ոլորտներով, իսկ մասնագիտացման ուղղության փոփոխության համար պահանջվում է իրականացնել մի շարք համակարգային և ինստիտուցիոնալ բնույթի փոփոխություններ: Ընդ որում, մասնագիտացման բարձր մակարդակ ունեցող ապրանքները մեծամասամբ արտահանվում են մնացած երկրներ:

Ստացվում է, որ ՀՀ արտաքին առևտրի կառուցվածքը ներկայումս ուղղված է դեպի երրորդ երկրներ և արտահանվող առկա ապրանքախմբերի գծով առևտրի ստեղծման հավանականությունը գտնվում է բավականին ցածր մակարդակի վրա: Սա ցույց տալու համար մեր կողմից հաշվարկվել է առևտրի ստեղծման էֆեկտը:

«Առևտրի ստեղծման» ազդեցությունը կախված է գործընկեր երկրների արտադրական կառուցվածքների համընկման աստիճանից և արտադրության հարաբերական ծախսերի տարբերություններից: Որքան ավելի շատ են համընկնում երկրների արտադրական կառուցվածքները և որքան ավելի բարձր է առաջարկի առաձգականությունը, այնքան ավելի մեծ է «առևտրի ստեղծման» հավանականությունը, քանի որ երկիրը հնարավորություն է ստանում այժմ տվյալ ապրանքը ներմուծել ավելի արդյունավետ արտադրողից⁷²: Հակառակ դեպքում մեծանում է «առևտրի շեղման» հավանականությունը:

«Առևտրի ստեղծման» հնարավորության քանակական գնահատականը՝ գործընկեր երկրների արտադրական կամ արտաքին առևտրի կառուցվածքի համընկնումների միջոցով, կարելի է տալ Ֆինգեր-Կրեյնին (ՖԿ) գործակցի միջոցով⁷³: Ենթադրենք, գոյություն ունեն n քանակի ապրանքախմբեր, որոնց շուրջ առևտուր է անում երկիրը և որոնք ինդեքսավորված են $i=1, \dots, n$: Ուստի հնարավոր է համադրել a և b երկրներից արտահանվող/ներմուծվող ապրանքների համամասնությունները.

$$\square\square = \sum_i \min \left[\left(\frac{x_{i1j}^k}{X_{i1j}} \right); \left(\frac{x_{i2j}^k}{X_{i2j}} \right) \right]$$

Որտեղ՝

x_{i1j}^k – 1 երկրի i ապրանքախմբի արտահանման/ներմուծման ծավալն է,

x_{i2j}^k – 2 երկրի i ապրանքախմբի արտահանման/ներմուծման ծավալն է:

Տվյալ գումարի բոլոր տարրերը դրական արժեք ունեցող կոտորակներ են: Ուստի $\mathcal{F} \in [0;1]$ (կամ $[0;100]$. եթե արտահայտված է տոկոսներով). եթե այն հավասարվում է 1-ի, ապա երկու երկրների առևտրի կառուցվածքը լրիվ նույնական է, եթե հավասարվում է 0-ի, ապա կառուցվածքը լրիվ տարբեր է: Եթե երկրներն ունեն նույնական առևտրային և ապրանքային կառուցվածք, ապա փոխադարձ առևտրի ազատականացումը հավանական է, որ կհանգեցնի «առևտրի ստեղծման» էֆֆեկտի, մինչդեռ, եթե կառուցվածքները նույնական չեն, ապա առևտրի ազատականացումը հավանական է, որ հանգեցնի «առևտրի շեղման» էֆֆեկտի: Հաշվարկները

⁷² Gasiorok M., Holmes P., Robinson S., Rollo J. and Shingal, A., 2006, Qualitative Analysis of a Potential Free Trade Agreement between the European Union and India // Centre for the Analysis of Regional Integration at Sussex, p. 48-52.

⁷³ Michael G. Plummer “Empirical methods in International trade”

իրականացվել են երկրների արտահանման և ներմուծման ապրանքային անվանացանկի քառանիշ դասակարգման հիման վրա: Մեր կողմից հաշվարկվել են Հայաստանի և ԵԱՏՄ անդամ երկրների, ՖԿ գործակիցները՝ «առևտրի ստեղծման» էֆեկտները գնահատելու նպատակով:

Աղյուսակ 1.3.4

Ֆինգեր-Կրեյնին գործակիցը 2014 թ.՝ ըստ ապրանքային անվանացանկի քառանիշ դասակարգման⁷⁴

Երկիրը	ՀՀ արտահանման ՖԿ գործակիցը	ՀՀ ներմուծման ՖԿ գործակիցը
Ռուսաստան	0.04	0.16
Բելառուս	0.04	0.21
Ղազախստան	0.03	0.17

Ինչպես տեսնում ենք ՖԿ ներմուծման գործակիցը Հայաստանի և գործընկերների առևտրում ավելի բարձր է, քան արտահանման գործակիցը: Սա ցույց է տալիս, որ Հայաստանի և գործընկեր երկրների առևտրի ազատականացման արդյունքում «առևտրի ստեղծման» ավելի մեծ հնարավորություն կա մեր երկրում, քան գործընկեր երկրներում: Ավելի մեծ է Բելառուսի հետ առևտրի ստեղծման հավանականությունը: Արտահանման գործակցով Բելառուսն ու ՌԴ հավասար մակարդակում են, իսկ Ղազախստանը մի փոքր զիջում է: Այնուամենայնիվ ստացված ցածր գնահատականները (ավելի մեծ են 0-ի) վկայում են, որ ԵԱՏՄ երկրների հետ առևտրի ստեղծման հավանականությունը ավելի փոքր է, քան շեղման հավանականությունը: Այժմ դիտարկենք առևտրի շեղման էֆեկտը:

ԵԱՏՄ համաձայնագրի կնքման արդյունքում երրորդ երկրներից ներմուծումը կարող է փոխարինվել համաձայնագրի անդամ երկրներից ներմուծմամբ՝ մաքսատուրքերի վերացման պատճառով: Ներմուծման նկատմամբ պահանջարկի՝ ըստ գնի առաձգականության գործակցի միջոցով, կարելի է գնահատել ՀՀ մաքսատուրքերի բարձրացման ազդեցությունը երրորդ երկրներից ներմուծվող ապրանքների ծավալի վրա հետևյալ բանաձևով.

⁷⁴ Հաշվարկվել է http://www.trademap.org/tradestat/Product_SelCountry_TS.aspx կայքի տվյալների հիման վրա:

$$E^{im} = \frac{\Delta I}{\Delta T} \times \frac{T_1}{I_1}$$

Որտեղ՝

E^{im} – ՀՀ ներմուծման նկատմամբ պահանջարկի առաձգականության միջինացված գործակիցն է՝ ըստ գնի՝ 1.51916⁷⁵,

ΔI – ներմուծման ծավալների փոփոխությունն է մաքսատուրքերի բարձրացումից հետո,

ΔT – ՀՀ միջին մաքսատուրքերի փոփոխությունն է՝ մաքսային միությանը անդամակցելու պարագայում՝ 4.1%,

I_1 – ՀՀ մաքսատուրքերի միջինացված դրույքաչափն է՝ 3.5%⁷⁶

T_1 – ՀՀ՝ երրորդ երկրներից ներմուծման ծավալն է՝ 3594834.4⁷⁷

Հաշվարկման արդյունքում ստացվում է, որ ՀՀ մաքսատուրքերի միջինացված դրույքաչափերի 4.1%-ով բարձրացման արդյունքում ՀՀ ներմուծման ծավալը երրորդ երկրներից կկազմի՝ 2803970.8, այսինքն կնվազի 22%-ով: Այսինքն մաքսատուրքերի բարձրացման արդյունքում տեղի է ունենում «առևտրի շեղում», քանի որ այժմ ներմուծողները նախընտրում են ապրանքները ներմուծել ԵԱՏՄ անդամներից՝ արհամարելով առևտրի համեմատական առավելությունների օրենքը: Իհարկե, ներմուծման 22% կրճատումը փորձագիտական գնահատականների արդյունք է, և չի կարող տալ ապագայում ԵԱՏՄ շրջանակներում արտաքին առևտրի ծավալների փոփոխության գնահատականը: Պատճառը նրանում է, որ ներկայումս անհանար է կանխատեսել, թե որ սպառողական ապրանքների պահանջարկը կփոփոխվի, հնարավոր է նաև, որ տնտեսական ռեսուրսների սղության պատճառով ներմուծման փոփոխության քաղաքականություն իրականացնել հնարավոր չլինի, և արդյունում մեր ստացած գնահատականը չհաստատվի:

Ինտեգրացիոն գործընթացները լրացուցիչ խթաններ են ստեղծում խմբի ներսում միջերկրային աշխատանքի բաժանման խորացման համար, քանի որ մաքսային խոչընդոտների կրճատումը կամ վերացումը, և որպես հետևանք, ինտեգրացիոն խմբավորման ներսում գների նվազումը հանգեցնում է առանձին ապրանքների գծով ճյուղի մասնագիտացմանը, ինչպես նաև այն ապրանքների խմբի աճին, որոնք ճյուղը սպառում է գործընկեր երկրների շուկաներում: Ներճյուղային առևտրի զարգացման

⁷⁵ <http://www.unctad.info/en/Trade-Analysis-Branch/Data-And-Statistics/Other-Databases/>

⁷⁶ WTO “Trade profiles 2014” p13.

⁷⁷ ԱՎԾ «ՀՀ սոցիալ-տնտեսական վիճակը 2014թ. Հունվար-դեկտեմբերին», էջ 116:

անհրաժեշտ պայմանը ծավալուն իրացման շուկայի առկայությունն է, որն ապահավում է տնտեսական ինտեգրացիան: Այդ պատճառով էլ ներդյուլային առևտրի մասնաբաժինը, հաճախ օգտագործվում է, որպես տարածաշրջանում ինտեգրացիոն գործընթացների արդյունավետության բնութագրիչ:

Հայաստանի և ԵԱՀԿ անդամ երկրների միջև խորը արտադրական կոոպերացման հնարավորությունների քանակական գնահատականը տալու համար հաշվարկել ենք Ներդյուլային առևտրի գործակիցը (ՆՃԱ): Սա ցույց է տալիս, թե ինչպես է տնտեսական ինտեգրումը խթանում այս ապրանքախմբերից յուրաքանչյուրի արտադրության մասնագիտացումը, արտադրական կոոպերացման հնարավորությունը և ավելացնում արտադրական օգուտները: Այս օգուտներն էլ հենց իրենցից ներկայացնում են խորը ինտեգրման առավելությունները, որոնք կարող են փոխհատուցել «առևտրի շեղումից» առաջ եկող վնասները⁷⁸: Ներդյուլային առևտրի մակարդակը, գործընկեր երկրների միջև, կարելի է գնահատել Գրուբել-Լլոյդ գործակցի միջոցով: Ենթադրենք ազգային տնտեսությունն ունի n քանակությամբ արդյունաբերական ճյուղեր, որոնք ինդեքսավորված են $i=1, \dots, n$ և որ արտահանված ու ներմուծված բոլոր ապրանքները կարող են տեղաբաշխվել ըստ արդյունաբերության ճյուղերի⁷⁹:

$$\square\square\square = \sum_i \left(\frac{2\min(X_i, M_i)}{(X_i + M_i)} \right) * \left(\frac{(X_i + M_i)}{\sum_i (X_i + M_i)} \right)$$

Որտեղ՝

X_i – արդյունաբերության i ճյուղի համախառն արտահանման ծավալն է,

M_i – արդյունաբերության i ճյուղի համախառն ներմուծման ծավալն է:

$\text{ՆՃԱ} \in [0;1]$. Եթե հավասարվում է 0-ի, ապա երկրների միջև ներդյուլային առևտուրը բացակայում է, եթե հավասարվում է 1-ի, ապա առևտուրը բացարձակապես ներդյուլային է:

⁷⁸ Gasiorsek M., Holmes P., Robinson S., Rollo J. and Shingal, A., 2006, Qualitative Analysis of a Potential Free Trade Agreement between the European Union and India // Centre for the Analysis of Regional Integration at Sussex, p. 48-52.

⁷⁹ Lloyd P. J. Controversies Concerning Intra-Industry Trade // Frontiers of Research in Intra-Industry Trade, Basingstoke: Palgrave Macmillan, p. 13-30:

Grubel H. G., Lloyd P. J. The Empirical Measurement of Intra-Industry Trade // Economic Record, 1971, p. 494-517.

Հայաստանի և ԵԱՏՄ առևտրի մեր կողմից հաշվարկված ՆՃԱ գործակիցները, ըստ արտաքին տնտեսական գործունեության ապրանքային անվանացանկի քառանիշ դասակարգման՝ 2014թ. վիճակագրական տվյալներով, ներկայացված են ստորև:

Աղյուսակ 1.3.5

Գրուբել-Լյոյդ ՆՃԱ գործակիցը 2014 թ.՝ ըստ ապրանքային անվանացանկի քառանիշ դասակարգման⁸⁰

Հ/Հ	Երկիր	Հայաստան
1.	Ռուսաստան	0.04
2.	Բելառուս	0.02
3.	Ղազախստան	0.09

Փաստորեն ՀՀ և ԵԱՏՄ երկրների միջև Գրուբել-Լյոյդ գործակիցը մոտ է 0-ի, ինչը վկայում է երկրների միջև ներդյուլային առևտրի բացակայության մասին: ՆՃԱ գործակցի ցածր մակարդակը ՀՀ և գործընկեր երկրների միջև մեկ անգամ ևս հաստատում է, որ Հայաստան-ԵԱՏՄ առևտրի ազատականացման արդյունքում «առևտրի ստեղծման», հետևաբար և արտադրական կոոպերացման հնարավորությունները փոքր են: Դա բացատրվում է այն հանգամանքով, որ ԽՍՀՄ փլուզումից հետո նշված երկրներում արդյունաբերական կառուցվածքների մեծ մասը քայքայվեց, իսկ դրա վերականգնումը դեռ կապահանջի երկար ժամանակ: Անհրաժեշտ է նշել, որ երկրի ներդյուլային մասնագիտացման գործընթացի զարգացումը, և որպես հետևանք նրա առևտրաշրջանառության մեջ ներդյուլային առևտրի մասնաբաժնի աճը փոխկապված է երկրի տնտեսության ճյուղային կառուցվածքի և արտահանման կառուցվածքի հետ: Զարգացած արդյունաբերական արտադրությունը բարենպաստ նախադրյալներ է ստեղծում ներդյուլային մասնագիտացման աճի համար: Արդյունաբերական ապրանքների արտադրության գործընթացը ունի բազմամակարդակ բնույթ, ենթադրում է պատրաստի արտադրանքի ստեղծման ճանապարհին որոշակի փուլերի իրականացում և միջանկյալ ապրանքների(այդ թվում հումք և կիսաֆաբրիկատներ) օգտագործում: Այս ամենը, ինչպես նաև արդյունաբերության տարբեր ճյուղերի ապրանքների նշանակալի դիֆերսիֆիկացիան հնարավորություններ են ստեղծում

⁸⁰ Հաշվարկները կատարվել են http://www.trademap.org/Bilateral_TS.aspx կայքի տվյալների հիման վրա

ինչպես հորիզոնական այնպես էլ ուղղահայաց ներճյուղային առևտրի զարգացման համար:

ԵԱՏՄ անդամակցությունը ՀՀ-ի համար կարող է ունենալ խոշոր ֆինանսական հետևանքներ: ԵԱՏՄ-ին անդամակցելով՝ Հայաստանը ակնկալում է ստանալ միասնական մաքսային «կաթսայի» 1,13%-ը, ինչը ենթադրում է լրացուցիչ մաքսային եկամուտներ ՀՆԱ-ի մոտ 1,5%-ի չափով: 2015թ. մինչև օգոստոս ընկած ժամանակահատվածում ՀՀ ԵԱՏՄ մաքսատուրքերից ստացել է շուրջ 88 մլն. ԱՄՆ դոլար, մինչդեռ եթե ԵԱՏՄ տարածքում պահպանվեր ներմուծման 2013թ. ծավալները այս գումարը կկազմեր 109 մլն. ԱՄՆ դոլար: ԵԱՏՄ չմասնակցելու պայմաններում, ՀՀ փաստացի ներմուծման 2015թ. ծավալներով մաքսատուրքերը կկազմեին շուրջ 70 մլն ԱՄՆ դոլար⁸¹:

ԵԱՏՄ մասնակցությունը դրականորեն չի ազդել ՕՌԻՆ-ների գոյություն ունեցող բացասական միտման վրա: 2014թ. որոշակի չափով ավելացել են ՌԴ-ից կատարվող ներդրումները, սակայն 2015թ. առաջին կիսամյակի արդյունքներով շեշտակիորեն նվազել են ինչպես ՕՌԻՆ-ները ընդհանրապես, այնպես էլ ՌԴ-ի կշիռը դրանցում: Այսպես ՕՌԻՆ-ները 2015թ. հունվար-հունիս ամիսների արդյունքներով 2014թ. Նույն ժամանակաշրջանի նկատմամբ նվազել են գրեթե 60 տոկոսով, իսկ ՌԴ-ից եկող ներդրումները՝ 90 տոկոսով: Հայաստանը 2015թ. առաջին կիսամյակում 2014թ. միևնույն ժամանակաշրջանի հետ համեմատած կորցրել է ՌԴ-ից եկող դրամական փոխանցումների ավելի քան 40 տոկոսը⁸²:

ԵԱՏՄ-ին անդամակցությունը իր ազդեցությունն ունեցավ ՀՀ-ԵՄ հարաբերությունների վրա, որոնք մինչ այդ ընթանում էին բուռն համագործակցային փուլերով: 2015թ. հոկտեմբերի 12-ին ԵՄ Արտաքին հարաբերությունների խորհուրդը լիազորել է Եվրոպական հանձնաժողովին և Եվրոպական Միության միասնական արտաքին քաղաքականության և անվտանգության հարցերով Բարձր ներկայացուցչին սկսել բանակցությունները Հայաստանի հետ նոր, պարտադիր իրավական ուժ

⁸¹ «ՀՀ տնտեսության վրա ԵԱՏՄ անդամակցության առանձին ազդեցությունների գնահատումը 2015 թվականի առաջին կիսամյակի արդյունքներով զեկույց» «ԱՎԱԳ Սոլյուշնս» ՍՊԸ, Երևան, հունվար, 2016, էջ. 8, http://www.mieir.am/pdf/zekuyc_1.pdf

⁸² «ՀՀ տնտեսության վրա ԵԱՏՄ անդամակցության առանձին ազդեցությունների գնահատումը 2015 թվականի առաջին կիսամյակի արդյունքներով զեկույց» «ԱՎԱԳ Սոլյուշնս» ՍՊԸ, Երևան, հունվար, 2016, էջ. 8, http://www.mieir.am/pdf/zekuyc_1.pdf

ունեցող, համալիր համաձայնագրի շուրջ, ինչպես նաև տրամադրել է համապատասխան բանակցային մանդատը: Բանակցությունների պաշտոնական մեկնարկը տրվել է 2015թ. դեկտեմբերի 7-ին: Նոր համաձայնագիրը կփոխարինի գործող ԵՄ-Հայաստան Գործընկերության և համագործակցության համաձայնագրին⁸³:

Ամփոփելով, նշենք, որ, ՀՀ անդամակցությունը ԵԱՏՄ-ին կապված է ծախսերի և ռիսկերի հետ: ԵԱՏՄ շրջանակներում Հայաստանը կարող է շատ ավելի սերտ կապվել Ռուսաստանի տնտեսության հետ, իսկ վերջինս անկայուն է, կախում ունի էներգակիրներից, և գոնե միջնաժամկետ հատվածում շատ դանդաղ կաճի, եթե էական կառուցվածքային բարեփոխումներ չլինեն⁸⁴:

Այս փուլում մեր կողմից արված գնահատականներն ու կանխատեսումները ՀՀ-ի համար ԵԱՏՄ անդամակցության համատեքստում թվում են վատատեսական: Այդուհանդերձ, կարևոր է հաշվի առնել, որ ԵԱՏՄ Հայաստանի անդամակցությունը ժամանակային առումով համընկավ Ռուսաստանի Դաշնության տնտեսությունում զգալի խնդիրների առաջացման ժամանակահատվածի հետ: Վերջիններս պայմանավորված են ինչպես նավթի գնի շեշտակի անկման, այնպես էլ ՌԴ դեմ, ինչպես նաև ՌԴ կողմից սահմանված տնտեսական պատժամիջոցներով: ԵԱՏՄ անդամակցության ազդեցությունը ՀՀ տնտեսության վրա գնահատելը նման կարճաժամկետ հատվածում արդեն իսկ բավականին խնդրահարույց է, որն էլ ավելի է բարդանում ՌԴ էքզոգեն տնտեսական խնդիրների հետևանքները ԵԱՏՄ ազդեցությունից տարանջատելու անհրաժեշտությամբ:

Մենք կարծում ենք, որ անհրաժեշտ է հաշվի առնել այն ժամանակային լազը, որ միշտ գոյություն ունի տնտեսական գործընթացների սկզբնական փուլում ներդրման և նրանց արդյունքում օգուտի ստացման միջև: Հետևաբար, թե արդյո՞ք ԵԱՏՄ-ն այն գործիքն է, որը կապահովի ՀՀ ինտեգրումը համաշխարհային տնտեսությանը, թե՛ ոչ, ցույց կտա ժամանակը:

⁸³ <http://www.mieir.am/?em&lang=arm>

⁸⁴ <http://www.imf.org/external/pubs/ft/scr/2015/cr1565.pdf>

ԳԼՈՒԽ 2. ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ԾԱՌԱՅՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ՄԻՋԱԶԳԱՅՆԱՑՄԱՆ ՀԻՄՔԵՐԸ ՀԱՄԱՇԽԱՐՀԱՅԻՆ ՏՆՏԵՍՈՒԹՅՈՒՆՈՒՄ

2.1 Միջազգային տնտեսական ինտեգրման տրանսպորտային բաղադրիչը

Ժամանակակից աշխարհում միջազգային տնտեսական հարաբերությունների դրսևորման լավագույն ձևերից մեկը տրանսպորտային համակարգն է, որի շնորհիվ տեղի է ունենում մարդկանց և բեռների տեղափոխում աշխարհի ցանկացած կետ: Տրանսպորտային համակարգի կայուն և արդյունավետ գործունեությունը տնտեսության կառուցվածքային վերափոխումների, տնտեսական աճի, միասնականության, ազգային անվտանգության ապահովման կարևորագույն նախապայմաններից է, որի դերն ու նշանակությունը թերագնահատել չի կարելի: Զարգացած տրանսպորտային ենթակառուցվածքները ապահովում են երկրների ելքը արտաքին աշխարհ՝ բացելով համաշխարհային տնտեսությանը ինտեգրման նոր հնարավոր հորիզոններ:

Երկրի համար ինտեգրման և գլոբալացման գործընթացներին առավելագույն մասնակցություն և ներգրավվածություն ունենալու տեսանկյունից առաջնային նշանակություն ունի այդ գործընթացների մաս կազմող և դրանց սպասարկումը իրականացնող տրանսպորտային բաղադրիչը և դրա համապատասխանեցումը համաշխարհային տնտեսության նոր պահանջներին:

«Տրանսպորտային բաղադրիչ» կամ «Տրանսպորտային գործոն» հասկացությունը մասնագիտական գրականության մեջ իր մեջ ներառում է այս կամ այն երկրի տրանսպորտային ենթակառուցվածքի զարգացվածության աստիճանը, տրանսպորտային միջոցների վիճակը, ապրանքաշրջանառության վնասները, գնում կամ վաճառք իրականացնելիս տպանսպորտային գործոնի հաշվարկման առանձնահատկությունները, ապրանքի փոխադրման ժամանակ տրանսպորտային գործընթացի արդյունավետությունն ու առանձնահատկությունները, տրանսպորտային լոգիստիկան և այլ բաղադրիչներ:

Տրանսպորտային հաղորդակցության ուղիների զարգացումը հիմնարար նշանակություն ունի հասարակության առաջընթացի ապահովման գործում: Այն ապահովում է մարդկանց և ազգերի միջև կապը, նպաստում առևտրային և գործարար հարաբերությունների զարգացմանը: Տրանսպորտային ենթակառուցվածքները, միաժամանակ, կապված են և՛ հասարակության տնտեսական գործունեության, և՛ կենսագործունեության ու անվտանգության բոլոր ոլորտների հետ: Անգնահատելի է տրանսպորտային ենթակառուցվածքների դերը արդյունաբերական 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 տնտեսություններ⁸⁵:

Բեռնափոխադրումների «կոնտեյներիզացիայի» գործընթացին զուգահեռ հրատարակվեցին բազմաթիվ գիտական հետազոտություններ, որոնցում բերված կանխատեսումների համաձայն՝ մոտ ապագայում բեռնափոխադրման գործընթացից իսպառ դուրս կմնան այդ ոլորտի էքսպեդիտորական միջնորդ կազմակերպությունները: Իրականում, սակայն աշխարհում այդ ոլորտի մոտ 100 հզր. միջնորդ կազմակերպությունների վերացումը լուրջ բացասական սոցիալական հետևանքներ կունենա դրանցում աշխատող անձանց և նրանց ընտանիքի անդամների համար: Արդյունքում, 1986թ. դեկտեմբերի 22-ին ԵՄ-ն արգելեց ֆրախտային նավագնացությամբ զբաղվող կազմակերպությունների կողմից խառը տիպի հաղորդակցության ուղիներով (օրինակ՝ ցամաքային և ջրային) բեռների տեղափոխումը և տարիֆիկացիան⁸⁶: Այսպիսով՝ որոշակի ծառայությունների մատուցում կարող էին իրականացնել բեռնափոխադրման միջնորդ կազմակերպությունները: Համանման գործընթաց տեղի ունեցավ նաև օդային տրանսպորտի ոլորտում: Օդային տրանսպորտի միջազգային ասոցիացիան (IATA) միջնորդ կազմակերպություններին օդային տրանսպորտով անսահմանափակ քանակությամբ բեռների տեղափոխման ներգրավման իրավունք տվեց: Այսպիսով,

⁸⁵ Եղիազարյան Ա., Հայաստանի ցամաքային հաղորդակցության ուղիները, 21-րդ դար թիվ 2, 2003, էջ 164-184

⁸⁶ Council Regulation (EEC) no 4056/86 of 22 december 1986 laying down detailed rules for the application of articles 85 and 86 of the treaty to maritime transport, oj L 378, 31.12.1986, p. 24 / <http://eur-lex.europa.eu/lexuriserv/lexuriserv.do?uri=consleg:1986r4056:20040501:en:pdf/>

միջնորդ կազմակերպությունների համար ստեղծվեցին ինչպես տնտեսական, այնպես էլ իրավական հիմքեր արդի գլոբալացվող աշխարհում ինտեգրվելու նպատակով: Ներկայումս արդեն բեռնափոխադրման միջնորդ կազմակերպություններն առավել զարգացած են և ունեն համաշխարհային մակարդակով տարածված ցանց, ներկայացուցիչներ, ենթամիջնորդներ և ապահովված են համակարգչային անհրաժեշտ ծրագրային փաթեթներով: Փաստորեն, ինտեգրացիոն և գլոբալացման գործընթացների արդյունքում ստեղծվեցին նախապայմաններ տրանսպորտային ցանցի զարգացումը համաշխարհային առևտրի աճի տեմպերին համահունչ դարձնելու նպատակով:

Այսուհանդերձ, հարկ է նշել, որ ինտեգրացիոն և գլոբալացման գործընթացները որոշակիորեն տարբերվում են տրանսպորտի ոլորտում տեղի ունեցող համանման փոփոխություններից. ինտեգրացիոն գործընթացները տարբեր խորությամբ և տարբեր արագությամբ էին իրականացվում տարբեր տարածաշրջաններում⁸⁷, ինչը չի կարելի ասել տրանսպորտի մասին⁸⁸ Դեռևս 1998թ. ԵՄ-ում ավտոմոբիլային տրանսպորտին բաժին էր ընկնում բեռնափոխադրումների 44%-ը և ուղևորափոխադրումների 79%: Հարկ է նշել, որ համանման բաշխվածություն առկա է գրեթե բոլոր զարգացած երկրներում, որոնցում ավտոմոբիլային տրանսպորտը ոչ միայն տրանսպորտի տեսակ է, այլև՝ տնտեսվարման համակարգի առանցքային տարր, որը զգալի դերակատարում ունի տնտեսական աճի և սոցիալական զարգացման ապահովման գործընթացում, քանի որ ինչպես ավտոմոբիլային տրանսպորտը, այնպես էլ ավտոմոբիլային արդյունաբերությունը զգալի ազդեցություն ունեն երկրի տնտեսության վրա: Վերջին տասնամյակների ընթացքում համաշխարհային տնտեսությունում առկա է որակյալ ավտոճանապարհների շինարարության տեմպերի աճ: Ըստ էության սրա հիմնական պատճառն այն է, որ ավտոմոբիլային տրանսպորտով օրինակ՝ 350-400 կմ հեռավորության համար բեռների տեղափոխման պարագայում տեղի է ունենում

⁸⁷ այն առավել խորությամբ և սոր իրականացվել է երկու տարածաշրջանում՝ Արևմտյան Եվրոպա (EC) և Հյուսիսային Ամերիկա (NAFTA)

⁸⁸ Калявин В.П., Большая энциклопедия транспорта. в 8 томах, ред. Совет Крыжановский. а. идр., т.1. Общие вопросы, 1994, стр. 146, т.4. Железнодорожный транспорт, 2003, стр.255

ժամանակի քառակի խնայում, քան այն երկաթուղային տրանսպորտով տեղափոխելիս⁸⁹:

Ինչ վերաբերում է երկաթուղային ոլորտին, ապա դրա զարգացման վրա ևս զգալի ազդեցություն ունեցան Եվրոպայում արդյունաբերական հեղաշրջումը և գիտատեխնիկական առաջընթացը: Սակայն, դրա հետ մեկտեղ ոլորտի զարգացման վրա իր ուրույն ազդեցությունն ունեցավ երկաթուղային տրանսպորտի ռազմավարական նշանակությունը, որն առավելապես արտահայտվում էր երկրների ազգային սահմանների ներսում կենտրոնացվածությամբ և դրանից դուրս է ապակենտրոնացմամբ: Այսպիսով, առաջ եկան ոլորտի սահուն զարգացման մի շարք խոչընդոտներ, ինչպիսիք են՝ շարժակազմի տարբերությունները, երկաթգծերի լայնության տարբերությունները և այլն. երկաթգծի ռելսերի լայնությունը Հս. Ամերիկայում, Եվրոպայում, Չինաստանում և այլ երկրներում 1435 մմ էր, Ռուսաստանում և ԱՊՀ երկրներում՝ 1520 մմ, Իսպանիայում՝ 1688 մմ, Ճապոնիայում՝ 1067 մմ: Միայն վերջին տասնամյակներում է սկսվել երկաթգծերի ապապետականացման գործընթացը, որը ներկայումս վերջնականապես ձևավորվել է դեռևս միայն Գերմանիայում, Ֆրանսիայում, Շվեդիայում, Դանիայում և Նիդերլանդներում: Փաստորեն, ինտեգրման և գլոբալիզացիայի պայմաններում երկաթգծային տրանսպորտի ոլորտում առաջացել են հետևյալ՝ առաջնահերթ լուծում պահանջող հարցերը.

- միջազգային ցամաքային տրանսպորտային միջանցքների ստեղծում՝ դրանցում երկաթուղային տրանսպորտի գերակշռությամբ՝ միջազգային բեռնափոխադրումներ իրականացնելու նպատակով,
- երկաթուղային տրանսպորտի ռացիոնալացում և տեխնիկական վերափոխում՝ բեռնափոխադրումների ինքնարժեքի նվազեցման և ոլորտի մրցունակության մեծացման նպատակով և այլն:

2001թ. ԵՄ-ն վերոնշյալ հարցերին լուծում տալու նպատակով ընդունեց մինչև 2010թ. տրանսպորտի վերափոխման և վերակառուցման հայեցակարգ՝ «Սպիտակ գիրք» անվանմամբ: Հայեցակարգում նշված են ոլորտում առկա խնդիրները և դրանց լուծման ժամանակացույցը⁹⁰:

⁸⁹ Батищев И., Корнев А., Роль автомобильного транспорта в реализации концепции общеевропейского роста ранства-М.: Автомагистраль, 2000, янв. стр. 22-26

⁹⁰ Белая Книга-Европейская транспортная политика до 2010г., время решать. Транспорт-важнейшее направление и движущая сила интеграции, ирмат-холдинг.-М.: Полиграф сервис xxi, 2003, стр.22-38

Ներկայումս ինտեգրման ձեռքբերումներից կարելի է համարել այն, որ օրինակ՝ Հյուսիսային Ամերիկայում գործող երկու խոշորագույն երկաթգծային ընկերությունները Canadian National-ը և Canadian Pacific-ն այլևս իրենց կողմից սպասարկման տարածքները աշխարհագրորեն չեն բաժանում: Հարավային Ամերիկայում հյուսիսամերիկայի Railroads Development Corp (RDC) կազմակերպությունը կոորդինացնում է միասնական տրանսպորտային համակարգի գործունեությունը, որը սպասարկում է Mercosur-ի շուկան, ներառյալ Արգենտինան, Բրազիլիան, Պարագվայը և Ուրուգվայը:

Օդային տրանսպորտը տրանսպորտի առավել գլոբալացված ոլորտ է, իսկ ավիացիոն արդյունաբերությամբ զբաղվող ընկերությունները խոշոր վերազգային կորպորացիաներ են: Անցյալ հարյուրամյակի վերջին միջազգային տնտեսական գոտիների ստեղծմանը զուգահեռ ուղևորատար ավիափոխադրումների շուկայի ազատականացումը դուրս եկավ առանձին պետության սահմաններից և ներերկրյա ուղղությամբ իրականացվող չվերթներին զուգահեռ (օրինակ՝ Ֆրանկֆուրտ-Բեռլին) սկսեցին զարգանալ միջազգային չվերթները (օրինակ՝ Փարիզ-Լոնդոն): Այժմ արդեն արտադրության և առևտրի սպասարկման ոլորտում օդային բեռնափոխադրումները կարևոր տեղ են զբաղեցնում: Օդանավակայանների համար ևս սկսվել է ապապետականացման գործընթացը. սեփականության պետական ձևին փոխարինելու է գալիս բաժնետիրականը: Օրինակ՝ Մեծ Բրիտանիայում բոլոր օդանավակայանները հանդիսանում են British airports authority ընկերության սեփականությունը:

Ներկայումս արդեն օդային տրանսպորտը դարձել է գլոբալ տնտեսության «արյունատար համակարգը»: XXI դարի սկզբին տեղի ունեցած երկու իրադարձությունները մեծ ազդեցություն ունեցան օդային տրանսպորտի աճի և գլոբալ տնտեսությանը նրա ինտեգրման գործում: Առաջինը՝ բաց երկնքի մասին համաձայնագրի ստորագրումն էր: Դեռևս 1992 թվականին ԱՄՆ-ի պետդեպարտամենտը բանակցություններ էր վարում, որոնք ավարտվեցին «Բաց երկնքի մասին» 47 համաձայնագրերի կնքմամբ Եվրոպայում, Ասիայում, Լատինական Ամերիկայում, Մերձավոր Արևելքում և Աֆրիկայում: Եթե սրան ավելացնենք Ճապոնիայի, Ֆրանսիայի, Կանադայի և Մեքսիկայի՝ զգալիորեն ազատականացված շուկաները, ապա ԱՄՆ-ի միջազգային ավիացիոն շուկայի մոտ 60%-ը ենթարկվում է «Բաց երկնքի մասին» համաձայնագրերին: Օդային

փոխադրումների հետագա ազատականացումը հանգեցրեց երկրորդ կարևոր իրադարձությանը, այն է անցումը 1990-ական թվականներին գլոբալ տրանսպորտային անընդհատ ցանցերին: Պահանջարկի բավարարման և ավիաուղիների արդյունավետության բարձրացման համար սկսեցին ստեղծվել այլանսներ և յուրահատուկ մարքեթինգային սխեմաներ՝ գործընկերության ընդհանուր կոդերի ձևով (որով մի փոխադրողը օգտվում է մյուսի կոդից, որպեսզի ստեղծի ավելի հարմար պայմաններ՝ երկկողմ գործողությունների կամ ցամաքային ծառայություններից օգտվելու համար)՝ մրցունակ համակենտրոնացված համակարգեր ստեղծելու նպատակով, որոնք կներգրավեն ամբողջ աշխարհը: Միջազգային ավիաուղիների այլանսների քանակը, սկսած 1994 թ., անընդհատ ավելանում է՝ նկատելիորեն ավելի ցածր սակագներով հաճախորդներին ընձեռելով տրանսպորտային ծառայությունների լայն ընտրության հնարավորություն: Միջազգային այդ ցանցերը կարողանում են ապահովել հարյուրավոր բնակավայրերի անխափան սպասարկումը և դրանց միավորումը համաշխարհային շուկայի հետ այնպիսի միջոցներով, որոնց մասին գաղափար անգամ չկար ոչ վաղ անցյալում⁹¹:

Տրանսպորտի մյուս տեսակների համեմատ օդային տրանսպորտի ամենամեծ առավելությունը նույն հեռավորությունն առավելապես սեղմ ժամկետում հաղթահարելու հնարավորությունն է: Այդ է պատճառը, որ այս փոխադրամիջոցը հիմնականում օգտագործվում է շուտ փչացող և փոքր տարողության թանկարժեք իրերի փոխադրման նպատակով: Սակայն որպես տվյալ փոխադրամիջոցի համեմատական թերություն հարկ է նշել դրա բարձր արժեքը:

Այսպիսով, կարելի է փաստել, որ տրանսպորտի բոլոր տեսակներն իրենց կարևոր դերն ունեն տարածաշրջանային ինտեգրման գործում՝ խթանելով առևտրատնտեսական, սոցիալ-մշակութային կապերի զարգացումը, ինչպես նաև առավել հեշտացնելով գլոբալացման գործընթացը:

Համաձայն ՄԱԿ-ի հովանու տակ գործող Ասիայի և Խաղաղովկիանոսյան տարածաշրջանի տնտեսական և սոցիալական հանձնաժողովի (UNESCAP կամ ESCAP) գնահատման՝ տրանսպորտի և պահեստավորման ավելացրած արժեքը Ասիայի և Խաղաղովկիանոսյան տարածաշրջանի երկրներում տատանվում է ՀՆԱ-ի 3-8%-ի

⁹¹ Նազարյան Գ., Արտաքին տնտեսական գործունեության տրանսպորտային ապահովում, Երևան-2010, էջ 45-52

սահմաններում⁹²: Պետական ներդրումները տրանսպորտի ոլորտում, որպես կանոն, տատանվում են ՀՆԱ-ի 2-2,5%-ի սահմաններում⁹³ և կարող են գերազանցել 4%-ը՝ տրանսպորտային ենթակառուցվածքների վերափոխում և արդիականացում իրականացնող երկրներում (օրինակ՝ Չինաստան, Թաիլանդ և այլն)⁹⁴:

Որոշ վերլուծությունների⁹⁵ համաձայն՝ տրանսպորտային ենթակառուցվածքների զարգացումն Արևելյան և Հարավ-Արևելյան Ասիայում առանցքային դեր է ունեցել համաշխարհային առևտրի նշանակալի աճի ապահովման գործում. այն զուգորդվել է միջազգային կոնտեյներային փոխադրումների և ավիափոխադրումների ցանցի ընդլայնմամբ: 2006թ. համաշխարհային կոնտեյներային ծովային փոխադրումների 46%-ը, կոնտեյներների նավահանգստային շրջանառության 62%-ը, ինչպես նաև՝ կոնտեյներային նավաշինության 83%-ը բաժին էր ընկնում ասիական երկրներին⁹⁶:

Այդուհանդերձ պետությունների միջև միջազգային առևտրի իրականացման գործում հիմնական բեռնափոխադրումների ծավալը բաժին է ընկնում ծովերով ու օվկիանոսներով փոխադրումներին, այսինքն՝ ջրային տրանսպորտին, որը մեծածավալ բեռների հեռավոր փոխադրումներ իրականացնելու համար դիտարկվում է որպես առավել հարմար և արդյունավետ միջոց: Ջրային տրանսպորտը մասնակցում է միջազգային առևտրի ընդհանուր ծավալի գրեթե 80%-ին: Բեռնառաքման համար տարեկան շուրջ 110 միլիարդ ԱՄՆ դոլար (համաշխարհային արտահանման մոտ 7%-ը) վճարվում է ջրային բեռնափոխադրողներին⁹⁷:

Ինտեգրացիոն գործընթացները որոշակի յուրահատկությամբ են դրսևորվում ծովային ելք չունեցող երկրների համար: Նրանց ընդհանրությունը հարևան երկրների առևտրային և տրանսպորտային ենթակառուցվածքներից ունեցած կախվածությունն է:

⁹² ESCAP, Statistical Abstract of Transport 2005 (<http://www.unescap.org/ttdw/statabs/index2.asp>).

⁹³ World Bank, transport sector overview (<http://www.worldbank.org/transport/whysimp.htm>).

⁹⁴ Asian Development Bank, Japan Bank for International Cooperation and World Bank, Connecting East Asia New Framework for infrastructure (Washington D.C., World Bank, 2005).

⁹⁵ Փախլյան Ա., Տրանսպորտային ենթակառուցվածքների զարգացումը որպես ազգային տնտեսության մրցունակության գրավական, Ազգային տնտեսության մրցունակության բարձրացման հիմնախնդիրները Գիտաժողովի նյութեր, Երևան 2013, էջ 173

⁹⁶ United Nations Escap, Enhancing Regional Cooperation in Infrastructure Development Including that Related to Disaster Management, New York 2006, p. 28.

⁹⁷ Նազարյան Գ., Արտաքին տնտեսական գործունեության տրանսպորտային ապահովում, Երևան-2010, էջ 45-52

Ծովային ելք չունեցող 31 զարգացող երկրներից 22-ն ԱՀԿ լիիրավ անդամ են, 7-ը գտնվում են ԱՀԿ դիտորդի կարգավիճակում, կազմակերպությանն անդամակցության հայտ չեն ներկայացրել միայն 2 երկիր (Թուրքմենստան և Բուրան): Սակայն ԱՀԿ անդամ երկրների հանդեպ կիրառվող մաքսատուրքերի ցանկացած նվազեցում չի կարող ծովային ելք չունեցող երկրներին շնորհել այն նույն առավելություններով, ինչ առավել բարենպաստ տրանսպորտային պայմաններով երկրներին: Ավելին, համաշխարհային տնտեսության զարգացումները ցույց են տալիս, որ մաքսատուրքերի և ոչ սակագնային արգելքների կրճատման կամ վերացման ճանապարհով ընթացող արտաքին առևտրի ազատականացումը կարող է շատ թույլ տնտեսական ներգործություն ունենալ բարձր տրանսպորտային ծախսերի և արհեստականորեն բարդեցված մաքսային ընթացակարգերի առկայության պայմաններում⁹⁸:

Ինտեգրման և գլոբալացման գործընթացներին մասնակցություն ունենալու համար ծովային ելք չունեցող պետությունների համար հատկապես կարևորվում է օդային, երկաթուղային, ավտոմոբիլային, ներքին ջրային և խողովակաշարային տրանսպորտը:

Այդուհանդերձ, ծովային ելք չունեցող երկրներն ունեն մեկ ընդհանրություն՝ բարձր տրանսպորտային ծախսերն ու աշխարհագրական առանձնացվածությունը խոչընդոտում են տնտեսական աճի բարձր տեմպերին և եկամուտների ավելացմանը: Համաձայն որոշ հաշվարկների՝ ծովային ելք չունեցող երկրներում տնտեսական աճը 1%-ով ավելի ցածր է, քան հարևան ավամերձ երկրներում, ընդ որում՝ տարեկան աճի 1% ցածր մակարդակի 0,7%-ային կետը բացառապես պայմանավորված է ծովային ելքի բացակայությամբ առաջացող եկամուտների կորուստներով, իսկ 0.3%-ային կետը պայմանավորված է այն հանգամանքով, որ դրանցում տրանսպորտային ծախսերի միջին մակարդակը կրկնակի բարձր է ծովային ելք ունեցողների համեմատ⁹⁹: Այդ պատճառով միջազգային մակարդակով սկսվեցին աշխատանքներ ծովային ելք չունեցող երկրների հիմնախնդիրների նվազեցման համար: Այս համատեքստում հատկապես կարևորվում է UNCTAD-ի դերը: Ծովային ելք չունեցող երկրների առևտրի զարգացման համար մշակվել է Առևտրի և զարգացման հարցերով միացյալ ազգերի

⁹⁸ Նազարյան Գ., Փախյան Ա., Արտաքին առևտրի արդյունավետության բարձրացումն ըստ Կիոտոյի միջազգային կոնվենցիայի, բանբեր ՀՊՏՀ #1(19), 2010թ., էջ 80-92:

⁹⁹ Gallup J.L., Sachs Jeffrey D., Mellinger A., Geography and Economic Development, CID Working Paper No. 1 March 1999, p. 20.

կոնֆերանսի գլխավոր ծրագիրը, որը մաքսային գործընթացների ավտոմատացմանն ուղղված ծրագրերի փաթեթն է (TWM): Ծրագիրը մշակված է Եվրոպական տնտեսական հանձնաժողովի և Համաշխարհային մաքսային կազմակերպության չափորոշիչների և ծածկագրերի հիման վրա: Հիմնական նպատակը մաքսային ընթացակարգերի արագացման և ծախսերի կրճատման միջոցով առևտրի խթանումն է: UNCTAD-ը քայլեր է ձեռնարկում նաև տարանցիկ գործընթացներում տարածաշրջանային համագործակցությունը խորացնելու ուղղությամբ: Ծովային ելք չունեցող երկրների տարանցիկ առևտրի խթանման մասին առաջին կոնվենցիան ընդունվել է Նյու Յորքում 1965 թվականի հուլիսի 8-ին և ուժի մեջ է մտել 1967 թվականի հունիսի 9-ին: Համաձայն կոնվենցիայի դրույթների՝

1. Ծովափ չունեցող պետությունները, ծովափնյա պետությունների հետ հավասարապես ծովից օգտվելու համար, պետք է ազատ ելք ունենան դեպի ծով, որի համար դրանց միջև գտնվող տարանցման երկիր հանդիսացող պետությունները պետք է ծովային ելք չունեցողներին տրամադրեն ազատ ճանապարհ իրենց տարածքով և տվյալ պետության դրոշի ներքո նավարկող նավերին ազատ մուտք դեպի նավահանգիստներ՝ համաձայն կոնվենցիայի դրույթների,

2. Ծովափնյա և դեպի ծով ելք չունեցող պետությունների միջև գտնվող պետությունները պետք է կարգավորեն տարանցման ազատությանը, նավահանգիստներում հավասար վերաբերմունքին վերաբերող բոլոր հարցերը, եթե նման պետությունները դեռևս չեն միացել գործող միջազգային կոնվենցիաներին¹⁰⁰:

Հաշվի առնելով բոլոր երկրների ծովային ելք ունենալու իրավունքը՝ Միավորված ազգերի կազմակերպության կողմից 1982 թվականի դեկտեմբերի 10-ին ընդունվել է Ծովային իրավունքի կոնվենցիան, որի նպատակն է սահմանել ծովերի և օվկիանոսների համար այնպիսի իրավական ռեժիմ, որը կնպաստի միջազգային հաղորդակցությանը և կօժանդակի խաղաղ նպատակներով ծովերի և օվկիանոսների օգտագործմանը, դրանց ռեսուրսների արդարացի և արդյունավետ կիրառմանը, կենդանի ռեսուրսների ուսումնասիրմանը, ծովային էկոլոգիայի և շրջակա միջավայրի պահպանմանը: Այս կոնվենցիային Հայաստանը միացել է 2002թ.:

¹⁰⁰ Հավելված 5

Եթե ծովային ելք չունեցող երկրները ձգտում են հաղթահարել աղքատությունը և թերզարգացվածությունը, ապա նախ և առաջ դրանք պետք է ձգտեն նվազեցնել տրանսպորտային ծախսերի բարձր մակարդակը: Սակայն այդ հիմնախնդիրն անհնար է լուծել առանց տարանցիկ երկրների և զարգացած երկրների ֆինանսական ու տեխնիկական աջակցության: Նշված երկրների միջև համագործակցությունը կարող է լինել տարբեր բնույթի.

Տարածաշրջանային համագործակցություն- Տարանցիկ երկրի տրանսպորտային համակարգերից բացարձակ կախվածության հետևանքով տարածաշրջանային սերտ համագործակցությունը տրանսպորտի զարգացման և առևտրի խթանման ոլորտներում ծովային ելք չունեցող երկրների համար տնտեսական աճի ապահովման տեսակետից շատ կարևոր է: Հարկ է նշել, որ այս համագործակցությունը շահավետ է երկու կողմերի համար: Մի կողմից ծովային ելք չունեցող երկրների տրանսպորտային համակարգերի ինտեգրումը գլոբալ տրանսպորտային համակարգերին կապահովի ավելի հեշտ և էժան մուտքը ծով, մյուս կողմից տարանցիկ երկրները կշահեն արդյունավետ տարանցիկ տրանսպորտային ծառայությունների տրամադրումից ստացված երկամտից: Բացի այդ, ծովային ելք չունեցող երկրների առևտրի ընդլայնումը կնպաստի տարանցիկ երկրի համար նոր շուկաների մուտքի հնարավորությանը:

Համագործակցություն ենթակառուցվածքների զարգացման ոլորտում- Համաշխարհային առևտրաշրջանառությունում ունեցած ցածր տեսակարար կշիռը պայմանավորված է նաև թերզարգացած տրանսպորտային ենթակառուցվածքներով¹⁰¹: Ծովային ելք չունեցող երկրների, ինչպես նաև տարանցիկ երկրների ենթակառուցվածքների զարգացումը հնարավորություն կտա նվազեցնել տրանսպորտային ծախսերը: Որոշ հաշվարկների համաձայն՝ ծովային ելք չունեցող երկրների ենթակառուցվածքների զարգացումը հնարավորություն կտա տարանցիկ երկրների տրանսպորտային ծախսերի համեմատ 50%-ով բարձր ծախսերը նվազեցնել մինչև 36%, տարանցիկ երկրի ենթակառուցվածքների զարգացումը մինչև 26%, իսկ միաժամանակյա բարեփոխումները կնվազեցնեն ծախսերը մինչև 32%¹⁰²: Միևնույն

¹⁰¹ Bond, Eric W., “Transportation Infrastructure Investments and Trade Liberalization”, February 2005, p.1

¹⁰² Anwarul K. Chowdhury, Sandagdorj Erdenebileg “Geography Against Development” UN-OHRLLS, New York, 2006, “UN-OHRLLS, New York, 2006, 57p.,

ժամանակ՝ ծովային ելք չունեցող երկրի ենթակառուցվածքների բարելավումը կբերի սեփական առևտրի 8% աճի, տարանցիկ երկրինը՝ 2% աճի, իսկ միաժամանակյա բարեփոխումները՝ ծովային ելք չունեցող երկրի առևտրի 11% աճի¹⁰³:

Առևտրային ընթացակարգերի պարզեցում Ծովային ելք չունեցող երկրների արտաքին առևտուրն ուղեկցվում է մի քանի սահմանների հատումով և հաճախ մաքսային և վարչարարական գործընթացները զգալիորեն նվազեցնում են արտաքին առևտրից սպասվող եկամուտները: Առևտրային ընթացակարգերի պարզեցումը, մաքսային գործընթացների և փաստաթղթերի ստանդարտացումը, համադրելի ծածկագրերի ներդրումը հնարավորություն կտա զգալիորեն նվազեցնել ծովային ելք չունեցող երկրների տրանսպորտային ծախսերը: Տրանսպորտային փաստաթղթերում առկա տարբերությունները և գործընթացներում թափանցիկության բացակայությունը որպես կանոն պայմանավորված են համագործակցության բացակայությամբ: Ընթացակարգերի պարզեցումը և թափանցիկության բարձրացումը հնարավոր է իրականացնել միայն երկկողմ և բազմակողմ միջազգային համաձայնագրերի ու կոնվենցիաների միջոցով:

Ներկայումս տնտեսության գլոբալացման պարագայում տեղի է ունենում նաև տրանսպորտային համակարգի գլոբալացում: Համաշխարհային տրանսպորտային համակարգին ինտեգրման պայմաններում ընթանում է տարբեր երկրների միջև միջազգային տրանսպորտային միջանցքների ձևավորման գործընթաց, որը ժամանակակից լոգիստիկ տեխնոլոգիաների կիրառման հիման վրա կնպաստի բեռնափոխադրման տեմպերի արագացմանը:

Միջազգային տրանսպորտային միջանցքների (ՄՏՄ) ներքո հասկացվում է այն ճանապարհների ամբողջությունը, որոնք կապակցում են մեկ կամ մի քանի տարածաշրջանի տնտեսական գործունեության կենտրոնները¹⁰⁴:

Արևմուտքի և Արևելքի միջև տրանսպորտային կապերի նախապատվելի ուղղությունները որոշվել են Կրետե կղզում 1994թ. կայացած՝ Համաեվրոպական տրանսպորտի երկրորդ համաժողովում: Այն արտացոլվել է համաեվրոպական տրանսպորտային 9 միջանցքների ստեղծմամբ: Եվրոպայի եւ Ասիայի միջև

¹⁰³ Anwarul K. Chowdhury, Sandagdorj Erdenebileg, Geography Against Development, UN-OHRLLS, New York, 2006 , 58p.

¹⁰⁴ Islamic Development Bank, A Study of International Transport Corridors in OIC Member Countries, 2011, p. 3

միջնայրցամաքային գլոբալ ՄՏՄ-ի ձևավորմանն են նվիրված եղել Սանկտ Պետերբուրգում անցկացված 1-ին (1998թ.), 2-րդ (2000թ.) եւ 3-րդ (2003թ.) եվրասիական միջազգային տրանսպորտի համաժողովները, որոնք որոշել են եվրասիական տրանսպորտային միջանցքների հինգ հիմնական ուղղություններ¹⁰⁵:

Այսպիսով, ամփոփելով վերոնշյալ վերլուծությունը՝ անհրաժեշտ է նշել, որ տրանսպորտային համակարգը համաշխարհային տնտեսության կարևորագույն բաղադրիչներից մեկն է և դրա գործունեության պարագայում է, որ ապահովվում է համաշխարհային տնտեսության կայուն զարգացումը: Ուստի՝ համաշխարհային տնտեսությունում տեղի ունեցող ներկայիս ինտեգրման և գլոբալացման գործընթացներում տրանսպորտային համակարգի համահունչ զարգացման պարագայում այն կարող է իրականացնել հետևյալ գործառույթները՝ առևտրի խթանում, ինտեգրացիոն գործընթացների արագացում, մուլտիպլիկատիվ էֆեկտ տնտեսության այլ ճյուղերի աճի ապահովման գործում, հասարակության սոցիալական բարեկեցության աճ և այլն: Տրանսպորտային համակարգի միջազգայնացման ապահովման կարևոր օբյեկտներից մեկը միջազգային տրանսպորտային համակարգի իրացման մեխանիզմներն են, որոնց դրսևորվում են միջազգային տրանսպորտի իրավունքի ձևով: Ներկայումս միջազգային տրանսպորտային իրավունքի աղբյուրներն են՝

- ✓ միջազգային համաձայնագրերը և պայմանագրերը,
- ✓ միջազգային փոխադրումների մասին միջազգային կազմակերպությունների բանաձևերը,
- ✓ առանձին երկրների ազգային օրենսդրությունը,
- ✓ սովորույթները,
- ✓ դատական փորձը,
- ✓ առանձին պետությունների ավանդույթները¹⁰⁶

Տրանսպորտային կոնվենցիաներում և համաձայնագրերում ամփոփվում են միջազգային ուղևորափոխադրումների և բեռնափոխադրումների հիմնական պայմանները, սահմանվում են սակագները, փոխադրող կազմակերպության

¹⁰⁵ Մուղղույան Մ., Միջազգային տրանսպորտային միջանցքներ հասկացությունը, դրանց ստեղծման նպատակն ու խնդիրները, Տնտեսական մեխանիզմներ #9(135), սեպտեմբեր 2011, էջ 35-36:

¹⁰⁶ Նազարյան Գ., Արտաքին տնտեսական գործունեության տրանսպորտային ապահովում, Երևան-2010, էջ 250

պարտավորությունները և այլն: Կոնվենցիայի կամ համաձայնագրի դրույթները ենթակա են պարտադիր կատարման այն ստորագրած յուրաքանչյուր երկրի տարածքում: Առավել տարածված է տրանսպորտային փաստաթղթերի երկու տեսակ՝ բեռնագիր (երկաթուղային, օդային և ավտոմոբիլային հաղորդակցությունների համար) և կոնոսամենտ (ծովային և գետային հաղորդակցությունների համար)¹⁰⁷:

Միջազգային փոխադրումների կարգավորման գործընթացում կարևոր դեր է հատկացվում ներքին իրավական նորմերի մշակմանը: Դա պայմանավորված է հիմնականում հետևյալ հանգամանքներով.

- տրանսպորտային կոնվենցիաները չեն անդրադառնում միջազգային փոխադրումների որոշակի ոլորտների, և այդ բացը լրացվում է ներքին իրավունքի ակտերով,
- առանձին տրանսպորտային կոնվենցիաներ պարունակում են այնպիսի առաջարկություններ, որոնք ենթադրում են ազգային օրենսդրությունում միջազգային տրանսպորտի որևէ խնդրի կարգավորմանն ուղղված նորմերի ներդրում,
- ի վերջո, տվյալ պետության ներքին իրավունքը տարածվում է նաև նրա տարածքով իրականացվող միջազգային փոխադրումների վրա, եթե տրանսպորտային կոնվենցիայով այլ բան նախատեսված չէ, ուստի այն պետք է հնարավորինս չհակասի համապատասխան միջազգային նորմերին:

Միջազգային փոխադրումների մասնակիցները միմյանց միջև կնքում են փոխադրման պայմանագիր, համաձայն որի տրանսպորտային կազմակերպությունը պարտավորվում է ուղեբեռը կամ ուղևորին հասցնել նշանակման վայր, իսկ մյուս կողմը պարտավորվում է փոխհատուցել նրա կրած ծախսերը: Այս պայմանագիրը իրավական հիմք է երկու կողմերի պարտավորությունների կատարման համար: Դրանում հստակեցվում են միջազգային տրանսպորտային կոնվենցիայով կամ ազգային ակտերով սահմանված փոխադրման պայմանները, և այն հիմք է

¹⁰⁷ Նազարյան Գ., Արտաքին տնտեսական գործունեության տրանսպորտային ապահովում, Երևան-2010, էջ 251

պարտավորությունների չկատարման դեպքում կողմերին գույքային պատասխանատվության ենթարկելու համար:

2.2. Տրանսպորտային ծառայությունների համաշխարհային շուկայի արդի միտումները

Դարեր ի վեր խոշոր քաղաքները տրանսպորտային հանգույցներ են, քանի որ դրանցում կենտրոնացած է առևտուրը, զարգանում է արդյունաբերությունը: Որոշ քաղաքներ առաջացել են հենց ջրային և ցամաքային հաղորդակցման ուղիների հատման շրջանում, օրինակ՝ Լոնդոնը, Մարսելը, Փարիզը և այլն: Համաշխարհային տրանսպորտային համակարգն իր մեջ ներառում է ոչ միատարր կառուցվածքով տարածաշրջանային տրանսպորտային համակարգերը: Օրինակ՝ զարգացած երկրներում տրանսպորտային ցանցը բավական խիտ է (100 քկմ-ի հաշվով՝ 50-60կմ), իսկ զարգացող երկրներում՝ ոչ այնքան (100 քկմ-ի հաշվով՝ 5-10կմ)¹⁰⁸: Զարգացած երկրների տրանսպորտային ցանցի երկարությունը կազմում է համաշխարհային տրանսպորտային ցանցի երկարության 78%-ը, որին բաժին է ընկնում համաշխարհային ապրանքաշրջանառության 74%-ը: Վերջին տասնամյակում ճանապարհների երկարության ընդհանուր տարեկան հավելածը կազմել է 3.8-4%: Որոշ փորձագիտական գնահատականների համաձայն՝ այդ միտումը կշարունակվի մինչև 2020թ.¹⁰⁹:

Միջազգային տրանսպորտային ծառայությունը, բացի տեղափոխման ծառայությունից, ներառում է նաև մի շարք այլ գործընթացներ՝ ապրանքի տեղափոխում պահեստից մինչև մոտակա տերմինալ, բեռների բեռնում, բեռնաթափում, մի տրանսպորտային միջոցից մյուսի վրա վերաբեռնում և այլն: Տրանսպորտային ծառայությունների շուկաներն ընդունված է տարանջատել կախված մի քանի գործոններից¹¹⁰:

¹⁰⁸ Кизим А.А., Новиков А.В. Страхование международных грузов в системе мультимодальных перевозок груза // Журнал Логистика № 5 (58) 2011г. (сентябрь)

¹⁰⁹ Лукьянович Н.В. Морской транспорт в мировой экономике. - М.: Воениздат, 2008., стр. 13 /all 168pp/

¹¹⁰ Савин К.Н., Нижегородов Е.В., Экономические процессы в мировом хозяйстве: введение в экономический анализ, Тамбов : Изд-во ФГБОУВПО ,ТГТУ, 2011., гл. 6, 6.2.6

1. կախված աշխարհագրական բաշխվածությունից՝ տրանսպորտային շուկաները լինում են՝ միջերկրային և միջմայրցամաքային: Վերջին շրջանում միջերկրային և միջմայրցամաքային տեղափոխումների գործընթացն աստիճանաբար վերածվում է մեկ միասնական տեխնոլոգիական գործընթացի: Արդեն 1990-ականներից կիրառություն ստացան այսպես կոչված տրանսպորտային միջանցքները:
2. կախված տեղափոխման օբյեկտից՝ բեռնափոխադրում և ուղևորափոխադրում, որոնցից առավել զարգացած է բեռնափոխադրումը: Ներկայումս բեռնափոխադրման և ուղևորափոխադրման ոլորտում առաջատար են ԱՄՆ-ն, Մեծ Բրիտանիան և Ֆրանսիան:
3. տրանսպորտի տեսակից կախված՝ ծովային, ներքին ջրային, ավտոմոբիլային, օդային, խողովակաշարային, երկաթգծային: Ատենախոսության նախորդ շարադրանքում արդեն իսկ քննարկել ենք նշված տրանսպորտային տեսակներով տեղափոխման առանձնահատկությունները և դրանց գործունեության ոլորտը կարգավորող իրավական փաստաթղթերը:

Միջազգային տրանսպորտային փոխադրումներին են բաժին ընկնում համաշխարհային նավթի սպառման 60%-ը, ողջ օգտագործված էլեկտրաէներգիայի 23%-ը, ածխաթթու գազի 23%-ը: Ավտոմոբիլիզացման մակարդակի ընլայնման արդյունքում կանխատեսվում են այս ցուցանիշների կայուն աճի միտումներ:

Համաշխարհային բանկի կանխատեսումներով՝ 2050 թվականին քաղաքներում բնակչությունը կհասնի 5,2 մլրդ մարդու, իսկ հաջորդ 20 տարիներին կանխատեսվում է մեքենաների արտադրության ավելի մեծ ծավալներ, քան նախորդ 110 տարում:

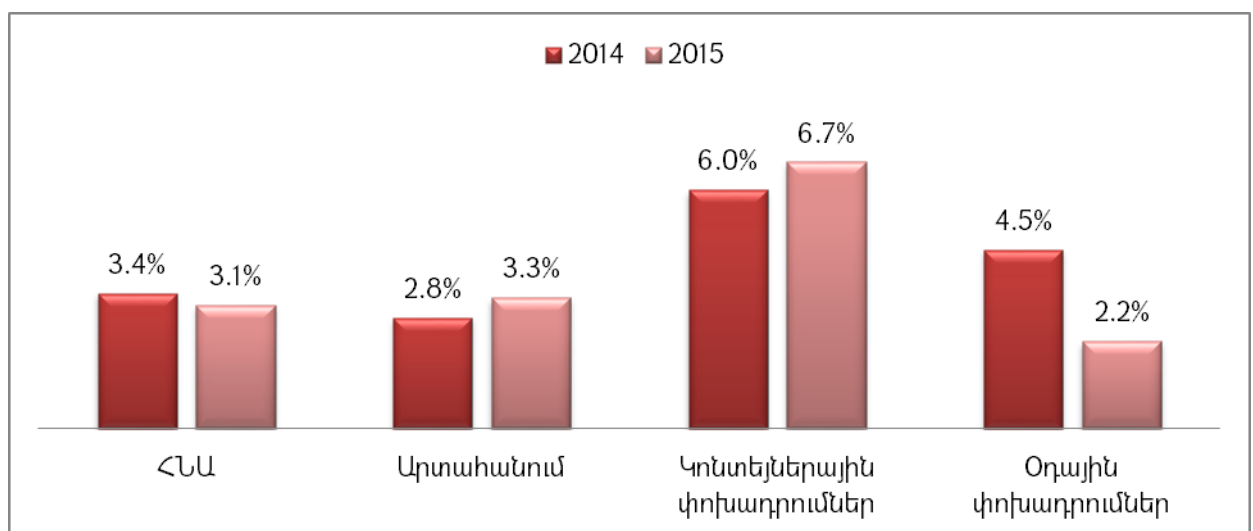
Տրանսպորտային ծառայությունների համաշխարհային շուկայի ուսումնասիրությունը ցույց է տալիս, որ միջազգային տրանսպորտային համակարգը միատարր չէ, և նրանում կարելի է առանձնացնել տնտեսապես զարգացած և զարգացող երկրների տրանսպորտային համակարգերը: Առաջիններին է պատկանում համաշխարհային տրանսպորտային ցանցի երկարության 78%-ը և միջազգային բեռնաշրջանառության 75%-ը¹¹¹:

¹¹¹ Назаренко В.М., Назаренко К.С., Транспортное обеспечение внешнеэкономической деятельности, М., 2000.

Համաշխարհային ՀՆԱ-ն 2015 թվականին աճել է 3.1 %-ով, գրեթե նույն չափով, ինչ 2014 թվականին: ՀՆԱ-ն զարգացած երկրներում աճել է միջինը 1.9 %-ով, մինչդեռ զարգացող երկրներում ՀՆԱ-ի աճի տեմպերը ավելի թույլ էին: 2015 թվականին 3.3 %-ով աճել է նաև համաշխարհային արտահանման ծավալները և կոնտեյներային փոխադրումները: 2015 թվականին, 2014 թվականի համեմատ մոտ երկու անգամ նվազել են օդային փոխադրումների աճի տեմպերը:

Գծապատկեր 2.1

**ՀՆԱ-ի, արտահանման և բեռնափոխադրումների տոկոսային փոփոխությունը
նախորդ տարվա համեմատ, 2014-2015թթ.¹¹²**



Միջազգային տրանսպորտային ֆորումի կողմից իրականացված նախնական գնահատականները ցույց են տալիս, որ տրանսպորտային զարգացած ենթակառուցվածքներով աչքի են ընկնում հատկապես ԵՄ և ՏՀԶԿ անդամ երկրները: 2015 թվականին ԵՄ երկրերի երկաթուղային փոխադրումներում բեռնափոխադրումները կազմել են 390 մլն տոննա/կմ, իսկ ուղևորափոխադրումները՝ 397 մլն մարդ/կմ: Երկաթուղային փոխադրումների վերլուծությունը ցույց է տալիս, որ երկաթուղային բեռնափոխադրումները մեծ տեսակարար կշիռ ունեն հատկապես ԱՄՆ-ում (2551 մլն տոննա/կմ), ՌԴ-ում (2305 մլն տոննա/կմ): 2014 թվականին համեմատ երկաթուղային բեռնափոխադրումների ծավալները նվազել են Վրաստանում, Ադրբեջանում և Թուրքիայում համապատասխանաբար -15,5%, 15,8% և

¹¹² <http://internationaltransportforum.org/Pub/pdf/15KeyStat2014.pdf>,
http://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/key-transport-statistics_2016_0.pdf

-12,3%: Վրաստանում և Ադրբեջանում 2015 թվականին նվազել են երկաթուղային ուղևորափոխադրումների ծավալները, մինչդեռ Թուրքիայում այդ ցուցանիշը աճել է 9,9%-ով¹¹³:

Սաուդյան Արաբիան, Ինդոնեզիան, ինչ-որ չափով նաև Թուրքիան երկաթուղային տրանսպորտ ավելի քիչ են օգտագործում: Կանադայում, Ավստրալիայում, ԱՄՆ-ում, ինչպես նաև Մեքսիկայում երկաթուղային տրանսպորտը հիմնականում զբաղված է բեռնափոխադրումներով, մինչդեռ երթուղային ուղևորափոխադրումները գերակշռում են Հնդկաստանում, Ճապոնիայում, Հարավային Կորեայում: Երկաթուղային տրանսպորտով և՛ ուղևորափոխադրումները, և՛ բեռնափոխադրումները համեմաբար ավելի մեծ տարածում ունեն Չինաստանում, Ռուսաստանում, Հարավային Աֆրիկայում և ԵՄ երկրներում:

2015 թվականին երկաթուղային փոխադրումներով աննշան աճ (0.2%) գրանցվել է ՌԴ-ում և ԵՄ տարածաշրջանում, իսկ ԱՄՆ-ում նույն ցուցանիշը գրանցել է -5.6% անկում: Միևնույն ժամանակ, 2015 թվականին Ռուստաստանում զգալի չափով (-5.8%) նվազել են ավտոմոբիլային փոխադրումների ծավալները, այն դեպքում, երբ ԵՄ երկրներում նույն ցուցանիշը աճել է 1.6%-ով¹¹⁴:

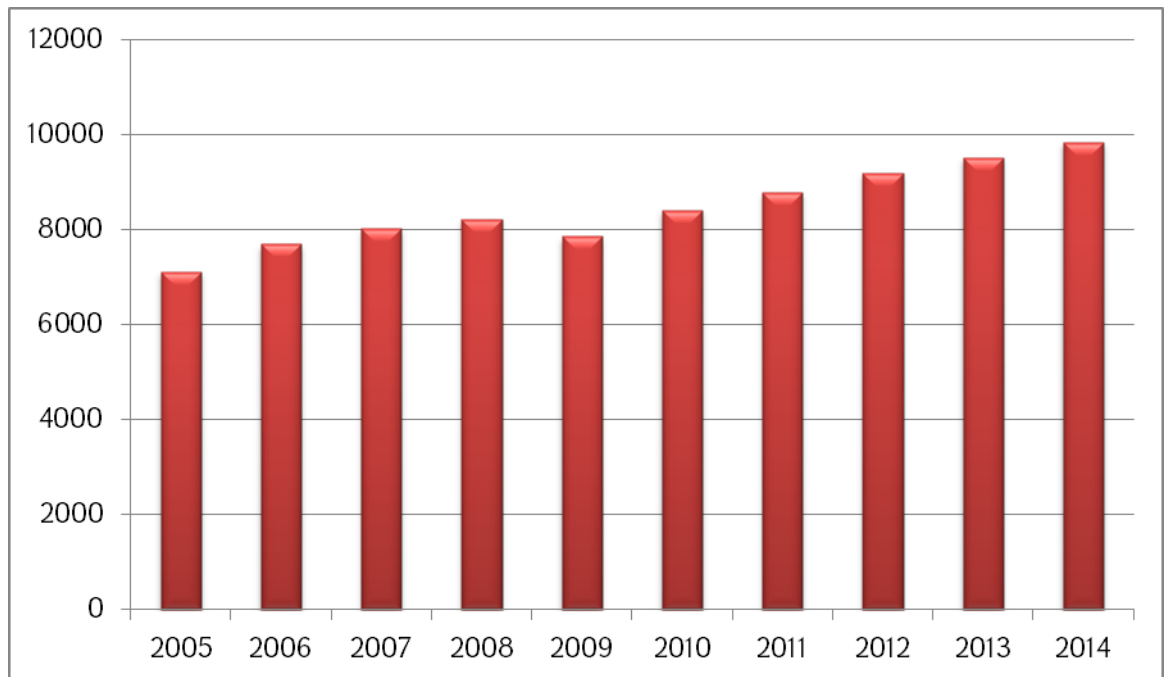
ՄԱԿ-ի առևտրի և զարգացման կոնֆերենցիան 2016 թվականին իրականացրել է նաև հետազոտություն միջազգային ծովային փոխադրումների վերաբերյալ, համաձայն որի, 2014 թվականին ծովային փոխադրումների ծավալը կազմել է 3,4 տոկոս նախորդ տարվա համեմատ՝ կազմելով 9,84 մլրդ տոննա բեռ: Ընդ որում, սա կազմում է ընդհանուր միջազգային բեռնափոխադրումների ծավալի չորս հինգերորդը¹¹⁵: Ընդ որում, ծովային բեռնափոխադրումների 17 %-ը բաժին է ընկնում նավթին, 15%-ը կոնտեյներային փոխադրումներին, 12%-ը ածխին:

¹¹³ http://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/key-transport-statistics_2016_0.pdf

¹¹⁴ http://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/key-transport-statistics_2016_0.pdf

¹¹⁵ http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2015_en.pdf

Միջազգային ծովային բեռնափոխադրումներ, 2014 թ.



2014 թվականին ծովային բեռնափոխադրումների ավելի քան 61%-ը բաժին էր ընկնում զարգացող երկրներին: Իսկ ըստ աշխարհագրական բաշխվածության ծովային բեռնափոխադրումների վերլուծությունը ցույց է տալիս, որ մոտ 50% բաժին է հասնում Ասիական տարածաշրջանին և սա պատահական չէ, քանի որ աշխարհի խոշորագույն նավահանգիսների մեծ մասը կենտրոնացած են հենց Ասիական տարածաշրջանի երկրներում:

Եվրոպական խորհրդի կողմից 2016 թվականին իրականացված վերլուծությունը ցույց է տալիս, որ 2014 թվականին ԵՄ անդամ երկրներում համախառն ավելացված արժեքը մոտ 5.1%-ը (մոտ 633 մլրդ եվրո) տրանսպորտի և պահեստավորման ծառայություններին է բաժին ընկնում: Ընդ որում, այս ցուցանիշը հաշվարկելիս հիմք են ընդունվել միայն տրանսպորտային կամ դրան հարակից գործունեություն իրականացնող կազմակերպությունների տվյալները:

Տարբեր երկրների միջև փոխադրումներ իրականացնող ավիաընկերությունները ձևավորում են օդային տրանսպորտի համաաշխարհային շուկան: Օդային տրանսպորտով ուղևորների փոխադրումը գերազանցում է բեռների փոխադրմանը. բեռների օդային փոխադրումները շարունակում են մնալ բավական թանկ հաճույք բեռների

ծովային փոխադրումների հետ համեմատած¹¹⁶: Օդային տրանսպորտով բեռների փոխադրումների մասնաբաժինը տրանսպորտային այլ տեսակների հետ համեմատած չնայած որ համեմատաբար փոքր է, այդուհանդերձ դրանք այն առավել կարևոր, թանկարժեք, շուտ փչացող բեռներն են, որոնք փոխադրման տնտեսական և սոցիալական ազդեցությունը բարձր է: 2014 թվականին օդային տրանսպորտով փոխադրվել են մոտավորապես 3.3 մլրդ ուղևորներ և 50 մլն տոննա բեռ 50.000 երթուղիների ցանցի միջոցով: Իսկ 2015 թվականին ուղևորների թիվը հասավ արդեն մոտ 3.5 մլրդ մարդու¹¹⁷: Այս հսկայական համաշխարհային ցանցն ունի մեծ տնտեսական կարևորություն՝ ստեղծելով մոտ 58 մլն աշխատատեղեր և 2.4 տրլն ԱՄՆ դոլարի բիզնես ակտիվություն¹¹⁸:

Ընդհանուր առմամբ, Համաշխարհային բանկի վերլուծության համաձայն, 2015 թվականը օդային տրանսպորտի պատմության մեջ լավագույնն էր մի շարք ցուցանիշներով: Նավթի գնի նվազեցմամբ պայմանավորված՝ ուղևորների քանակը նախորդ տարվա համեմատ աճել է 6.7%-ով, 2015 թվականին զուտ շահույթը կազմեց 36.3 մլրդ ԱՄՆ դոլար¹¹⁹, 2014 թվականի 19.9 մլրդ ԱՄՆ դոլար զուտ շահույթ փոխարեն: Այդուհանդերձ, օդային բեռնափոխադրումները աճի տեմպը 2015 թվականին կազմել է ընդամենը 1.9%, ինչը փաստում է միջազգային առևտրի աճի թույլ տեպմերի մասին:

Գծապատկեր 2.3-ից երևում է, որ օդային տրանսպորտով ուղևորների քանակությունը հիմնականում ունի կայուն աճի միտում: 2014 թվականին 2013 թվականի համեմատ ուղևորների թիվը աճել է մոտ 5%-ով: 2008 թվականին ֆինանսատնտեսական ճգնաժամը իր ազդեցությունն ունեցավ ուղևորների քանակության վրա: Սակայն ի տարբերություն օդային տրանսպորտի արդյունաբերությունից ստացած շահույթի անկումը այդքան խորը չէր:

¹¹⁶ Гудин Ю.Г. Международные транспортные операции: учебные материалы ВГУЭС. 2001. 5 марта. URL: http://abc.vvsu.ru/Books/u_trans_op/page0028.asp (дата обращения: 15.05.2013).

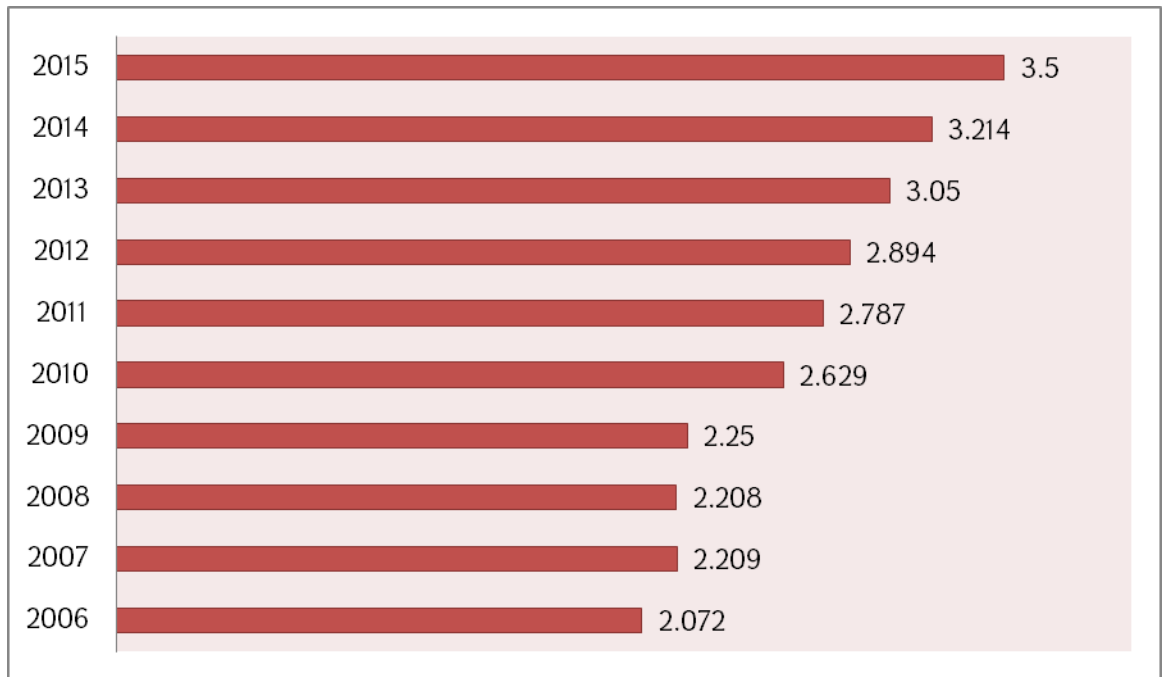
¹¹⁷ <https://www.iata.org/publications/Documents/iata-annual-review-2016.pdf>

¹¹⁸ Air transport, annual report 2014, Transport & ICT Global Practice, World Bank Group, p. 1 <http://siteresources.worldbank.org/INTAIRTRANSPORT/Resources/514573-1161182595069/FY14-Air-Transport-Annual-Report.pdf>

¹¹⁹ <http://pubdocs.worldbank.org/en/184421457963482031/2015-Air-Transport-Annual-Report-OFVLR-10MAR16.pdf>

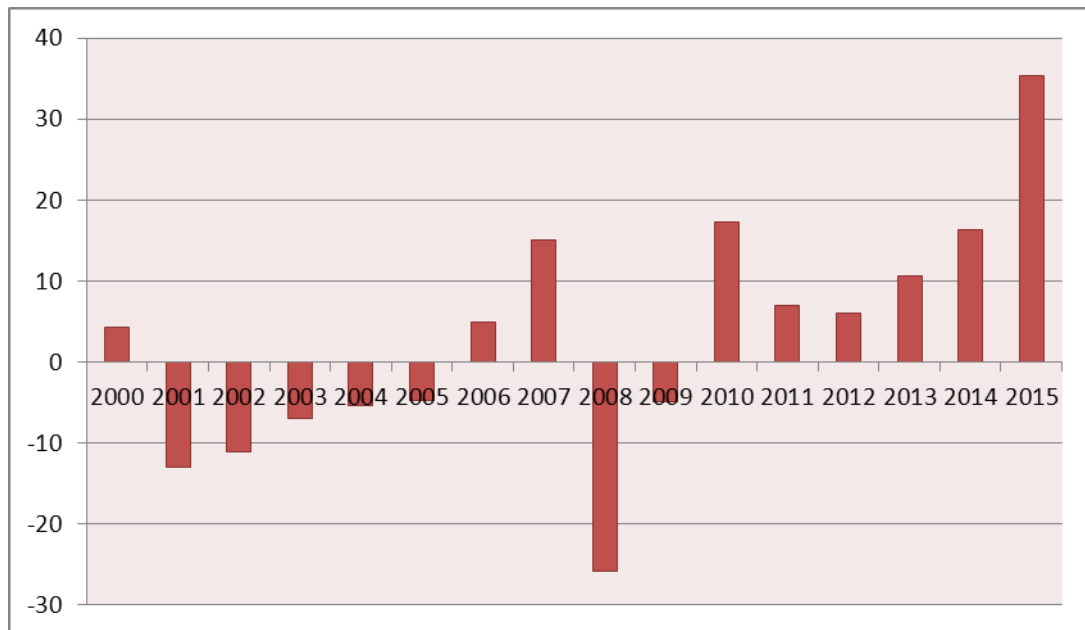
Տեղական և միջազգային ուղևորների քանակությունը¹²⁰

մլրդ մարդ



Միջազգային ամենահեղինակավոր տրանսպորտային կազմակերպությունները՝ Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպությունը (ICAO) և Օդային տրանսպորտի միջազգային ասոցիացիան (IATA) նույնպես 2015 թվականի համար բավական լավ գնահատականներ են տալիս: Օդային տրանսպորտի համաշխարհային շուկան կարողացավ հաղթահարել 2008 թվականից սկսված ֆինանսատնտեսական ճգնաժամի ցնցումը, որի ժամանակ կորուստը կազմեց ավելի քան 26 մլրդ ԱՄՆ դոլար: 2014 թվականին օդային տրանսպորտի համաշխարհային շուկայում զուտ շահույթը կազմեց մոտ 16.4 մլրդ ԱՄՆ դոլար, նախորդ 10.6 մլրդ ԱՄՆ դոլարի փոխարեն: Իսկ 2015 թվականի համար IATA-ի գնահատականներով զուտ շահույթը կազմել է 35.3 մլրդ ԱՄՆ դոլար (գծապատկեր 2.4):

¹²⁰ <http://data.worldbank.org/indicator/IS.AIR.PSGR/countries?display=graph>

Օդային տրանսպորտի արդյունաբերության զուտ շահույթը¹²¹ մլրդ ԱՄՆ դոլար

2015 թվականին օդային տրանսպորտի համաշխարհային շուկայի առաջընթացը, առաջին հերթին, պայմանավորված է համաշխարհային տնտեսության պայմանների բարելավմամբ, որի լավագույն դրսևորումներից մեկը ուղևորների և բեռների փոխադրումների աճն է: Վառելիքի գների նվազումը ևս իր կարևոր դերն է ունեցել՝ մի շարք ավիաընկերությունների տալով հնարավորություններ օգտվելու ավելի ցածր գներից: 2014 թվականին վառելիքի գինը կազմել է մեկ բարելի համար 116.6 ԱՄՆ դոլար: Նախորդ տարվա համեմատ գինը նվազել է 6%-ով (2013 թվականին՝ մեկ բարելի համար 124.5 ԱՄՆ դոլար: Իսկ արդեն 2015 թվականին վառելիքի գինը անկումը կազմել է աննախադեպ կազմել է 42%-ով ցածր, քան 2014 թվականին (48 ԱՄՆ դոլար մեկ բարելի համար), ինչը վերջին 11 տարվա մեջ վառելիքի գնի ամենացածր ցուցանիշն է¹²²:

Այդուհանդերձ, օդային փոխադրումների աճի հսկայական տարածաշրջանային տարբերություններ կան: Օրինակ, Հյուսիսային Ամերիայի ավիափոխադրումներում 2014 թվականին նախորդ տարվա համեմատ աճը կազմել է 2.3%, իսկ Խաղաղօվկիանոսյան Ասիայում՝ մոտ 7.5%, չինական ներքին շուկայի աճը հասել է 15.4%-ի: Աֆրիկայում 2014 թվականին աճը կազմել է ընդամենը 1.5%, ինչի հիմնական պատ-

¹²¹ <https://www.iata.org/about/Documents/iata-annual-review-2015.pdf>

¹²² <https://www.iata.org/publications/Documents/iata-annual-review-2016.pdf>

ճառը Էբոլայի տարածումն էր: Ամենաուժեղ տարածաշրջանային աճը Միջին Արևելքում էր՝ որտեղ օդային փոխադրումների աճը կազմել է 11.7%¹²³: Լոնդոնի Հիթրոու ԵՄ երկրներում ամենագեղաված օդանավակայաններից մեկն է, որտեղ 2013 թվականի ուղևորների թիվը կազմել է 72.3 մլն մարդ, որին հաջորդում է Փարիզի Շառլ դե Գոլ օդանավակայանը (61.9 մլն մարդ), Ֆրանկոֆորտի օդանավակայանը (57.9 մլն մարդ): ԵՄ երկրների ամենամեծ օդանավակայանների ուղևորների 89%-ը միջազգային ուղևորներն են:

Ամփոփելով մասնագիտական գրականության մեջ առկա տրանսպորտի զարգացմանն առնչվող եզրահանգումները՝ կարող ենք առանձնացնել համաշխարհային տրանսպորտային ցանցի զարգացման 4 միտումներ.

1. Տրանսպորտի մասնագիտացման խորացում՝ ըստ տեղափոխվող բեռների տեսակների և տեղափոխման ուղղությունների: Որպես օրինակ կարելի է նշել փոխադրումները բեռնատար ինքնաթիռներով՝ հատուկ մասնագիտացված միջազգային տերմինալների միջոցով: Դա կրճատում է ինքնարժեքը ավելի քան 2 անգամ՝ համեմատած ուղևորատար ինքնաթիռներով տեղափոխման:
2. Տրանսպորտային և էքսպեդիտորական կազմակերպությունների միավորում: Խոշոր միջազգային տրանսպորտային- բաշխիչ կենտրոնները ստեղծվում են ծովային, օդային և ցամաքային հաղորդակցության ուղիների հանգույցներում: Օրինակ՝ Ասիական և Խաղաղօվկիանոսյան տարածաշրջանում այդպիսի կենտրոններից են Շանհայը, Սինգապուրը և այլն:
3. Փոխադրումների հուսալիության աճ: Վերջին շրջանում ստեղծվող տրանսպորտային միջանցքները, որպես կանոն շրջանցում են դիսկային տարածաշրջանները՝ դրանով իսկ մեծացնելով տեղափոխվող բեռների ապահովության մակարդակը:
4. Մասնագիտացված կոնտեյներային փոխադրումների աճ: Այս ոլորտում տարեկան հավելաճը կազմում է 5-6%՝ գերազանցելով համաշխարհային արտադրության աճը:

¹²³<http://siteresources.worldbank.org/INTAIRTRANSPORT/Resources/514573-1161182595069/FY14-Air-Transport-Annual-Report.pdf>

Այսուհանդերձ, առավել հանգամանորեն անդրադառնանք ԱՊՀ երկրներում տրանսպորտային համակարգի զարգացման միտումներին: ԱՊՀ երկրների տրանսպորտային համակարգը հիմնականում ԽՍՀՄ-ից մնացած ժառանգություն էր և ուներ որոշակի առանձնահատկություններ:

Անկախացումից հետո նախկին ԽՍՀՄ երկրների համար լուրջ խնդիր դարձավ համաշխարհային տրանսպորտային համակարգին ինտեգրումը, որի ճանապարհին նրանք ստիպված էին իրականացնել բազմաթիվ բարեփոխումներ՝ սկսած ոլորտի կարգավորման օրենսդրության փոփոխումից և միջազգային կոնվենցիաներին համաձայնեցնելուց մինչև միջազգային նշանակության ավտոճանապարհների կառուցումը և այլն:

Բազմաթիվ տնտեսագիտական հետազոտություններ են իրականացվել ԱՊՀ երկրներում այս բարեփոխումները հնարավորիս հեշտությամբ իրականացնելու համար: Օրենսդրական բազայի բարեփոխումների և վերակառուցման համար նախ անհրաժեշտ էր համեմատական վերլուծություն իրականացնել՝ ըստ արդիականության առաջնահերթ կիրառություն պահանջող միջազգային համաձայնագրերը և կոնվենցիաները բացահայտելու համար, ապա նաև մշակել և տնտեսապես հիմնավորել ԱՊՀ երկրների՝ դրանց միանալու ուղիներ: Միևնույն ժամանակ, անհրաժեշտ է համապատասխանեցնել երկրների ներքին օրենսդրությունը միջազգային կոնվենցիաներին: Այս կամ այն համաձայնագրին երկրների միանալու տնտեսական նպատակահարմարության հիմնավորման համար անհրաժեշտ է հաշվի առնել հետևյալ հանգամանքները¹²⁴.

- տեղափոխման անվտանգությունը և շրջակա միջավայրի պահպանությունը,
- ավտոմոբիլային փոխադրումների ծավալների հաշվառումը, դրանց զարգացման կարճաժամկետ և երկարաժամկետ կանխատեսումները,
- միջազգային տրանսպորտային միջանցքների բարելավումը,
- բեռների պահպանում և ծավալային բեռների տեղափոխումը,
- տրանսպորտային միջոցների լիցենզավորումն ու սերտիֆիկացումը, ինչպես նաև տրանսպորտային-էքսպեդիտորական համակարգի ստեղծումը:

¹²⁴ Решение Экономического совета Содружества Независимых Государств Концепции при соединении государств-участников СНГ к международным конвенциями соглашениям в области автомобильных перевозок (Москва, 25 мая 2000 года), стр. 4

Տնտեսագիտական որոշ հետազոտություններում, հիմք ընդունելով ԱՊՀ երկրների խնդիրները, միջազգային համաձայնագրերին միանալու առաջնահերթությունները, առանձնացվել է այն ցանկալի համաձայնագրերի շարքը, որոնց միանալու պարագայում ԱՊՀ երկրները կստանան հնարավոր առավելագույն օգուտ: Այդ համաձայնագրերը տարանջատվել են հետևյալ կերպ¹²⁵.

1. Համաձայնագրեր, որոնք կարգավորում են երթևեկության անվտանգությունը, շրջակա միջավայրի պահպանությունը, տեղափոխման առաջատար տեխնոլոգիաների ներդրումը: Այս համաձայնագրերը¹²⁶ կնպաստեն միջազգային տրանսպորտային միջանցքների զարգացմանը, ինչպես նաև՝ տրանսպորտի ոլորտը կարգավորող օրենսդրական բազայի համապատասխանեցմանը եվրոպական չափանիշներին: Ըստ փորձագիտական գնահատականների այս խմբի համաձայնագրերին անդամակցության արդյունքում երկրները կկարողանան կրճատել ուղևորների և բեռների տեղափոխման միջին տևողությունը 24-48-ից մինչև 18-36 ժամ, նվազեցնել մթնոլորտի աղտոտման տնտեսական վնասը 78,3%-ից մինչև 58,2%, ինչպես նաև՝ կրճատել վթարները 30-35%-ով:
2. Համաձայնագրեր, որոնք կարգավորում են վարորդների աշխատանքի և հանգստի ռեժիմը: Այս խմբի համաձայնագրերից է, օրինակ՝ Միջազգային ավտոմոբիլային փոխադրումներ իրականացնող տրանսպորտային միջոցների անձնակազմերի աշխատանքին վերաբերող եվրոպական համաձայնագիրը, որը սահմանում է միասնական պահանջներ վարորդների աշխատանքի և հանգստի համար: Համաձայն փորձագիտական գնահատականների՝ այս համաձայնագրին անդամակցումը կապահովի վարորդների արտադրողականության աճ 25-30%-ով և վթարների նվազում 10-15%-ով:

¹²⁵ Международный союз автомобильного транспорта (IRU), Об участии государств-участников СНГ в конвенциях и соглашениях ООН в области автотранспорта, Аналитический обзор и сборник документов, Москва, 2006, стр. 88-90 /all 432pp/

¹²⁶ Միջազգային ավտոմագիստրալների մասին եվրոպական համաձայնագիր (1975թ.), Միջազգային համակցված տեղափոխումների կարևորագույն ուղղությունների մասին եվրոպական համաձայնագիր (1991), Ճանապարհային երթևեկության մասին կոնվենցիա (1968), Ճանապարհային նշանների և ազդանշանների մասին կոնվենցիա (1968) և այլն:

3. Համաձայնագրեր, որոնք կարգավորում են բեռների տեղափոխման իրավական ապահովումը: Այս համաձայնագրերը¹²⁷ սահմանում են բեռների միջազգային ավտոմոբիլային տեղափոխման ժամանակ կողմերի իրավական փոխհարաբերությունները: Ըստ փորձագիտական գնահատականների՝ այս խմբի համաձայնագրերը նպաստում են բեռների մատակարարման ժամկետների 15-20%-ով կրճատմանը:
4. Համաձայնագրեր, որոնք կարգավորում են տեղափոխման պայմանների բարելավումը: Այս խմբի համաձայնագրերը¹²⁸ հեշտացնում են մաքսային ընթացակարգերը և բարելավում են միջազգային փոխադրումների պայմանները: Համաձայն փորձագիտական գնահատականների՝ այս խմբի համաձայնագրերին միանալու պարագայում տեղի կունենա սահմանային անցակետերով անցնող միջազգային բեռնափոխադրողների անցման ժամանակի խնայում 10-15%-ով:
5. Համաձայնագրեր, որոնք կարգավորում են վտանգավոր և արագ փչացող բեռների տեղափոխումը: Այս համաձայնագրերը¹²⁹ սահմանում են միասնական ստանդարտավորված պահանջներ ինչպես վտանգավոր, այնպես էլ՝ արագ փչացող բեռների տեղափոխման համար, ինչը հնարավորություն կտա նվազեցնել արագ փչացող մթերքների կորուստները տեղափոխման ժամանակ: Փորձագիտական գնահատականների համաձայն՝ այս խմբի համաձայնագրերին անդամակցումը թույլ կտա նվազեցնել ծայրահեղ իրավիճակների առաջացման հնարավորությունը 30-35%-ով:
6. Համաձայնագրեր, որոնք կարգավորում են ուղևորափոխադրումները: Այս համաձայնագրերը¹³⁰ սահմանում են ուղևորների կամ ուղեբեռների վնասման

¹²⁷ Բեռների միջազգային ճանապարհային տեղափոխման մասին կոնվենցիա (1956) և այլն:

¹²⁸ Զբոսաշրջիկներին մաքսային արտոնություններ տրամադրելու մասին կոնվենցիա (1954), TIR գրքույկի կիրառմամբ բեռների միջազգային տեղափոխման մաքսային կոնվենցիա (1975), Սահմանային անցակետերում բեռների վերահսկման պայմանների համաձայնեցման մասին միջազգային կոնվենցիա և այլն:

¹²⁹ Վտանգավոր բեռների միջազգային ճանապարհային տեղափոխման մասին եվրոպական համաձայնագիր (1957), Արագ փչացող սննդամթերքի, ինչպես նաև դրա տեղափոխման համար նախատեսված տրանսպորտային միջոցների միջազգային փոխադրումների մասին համաձայնագիր և այլն:

¹³⁰ Ուղևորների և բեռների միջազգային ավտոմոբիլային տեղափոխման մասին կոնվենցիա (1997), «Կանաչ քարտ» համակարգով ավտոտրանսպորտային միջոցների սեփականատերերի

պարագայում վնասի փոխհատուցման չափը, սահմանում են միասնական տեխնոլոգիական պահանջներ ուղևորների ոչ կանոնավոր փոխադրումների իրականացման համար: Ըստ փորձագիտական գնահատականների՝ այս համաձայնագրերին անդամակցումը կնպաստի միջազգային փոխադրումների աճին 25-30%-ով:

7. Համաձայնագրեր, որոնք կարգավորում են ավտոմոբիլային տրանսպորտի ծառայությունների սերտիֆիկացումը: Այս խմբի համաձայնագրի օրինակ է Անիվավոր տրանսպորտային միջոցների պարբերական տեխնիկական զննության միասնական պայմանների մասին համաձայնագիրը, որը հնարավորություն է տալիս տրանսպորտային միջոցներին միջազգային նշանակության տեխնիկական զննության կտրոնների տրամադրման:

Նշված համաձայնագրերից որոշներն արդեն իսկ կնքվել են ԱՊՀ երկրների մի մասի կողմից:

Հիմնվելով մասնագիտական վերլուծությունների վրա¹³¹ մենք փորձել ենք համակարգել և ընդհանրական տեսքով ներկայացնել այն խնդիրներն ու խոչընդոտները, որոնք մինչ օրս առկա են ԱՊՀ հանրապետությունների միջազգային ավտոմոբիլային տեղափոխումների ոլորտում: Պայմանականորեն բաժանել ենք դրանք 3 խմբի՝ վարչական, տեխնիկական և ֆիսկալ բնույթի խնդիրներ:

Վարչական բնույթի խնդիրներ

- Երկկողմ միջպետական համաձայնագրերում ամրագրված լիցենզավորման համակարգը՝ համաձայն որի տարբերակված մոտեցում է ցուցաբերվում տարբեր երկրների տրանսպորտային կազմակերպությունների նկատմամբ: Այս խնդիրն առկա է ԱՊՀ բոլոր հանրապետություններում:

քաղաքացիական պատասխանատվության ապահովագրության մասին միջազգային համաձայնագիր և այլն:

¹³¹ Международный союз автомобильного транспорта (IRU), Об участии государств-участников СНГ в конвенциях и соглашениях ООН в области автотранспорта, Аналитический обзор и сборник документов, Москва, 2006, Решение Экономического совета Содружества Независимых Государств Концепции присоединения государств-участников СНГ к международным конвенциям и соглашениям в области автомобильных перевозок, Кулипанова Е., Международные перевозки Центральной Азии: понимание тенденций (не)сотрудничества, Институт государственной политики и управления, Доклад №2, 2013

- ԱՊՀ որոշ երկրներում երկրի տարածքով անցնող տրանսպորտային միջոցից պահանջում են ազգային ապահովագրական ընկերությունների կողմից տրամադրված ավտոմեքենայի պարտադիր ապահովագրության հավաստագիր: Խնդիրը հիմնականում առկա է Ղազախստանում, Մոլդովայում և Թուրքմենստանում:
- Որոշ երկրներում իրականացվում է երկրի տարածքով անցնելու թույլտվության քվոտավորում: Այս խնդիրը հիմնականում առկա է ՌԴ-ում և Թուրքմենստանում:
- Հաջորդ խնդիրն այս փուլում հանդիսանում է որոշ երկրներում մաքսային ձևակերպումների գործընթացի երկարատևությունը: Սա հիմնականում բնորոշ է Հայաստանին, Ադրբեջանին, Ղրղզստանին, Թուրքմենստանին և Բելառուսին:
- Էական խոչընդոտ է նաև ազգային և միջազգային բեռնափոխադրող կազմակերպությունների համար փաստաթղթերի ձևակերպման ժամկետը: Սա հիմնականում նկատվում է Ադրբեջանում, Տաջիկստանում և Ուկրաինայում:
- Չի կարելի անտեսել նաև տարանցիկ տեղափոխման համար նախատեսված բեռների ստուգման ընթացակարգը և դրա տևողությունը: Այս խնդիրն բեռնափոխադրող կազմակերպությունները հիմնականում բախվում են Վրաստանում և Մոլդովայում:

Տեխնիկական բնույթի խնդիրներ

- Բեռնատար վագոնների առավելագույն թույլատրելի ծավալը: Հայաստանում և Վրաստանում այն կազմում է 36տ, իսկ Մոլդովայում՝ 12տ: Այս ծավալի գերազանցման պարագայում տվյալ երկրներում սահմանված են բարձր տուրքեր:
- Եվս մեկ էական խոչընդոտ, որ հիմնականում հատուկ է Տաջիկստանին՝ միջազգային նշանակության ավտոճանապարհների ցանցի թույլ զարգացածություն:

Ֆիսկալ բնույթի խնդիրներ

- ✓ Ճանապարհային տուրքերի և տարանցման համար նախատեսված վճարումների գանձում: Խնդիրն առկա է ԱՊՀ գրեթե բոլոր հանրապետություններում:

- ✓ Մյուս կարևոր հանգամանքն այն է, որ որոշ երկրներում երկրի տարածքում (Ադրբեջան, Մոլդովա, Տաջիկստան, Ուզբեկստան) գտնվելու համար արտերկրյա տրանսպորտային միջոցները տուրքեր են վճարում:
- ✓ Այս խմբում ներառված մյուս էական խոչընդոտը մաքսային ձևակերպումների համար գանձվող վճարների առկայությունն է: Խոչընդոտը հիմնականում նկատվում է Հայաստանում, Վրաստանում և Թուրքմենստանում:

Այսպիսով, վերոնշյալ վերլուծությունից կարելի է եզրակացնել, որ ԱՊՀ երկրների տրանսպորտային համակարգի կայուն զարգացման կարևորագույն ուղղությունը եվրոպական տրանսպորտային համակարգին ինտեգրումն է: Դա կնպաստի նաև այդ երկրների արտաքին առևտրի և զբոսաշրջության զարգացմանը, ինչպես նաև՝ ազգային տնտեսության մրցունակության աճին: Իսկ եվրոպական տրանսպորտային համակարգին ինտեգրումը պահանջում է տվյալ երկրներում ոլորտի կարգավորման օրենսդրությունների աստիճանական փոփոխություն և համապատասխանեցում եվրոպականին. հատկապես էական է տեղափոխման տեխնոլոգիաների և ստանդարտների միասնականացումը: Ներկայումս ավտոտրանսպորտային ոլորտին առնչվող եվրոպական 3 հիմնարար համաձայնագրեր արդեն իսկ ստորագրվել են ԱՊՀ բոլոր անդամ-պետությունների կողմից՝ Ճանապարհային երթևեկության մասին կոնվենցիան (1968թ.), Միջազգային ճանապարհներով բեռների տեղափոխման պայմանագիրը (1956թ.) և TIR գրքույկի կիրառման կոնվենցիան (1975թ.), ևս 2 համաձայնագիր վավերացվել են ԱՊՀ գրեթե բոլոր հանրապետությունների կողմից՝ բացառությամբ Ղրղզստանի՝ Ավտոմոբիլային տեղափոխումների իրականացնող տրանսպորտային միջոցների անձնակազմի աշխատանքի մասին եվրոպական համաձայնագիր (1970թ.) և Սահմանային անցակետերում բեռների վերահսկում իրականացնելու մասին կոնվենցիան (1982թ.): Ընդհանուր առմամբ՝ ՄԱԿ-ի ԵՏՀ-ի կողմից առաջարկված 58 համաձայնագրերից Հայաստանի և Տաջիկստանի կողմից ստորագրվել են 9-ական համաձայնագրեր, Ադրբեջանի կողմից՝ 15-ը, Բելառուսի կողմից՝ 22-ը, Վրաստանի կողմից՝ 14-ը, Ղազախստանի կողմից՝ 18-ը, Ղրղզստանի կողմից՝ 11-ը, Մոլդովայի և Ուկրաինայի կողմից՝ 20-ական, Ռուսաստանի կողմից՝ 31-ը, Թուրքմենստանի կողմից՝ 6-ը և Ուզբեկստանի կողմից՝ 12-ը¹³²: Այս համաձայնագրերի

¹³² http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/agree_r.pdf

վավերացմամբ ԱՊՀ անդամ-պետությունները պարտավորվում են զգալի ֆինանսական և տեխնիկական միջոցներ ներդնել դրանցում նշված պայմանների ապահովման նպատակով, որը, սակայն, կարելի է արդարացված համարել՝ հաշվի առնելով, որ դրա արդյունքում տվյալ երկիրն առավել խորությամբ է ինտեգրվում համաշխարհային տնտեսությանը, ինչի միջոցով էլ հնարավոր է դառնում արտահանման և զբոսաշրջության առավել մեծ ծավալի ապահովումը՝ իր հետ բերելով բազմաթիվ տնտեսական օգուտներ:

Ինչպես արդեն նշվել է ատենախոսության նախորդ գլխում, ԵԱՏՄ-ն որպես ինտեգրացիոն միավորում դեռևս կայացման փուլում է: ԵԱՏՄ անդամ երկրների միջև բազմաոլորտ և խորը հարաբերությունների և ինտեգրացիոն կապերի ձևավորման համար մեծ նշանակություն ունի նաև այդ երկրների միջև տրանսպորտային ինտեգրացիան: «Եվրասիական տնտեսական միության մասին» պայմանագրում որպես առանձին բաժին ներկայացված է տրանսպորտը և ԵԱՏՄ անդամ-երկրների միասնական տրանսպորտային քաղաքականության վարման սկզբունքները: Հայաստանի դեպքում, իհարկե, տրանսպորտային ինտեգրացիայի խնդիրը ավելի ցայտուն է, որովհետև Հայաստանը չունի սահման ԵԱՏՄ անդամ մնացած երկրների հետ:

ԵԱՏՄ տարածքում, որի ընդհանուր տարածքը ավելի քան 20 մլն քառակուսի կմ է, իսկ բնակչությունը հասնում է 182 մլն մարդու, գործարկվում են.

- ✓ 1,6 մլն կմ ավտոճանապարհներ,
- ✓ 108 հազար կմ երկաթուղային ցանց, որի 46 %-ը էլեկտրաֆիկացված է,
- ✓ 107,5 հազար կմ ներքին ջրային ցանց,
- ✓ 793,5 հազար կմ օդային ուղիներ:

2014 թվականին Եվրասիական միության պայմանագրի ստորագրումով նախատեսվում էր երկրների միջև միասնական տրանսպորտային քաղաքականության իրականացում, ինչը կբերեր տնտեսական ինտեգրացիայի: Տրանսպորտային ցուցանիշների վիճակագրական վերլուծությունը տարիների կտրվածքով հնարավորություն կտա գնահատել կազմել ԵԱՏՄ անդամ տրանսպորտային ինտեգրացիայի մակարդակը:

Ընդհանուր առմամբ, ԵԱՏՄ ողջ ՀՆԱ-ի մեջ տրանսպորտի մասնաբաժինը կազմում է մոտ 8%, իսկ ընդհանուր ներդրումների 1/5-րդը ուղղված են տրանսպորտին: 2010 թվականի հետ համեմատած 2014 թվականին տրանսպորտային բեռնաշրջանառությունը ԵԱՏՄ տարածքում ավելացել են 13%-ով՝ կազմելով 3107 մլրդ տոննա/կմ: Իսկ ուղևորաշրջանառությունը ավելացել են 29%-ով՝ կազմելով 785 մլրդ մարդ/կմ: Ընդհանուր բեռնափոխադրումների ծավալը ԵԱՏՄ տարածքում 2010 թվականի համեմատ 2014 թվականին ավելացել է 15%՝ կազմելով 10,7 մլրդ տոննա բեռ, իսկ ուղևորների թիվը ավելացել է 21,5%՝ հասնելով 36,2 մլրդ մարդու¹³³:

Այսպիսով, ԵԱՏՄ ինտեգրացիոն թիրախային քաղաքականության օբյեկտ է նաև միասնական տրանսպորտային քաղաքականությունը, որի առավելագույն համահարթեցմանն են ուղղված երկրների համապատասխան պետական կառավարման մարմիններ և ինտստիտուտների ջանքերը:

2.3 ՀՀ տրանսպորտային ծառայությունների առկա վիճակն ու առանձնահատկությունները

ԽՍՀՄ փլուզումից և անկախության նվաճումից ի վեր սկսվեց ՀՀ տրանսպորտի զարգացման նոր փուլ: Սկզբնական շրջանում, երբ տնտեսությունը գտնվում էր վատթարագույն իրավիճակում (պատերազմ, երկրաշարժ, ԽՍՀՄ փլուզման հետևանքով հումքի և սպառման շուկաների կորուստ և սրանցից ածանցվող բազմաթիվ հետևանքներ), ի թիվս այլ ապրանքների և ծառայությունների կտրուկ նվազեց նաև տրանսպորտային ծառայությունների պահանջարկը: Պետական ռեսուրսներն այլևս բավարար չէին տրանսպորտային ենթակառուցվածքը աշխատանքային նախկին ընթացքի մեջ պահելու համար, իսկ տեխնիկական սպասարկման աշխատանքների բացակայության պայմաններում դրա վիճակն աստիճանաբար վատացավ: Հետագայում, ինչպես ողջ տնտեսության մասշտաբով, այնպես էլ տրանսպորտային ենթակառուցվածքում իրականացված բարեփոխումները տվեցին իրենց զգալի արդյունքները: Ասվածի ապացույցը կարելի է տեսնել Աղյուսակ

¹³³ Վիճակագրության աղբյուրը՝ <http://www.eurasiancommission.org/>

2.3.1-ում: Համաձայն Աղյուսակ 2.3.1-ի՝ դիտարկվող ժամանակահատվածում տրանսպորտային ենթակառուցվածքների որակը ՀՀ-ում հիմնականում բարելավվել է: Ենթակառուցվածքում դրական որակական տեղաշարժերը հիմնականում պայմանավորված են դրանցում կատարվող ներդրումներով:

Աղյուսակ 2.3.1.

Հայաստանի Հանրապետության տրանսպորտային ենթակառուցվածքի որակական փոփոխությունները 2013 և 2016 թվականներին թթ.

№	Ցուցանիշ	Վարկանիշը 2013թ. Դրությամբ ¹³⁴	Վարկանիշը 2015 թ. դրությամբ ¹³⁵
1.	Ենթակառուցվածքի ընդհանուր որակ	67	58
2.	Ճանապարհների որակ	82	81
3.	Երկաթուղային ենթակառուցվածքի որակ	69	66
4.	Օդային տրանսպորտի ենթակառուցվածքի որակ	66	67
5.	Էլեկտրաէներգիայի մատակարարման որակ	60	72

Համաձայն ՀՀ ԱՎԾ տվյալների՝ 2014 թվականին ՀՀ-ում կատարվել են 306 112.0 մլն դրամ ներդրումներ զուտ հոսքերի տեսքով, որոնցից ՈՒՕՆ-երը կազմում են 120 597.3 մլն դրամ: Ինչպես երևում է աղյուսակ 2.3.2-ից այդ ներդրումների զուտ հոսքերի ավելի քան 34 տոկոսը ուղղվել են ցամաքային տրանսպորտին: 2014 թվականին օդային տրանսպորտի գործունեությանն ուղղված ներդրումների մաքուր պաշարները կազմել են 92374,7 մլն դրամ:

Աղյուսակ 2.3.2.

ՀՀ-ում տրանսպորտային համակարգին ուղղված ներդրումների հոսքերն ու պաշարները, 2014 թ. , մլն դրամ¹³⁶

N		Զուտ հոսքեր	Համախառն հոսքեր 1988-2014թթ.	Մաքուր պաշարներ
1.	Ավտոմեքենաների և մոտոցիկլների մեծածախ և մանրածախ առևտուր և նորոգում	-85,8	1 906.1	549.6
2.	Ցամաքային տրանսպորտի գործունեություն և փոխարդում խողովակաշարերով	1043,5	177 165.3	105 764.3

¹³⁴ «Տնտեսություն և արժեքներ» հետազոտական կենտրոն, «Հայաստանի ազգային մրցունակության զեկույց 2013-2014», 2014թ., էջ 40

¹³⁵ http://ev.am/sites/default/files/attachments/pdf/the_global_competitiveness_report_2016-2017.pdf

¹³⁶ <http://armstat.am/file/doc/99493858.pdf>

3.	Օդային տրանսպորտի գործունեություն	-17 809.1	176 127.4	92 374.7
4.	Պահեստավորում և տրանսպորտային օժանդակ գործունեություն	62.1	13 682.9	6 076.9

Մեծածավալ ներդրումներից հատկապես նշանակալի է «Զվարթնոց» օդանավակայանի համալիր վերանորոգումը, որի արդիականացման և նոր տերմինալների կառուցման նպատակով ներդրվել է շուրջ 160 մլն ԱՄՆ դոլար, ինչի արդյունքում առավել քան կրկնապատկվել են ուղևորների սպասարկման ծավալները¹³⁷: Այսուհանդերձ, ՀՀ տրանսպորտային ենթակառուցվածքը դեռևս չի կարելի համարել բարենպաստ, քանի որ առկա են այնպիսի լուրջ հիմնախնդիրներ, ինչպիսիք են ծովային ելքի բացակայությունը (դեպի սևծովյան նավահանգիստներ ելքն ապահովվում է Վրաստանի տարածքով, իսկ Պարսից ծոցի նավահանգիստներ՝ ԻԻՀ տարածքով) և Ադրբեջանի ու Թուրքիայի հետ փակ սահմանների առկայությունը, ինչը հանգեցնում է տրանսպորտային ծախսերի աճի և ուղևորների ու բեռների փոխադրումների անհրաժեշտ ժամանակի մեծացման: 2001թ. Ե. Պոլյակովի կողմից կատարված ուսումնասիրության համաձայն՝ այդ երկու փակ սահմանների բացումը մեկ երրորդով կկրճատի արտաքին առևտրի հաշվեկշռի պակասորդը և 30%-ով կավելացնի համախառն ներքին արդյունքը¹³⁸: 2005թ. AEPLAC-ի կողմից իրականացված մեկ այլ ուսումնասիրության համաձայն՝ հայ-թուրքական սահմանի բացման պարագայում կանխատեսվում է տարեկան ՀՆԱ-ի ավելի փոքր չափի աճ՝ 0.67%¹³⁹:

¹³⁷ «Տնտեսություն և արժեքներ» հետազոտական կենտրոն, «Հայաստանի ազգային մրցունակության գեկույց. Կառավարման պրակտիկայի բարելավման օրակարգը, 2011-2012», 2012թ., էջ 35

¹³⁸ Ասիական զարգացման բանկ, ՀՀ Տրանսպորտի և կապի նախարարություն, Հայաստանի տրանսպորտի ոլորտի զարգացման ռազմավարություն 2020, Վերջնական հաշվետվություն, Երևան 2008թ., էջ 3

¹³⁹ Ասիական զարգացման բանկ, ՀՀ Տրանսպորտի և կապի նախարարություն, Հայաստանի տրանսպորտի ոլորտի զարգացման ռազմավարություն 2020, Վերջնական հաշվետվություն, Երևան 2008թ., էջ 3

Աղյուսակ 2.3.3.

Հայաստանի Հանրապետության բեռնափոխադրումների կառուցվածքային փոփոխություններն ըստ տրանսպորտի առանձին տեսակների (տոկոսներով)¹⁴⁰

	երկաթուղային	ավտոմոբիլային	Օդային	խողովակաշարային
2005թ	31.6	54.1	0.1	14.2
2006թ	28.1	59.2	0.1	12.6
2007թ	29.0	56.9	0.1	14.0
2008թ	29.3	54.0	0.1	16.6
2009թ	30.2	57.8	0.1	11.9
2010թ	29	58.6	0.1	12.3
2011թ	33.6	50.9	0.1	15.4
2012թ	34.2	48	0.1	17.7
2013թ	26.6	59.4	0.1	13.9
2014թ	30.3	44	0.12	25.38
2015թ	22	62	0.09	15.91

Համաձայն ՀՀ ԱՎԾ վիճակագրական տվյալների՝ 2005-2015թթ. ՀՀ բեռնափոխադրումների կեսից ավելին իրականացվել է ավտոմոբիլային տրանսպորտով (աղյուսակ 2.3.2), դրան հաջորդում են երկաթուղային, խողովակաշարային և օդային տրանսպորտները: Հատկանշական է, որ դիտարկվող ժամանակահատվածում օդային ճանապարհով իրականացված բեռնափոխադրումների տեսակարար կշիռը հանրապետության ողջ բեռնափոխադրումների մեջ կազմել է կայուն 0,1%, ինչը բացատրվում է բեռնափոխադրման այս տեսակի բարձր արժեքով:

¹⁴⁰ Տվյալների աղբյուրը՝ ՀՀ ԱՎԾ Հրապարակումներ. 2005-2006թթ. տվյալները՝ համաձայն ՀՀ ԱՎԾ, Հայաստանի Հանրապետության սոցիալ-տնտեսական վիճակը 2006 թվականի հունվար-դեկտեմբերին, էջ 40, 2007-2008թթ. տվյալները՝ ՀՀ ԱՎԾ, Հայաստանի Հանրապետության սոցիալ-տնտեսական վիճակը 2008 թվականի հունվար-դեկտեմբերին, էջ 31, 2009թ. տվյալները՝ ՀՀ ԱՎԾ, Հայաստանի Հանրապետության սոցիալ-տնտեսական վիճակը 2009 թվականի հունվար-դեկտեմբերին, էջ 32, 2010-2011թթ. տվյալները՝ ՀՀ ԱՎԾ, Հայաստանի Հանրապետության սոցիալ-տնտեսական վիճակը 2011 թվականի հունվար-դեկտեմբերին, էջ 32, 2012-2013թթ. տվյալները՝ ՀՀ ԱՎԾ, Հայաստանի Հանրապետության սոցիալ-տնտեսական վիճակը 2013 թվականի հունվար-դեկտեմբերին, էջ 30:

Դիտարկենք ՀՀ տրանսպորտային ենթակառուցվածքի առանձին հատվածների զարգացումն ու առանձնահատկությունները:

Հայաստանի երկաթգծի բաց ծավալուն երկարությունը կազմում է 1328,6 կմ, որից 780 կմ գլխավոր ուղիներն են: Ներկայումս «Հարավ-Կովկասյան երկաթուղի» ՓԲԸ-ի կողմից շահագործվում են դրանցից 726 կմ-ը: Կազմակերպությունն ունի 75 կայարան, որոնցից չորսը՝ կցվանքային (Այրում-Սադախլո, Ախուրյան-Դոգուկապի, Երասխ-Վելիդադ, Իջևան- Բարխուդարի): Բոլոր չորս կցվանքների աշխատանքի դեպքում «Հարավ-Կովկասյան երկաթուղի» ՓԲԸ-ի փոխադրման ունակությունը կազմում է տարեկան 50մլն տոննա և 5,5մլն ուղևորներ, իսկ Այրումի միայն մի կացվանքի թողունակությունը օրական 18 զույգ գնացք է¹⁴¹:

Մինչ 1991թ. հայկական երկաթուղային տրանսպորտը Անդրկովկասյան երկաթուղու (դրանում ներառված էին նաև Ադրբեջանի ու Վրաստանի ցանցերը) մաս էր կազմում, որի կենտրոնական կառավարումն իրականացվում էր Թբիլիսիից: ԽՍՀՄ-ի տարիներին երկաթուղային տեխնոլոգիաները 1960-ականներից գրեթե չէր արդիականացվել, ուստի անկախացումից հետո Հայաստանը ժառանգեց բավական հին ենթակառուցվածքներ և շարժակազմ: Առկա ենթակառուցվածքն էլ զգալիորեն վնասվել է 1988 թ. երկրաշարժի և Արցախյան պատերազմի հետևանքով: Այս ամենի արդյունքում ներկայումս երկաթուղային տրանսպորտի երթևեկության միջին արագությունը կազմում է 30 կմ/ժ, իսկ վերականգնված հատվածներում թույլատրվում է մինչև 60 կմ/ժ արագություն¹⁴²:

¹⁴¹ Խվյալները վերցված են «Հարավ-Կովկասյան երկաթուղի» ՓԲԸ պաշտոնական կայքից՝ http://www.ukzhd.am/arm_about_company.html

¹⁴² Ասիական զարգացման բանկ, Հայաստանի տրանսպորտային հեռանկարները, Տրանսպորտի ոլորտի գլխավոր պլան, Հայաստան, 2011, էջ 6

Աղյուսակ 2.3.3.

Երկաթուղային տրանսպորտով բեռնափոխադրումների իրականացումը

2005-2015թթ., հազար տոննա¹⁴³

	բեռների արտահանում	բեռների ներմուծում	բեռների ներհանրապետական տեղափոխում
2005թ	425,7	1107,5	1079,1
2006թ	513,2	1274,4	932
2007թ	708,8	1534,1	740,8
2008թ	636	1374,3	744,8
2009թ	345,5	1328,3	1268,8
2010թ	340,8	1425,9	1296,6
2011թ	449,8	1351,1	1468,5
2012թ	491,9	1369,8	1598,5
2013թ	456	1260,7	1558,8
2014թ	356,2	1174,9	1526,5
2015թ	321,2	949,0	1261,5

Աղյուսակ 2.3.3.-ի տվյալների համաձայն՝ ՀՀ երկաթուղային տրանսպորտը առավելապես ծառայում է արտաքին առևտրային բեռնափոխադրմանը. մինչև 2009թ. միջին հաշվով երկաթուղային բոլոր բեռնափոխադրումների գրեթե 65%-ը միջազգային փոխադրումներն են, իսկ 35%-ը՝ ներհանրապետականը, 2011-2013թթ. ներհանրապետական բեռնափոխադրումների տեսակարար կշիռը հասել է 45%-ի:

¹⁴³ Տվյալների աղբյուրը՝ ՀՀ ԱՎԾ Հրապարակումներ. Հայաստանի Հանրապետության սոցիալ-տնտեսական վիճակը 2005 թվականի հունվար-դեկտեմբերին, էջ 41, Հայաստանի Հանրապետության սոցիալ-տնտեսական վիճակը 2006 թվականի հունվար-դեկտեմբերին, էջ 40, Հայաստանի Հանրապետության սոցիալ-տնտեսական վիճակը 2007 թվականի հունվար-դեկտեմբերին, էջ 34, Հայաստանի Հանրապետության սոցիալ-տնտեսական վիճակը 2008 թվականի հունվար-դեկտեմբերին, էջ 31, Հայաստանի Հանրապետության սոցիալ-տնտեսական վիճակը 2009 թվականի հունվար-դեկտեմբերին, էջ 32, Հայաստանի Հանրապետության սոցիալ-տնտեսական վիճակը 2010 թվականի հունվար-դեկտեմբերին, էջ 32, Հայաստանի Հանրապետության սոցիալ-տնտեսական վիճակը 2011 թվականի հունվար-դեկտեմբերին, էջ 31, Հայաստանի Հանրապետության սոցիալ-տնտեսական վիճակը 2012 թվականի հունվար-դեկտեմբերին, էջ 31, Հայաստանի Հանրապետության սոցիալ-տնտեսական վիճակը 2013 թվականի հունվար-դեկտեմբերին, էջ 29: , Հայաստանի Հանրապետության սոցիալ-տնտեսական վիճակը 2014 թվականի հունվար-դեկտեմբերին, էջ 29, Հայաստանի Հանրապետության սոցիալ-տնտեսական վիճակը 2015 թվականի հունվար-դեկտեմբերին, էջ 32

Թեպետ 2013թ. ողջ հանրապետության մասշտաբով գրանցվել է երկաթուղային ճանապարհով տեղափոխվող բեռների ծավալների անկում, այդուհանդերձ, նշենք, որ մինչ այդ՝ 2010թ.-ից սկսած նկատվել է երկաթուղային ճանապարհով ներմուծվող բեռների ծավալների անկում, ի տարբերություն այս ճանապարհով արտահանվող բեռների, որոնց տեղափոխման ծավալներն աճել են 2010-2012թթ.: Այս հանգամանքը կարող է վկայել այն մասին, որ ոլորտի բարելավումները առավել նպաստավոր պայմաններ են ապահովել արտահանվող բեռների համար: Ըստ ՀՀ ԱՎԾ վիճակագրական տվյալների 2013թ. ծավալային առումով երկաթուղային միջազգային բեռնափոխադրումների մեջ առաջին տեղում եղել է գունավոր մետաղների հանքաքարը՝ 1359 հազար տոննա, դրան հաջորդում են «Հացահատիկ և աղացվող նյութեր», «Նավթ և նավթամթերք», «Հանքային շինարարական նյութեր» «Ցեմենտ» և այլ ապրանքախմբերը¹⁴⁴: 2014-2015 թթ ընթացքում երկաթուղային տրանսպորտով բեռնափոխադրումների ծավալները կրճատվել են՝ պայմանանավորված ընդհանուր բեռնափոխադրումների ծավալների կրճատումով:

Անդրադառնալով ՀՀ ավտոմոբիլային փոխադրումների ոլորտին՝ նշենք, որ ՀՀ հիմնական ճանապարհների ընդհանուր երկարությունը կազմում է 10818 կմ: Հիմնականում Սփյուռքից (Լինսի հիմնադրամ և այլն) և միջազգային աղբյուրներից (ԱԶԲ, ՎԶԵԲ, ՀՄԿ և Համաշխարհային բանկ) ստացված ֆինանսավորման շնորհիվ ներպետական ցանցի 1686 կմ ճանապարհների 15%-ը և 75%-ը գտնվում են համապատասխանաբար լավ կամ բավարար վիճակում: Այնուամենայնիվ, ճանապարհների երկարության մի զգալի մասը (մոտ 40%-ը՝ 7706 կմ-ից 3014-ը) դեռ պետք է վերանորոգե¹⁴⁵:

ՀՀ ընդհանուր ճանապարհային ցանցը համաձայն ՀՀ կառավարության 10.01.2008թ-ի N 112-Ն որոշման դասակարգվում է ըստ նշանակության¹⁴⁶

- միջպետական նշանակության ճանապարհներ - 1687.7 կմ,

¹⁴⁴ Տվյալների աղբյուրը՝ ՀՀ ԱՎԾ, Հայաստանի Հանրապետության սոցիալ-տնտեսական վիճակը 2013 թվականի հունվար-դեկտեմբերին, էջ 30:

¹⁴⁵ Ասիական զարգացման բանկ, ՀՀ Տրանսպորտի և կապի նախարարություն, Հայաստանի տրանսպորտի ոլորտի զարգացման ռազմավարություն 2020, Վերջնական հաշվետվություն, Երևան 2008թ., էջ 13

¹⁴⁶ ՀՀ Տրանսպորտի և կապի նախարարություն, Ճանապարհային ցանցի բարելավման և անվտանգ երթևեկության ապահովման ծառայություններ, բյուջետային ծրագրի նկարագիր, 2013թ., էջ 9

- հանրապետական նշանակության ճանապարհներ – 4040.0 կմ, այդ թվում՝ 1777.5 կմ ՀՀ տրանսպորտի և կապի նախարարության ենթակայության, 1737.1 կմ մարզային և 525.4 կմ համայնքային ենթակայության,
- մարզային (տեղական) նշանակության ճանապարհներ - 2017.3 կմ, այդ թվում՝ 1639.4 կմ մարզային և 377.9 կմ համայնքային ենթակայության:

Ճանապարհների որակի բացասական զարգացմանը նպաստել է այն հանգամանքը, որ պահպանվում է հանրապետության ավտոմոբիլային ճանապարհների ցանցի զարգացման անհամաչափությունը, բավարար ուշադրություն չի հատկացվում համայնքային, հատկապես՝ սահմանամերձ շրջաններում ճանապարհաշինությանը: Քննարկումից դուրս են մնացել ավտոմոբիլային վճարովի ճանապարհների և ավտոմոբիլային ճանապարհների վիճակի անկախ աուդիտի պարբերաբար անցկացման հարցերը¹⁴⁷:

2008թ. ընդունված «Կայուն զարգացման ծրագրի» համապատասխան՝ որպես տրանսպորտի բնագավառի հիմնական քաղաքականություն՝ նշվում է հանրապետության ճանապարհային ցանցի բարելավումն ու պահպանումը, քանի որ ծրագրի մշակման փուլում տրանսպորտային ծառայությունների կառուցվածքը փոխվել էր հոգուտ ավտոմոբիլային տրանսպորտի, և ճանապարհային ցանցի բարվոք վիճակը կարող էր նվազեցնել տրանսպորտային ծախսերի մակարդակը: Ըստ ծրագրի՝ նախատեսվում է իրականացնել հետևյալ միջոցառումները¹⁴⁸.

- Պետական նշանակության ավտոմոբիլային ճանապարհների հիմնանորոգում, պահպանում և շահագործում,
- Տեղական նշանակության ավտոճանապարհների հիմնանորոգում, հատկապես, երբ խոսքը վերաբերում է կենսական նշանակության այնպիսի ճանապարհներին, ինչպիսիք են օրինակ բնակավայրերը մարզկենտրոնին միացնող ճանապարհները,
- Հյուսիս- հարավ ավտոմայրուղու շինարարություն:

Համաձայն ՀՀ ԱՎԾ վիճակագրական տվյալների՝ դիտարկվող ժամանակահատվածում ՀՀ ավտոմոբիլային տրանսպորտով հիմնականում

¹⁴⁷ http://armef.com/news/category/comment/article/article_1382622104

¹⁴⁸ Հավելված ՀՀ Կառավարության 2008թ. հոկտեմբերի 30-ի N1207-Ն որոշման, Կայուն զարգացման ծրագիր, 2008թ., էջ 157-158

տեղափոխվել են ներհանրապետական նշանակության բեռներ, իսկ այս ճանապարհով արտահանվող և ներմուծվող բեռների ծավալներում կայուն աճ գրանցվել է 2010թ. սկսած ներմուծվող բեռների պարագայում միտումը նկատվում է մինչ օրս, իսկ արտահանվող բեռների մասով մետ 5 հազար տոննայի անկում է գրանցվել միայն 2013թ.: 2015 թվականին նախորդ տարվա հետ համեմատ ավտոմոբիլային տրանսպորտով բեռնափոխադրումների արտահանումը ավելացել է 48 տոկոս, ներմուծումը՝ 45 տոկոսով, իսկ բեռների ներհանրապետական տեղափոխումը՝ (աղյուսակ 2.3.4):

Աղյուսակ 2.3.4.

Ավտոմոբիլային տրանսպորտով բեռնափոխադրումների իրականացումը

2005-2015թթ., հազար տոննա¹⁴⁹

	բեռների արտահանում	բեռների ներմուծում	բեռների ներհանրապետական տեղափոխում
2005թ	265,2	546,9	3667,6
2006թ	248,1	596,3	4886
2007թ	277,9	700	4886,6
2008թ	203,3	821,2	4040,8
2009թ	165,7	664,4	4806,3
2010թ	210,3	779,3	5206,4
2011թ	242,5	819,4	3882,3
2012թ	299,6	870,8	3677,7
2013թ	294,8	901,9	6122,9

¹⁴⁹ Տվյալների աղբյուրը՝ ՀՀ ԱՎԾ Հրապարակումներ. Հայաստանի Հանրապետության սոցիալ-տնտեսական վիճակը 2005 թվականի հունվար-դեկտեմբերին, էջ 41, Հայաստանի Հանրապետության սոցիալ-տնտեսական վիճակը 2006 թվականի հունվար-դեկտեմբերին, էջ 40, Հայաստանի Հանրապետության սոցիալ-տնտեսական վիճակը 2007 թվականի հունվար-դեկտեմբերին, էջ 34, Հայաստանի Հանրապետության սոցիալ-տնտեսական վիճակը 2008 թվականի հունվար-դեկտեմբերին, էջ 31, Հայաստանի Հանրապետության սոցիալ-տնտեսական վիճակը 2009 թվականի հունվար-դեկտեմբերին, էջ 32, Հայաստանի Հանրապետության սոցիալ-տնտեսական վիճակը 2010 թվականի հունվար-դեկտեմբերին, էջ 32, Հայաստանի Հանրապետության սոցիալ-տնտեսական վիճակը 2011 թվականի հունվար-դեկտեմբերին, էջ 31, Հայաստանի Հանրապետության սոցիալ-տնտեսական վիճակը 2012 թվականի հունվար-դեկտեմբերին, էջ 31, Հայաստանի Հանրապետության սոցիալ-տնտեսական վիճակը 2013 թվականի հունվար-դեկտեմբերին, էջ 29, Հայաստանի Հանրապետության սոցիալ-տնտեսական վիճակը 2014 թվականի հունվար-դեկտեմբերին, էջ 30: Հայաստանի Հանրապետության սոցիալ-տնտեսական վիճակը 2015 թվականի հունվար-դեկտեմբերին, էջ 32:

2014թ	264.4	985.2	4 134.4
2015թ	392.1	1 437.8	5 035.0

Ավտոմոբիլային ճանապարհով տեղափոխվող բեռների համար առավել նպաստավոր պայմաններ ապահովելու նպատակով ՀՀ-ն միացել է բազմաթիվ միջազգային համաձայնագրերի և պայմանագրերի: Միայն մինչև 2010թ. ՀՀ-ն միացել է հետևյալ միջազգային համաձայնագրերին¹⁵⁰

- «Եվրոպա-Կովկաս-Ասիա միջանցքի զարգացման միջազգային տրանսպորտի մասին» հիմնական բազմակողմ համաձայնագրին. ստորագրվել է 1998թ. սեպտեմբերի 8-ին, ք. Բաքու. ՀՀ-ն վավերացրել է 28.12.1999թ.,
- «Հյուսիս-հարավ միջազգային տրանսպորտային միջանցքի մասին» համաձայնագրին. ստորագրվել է 2000 թ. սեպտեմբերի 12-ին, ք. Սանկտ-Պետերբուրգ. ՀՀ-ն վավերացրել է 08.03.2006 թ.,
- «Տրանսասիական երկաթուղային ցանցի մասին» համաձայնագրին. ստորագրվել է 2006 թ. հոկտեմբերի 28-ին,
- «Ասիական ավտոմոբիլային մայրուղիների ցանցի մասին» միջկառավարական համաձայնագրին. Շանհայ, 2004 թ. ապրիլի 26-ին. ՀՀ-ն վավերացրել է 07.05.2005 թ.,
- «Կոնտեյներների մասին» մաքսային կոնվենցիային. ստորագրվել է 1972 թ. դեկտեմբերի 2-ին, ք. Ժնև. ՀՀ-ն վավերացրել է 2006 թ. մարտի 23-ին,
- «Երկաթուղով փոխադրվող բեռների սահմանահատման դյուրացման մասին» միջազգային կոնվենցիային. ստորագրվել է 1952 թ. հունվարի 10-ին, ք. Ժնև. ՀՀ-ն վավերացրել է 2006 թ. մարտի 23-ին,
- «Բեռների միջազգային ավտոտրանսպորտային փոխադրումների պայմանագրի մասին» կոնվենցիային. ստորագրվել է 1956 թ. մայիսի 19-ին, ք. Ժնև. ՀՀ-ն վավերացրել է 2006 թ. մարտի 23-ին,
- «Միջազգային ավտոճանապարհային փոխադրումներ կատարող տրանսպորտային միջոցների անձնակազմի աշխատանքի մասին» եվրոպական

¹⁵⁰ Նազարյան Գ., Արտաքին տնտեսական գործունեության տրանսպորտային ապահովում, Երևան-2010, էջ 291

համաձայնագրին. ստորագրվել է 1970 թ. հուլիսի 1-ին, ք. Ժնև. ՀՀ-ն վավերացրել է 2006 թ. մարտի 23-ին,

- «Գլխավոր միջազգային ավտոմայրուղիների մասին» եվրոպական համաձայնագրին. ստորագրվել է 1975 թ. նոյեմբերի 15-ին, ք. Ժնև. ՀՀ-ն վավերացրել է 2006 թ. մարտի 23-ին,
- 1998-2008 թթ. ժամանակահատվածում կնքվել կամ կնքման գործընթացում են տրանսպորտի բնագավառին առնչվող ավելի քան 30 երկկողմ համաձայնագրեր հետևյալ պետությունների հետ՝ Ուկրաինա, Թուրքմենստան, Ուզբեկստան, Գերմանիա, Վրաստան, Ռուսաստան, Ռումինիա, Եգիպտոս, Հունաստան, Բուլղարիա, Լեհաստան, Ղազախստան, Լատվիա, Իսպանիա:

Վերլուծելով ՀՀ օդային տրանսպորտի ոլորտը՝ նշենք, որ Հայաստանն ունի երեք հիմնական օդանավակայաններ՝ Զվարթնոց, Շիրակ և Էրեբունի¹⁵¹: Համաձայն ՀՀ Կառավարությանն առընթեր քաղաքացիական ավիացիայի գլխավոր վարչության հաշվետվությունների¹⁵² ներկայումս միջազգային փոխադրումների կազմակերպման համար շահագործվում է միջազգային նշանակության երկու՝ Երևանի «Զվարթնոց» և Գյումրու «Շիրակ» օդանավակայանները, որոնք մինչև 2032թ. 30-ամյա կոնցեսիոն պայմանագրով կառավարում և սպասարկում է «Արմենիա միջազգային օդանավակայաններ» ՓԲԸ-ն:

2012թ. մարտ ամսվա դրությամբ ավարտվել է «Զվարթնոց» միջազգային օդանավակայանի նոր ուղևորային համալիրի ուղևորների բարձրակարգ սպասարկման (VIP) սրահի կառուցումը: Ավարտվել են նաև նախագահական սրահի կառուցման աշխատանքները, որը ևս արդեն շահագործվում է¹⁵³: 2012 թվականի հունիսի 8-ին գրանցվել է նոր «Սքայ Նետ Էրլայն» ավիաընկերություն, որը գրանցել է «JETSTREAM Series 3200» տիպի փոքր օդանավ, որով նախատեսվում է

¹⁵¹ Ասիական զարգացման բանկ, Հայաստանի տրանսպորտային հեռանկարները, Տրանսպորտի ոլորտի գլխավոր պլան, Հայաստան, 2011, էջ 10,

¹⁵² <http://www.aviation.am/index.php/hy/activities/hashv>

¹⁵³ Հաշվետվություն, ՀՀ Կառավարությանն առընթեր քաղաքացիական ավիացիայի գլխավոր վարչության 2012 թվականի գործունեության, էջ 1

իրականացնել ներքին չվերթներ¹⁵⁴: 2015 թվականին «Ալյանս Ավիաընկերություն» ՍՊԸ-ին տրվել է օդանավ շահագործողի վկայական մեկ տարի ժամկետով:

Հայաստանի Հանրապետությունում այժմ կան շահագործողի վկայական ստացած 9 ավիաընկերություններ, որոնք իրականացնում են ինչպես կանոնավոր, այնպես էլ ոչ կանոնավոր օդային փոխադրումներ¹⁵⁵: Այդ ավիաընկերություններն են՝

- «Ատլանտա Յուրոփիան Էյրուեյս» ՍՊԸ
- «Արմենիա Էյրվեյզ ավիաընկերություն» ՓԲԸ
- «Էյր Արմենիա» ՓԲԸ
- «Ռիլայթ Յունիթ Սերվիսիզ Ավիեյշն» ՍՊԸ
- «Սաութ Էյրլայնզ» ՍՊԸ
- «Սկիվա Էյր» ՍՊԸ
- «Տարոն Ավիա» ՍՊԸ
- «Ալյանս Ավիաընկերություն» ՍՊԸ
- «Ավիակոմպանիա Արմենիա» ՍՊԸ:

Ներկայումս այս ավիաընկերություններից միայն 2-ն են հակված լինել ազգային ավիափոխադրող՝ «Էյր Արմենիան» և «Ավիակոմպանիա Արմենիան»:

2015 թվականին վերը նշված հայկական ավիաընկերություններից և ոչ մեկը ՀՀ օդային տարածքում թռիչք չի իրականացրել: Փոխարենը թռիչքներ են իրականացրել 21 օտարերկրյա ավիաընկերությունները՝ Aegean Airlines, Scat Air, Middle East Airlines, Alnaser, FlyDubai, Ural Airlines, Atlasjet Airlines, Ukraine international Airlines, Donavia Airlines, Belavia Belarusian Airlines, S7 Airlines, Aeroflot-Russian Airlines, UTAir Aviation, VIM Airlines, Air France, Air Arabia, Mahan Air, Iran Aseman Airlines, Austrian Airlines , Georgian Airways, Lot Polish Airlines¹⁵⁶:

¹⁵⁴ Հաշվետվություն, ՀՀ Կառավարությանն առընթեր քաղաքացիական ավիացիայի գլխավոր վարչության 2012 թվականի գործունեության, էջ 18

¹⁵⁵ <http://aviation.am/index.php/hy/activities/aioper>

¹⁵⁶ <http://www.zvartnots.aero/am/%D5%A1%D5%BE%D5%AB%D5%A1%D5%A8%D5%B6%D5%AF%D5%A5%D6%80%D5%B8%D6%82%D5%A9%D5%B5%D5%B8%D6%82%D5%B6%D5%B6%D5%A5>

ՀՀ օդային բեռնափոխադրումների ծավալը 2005-2015թթ., հազար տոննա¹⁵⁷

	բեռների արտահանում	բեռների ներմուծում
2005թ	3,7	5,6
2006թ	4,1	5,2
2007թ	3,5	6,5
2008թ	4,0	6,8
2009թ	3,2	5,2
2010թ	3,3	5,5
2011թ	4,7	5,3
2012թ	6,7	5,6
2013թ	6,1	4,3
2014թ	6,5	3,9
2015թ	6,7	3,5

Համաձայն աղյուսակ 2.3.5.-ի՝ 2009-2012թթ. նկատվել է օդային ճանապարհով արտահանվող բեռների ծավալի աճ, մինչդեռ ներմուծման ծավալները հիմնականում կայուն են եղել՝ միջինում 5,4 հզր տոննա: 2013թ. նշված երկու ցուցանիշների մասով էլ գրանցվել է որոշակի անկում, որը պայմանավորված է հանրապետության ընդհանուր միջազգային բեռնափոխադրումների ծավալների անկմամբ: 2013թ. օդային ճանապարհով իրականացված բեռնափոխադրումների զգալի բաժինը՝ 94,5%, բաժին է ընկնում

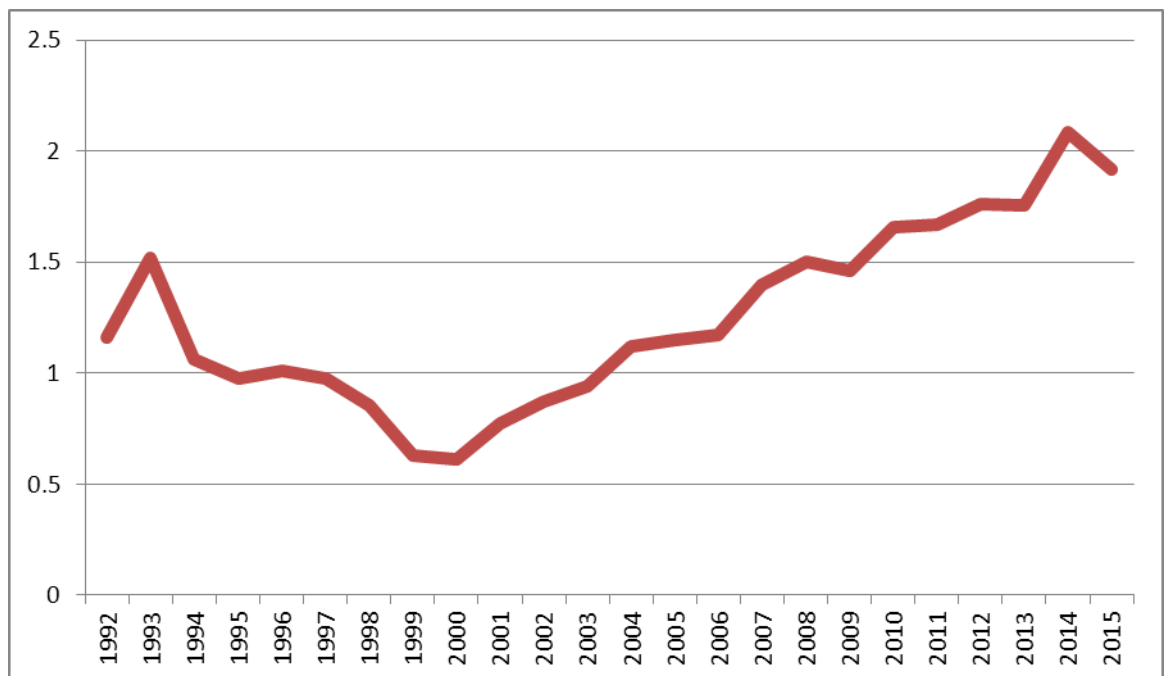
¹⁵⁷ Տվյալների աղբյուրը՝ ՀՀ ԱՎԾ Հրապարակումներ. Հայաստանի Հանրապետության սոցիալ-տնտեսական վիճակը 2005 թվականի հունվար-դեկտեմբերին, էջ 41, Հայաստանի Հանրապետության սոցիալ-տնտեսական վիճակը 2006 թվականի հունվար-դեկտեմբերին, էջ 40, Հայաստանի Հանրապետության սոցիալ-տնտեսական վիճակը 2007 թվականի հունվար-դեկտեմբերին, էջ 34, Հայաստանի Հանրապետության սոցիալ-տնտեսական վիճակը 2008 թվականի հունվար-դեկտեմբերին, էջ 31, Հայաստանի Հանրապետության սոցիալ-տնտեսական վիճակը 2009 թվականի հունվար-դեկտեմբերին, էջ 32, Հայաստանի Հանրապետության սոցիալ-տնտեսական վիճակը 2010 թվականի հունվար-դեկտեմբերին, էջ 32, Հայաստանի Հանրապետության սոցիալ-տնտեսական վիճակը 2011 թվականի հունվար-դեկտեմբերին, էջ 31, Հայաստանի Հանրապետության սոցիալ-տնտեսական վիճակը 2012 թվականի հունվար-դեկտեմբերին, էջ 31, Հայաստանի Հանրապետության սոցիալ-տնտեսական վիճակը 2013 թվականի հունվար-դեկտեմբերին, էջ 29, Հայաստանի Հանրապետության սոցիալ-տնտեսական վիճակը 2014 թվականի հունվար-դեկտեմբերին, էջ 30, Հայաստանի Հանրապետության սոցիալ-տնտեսական վիճակը 2015 թվականի հունվար-դեկտեմբերին, էջ 32:

ԱՊՀ երկրներին¹⁵⁸: 2014-2015 թթ. ընթացքում օդային տրանսպորտով բեռնափոխադրումների արտահանման ծավալը ավելացել է 3 տոկոսով:

Գծապատկեր 2.3.1.-ում ներկայացված են 2006-2015թթ. ՀՀ ուղևորափոխադրումների տվյալները, համաձայն որոնց՝ դիտարկվող ժամանակահատվածում գրեթե միշտ նկատվել է օդային ճանապարհով փոխադրվող ուղևորների քանակի աճ: Բացառություն է կազմում 2009թ., երբ որոշակիորեն նվազել է տեղափոխվող ուղևորների քանակը՝ հավանաբար պայմանավորված համաշխարհային ֆինանսատնտեսական ճգնաժամի բացասական ազդեցությամբ: 2015 թվականի ընթացքում ՀՀ-ից և դեպի ՀՀ օդային տրանսպորտով տեղափոխվել է 1919 հազար մարդ ուղևոր, 2014 թվականի համեմատ նվազել է 7.9 %-ով:

Գծապատկեր 2.3.1.

Հայաստանի Հանրապետության և արտերկրի միջև ուղևորափոխադրումներն ըստ տարիների(մլն ուղևոր)¹⁵⁹



2013 թվականի հոկտեմբերի 23-ին Հայաստանի Հանրապետության կառավարությունը որոշում է ընդունել «Հայաստանի Հանրապետությունում մրցունակ և կայուն ավիափոխադրումների ծառայությունների մատուցման ծրագրի և ծրագրի

¹⁵⁸ ՀՀ ԱՎԾ, Հայաստանի Հանրապետության սոցիալ-տնտեսական վիճակը 2013 թվականի հունվար-դեկտեմբերին, էջ 31:

¹⁵⁹ Ցուցանիշները վերցված են Հայաստանի Հանրապետության կառավարությանն առընթեր քաղաքացիական ավիացիայի գլխավոր վարչության ինտերնետային կայքից (www.aviation.am)

իրականացման միջոցառումների մասին», որով հռչակվել է քաղաքացիական ավիացիայի և օդային հաղորդակցության ոլորտում Հայաստանում բաց երկնքի քաղաքականությունը¹⁶⁰: Համաձայն այդ ծրագրի՝ առաջիկա 3-4 տարիների ընթացքում ակնկալվում է 0.3-0.4 մլրդ ԱՄՆ դոլարի չափով լրացուցիչ ՀՆԱ-ի ապահովում, 18000-23000 լրացուցիչ աշխատատեղերի ստեղծում՝ հիմնականում օդագնացության և զբոսաշրջության ոլորտում, 20-25%-ով ուղևորափոխադրումների աճ, ավիատոմսերի գների նվազում մոտ 10%-ով¹⁶¹:

Ամփոփելով ոլորտների վերլուծությունը՝ նշենք, որ մինչ օրս ՀՀ տրանսպորտի ոլորտում իրականացվել են բազմաթիվ բարեփոխումներ, որոնց արդյունքում որոշակիորեն բարձրացել է ոլորտի մրցունակությունը: Այդուհանդերձ, ոլորտում առկա են դեռևս լուրջ և չլուծված խնդիրներ, որոնք ընդհանրացնելով կարելի է ամփոփել հետևյալ խմբերում.

- փակ սահմանների առկայություն,
- ծովային ելքի բացակայություն,
- ենթակառուցվածքային խնդիրներ:

Նշված խնդիրներից 1-ինի լուծումն ամենևին էլ տնտեսական հարթությունում չի գտնվում, ուստիև չի կարող հանդիսանալ մեր հետազոտության թեման: Իսկ ահա ծովային ելքի բացակայության հետևանքով առաջացող բացասական դրսևորումների հարթեցումը հնարավոր կլինի հարցին առնչվող միջազգային կոնվենցիաներին միանալու ճանապարհով:

Դեռևս 1776թ. Ադամ Սմիթը նկատել էր, որ Աֆրիկայի և Ասիայի ներքին տարածաշրջանները աշխարհում ամենաքիչ զարգացածներն են¹⁶²: Ներկայումս դրանից անցել է զգալի ժամանակաշրջան, սակայն դեռևս նույն պատկերն է նկատվում ծովային ելք չունեցող զարգացող երկրների մեծ մասում¹⁶³: Հենց այս խնդրի լուծման

¹⁶⁰ Տվյալների աղբյուրը՝ 2006-2007թթ. տվյալների համար՝ ՀՀ Կառավարությանն առընթեր քաղաքացիական ավիացիայի գլխավոր վարչության 2008 թվականի գործունեության հաշվետվություն, էջ 12, 2008-2012թթ. տվյալների համար՝ ՀՀ Կառավարությանն առընթեր քաղաքացիական ավիացիայի գլխավոր վարչության 2012 թվականի գործունեության հաշվետվություն, էջ 14

¹⁶¹ <http://mineconomy.am/arm/555/gortsaruyt.html>

¹⁶² Հավելված N1 ՀՀ կառավարության 2013 թվականի հոկտեմբերի 23-ի N1248-Ա որոշման, ՀՀ մրցունակ և կայուն ավիափոխադրումների ծառայությունների մատուցման ապահովման ծրագիր, էջ 3

¹⁶³ Michael L., John W., Jeffrey D. and Thomas S., "The Challenges Facing Landlocked Developing Countries" *Journal of Human Development* Vol. 5, No. 1, March 2004 p 38

նպատակով էլ 2009թ. հուլիսի 27-ին¹⁶⁴ Ուլան-Բատորում սկիզբ դրվեց «Դեպի ծով ելք չունեցող զարգացող երկրների հիմնահարցերով զբաղվող վերլուծական կենտրոնին»։ Հայաստանը դրան միացավ 2011թ. հոկտեմբերի 28-ին։ Բացի այդ 2013թ. փետրվարի 25-ին Հայաստանը միացավ նաև «Դեպի ծով ելք չունեցող պետությունների տարանցիկ առևտրի մասին» կոնվենցիային¹⁶⁵։ Կոնվենցիան պարունակում է 7 սկզբունք, որոնք հնարավորություն են տալիս ծովային ելք չունեցող պետություններին ազատ ելք ունենալ դեպի ծով՝ սահմանելով ծովափ ունեցող և չունեցող երկրների իրավունքներն ու պարտավորությունները¹⁶⁶։ Այս և նմանատիպ այլ միջազգային կոնվենցիաների և համաձայնագրերի միանալով՝ Հայաստանն աստիճանաբար կկարողանա նվազագույնի հասցնել ապրանքների արտահանման պարագայում դրանք մինչև ծով հասցնելու համար կատարվող լրացուցիչ տրանսպորտային ծախսերը։

Այդուհանդերձ, անգամ այս միջազգային համաձայնագրերին միանալու պարագայում ՀՀ տրանսպորտի ոլորտում դեռևս չլուծված են մնում զգալի ծավալի ենթակառուցվածքային խնդիրներ, որոնց լուծումները կարող են ամփոփված լինել օրենսդրական բարեփոխումների, ներդրումների և տեխնիկա-տեխնոլոգիական արդիականացման շրջանակներում։ Այս հարցերին անդրադարձ է կատարվել ատենախոսության հաջորդ գլխում։

¹⁶⁴ ESCAP, Connecting the Subregion, Issue 2010/1, November 2010, p. 3

¹⁶⁵ ESCAP, Connecting the Subregion, Issue 2010/1, November 2010, p. 3

¹⁶⁶ Կոնվենցիան ընդունվել է 1965թ. հուլիսի 8-ին Նյու Յորքում, ուժի մեջ է մտել 1967թ. հունիսի 9-ին։ Կոնվենցիա «Դեպի ծով ելք չունեցող պետությունների տարանցիկ առևտրի մասին», 1965թ., էջ 2-4-
http://www.translation-centre.am/pdf/Translat/EU_Other/UN_Transit_Trade/UN_CTTLS_am.pdf

**ԳԼՈՒԽ 3. ՀԱՄԱՇԽԱՐՀԱՅԻՆ ՏՆՏԵՍՈՒԹՅԱՆՆ ԻՆՏԵԳՐՄԱՆ
ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ՀԻՄՆԱԽՆԴԻՐՆԵՐԸ ԵՎ ԴՐԱՆՑ ԼՈՒԾՄԱՆ
ՈՒՂԻՆԵՐԸ ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅՈՒՆՈՒՄ**

3.1. Տրանսպորտային ծառայությունների միջազգայնացման

հիմնական ուղիները

Համաշխարհային տնտեսության զարգացման ներկա փուլում միջազգային տրանսպորտային համալիրում տիրող իրավիճակը հետևյալն է. թվով 15 երկրներ տնօրինում են տրանսպորտային ծառայությունների համաշխարհային արտահանման և ներմուծման ավելի քան 60%-ին¹⁶⁷: Այս առումով առաջատար է հանդիսանում ԱՄՆ-ն, որին հաջորդում են Ճապոնիան և ԵՄ երկրները: Փաստորեն, ներկայումս աշխարհում առկա են բեռնափոխադրումների գծով մասնագիտացած 3 հիմնական կենտրոններ՝ ԵՄ, ԱՄՆ և Ասիական և Խաղաղօվկիանոսյան տարածաշրջան (հիմնականում՝ Ճապոնիա և Չինաստան): Այսպիսով, տրանսպորտային ծառայությունների միջազգային շուկայի հետագա զարգացումն ընթանում է մրցակցային պայքարի արդյունքում: Հետևաբար՝ տրանսպորտային ծառայությունների համաշխարհային շուկային ինտեգրման նպատակով անհրաժեշտ է մեծացնել տրանսպորտի ոլորտի մրցունակությունը:

Ատենախոսության նախորդ շարադրանքում արդեն իսկ նշեցինք, որ Հայաստանը ծովային ելք չունեցող երկիր է, ուստի ՀՀ արտաքին առևտրի արժեքում զգալիորեն մեծանում է տրանսպորտային բաղադրիչը: Բացի այդ, ՀՀ միջպետական սահմաններից երկուսը փակ են, ինչն էլ ավելի է դժվարեցնում դեպի ծով ելքի հնարավորությունները: Ուստի տրանսպորտային ծախսերի հնարավորինս նվազեցման նպատակով անհրաժեշտ է օգտագործել տրանսպորտի միջազգայնացման հնարավոր բոլոր տարբերակները: Սա ենթադրում է տրանսպորտային ենթակառուցվածքների և տրանսպորտային ծառայությունների առավելագույնս համապատասխանեցում միջազգային ստանդարտներին:

¹⁶⁷ Հաշվարկները կատարվել է հեղինակի կողմից՝ ԱՀԿ-ի վիճակագրական տվյալների հիման վրա (կայքը՝ <http://stat.wto.org/ServiceProfile/WSDBServicePFRreporter.aspx?Language=E>)

Այդուհանդերձ, տնտեսաչափական մեթոդների կիրառմամբ դիտարկենք, թե ինչպիսի ազդեցություն է ունենում տարբեր տրանսպորտային միջոցներով ապրանքափոխադրումը ՀՀ արտահանման և ներմուծման վրա: Վերլուծության համար օգտագործել ենք 1999թ. առաջին եռամսյակից մինչև 2013թ. երրորդ եռամսյակ ՀՀ եռամսյակային տվյալները հետևյալ ժամանակային շարքերի համար (Հավելված 1). արտահանում՝ FOB գներով (մոդելում՝ Export), արտահայտված ԱՄՆ դոլարով, ներմուծում՝ FOB գներով (մոդելում՝ Import), արտահայտված ԱՄՆ դոլարով, օդային բեռնափոխադրումների արտահանում՝ ԱՄՆ դոլարով (մոդելում՝ TRCAIR_CR), օդային բեռնափոխադրումների ներմուծում՝ ԱՄՆ դոլարով (մոդելում՝ TRCAIR_DEB), երկաթգծային բեռնափոխադրումների արտահանում՝ ԱՄՆ դոլարով (մոդելում՝ TRCRAIL_CR), երկաթգծային բեռնափոխադրումների ներմուծում՝ ԱՄՆ դոլարով (մոդելում՝ TRCRAIL_DEB), ավտոմոբիլային բեռնափոխադրումների արտահանում՝ ԱՄՆ դոլարով (մոդելում՝ TRCMOB_CR), ավտոմոբիլային բեռնափոխադրումների ներմուծում՝ ԱՄՆ դոլարով (մոդելում՝ TRCMOB_DEB) և ծովային բեռնափոխադրումների ներմուծում¹⁶⁸ ԱՄՆ դոլարով (մոդելում՝ TRCMAR_DEB): Տվյալների աղբյուրը ՀՀ ազգային վիճակագրական ծառայության կողմից 2013թ. դեկտեմբերի 28-ի դրությամբ հրապարակված վճարային հաշվեկշիռն է: Առավել կարևորելով ՀՀ տնտեսության համար արտահանման մեջ տրանսպորտային տեղափոխման արժեքի խնդիրը՝ արտահանման և տրանսպորտային ծառայությունների արժեքի կապի բացահայտման համար ընտրվել է գծային մոդել, դիտարկումների թիվը կազմել է 58: Մոդելի գնահատումը կատարվել է փոքրագույն քառակուսիների մեթոդով (ՓՔՄ)՝ օգտագործելով Eviews 4 ծրագրային փաթեթը: Իսկ ներմուծման և տրանսպորտային ծառայությունների արժեքի կապը դիտարկվել է կորելյացիայի մեթոդով: ՓՔՄ-ով, ինչպես նաև՝ կորելյացիոն մեթոդով վերլուծություն կատարելու համար անհրաժեշտ է, որ օգտագործվող ժամանակային շարքերը լինեն ստացիոնար¹⁶⁹:

¹⁶⁸ Համաձայն ՀՀ ԱՎԾ վիճակագրական տվյալների՝ ծովային բեռնափոխադրումների արտահանում ՀՀ-ն չունի:

¹⁶⁹ Gujarati “Basic econometrics” Fourth edition, p.58-65

Ստուգենք օգտագործվող ժամանակային շարքերի ստացիոնարությունը՝ օգտագործելով Ընդլայնված՝ Դիկկի-Ֆուլլերի Միավոր արմատ թեստը՝ Հավելված 2, աղյուսակ 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9:

Հավելված 2-ի աղյուսակ 1-ից երևում է, որ ADF Test Statistic > 5% Critical Value, ինչը վկայում է, որ արտահանման ժամանակային շարքը ստացիոնար չէ (շարքը համարվում է ստացիոնար, երբ ADF Test Statistic < 5% Critical Value):

Հավելված 2-ի աղյուսակ 2-ի, 3-ի, 4-ի, 5-ի, 6-ի, 7-ի, 8-ի, 9-ի արդյունքները ևս վկայում են, որ ներմուծման, օդային բեռնափոխադրումների արտահանման, օդային բեռնափոխադրումների ներմուծման, ավտոմոբիլային բեռնափոխադրումների արտահանման, ավտոմոբիլային բեռնափոխադրումների ներմուծման, երկաթգծային բեռնափոխադրումների արտահանման, երկաթգծային բեռնափոխադրումների ներմուծման և ծովային բեռնափոխադրումների ներմուծման ժամանակային շարքերը ևս ստացիոնար չեն (ADF Test Statistic > 5% Critical Value):

Այս պատճառով էլ վերլուծության համար կօգտագործենք ոչ թե նշված փոփոխականները, այլ դրանց առաջին տարբերությունները.

$$DEXPORT_t = EXPORT_t - EXPORT_{t-1},$$

$$DIMPORT_t = IMPORT_t - IMPORT_{t-1},$$

$$DTRCAIR_CR_t = TRCAIR_CR_t - TRCAIR_CR_{t-1},$$

$$DTRCAIR_DEB_t = TRCAIR_DEB_t - TRCAIR_DEB_{t-1},$$

$$DTRCMOB_CR_t = TRCMOB_CR_t - TRCMOB_CR_{t-1},$$

$$DTRCMOB_DEB_t = TRCMOB_DEB_t - TRCMOB_DEB_{t-1},$$

$$DTRCRAIL_CR_t = TRCRAIL_CR_t - TRCRAIL_CR_{t-1},$$

$$DTRCRAIL_DEB_t = TRCRAIL_DEB_t - TRCRAIL_DEB_{t-1},$$

$$DTRCMAR_DEB_t = TRCMAR_DEB_t - TRCMAR_DEB_{t-1},$$

որտեղ DEXPORT-ը արտահանման աճն է, DIMPORT-ը՝ ներմուծման աճը, DTRCAIR_CR-ը՝ օդային բեռնափոխադրումների արտահանման աճը, DTRCAIR_DEB-ը՝ օդային բեռնափոխադրումների ներմուծման աճը, DTRCMOB_CR-ը՝ ավտոմոբիլային բեռնափոխադրումների արտահանման աճը, DTRCMOB_DEB-ը՝ ավտոմոբիլային բեռնափոխադրումների ներմուծման աճը, DTRCRAIL_CR-ը՝ երկաթգծային բեռնափոխադրումների արտահանման աճը, DTRCRAIL_DEB-ը՝ երկաթգծային

բեռնափոխադրումների ներմուծման աճը և DTRCMAR_DEB-ը՝ ծովային բեռնափոխադրումների ներմուծման աճը, այսինքն՝ կգնահատենք արտահանման աճը՝ կախված օդային բեռնափոխադրումների արտահանման, օդային բեռնափոխադրումների ներմուծման, ավտոմոբիլային բեռնափոխադրումների արտահանման, ավտոմոբիլային բեռնափոխադրումների ներմուծման, երկաթգծային բեռնափոխադրումների արտահանման, երկաթգծային բեռնափոխադրումների ներմուծման և ծովային բեռնափոխադրումների ներմուծման աճից:

Ստուգենք ստացված ժամանակային շարքերի ստացիոնարությունը՝ օգտագործելով Ընդլայնված՝ Դիկլի-Ֆուլլերի Միավոր արմատ թեստը՝ Հավելված 3, աղյուսակ 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9: Ինչպես տեսնում ենք՝ դիտարկված բոլոր դեպքերում էլ (աղյուսակ 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9) ADF Test Statistic < 5% Critical Value, այսինքն՝ ստացված 9 շարքերն էլ ստացիոնար են, հետևաբար՝ կարելի է դրանք օգտագործել ռեգրեսիոն և կորելյացիոն վերլուծություն կատարելիս: Այսպիսով՝ արտահանման աճի վրա օդային բեռնափոխադրումների արտահանման, օդային բեռնափոխադրումների ներմուծման, ավտոմոբիլային բեռնափոխադրումների արտահանման, ավտոմոբիլային բեռնափոխադրումների ներմուծման, երկաթգծային բեռնափոխադրումների արտահանման, երկաթգծային բեռնափոխադրումների ներմուծման և ծովային բեռնափոխադրումների ներմուծման աճի ազդեցության գործակիցները պարզելու համար անհրաժեշտ է գնահատել

$$\text{DEXPORT}(t) = a_0 + a_1 * \text{DTRCAIR_CR}(t) + a_2 * \text{DTRCAIR_DEB}(t) + a_3 * \text{DTRCMOB_CR}(t) + a_4 * a_5 * \text{DTRCMOB_DEB}(t) + a_6 * \text{DTRCRAIL_CR}(t) + a_7 * \text{DTRCRAIL_DEB}(t) + a_8 * \text{DTRCMAR_DEB}(t) + e(t)$$

տնտեսաչափական մոդելը՝ Հավելված 4, աղյուսակ 1: Ինչպես երևում է Հավելված 4-ի աղյուսակ 1-ից որոշ փոփոխականների համար ստացված գործակիցները վիճակագրորեն նշանակալի չեն¹⁷⁰: Այդ իսկ պատճառով կդիտարկենք մոդելը՝ առանց այդ փոփոխականների՝ աղյուսակ 3.1.1.:

¹⁷⁰ Գործակիցները համարվում են վիճակագրորեն նշանակալի, երբ դրանց համապատասխան հավանականությունը < 0.05 (prob < 0.05), աղբյուրը՝ Gujarati “Basic econometrics” Fourth edition, p.188

Արտահանման աճը օդային բեռնափոխադրումների ներմուծման, ծովային բեռնափոխադրումների ներմուծման, ավտոմոբիլային բեռնափոխադրումների ներմուծման, երկաթգծային բեռնափոխադրումների արտահանման և երկաթգծային բեռնափոխադրումների ներմուծման աճի կախվածությունից բնութագրող մոդել

Dependent Variable: DEXPORT				
Method: Least Squares				
Date: 04/13/14 Time: 17:48				
Sample(adjused): 1999:2 2013:3				
Included observations: 58 after adjusting endpoints				
Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	205.2897	216.9189	0.946389	0.3483
DTRCAIR_DEB	1227.339	428.3071	2.865557	0.0060
DTRCMAR_DEB	386.4357	136.5412	2.830177	0.0066
DTRCMOB_DEB	-402.9298	123.6463	-3.258730	0.0020
DTRCRAIL_CR	2411.424	316.8650	7.610258	0.0000
DTRCRAIL_DEB	704.9898	180.1852	3.912583	0.0003
R-squared	0.867813	Mean dependent var		654.2931
Adjusted R-squared	0.855103	S.D. dependent var		4288.979
S.E. of regression	1632.616	Akaike info criterion		17.73145
Sum squared resid	1.39E+08	Schwarz criterion		17.94460
Log likelihood	-508.2121	F-statistic		68.27638
Durbin-Watson stat	2.404447	Prob(F-statistic)		0.000000

Adjusted R-squared=0.86, սա նշանակում է, որ անկախ փոփոխականները 86 %-ով են բացատրում կախյալ փոփոխականի փոփոխությունը, որը բավականին լավ արդյունք է: Ստացված աղյուսակից երևում է, որ մոդելը թույլատրելի է, քանի որ $|t\text{-Statistic}| > 2$ և $\text{Prob.} < 0.05$: Փաստորեն՝ դիտարկված մոդելում բոլոր փոփոխականների ազդեցության գործակիցներն էլ վիճակագրորեն նշանակալի են: Հաջորդ կարևոր պարամետրը Դարբին-Ուոտսոնի չափանիշի արժեքն է, որը ցույց է տալիս սխալների միջև ավտոկորելացիայի առկայությունը կամ բացակայությունը (եթե սխալները ավտոկորելացված են, ապա չենք կարող պնդել, որ ստացված մոդելի արդյունքները հավաստի են). Ըստ Դարբին-Ուոտսոնի աղյուսակի՝ 5 անկախ փոփոխականի և 58 դիտարկման պարագայում $D_L=1.248$, $D_U=1.595$, ստացված մոդելում Durbin Watson stat=2.4, որը պատկանում է $(D_U, 4 - D_U)$ միջակայքին, հետևաբար՝ չենք կարող մերժել H_0 վարկածը¹⁷¹ (H_0 : սխալների միջև ավտոկորելացիա չկա):

Փաստորեն, վերլուծության արդյունքում ստանում ենք, որ օդային բեռնափոխադրումների ներմուծման, ծովային բեռնափոխադրումների ներմուծման, ավտոմոբիլային բեռնափոխադրումների ներմուծման, երկաթգծային բեռնափոխադրումների արտահանման և երկաթգծային բեռնափոխադրումների ներմուծման աճի ազդեցությունը արտահանման աճի վրա բնութագրվում է հետևյալ ռեգրեսիոն հավասարման միջոցով.

$$\text{DEXPORT}(t) = 205.3 + 1227.3 \cdot \text{DTRCAIR_DEB}(t) + 386.4 \cdot \text{DTRCMAR_DEB}(t) - 402.9 \cdot \text{DTRCMOB_DEB}(t) + 2411.4 \cdot \text{DTRCRAIL_CR}(t) + 705 \cdot \text{DTRCRAIL_DEB}(t)$$

Այսպիսով՝ կարող ենք ասել, որ այլ հավասար պայմաններում 1 միավորով օդային բեռնափոխադրումների ներմուծման աճի փոփոխությունը նպաստում է արտահանման աճի՝ նույն ուղղությամբ փոփոխությանը 205.3 միավորով, 1 միավորով ծովային բեռնափոխադրումների ներմուծման աճի փոփոխությունը նպաստում է արտահանման աճի՝ նույն ուղղությամբ փոփոխությանը 386.4 միավորով, 1 միավորով ավտոմոբիլային բեռնափոխադրումների ներմուծման աճի փոփոխությունը նպաստում է արտահանման աճի՝ հակառակ ուղղությամբ փոփոխությանը 402.9 միավորով, 1 միավորով երկաթգծային բեռնափոխադրումների

¹⁷¹ Gujarati, Basic econometrics, Fourth edition, p.467-472.

արտահանման աճի փոփոխությունը նպաստում է արտահանման աճի՝ նույն ուղղությամբ փոփոխությանը 2411.4 միավորով, 1 միավորով երկաթգծային բեռնափոխադրումների ներմուծման աճի ազդեցությունը աճի փոփոխությունը նպաստում է արտահանման աճի՝ նույն ուղղությամբ փոփոխությանը 705 միավորով: Այսպիսով, մենք գնահատեցինք, թե օդային բեռնափոխադրումների ներմուծման, ծովային բեռնափոխադրումների ներմուծման, ավտոմոբիլային բեռնափոխադրումների ներմուծման, երկաթգծային բեռնափոխադրումների արտահանման և երկաթգծային բեռնափոխադրումների ներմուծման աճի 1 միավոր փոփոխությունը արտահանման քանի միավոր փոփոխության է հանգեցրել դիտարկվող ժամանակահատվածում:

Այժմ փորձենք հասկանալ, թե ինչու այս կամ այն տրանսպորտային միջոցով արտահանվող կամ ներմուծվող բեռների աճի փոփոխությունը երբեմն նպաստում արտահանման աճի նույն, իսկ երբեմն էլ՝ հակառակ ուղղությամբ փոփոխության: Բանն այն է, որ այստեղ մենք գործ ունենք 2 էֆեկտի հետ՝ գնի և ծավալի. երբ բեռնափոխադրման աճի փոփոխությունը հանգեցնում է արտահանման աճի նույն ուղղությամբ փոփոխության, կարող ենք ասել, որ այստեղ գործել է ծավալի էֆեկտը, այսինքն՝ բեռնափոխադրման ծավալի աճի արդյունքում տեղի է ունեցել արտահանման աճ, իսկ երբ բեռնափոխադրման աճի փոփոխությունը հանգեցնում է արտահանման աճի հակառակ ուղղությամբ փոփոխության, կարող ենք ասել, որ այստեղ առավել էական է եղել գնի էֆեկտը, այսինքն՝ բեռնափոխադրման գնի աճի արդյունքում տեղի է ունեցել արտահանման նվազում: Այսպիսով, ամփոփելով ռեգրեսիոն վերլուծությունը՝ կարող ենք ասել, որ արտահանման փոփոխության համար դիտարկվող ժամանակահատվածում ավտոմոբիլային բեռնափոխադրումների ներմուծման պարագայում էական ազդեցություն է ունեցել գնի էֆեկտը (ավտոմոբիլային բեռնափոխադրումների ներմուծման գնի աճի արդյունքում արտահանման կրճատում է գրանցվել), իսկ օդային բեռնափոխադրումների ներմուծման, ծովային բեռնափոխադրումների ներմուծման, երկաթգծային բեռնափոխադրումների արտահանման, երկաթգծային բեռնափոխադրումների ներմուծման, ինչպես նաև՝

օդային բեռնափոխադրումների արտահանման, ավտոմոբիլային բեռնափոխադրումների արտահանման¹⁷² պարագայում էական է եղել ծավալի էֆեկտը¹⁷³:

Այժմ դիտարկենք ներմուծման և բեռնափոխադրումների նշված տեսակների միջև զույգային կորելյացիայի արդյունքները՝ հասկանալու համար, թե բեռնափոխադրման յուրաքանչյուր տեսակի փոփոխության պարագայում որ էֆեկտն է գործում ներմուծման տեսանկյունից (աղյուսակ 3.1.2):

Աղյուսակ 3.1.2

Կորելացիոն գործակիցների մատրից

	DIMPORT
DTRCAIR_CR	0.35
DTRCAIR_DEB	-0.12
DTRCMAR_DEB	-0.04
DTRCMOB_CR	0.007
DTRCMOB_DEB	-0.07
DTRCRAIL_CR	0.03
DTRCRAIL_DEB	-0.07

Փաստորեն, աղյուսակի տվյալներից դատելով, կարող ենք ասել, որ ներմուծման փոփոխության տեսանկյունից օդային բեռնափոխադրումների արտահանման, ավտոմոբիլային բեռնափոխադրումների արտահանման և երկաթգծային բեռնափոխադրումների արտահանման փոփոխության պարագայում էական է եղել ծավալի էֆեկտը, իսկ օդային բեռնափոխադրումների ներմուծման, ավտոմոբիլային բեռնափոխադրումների ներմուծման, երկաթգծային բեռնափոխադրումների ներմուծման և ծովային բեռնափոխադրումների ներմուծման փոփոխության պարագայում էական է եղել գնի էֆեկտը:

¹⁷² Ճիշտ է, Հավելված 3-ի աղյուսակ 1-ից երևում է, որ օդային բեռնափոխադրումների արտահանման և ավտոմոբիլային բեռնափոխադրումների արտահանման գործակիցները վիճակագրորեն նշանակալի չեն, այսինքն՝ դրանք արտահանման իրական փոփոխության չափը չեն ցույց տալիս, սակայն դրանց նշանները մեզ թույլ են տալիս ենթադրություն կատարելու արտահանման փոփոխության նույն (երբ դրական է) կամ հակառակ (երբ բացասական է) ուղղության վերաբերյալ:

¹⁷³ Ինտարվոր է, որ դիտարկվող ժամանակահատվածում նշված բեռնափոխադրումների գնի աճ ևս գրանցվել է, սակայն ծավալի էֆեկտն առավել գերակշռող է եղել, ինչն էլ ցույց է տալիս մոդելի արդյունքը, այլ կերպ ասած՝ անգամ եթե տվյալ բեռնափոխադրումների գնի աճ է տեղի ունեցել, ապա դրանց պահանջարկի ոչ առաձգականության պատճառով գերակշռել է ծավալի էֆեկտը:

Ամփոփելով տնտեսաչափական վերլուծությունը՝ կարող ենք նշել, որ տրանսպորտային բեռնափոխադրումները զգալի ազդեցություն են ունենում նաև ՀՀ արտահանման և ներմուծման փոփոխության վրա, որոնք էլ իրենց հերթին վկայում են համաշխարհային տնտեսությանը ՀՀ ինտեգրման աստիճանի մասին: Ինչպես գիտենք, ՀՀ տնտեսությունը բավական փոքր է, հետևապես՝ ներքին պահանջարկը խիստ սահմանափակ, ուստի ՀՀ տնտեսության հետագա աճի տեսանկյունից զգալիորեն կարևորվում է արտահանման, որոշ դեպքերում նաև¹⁷⁴ ներմուծման աճը, որոնց համար կարևոր բաղադրիչ է տրանսպորտային ենթակառուցվածքների զարգացվածությունը: Աշխատանքի նախորդ շարադրանքում արդեն իսկ նշել ենք, որ տրանսպորտային ինտեգրման մակարդակի աճը համաշխարհային տրանսպորտային համակարգին նպաստում է տրանսպորտային փոխադրումների գնի նվազեցմանը: Վերոնշյալ պնդումների ամփոփումից ստացվում է, որ ՀՀ տնտեսության հետագա աճի համար միանշանակ դրական ազդեցություն կարող է ունենալ համաշխարհային տրանսպորտային համակարգին ՀՀ տրանսպորտային համակարգի ինտեգրման աստիճանի մեծացումը:

Այսպիսով, մենք հիմնավորեցինք տրանսպորտի միջազգայնացման անհրաժեշտությունը ՀՀ-ում: Այժմ, հիմնվելով համաշխարհային փորձի վրա, փորձենք առանձնացնել տրանսպորտի միջազգայնացման այն ուղղությունները, որոնց տեղայնացումը Հայաստանում արդարացված կլինի՝ հիմնվելով ՀՀ տնտեսության և մասնավորապես՝ տրանսպորտի ոլորտի առանձնահատկությունների վրա:

Տրանսպորտի միջազգայնացման հնարավոր ուղղությունները մեր կողմից պայմանականորեն բաժանվում են 2 խմբի՝ ցանկալի, բայց ոչ հավանական և ցանկալի ու իրագործելի:

Ցանկալի, բայց ոչ հավանական խմբում, թերևս, ներառվում է մեկ հիմնական գործընթաց.

- սահմանների բացում- գործընթացը համարել ենք ոչ հավանական՝ ելնելով այն հանգամանքից, որ դրա իրագործումը կախված չէ միայն ՀՀ Կառավարության

¹⁷⁴ ներմուծման աճը կարող է նպաստել տնտեսության աճին այն պարագայում, երբ երկիրը ներմուծի արտադրության տեսանկյունից համեմատական կամ մրցակցային առավելություն չունեցող ապրանքներ, իսկ դրանցից ազատված ռեսուրսները տեղաբաշխի համեմատական կամ մրցակցային առավելություն ունեցող արտադրություններում:

գործողություններից, այլ նաև՝ մեր երկու հարևան (ամենևին էլ՝ ոչ բարի-դրացիական) պետությունների կամքից: Սակայն այդուհանդերձ, երևույթը ցանկալի է, քանզի փակ սահմանների պարագայում ՀՀ տնտեսությունում արձանագրվում են այնպիսի բացասական զարգացումներ, ինչպիսիք են երկաթուղու դերակատարության սահմանափակումը, տրանսպորտային բարձր ծախսերը, որի հետևանք է միջազգային առևտրի հնարավոր մակարդակի նվազումը, միջազգային բեռնափոխադրումների ոլորտի հնարավոր զարգացման սահմանափակումը և այլն:

Ցանկալի և իրագործելի խմբում կարելի է նշել բազմաթիվ ուղղություններ, որոնցից կարևորները մենք խմբավորել ենք հետևյալ կերպ.

- Անդամակցություն տրանսպորտի ոլորտին առնչվող միջազգային կազմակերպություններին և դրանց դրույթների առավելագույնս նպաստավոր եղանակով կիրառում: Ներկայումս ՀՀ-ն արդեն իսկ մի շարք միջազգային կազմակերպությունների անդամ է, սակայն դրանցից որոշներին անդամակցության դրույթները դեռևս կրում են զուտ ձևական բնույթ և առավելագույն արդյունավետությամբ չեն կիրառվում տրանսպորտի միջազգայնացման արդյունքում
- Հնարավորինս շատ թվով նավահանգիստների մատչելիության ապահովում-Ծովային ելքի միայն մեկ կամ երկու հնարավորությունն ամենևին էլ ձեռնտու տարբերակ չէ Հայաստանի համար, քանզի կարող է հանգեցնել տվյալ նավահանգստի մենաշնորհային դիրքի չարաշահման՝ իր բոլոր հնարավոր բացասական դրսևորումներով: Այս առումով հատկապես կարևորվում է դեպի Սևծովյան նավահանգիստներ ելքի հնարավորությունը: Ինչպես արդեն նշվել է՝ դա կնվազեցնի առևտրի պակասաուրդը մեկ երրորդով կամ կիսով չափ, ինչպես նաև կապահովի ՀՆԱ-ի 30%-անոց աճ:
- Տրանսպորտային ենթակառուցվածքի մրցունակության բարձրացմանն ուղղված միջոցառումների իրականացում-2012-2013թթ. գլոբալ մրցունակության համաթվի համաձայն Հայաստանը 144 պետությունների շարքում զբաղեցնում են 82-րդ տեղը և 1-ից (շատ վատ որակի ենթակառուցվածքներ) մինչև 7-ի (շատ լավ որակի ենթակառուցվածքներ) սանդղակով գնահատվել են 4.02:

Համեմատության համար նշենք, որ 2011-2012թթ. ՀՀ գլոբալ մրցունակության համաթիվը 92 էր 142 երկրների շարքում: Հայաստանի ճանապարհները եղել են 80-րդը (որակը 1-7 բալանի համակարգով՝ 3.7), երկաթուղային ենթակառուցվածքները՝ 63-րդը (որակը՝ 2.6), իսկ օդային տրանսպորտի ենթակառուցվածքները՝ 69-րդը (որակը՝ 4.7)¹⁷⁵: Թեպետ բոլոր նշված ցուցանիշների առումով ՀՀ-ի վիճակը աստիճանաբար բարելավվում է՝ համեմատած նախորդ տարիների հետ, այդուհանդերձ արդյունքները դեռևս գոհացուցիչ չեն և մրցունակության բարձրացումը դեռ մնում է ՀՀ տրանսպորտային ենթակառուցվածքի առաջնահերթ խնդիրներից մեկը: Ուստի, դիտարկենք տրանսպորտային ենթակառուցվածքի առանձին բաղկացուցիչների հնարավոր մրցունամության աճի համար անհրաժեշտ միջոցառումները:

Ավտոճանապարհների մրցունակության մակարդակի աճ- Ճանապարհային ծածկույթի վիճակը ՀՀ-ում ներկայումս, թերևս, բավարար է: Աստիճանաբար վերականգնվում են ճանապարհների ծածկույթի վնասված հատվածները: Սակայն այս աշխատանքների ծավալները դեռևս հեռու են բարձր արդյունավետություն ապահովելուց, քանի որ նախկինում կատարվել են կանխարգելիչ և պահպանմանն ուղղված փոքր ծավալի աշխատանքներ, որոնք հեռու էին բավարար լինելուց: Դրա հետևանքով այսօր արդեն առաջացել է ճանապարհների քայքայված ծածկույթի զգալի մաս, որը լայնածավալ վերակառուցում է պահանջում: Կարճաժամկետ ժամանակահատվածի համար որպես ճանապարհների քայքայման դեմ պայքարի ուղի կարելի է ընտրել ժամանակին և բարեխիղճ կերպով դրանց պայմանների կայունացմանն ուղղված միջոցառումների իրականացումը, ինչը հնարավորություն կտա կրճատել ընթացիկ պահպանման ծախսերը: Իսկ երկարաժամկետ ժամանակահատվածի համար ճանապարհային ենթակառուցվածքի մրցունակ մակարդակի ապահովումը ենթադրում է՝ կենսական նշանակություն ունեցող միջազգային ճանապարհային միջանցքների թողունակության և արդյունավետության պահպանում¹⁷⁶, դեպի միջազգային միջանցքներ և կարևոր տնտեսական կենտրոններ տանող երկրորդական և տեղական ճանապարհային ցանցի մեծ մասի վերականգնում

¹⁷⁵ Schwab K., World Economic Forum, The global competitiveness report 2012-2013, p.92-93

¹⁷⁶ Ասիական զարգացման բանկ, Հայաստանի տրանսպորտային հեռանկարները, Տրանսպորտի ոլորտի գլխավոր պլան, Տրանսպորտ և կապ, Հայաստան 2011, էջ 13

կամ վերակառուցում¹⁷⁷, միջազգային միջանցքների կառուցում՝ շեշտը դնելով Հյուսիս-Հարավ միջանցքի վրա (նախագիծը մեծապես կարելի է դեպի Սև ծովի նավահանգիստներ այլընտրանքային ավտոմոբիլային ճանապարհի ստեղծելու համար, իսկ հետագայում, որպես ռազմավարական նշանակության տարածաշրջանային նախագիծ, այն կարող է հանդես գալ որպես Պարսից Ծոցը Սև ծովի և այնուհետև՝ Եվրոպայի հետ կապակցող այլընտրանքային ուղի¹⁷⁸), կենսական նշանակության ավտոճանապարհների ցանցի ծրագրի իրականացում, ակտիվների կառավարման արդյունավետ համակարգի ստեղծում և միջազգային ստանդարտներին համապատասխանող ճանապարհային տրանսպորտի ծառայությունների մատուցում¹⁷⁹, հիմնական երթուղիների վրա մշտական կշեռքների տեղադրում, ինչպես նաև՝ պակասող օղակների և շրջանցիկ ճանապարհների կառուցման և բարձր տնտեսական օգուտներ ունեցող այլ նոր շինարարական ծրագրերի մշակում¹⁸⁰, նախագծային միջազգային ստանդարտների (մասնավորապես՝ երկրաչափական և ճանապարհաձևի նախագծման համար) ներդրում¹⁸¹:

Երկաթուղային ցանցի մրցունակության մակարդակի աճ- ինչպես արդեն նշվեց, երկաթուղային ենթակառուցվածքի ոլորտը ՀՀ ճանապարհային մյուս ենթակառուցվածքների համեմատ գլոբալ մրցունակության համաթվով գնահատվել է ամենացածրը, ուստի այս ոլորտի մրցունակության բարձրացմանն ուղղված լուրջ միջոցառումների իրականացման կարիք կա: Բնական է, որ պետությունը չի կարող միաժամանակ իրականացնել երկաթուղային բոլոր նոր գծերի կառուցումը: Ուստի, անհրաժեշտ է նախ և առաջ գնահատել ազգային անվտանգության համար էական նշանակություն ունեցող, ինչպես նաև՝ մյուս գծերի կառուցման նպատակահարմարությունը, որից հետո միայն իրականացնել այդ ծրագրերն՝ ըստ առաջնահերթության: Անհրաժեշտ է նաև աստիճանաբար իրականացնել

¹⁷⁷ ՀՀ Տրանսպորտի և կապի նախարարություն, Հայաստանի տրանսպորտի ոլորտի զարգացման ռազմավարություն 2020, Երևան 2008թ., էջ 20

¹⁷⁸ http://www.mfa.am/hy/international-organisations/TRACECA/#_ftnref2

¹⁷⁹ ՀՀ Տրանսպորտի և կապի նախարարություն, Հայաստանի տրանսպորտի ոլորտի զարգացման ռազմավարություն 2020, Երևան 2008թ., էջ 33

¹⁸⁰ ՀՀ Տրանսպորտի և կապի նախարարություն, Հայաստանի տրանսպորտի ոլորտի զարգացման ռազմավարություն 2020, Երևան 2008թ., էջ 35

¹⁸¹ Ասիական զարգացման բանկ, Հայաստանի տրանսպորտային հեռանկարները, Տրանսպորտի ոլորտի գլխավոր պլան, Տրանսպորտ և կապ, Հայաստան 2011, էջ 22

երկաթուղային շարժակազմի արդիականացում, ինչպես նաև՝ երկաթգծերի անվաճի լայնության համապատասխանեցում եվրոպական չափանիշներին: Այստեղ հարկ է նաև որդեգրել նորարարական մոտեցում երկաթուղային համակարգի սպասարկման մակարդակն ու նյութատեխնիկական ապահովումը բարելավելու հարցում¹⁸²: Բացի այդ նաև ինտերմոդալ բեռնահամալիրի ստեղծման անհրաժեշտություն է առաջանում: Երկաթուղային ենթակառուցվածքի մրցունակությունը աճ կարող է գրանցվել նաև «Հայաստանի հարավային երկաթուղի» ծրագրի¹⁸³ իրականացման արդյունքում, որը հնարավորություն կտա ամենակարճ ճանապարհով Ասիան կապել Կենտրոնական Եվրոպային: Բացի այդ Դիլիջան-Վանաձոր 47 կմ երկաթգծի կառուցման¹⁸⁴ և Դիլիջան-Իջևան-Ղազախ 48.3 կմ գոյություն ունեցող երկաթուղու բարեկարգման արդյունքում հնարավոր կլինի գործարկել Կարս-Գյումրի-Վանաձոր-Դիլիջան-Իջևան-Ղազախ-Բաքու երկաթուղին, որը կարող է ստանձնել տարածաշրջանային երկաթուղային ենթակառուցվածքի կարելուրագույն հանգույցի դերը¹⁸⁵: Այս միջոցառումների շարքում հարկ է նշել նաև Գյումրի-Բոգդանովկա (Վրաստան) երկաթուղու նոր գծի կառուցման կարևորությունը, որը հնարավորություն կտա կազմակերպելու տարանցիկ բեռնափոխադրումներ, շրջանցելու Թբիլիսիի ծանրաբեռնված տրանսպորտային ցանցը, ուղիղ ելքի հնարավորություն դեպի Թբիլիսի-Սամտրեդիա ճանապարհ և Վրաստանի սևծովյան նավահանգիստներ:

Օդային տրանսպորտի մրցունակության աճ- Ինչպես արդեն նշվեց ՀՀ օդային ենթակառուցվածքի որակը 2012-2013թթ. համաշխարհային մրցունակության ինդեքսի համաձայն գնահատվել է 4.7, որն ամենաբարձր գնահատականն է նույն ժամանակահատվածի համար ՀՀ տրանսպորտային ենթակառուցվածքների շարքում: Այսպիսով, կարող ենք ասել, որ որակական առումով օդային տրանսպորտի ենթակառուցվածքն ամենազարգացածն է ՀՀ-ում: Սակայն, այդուհանդերձ, այս

¹⁸² Ասիական զարգացման բանկ, Հայաստանի տրանսպորտային հեռանկարները, Տրանսպորտի ոլորտի գլխավոր պլան, Տրանսպորտ և կապ, Հայաստան 2011, էջ 14

¹⁸³ Ծրագիրը մեկնարկել է 2013 թ. կարեսկզբին:

¹⁸⁴ 47 կմ երկարությամբ այս գիծը 70 կմ-ով կկրճատի Երևանից Թբիլիսի հեռավորությունը երկաթուղով՝ յուրաքանչյուր տոննայի համար 2 ԱՄՆ դոլարով կրճատելով սևծովյան նավահանգիստների միջոցով կամ ԱՊՀ երկրներ ներմուծումների և արտահանումների տրանսպորտային ծախսը (աղբյուրը՝ ՀՀ Տրանսպորտի և կապի նախարարություն, Հայաստանի տրանսպորտի ոլորտի զարգացման ռազմավարություն 2020, Երևան 2008թ., էջ 181)

¹⁸⁵ http://www.mfa.am/hy/international-organisations/TRACECA/#_ftnref2

ոլորտում ևս դեռևս առկա են բազում չլուծված խնդիրներ: Նախ և առաջ՝ անհրաժեշտ է օդային տրանսպորտի բնագավառի նորմատիվ իրավական կարգավորման կատարելագործում և դրանց համապատասխանեցում Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպության (ԻԿԱՕ) միջազգային ստանդարտներին և Աերոնավիգացիայի անվտանգության եվրոպական կազմակերպության՝ Եվրոկոնտրոլի մշակած չափորոշիչներին¹⁸⁶: Ավիափոխադրումների ոլորտն ընդհանուր առմամբ վնասատար է և տեղական ավիափոխադրողը կարող է գոյատևել միայն գործունեության արդյունավետ կազմակերպման դեպքում, հետևաբար՝ ոլորտում տեղական փոխադրողի կենսունակությունն առավելագույնս բարձրացնելու նպատակով անհրաժեշտ է նվազագույն չափանիշներով օբյեկտիվ լիցենզավորման տրամադրման գործընթացի սահմանում¹⁸⁷: Մրցունակության բավարար մակարդակ ապահովելու համար անհրաժեշտ է մշտապես արդիականացնել ուղևորների և բեռների զննման տեխնիկական միջոցները: Հաջորդ լուրջ հիմնախնդիրը տեսանելի էր արդեն 2012թ.՝ «Ձվարթնոց» օդանավակայանի բարձր գների և ոչ ազատական օդային տարածքի արդյունքում 2012թ. եվրոպական մի քանի ավիաընկերություններ դադարեցրել են դեպի Երևան չվերթները: Որպես նշված հիմնախնդրի լուծում 2013թ. ՀՀ կառավարությունը հաստատեց փուլային տարբերակով օդային փոխադրումների ազատականացման ռազմավարություն: Բաց երկնքի քաղաքականությունը¹⁸⁸ հնարավորություն կտա մեծացնել ՀՀ գրավչությունը արտերկրյա ավիափոխադրողների համար, որի արդյունքում հնարավոր է՝ շուկայում աճի մրցակցությունը, ինչն էլ կհանգեցնի այն փաստին, որ մասնավոր ընկերությունները կձգտեն բարձրացնել իրենց կողմից մատուցվող ծառայությունների մրցունակությունը՝ ապահովելով առավել բարձրորակ ծառայություններ հնարավորինս

¹⁸⁶ Հավելված ՀՀ Նախագահի 2013թ. հոկտեմբերի 23-ի ՆԿ-183-Ն կարգադրության, ՀՀ Տրանսպորտային անվտանգության ապահովման ազգային ռազմավարություն, էջ 14

¹⁸⁷ Հավելված N1 ՀՀ կառավարության 2013 թվականի հոկտեմբերի 23-ի N 1248-Ա որոշման, ՀՀ մրցունակ և կայուն ավիափոխադրումների ծառայությունների մատուցման ապահովման ծրագիր, էջ 11

¹⁸⁸ Բաց երկնքի քաղաքականության պայմաններում ազատության բազմակողմանի իրավունքներ են տրամադրվում բոլոր հետաքրքրված երկրներին՝ առանց փոխադրողների քանակի, թռիչքների, տարողունակության, ուղղության և գների նկատմամբ որևէ սահմանափակումների: Այս քաղաքականությունը ենթադրում է, որ ցանկացած փոխադրող կարող է թռիչքներ իրագործել դեպի Հայաստան և Հայաստանից դուրս, եթե համապատասխանում է երկու կողմերի անվտանգության պահանջներին: (Աղբյուրը՝ Հավելված N1 ՀՀ կառավարության 2013 թվականի հոկտեմբերի 23-ի N 1248-Ա որոշման, ՀՀ մրցունակ և կայուն ավիափոխադրումների ծառայությունների մատուցման ապահովման ծրագիր, էջ 4)

նվազ սակագներով: Ոլորտի մյուս հիմնախնդիրներից կարելի է նշել թոփքուղիների թողունակությունը: Թոփքուղու թողունակություն գնահատվել է Հայաստանի աերոնավիգացիոն ծառայության կողմից՝ ժամում ինքնաթիռի 15 թոփք թիվ 09 թոփքուղով և 5 թոփք՝ թիվ 27 թոփքուղով, մինչդեռ մեկ թոփքուղու թողունակությունը պետք է լիներ 40 թոփք/ժամ¹⁸⁹: Փաստորեն՝ առկա թոփքուղիների թողունակությունը զգալիորեն ցածր է, որը, ճիշտ է, ներկայումս առաջնահերթ խնդիր համարվել չի կարող, քանզի դեռևս չի առաջացել առկա վիճակի և պահանջարկի անհամապատասխանություն, սակայն հետագայում ոլորտի գրավչության աճի պարագայում ՀՀ ավիացիոն ոլորտը կարող է բախվել այս խնդրին: Ուստի, ճիշտ կլինի խնդրի լուծման ուղիներ փնտրել արդեն այսօր: Շարունակելով մրցունակության աճին ուղղված միջոցառումների շարքը կարող ենք նշել նաև վառելիքի մատակարարման բազայի ընդլայնումը: Այս փոփոխությունների արդյունքում ՀՀ օդային տրանսպորտի ոլորտում հնարավոր կլինի օդային ծառայություններ մատուցել միջազգայնորեն մրցունակ գներով:

- Տրանսպորտի ոլորտի կառավարման բնագավառում տեղեկատվական տեխնոլոգիաների լայնորեն կիրառում- այս միջոցառումը հնարավորություն կտա ներկայումս գործող ամենատարբեր բարդ ընթացակարգերից անցում կատարել առավել դյուրին ընթացակարգերի՝ նպաստելով ժամանակի խնայողության և տվյալ ընթացակարգին առնչվող ծախսերի կրճատման: Ոլորտի արդյունավետ կառավարման համար էական է փոխադրամիջոցների շարժակազմի զարգացման մասին և նման այլ տեղեկությունների առկայությունը, քանի որ տվյալների ընդգրկուն բազան առանցքային գործիք է տրանսպորտի ոլորտի կառավարման համար¹⁹⁰: Այս առումով ոլորտի մրցունակությունը կարելի է բարձրացնել ոլորտի մեկ միասնական տվյալների բազա ստեղծելու միջոցով, որը վերահսկողության և հետագա պլանավորման և բյուջետավորման համար անհրաժեշտ վերլուծությունների համար տվյալների արագ հասանելիություն կապահովի:

¹⁸⁹ ՀՀ Տրանսպորտի և կապի նախարարություն, Հայաստանի տրանսպորտի ոլորտի զարգացման ռազմավարություն 2020, Երևան 2008թ., էջ 96

¹⁹⁰ ՀՀ Տրանսպորտի և կապի նախարարություն, Հայաստանի տրանսպորտի ոլորտի զարգացման ռազմավարություն 2020, Երևան 2008թ., էջ 10

- Լոգիստիկ ծառայությունների շուկայի զարգացում և համապատասխանեցում միջազգային չափանիշներին- Ներկայումս Հայաստանում լոգիստիկ ծառայությունների շուկան դեռևս նախնական ձևավորման փուլում է և զգալիորեն թույլ է զարգացած եվրոպական համանման շուկաների համեմատությամբ: «Զվարթնոց» միջազգային օդանավակայանն այժմ հետաքրքրված է օդանավակայանին հարակից տարածքում միջազգային լոգիստիկ կենտրոն ստեղծելու հարցում, որը կհանդիսանա ՏՐԱՍԵԿԱ միջանցքի միջազգային լոգիստիկ կենտրոնների ցանցի բաղկացուցիչ մաս¹⁹¹: Սակայն դեռևս առկա են որոշակի խնդիրներ, որոնք խոչընդոտում են միջազգայնորեն մրցունակ լոգիստիկ կենտրոնի հիմնմանը: Այս նախաձեռնության իրագործման համար շատ նպաստավոր կլինի դեպի օդանավակայան երկաթուղային հաղորդակցության վերականգնումը, ինչը հնարավորություն կտա կրճատել ինչպես ուևորա- և բեռնափոխադրումների հետ կապված ծախսերը, այնպես էլ՝ ավիավառելիքի տեղափոխման ծախսը: Ներկայումս մշակվել է դեպի «Զվարթնոց» միջազգային օդանավակայան տանող երկաթուղային նոր գծի ծրագիր, որը թույլ կտա միևնույն երկաթուղային գծով կապ հաստատել «Զվարթնոց» միջազգային օդանավակայանի ուղևորատար տերմինալը գոյություն ունեցող «Զարբախ» մետրոպոլիտենի կայարանի հետ, իսկ բեռնային համալիրը՝ «Կարմիր բլուր» կայարանի հետ՝ արագընթաց գնացքի միջոցով¹⁹²: Ներկայումս ՀՀ տնտեսության զարգացման մակարդակն այնպիսին է, որ A դասին պատկանող միջազգային լոգիստիկ կենտրոնի ստեղծումը կարող է հանդիսանալ տնտեսության հետագա զարգացման շարժիչ ուժ: Ստեղծվելիք լոգիստիկ կենտրոնը պետք է տրամադրի փոխադրման և առաքման ռեգիստրի կառավարման ծառայություն, թույլ տա իրականացնել ապրանքի մուտքի, ելքի և մնացորդի հարցում, ինչի արդյունքում տնտեսվարողները կկարողանան առավել արդյունավետությամբ կառավարել իրենց պահեստները՝ խուսափելով

¹⁹¹ ՀՀ Տրանսպորտի և կապի նախարարություն, Հայաստանի տրանսպորտի ոլորտի զարգացման ռազմավարություն 2020, Երևան 2008թ., էջ 96

¹⁹² Հավելված ՀՀ կառավարության 2011թ. նոյեմբերի 3-ի նիստի N 43 արձանագրային որոշման, «Զվարթնոց» միջազգային օդանավակայանի, հարակից տարածքում միջազգային լոգիստիկ կենտրոնի և ազատ տնտեսական գոտու մոտեցման տրանսպորտային ենթակառուցվածքների ռազմավարական ծրագիր, էջ 2

պահեստում առկա ապրանքների կրկնակի պատվիրումից: Հիմնվելով համաշխարհային փորձի վրա՝ կարելի է ներկայացնել ստեղծվելիք լոգիստիկ կենտրոնի կառուցվածքը և այն օղակները, որոնք նա պետք է կապակցի.

1. Կենտրոնական գրասենյակ, որում տեղակայված կլինեն լոգիստիկ կենտրոնի ղեկավարությունը, վարչական անձնակազմը և վերահսկողություն իրականացնող մարմինը,
2. Կոնտեյներային տերմինալ, որն իրենից ներկայացնում է երկաթգծային մոդուլ համակցված բեռների համար՝ կոնտեյներներ, կցաքարշակներ, տրանսպորտային միջոցներ և այլն,
3. Կոնտեյներային պահեստ, որտեղ պահեստավորվում են բեռնավորված կոնտեյներները, այդ թվում և՛ սառնարաններն ու վտանգավոր բեռները,
4. Կոնտեյներների սպասարկման կենտրոն, որտեղ իրականացվում է դրանց բեռների փաթեթավորումը, կոնտեյներների ներկումը, վերանորոգումը, մաքրումը և համանման այլ ծառայություններ,
5. TIR-կայանատեղի բեռնատար տրանսպորտի համար, որտեղ նրանց կտրամադրվի տեղեկատվություն և դիսպեչերի ծառայություն,
6. Լոգիստիկ ծառայությունների մատուցման բաժին, որն իրենից ներկայացնում է ընդհանուր նշանակության և ջերմակարգավորվող պահեստներ և էքսպեդիտորական կենտրոն,
7. Լոգիստիկ ծառայությունների պահանջարկ ներկայացնող պատվիրատուներ,
8. Լոգիստիկ կենտրոնը սպասարկող ավտոճանապարհային ցանց և երկաթգիծ:
 - Ընդհանուր բաշխման օպերատորի ներդնում- Որպես կանոն, բեռնափոխադրումներն իրականացվում են խառը տիպի հաղորդակցության ուղիներով, ուստի առաջ է գալիս այս գործընթացի արդյունավետության բարձրացման անհրաժեշտություն: Այս հանգամանքի արդյունքում է ներկայումս համաշխարհային շուկայում ձևավորվել այնպիսի միտում, երբ խառը հաղորդակցություններով ապրանքների տեղափոխում իրականացնող էքսպեդիտոր-օպերատորը դառնում է ընդհանուր բաշխման օպերատոր կամ օպերատոր-ինտեգրող: Ընդհանուր բաշխման օպերատորը պետք է ապահովի տեղափոխումների կանխատեսումներ և իրագործում, հետևի տրանսպորտային

միջոցների ընթացքին՝ ճիշտ ժամանակին բեռները նշանակման վայր հասցնելու նպատակով և այլն: Նշենք, որ նախկին ԽՍՀՄ-ում ևս գործել են ընդհանուր բաշխման օպերատորներ (“Совфрахт”, “Союзтранс”, “Техвнештранс” և այլն), որոնք վերակառուցման տարիներին դադարեցրել են իրենց գործունեությունը կամ դարձել են մասնավոր փոքր կամ միջին ձեռնարկություն: Ներկայումս, սակայն, տրանսպորտային ոլորտի մրցունակության աճի հրամայականներից մեկն է ընդհանուր բաշխման օպերատորների վերաստեղծումը՝ եվրոպական և ամերիկյան զարգացած շուկաների ճնշող մրցակցությանը դիմակայել կարողանալու համար: Ասվածը հիմնավորելու համար նշենք, որ օրինակ՝ ԱՄՆ-ում և Կանադայում ընդհանուր բաշխման օպերատորների համակարգի ներդրումը նպաստել է տրանսպորտային ծախսերի կարճատևմանը՝ միջին հաշվով 30-50%¹⁹³: Այս համակարգը ենթադրում է տրանսպորտի վերաբերյալ փաստաթղթաշրջանառության էլեկտրոնային տարբերակի ներդրում, տրանսպորտային միջոցների, կոնտեյներների և բեռների շարժի գրանցում: Այս համակարգի ամենաէական կողմերից է այն, որ նա չի փոխարինում թղթային տարբերակով փաստաթղթերը դրան համարժեք էլեկտրոնայինով, այլ ենթադրում է փաստաթղթաշրջանառության կրճատում, տրանսպորտային փաստաթղթերի բացարձակ համադրելիություն: Տրանսպորտի կառավարման համակարգի այսպիսի արդիականացումը ենթադրում է այնպիսի ոլորտների զարգացում, ինչպիսիք են պահեստում առկա մնացորդների կառավարումը, բեռնման և բեռնաթափման աշխատանքների կազմակերպումը, տրանսպորտային հոսքերի կարգավորումը՝ ելնելով արագություններից, մեկնման ուղղություններից և թողունակություններից, ճանապարհային տնտեսության կառավարումը և այլն: Այս միջոցառումների շարքին կարելի է դասել նաև տրանսպորտային միջոցի առավելագույն արդյունավետ մակարդակի բեռնվածության ապահովումը¹⁹⁴: Բացի այդ, տրանսպորտային համակարգի միջազգայնացման այս մեթոդին անդրադառնալիս հարկ է նշել նաև, որ

¹⁹³ ЮНКТАД, Информационный материал для грузоотправителей, подготовленный с целью обеспечения наиболее эффективного использования смешанных перевозок. Стр. 57

¹⁹⁴ Տրանսպորտային միջոցի 100% բեռնվածությունը տվյալ պարագայում կհամապատասխանի առավելագույն եկամտաբերության, սակայն դրա ապահովումը կապված է մի շարք բարդությունների հետ, այդ թվում և՛ տրանսպորտային միջոցի անվտանգության:

համաշխարհային փորձը վկայում է, որ որքան մեծ տեսակարար կշիռ ունի լոգիստիկ ծախսը ապրանքի գնի մեջ, այնքան անարդյունավետ է տվյալ տարածաշրջանի տրանսպորտային համակարգը: Ուստի, այս մեթոդի հիմնախնդիրներից մեկը պետք է հանդիսանա լոգիստիկ ծախսերի նվազագույնի հասցնելու միջոցով բեռնափոխադրման մրցունակության բարձր աստիճանի ապահովումը:

Այսպիսով՝ հիմնվելով համաշխարհային փորձի վրա՝ մենք առանձնացրինք տրանսպորտի միջազգայնացման այն ուղղությունները, որոնք նպատակահարմար կլինի կիրառել ՀՀ-ում՝ ելնելով ՀՀ տնտեսության և մասնավորապես՝ տրանսպորտային համակարգի առանձնահատկություններից: Աշխատանքի հետագա շարադրանքում մենք կանդրադառնանք նաև այդ ուղղությունների ներդրման համար անհրաժեշտ ինստիտուցիոնալ հիմքերի մշակմանը:

3.2. Տրանսպորտային ծառայությունների բարելավման ինստիտուցիոնալ հիմքերը

Ատենախոսության նախորդ ենթագլխում համաշխարհային փորձի հիման վրա մենք ներկայացրեցինք և հիմնավորեցինք ՀՀ տրանսպորտի միջազգայնացման աճի համար անհրաժեշտ ուղիները և միջոցառումները: Սույն ենթագլխում մենք կփորձենք մշակել դրանց հասնելու համար ինստիտուցիոնալ հիմքերը: Ակներև է, որ ներկայիս գլոբալացվող աշխարհում տրանսպորտի զարգացման, իսկ առավել ևս՝ միջազգայնացման համար անհրաժեշտ գործունեություն ծավալող ինստիտուտները չեն սահմանափակվում միայն տվյալ երկրի ներպետական ինստիտուտների շրջանակով: Կարծում ենք՝ տրանսպորտի միջազգայնացման համար անհրաժեշտ քայլերի իրականացման հետ կապակցված կառույցները կարելի է պայմանականորեն տարանջատել հետևյալ կերպ.

- ՀՀ պետական ինստիտուտներ (Տրանսպորտի և կապի նախարարություն, Արտաքին գործերի նախարարություն, քաղաքացիական ավիացիայի վարչություն և այլն),

- ոլորտին առնչվող միջազգային կառույցներ (ՄԱԿ-ի տրանսպորտի ոլորտի մասնագիտացված կառույցներ, ԱՊՀ-ի մասնագիտացված կառույցներ և այլն),
- ՀՀ-ում գործող մասնավոր կառույցներ («Զվարթնոց» միջազգային օդանավակայաններ, Հարավկովկասյան երկաթուղի և այլն),
- ֆինանսավորող կառույցներ (Համաշխարհային բանկ, Ասիական զարգացման բանկ):

Սակայն ՀՀ տրանսպորտային ծառայությունների բարելավման ինստիտուցիոնալ հիմքերի տեսանկյունից առավել կարևորում ենք ՀՀ պետական ինստիտուտների համակործակցությունը մյուս երեք կառույցների հետ: Հենց այս շրջանակում էլ կդիտարկենք ոլորտի հետագա զարգացման հնարավորությունները. կդիտարկենք պետական ինստիտուտներ-ոլորտին առնչվող միջազգային կառույցներ, պետական ինստիտուտներ-մասնավոր կառույցներ, պետական ինստիտուտներ-ֆինանսավորող կառույցներ համագործակցությունների ազդեցությունը ՀՀ տրանսպորտային ոլորտի միջազգայնացման վրա՝ բացահայտելով առկա թերությունները և մշակելով դրանց վերացման կամ նվազեցմանն ուղղված միջոցառումների համակարգ:

Տրանսպորտի միջազգայնացման համար համագործակցության կարևոր տարատեսակ է ՀՀ պետական ինստիտուտներ-միջազգային կառույցներ համագործակցությունը: Անկախացումից հետո Հայաստանը գրեթե ամբողջությամբ կորցրել էր իր սպառման և մատակարարման միջազգային շուկաները և միջազգային համագործակցության ուղղություններն առհասարակ, ուստի ստիպված էր նոր ուղիներ փնտրել: Այդ պատճառով էլ ՀՀ-ն շահագրգռված էր միջազգային կառույցներին (հատկապես՝ տնտեսական) անդամակցելու հարցում: Ասվածը տարածվում էր տնտեսության յուրաքանչյուր, այդ թվում և տրանսպորտի ոլորտի վրա: Մինչ օրս Հայաստանն անդամակցել է մի շարք միջազգային տրանսպորտային կազմակերպությունների:

Ավտոտրանսպորտային ոլորտում ՀՀ պետական ինստիտուտներ-միջազգային կառույցներ համագործակցության արդյունքում զգալիորեն մեծացել է ՀՀ ճանապարհային տրանսպորտի ինտեգրման աստիճանը համաշխարհային տրանսպորտային համակարգին:

1991թ.-ից Հայաստանն անդամակցում է ԱՊՀ Համակարգող տրանսպորտային խորհրդակցությանը¹⁹⁵: Այս կառույցի նպատակն էր ԱՊՀ երկրների համար ստեղծել միասնական տրանսպորտային համակարգ, որը վերջնական արդյունքում կունենար ընդհանուր ստանդարտներ, միասնական չափորոշիչներ, ընդհուպ մինչև՝ միասնական գնային քաղաքականություն:

1992թ.-ից Հայաստանը ՄԱԿ-ի անդամ է և այդ շրջանակներում անդամակցում է ՄԱԿ-ի մի շարք մասնագիտացված կառույցների և տարածաշրջանային հանձնաժողովների ամենատարբեր ծրագրերի շրջանակում: 2006թ. Հայաստանն անդամակցում է «Տրանս-եվրոպական մայրուղիներ» և «Տրանս-եվրոպական երկաթուղիներ», ծրագրերին, որոնց նպատակը եվրոպական երկրների հետ հաղորդակցվելու առումով կարևոր նշանակություն ունեցող տրանսպորտային ուղիների բացահայտումը, դրանց բարեկարգումն ու եվրոպական չափանիշներին համապատասխանեցումն է, ինչպես նաև այդ ուղիների համար բարեկարգման նախագծերի պատրաստման և հնարավոր ֆինանսավորման միջոցների հայտնաբերումը, ինչպես նաև՝ «Տրանս-ասիական մայրուղիներ» և «Տրանս-ասիական երկաթուղիներ» ծրագրերին¹⁹⁶: Այս առումով Հայաստանի ձեռքբերումներից հարկ է նշել 2007թ. «Տրանս-ասիական մայրուղիներ» ծրագրի շրջանակներում փորձագետների այցը Հայաստան և տեխնիկական աջակցությունը Գորիս-Կապան ավտոմայրուղու վերանորոգման և միջազգային ստանդարտներին համապատասխանեցնելու համար:

1993թ. Հայաստանը միացել է Միջազգային ավտոմոբիլային տրանսպորտի մասին (TIR) կոնվենցիային¹⁹⁷: 1998թ. ՀՀ-ում TIR կոնվենցիայի դրույթները իրականացնելու նպատակով ստեղծվեց «Հայաստանի միջազգային փոխադրողների միություն» ՀՄՓՄ հասարակական կազմակերպությունը, որը ՀՀ կառավարության և Ավտոմոբիլային տրանսպորտի միջազգային միության (IRU) կողմից ճանաչվել է որպես Հայաստանում TIR գրքույկներ տրամադրող և երաշխավորող կազմակերպություն¹⁹⁸:

¹⁹⁵ http://www.mtc.am/main.php?lang=1&page_id=653

¹⁹⁶ http://www.mtc.am/main.php?lang=1&page_id=652

¹⁹⁷ Նազարյան Գ., Արտաքին տնտեսական գործունեության տրանսպորտային ապահովում, Երևան-2010, էջ 268

¹⁹⁸ Նազարյան Գ., Հախվերդյան Դ., Առևտրի միջազգային համաձայնագրերը և կոնվենցիաները, Երևան-2011, էջ 133,

Չնայած այդ հանգամանքին այդ կազմակերպության կողմից ՀՀ-ում TIR գրքույկներ սկսեցին տրամադրվել միայն 2001թ.-ից սկսած: Ներկայումս ՀՄՓՄ անդամ են հանդիսանում 51 կազմակերպություն, որոնք ընդհանուր առմամբ ունեն միջազգային չափանիշներին համապատասխանող շուրջ 530 տրանսպորտային միջոցներ¹⁹⁹: ՀՀ-ում TIR համակարգով բեռնափոխադրումներ իրականացնող բոլոր տրանսպորտային միջոցները և դրանց վարորդներն անցնում են պարտադիր սերտիֆիկացում ՀՄՓԱ-ում գործող ուսումնական կենտրոնում: TIR կոնվենցիային անդամակցող երկրի սահմանը հատելիս ներկայացվում է TIR գրքույկի կտրոնը, որը հավաստի փաստաթուղթ է հանդիսանում այն մասին, որ բոլոր մաքսային վճարումներն իրականացված են: Ինչ խոսք, TIR գրքույկի կիրառումը զգալիորեն նպաստեց ՀՀ տրանսպորտի ինտեգրմանը միջազգային տրանսպորտային համակարգին՝ բավական դյուրին դարձնելով TIR գրքույկ ունեցողների համար Վրաստանի և Իրանի սահմանի հատման ընթացակարգը, ինչպես նաև այդ երկրների տարածքով դեպի այլ երկրների մուտքը: 2014թ. ՀՀ-ն 19 պետության հետ փոխանակել է միջպետական բեռնափոխադրումների 3480 թույլտվություններ և տրամադրվել 2372 TIR գրքույկներ²⁰⁰: Ներկայումս, սակայն այս կոնվենցիայի մասով արձանագրվել են որոշակի ոչ ուղղակի թերակատարումներ: Մասնավորապես՝ գիշերային ժամերին և կիրակի օրերին «Վերին Լարս» անցակետում աշխատանքների դադարեցման արդյունքում գոյանում են զգալի հերթեր և բեռնափոխադրողները ունենում են ժամանակի զգալի կորուստ: Ընդ որում՝ ասվածը հավասարապես վերաբերում է ինչպես TIR գրքույկ չունեցող փոխադրողներին, այնպես էլ՝ ունեցողներին: Սակայն սա միակ խնդիրը չէ: Ոչ պակաս էական խնդիր է Հայաստանի Հանրապետության համար ներկայումս ստեղծված անորոշությունը՝ կապված այն հանգամանքի հետ, որ 2013թ. Ռուսաստանը միակողմանի հրաժարվեց TIR գրքույկի կիրառմամբ բեռների միջազգային փոխադրման մաքսային կոնվենցիայից՝ առաջարկելով իր կողմից մշակված առավել բարդ և ծախսատար մաքսային ընթացակարգ: Այսպիսով՝ հայկական բեռնափոխադրողները այլևս TIR գրքույկի կիրառմամբ չեն կարող պարզեցված ընթացակարգով հատել Ռուսաստանի սահմանը: Ամենայն հավանականությամբ Մաքսային միությանն անդամակցող երկրների համար

¹⁹⁹ <http://www.airca.am/>

²⁰⁰ Հաշվետվություն, ՀՀ տրանսպորտի եւ կապի նախարարության 2013 թվականի գործունեության վերաբերյալ՝ http://www.mtc.am/pages.php?lang=1&id=51&page_name=reports

կմշակվի և կներդրվի առավել պարզ ընթացակարգ, սակայն նշված գաղափարը դեռևս հիպոթետիկ բնույթ ունի, քանզի պարբերաբար արձարծվում է Մաքսային միության կայանալ-չկայանալու խնդիրը, իսկ կայանալու պարագայում էլ հասկանալի է, որ Ռուսաստանի սահմանի հատման ընթացակարգին վերաբերող անորոշությունը կպահպանվի մինչև պարզեցված ընթացակարգի վերջնական մշակումը, այնուհետև անդամ-պետությունների ստանդարտների համապատասխանեցումը և վերջնական կիրառումը, որը կարող է ձգվել տևական ժամանակահատված:

1992թ. հունիսի 25-ին Ստամբուլում 11 հիմնադիր երկրների կողմից, այդ թվում Հայաստանի, հիմնադրվել է Սևծովյան տնտեսական համագործակցության (ՄԾՏՀ) կազմակերպությունը, որի շրջանակներում Հայաստանը ստորագրել է տրանսպորտային հաղորդակցության հեշտացման մի քանի հուշագրեր՝ «Ավտոմոբիլային բեռնափոխադրումների դյուրացման մասին»՝ 2002թ. մարտի 6-ին, Սալոնիկում ընդունվել է «Եվրասիական տրանսպորտային հանգույցի շրջանակում Սևծովյան և Տրանս-Եվրոպական տրանսպորտային ցանցերի միջև կապի» վերաբերյալ համատեղ հռչակագիրը՝ 2005թ. հունվարին, Համագործակցության հռչակագրեր են ընդունվել Օդեսայում (2008), Երևանում (2009) և Սոֆիայում (2010), «Սևծովյան օդակաձև մայրուղու համակարգված զարգացման մասին», «ՄԾՏՀ տարածաշրջանում ծովային մայրուղիների զարգացման»՝ 2007թ. ապրիլի 19-ին, ՄԾՏՀ չորս անդամ-երկրների՝ Ալբանիայի, Հայաստանի, Մոլդովայի և Թուրքիայի կողմից «Սևծովյան տնտեսական համագործակցության կազմակերպության անդամ-երկրների քաղաքացի հանդիսացող բեռնատար մեքենաների վարորդների համար անդամ-երկրներում արտոնագրերի տրամադրման ընթացակարգերի դյուրացման մասին» և «Սևծովյան տնտեսական համագործակցության կազմակերպության անդամ-երկրների քաղաքացի հանդիսացող գործարարների համար անդամ-երկրներում արտոնագրերի տրամադրման ընթացակարգերի դյուրացման մասին» համաձայնագրերը ստորագրվել են 2008թ. հոկտեմբերի 23-ին²⁰¹: Բոլոր այս հուշագրերի ստորագրման նպատակը ՄԾՏՀ շրջանակներում տրանսպորտային հաղորդակցության ընթացակարգի պարզեցումն է: Այս առումով հայկական կողմի ձեռքբերումներից կարելի է համարել

²⁰¹ <http://www.mfa.am/hy/international-organisations/BSEC/>

2011թ. և 2012թ. շուրջ 200²⁰²-ական ՄԾՏՀ տարանցիկ թույլտվությունների ստացումը, որոնց շնորհիվ հայկական փոխադրողները կարող են Վրաստանից Թուրքիայի տարածքով տարանցիկ բեռնափոխադրումներ իրականացնել դեպի եվրոպական երկրներ:

2003թ. ՀՀ-ն անդամակցեց Միջազգային տրանսպորտային համագումարին (այն հանդիսանում է Տրանսպորտի նախարարների եվրոպական կոնֆերանսի՝ ՏՆԵԿ, իրավահաջորդը)²⁰³: Ներկայումս այս կազմակերպության անդամ են 54 երկիր²⁰⁴: Կազմակերպությունը, հավաքագրելով անդամ-երկրների տնտեսությունների և հատկապես՝ տրանսպորտի ոլորտի վիճակագրական տվյալներ, վերլուծում և պարբերաբար հրատարակում է դրանք և գրանցված փոփոխությունների հիման վրա էլ, անհրաժեշտության դեպքում, առաջարկում է անդամ-երկրների տրանսպորտի ոլորտի զարգացմանն ուղղված քաղաքականության որոշակի ուղղություններ կամ միջոցառումներ: ՏՆԵԿ-ի անդամ-պետությունների համար հատկացվում են քվոտաներ, որոնք հնարավորություն են տալիս եվրոպական չափանիշների համապատասխանող փոխադրամիջոցներով կատարել բեռնափոխադրումներ դեպի եվրոպական երկրներ²⁰⁵: Այս հանգամանքը խթան հանդիսացավ, որպեսզի ՀՀ բեռնափոխադրողներն աստիճանաբար թարմացնեն և եվրոպական չափանիշներին համապատասխանեցնեն բեռնափոխադրող մեքենաները:

2006թ. ՀՀ-ն միացել է «Միջազգային ավտոճանապարհային փոխադրումներ կատարող տրանսպորտային միջոցների անձնակազմի աշխատանքի մասին» համաձայնագրին, որի պահանջների ապահովման համար 2011թ. ՀՀ-ում ընդունվել է «ՀՀ հսկիչ սարքերում (թվային տախտգրաֆ) օգտագործվող քարտերի ձևը և դրանց տրամադրման կարգը հաստատելու մասին N231-Ն» որոշումը²⁰⁶: Ներկայումս արդեն

²⁰² Հաշվետվություն, ՀՀ տրանսպորտի եւ կապի նախարարության 2011 թվականի գործունեության վերաբերյալ, էջ 9, Հաշվետվություն, ՀՀ տրանսպորտի եւ կապի նախարարության 2012 թվականի գործունեության վերաբերյալ, էջ 10

²⁰³ http://www.mtc.am/main.php?lang=1&page_id=655

²⁰⁴ <http://www.internationaltransportforum.org/about/about.html>

²⁰⁵ Նազարյան Գ., Արտաքին տնտեսական գործունեության տրանսպորտային ապահովում, Երևան-2010, էջ 306

²⁰⁶ Հաշվետվություն, ՀՀ տրանսպորտի եւ կապի նախարարության 2011 թվականի գործունեության վերաբերյալ, էջ 2

ՀՀ վարորդներին տրամադրվող տախտգրաֆի քարտերը նրանց հնարավորություն են տալիս անարգել մուտք ունենալ ԵՄ երկրներ:

Համաշխարհային տնտեսության գլոբալացման արդի փուլում ոչ պակաս կարևոր է երկաթուղային տրանսպորտի ինտեգրման աստիճանի մեծացումը համաշխարհային տրանսպորտային համակարգին: Այս ոլորտում մինչ օրս արձանագրած ձեռքբերումներից կարելի է նշել մի քանիսը: 2010թ.-ից հայկական երկաթուղին երկաթուղիների միջազգային միության ասոցիացված անդամ է հանդիսանում: Այս կազմակերպության նպատակն է երկաթուղային համակարգում միասնական ստանդարտների ներդրումը, երկաթուղու մրցունակության բարձրացումը և դրան առնչվող հարցերում խորհրդատվության տրամադրումը անդամ-երկրներին: 2010թ. ՀՀ-ն միացել է «Միջազգային երկաթուղային կոնվենցիային» (COTIF):

Արդեն իսկ նշվել է, որ տրանսպորտային հաղորդակցության տեսանկյունից ներկայումս ՀՀ-ն զբաղեցնում է ոչ բարենպաստ աշխարհագրական դիրք՝ արևմուտքի և արևելքի հետ կապող տրանսպորտային ուղիների շրջափակման պատճառով: Հետևաբար՝ ՀՀ-ի տրանսպորտային հաղորդակցությունների միջազգայնացման համար կարևորվում է ՀՀ օդային տրանսպորտը և այս ոլորտում համագործակցությունը միջազգային կառույցների հետ: 2008թ. «Եվրամիության ինտեգրմանն ուղղված Հայաստանի Հանրապետության և Եվրոպական համայնքների ու դրանց անդամ-պետությունների միջև գործընկերության և համագործակցության մասին» համաձայնագրի շրջանակներում կնքվել է «Հայաստանի Հանրապետության կառավարության և Եվրոպական համայնքի միջև օդային հաղորդակցությունների որոշակի ասպեկտների վերաբերյալ» այսպես կոչված՝ «Հորիզոնական» համաձայնագիրը, որով վերացվում են մինչ այդ ԵՄ երկրների հետ կֆքված համաձայնագրերի ազգային-պետական պատկանելության սահմանափակումները²⁰⁷:

2009 թ. ուժի մեջ է մտել «Հայաստանի Հանրապետության կառավարության և Ամերիկայի Միացյալ Նահանգների կառավարության միջև օդային տրանսպորտի մասին» (բաց երկնքի) համաձայնագիրը²⁰⁸: ՀՀ-ն օդային հաղորդակցության մասին

²⁰⁷ Նազարյան Գ., Արտաքին տնտեսական գործունեության տրանսպորտային ապահովում, Երևան-2010, էջ 59

²⁰⁸ Հայաստանի Հանրապետության կառավարությանն առընթեր քաղաքացիական ավիացիայի գլխավոր վարչության 2009 թվականի գործունեության հաշվետվություն, էջ 2

համաձայնագրեր է ստորագրել բազմաթիվ երկրների հետ՝ Հունաստան, Լատվիա, Իսպանիա, Իսլանդիա, Քուվեյթ, ԱՄԷ և այլն:

Ինչպես հայտնի է, Հայաստանը 2013թ. միացել է «Դեպի ծով ելք չունեցող պետությունների տարանցիկ առևտրի մասին» կոնվենցիային, որը պետք է մեզ հնարավորություն տար անարգել օգտվել Վրաստանի և Թուրքիայի նավահանգիստներից, քանզի նրանք ևս վավերացրել են սույն համաձայնագիրը: Այդուհանդերձ, համաձայնագիրը դեռևս մնում է թղթի վրա և որևէ զգալի առաջխաղացում հնարավոր չի եղել արձանագրել այս ոլորտում: Եթե Թուրքիայի պարագայում դա կարելի է բացատրել դիվանագիտական հարաբերությունների բացակայությամբ, ապա Վրաստանը պարզապես թերակատարում է կոնվենցիայի դրույթները. մասնավորապես դա արտահայտվում է լաստանավերի անկանոն աշխատանքով: Ինչպես հայտնի է դեպի ՌԴ ՀՀ-ից ակցիզային բեռների տեղափոխումն իրականացվում է լաստանավով Փոթիից Նովոռոսիյսկ, սակայն Փոթիում սպասարկում է միայն մեկ լաստանավ, այն էլ՝ անկայուն գրաֆիկով, ինչի արդյունքում գոյանում են զգալի հերթեր: Իսկ լաստանավի վերանորոգման ժամանակ Հայաստանից Ռուսաստան ակցիզային ապրանքների արտահանումն ու ներմուծումը տևական ժամանակահատված հետաձգվում են, քանի որ միակ այլընտրանքը ավտոմոբիլային ճանապարհով տեղափոխումն է, որն ավելի ծախսատար է: Ուստի անհրաժեշտ է բանակցային գործընթացի արդյունքում հասնել վերոնշյալ կոնվենցիայի դրույթների կատարմանը:

2013թ. ՀՀ-ն ստորագրել է «Չոր նավահանգիստների» մասին համաձայնագիրը, որը կարող է նոր մոտեցում լինել ծովային ելք չունեցող երկրների բեռների փոխադրումների կազմակերպման աշխատանքները հնարավորինս արդյունավետ իրականացնելու համար:

Հայաստանում պետական ինստիտուտներ-մասնավոր հատված արդյունավետ համագործակցությունը ևս կարող է դառնալ տրանսպորտային համակարգի միջազգայնացման շարժիչ ուժ: Պետության օժանդակությամբ մասնավոր հատվածի դերակատարության մեծացումը այս հարցում կարող է լուրջ բարեփոխումների հիմք հանդիսանալ: Դրա վառ օրինակ է պետության կողմից կոնցեսիոն պայմանագրերի կնքումը «Հարավ-Կովկասյան երկաթուղի» ՓԲԸ-ի և «Արմենիա միջազգային

օդանավակայաններ» ՓԲԸ-ի հետ: Այս պայմանագրերի կնքումով պետությունը, բարենպաստ պայմաններ ապահովելով մասնավոր ոլորտի համար, նպաստեց մասնավոր ոլորտի զգալի ներդրումների իրականացմանը, ինչի արդյունքում անհամեմատ բարելավվեցին վերոնշյալ ոլորտների սպասարկման պայմանները և որակը և զգալիորեն աճեց փոխադրումների քանակը:

Օրինակ, «Հարավկովկասյան երկաթուղի» ՓԲԸ-ի կոնցեսիոնների պարտավորությունները 2008-2013թթ. սահմանվել են 91 071.3 մլն. դրամ, փաստացի կատարվել են 91 395.2 մլն. դրամի ներդրումային ծախսեր (100.4%)²⁰⁹: Ոլորտի վերջին նշանակալի ձեռքբերումներից կարելի է նշել 2013թ. «ՌԱՍԻԱ» ՖԶԷ-ի կողմից Հարավային երկաթուղու կառուցման ծրագրի շրջանակներում ներկայացված երկաթգծի շինարարության ծրագիրը՝ տնտեսական հիմնավորմամբ, որի համար հիմք է հանդիսացել ՀՀ Տրանսպորտի և կապի նախարարության, «Հարավկովկասյան երկաթուղի» ՓԲԸ-ի և «ՌԱՍԻԱ» ՖԶԷ-ի միջև կնքված պայմանագիրը: Թեպետ դիտարկվող ժամանակահատվածում կոնցեսիոնների կողմից արձանագրվել է ստանձնած պարտավորությունների գերակատարում, այդուհանդերձ ներկայումս ոլորտում առկա են խնդիրներ, որոնց լուծման համար անհրաժեշտ է պետական ինստիտուտների միջամտությունը. խոսքը վերաբերում է ոլորտը կարգավորող օրենսդրական այնպիսի թերացման, ինչպիսին է երկաթուղու պաշտպանական գոտու չափերի սահմանման բացակայությունը: Այժմ նման սահմանաչափերի օրենսդրական ամրագրման բացակայության հետևանքով երկաթգծի հարակից տարածքում իրականացվում են տարբեր բնույթի շինարարական աշխատանքներ, որոնք կարող են վտանգել երկաթուղու հետագա աշխատանքի անվտանգությունը՝ այսպիսով կասկած հարուցելով կոնցեսիոնների մոտ իր կատարած ներդրումների ռիսկայնության աստիճանի վերաբերյալ: Ուստի այս ոլորտում պետական ինստիտուտներ-մասնավոր հատված վստահելի համագործակցության շարունակականությունը և հետագա առավել արդյունավետ համագործակցությունն ապահովելու նպատակով անհրաժեշտ է վերացնել ոլորտը կարգավորող ՀՀ օրենսդրության բացերը՝ փոփոխություններ

²⁰⁹ Հաշվետվություն, ՀՀ տրանսպորտի եւ կապի նախարարության 2013 թվականի գործունեության վերաբերյալ՝ http://www.mtc.am/pages.php?lang=1&id=51&page_name=reports

իրականացնելով ի նպաստ հնարավորինս անվտանգ երկևեկության և միջազգային այլ ստանդարտների ներդրման:

«Արմենիա միջազգային օդանավակայաններ» ՓԲԸ-ի հետ համագործակցության արդյունքում 2011թ. շահագործման են հանձնվել սառնարանային նոր բեռնահամալիրը և միջազգային ստանդարտներին համապատասխանող ուղևորային նոր համալիր, իսկ 2012թ.¹ նախագահական սպասարկումների մասնաշենքը: 2013թ. ծերանորոգվել է «Շիրակ» օդանավակայանի աերոդրոմի գլխավոր դեկուղու, «B» դեկուղու և օդանավերի կայանատեղերի արհեստական ծածկույթը²¹⁰:

Ոլորտի հետագա կառավարման արդյունավետությունը ենթադրում է այնպիսի քաղաքականության և ընթացակարգերի մշակում, որոնք կապահովեն բարենպաստ համագործակցությունպետության և մասնավոր հատվածի միջև:

Ներկայումս ավիացիայի ոլորտին հետ կապված ՀՀ պետական մակարդակով քանակություններ են վարվում ԵՄ-ի հետ Եվրոպական միասնական ավիատարածությանն (European Common Aviation Area) անդամակցելու հարցով: Ուսումնասիրելով վերջերս Եվրոպական միասնական ավիատարածությանը միացած երկրների փորձը, ինչպիսիք են Մոլդովան²¹¹, Վրաստանը²¹² և այլն, կարող ենք որպես ընդհանրացում նշել, որ դրա արդյունքում այս երկրների տեղափոխումների քանակի, ավիատոմսերի արժեքի, չվերթների ուղղությունների և հաճախականության հետ կապված սահմանափակումները զգալիորեն կրճատված են և գրեթե նվազագույնի են հասցված:

Ինչպես արդեն նշել ենք, 2013թ. ՀՀ-ում մեկնարկեց այսպես կոչված՝ «բաց երկնքի» քաղաքականությունը: Այս առումով, սակայն, կարծում ենք, որ պետական ինստիտուտներ-մասնավոր ոլորտ համագործակցությանն ուղղված հետագա քաղաքականությունը պետք է միտված լինի ոչ թե մասնավոր ոլորտի համար պայմանների մեղմացմանը և թերհսկողությանը, այլ՝ ընդհակառակը՝ վերահսկողության մակարդակի խստացմանը՝ թափանցիկ և անկողմնակալ գործընթացի պահպանմանը զուգընթաց արտոնագրման բավական բարձր շեմի

²¹⁰ <http://www.aviation.am/index.php/hy/activities/airports>

²¹¹ Official Journal of the European Union, Common Aviation Area Agreement between the European Union and its Member States and the Republic of Moldova, Articles 10-16

²¹² Commission of the European Communities, Communication from the Commission Developing a Common Aviation Area with Georgia, Brussels, 30 January 2009 COM(2009)26 final, p.5-7

ներդրման միջոցով, որպեսզի թույլ չտանք պատմության կրկնություն՝ արտոնագրելով իրականում պայմաններին ոչ լիարժեք բավարարող և սնանկացող տեղական ավիաընկերության (ինչպես եղավ Արմավիայի պարագայում): Միայն այս պայմանների բավարարման պարագայում հնարավոր կլինի հետագայում ապահովել տեղական ավիաընկերությունների կենսունակության շարունակականություն, ինչն էլ ոլորտի միջազգայնացման հերթական երաշխիքը կհանդիսանա:

Ինչ վերաբերում է ավտոմոբիլային տրանսպորտի ոլորտի միջազգայնացմանն ուղղված պետական ինստիտուտներ-մասնավոր հատված համագործակցության բարելավմանը, ապա նշենք, որ ոլորտում դեռևս առկա են բազմաթիվ խնդիրներ, որոնք խոչընդոտում են այս եղանակով ուղևորների և բեռների միջազգային տեղափոխմանը: Ընդ որում՝ խնդիրների մի մասի արագընթաց լուծումը կարող է տրվել պետական ինստիտուտների միջամտությամբ: Մասնավորապես՝ բեռնատար մեքենաների վարորդներին վիզայի տրամադրման հիմնախնդիրը, որը մասամբ առկա է նաև այսօր: Սա ամենատարածված հիմնախնդիրներից է, որի հետ բախվում են ԱՊՀ երկրների բեռնափոխադրողները: Որպես կանոն եվրոպական երկրների դեսպանատների կամ հյուպատոսարանների կողմից ԱՊՀ երկրների բեռնափոխադրողներին վիզայի տրամադրման գործընթացը պահանջում է զգալիորեն երկար ժամանակահատված, որի պատճառով փոխադրվելիք բեռների սեփականատերերը կարող են հրաժարվել տվյալ բեռնափոխադրողի մատուցած ծառայությունից: Այս իրավիճակը ՀՀ-ում սրվեց հատկապես 2006թ., երբ Գերմանիայի և Ֆրանսիայի դեսպանատներում մի քանի շաբաթ փաստաթղթերի զննությունից հետո որոշում կայացվեց մերժել հայկական փոխադրողներին վիզայի տրամադրումը: Ի հավելումն՝ նրանք մտցրեցին նոր կանոններ, համաձայն որոնց այդուհետ վիզայի տրամադրման համար փաստաթղթերի զննության ժամկետը երկարաձգվեց 2-3 շաբաթ: Խնդիրը լուծվեց ՀՀ Արտաքին գործերի նախարարության միջամտությամբ և ներկայումս բեռնափոխադրողները վիզա ստանում են մինչև 1 շաբաթ ժամկետում: Սակայն դեռևս առկա են այնպիսի խնդիրներ, ինչպիսիք են բազմաթիվ փաստաթղթերի ներկայացման անհրաժեշտությունը (այդ թվում և՛ ամենևին էլ ոչ անհրաժեշտ փաստաթղթերի, ինչպիսիք են՝ անձնագրի բոլոր այն էջերի պատճենները,

որոնց վրա առկա է որևէ նշում կամ կնիք, անշարժ գույքի վկայական և այլն²¹³): Առկա խնդիրների շարքում կարելի է նշել նաև նույն վարորդի համար սահմանը յուրաքանչյուր անգամ հատելիս միևնույն գործընթացի իրականացման անհրաժեշտությունը: Այս խնդիրների լուծմանն ուղղված պետական ինստիտուտների քայլերը կարող են որպես թիրախ ընտրել հետևյալը՝ վիզայի տրամադրման գործընթացի դյուրինացման և մեկանգամյա վիզայի տրամադրման փոխարեն որոշակի ժամկետի համար (օրինակ՝ 1 տարի) վիզայի տրամադրման հարցերի շուրջ բանակցությունների վարումը եվրոպական երկրների դեսպանատների հետ:

Սակայն հարկ է նշել, որ առկա են խնդիրներ նաև հայկական կողմից, ինչպիսին է օրինակ սահմանային անցակետերում հսկիչների դանդաղ աշխատանքի արդյունքում առաջացող հերթերը²¹⁴:

Ոլորտի հաջորդ էական խնդիրն է հիմնական միջպետական երթուղիների վրա մշտական կշեռքների բացակայությունը: Միջպետական երթուղիների վրա մշտական կշեռքների տեղադրումը սերտ կապ ունի ՀՀ տրանսպորտային ենթակառուցվածքի միջազգայնացմանն ուղղված միջոցառումների առավել արդյունավետ կերպով իրականացման հետ: Ներկայումս լուրջ հիմնախնդիր է հանդիսանում այդ ճանապարհներին կշեռքների բացակայությունը, քանի որ ՀՀ տարածքով տեղափոխվող բեռները կշռվելով ստանում են որոշակի տվյալներ, որոնք հաճախ չեն համապատասխանում սահմանը հատելիս դրանց կշռման արդյունքում ստացված տվյալների հետ, ինչն առաջ է բերում ինչպես լրացուցիչ ֆինանսական ծախսեր, այնպես էլ՝ վարչական և բյուրոկրատական խնդիրներ, դրանց հետևանքով և՛ ժամանակի զգալի կորուստ: Ընդ որում, հիմնախնդիրը հարկ է դիտարկել ոչ միայն ՀՀ բեռնափոխադրող ընկերությունների տեսանկյունից, այլև՝ ավտոմոբիլային ճանապարհով միջազգային այն բեռնափոխադրողների, որոնց համար Հայաստանը հանդիսանում է տարանցիկ երկիր:

Հարկ է նշել, որ ոլորտի միջազգայնացմանն ուղղված առաջարկություններ մշակվել են նաև Ասիական զարգացման բանկի կողմից. մասնավորապես՝ ՀՀ

²¹³ Международный сою заutomобильного транспорта, Автомобильный транспорт Закавказья-2006, “Синяя книга” IRU, Москва 2006, стр. 111

²¹⁴ Օրինակ՝ երբեմն Հայաստան- Վրաստան սահմանը հատելիս միևնույն քանակի ուղևորներին կամ բեռնափոխադրող մեքենաներին սպասարկման համար հայկական կողմին անհրաժեշտ է լինում կրկնակի, երբեմն նաև եռակի ավել ժամանակ, քան վրացական կողմին:

Կառավարության կողմից ճեպընթաց ավտորուսների տրանսպորտային համակարգի ձևավորման կամ նյութատեխնիկական ապահովման կենտրոնի կամ սահմանափակ մուտքով մայրուղու կառուցման առաջարկությունը, որոնց նպատակը կլինի սահմանել տեխնիկական և ինստիտուցիոնալ ընթացակարգեր, որոնց միջոցով կորոշվի մասնավոր հատվածի պատշաճ մասնակցությունը, կբացահայտվեն ռիսկերը, կկատարվի ռիսկերի բաշխումը պետության և մասնավոր հատվածի միջև²¹⁵:

ՀՀ տրանսպորտի միջազգայնացմանն ուղղված քայլերի իրագործման համար հաջորդ կարևոր համագործակցության օղակը ՀՀ պետական ինստիտուտներ-ֆինանսավորող կառույցներ համագործակցությունն է: Ներկայումս ՀՀ կառավարությունը հիմնականում համագործակցում է միջազգային ֆինանսավորող հետևյալ կառույցների հետ՝ Ասիական զարգացման բանկ (ԱԶԲ), Համաշխարհային բանկ (ՀԲ), Վերակառուցման և զարգացման եվրոպական բանկ (ՎԶԵԲ), Լինսի հիմնադրամ, ԱՄՆ-ի «Հազարամյակի մարտահրավեր» կորպորացիա (ՀՄԿ):

Մինչև համաշխարհային ֆինանսատնտեսական ճգնաժամը տրանսպորտի ենթակառուցվածքների վերականգնման համար Կառավարությունն ընդհանուր առմամբ կարողացել էր հավաքագրել շուրջ 350 մլն ԱՄՆ դոլար վերոնշյալ կառույցներից²¹⁶: Ակնկալվում է, որ Հայաստանը 2020 թվականին կդառնա միջին եկամուտով երկիր, որին հաջորդիվ վարկերը կտրամադրվեն ավելի կոշտ պայմաններով, իսկ դրամաշնորհների թիվը կկրճատվի²¹⁷: Այդ պատճառով անհրաժեշտ է առավելագույն արդյունավետությամբ օգտագործել ստացված ֆինանսական միջոցները: Նշված ծրագրերից ոլորտի միջազգայնացմանն առնչվող ծրագրերը հիմնականում երկուսն են՝ Ասիական զարգացման բանկի և Համաշխարհային բանկի հետ համագործակցության ծրագրերը: Օրինակ՝ ԱԶԲ-ի հետ համագործակցության արդյունքում ստացված վարկային միջոցներով ներկայումս իրականացվում է Հյուսիս-Հարավ միջազգային տրանսպորտային միջանցքի զարգացման ծրագիրը: Մասնավորապես, 2010թ. այս ծրագրի իրագործման համար

²¹⁵ Ասիական զարգացման բանկ, Հայաստանի տրանսպորտային հեռանկարները, Տրանսպորտի ոլորտի գլխավոր պլան, Տրանսպորտ և կապ, Հայաստան 2011, էջ 19

²¹⁶ Հայաստանի տրանսպորտի ոլորտի զարգացման ռազմավարություն 2020, Վերջնական հաշվետվություն, PADECOCO. ՍՊԸ՝VGMPartners-ի հետ համատեղ Երևան, 2008թ. Նոյեմբեր, էջ 2

²¹⁷ Ասիական զարգացման բանկ, Հայաստանի տրանսպորտային հեռանկարները, Տրանսպորտի ոլորտի գլխավոր պլան, Տրանսպորտ և կապ, Հայաստան 2011, էջ 18

տրամադրվել է 5,156,515.2 հազար դրամ, որից 3,999,850.4 հազարը՝ ԱԶԲ-ի մասով և 1,156,664.8 հազարը՝ ՀՀ Կառավարության²¹⁸: Իսկ ՀՀ 2013 թվականի «Պետական բյուջեի մասին» ՀՀ օրենքով 18 ծրագրերի գծով ՀՀ տրանսպորտի և կապի նախարարությանը նախատեսվել է 66.9 մլրդ դրամ, այդ թվում «Հյուսիս-Հարավ ճանապարհային միջանցքի ներդրումային ծրագրի» 2 Տրանշների գծով՝ 43,2 մլրդ դրամ (Փաստացի կատարողականը կազմել է շուրջ 30.0 մլրդ դրամ)²¹⁹: Փաստորեն, 2013թ. ծրագրի իրականացման նախնական պլանի թերակատարում է արձանագրվել, որը համաձայն Տրանսպորտի և կապի նախարարության 2013թ. հաշվետվության՝ հիմնականում կապված է շինարարական աշխատանքների ուշ (սեպտեմբեր ամսին) սկսման հետ: Այդուհանդերձ, 2013թ. նույն ծրագրի շրջանակներում մեկնարկեց Բագրատաշենի սահմանային անցակետի տարածքում (Հայաստանից Վրաստան ավտոմոբիլային տրանսպորտի համար սահմանային անցակետ) նոր կամուրջի շինարարական աշխատանքները:

Իսկ Համաշխարհային բանկի հետ համագործակցության արդյունքում իրականացվում է կենսական նշանակության ավտոճանապարհների բարելավման ծրագիրը: 2011թ. նախատեսված էր 11.3 մլրդ դրամ՝ 140 կմ ճանապարհների վերականգնման համար: Փաստացի վերականգնվել են 43.4 կմ ճանապարհներ՝ 4627.6 մլն դրամ ընդհանուր արժեքով, ինչպես նաև 81 կմ ճանապարհների վերականգնման համար իրականացված մրցույթների արդյունքում շնորհվել են 6337.8 մլն դրամ գումարի պայմանագրեր, որոնցով աշխատանքներն ավարտվել են 2012թ: Արդյունքում վարկային միջոցների 1025 մլն դրամ տնտեսման հաշվին ֆինանսավորվել է Քաղսի-Հրազդան (1.7 կմ), ինչպես նաև՝ Մ4-Աղվերան (12.9 կմ) ճանապարհը²²⁰: Իսկ 2012թ. ծրագրի տնտեսումների հաշվին լրացուցիչ հիմնանորոգվել է ևս 4.2 կմ ճանապարհ²²¹: Մինչև 2013թ. ավարտը Համաշխարհային բանկի աջակցությամբ իրականացվող կենսական նշանակության ճանապարհների բարելավման ծրագրի

²¹⁸ Հաշվետվություն, ՀՀ տրանսպորտի եւ կապի նախարարության 2010 թվականի գործունեության վերաբերյալ, էջ 4

²¹⁹ Հաշվետվություն, ՀՀ տրանսպորտի եւ կապի նախարարության 2013 թվականի գործունեության վերաբերյալ՝ http://www.mtc.am/pages.php?lang=1&id=51&page_name=reports

²²⁰ Հաշվետվություն, ՀՀ տրանսպորտի եւ կապի նախարարության 2011 թվականի գործունեության վերաբերյալ, էջ 5

²²¹ Հաշվետվություն, ՀՀ տրանսպորտի եւ կապի նախարարության 2012 թվականի գործունեության վերաբերյալ, էջ 5

շրջանակներում իրականացվել են մոտ 112 կմ ընդհանուր երկարությամբ ճանապարհների հիմնանորոգման աշխատանքներ՝ շուրջ 6.9 մլրդ. դրամ ընդհանուր արժեքով, որոնցից շահագործման ընդգրկվել են ընդհանուր երկարությամբ 109 կմ ճանապարհներ²²²:

Այսպիսով, նշված ծրագրերից որոշների մասով գրանցվել են թերակատարումներ, իսկ որոշների մասով անգամ կատարվել են խնայողություններ, որոնք ուղղվել են լրացուցիչ աջակցող միջոցառումների իրականացմանը: Կարծում ենք, որ ՀՀ պետական ինստիտուտների և միջազգային ֆինանսավորող կառույցների միջև համագործակցությունը առավել արդյունավետ կարող է լինել, եթե կիրառվեն համաշխարհային փորձում արդյունավետորեն կիրառված այնպիսի գործիքներ, ինչպիսիք են ճանապարհների երկրաչափական նախագծման, ինչպես նաև, ճանապարհաձածկի նախագծման համար նախագծման միջազգային ստանդարտների ներդրում²²³, ճանապարհային հիմնադրամի ստեղծում և այլն: Հատկապես ճանապարհային հիմնադրամի ստեղծումը Հայաստանի համար աստիճանաբար դառնում է անհրաժեշտություն: Համաշխարհային փորձը (օրինակ՝ ՌԴ, ԱՄՆ) ցույց է տալիս, որ ճանապարհային ֆոնդերի առկայության պարագայում ճանապարհների վերանորոգման, հիմնանորոգման և կառուցման ֆինանսավորման բաշխումը տեղի է ունենում առավել արդյունավետությամբ²²⁴: Կարծում ենք ճանապարհային ֆոնդերի ֆինանսական միջոցների աղբյուր ինչպես ողջ աշխարհում, այնպես էլ Հայաստանում կարող են հանդիսանալ պետականության և միջազգային կազմակերպությունների կողմից ճանապարհների կառուցման և վերանորոգման համար հատկացվող գումարները, դրամաշնորհները, վառելիքի արժեքի մեջ ներառվող ակցիզային հարկի մի մասը,

²²² Հաշվետվություն, ՀՀ տրանսպորտի եւ կապի նախարարության 2013 թվականի գործունեության վերաբերյալ՝ http://www.mtc.am/pages.php?lang=1&id=51&page_name=reports

²²³ Государственная служба дорожного хозяйства министерства транспорта Российской Федерации, Анализ норм проектирования полотна автомобильных дорог за рубежных стран на примере последних норм и правил Федеративной Республики Германии, Москва 2003 /http://www.znaytovar.ru/gost/2/Analiz_norm_proektirovaniya_po.html/

²²⁴ Դրա մասին է վկայում այն համգամանքը, որ օրինակ՝ Ռուսաստանում 1991-2000թթ. դաշնային ճանապարհային ֆոնդերի առկայության պարագայում ՌԴ-ում կառուցված ճանապարհների քանակն աճել է 130000 կմ-ով, իսկ այնուհետև՝ դրանց լիկվիդացման արդյունքում կրճատվել է օգտագործման ենթական ճանապարհների քանակը՝ առկա ֆինանսական ռեսուրսների անարդյունավետ կառավարման հետևանքով: Իսկ ԱՄՆ-ում արագընթաց ճանապարհների ֆինանսավորումն իրականացվել է շնորհիվ այս ֆորդերի ստեղծման:

վճարովի ճանապարհներից ստացվող գումարները²²⁵, ՀՀ տարածքով ծանրաքաշ և մեծ բեռնաչափերով բեռների տեղափոխման համար համաձայն 03.03.1998թ.ընդունված «Ճանապարհային վճարի մասին» ՀՀ օրենքի՝ գանձվող վճարները և այլ աղբյուրներ: Կարծում ենք ՀՀ-ում ճանապարհային ֆոնդը նպատակահարմար կլինի ստեղծել որպես անկախ մարմին, որը չի մտնի ՀՀ տրանսպորտի և կապի նախարարության կազմի մեջ, սակայն պարբերաբար հաշվետվություն կտա ՀՀ տրանսպորտի և կապի նախարարությանը՝ հիմնավորելով տնօրինվող միջոցների օգտագործման արդյունավետությունը: Հետագա պլանները ճանապարհային ֆոնդը կկազմի համաձայն ՀՀ ՏԿՆ կողմից սահմանված առաջնահերթությունների: Վերանորոգվող և կառուցվող ճանապարհների ընտրության և ՀՀ ՏԿՆ կողմից դրանց նախընտրելի ցանկի միջև անհամապատասխանության առկայության պարագայում ճանապարհային ֆոնդը ՏԿՆ-ին հիմնավոր հաշվարկներով կներկայացնի իր կողմից ներկայացվող ցանկի առաջնահերթության հիմնավորումը և եթե այն չի հակասում ՀՀ տնտեսական զարգացման մյուս առաջնահերթություններին, ապա որպես առաջնահերթ վերանորոգում կամ կառուցում պահանջող ճանապարհների ցանկ կիրառարակվի ճանապարհային ֆոնդի կողմից առաջարկվող ցանկը, հակառակ դեպքում՝ այն կվերանայվի, որպեսզի չհակասի ՀՀ տնտեսական զարգացման քաղաքականության թիրախային ցուցանիշների ձեռքբերմանը: Այսպիսով ՀՀ ՏԿՆ-ն կհանդիսանա արտաքին աուդիտոր ճանապարհային ֆոնդի համար՝ վերահսկելով ինչպես իրականացված աշխատանքների որակը և միջոցների օգտագործման արդյունավետությունը, այնպես էլ՝ դրանց համապատասխանությունը ՀՀ մակրոտնտեսական զարգացման առաջնահերթություններին:

Այսպիսով, ամփոփելով ՀՀ տրանսպորտային հաղորդակցության ոլորտում ինստիտուցիոնալ տեսանկյունից արձանագրած ձեռքբերումներն ու բացթողումները՝ կարող ենք առաջարկել ՀՀ տրանսպորտի ոլորտի հետագա զարգացմանը և միջազգայնացմանը նպաստող ինստիտուցիոնալ հիմքեր: Դրանք ներկայացված են ստորև:

²²⁵ ՀՀ-ում ներկայումս դեռ չկան վճարովի ճանապարհներ, սակայն ոչ հեռու ապագայում դրանք կարող են առաջանալ, քանզի այսօր արդեն նկատվում են դրանց անհրաժեշտության ուրվագծերը

- **Փոփոխել տրանսպորտային ոլորտը կարգավորող օրենսդրությունը՝ համապատասխանեցնելով այն միջազգային ստանդարտներին, ինչպես նաև՝ վավերացված միջազգային համաձայնագրերի շրջանակներում ՀՀ-ի կողմից ստանձնված պարտավորություններին.**
 - վերացնել ոլորտը կարգավորող ՀՀ օրենսդրության բացերը՝ փոփոխություններ իրականացնելով ի նպաստ հնարավորինս անվտանգ երթևեկության և միջազգային այլ ստանդարտների ներդրման. մասնավորապես՝ օրենսդրորեն ամրագրել երկաթուղու պաշտպանական գոտու սահմանաչափերը,
 - Օրենսդրորեն ամրագրել ԱՊՀ երկրների համար ընդհանուր զանգվածի սոնիների վրա ընկնող բեռնվածքի առավելագույն թույլատրելի արժեքը՝ համաձայն ԱՊՀ երկրներում ընդունված միասնական ցուցանիշի:
- **Ներդնել միջազգային ստանդարտներ ճանապարհների և շարժակազմի համար, դա վերաբերում է հատկապես՝ միջպետական և կենսական նշանակություն ունեցող ճանապարհներին և միջազգային փոխադրումներ իրականացնող տրանսպորտային միջոցների շարժակազմին.**
 - կիրառել համաշխարհային փորձում արդյունավետորեն կիրառված այնպիսի գործիքներ, ինչպիսիք են ճանապարհների երկրաչափական նախագծման, ինչպես նաև՝ ճանապարհածածկի նախագծման համար նախագծման միջազգային ստանդարտների ներդրում,
 - տեղադրել մշտական կշեռքներ միջպետական երթուղիների վրա,
 - ներդնել հայկական՝ միջազգային փոխադրումներ իրականացնող կազմակերպությունների արտոնագրման բավական բարձր շեմ՝ այդ գործընթացում պահպանելով թափանցիկություն և անկողմնակալություն:
- **Ընդլայնել միջազգային տրանսպորտային համակարգին ինտեգրումը՝ տրանսպորտային միջազգային կազմակերպություններին ակտիվորեն անդամակցելով, միջպետական երկկողմ և բազմակողմ նոր համաձայնագրերի և կոնվենցիաների միանալով.**
 - Ատենախոսության շարադրանքում միջազգային փոխադրումներ իրականացնելիս ՀՀ փոխադրող ընկերությունների հանդիպած խոչընդոտներից

ելնելով՝ նպատակահարմար ենք համարում ՀՀ-ի կողմից հետևյալ համաձայնագրերին միանալը.

1. 1997 թ. ընդունված «Անվային տրանսպորտային միջոցների պարբերական տեխնիկական զննության համար միասնական պայմանների ընդունման և այդպիսի զննությունների փոխադարձ ճանաչման մասին» համաձայնագրին,
2. 1970թ. ընդունված «Շուտ փչացող բեռների փոխադրումների մասին» կոնվենցիային,
- Արժարժված խնդիրների շուտափույթ լուծման համար անհրաժեշտ ենք համարում ՀՀ պետական ինստիտուտների կողմից ակտիվ բանակցությունների վարումը հետևյալ հարցերի շուրջ.

1. ՀՀ-ում եվրոպական երկրների դեսպանատների և հյուպատոսությունների հետ՝ հայ մասնագիտացված բեռնափոխադրումներին որոշակի ժամկետի (օրինակ՝ 1 տարի) վիզայի տրամադրման և դրա համար անհրաժեշտ փաստաթղթերի քանակի վերաբերյալ,
2. Վրաստանի կառավարության հետ՝ «Դեպի ծով ելք չունեցող պետությունների տարանցիկ առևտրի մասին» կոնվենցիայի դրույթների շուտափույթ կատարման հնարավորությունների ընձեռնման վերաբերյալ:

➤ **Ոլորտի զարգացման համար կայուն և արդյունավետ ֆինանսավորման նպատակով ստեղծել ճանապարհային հիմնադրամ:**

Այսպիսով, մենք ներկայացրեցինք ներկայիս գլոբալացվող աշխարհում ՀՀ տնտեսության և մասնավորապես՝ տրանսպորտի ոլորտի ինտեգրման անհրաժեշտությունը համաշխարհային տնտեսությանը, վերլուծեցինք տրանսպորտային ծառայությունների համաշխարհային շուկան, այն կարգավորող միջազգային համաձայնագրերը, ինչպես նաև մշակեցինք ՀՀ տրանսպորտի միջազգայնացմանն ուղղված անհրաժեշտ միջոցառումները և դրանց ինստիտուցիոնալ հիմքերը: Կարծում ենք, ատենախոսությունում մանրակրկիտ մշակված դրույթների կիրառումը կօգնի հնարավորինս կարճ ժամկետում և առավել արդյունավետությամբ իրագործել ՀՀ տրանսպորտի միջազգայնացմանն ուղղված քաղաքականությունը, որի արդյունքում նաև կբարելավվի ՀՀ արտաքին առևտրի և ՀՀ տնտեսության վիճակն առհասարակ:

ԵԶՐԱԿԱՑՈՒԹՅՈՒՆ

20-րդ դարի երկրորդ կեսից տարբեր տնտեսական և ոչ տնտեսական գործոնների ազդեցությամբ առավել ակտիվացավ ապրանքների և ծառայությունների միջազգային առևտուրը, ինչն էլ պատճառա-հետևանքային կապով հանգեցրեց երկրների ինտեգրման աստիճանի մեծացման: Քեմբրիջի տնտեսագիտական բառարանում նշվում է, որ տնտեսագիտական ինտեգրումն այն գործընթացն է, որում տարբեր երկրների տնտեսությունները դառնում են առավել կապակցված, քանի որ այդ երկրների կառավարությունները վերացնում են միմյանց նկատմամբ կիրառվող առևտրային արգելքները (մաքսեր և այլ առևտրային սահմանափակումներ):

Վերլուծելով տնտեսագիտական գրականության մեջ առկա ինտեգրման սահմանումները, հաշվի առնելով տնտեսական ինտեգրման նախադրյալները, նպատակները և իրագործման մեխանիզմները՝ մեր կողմից առաջարկվում է միջազգային տնտեսական ինտեգրման հետևյալ սահմանումը. Տնտեսական ինտեգրումն աշխատանքի միջազգային բաժանման, տնտեսական ազատականացման, ԳՏԱ-ի և այլ երևույթների բնականոն զարգացման արդյունքում՝ տարբեր երկրների տնտեսական զարգացման և շուկայական հասունության մոտ մակարդակների, աշխարհագրական մոտիկության, ունեցած տնտեսական և այլ խնդիրների ընդհանրության և այլ սկզբունքների հիման վրա ձևավորվող տնտեսական միություն է, որի անդամները փոխադարձաբար նվազեցնում են միմյանց հանդեպ կիրառվող տնտեսական արգելքները և աստիճանաբար անցում կատարում միասնական տնտեսական ու ոչ տնտեսական քաղաքականության՝ կախված ինտեգրացիոն միավորման զարգացման աստիճանից:

Ինտեգրման արդյունքում զարգացող երկրներն ակնկալում են տնտեսական զարգացման տեմպերի արագացում, տնտեսության արդյունավետ կառուցվածքի ձևավորում, օտարերկրյա ներդրումների ներգրավում, զարգացած երկրներից ֆինանսական կախվածության թուլացում, աշխատանքի միջազգային բաժանման համակարգում ունեցած դիրքի ամրապնդում:

Ինտեգրմանը և գլոբալացմանը զուգահեռ դրանց մաս կազմող տրանսպորտային քաղադրիչը, հասկանալի է, որ պետք է հարմարեցվեր համաշխարհային տնտեսության

նոր պահանջներին: Առկա հին տեխնոլոգիաների պարագայում բեռնափոխադրման առկա թողունակության և ապրանքաշրջանառության ծավալների անհամապատասխանության նվազեցումը, տրանսպորտային ծախսերի կրճատումը և այլ արդիական հիմնախնդիրների լուծումը առավել բարդ էր դառնում: Հետևաբար, հենց այս հիմնախնդիրների առկայությամբ էլ տրանսպորտը թևակոխեց համաշխարհային տնտեսության ինտեգրման և գլոբալիզացման գործընթացների փուլ:

Որոշ վերլուծությունների համաձայն՝ տրանսպորտային ենթակառուցվածքների զարգացումն Արևելյան և Հարավ-Արևելյան Ասիայում առանցքային դեր է ունեցել համաշխարհային առևտրի նշանակալի աճի ապահովման գործում. այն զուգորդվել է միջազգային կոնտեյներային փոխադրումների և ավիափոխադրումների ցանցի ընդլայնմամբ:

Ինտեգրման և գլոբալացման գործընթացներին մասնակցություն ունենալու համար ծովային ելք չունեցող պետությունների համար հատկապես կարևորվում է օդային, երկաթուղային, ավտոմոբիլային, ներքին ջրային և խողովակաշարային տրանսպորտը, ինչի արդյունքում էլ այս երկրներն ունեն հետևյալ ընդհանրությունը՝ բարձր տրանսպորտային ծախսերն ու աշխարհագրական առանձնացվածությունը խոչընդոտում է տնտեսական աճի բարձր տեմպերին և եկամուտների ավելացմանը:

Հասկանալի է, որ տնտեսության գլոբալացման պարագայում տեղի է ունենում նաև նրա առանձին բաղկացուցիչների, մասնավորապես՝ տրանսպորտի համակարգի գլոբալացում: Այս պայմաններում տեղի է ունենում տարբեր երկրների միջև միջազգային տրանսպորտային միջանցքների ձևավորման գործընթացը, որը ժամանակակից լոգիստիկ տեխնոլոգիաների կիրառման հիման վրա կնպաստի բեռնափոխադրման տեմպերի արագացմանը:

Այսպիսով, հարկ է նշել, որ տրանսպորտային համակարգը հանդիսանում է համաշխարհային տնտեսության շարժիչ ուժը և իր գործունեությամբ ապահովում է համաշխարհային տնտեսության կայուն զարգացումը: Ուստի՝ համաշխարհային տնտեսությունում տեղի ունեցող ներկայիս ինտեգրման և գլոբալացման գործընթացներում տրանսպորտային համակարգի համահունչ զարգացմանը կարելի է վերագրել հետևյալ ֆունկցիաները՝ առևտրի խթանում, ինտեգրացիոն գործընթացների

արագացում, մուլտիպլիկատիվ էֆեկտ տնտեսության այլ ճյուղերի աճի ապահովման գործում, հասարակության սոցիալական բարեկեցության աճ և այլն:

Բազմաթիվ տնտեսագիտական հաշվարկների հիման վրա պարզ է դարձել, որ տրանսպորտային համակարգին բնորոշ է բարձր կապիտալատարությունը և ցածր ֆոնդահատույցը, ինչի արդյունքում էլ ոլորտը բարձր ռիսկայնություն է պարունակում մասնավոր կապիտալի համար: Այդ պատճառով էլ երկրների մեծ մասը միջազգային հաղորդակցություններում իրենց ազգային տրանսպորտային կազմակերպությունների գործունեության ընդլայման և մրցունակության պահպանման համար ձգտում էին միջազգային համագործակցության՝ բեռնափոխադրումների և ոլորտը կարգավորող իրավական նորմերի միասնական համակարգի մշակման նպատակով: Բացի այդ, երկրորդ համաշխարհային պատերազմից հետո ստեղծված միջազգային կազմակերպությունները թիրախավորել էին ապրանքների ու ծառայությունների, ինչպես նաև ռեսուրսների միջազգային առևտուրը խոչընդոտող արգելքների նվազեցման և արդյունավետ համաշխարհային տրանսպորտային համակարգի ստեղծման փուլ: Ուստի, այս բազմակողմ ջանքերի արդյունքում ներկայումս տրանսպորտի բոլոր տեսակների համար գործում են բազմաթիվ միջազգային համաձայնագրեր և կոնվենցիաներ, որոնք այսօր արդեն միջազգային իրավունքի անբաժան մաս են կազմում:

Հիմնականում միջազգային տրանսպորտային կոնվենցիաները վերաբերում են տրանսպորտի առանձին տեսակներին, սակայն գոյություն ունեն նաև կոնվենցիաներ, որոնք վերաբերում են տրանսպորտային մի քանի կամ բոլոր տեսակների գործունեությանը, մասնավորապես՝ 1972թ. ընդունված մաքսային կոնվենցիան կարգավորում է կոնտեյներային բեռնափոխադրումները բոլոր տեսակի տրանսպորտային միջոցներով, ինչպես նաև՝ խառը հաղորդակցությունների պարագայում:

Միջազգային փոխադրումների կարգավորման գործընթացում կարևոր դեր է հատկացվում ներքին իրավական նորմերի մշակմանը: Դա պայմանավորված է նրանով, որ տրանսպորտային կոնվենցիաները չեն անդրադառնում միջազգային փոխադրումների որոշակի ոլորտների, և այդ բացը լրացվում է ներքին իրավունքի ակտերով: Բացի այդ, առանձին տրանսպորտային կոնվենցիաներ պարունակում են

այնպիսի առաջարկություններ, որոնք ենթադրում են ազգային օրենսդրությունում միջազգային տրանսպորտի որևէ խնդրի կարգավորմանն ուղղված նորմերի ներդրում և ի վերջո՝ տվյալ պետության ներքին իրավունքը տարածվում է նաև նրա տարածքով իրականացվող միջազգային փոխադրումների վրա, եթե տրանսպորտային կոնվենցիայով այլ բան նախատեսված չէ, ուստի այն պետք է հնարավորինս չհակասի համապատասխան միջազգային նորմերին:

Գլոբալ տնտեսության զարգացման ներկա փուլում համաշխարհային տրանսպորտի վիճակը հետևյալն է. տրանսպորտային ծառայությունների համաշխարհային արտահանման և ներմուծման ավելի, քան 60%-ը տնօրինում են 15 երկրներ: Առաջատարը ԱՄՆ-ն է, որին հաջորդում են Ճապոնիան և ԵՄ երկրները: Փաստորեն, ներկայումս աշխարհում առկա են բեռնափոխադրումների գծով մասնագիտացած 3 հիմնական կենտրոններ՝ ԵՄ, ԱՄՆ և Ասիական և Խաղաղօվկիանոսյան տարածաշրջան (հիմնականում՝ Ճապոնիա և Չինաստան): Ներկայումս տրանսպորտային ծառայությունների մասնաբաժինը համաշխարհային ՀՆԱ-ի մեջ միջինում կազմում է 6%. զարգացած երկրներում այն կազմում է ՀՆԱ-ի 4-5%-ը, իսկ զարգացող երկրներում՝ 10-12%:

Դիտարկելով տրանսպորտային միջոցներով փոխադրումների կառուցվածքը՝ կարող ենք արձանագրել, որ ամենամեծ բաժինն ունեն ծովային փոխադրումները, որը բնական է, եթե հաշվի առնենք, որ սա փոխադրման ամենաէժան տարբերակն է, իսկ ամենափոքր բաժինը պատկանում է օդային փոխադրումներին՝ ճիշտ հակառակ հիմնավորմամբ: Ինչ վերաբերում է Հայաստանին, ապա ըստ ՀՀ ԱՎԾ վիճակագրական տվյալների՝ 2005-2013թթ. ՀՀ բեռնափոխադրումների կեսից ավելին իրականացվել է ավտոմոբիլային տրանսպորտով, որի պատճառը ծովային ելքի բացակայությունն է, դրան հաջորդում են երկաթուղային, խողովակաշարային և օդային տրանսպորտները:

Ուստի, տրանսպորտային ծառայությունների միջազգային շուկայի հետագա զարգացումն ընթանում է մրցակցային պայքարի արդյունքում: Հետևաբար՝ տրանսպորտային ծառայությունների համաշխարհային շուկային ինտեգրման նպատակով անհրաժեշտ է մեծացնել տրանսպորտի ոլորտի մրցունակությունը:

Իսկ դա պահանջում է երկրներում տրանսպորտային ոլորտի կարգավորման օրենսդրության աստիճանական փոփոխություն և համապատասխանեցում միջազգային ստանդարտներին: Ընդհանուր առմամբ՝ ՄԱԿ-ի ԵՏՀ-ի կողմից առաջարկված 58 համաձայնագրերից Հայաստանի և Տաջիկստանի կողմից ստորագրվել են 9-ական համաձայնագրեր, Ադրբեյջանի կողմից՝ 15-ը, Բելառուսի կողմից՝ 22-ը, Վրաստանի կողմից՝ 14-ը, Ղազախստանի կողմից՝ 18-ը, Ղրղզստանի կողմից՝ 11-ը, Մոլդովայի և Ուկրաինայի կողմից՝ 20-ական, Ռուսաստանի կողմից՝ 31-ը, Թուրքմենստանի կողմից՝ 6-ը և Ուզբեկստանի կողմից՝ 12-ը: Այս քայլով ԱՊՀ անդամ-պետությունները պարտավորվել են զգալի ֆինանսական և տեխնիկական միջոցներ ներդնել համաձայնագրերում նշված պայմանների ապահովման նպատակով:

Հայաստանը ծովային ելք չունեցող երկիր է, ուստի ՀՀ արտաքին առևտրի արժեքում զգալիորեն մեծանում է տրանսպորտային բաղադրչի տեսակարար կշիռը: Դրան զուգահեռ՝ ՀՀ միջպետական սահմաններից երկուսը փակ են, ինչն էլ ավելի է դժվարեցնում դեպի ծով ելքի հնարավորությունները: Հետևաբար՝ տրանսպորտային ծախսերի հնարավորինս նվազեցումը շատ արդիական հիմնախնդիր է ՀՀ տնտեսությունում, որի համար անհրաժեշտ է օգտագործել տրանսպորտի միջազգայնացման հնարավոր բոլոր տարբերակները: Սա ենթադրում է տրանսպորտային ենթակառուցվածքների և տրանսպորտային ծառայությունների առավելագույնս համապատասխանեցում միջազգային ստանդարտներին:

Անկախացման տարիներից ի վեր սկսվեց ՀՀ տրանսպորտի զարգացման նոր փուլ: Սկզբնական շրջանում ի թիվս այլ ապրանքների և ծառայությունների կտրուկ նվազեց նաև տրանսպորտային ծառայությունների պահանջարկը, քանի որ պետական ռեսուրսներն այլևս բավարար չէին տրանսպորտային ենթակառուցվածքը աշխատանքային նախկին ընթացքի մեջ պահելու համար, իսկ տեխնիկական սպասարկման աշխատանքների բացակայության պայմաններում դրա վիճակն աստիճանաբար վատացավ: Հետագայում, ինչպես ողջ տնտեսության այնպես էլ տրանսպորտային ենթակառուցվածքում իրականացված բարեփոխումների արդյունքում արձանագրվեցին դրական տեղաշարժեր:

«Հայաստանի ազգային մրցունակության զեկույցի» համաձայն՝ 2005-2013թթ. տրանսպորտային ենթակառուցվածքների որակը ՀՀ-ում հիմնականում բարելավվել է.

օրինակ՝ օդային տրանսպորտի ենթակառուցվածքի որակում արձանագրվել է +23 կետով տեղաշարժ, ինչը հիմնականում պայմանավորված է ոլորտում կատարվող ներդրումներով: Այսուհանդերձ, ՀՀ տրանսպորտային ենթակառուցվածքը չի կարելի համարել բարենպաստ, քանի որ դեռևս առկա զգալի հիմնախնդիրներ, որոնք հանգեցնում են տրանսպորտային ծախսերի աճի և ուղևորների ու բեռների փոխադրումների անհրաժեշտ ժամանակի մեծացման:

Փորձելով պարզել տարբեր տրանսպորտային միջոցներով ապրանքափոխադրման ազդեցությունը ՀՀ արտահանման և ներմուծման վրա՝ ատենախոսությունում կիրառվել են տնտեսաչափական մեթոդներ: Արդյունքում ստացվել է, որ այլ հավասար պայմաններում 1 միավորով օդային բեռնափոխադրումների ներմուծման աճի փոփոխությունը նպաստում է արտահանման աճի՝ նույն ուղղությամբ փոփոխությանը 205.3 միավորով, 1 միավորով ծովային բեռնափոխադրումների ներմուծման աճի փոփոխությունը նպաստում է արտահանման աճի՝ նույն ուղղությամբ փոփոխությանը 386.4 միավորով, 1 միավորով ավտոմոբիլային բեռնափոխադրումների ներմուծման աճի փոփոխությունը նպաստում է արտահանման աճի՝ հակառակ ուղղությամբ փոփոխությանը 402.9 միավորով, 1 միավորով երկաթգծային բեռնափոխադրումների արտահանման աճի փոփոխությունը նպաստում է արտահանման աճի՝ նույն ուղղությամբ փոփոխությանը 2411.4 միավորով, 1 միավորով երկաթգծային բեռնափոխադրումների ներմուծման աճի փոփոխությունը նպաստում է արտահանման աճի՝ նույն ուղղությամբ փոփոխությանը 705 միավորով:

Այս կամ այն տրանսպորտային միջոցով արտահանվող կամ ներմուծվող բեռների աճի փոփոխությանը զուգահեռ արտահանման աճի նույն, իսկ երբեմն էլ՝ հակառակ ուղղությամբ փոփոխության պատճառը այս գործընթացում 2 էֆեկտի ազդեցությունն է՝ զնի և ծավալի. երբ բեռնափոխադրման աճի փոփոխությունը հանգեցնում է արտահանման աճի նույն ուղղությամբ փոփոխության, կարող ենք ասել, որ այստեղ գործել է ծավալի էֆեկտը, այսինքն՝ բեռնափոխադրման ծավալի աճի արդյունքում տեղի է ունեցել արտահանման աճ, իսկ երբ բեռնափոխադրման աճի փոփոխությունը հանգեցնում է արտահանման աճի հակառակ ուղղությամբ փոփոխության, կարող ենք ասել, որ այստեղ առավել էական է եղել զնի էֆեկտը, այսինքն՝ բեռնափոխադրման

գնի աճի արդյունքում տեղի է ունեցել արտահանման նվազում: Այսպիսով՝ արտահանման փոփոխության համար դիտարկվող ժամանակահատվածում ավտոմոբիլային բեռնափոխադրումների ներմուծման պարագայում էական ազդեցություն է ունեցել գնի էֆեկտը (ավտոմոբիլային բեռնափոխադրումների ներմուծման գնի աճի արդյունքում արտահանման կրճատում է գրանցվել), իսկ օդային բեռնափոխադրումների ներմուծման, ծովային բեռնափոխադրումների ներմուծման, երկաթգծային բեռնափոխադրումների արտահանման, երկաթգծային բեռնափոխադրումների ներմուծման, ինչպես նաև՝ օդային բեռնափոխադրումների արտահանման, ավտոմոբիլային բեռնափոխադրումների արտահանման պարագայում էական է եղել ծավալի էֆեկտը: Իհարկե հնարավոր է, որ դիտարկվող ժամանակահատվածում նշված բեռնափոխադրումների գնի աճ ևս գրանցվել է, սակայն ծավալի էֆեկտն առավել գերակշռող է եղել, ինչն էլ ցույց է տալիս մոդելի արդյունքը, այլ կերպ ասած՝ անգամ եթե տվյալ բեռնափոխադրումների գնի աճ է տեղի ունեցել, ապա դրանց պահանջարկի ոչ առաձգականության պատճառով գերակշռել է ծավալի էֆեկտը:

Իսկ ներմուծման փոփոխության տեսանկյունից օդային բեռնափոխադրումների արտահանման, ավտոմոբիլային բեռնափոխադրումների արտահանման և երկաթգծային բեռնափոխադրումների արտահանման փոփոխության պարագայում էական է եղել ծավալի էֆեկտը, իսկ օդային բեռնափոխադրումների ներմուծման, ավտոմոբիլային բեռնափոխադրումների ներմուծման, երկաթգծային բեռնափոխադրումների ներմուծման և ծովային բեռնափոխադրումների ներմուծման փոփոխության պարագայում էական է եղել գնի էֆեկտը:

Փաստորեն՝ տրանսպորտային բեռնափոխադրումները զգալի ազդեցություն են ունենում նաև ՀՀ արտաքին առևտրի վրա, իսկ քանի որ ՀՀ ներքին պահանջարկը խիստ սահմանափակ է, ուստի տնտեսության հետագա աճի տեսանկյունից զգալիորեն կարևորվում է արտաքին շուկաներ դուրս գալու հնարավորությունը, որն էլ առավել շահեկան եղանակով կարելի է իրականացնել համաշխարհային տրանսպորտային համակարգին ՀՀ տրանսպորտային համակարգի ինտեգրման աստիճանի մեծացման պարագայում: Ստացվում է, որ այսօր արդեն ՀՀ տրանսպորտի միջազգայնացումը

դառնում է շատ արդիական խնդիր ՀՀ տնտեսության հետագա կայուն զարգացման տեսանկյունից:

Կարծում ենք՝ ՀՀ տրանսպորտի միջազգայնացման հնարավոր ուղղությունները կարելի է պայմանականորեն բաժանվում են 2 խմբի՝ ցանկալի, բայց ոչ հավանական և ցանկալի ու իրագործելի:

Ցանկալի, բայց ոչ հավանական խմբում, թերևս, ներառվում է մեկ հիմնական գործընթաց՝ **սահմանների բացում**, քանզի դրա իրագործումը կախված չէ միայն ՀՀ Կառավարության գործողություններից, այլ նաև՝ մեր երկու հարևան (ամենևին էլ՝ ոչ բարի-դրացիական) պետությունների կամքից:

Ցանկալի և իրագործելի խմբում հիմնական ուղղությունները խմբավորել ենք հետևյալ կերպ.

- Անդամակցություն տրանսպորտի ոլորտին առնչվող միջազգային կազմակերպություններին և դրանց դրույթների առավելագույնս նպաստավոր եղանակով կիրառում:
- Հնարավորինս շատ թվով նավահանգիստների մատչելիության ապահովում:
- Տրանսպորտային ենթակառուցվածքի մրցունակության բարձրացմանն ուղղված միջոցառումների իրականացում, մասնավորապես՝ ավտոճանապարհների, երկաթուղային ցանցի և օդային տրանսպորտի մրցունակության աճ:
- Տրանսպորտի ոլորտի կառավարման բնագավառում տեղեկատվական տեխնոլոգիաների լայնորեն կիրառում:
- Լոգիստիկ ծառայությունների շուկայի զարգացում և համապատասխանեցում միջազգային չափանիշներին:
- Ընդհանուր բաշխման օպերատորի ներդրում:

Անդրադառնալով ՀՀ տրանսպորտի միջազգայնացման վերոնշյալ ուղղությունների համար ինստիտուցիոնալ հիմքերի մշակմանը՝ նշենք, որ մեր կարծիքով՝ տրանսպորտի միջազգայնացման համար անհրաժեշտ քայլերի իրականացման հետ կապակցված կառույցները կարելի է պայմանականորեն տարանջատել հետևյալ կերպ՝ ՀՀ պետական ինստիտուտներ, ոլորտին առնչվող միջազգային կառույցներ, ՀՀ-ում գործող մասնավոր կառույցներ, ֆինանսավորող կառույցներ: Սակայն ՀՀ տրանսպորտային ծառայությունների բարելավման

ինստիտուցիոնալ հիմքերի տեսանկյունից առավել կարևորում ենք ՀՀ պետական ինստիտուտների համակործակցությունը մյուս երեք կառույցների հետ: Հայաստանը ներկայումս անդամակցում է տրանսպորտի զարգացմամբ զբաղվող բազմաթիվ միջազգային կազմակերպությունների և դրանց կողմից մշակված միջազգային կոնվենցիաների:

Սակայն դեռևս առկա են ոլորտի զարգացմանը խոչընդոտող տարբեր հիմնախնդիրներ, մասնավորապես.

- TIR կոնվենցիայի դրույթների թերակատարումն առ այն, որ գիշերային ժամերին և կիրակի օրերին «Վերին Լարս» անցակետում աշխատանքների դադարեցման արդյունքում գոյանում են զգալի հերթեր, ինչպես TIR գրքույկ չունեցող փոխադրողների, այնպես էլ՝ ունեցողների համար և նրանք ունենում են արհեստականորեն ստեղծված՝ ժամանակի զգալի կորուստ:
- 2013թ. Ռուսաստանի միակողմանի հրաժարումը TIR գրքույկի կիրառմամբ բեռների միջազգային փոխադրման մաքսային կոնվենցիայից:
- 2013թ. ՀՀ-ի կողմից ստորագրված «Դեպի ծով ելք չունեցող պետությունների տարանցիկ առևտրի մասին» կոնվենցիայի դեռևս ձևական բնույթ կրելը և գործածության մեջ չմտնելը:

Հայաստանում պետական ինստիտուտներ-մասնավոր հատված արդյունավետ համագործակցությունը ևս կարող է դառնալ տրանսպորտային համակարգի միջազգայնացման շարժիչ ուժ, սակայն ներկայումս ոլորտում առկա են խնդիրներ, որոնց լուծման համար անհրաժեշտ է պետական ինստիտուտների միջամտությունը, մասնավորապես.

- երկաթուղու պաշտպանական գոտու չափերի օրենսդրական սահմանման բացակայությունը,
- ԱՊՀ երկրների համար ընդհանուր զանգվածի սոնիների վրա ընկնող բեռնվածքի առավելագույն թույլատրելի արժեքի սահմանման բացակայություն,
- տեղական ավիափոխադրողի նկատմամբ պետության թերհսկողությունը, ինչ արդյունքում սնանկացող և ստանդարտներին չբավարարող կազմակերպությանը թույլատրվում է թռիչքներ իրականացնել (օրինակ՝ Արմավիան),

- ՀՀ-ում եվրոպական երկրների դեսպանատների կողմից ՀՀ մասնագիտացված բեռնափոխադրումներ իրականացնող վարորդներին մեկանգամյա վիզայի տրամադրումը, դրա տրամադրման համար չարդարացված երկար ժամկետը և ոչ անհրաժեշտ փաստաթղթեր ներկայացնելու պահանջը,
- հիմնական միջպետական երթուղիների վրա մշտական կշեռքների բացակայությունը:

ՀՀ տրանսպորտի միջազգայնացմանն ուղղված քայլերի իրագործման համար հաջորդ կարևոր համագործակցության օղակը ՀՀ պետական ինստիտուտներ-ֆինանսավորող կառույցներ համագործակցությունն է: Այստեղ թերևս ամենակարևոր հիմնախնդիրը ֆինանսական միջոցների օգտագործման անբարեխղճությունն է և երբեմն՝ աշխատանքների թերակատարումը :

Վերոնշյալ խնդիրների լուծման և ՀՀ տրանսպորտի ոլորտի հետագա զարգացմանը և միջազգայնացման նպատակով մեր կողմից հիմնավորվել և առաջարկվել են հետևյալ ինստիտուցիոնալ դրույթների իրականացումը.

- **Տրանսպորտի ոլորտը կարգավորող օրենսդրության փոփոխություն՝ միջազգային ստանդարտներին համապատասխանեցնելու ուղղությամբ, մասնավորապես.**
 - երկաթուղու պաշտպանական գոտու սահմանաչափերի օրենսդրորեն ամրագրում,
 - ԱՊՀ երկրների համար ընդհանուր զանգվածի սոնիների վրա ընկնող բեռնվածքի առավելագույն թույլատրելի արժեքի օրենսդրական ամրագրում՝ համաձայն ԱՊՀ երկրներում ընդունված միասնական ցուցանիշի:
- **ՀՀ ճանապարհների և շարժակազմի համար միջազգային ստանդարտների ներդրում, մասնավորապես.**
 - ճանապարհների երկրաչափական նախագծման, ինչպես նաև՝ ճանապարհածածկի նախագծման համար նախագծման միջազգային ստանդարտների ներդրում,
 - միջպետական երթուղիների վրա մշտական կշեռքների տեղադրում,

- միջազգային փոխադրումներ իրականացնող տեղական կազմակերպությունների արտոնագրման բավական բարձր շեմի ներդրում՝ այդ գործընթացում պահպանելով թափանցիկություն և անկողմնակալություն:

➤ **Միջազգային տրանսպորտային համակարգին ինտեգրման խորացում, մասնավորապես.**

- 1997 թ. ընդունված «Անվային տրանսպորտային միջոցների պարբերական տեխնիկական զննության համար միասնական պայմանների ընդունման և այդպիսի զննությունների փոխադարձ ճանաչման մասին» համաձայնագրի ստորագրում,
- 1970թ. ընդունված «Շուտ փչացող բեռների փոխադրումների մասին» կոնվենցիայի ստորագրում,
- ՀՀ-ում եվրոպական երկրների դեսպանատների և հյուպատոսությունների հետ՝ հայ մասնագիտացված բեռնափոխադրումներին որոշակի ժամկետի (օրինակ՝ 1 տարի) վիզայի տրամադրման և դրա համար անհրաժեշտ փաստաթղթերի քանակի վերաբերյալ բանակցությունների վարում,
- Վրաստանի կառավարության հետ՝ «Դեպի ծով ելք չունեցող պետությունների տարանցիկ առևտրի մասին» կոնվենցիայի դրույթների շուտափույթ կատարման հնարավորությունների ընձեռնման վերաբերյալ բանակցությունների վարում:

➤ **Ոլորտի զարգացման համար կայուն և արդյունավետ ֆինանսավորման նպատակով ճանապարհային հիմնադրամի ստեղծում:**

Կարծում ենք՝ սրանք են այն ինստիտուցիոնալ հիմքերը, որոնք պետական քաղաքականության շրջանակներում երաշխիք կհանդիսանան համաշխարհային տրանսպորտային համակարգին ՀՀ տրանսպորտային ոլորտի ինտեգրմանը նպաստող արդեն իսկ քննարկված միջոցառումների իրականացման և ՀՀ տրանսպորտային համակարգի միջազգայնացման համար:

Այսպիսով, ատենախոսությունում մշակված դրույթները կարող են օգտակար լինել տրանսպորտի միջազգայնացմանն ուղղված պետական քաղաքականության մշակման տեսանկյունից, որի արդյունքում էլ կբարելավվի ՀՀ արտաքին առևտրի վիճակը և հիմք կհանդիսանա ՀՀ հետագա տնտեսական զարգացման համար:

ՕԳՏԱԳՈՐԾՎԱԾ ԳՐԱԿԱՆՈՒԹՅԱՆ ՑԱՆԿ

1. Ասիական զարգացման բանկ, Հայաստանի տրանսպորտային հեռանկարները, Տրանսպորտի ոլորտի գլխավոր պլան, Հայաստան, 2011, 27 էջ
2. Ասիական զարգացման բանկ, ՀՀ Տրանսպորտի և կապի նախարարություն, Հայաստանի տրանսպորտի ոլորտի զարգացման ռազմավարություն 2020, Վերջնական հաշվետվություն, Երևան 2008թ., 204 էջ
3. Դարբինյան Ա. Վ. «Հայաստանը միջազգային տնտեսական ինտեգրացման գործընթացում», Երևան, «Պետական ծառայություն», 2000, 302 էջ:
4. Եղիազարյան Ա., Հայաստանի ցամաքային հաղորդակցության ուղիները, 21-րդ դար թիվ 2, 2003, էջ 164-184
5. Թադևոսյան Զ. Ա., Գալոյան Դ. Ռ. Միջազգային տնտեսական ինտեգրացիա. Երևան, «Տնտեսագետ», 2006, 180 էջ:
6. Կոնվենցիա «Դեպի ծով ելք չունեցող պետությունների տարանցիկ առևտրի մասին», 1965թ., էջ 2-4- http://www.translation-centre.am/pdf/Translat/EU_Other/UN_Transit_Trade/UN_CTTLS_am.pdf
7. Հախվերդյան Դ. «Գլոբալացման հիմնական միտումները և հնարավոր զարգացումները», Կառուցվածքային և ինստիտուցիոնալ վերափոխումները ՀՀ-ում (գիտ. նյութեր), Եր. 2004, էջ 279-282
8. Հախվերդյան Դ. «Գլոբալ տնտեսությունը և վերազգային կորպորացիաները», Կառուցվածքային և ինստիտուցիոնալ վերափոխումները ՀՀ-ում (գիտ. նյութեր), Եր. 2004, էջ 275-278
9. Հայաստանի տրանսպորտի ոլորտի զարգացման ռազմավարություն 2020, Վերջնական հաշվետվություն, PADECO Co. ՍՊԸ՝ VGM Partners-ի հետ համատեղ Երևան, 2008թ. Նոյեմբեր, 204 էջ
10. Հաշվետվություն, ՀՀ Կառավարությանն առընթեր քաղաքացիական ավիացիայի գլխավոր վարչության 2008 թվականի գործունեության հաշվետվություն, 15 էջ

11. Հաշվետվություն, ՀՀ Կառավարությանն առընթեր քաղաքացիական ավիացիայի գլխավոր վարչության 2009 թվականի գործունեության, էջ 2 /all 17pp- http://www.aviation.am/pdf/reports/Annual_report%202009_new.pdf/
12. Հաշվետվություն, ՀՀ Կառավարությանն առընթեր քաղաքացիական ավիացիայի գլխավոր վարչության 2012 թվականի գործունեության, 20 էջ
13. Հաշվետվություն, ՀՀ տրանսպորտի եւ կապի նախարարության 2010 թվականի գործունեության վերաբերյալ, էջ 13 էջ
14. Հաշվետվություն, ՀՀ տրանսպորտի եւ կապի նախարարության 2011 թվականի գործունեության վերաբերյալ, 10 էջ
15. Հաշվետվություն, ՀՀ տրանսպորտի եւ կապի նախարարության 2012 թվականի գործունեության վերաբերյալ, 10 էջ
16. Հաշվետվություն, ՀՀ տրանսպորտի եւ կապի նախարարության 2013 թվականի գործունեության
վերաբերյալ՝
http://www.mtc.am/pages.php?lang=1&id=51&page_name=reports
17. Հավելված ՀՀ Կառավարության 2008թ. հոկտեմբերի 30-ի N1207-Ն որոշման, Կայուն զարգացման ծրագիր, 2008թ., 312 էջ
18. Հավելված ՀՀ կառավարության 2011թ. նոյեմբերի 3-ի նիստի N 43 արձանագրային որոշման, «Զվարթնոց» միջազգային օդանավակայանի, հարակից տարածքում միջազգային լոգիստիկ կենտրոնի և ազատ տնտեսական գոտու մոտեցման տրանսպորտային ենթակառուցվածքների ռազմավարական ծրագիր, 10 էջ
19. Հավելված N1 ՀՀ կառավարության 2013 թվականի հոկտեմբերի 23-ի N1248-Ա որոշման, ՀՀ մրցունակ և կայուն ավիափոխադրումների ծառայությունների մատուցման ապահովման ծրագիր, 15 էջ
20. Հավելված ՀՀ Նախագահի 2013թ. հոկտեմբերի 23-ի ՆԿ-183-Ն կարգադրության, ՀՀ Տրանսպորտային անվտանգության ապահովման ազգային ռազմավարություն, 34 էջ
21. ՀՀ ԱՎԾ Հրապարակումներ. ՀՀ ԱՎԾ, Հայաստանի Հանրապետության սոցիալ-տնտեսական վիճակը 2005 (2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013) թվականի հունվար-դեկտեմբերին

22. ՀՀ Տրանսպորտի և կապի նախարարություն, Հայաստանի տրանսպորտի ոլորտի զարգացման ռազմավարություն 2020, Երևան 2008թ., 204 էջ
23. ՀՀ Տրանսպորտի և կապի նախարարություն, Ճանապարհային ցանցի բարելավման և անվտանգ երթևեկության ապահովման ծառայություններ, բյուջետային ծրագրի նկարագիր, 2013թ., 14 էջ
24. Հովակիմյան Ա., Միջազգային տնտեսական հարաբերություններ «ուսումնական ձեռնարկ». Երևան, «Հայաստան», 2007, 359 էջ:
25. Ղազինյան Ա. Գ. «Եվրոպական Հանձնաժողով. իրավական կարգավիճակի հիմնահարցեր», Երևանի պետ. համալս., Եր.: «Տիգրան Մեծ», 2003, 304 էջ:
26. Ղուշչյան Հ., Ազգային տնտեսության ինտեգրումը համաշխարհային տնտեսությունում. Տնտեսական վերափոխումների արդյունավետության բարձրացման հիմնախնդիրները ՀՀ-ում (Գիտաժողովի նյութեր). Կառավարման և տնտեսական բարեփոխումների ինստիտուտ. Երևան, Նահապետ, 2006, էջ 340:
27. Մարկոսյան Ա., Հախվերդյան Դ. «Համաշխարհային տնտեսության գերակա միտումները», Միջազգային առևտրի հիմնախնդիրները և Հայաստանը. Միջազգային գիտաժողովի նյութեր: Ե., 2005, էջ 22-28
28. Մարկոսյան Ա., Հախվերդյան Դ., Նազարյան Գ., «Հայաստանը միջազգային տնտեսական հարաբերությունների համակարգում», Երևան 2002, 432 էջ:
29. Մելիք-Իսրայելյան Ս.Ս. «ՀՀ արտաքին առևտրի խթանման հիմնախնդիրները» Ը.00.06-«Համաշխարհային տնտեսագիտություն» մասնագիտությամբ տ.գ.թ. գիտական աստիճանի հայցման ատենախոսության սեղմագիր. 2004թ.
30. Մուղդուսյան Մ., Միջազգային տրանսպորտային միջանցքներ հասկացությունը, դրանց ստեղծման նպատակն ու խնդիրները, Տնտեսական մեխանիզմներ #9(135), սեպտեմբեր 2011, էջ 35-36
31. Նազարյան Գ., Արտաքին տնտեսական գործունեության տրանսպորտային ապահովում, Երևան-2010, 455 էջ
32. Նազարյան Գ., Փախյան Ա., Արտաքին առևտրի արդյունավետության բարձրացումն ըստ Կիոտոյի միջազգային կոնվենցիայի, Բանբեր ՀՊՏՀ #1(19), 2010թ., էջ 80-92:

33. Նազարյան Գ., Հախվերդյան Դ., Առևտրի միջազգային համաձայնագրերը և կոնվենցիաները, Երևան-2011, էջ 133, /all xxx pp/
34. «Տնտեսություն և արժեքներ» հետազոտական կենտրոն, «Հայաստանի ազգային մրցունակության զեկույց 2013-2014», 2014թ., 113 էջ
35. «Տնտեսություն և արժեքներ» հետազոտական կենտրոնի, «Հայաստանի ազգային մրցունակության զեկույց. Կառավարման պրակտիկայի բարելավման օրակարգը, 2011-2012»-ի, 2012թ., 100 էջ
36. Փախլյան Ա., Տրանսպորտային ենթակառուցվածքների զարգացումը որպես ազգային տնտեսության մրցունակության գրավական, Ազգային տնտեսության մրցունակության բարձրացման հիմնախնդիրները Գիտաժողովի նյութեր, Երևան 2013, էջ 172-176
37. Азрилиян А., Экономический и юридический словарь — М.: Институт новой экономики, 2004, 1088 стр.
38. Афинская конвенция о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 года (Афины, 13 декабря 1974 года), Статья 3
/https://www.google.am/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=4&cad=rja&ved=0CDwQFjAD&url=http%3A%2F%2Fwww.rostransnadzor.ru%2Fauto%2Flaws%2FAfini.doc&ei=xvYJU5_SKcPMygOsh4LACg&usg=AFQjCNEvbqaH_NRdnUxjaKCF1GioCISBJA/
39. Бандурин В., Рацич Б., Чатич М., Глобализация мировой экономики Россия-М., 1999, 279 стр.
40. Батищев И., Корнев А., Роль автомобильного транспорта в реализации концепции общеевропейского пространства-М.: Автомагистраль, 2000, янв. стр. 22-26
41. Белая Книга-Европейская транспортная политика до 2010г., время решать. Транспорт-важнейшее направление идвигущая сила интеграции, ирмат-холдинг.-М.: Полиграфсервисххі, 2003, 192с.
42. Бжезинский З., Соединенные Штаты превыше всего – Независимая газета, 1999, 24 ноября (http://www.ng.ru/ideas/1999-11-24/8_usa.html).

43. Варшавская конвенция 1929 г. Об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, Статьи 17-30 / http://www.businesspravo.ru/Docum/DocumShow_DocumID_36041.html /
44. Глухарева Л. И. М., Европейская интеграция. Большая гуманистическая Европа и культура., УРСС. 1998, 320 стр.
45. Государственная служба дорожного хозяйства министерства транспорта Российской Федерации, Анализ норм проектирования полотна автомобильных дорог зарубежных стран на примере последних норм и правил Федеративной Республики Германии, Москва 2003 / http://www.znaytovar.ru/gost/2/Analiz_norm_proektirovaniya_po.html /
46. Друзик Я., Мировая экономика на финише века, Уч. пос.-Мн. 1997-368 стр.
47. Евдокимов А. И. и др., Международные экономические отношения: Учебник. Москва: ТК Велби, 2003, 552 стр.
48. Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ- Действует с 1 января 2011 года), ПРИЛОЖЕНИЕ А, / http://rosavtotransport.ru/netcat_files/66/37/dopog_1_1_.pdf /
49. Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА-Женева, 15 ноября 1975 года), Статья 1 / <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/ECE-TRANS-SC1-384r.pdf> /
50. Журавская Е. Г. Региональная интеграция в развивающемся мире: немарксистские теории и реальность (например АСЕАН). — М.: Наука, 1990, стр. 7
51. ИКАО, прогноз ИКАО о дальнейшем росте объема авиаперевозок в период до 2015 года, стр. 1 / <http://www.icao.int/Newsroom/News%20Doc%202013/COM.24.13.RU.pdf> all 3pp. /
52. Исингарин Н. “10 лет СНГ. Проблемы, поиски, решения.” Санкт-Петербург: Паллада-медиа. 2001, 400 стр.
53. Исполнительный комитет СНГ, Департамент экономического сотрудничества, О деятельности органов отраслевого сотрудничества СНГ в области транспорта в 2012 году, Москва, 2012 год, 26 стр

- 54.Калявин В..П., Большая энциклопедия транспорта. в 8 томах, ред. Совет Крыжановскийг. а. идр., т.1. Общие вопросы, 1994 /394 стр./, т.4. Железнодорожный транспорт, 2003, 1039 стр.
- 55.Кизим А. А., Новиков А. В. Страхование международных грузов в системе мультимодальных перевозок груза // ЖурналЛогистика№ 5(58) 2011г. (сентябрь)
- 56.Киреев А. П. Международная экономика: В 2 ч. Ч. 1. — М., 1997. 416Стр.
- 57.Конвенция о договоре международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа (КАПП: совершеновЖеневе 1 марта 1973 года), Статьи 11-16, стр. 5-7 /all 17 pphttp://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/CVR_r.pdf/
- 58.Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (совершеновЖеневе 19 мая 1956 года), Статья 6, стр. 4, /all 19pp. http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/cmr_r.pdf/
- 59.Конвенция о дорожном движении: совершеноввене 8 ноября 1968 года, статья 1, стр. 3 /all-87 pp. [http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/Conv_road_traffic_RU.pdf /](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/Conv_road_traffic_RU.pdf/)
60. Конвенция о Дорожных Знаках и Сигналах 1968 года (Сводный текст 2006 года), статья 2, стр. 6, /all 225 pp. [http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/Conv_road_signs_2006v_RU.pdf /](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/Conv_road_signs_2006v_RU.pdf/)
- 61.Конвенция о международной гражданской авиации (Чикаго, 7 декабря 1944 г.) (сизмененияии дополнениямиот: 27 мая 1947 г., 14 июня 1954 г., 21 июня 1961 г., 15 сентября 1962 г., 12 марта, 7 июня 1971 г., 16 октября 1974 г., 6 октября 1980 г., 10 мая 1984 г., 6 октября 1989 г., 26 октября 1990 г), статьи 5-16 / [http://base.garant.ru/2540490/ /](http://base.garant.ru/2540490/)
- 62.Конвенция Организации Объединенных Наций 24 мая 1980 г. О международных смешанных перевозках грузов, Статья 2 /[http://www.able.by/konvencija_oon_sveshannie /](http://www.able.by/konvencija_oon_sveshannie/)

63. Конвенция Организации Объединенных Наций 31 марта 1978 г. О морской перевозке грузов, Статьи 4-11
/ http://www.uncitral.org/pdf/russian/texts/transport/hamburg/XI_d_3_r.pdf /
64. Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву, Статьи 20-32 / http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_r.pdf /
65. Королева И. С, Мировая экономика: глобальные тенденции за 100 лет. М.: Юрист, 2003, стр 28 /all 608 стр./
66. Кулипанова Е., Международные перевозки в Центральной Азии: понимание тенденций (не)сотрудничества, Институт государственной политики и управления, Доклад №2, 2013, стр. 20 /all 50pp./
67. Ливенцев Н., Международная экономическая интеграция. Уч. Пособие, М.: Экономист. 2006, стр. 10.
68. Липатов А. Европейская цивилизация как дифференцированная целостность / А. Липатов // Мировая экономика и международные отношения. — 2007. — № 6. — С. 14-20
69. Ломакин В. К., Мировая экономика, 2-ое издание, переработанное и дополненное. Юнити, Москва, 2003, 672 стр.
70. Лукьянович Н. В. Морской транспорт в мировой экономике. - М.: Воениздат, 2008., 168 стр.
71. Магаш И., Мировая экономика конца тысячелетия (движущие силы глобализации), Проблемы теории и практики управления, №1, 2001., стр. 8:
72. Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах (Совершено в Женеве 21 октября 1982 года), Статья 2 / <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/harmonr.pdf> /
73. Международный Союз автомобильного транспорта (IRU), Конвенции и соглашения
ЕЭКООН: Преимущества, Обязательства, процедуры, Москва 2008, стр. 5
/all 140 стр.---- http://www.iru-eapd.org/detail_publications/id.54/
74. Международный союз автомобильного транспорта (IRU), Об участии государств-участников СНГ в конвенциях и соглашениях ООН в области

- автотранспорта, Аналитический обзор и сборник документов, Москва, 2006, 432 стр.
75. Международный союз автомобильного транспорта, Автомобильный транспорт Закавказья-2006, “Синяя книга” IRU, Москва 2006, 168 стр.
76. Михайлушкин А.И., Шимко П.Д., Международная экономика. Москва, Высшая школа, 2002, 336 стр.
77. Мюрдаль, Г. Мировая экономика: проблемы и перспективы [Текст] / Г. Мюрдаль;
[пер. сангл.: А. В. Еврейскова, О.Г.Клесмет; пред.: А. И. Бечин; ред.: Ю. Я. Ольсевич]. – М.: Изд-во ин. лит-ры, 1958. – 555 с.
78. Недашковская Л.В., Терский М.В., Тенденции развития мировых транспортных перевозок: место и роль России, 6 стр.
79. Осьмовой М. Н., Бойченко А. В., Глобализация мирового хозяйства. Уч. Пособие, М.: Инфра-М. 2006, 376 стр.
80. Полушкина И. Н. Содержание и объективные основы экономической интеграции // Вестник Нижегородского университета им. Н.И. Лобачевского. Сер.: Экономика и финансы. 2005. № 1. С. 560–564.
81. Пугель Т. А., Линдерт П. Х. “Международная экономика.” Учебник. М., “Дело и Сервис”, 2003, стр. 250-251.
82. Райзберг Б. А., Лозовский Л. Ш., Стародубцева Е. Б. Современный экономический словарь. — М.: ИНФРА-М, 1997. — С. 133.
83. Решение Экономического совета Содружества Независимых Государств о Концепции присоединения государств-участников СНГ к международным конвенциям и соглашениям в области автомобильных перевозок (Москва, 25 мая 2000 года), 11 стр.
84. Рыхтык М. И., Подгусков В. Н., Внерегиональные связи МЕРКОСУР: основные тенденции, проблемы и перспективы, Международные отношения. Политология. Регионоведение. Вестник Нижегородского университета им. Н. И. Лобачевского, 2007, N 3, стр. 204-211

85. Савин К. Н., Нижегородов Е.В., Экономические процессы в мировом хозяйстве: введение в экономический анализ, Тамбов : Изд-во ФГБОУВПО «ТГТУ», 2011., гл. 6, 6.2.6 300 с.
86. Сергеев П. В. Мировая экономика: вопросы и ответы. — М.: Новый Юрист, 1998., 1041 стр.
87. Скурко Е. В., Глобальная и региональная торгово-экономическая интеграция, Санкт Петербург. Юридический центр Пресс, 2004, 295 стр.
88. Смит А. Исследование о природе и причинах богатства народов. ТЛП/ А. Смит // М.:Л.: Государственное и социально-экономическое издательство, 1935. — С. 61
89. СНГ, Исполнительный комитет СНГ, Международные транспортные коридоры–ключевой элемент транспортной инфраструктуры СНГ, Москва, 2013 год, 30 стр.
90. Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС): Действует с 1 ноября 1951 г., Текст с изменениями и дополнениями на 1 июня 2013 г., Статья 41
[/http://www.evrcargo.ee/rahvusvahelised-kokkulepped/smgs-kokkulepe/?lang=ru/](http://www.evrcargo.ee/rahvusvahelised-kokkulepped/smgs-kokkulepe/?lang=ru/)
91. Спиридонов И.А. Мировая экономика. — М., 2001, 255 стр.
92. Старкова Н., тенденции развития логистических услуг на современном мировом рынке, Научный журнал КубГАУ, №85(01), 2013 года, стр. 1-11
93. Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (КОНВЕНЦИЯ МДП, 1975 г.), 1.1.4. а), 355 стр.
94. Тихиня В. Г. ,Международное частное право: Учебник \ В.Г. Тихиня. – Мн.: Книжный Дом, 2007, 320 стр.
95. Ушаков Н. А., Государство в системе международного правового регулирования. М., 1997, 62 стр.
96. Фигурнова Н. П. Международная экономика. Уч. пос. ОМЕГА-Л, Москва, 2007, 304 стр.

97. Фомичева Е.В., “Этапы международной экономической интеграции. Опыт ЕС”, стр. 6
[/http://ceusr.sfedu.ru/files/summer_school/7Fomicheva.pdf/](http://ceusr.sfedu.ru/files/summer_school/7Fomicheva.pdf/)
98. Харламова В. Н. Международная экономическая интеграция. Москва: Анкил. 2002, 174 стр.
99. Чугров С., Глобализация, Модернизация или интернационализация?:(заметкина полях статьи п.ратленда), Мировая экономика и международные отношения 2002 N4, стр. 19-21
100. Шемятенков В. Г. Европейская интеграция. Учебное пособие. М.: Международные отношения, 2003, 400 стр.
101. Шишков Ю., Глобализация – враг или союзник развивающихся стран?, Мировая экономика и международные отношения 2003 N4, стр. 3-14
102. Шкваря Л. В. Международная экономическая интеграция в мировом хозяйстве: Учеб.пособие. – М. 2011. – 315 Стр.
103. Эрхард Л. Европейское единение через функциональную интеграцию / Л. Эрхард // Полвека размышлений. Речи и статьи. М.: Руссико-Ордынка, 1993. - С. 299-303.
104. ЮНКТАД, Информационный материал для грузоотправителей, подготовленный с целью обеспечения наиболее эффективного использования смешанных перевозок. 430Стр.
105. Anwarul K. Chowdhury, Sandagdorj Erdenebileg, Geography Against Development, UN-OHRLLS, New York, 2006 , 58p.
106. Anwarul K. Chowdhury, Sandagdorj Erdenebileg “Geography Against Development” UN-OHRLLS, New York, 2006 ,”UN-OHRLLS, New York, 2006, 57p.,
107. Asian Development Bank, Japan Bank for International Cooperation and World Bank, Connecting East Asia New Framework for infrastructure (Washington D.C., World Bank, 2005).
108. Balassa B., The Theory of Economic Integration, London George Allen & Unwin, 1961, p.173-185

109. Bond, Eric W., "Transportation Infrastructure Investments and Trade Liberalization", February 2005, p.1
110. Commission of the European Communities, Communication from the Commission Developing a Common Aviation Area with Georgia, Brussels, 30 January 2009 COM(2009)26 final, p.5-7 /all 8pp.
http://ec.europa.eu/transport/modes/air/international_aviation/country_index/doc/com_2009_26_georgia.pdf /
111. Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980 in the version of the Protocol of Modification of 3 June 1999, Article 2, p. 4 all 32 pp./
112. Cooper R. The Breaking of Nations. Order and Chaos in the Twenty'first Century. L., 2003, 192pp.
113. Council Regulation (EEC) no 4056/86 of 22 december 1986 laying down detailed rules for the application of articles 85 and 86 of the treaty to maritime transport, oj l 378, 31.12.1986, p. 24
114. El-Agraa Ali M. The European Union. History, Institutions, Economics and Politics. – L., 1998, p. 85.
115. ESCAP, Connecting the Subregion, Issue 2010/1, November 2010, p. 3 /all 8pp/
116. ESCAP, Statistical Abstract of Transport 2005 (<http://www.unescap.org/ttdw/statabs/index2.asp>).
117. Gallup J.L., Sachs Jeffrey D., Mellinger A., Geography and Economic Development, CID Working Paper No. 1, March 1999, p. 20.
118. Gujarati "Basic econometrics" Fourth edition, p.58-65 /all 1002 pp/
119. IMF, "Common Issues and Interrepublic Relations in the Former U.S.S.R" (Washington, DC: International Monetary Fund, 1992), p. 25 /all 55pp./
120. Islamic Development Bank, A Study of International Transport Corridors in OIC Member Countries, 2011, 192 pp.
121. John Dulac, Global transport outlook to 2050: Targets and scenarios for a low-carbon transport sector, OECD/IEA 2012, p. 7 all 24pp./

122. Kacovicz A. Regionalization, Globalization and Nationalizm / Alternatives. 1999. N 4, p. 529.
123. Kahnert, F, P. Richards, E. Stoutjesdijk, and P. Thomopoulos. Economic integration among developing countries. Paris: Development Center of the Organization for Economic Co-operation and Development (OECD). 1969.
124. Katrin Elborgh-Woytek, "Of Openness and Distance: Trade Developments in the Commonwealth of Independent States, 1993-2002," IMF Working Paper, no. 03/207 (Washington, DC: IMF, 2003), p.6 /all 27/
125. Lipsey, R. G. 1960. The theory of customs unions: A general survey. *The Economic Journal* 70 (279): pp. 496-513.
126. Machlup, Fritz. 1977. A history of thought on economic integration. New York: Columbia University Press
127. Maurice A., La Liberalisation des relations économiques internationales: accords commerciaux et intégration économique, 1970, p.36-37/all-382/
128. Michael L., John W., Jeffrey D. and Thomas S., "The Challenges Facing Landlocked Developing Countries" *Journal of Human Development* Vol. 5, No. 1, March 2004 p 38
129. Official Journal of the European Union, Common Aviation Area Agreement between the European Union and its Member States and the Republic of Moldova, Articles 10-16
/http://ec.europa.eu/transport/modes/air/international_aviation/country_index/doc/common_aviation_area_agreement_between_moldova_and_eu_ms.pdf /
130. Polyakov E., Changing Trade Patterns after Conflict Resolution in the South Caucasus. World Bank, 2001, pp. 38-39 /all 93 pp./
131. Repke W. Kernfragen der Wirtschaftsordnung // *ORDO*. 1997. Bd. 48. S. 27–64.
132. Robert N. Taaffe, "Rail Transportation and the Economic Development of Soviet Central Asia", *Geography Research Paper* 64 (Chicago: University of Chicago, 1960), p. 8 /all 186pp./

133. Schwab K., World Economic Forum, The global competitiveness report 2012-2013, p.92-93 /All 545 pp./
134. Śledziowska K., Theory of Economic Integration: Preferential Trade Agreements and the Multilateral Trade System / <http://coin.wne.uw.edu.pl/sledziowska/wyklady/tei2.pdf/>
135. Staley, Charles E. 1977. Review of A history of thought on economic integration, by Fritz Machlup. Annals of the American Academy of Political and Social Science 434: pp. 242-243.
136. United Nations Escap, Enhancing Regional Cooperation in Infrastructure Development Including that Related to Disaster Manngement, New York 2006, 183 pp.
137. World Bank, transport sector overview (<http://www.worldbnk.org/transport/whysimp.htm>).
138. Ինտերնետային կայքեր
 1. <http://www.airca.am/>
 2. http://armef.com/news/category/comment/article/article_1382622104
 3. <http://www.aviation.am/index.php/hy/activities/airports>
 4. <http://www.aviation.am/index.php/hy/activities/hashv>
 5. <http://dictionary.cambridge.org/dictionary/business-english/economic-integration><http://mineconomy.am/arm/555/gortsaruyt.html>
 6. <http://www.internationaltransportforum.org/about/about.html>
 7. <http://www.icao.int/Newsroom/News%20Doc%202012/COM.30.12.RU.pdf>
 8. http://www.mfa.am/hy/international-organisations/TRACECA/#_ftnref2
 9. http://www.mfa.am/hy/international-organisations/BSEC/http://www.mtc.am/main.php?lang=1&page_id=653
 10. http://www.mtc.am/pages.php?lang=1&id=51&page_name=reports
 11. http://www.mtc.am/main.php?lang=1&page_id=655
 12. <http://stat.wto.org/ServiceProfile/WSDBServicePFReporter.aspx?Language=E>
 13. http://www.ukzhd.am/arm_about_company.html
 14. http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/agree_r.pdf

ՀԱՎԵԼՎԱԾՆԵՐ

Հավելված 1

Աղյուսակ 1.

ՀՀ ապրանքների արտահանման ու ներմուծման և բեռնափոխադրումների արտահանման ու ներմուծման ժամանակային շարքերը, մլն ԱՄՆ դոլար²²⁶

	ներմուծում	Արտահանում	օդային բեռնափոխադրումների արտահանում	օդային բեռնափոխադրումների ներմուծում	երկաթգծային բեռնափոխադրումների արտահանում	երկաթգծային բեռնափոխադրումների ներմուծում	ավտոմոբիլային բեռնափոխադրումների արտահանում	ավտոմոբիլային բեռնափոխադրումների ներմուծում	ծովային բեռնափոխադրումների ներմուծում
1999-01	152.74	59.59	0.25	0.08	2.68	5.95	5.44	7.37	1.81
1999-02	162.80	56.60	0.45	0.03	2.56	5.68	5.17	6.97	1.89
1999-03	172.69	57.16	0.51	0.13	2.55	5.87	5.22	7.31	2.01
1999-04	209.07	58.32	0.57	0.12	2.58	7.14	5.32	8.88	2.41
2000-01	171.54	58.74	0.52	0.18	2.37	6.18	5.36	7.77	2.02
2000-02	201.12	83.78	0.29	0.10	3.97	6.96	7.65	8.64	2.34
2000-03	169.17	72.14	0.43	0.16	3.33	5.65	6.58	7.11	2.95
2000-04	217.63	85.83	0.49	0.21	3.97	7.18	7.83	9.03	3.79
2001-01	153.07	76.29	0.32	0.08	3.75	5.71	5.89	7.62	1.81
2001-02	184.46	83.72	0.45	0.11	4.11	6.81	6.46	8.32	2.16
2001-03	195.90	83.41	0.24	0.23	3.98	6.30	7.61	7.98	2.27

²²⁶ աղբյուրը՝ ՀՀ Ազգային վիճակագրական ծառայության կողմից 2013թ. դեկտեմբերի 28-ի դրությամբ հրապարակված վճարային հաշվեկշիռ:

2001-04	220.46	98.41	0.59	0.20	4.54	7.27	8.98	9.13	3.81
2002-01	177.05	118.80	0.23	0.33	2.38	6.21	4.92	8.28	3.67
2002-02	176.74	105.23	0.29	0.40	1.68	6.12	4.36	8.83	2.02
2002-03	230.29	129.97	0.56	0.65	2.60	7.18	8.21	11.30	2.64
2002-04	279.50	151.16	0.14	0.39	3.02	7.20	8.60	10.70	3.17
2003-01	220.48	136.09	0.27	0.24	2.57	6.03	5.64	9.51	4.53
2003-02	308.03	181.00	0.22	0.37	2.90	10.44	7.50	10.44	3.51
2003-03	289.82	187.18	0.56	0.33	3.44	10.53	9.20	15.68	3.34
2003-04	297.52	181.33	0.26	0.32	3.34	10.87	10.31	16.16	3.43
2004-01	247.02	147.42	0.22	0.32	2.36	5.69	6.11	11.63	5.11
2004-02	296.39	186.80	0.13	0.34	2.99	7.36	7.74	13.46	6.13
2004-03	293.32	167.67	0.11	0.39	3.09	7.49	6.95	13.73	6.07
2004-04	336.32	221.01	0.30	0.33	4.07	8.40	9.16	14.03	7.00
2005-01	324.13	202.45	0.19	0.30	3.24	6.81	8.39	10.74	6.68
2005-02	365.57	237.77	0.14	0.36	3.80	9.32	9.85	13.64	7.60
2005-03	405.58	265.26	0.33	0.40	4.88	10.84	10.99	15.86	8.95
2005-04	460.82	268.44	0.13	0.30	4.94	12.42	11.12	18.18	10.22

2006-01	363.27	186.28	0.22	0.98	2.98	7.19	7.72	13.05	5.90
2006-02	453.38	254.20	0.24	1.10	4.07	12.13	10.53	17.75	9.49
2006-03	480.02	244.59	0.19	1.06	4.50	12.81	10.14	18.74	8.92
2006-04	587.07	306.88	0.24	1.31	5.65	15.54	12.72	22.74	12.34
2007-01	544.70	232.63	0.21	0.25	5.99	11.36	12.12	21.14	7.34
2007-02	603.71	295.75	0.16	0.22	7.62	13.78	12.82	25.65	12.89
2007-03	697.36	307.06	0.18	0.29	7.91	16.14	13.61	30.04	14.88
2007-04	910.20	327.11	0.25	0.33	8.43	20.75	14.01	38.63	19.46
2008-01	713.21	235.42	0.18	0.20	6.06	15.65	12.26	29.14	9.65
2008-02	877.92	287.70	0.23	0.26	7.41	22.40	12.68	41.70	19.00
2008-03	1031.76	304.48	0.30	0.28	7.84	24.01	13.01	47.00	21.96
2008-04	1096.81	238.30	0.37	0.39	6.14	25.86	10.33	50.15	23.47
2009-01	557.49	126.18	0.18	0.56	3.25	12.64	6.73	23.53	7.58
2009-02	596.92	163.45	0.19	0.60	4.21	15.54	7.53	28.92	12.96
2009-03	727.97	210.72	0.23	0.98	5.43	17.16	9.12	34.25	15.51
2009-04	911.28	226.52	0.23	0.71	5.84	20.31	9.84	38.82	19.33
2010-01	687.51	218.59	0.98	2.30	5.63	14.74	11.07	27.44	11.20
2010-	757.48	287.68	1.09	2.58	7.41	15.67	14.57	35.63	16.32

02									
2010-03	796.59	294.39	0.62	4.14	7.58	16.36	14.91	37.20	17.16
2010-04	919.92	344.00	1.37	2.49	8.86	20.75	17.42	38.63	19.60
2011-01	759.46	297.90	0.49	2.65	7.67	15.87	15.09	29.55	12.17
2011-02	889.44	386.47	1.02	3.27	9.96	20.11	19.58	37.44	14.30
2011-03	947.08	420.94	1.25	3.26	10.84	20.75	21.32	38.64	15.17
2011-04	1011.32	415.00	0.73	3.90	10.69	21.76	21.02	40.51	16.39
2012-01	825.09	334.86	0.39	2.51	8.50	16.48	16.72	30.68	13.34
2012-02	915.50	383.80	1.45	2.52	9.75	20.36	19.17	37.91	14.85
2012-03	856.29	393.95	1.64	2.51	10.00	19.15	19.67	35.65	13.87
2012-04	1083.79	440.53	1.56	3.67	11.18	23.02	21.99	42.85	17.59
2013-01	839.70	374.29	1.08	2.27	9.50	16.65	18.68	31.00	13.61
2013-02	886.24	402.43	1.70	2.23	10.22	19.35	20.09	36.03	14.33
2013-03	946.03	439.08	1.26	2.19	11.15	20.06	21.93	37.35	15.19

Հավելված 2

Աղյուսակ 1.

Ընդլայնված՝ Դիկկի-Ֆուլլերի Միավոր արմատ
թեստի արդյունքները արտահանման համար

ADF Test Statistic	-0.773238726761	1% Critical Value*	-3.5478
		5% Critical Value	-2.9127
		10% Critical Value	-2.5937
*MacKinnon critical values for rejection of hypothesis of a unit root.			

Աղյուսակ 2.

Ընդլայնված՝ Դիկկի-Ֆուլլերի Միավոր արմատ
թեստի արդյունքները ներմուծման համար

ADF Test Statistic	-2.690590	1% Critical Value*	-3.5478
		5% Critical Value	-2.9127
		10% Critical Value	-2.5937
*MacKinnon critical values for rejection of hypothesis of a unit root.			

Աղյուսակ 3.

Ընդլայնված՝ Դիկկի-Ֆուլլերի Միավոր արմատ
թեստի արդյունքները օդային բեռնափոխադրումների արտահանման համար

ADF Test Statistic	-1.264680	1% Critical Value*	-3.5478
		5% Critical Value	-2.9127
		10% Critical Value	-2.5937
*MacKinnon critical values for rejection of hypothesis of a unit root.			

Աղյուսակ 4.

Ընդլայնված՝ Դիկկի-Ֆուլլերի Միավոր արմատ
թեստի արդյունքները օդային բեռնափոխադրումների ներմուծման համար

ADF Test Statistic	-1.192607	1% Critical Value*	-3.5478
		5% Critical Value	-2.9127
		10% Critical Value	-2.5937
*MacKinnon critical values for rejection of hypothesis of a unit root.			

Աղյուսակ 5.

Ընդլայնված՝ Դիկկի-Ֆուլլերի Միավոր արմատ
թեստի արդյունքները ավտոմոբիլային բեռնափոխադրումների արտահանման համար

ADF Test Statistic	-0.635384	1% Critical Value*	-3.5478
		5% Critical Value	-2.9127
		10% Critical Value	-2.5937
*MacKinnon critical values for rejection of hypothesis of a unit root.			

Աղյուսակ 6.

Ընդլայնված՝ Դիկկի-Ֆուլլերի Միավոր արմատ
թեստի արդյունքները ավտոմոբիլային բեռնափոխադրումների ներմուծման համար

ADF Test Statistic	-1.251413	1% Critical Value*	-3.5478
		5% Critical Value	-2.9127
		10% Critical Value	-2.5937
*MacKinnon critical values for rejection of hypothesis of a unit root.			

Աղյուսակ 7.

Ընդլայնված՝ Դիկկի-Ֆուլլերի Միավոր արմատ
թեստի արդյունքները երկաթգծային բեռնափոխադրումների արտահանման համար

ADF Test Statistic	-0.738841	1% Critical Value*	-3.5478
		5% Critical Value	-2.9127
		10% Critical Value	-2.5937
*MacKinnon critical values for rejection of hypothesis of a unit root.			

Աղյուսակ 8.

Ընդլայնված՝ Դիկկի-Ֆուլլերի Միավոր արմատ
թեստի արդյունքները երկաթգծային բեռնափոխադրումների ներմուծման համար

ADF Test Statistic	-1.398737	1% Critical Value*	-3.5478
		5% Critical Value	-2.9127
		10% Critical Value	-2.5937
*MacKinnon critical values for rejection of hypothesis of a unit root.			

Աղյուսակ 9.

Ընդլայնված՝ Դիկկի-Ֆուլլերի Միավոր արմատ
թեստի արդյունքները ծովային բեռնափոխադրումների ներմուծման համար

ADF Test Statistic	-1.690005	1% Critical Value*	-3.5478
		5% Critical Value	-2.9127
		10% Critical Value	-2.5937
*MacKinnon critical values for rejection of hypothesis of a unit root.			

Հավելված 3

Աղյուսակ 1.

Ընդլայնված՝ Դիկկի-Ֆուլլերի Միավոր արմատ
թեստի արդյունքները արտահանման աճի համար

ADF Test Statistic	-6.628106	1% Critical Value*	-3.5501
		5% Critical Value	-2.9137
		10% Critical Value	-2.5942
*MacKinnon critical values for rejection of hypothesis of a unit root.			

Աղյուսակ 2.

Ընդլայնված՝ Դիկկի-Ֆուլլերի Միավոր արմատ
թեստի արդյունքները ներմուծման աճի համար

ADF Test Statistic	-7.987876	1% Critical Value*	-3.5501
		5% Critical Value	-2.9137
		10% Critical Value	-2.5942
*MacKinnon critical values for rejection of hypothesis of a unit root.			

Աղյուսակ 3.

Ընդլայնված՝ Դիկկի-Ֆուլլերի Միավոր արմատ
թեստի արդյունքները օդային բեռնափոխադրումների արտահանման աճի համար

ADF Test Statistic	-9.001632	1% Critical Value*	-3.5501
		5% Critical Value	-2.9137
		10% Critical Value	-2.5942
*MacKinnon critical values for rejection of hypothesis of a unit root.			

Աղյուսակ 4.

Ընդլայնված՝ Դիկկի-Ֆուլլերի Միավոր արմատ
թեստի արդյունքները օդային բեռնափոխադրումների ներմուծման աճի համար

ADF Test Statistic	-5.734233	1% Critical Value*	-3.5501
		5% Critical Value	-2.9137
		10% Critical Value	-2.5942
*MacKinnon critical values for rejection of hypothesis of a unit root.			

Աղյուսակ 5.

Ընդլայնված՝ Դիկկի-Ֆուլլերի Միավոր արմատ
թեստի արդյունքները ավտոմոբիլային բեռնափոխադրումների արտահանման աճի համար

ADF Test Statistic	-6.721260	1% Critical Value*	-3.5501
		5% Critical Value	-2.9137
		10% Critical Value	-2.5942
*MacKinnon critical values for rejection of hypothesis of a unit root.			

Աղյուսակ 6.

Ընդլայնված՝ Դիկկի-Ֆուլլերի Միավոր արմատ
թեստի արդյունքները ավտոմոբիլային բեռնափոխադրումների ներմուծման աճի համար

ADF Test Statistic	-7.361715	1% Critical Value*	-3.5501
		5% Critical Value	-2.9137
		10% Critical Value	-2.5942
*MacKinnon critical values for rejection of hypothesis of a unit root.			

Աղյուսակ 7.

Ընդլայնված՝ Դիկկի-Ֆուլլերի Միավոր արմատ
թեստի արդյունքները երկաթգծային բեռնափոխադրումների արտահանման աճի համար

ADF Test Statistic	-6.512251	1% Critical Value*	-3.5501
		5% Critical Value	-2.9137
		10% Critical Value	-2.5942
*MacKinnon critical values for rejection of hypothesis of a unit root.			

Աղյուսակ 8.

Ընդլայնված՝ Դիկկի-Ֆուլլերի Միավոր արմատ
թեստի արդյունքները երկաթգծային բեռնափոխադրումների ներմուծման աճի համար

ADF Test Statistic	-6.941367	1% Critical Value*	-3.5501
		5% Critical Value	-2.9137
		10% Critical Value	-2.5942
*MacKinnon critical values for rejection of hypothesis of a unit root.			

Աղյուսակ 9.

Ընդլայնված՝ Դիկկի-Ֆուլլերի Միավոր արմատ
թեստի արդյունքները ծովային բեռնափոխադրումների ներմուծման աճի համար

ADF Test Statistic	-7.773880	1% Critical Value*	-3.5501
		5% Critical Value	-2.9137
		10% Critical Value	-2.5942
*MacKinnon critical values for rejection of hypothesis of a unit root.			

Հավելված 4

Աղյուսակ 1.

արտահանման աճը օդային բեռնափոխադրումների արտահանման, օդային բեռնափոխադրումների ներմուծման, ծովային բեռնափոխադրումների ներմուծման, ավտոմոբիլային բեռնափոխադրումների արտահանման, ավտոմոբիլային բեռնափոխադրումների ներմուծման, երկաթգծային բեռնափոխադրումների արտահանման և երկաթգծային բեռնափոխադրումների ներմուծման աճի կախվածությունից բնութագրող մոդել

Dependent Variable: DEXPORT				
Method: Least Squares				
Date: 04/13/14 Time: 17:44				
Sample(adjused): 1999:2 2013:3				
Included observations: 58 after adjusting endpoints				
Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	188.8677	213.4063	0.885015	0.3804
DTRCAIR_CR	171.4289	744.7341	0.230188	0.8189
DTRCAIR_DEB	1043.365	435.1465	2.397732	0.0203
DTRCMAR_DEB	538.3397	155.6434	3.458801	0.0011
DTRCMOB_CR	543.2036	288.1775	1.884962	0.0653
DTRCMOB_DEB	-387.3281	122.9557	-3.150143	0.0028
DTRCRAIL_CR	1471.985	574.4681	2.562343	0.0135
DTRCRAIL_DEB	539.4788	196.7682	2.741697	0.0085
R-squared	0.877191	Mean dependent var		654.2931
Adjusted R-squared	0.859998	S.D. dependent var		4288.979
S.E. of regression	1604.803	Akaike info criterion		17.72683
Sum squared resid	1.29E+08	Schwarz criterion		18.01103
Log likelihood	-506.0781	F-statistic		51.01943
Durbin-Watson stat	2.340105	Prob(F-statistic)		0.000000

Հավելված 5

Կոնվենցիա Դեպի ծով ելք չունեցող պետությունների տարանցիկ առևտրի մասին

Կատարված է Նյու Յորքում

Ընդունվել է 1965 թվականի հուլիսի 8-ին

Ուժի մեջ է մտել 1967 թվականի հունիսի 9-ին

Սույն Կոնվենցիայի կողմ պետությունները,

վկայակոչելով, որ ՄԱԿ-ի կանոնադրության 55-րդ հոդվածով պահանջվում է, որ այն նպաստի տնտեսական առաջընթացի պայմաններին և միջազգային տնտեսական խնդիրների լուծմանը,

անդրադառնալով դեպի ծով ելք չունեցող երկրների և միջազգային առևտրի ընդլայնման վերաբերյալ Գլխավոր ասամբլեայի 1028 (XI) բանաձևին, որով «ճանաչելով միջազգային առևտրին նպաստելու համար դեպի ծով ելք չունեցող երկրներին պատշաճ տարանցիկ հնարավորություններ տրամադրելու անհրաժեշտությունը», կոչ էր արվում «անդամ պետությունների կառավարություններին տարանցիկ առևտրի հարցում լիակատար ըմբռնում դրսևորել դեպի ծով ելք չունեցող անդամ պետությունների կարիքներին, ուստի և համապատասխան տարանցիկ հնարավորություններ տրամադրել միջազգային իրավունքի և գործելակերպի հիման վրա՝ հաշվի առնելով դեպի ծով ելք չունեցող երկրների տնտեսական զարգացումից բխող հետագա պահանջները»,

վկայակոչելով Բաց ծովի մասին կոնվենցիայի 2-րդ հոդվածը, որով նշվում է, որ թեև բաց ծովը բաց է բոլոր պետությունների համար, սակայն ոչ մի պետություն իրավունք չունի դրա որևէ մասն իր ինքնիշխանությանը ենթարկելու, և նույն կոնվենցիայի 3-րդ հոդվածը, որով նշվում է, որ.

«1. Ծովափ չունեցող պետությունները, ծովափնյա պետությունների հետ ծովից հավասարապես օգտվելու համար, պետք է ազատ ելք ունենան դեպի ծով:

Այս նպատակին հասնելու համար ծովի և ծովափ չունեցող պետության միջև գտնվող պետությունները պետք է վերջինիս հետ ընդհանուր համաձայնությամբ և գործող միջազգային կոնվենցիաներին համահունչ տրամադրեն՝

ա) ծովափ չունեցող պետությանը, փոխադարձության սկզբունքի հիման վրա, ազատ ճանապարհ իրենց տարածքով և

բ) տվյալ պետության դրոշի ներքո նավարկող նավերին ազատ մուտք դեպի նավահանգիստներ և նշված նավահանգիստներից օգտվելու հնարավորություն այն նույն հավասար պայմաններով, որով օգտվում են իրենց պատկանող նավերը կամ ցանկացած այլ պետության նավ:

2. Ծովի և ծովափ չունեցող պետության միջև գտնվող պետությունները պետք է, ծովափ չունեցող պետության հետ փոխադարձ համաձայնությամբ և հաշվի առնելով ծովափնյա պետության ու տարանցման պետության իրավունքներն ու ծովափ չունեցող պետության հատուկ պայմանները, կարգավորեն տարանցման ազատությանը և

նավահանգիստներում հավասար վերաբերմունքին վերաբերող բոլոր հարցերը, եթե նման պետությունները դեռևս չեն միացել գործող միջազգային կոնվենցիաներին», վերահաստատելով Միավորված ազգերի կազմակերպության՝ առևտրի և զարգացման հարցերին նվիրված համաժողովի ընթացքում ընդունված հետևյալ սկզբունքները, գիտակցելով, որ նշված սկզբունքները փոխկապակցված են և յուրաքանչյուր սկզբունք պետք է մեկնաբանվի մյուս սկզբունքների համատեքստում՝

Սկզբունք I

Դեպի ծով ելք չունեցող յուրաքանչյուր պետության՝ դեպի ծով ազատ ելք ունենալու իրավունքի ճանաչումը կարևոր սկզբունք է՝ միջազգային առևտրի ընդլայնման և տնտեսական զարգացման համար:

Սկզբունք II

Դեպի ծով ելք չունեցող երկրների դրոշի ներքո նավարկող նավերը տարածքային և ներքին ջրերի վրա պետք է ունենան նույն իրավունքները և ստանան նույն վերաբերմունքը, ինչ ունեն ծովափնյա պետությունների դրոշի ներքո նավարկող նավերը՝ բացառությամբ տվյալ

ծովափնյա պետությունների նավերի:

Սկզբունք III

Ծովափ չունեցող պետությունները, ծովափնյա պետությունների հետ ծովից հավասարապես օգտվելու համար, պետք է ազատ ելք ունենան դեպի ծով: Այս նպատակին հասնելու համար ծովի և ծովափ չունեցող պետության միջև գտնվող պետությունները պետք է վերջինիս հետ ընդհանուր համաձայնությամբ և գործող միջազգային կոնվենցիաներին համահունչ, տվյալ պետության դրոշի ներքո նավարկող նավերին տրամադրեն ազատ ելք դեպի նավահանգիստներ և նշված նավահանգիստներից օգտվելու հնարավորություն այն նույն հավասար պայմաններով, որով օգտվում են իրենց պատկանող նավերը կամ ցանկացած այլ պետության նավ:

Սկզբունք IV

Դեպի ծով ելք չունեցող երկրների տնտեսական զարգացմանն ամբողջ թափով նպաստելու համար բոլոր պետությունները, փոխադարձության սկզբունքի հիման վրա, պետք է նշված երկրներին տրամադրեն ազատ և անսահմանափակ տարանցման իրավունք այնպես, որ նրանք կարողանան բոլոր հանգամանքներում և յուրաքանչյուր

տեսակի ապրանքների առնչությամբ ազատ մասնակցել տարածաշրջանային և միջազգային առևտրին:

Տարանցվող ապրանքների նկատմամբ չպետք է կիրառվի որևէ տեսակի մաքսատուրք: Տարանցվող տրանսպորտային միջոցներից չպետք է գանձել հատուկ հարկեր կամ տուրքեր, որոնք գերազանցում են տարանցման պետության տրանսպորտային միջոցներից գանձվող հարկերի և տուրքերի չափը:

Սկզբունք V

Տարանցման պետությունը, պահպանելով իր տարածքի նկատմամբ ինքնիշխանությունը, իրավունք ունի ձեռնարկելու բոլոր անհրաժեշտ միջոցները՝ ապահովելու համար, որ ազատ և անսահմանափակ տարանցման իրավունքի իրականացումը որևէ կերպ չխախտի ցանկացած տեսակի իր օրինական իրավունքները:

Սկզբունք VI

Աշխարհագրական տարբեր տարածքներում գտնվող դեպի ծով ելք չունեցող երկրների առևտրի և զարգացման ոլորտում հատուկ ու կոնկրետ խնդիրները կարգավորելու ուղղությամբ միասնական մոտեցում ձևավորելու գործընթացն արագացնելու նպատակով պետք է բոլոր պետությունները նպաստեն այս առումով տարածաշրջանային և միջազգային այլ համաձայնագրերի կնքմանը:

Սկզբունք VII

Դեպի ծով ելք չունեցող երկրներին, իրենց աշխարհագրական դիրքից ելնելով, տրամադրված արտոնությունները և հատուկ իրավունքները դուրս են մնում առավել բարենպաստ ազգերի ռեժիմի գործողության շրջանակից:

Սկզբունք VIII

Դեպի ծով ելք չունեցող պետության դեպի ծով ազատ ելք ունենալու իրավունքը կարգավորող սկզբունքներով ոչ մի կերպ չեղյալ չեն ճանաչվում երկու կամ ավելի պայմանավորվող կողմերի միջև նշված խնդիրներին վերաբերող գործող համաձայնագրերը և չեն խոչընդոտվում հետագայում նման համաձայնագրերի կնքումը՝ պայմանով, որ դրանցով նվազ բարենպաստ ռեժիմ չսահմանվի, քան սահմանված են նշված դրույթներով կամ հակասող դրույթներ:

համաձայնեցին հետևյալի մասին.

Հոդված 1. Սահմանումները

Սույն Կոնվենցիայի իմաստով՝

ա. «Դեպի ծով ելք չունեցող պետություն» եզրույթը նշանակում է ցանկացած պայմանավորվող պետություն, որը չունի ծովափ.

բ. «տարանցիկ փոխադրում» եզրույթը նշանակում է ապրանքների, այդ թվում՝ չուղեկցվող ուղեբեռի անցկացումը դեպի ծով ելք չունեցող պետության և ծովի միջև տեղակայված՝ պայմանավորվող պետության տարածքով այն դեպքում, երբ անցկացումն ամբողջական ճանապարհի մի մասն է, որն սկսվում կամ ավարտվում է դեպի ծով ելք չունեցող պետության տարածքում, և որը ներառում է անմիջապես նման անցկացմանը նախորդող կամ հաջորդող ծովով փոխադրումը: Նշված ապրանքների փոխաբեռնումը, պահեստավորումը, խմբաքանակի բաժանումը, դրանց տրանսպորտային միջոցի տեսակը փոխելը, ինչպես նաև մեխանիզմների ու խոշոր ապրանքների մոնտաժումը, ապամոնտաժումը կամ կրկնակի մոնտաժումը չեն հանգեցնում ապրանքների անցկացման հասկացության բացառմանը «տարանցիկ փոխադրում» հասկացությունից՝ պայմանով, որ ցանկացած նման գործողություն իրականացվում է բացառապես փոխադրման հարմարության նկատառումներից ելնելով:

Սույն պարբերության ոչ մի դրույթ չի մեկնաբանվում որպես այնպիսի դրույթ, որով ցանկացած պայմանավորվող պետության վրա պարտավորություն է դրվում իր տարածքում ստեղծելու նշված մոնտաժման, ապամոնտաժման կամ կրկնակի մոնտաժման համար մշտական հարմարություններ կամ թույլատրելու դրանց ստեղծումը.

գ. «տարանցման պետություն» եզրույթը նշանակում է ցանկացած պայմանավորվող պետություն, որն ունի կամ չունի ծովափ և տեղակայված է դեպի ծով ելք չունեցող պետության և ծովի միջև, որի տարածքով կատարվում է «տարանցիկ փոխադրումը».

դ.«տրանսպորտային միջոց» եզրույթը ներառում է

i) ցանկացած երկաթուղային շարժակազմ, ծովային և գետային նավեր ու ավտոճանապարհային փոխադրամիջոցներ.

ii) Բեռնակիրներ և բեռնակիր կենդանիներ՝ կախված տվյալ իրավիճակից.

(iii) համապատասխան պայմանավորվող

պետությունների համաձայնությամբ այլ

տրանսպորտային միջոցներ և խողովակներ ու գազախողովակներ, եթե դրանք օգտագործվում են տարանցիկ փոխադրման համար սույն հոդվածի իմաստով:

Հոդված 2. Տարանցման ազատությունը

1. Սույն Կոնվենցիայի պայմանների համաձայն՝ տարանցման ազատություն շնորհվում է տարանցիկ փոխադրմանը և տրանսպորտային միջոցներին: Պահպանելով սույն Կոնվենցիայի մյուս դրույթները՝ պայմանավորվող պետությունների կողմից իրենց տարածքում երթևեկության կարգավորման և իրականացման ուղղությամբ ձեռնարկված միջոցները դյուրացնում են տարանցիկ փոխադրումը, որը կատարվում է համապատասխան պայմանավորվող պետությունների կողմից տարանցման համար փոխադարձաբար ընդունելի երթուղիներով: Սույն Կոնվենցիայի պայմաններին համահունչ խտրականություն չպետք է դրվի ապրանքների ծագման վայրի, ուղարկման, մուտքի, ելքի կամ նշանակման վայրի պետության հիմքով կամ ցանկացած հանգամանքով, որը վերաբերում է ապրանքների սեփականությանը կամ նավերի սեփականությանը, գրանցման վայրին կամ պատկանելությանը, ցամաքային փոխադրամիջոցներին կամ օգտագործված մյուս տրանսպորտային միջոցներին:

2. Մեկ այլ պայմանավորվող պետության ամբողջ տարածքով կամ դրա մի մասով անցնող տրանսպորտային միջոցների օգտագործումը կարգավորող կանոնները սահմանվում են համապատասխան պայմանավորվող պետությունների ընդհանուր համաձայնությամբ՝

պատշաճ կերպով հաշվի առնելով միջազգային այն բազմակողմ կոնվենցիաները, որոնց կողմն են նշված պետությունները:

3. Յուրաքանչյուր պայմանավորվող պետություն իր օրենքներին, կանոններին և կանոնակարգերին համապատասխան, թույլատրում է իր տարածքով այն անձանց անցնելը կամ իր տարածքներին այն անձանց մուտքը, որոնց տեղաշարժն անհրաժեշտ է տարանցիկ փոխադրման համար:

4. Պայմանավորվող պետությունները թույլատրում են տարանցիկ փոխադրումն իրենց տարածքային ջրերով՝ միջազգային սովորության իրավունքի սկզբունքներին կամ

կիրառվող միջազգային կոնվենցիաներին և իրենց ներքին կանոնակարգերին համապատասխան:

Հոդված 3. Մաքսատուրքերը և հատուկ տարանցման գանձումները

Տարանցման պետության որևէ իշխանություն չպետք է տարանցիկ փոխադրման նկատմամբ կիրառի մաքսատուրքեր կամ ներմուծման կամ արտահանման հարկեր կամ տարանցման ցանկացած հատուկ գանձումներ: Այնուամենայնիվ, տարանցիկ փոխադրման համար կարող են գանձվել այնպիսի վճարներ, որոնք բացառապես նախատեսված են նման տարանցիկ փոխադրման ընթացքում վերահսկման և կառավարման հետ կապված ծախսերը ծածկելու համար: Նշված վճարների չափը պետք է հնարավորինս համապատասխանի կատարված ծախսերի չափին և, պահպանելով այդ պայմանը, վճարները պետք է գանձվեն 1-ին պարբերության 2-րդ հոդվածով սահմանված խտրականության բացառման պահանջին համահունչ:

Հոդված 4. Տրանսպորտային միջոցները և սակագները

1. Պայմանավորող պետությունները պարտավորվում են հնարավորության սահմաններում մուտքի և ելքի կետերում ու, անհրաժեշտության դեպքում, ապրանքների փոխաբեռնման կետերում տրամադրել համապատասխան տրանսպորտային միջոցներ և բեռնման ու բեռնաթափման սարքավորումներ, որպեսզի տարանցիկ փոխադրումն իրականացվի առանց անհարկի ձգձգումների:

2. Պայմանավորվող պետությունները պարտավորվում են պետության կողմից շահագործվող կամ կառավարվող հարմարությունների օգտագործմամբ տարանցիկ փոխադրման նկատմամբ կիրառել այնպիսի սակագներ կամ վճարներ, որոնք, հաշվի առնելով երթևեկության պայմանները և առևտրային մրցակցության նկատառումները, ողջամիտ են թե՛ իրենց չափերի և թե՛ իրենց կիրառման մեթոդների առումով: Նշված սակագներն ու վճարները պետք է այնպես սահմանվեն, որպեսզի հնարավորինս դյուրին լինի տարանցիկ փոխադրումը և չպետք է լինեն ավելի բարձր, քան պայմանավորվող պետությունների կողմից դեպի ծով մուտք ունեցող երկրների ապրանքների՝ իրենց տարածքով փոխադրման համար կիրառվող սակագներն ու վճարները:

Սույն պարբերության դրույթները տարածվում են նաև իրավաբանական կամ ֆիզիկական անձանց կողմից շահագործվող կամ կառավարվող հարմարությունների

օգտագործմամբ տարանցիկ փոխադրման նկատմամբ կիրառվող սակագների և վճարների վրա այն դեպքերում, երբ սակագները կամ վճարները սահմանում է պայմանավորվող պետությունը, կամ երբ դրանք վերջինիս կողմից ենթակա են ստուգման:

Սույն պարբերության մեջ կիրառվող «հարմարություններ» եզրույթը ներառում է տրանսպորտային միջոցները, նավահանգստի սարքավորումները և երթուղիները, որոնց օգտագործման համար գանձվում են սակագներ կամ վճարներ:

3. Փոխադրման ցանկացած ծառայություն, որը տարանցիկ փոխադրում կատարելու նպատակով ջրային ուղիների վրա ստեղծվել է որպես մենաշնորհային, պետք է այնպես

կազմակերպվի, որպեսզի չխոչընդոտի նավերի տարանցիկ անցումը:

4. Սույն հոդվածի դրույթները պետք է կիրառվեն 1-ին պարբերության 2-րդ հոդվածով սահմանված՝ խտրականության բացառման պայմանների պահպանմամբ:

Հոդված 5. Մաքսային, տրանսպորտային և այլն ընթացակարգերի իրականացմանը վերաբերող մեթոդներն ու փաստաթղթերը

1. Պայմանավորվող պետությունները կիրառում են այնպիսի վարչական և մաքսային միջոցներ, որոնք թույլ են տալիս կատարելու ազատ, անընդհատ և շարունակական տարանցիկ փոխադրում:

Հարկ եղած դեպքում նրանք պետք է բանակցություններ վարեն՝ համաձայնեցնելու համար այն միջոցները, որոնք ապահովում և դյուրացնում են նշված տարանցիկ փոխադրումը:

3. Պայմանավորվող պետությունները պարտավորվում են իրենց տարածքով ամբողջ տարանցիկ երթևեկության ընթացքում տարանցիկ փոխադրման, այդ թվում՝ դրա ընթացքում հավանաբար տեղի ունեցող փոխաբեռնման, պահեստավորման, խմբաքանակի բաժանման, դրանց տրանսպորտային միջոցի տեսակը փոփոխելու առնչությամբ կիրառել մաքսային, տրանսպորտային և վարչական այլ ընթացակարգերի իրականացմանը վերաբերող փաստաթղթերի պարզեցված համակարգ ու արագ մեթոդներ:

Հոդված 6. Տարանցվող ապրանքների պահեստավորումը

1. Տարանցման պետության մուտքի ու ելքի կետերում, ինչպես նաև միջանկյալ կետերում տարանցվող ապրանքների պահեստավորման պայմանները պետք է առնվազն այնքան

բարենպաստ լինեն, որքան այն ապրանքների համար, որոնք մուտք են գործում կամ արտահանվում են իրենց երկրներ:

2. Սակագները և վճարները սահմանվում են 4-րդ հոդվածին համապատասխան:

Հոդված 7. Տարանցիկ փոխադրման ձգձգումները կամ դժվարությունները

1. Պայմանավորվող պետությունները, բացառությամբ անհաղթահարելի ուժի ազդեցության դեպքերի, պետք է ձեռնարկեն բոլոր միջոցները, որպեսզի խուսափեն տարանցիկ փոխադրման ձգձգումներից կամ դրանց նկատմամբ կիրառվող սահմանափակումներից:

2. Եթե տարանցիկ փոխադրման ժամանակ տեղի են ունենում ձգձգումներ կամ դժվարություններ, ապա տարանցման պետության կամ պետությունների, ինչպես նաև դեպի ծով ելք չունեցող պետությունների իրավասու մարմինները համագործակցում են միմյանց հետ՝ դրանք արագ վերացնելու նպատակով:

Հոդված 8. Ազատ գոտիները կամ մաքսային այլ հնարավորությունները

1. Տարանցիկ փոխադրումը հարմար դարձնելու նպատակով՝ տարանցման պետություններում ապրանքների ներս բերման և դուրսբերման նավահանգիստներում նշված պետությունների և դեպի ծով ելք չունեցող պետությունների միջև համաձայնությամբ պետք է ստեղծվեն ազատ գոտիներ կամ մաքսային այլ հնարավորություններ:

2. Նմանատիպ հնարավորություններ կարող են ապահովվել նաև ծովափ կամ նավահանգիստ չունեցող՝ տարանցման այլ պետություններում՝ դեպի ծով ելք չունեցող պետությունների համար:

Հոդված 9. Առավել մեծ հնարավորությունների տրամադրումը

Սույն Կոնվենցիան ոչ մի կերպ չի հանգեցնում տարանցիկ փոխադրման այն հնարավորություններից օգտվելու իրավունքից զրկմանը, որոնք առավել մեծ են, քան Կոնվենցիայով նախատեսված հնարավորությունները, և որոնք, Կոնվենցիայի սկզբունքներին համահունչ լինելու դեպքում, համաձայնեցվում են պայմանավորվող

պետությունների հետ, կամ որոնք տրամադրվում են պայմանավորվող պետության կողմից:

Կոնվենցիայով նույնպես չի բացառվում հետագայում նման ավելի մեծ հնարավորությունների տրամադրումը:

Հոդված 10. Կապն առավել բարենպաստ ազգերի ռեժիմի հետ

1. Պայմանավորվող պետությունները համաձայնում են, որ սույն Կոնվենցիայով դեպի ծով ելք չունեցող պետություններին իրենց հատուկ աշխարհագրական դիրք ունենալու պատճառով տրամադրված հնարավորությունները և հատուկ իրավունքները դուրս են մնում առավել բարենպաստ ազգերի ռեժիմի գործողության շրջանակից:

Դեպի ծով ելք չունեցող այն պետությունը, որը չի միացել սույն Կոնվենցիային, կարող է հայցել սույն Կոնվենցիայով դեպի ծով ելք չունեցող պետություններին տրամադրված հնարավորությունները և հատուկ իրավունքները՝ միայն դեպի ծով ելք չունեցող պետության և նման հնարավորություններ ու հատուկ իրավունքներ չնորհող պայմանավորվող պետության միջև կնքված պայմանագրով նախատեսված առավել բարենպաստ ազգերի ռեժիմի հիման վրա:

2. Եթե որևէ պայմանավորվող պետություն դեպի ծով ելք չունեցող որևէ պետության տրամադրում է ավելի մեծ հնարավորություններ կամ հատուկ իրավունքներ, քան նախատեսված է սույն Կոնվենցիայով, ապա այդ հնարավորությունները կամ հատուկ իրավունքները չնորհվում են դեպի ծով ելք չունեցող տվյալ պետությանը, բացառությամբ, եթե նման հնարավորությունների կամ հատուկ իրավունքների՝ դեպի ծով ելք չունեցող մեկ այլ պետությանը չտրամադրելը հակասում է դեպի ծով ելք չունեցող պետության և նման հնարավորություններ ու հատուկ իրավունքներ չնորհող պայմանավորվող պետության միջև կնքված պայմանագրով նախատեսված առավել բարենպաստ ազգերի ռեժիմի դրույթին:

Հոդված 11. Հանրային առողջապահության, անվտանգության և մտավոր սեփականության պաշտպանության հիմքով Կոնվենցիայից արվող բացառությունները

1. Սույն Կոնվենցիայով ոչ մի պայմանավորվող պետություն չի պարտավորվում թույլ տալ այն անձանց տարանցիկ անցումը, որոնց մուտքն իր տարածք արգելվում է կամ այն տեսակի ապրանքների տարանցիկ փոխադրումը, որոնց ներմուծումն արգելվում է

կամ բարոյականության, հանրային առողջապահության կամ անվտանգության նկատառումներից ելնելով կամ որպես նախազգուշական միջոց կենդանիների կամ բույսերի հիվանդությունների կամ վնասատուների դեմ:

2. Յուրաքանչյուր պայմանավորվող պետություն իրավունք ունի ձեռնարկելու ողջամիտ նախազգուշական միջոցներ և այլ միջոցներ՝ անձանց ու ապրանքների, մասնավորապես, մենաշնորհային ապրանքների իսկապես փոխադրումը և նման ապրանքների փոխադրման համար տրանսպորտային միջոցների իրական օգտագործումն ապահովելու համար, այնպես էլ երթուղիների և հաղորդակցման միջոցների անվտանգությունն

ապահովելու համար:

3. Սույն Կոնվենցիայի ոչ մի դրույթ չի ներառում այն միջոցների վրա, որոնք որևէ պայմանավորվող պետություն ստիպված կլինի ձեռնարկել միջազգային այն ընդհանուր կոնվենցիայի դրույթներն իրականացնելու համար, որի մասնակիցն է ինքը, անկախ այն հանգամանքից, թե այն կրում է համաշխարհային կամ թե տարածաշրջանային բնույթ, և թե նշված կոնվենցիան արդեն կնքվել է սույն Կոնվենցիայի կնքման ամսաթվին, թե կնքվել է ավելի ուշ, երբ նշված դրույթները վերաբերում են՝

ա) կոնկրետ տեսակի ապրանքների, ինչպես, օրինակ՝ թմրանյութերի կամ վտանգավոր այլ դեղորայքի, կամ զենքերի արտահանմանը կամ ներմուծմանը, կամ տարանցիկ փոխադրմանը.

բ) արդյունաբերական, գրական կամ գեղարվեստական ստեղծագործությունների սեփականության կամ առևտրային անվանումների պաշտպանությանը և ծագման նշումներին կամ անվանումներին ու անբարեխիղճ մրցակցության ճնշմանը:

4. Սույն Կոնվենցիայի ոչ մի դրույթ չի խոչընդոտում ցանկացած պայմանավորվող պետությանը ձեռնարկելու անվտանգության իր էական շահերի պաշտպանության համար անհրաժեշտ ցանկացած գործողություն:

Հոդված 12. Բացառությունները արտակարգի իրավիճակի դեպքում

Ընդհանուր կամ կոնկրետ բնույթի միջոցները, որոնք որևէ պայմանավորվող պետություն պարտավորվում է ձեռնարկել իր քաղաքական գոյությունը կամ իր անվտանգությունը վտանգող արտակարգ իրավիճակի դեպքում, կարող են բացառիկ դեպքերում և հնարավորինս կարճ ժամկետում հանգեցնել սույն Կոնվենցիայի

դրույթներից շեղման՝ պայմանով, որ տարանցման ազատության սկզբունքը հնարավորինս պահպանվում է այդ ժամանակահատվածի ընթացքում:

Հոդված 13. Պատերազմի ընթացքում Կոնվենցիայի կիրառումը

Պատերազմի ընթացքում սույն Կոնվենցիայով չեն սահմանվում պատերազմող և չեզոք կողմերի իրավունքներն ու պարտականությունները:

Կոնվենցիան, այնուամենայնիվ, շարունակում է ուժի մեջ մնալ պատերազմի ընթացքում այնքան, որքան նշված իրավունքներն ու պարտականությունները թույլ են տալիս:

Հոդված 14. Կոնվենցիայով սահմանված պարտավորությունները և Միավորված ազգերի կազմակերպության անդամ պետությունների իրավունքներն ու պարտականությունները

Սույն Կոնվենցիայով պայմանավորվող պետության համար չի սահմանվում որևէ պարտավորություն, որը հակասում է իր՝ որպես Միավորված ազգերի կազմակերպության անդամ պետության իրավունքներին ու պարտականություններին:

Հոդված 15. Փոխադարձությունը

Սույն Կոնվենցիայի դրույթները կիրառում են փոխադարձության սկզբունքի հիման վրա:

Հոդված 16. Վեճերի կարգավորումը

1. Սույն Կոնվենցիայի դրույթների մեկնաբանմանը կամ կիրառմանն առնչվող ցանկացած վեճ, որն իննամսյա ժամկետում չի կարգավորվում բանակցությունների միջոցով կամ խաղաղ կարգավորման ցանկացած այլ եղանակով, յուրաքանչյուր կողմի պահանջով կարգավորվում է արբիտրաժով:

Արբիտրաժային հանձնաժողովը կազմված է երեք անդամից:

Վեճի ցանկացած կողմ հանձնաժողովում ունի մեկ անդամ, մինչդեռ երրորդ անդամը, ով հանձնաժողովի նախագահն է, ընտրվում է կողմերի ընդհանուր համաձայնությամբ: Եթե կողմերը երեսնօրյա ժամկետում համաձայնության չեն գալիս երրորդ անդամի նշանակման շուրջ, ապա երրորդ անդամին նշանակում է Արդարադատության միջազգային դատարանի նախագահը:

Եթե ցանկացած կողմ երեսնօրյա ժամկետում չի կատարում նշանակումը, ապա Արդարադատության միջազգային դատարանի նախագահը լրացնում է թափուր մնացած տեղը կամ տեղերը:

2. Արբիտրաժային հանձնաժողովը որոշում է իրեն հանձնված գործը ձայների պարզ մեծամասնությամբ, և նրա որոշումները կողմերի համար պարտադիր են:

3. Սույն Կոնվենցիայի համաձայն՝ վեճերի կարգավորման համար պատասխանատու արբիտրաժային հանձնաժողովը կամ միջազգային այլ մարմիններ Միավորված ազգերի կազմակերպության գլխավոր քարտուղարի միջոցով տեղեկացնում են պայմանավորվող մյուս կողմին վեճերի առկայության և դրանց բնույթի, ինչպես նաև դրանց կարգավորման ժամկետների մասին:

Հոդված 17. Ստորագրումը

Սույն Կոնվենցիան բաց է Միավորված ազգերի կազմակերպության բոլոր մասնակից պետությունների կամ ցանկացած մասնագիտացված գործակալության, կամ Արդարադատության միջազգային դատարանի կանոնադրության կողմերի և Միավորված ազգերի կազմակերպության գլխավոր քարտուղարի կողմից կոնվենցիային միանալու նպատակով հրավիրված ցանկացած այլ պետության կողմից ստորագրման համար մինչև 1965 թվականի դեկտեմբերի 31-ը:

Հոդված 18. Վավերացումը

Սույն Կոնվենցիան ենթակա է վավերացման: Վավերացման մասին փաստաթղթերն ի պահ են հանձնվում Միավորված ազգերի կազմակերպության գլխավոր քարտուղարին:

Հոդված 19. Միանալը

Սույն Կոնվենցիան բաց է 17-րդ հոդվածում նշված պետությունների չորս կատեգորիայից որևէ մեկին դասվող ցանկացած պետության միանալու համար: Միանալու մասին փաստաթղթերն ի պահ են հանձնվում Միավորված ազգերի կազմակերպության գլխավոր քարտուղարին:

Հոդված 20. Ուժի մեջ մտնելը

1. Սույն Կոնվենցիան պետք է ուժի մեջ մտնի դեպի ծով ելք չունեցող առնվազն երկու պետության և ծովափ ունեցող երկու տարանջման պետությունների վավերացման կամ միանալու մասին փաստաթղթեր ն ի պահ հանձնելու օրվանից հետո երեսուներորդ օրը:

2. Յուրաքանչյուր պետության համար, որը վավերացնում է սույն Կոնվենցիան կամ միանում դրան՝ սույն հոդվածի 1-ին պարբերությանը համապատասխան սույն Կոնվենցիան ուժի մեջ մտնելու համար անհրաժեշտ վավերացման կամ միանալու մասին փաստաթղթերն ի պահ հանձնելուց հետո, սույն Կոնվենցիան պետք է ուժի մեջ մտնի այդպիսի պետության կողմից համապատասխան վավերացման կամ միանալու մասին փաստաթղթերն ի պահ հանձնելու օրվանից հետո երեսուներորդ օրը:

Հոդված 21. Վերանայումը

Պայմանավորվող պետությունների մեկ երրորդի պահանջով և պայմանավորվող պետությունների

մեծամասնության համաձայնությամբ

Միավորված

ազգերի

կազմակերպության գլխավոր քարտուղարը սույն Կոնվենցիան վերանայելու նպատակով խորհրդաժողով է հրավիրում:

Հոդված 22. Գլխավոր քարտուղարի ծանուցումները

Միավորված ազգերի կազմակերպության գլխավոր քարտուղարը ծանուցում է 17-րդ հոդվածում նշված պետությունների չորս կատեգորիայից որևէ մեկին դասվող բոլոր պետություններին՝

սույն Կոնվենցիայի ստորագրման և 17-րդ, 18-րդ և 19-րդ հոդվածներին համապատասխան ա. վավերացման կամ միանալու մասին փաստաթղթերն ի պահ հանձնելու մասին.

բ. սույն Կոնվենցիան ուժի մեջ մտնելու ամսաթվի մասին՝ 20-րդ հոդվածին համապատասխան.

գ. վերանայման պահանջների մասին՝ 21-րդ հոդվածին համապատասխան:

Հոդված 23. Նույնական տեքստերը

Սույն Կոնվենցիայի բնօրինակը, որի չինարեն, անգլերեն, ֆրանսերեն, ռուսերեն և իսպաներեն տեքստերը հավասարազոր են, ի պահ է հանձնվում Միավորված ազգերի կազմակերպության գլխավոր քարտուղարին, ով դրա վավերացված օրինակներն ուղարկում է 17-րդ հոդվածում նշված պետությունների չորս կատեգորիայից որևէ մեկին դասվող բոլոր պետություններին: Ի հաստատումն որի՝ ներքոստորագրյալ լիազոր ներկայացուցիչները, պատշաճ կերպով լիազորված լինելով իրենց կառավարությունների կողմից, ստորագրեցին սույն Կոնվենցիան: