

**ՀԱՅ-ՌՈՒՍԱԿԱՆ ՀԱՄԱԼՍԱՐԱՆ**

**ՋԱՂԻՆՅԱՆ ՀԵՂԻՆԵ ԳԱԳԻԿԻ**

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

Ը.00.06 – «Միջազգային տնտեսագիտություն» մասնագիտությամբ  
տնտեսագիտության թեկնածուի գիտական աստիճանի հայցման  
ատենախոսության

**ՍԵՂՄԱԳԻՐ**

**ԵՐԵՎԱՆ 2017**

Ատենախոսության թեման հաստատվել է Հայաստանի պետական տնտեսագիտական համալսարանում:

**Գիտական ղեկավար՝**

տնտեսագիտության թեկնածու, դոցենտ  
Գրիգոր Արշամի Նազարյան

**Պաշտոնական ընդդիմախոսներ՝**

տնտեսագիտության դոկտոր, պրոֆեսոր  
Թորոս Շահենի Թորոսյան

տնտեսագիտության թեկնածու  
Էդգար Գազիկի Կարապետյան

**Առաջատար կազմակերպություն՝**

ՀՀ ԳԱԱ Մ. Քոթանյանի անվան  
Տնտեսագիտության ինստիտուտ

Ատենախոսության պաշտպանությունը կայանալու է 2017 թ. հունիսի 27-ին, ժամը 14<sup>00</sup>-ին, Հայ-Ռուսական համալսարանում գործող ՀՀ ԲՈՀ-ի Տնտեսագիտության թիվ 008 մասնագիտական խորհրդի նիստում:

Հասցեն՝ 0051, ք. Երևան, Հովսեփ Էմինի 123:

Ատենախոսությանը կարելի է ծանոթանալ Հայ-Ռուսական համալսարանի գրադարանում:

Սեղմագիրն առաքված է 2017 թ. մայիսի 13-ին:

**008 մասնագիտական խորհրդի  
գիտական քարտուղար՝**

տնտեսագիտության դոկտոր, պրոֆեսոր  
**Ա. Մ. Սուվարյան**



## ԱՏԵՆԱԽՈՍՈՒԹՅԱՆ ԸՆԴՀԱՆՈՒՐ ԲՆՈՒԹԱԳԻՐ

**Հեղափոխության թեմայի արդիականությունը:** 20-րդ դարի երկրորդ կեսին միջազգային հարաբերությունները թևակոխեցին զարգացման նոր փուլ: Գիտատեխնիկական առաջընթացը, ազդելով տնտեսության տարբեր ճյուղերի վրա, առավել հասանելի դարձրեց աշխարհը: Ստեղծվել էր մի իրավիճակ, երբ արտադրության առաջանցիկ տեմպերը պահանջում էին ապրանքների և ռեսուրսների առավել արագ շրջանառություն մի երկրից մյուսը, ինչը նախկինից մնացած հին տեխնոլոգիաների, բեռնափոխադրման թողունակության նախկին մակարդակի պարագայում անհնար կլինեք: Այս հիմնախնդիրների ներքո տրանսպորտը թևակոխեց միջազգային տնտեսական ինտեգրման և գլոբալացման գործընթացների փուլ:

Համաշխարհային տրանսպորտային համակարգին ինտեգրման ճանապարհին Հայաստանի Հանրապետությունը ստիպված է իրականացնել բազմաթիվ բարեփոխումներ՝ սկսած միջազգային կոնվենցիաներին համապատասխան ոլորտի կարգավորման օրենսդրական փոփոխություններից մինչև միջազգային նշանակության ավտոճանապարհների կառուցումը և այլն: ԽՍՀՄ փլուզման, 1988թ. ավերիչ երկրաշարժի, հետագայում պատերազմի և այլ բացասական զարգացումների արդյունքում տնտեսությունը կորցրել էր հումքի և սպառման շուկաները՝ դրանից բխող բազմաթիվ բացասական հետևանքներով: Այս ամենի ներքո, ի թիվս այլ ապրանքների և ծառայությունների, կտրուկ նվազեց նաև տրանսպորտային ծառայությունների պահանջարկը: Հետագայում, աստիճանաբար իրականացված բարեփոխումները սովեցին ցանկալի արդյունքներ ՀՀ տնտեսության մեջ, ինչը դրական անդրադարձավ նաև տրանսպորտային ենթակառուցվածքի վրա:

ՀՀ տնտեսությունը բավականին փոքր է, ուստի տնտեսության հետագա աճի տեսանկյունից զգալիորեն կարևորվում է արտաքին պահանջարկը: Արտաքին պահանջարկի բավարարման պարագայում էլ զգալի դերակատարություն է ստանձնում տրանսպորտային բաղադրիչը, որը ներկայումս ՀՀ արտահանման զգալի խոչընդոտներից է՝ արտահանվող ապրանքի արժեքում մեծ տեսակարար կշռի, ինչպես նաև ապրանքների արտահանման համար պահանջվող զգալի ժամանակի պատճառով: Այս հանգամանքների առկայությունը ներկայումս հրամայական է դարձնում համաշխարհային տրանսպորտային համակարգին ՀՀ տրանսպորտի ինտեգրման խորացումը, որով էլ պայմանավորված է թեմայի ընտրությունը և արդիականությունը:

**Հեղափոխության նպատակն ու խնդիրները:** Ատենախոսության հիմնական նպատակն է բացահայտել համաշխարհային տնտեսությանը ՀՀ տրանսպորտի ոլորտի ինտեգրման հիմնախնդիրները և առաջարկել ուղիներ՝ այդ հիմնախնդիրներին առավելագույնս արդյունավետ լուծում տալու համար:

Այդ նպատակին հասնելու համար հետազոտության շրջանակներում դրվել և լուծվել են հետևյալ խնդիրները.

- Ուսումնասիրել միջազգային տնտեսական ինտեգրման տնտեսագիտական բովանդակությունը և վերլուծել արդի միտումները,
- 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,
- ուսումնասիրել տրանսպորտային ծառայությունների համաշխարհային շուկայի արդի միտումները,
- 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 օբյեկտը և առարկան:** 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 արտասահմանյան 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:

**Հեղափոխության հիմնական արդյունքները և 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.

1. Մշակվել են ՀՀ տրանսպորտի միջազգայնացման անհրաժեշտ ուղղությունները և միջոցառումները՝ տրանսպորտային ենթակառուցվածքի մրցունակության բարձրացմանն ուղղված քայլերի իրականացում, տրանսպորտի ոլորտի 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,

2. Տնտեսաչափական մեթոդների կիրառմամբ գնահատվել են ՀՀ արտահանման վրա օդային, ծովային, ավտոմոբիլային և երկաթուղային տրանսպորտով փոխադրումների ազդեցության գործակիցները, ինչպես նաև բացահայտվել է արտահանման և ներմուծման վրա տրանսպորտի յուրաքանչյուր տեսակով տեղափոխման պարագայում գնի կամ ծավալի էֆեկտի գերակայությունը,

3. Մշակվել է ոլորտի զարգացման համար կայուն և արդյունավետ ֆինանսավորմանն ուղղված միջոցառումների համալիր, ինչպես նաև ՀՀ տրանսպորտի ոլորտի հետագա զարգացմանը և միջազգայնացմանը նպաստող ինստիտուցիոնալ հիմքեր, այդ թվում առաջարկվել են տրանսպորտային ոլորտը կարգավորող օրենսդրությունում առկա թերությունների շտկմանն ուղղված օրենսդրական փոփոխություններ (կոնկրետ միջազգային համաձայնագրերին միանալուն ուղղված քայլեր, երկաթուղու պաշտպանական գոտու սահմանաչափերին, տնիների վրա ընկնող բեռնվածքի առավելագույն թույլատրելի արժեքին վերաբերող մոտեցումներ և այլն) և տրվել են այդ փոփոխությունների ազդեցության գնահատականները:

**Հեղափոխության արդյունքների գիտագործնական նշանակությունը:**

Ատենախոսությունում ՀՀ արտաքին առևտրի վրա տրանսպորտային տարբեր միջոցներով բեռնափոխադրումների ազդեցության քանակական և որակական գնահատումը կարող է օգտակար լինել հետագայում ավելի արդյունավետ տնտեսական քաղաքականություն մշակելու համար:

Բացի այդ, ատենախոսությունում տրանսպորտային համակարգի՝ համաշխարհային տնտեսությանը ինտեգրման միջազգային փորձի ՀՀ-ում տեղայնացման հնարավորությունների հիմնավորումը կարող է հիմք հանդիսանալ առավել մանրազնին տնտեսական վերլուծության համար, որի արդյունքում էլ կարող է մշակվել համաշխարհային տրանսպորտային

համակարգին ՀՀ տրանսպորտային համակարգի ինտեգրման հնարավորինս արդյունավետ քաղաքականություն:

Դրան զուգահեռ, ատենախոսությունում ներկայացված տնտեսաչափական վերլուծությունը ցույց տվեց Հայաստանի արտաքին առևտրի վրա տրանսպորտային բաղադրիչի ազդեցության բնույթը՝ կախված տրանսպորտի տեսակից, ինչպես նաև հաստատեց ՀՀ տրանսպորտային համակարգի միջազգայնացման համար անհրաժեշտ միջոցառումների իրականացման 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 մարմինների 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 Հայաստանի պետական տնտեսագիտական համալսանի «Միջազգային տնտեսական հարաբերությունների» ամբիոնի շրջանակներում:

***Հետազոտության կառուցվածքն ու ծավալը:*** Ատենախոսությունը բաղկացած է ներածությունից, երեք գլուխներից, եզրակացություններից, օգտագործված գրականության ցանկից և հավելվածներից, պարունակում է 4 գծապատկեր, 10 աղյուսակ: Ատենախոսությունը շարադրված է 160 մեքենագիր էջի վրա՝ ներառյալ օգտագործված գրականության ցանկը (առանց հավելվածների):

## **ԱՏԵՆԱԽՈՍՈՒԹՅԱՆ ՀԻՄՆԱԿԱՆ ԲՈՎԱՆԴԱԿՈՒԹՅՈՒՆԸ**

Ատենախոսության ***ներածությունում*** հիմնավորվել է ատենախոսության թեմայի արդիականությունը և հետազոտման հրատապությունը ՀՀ-ում, ձևակերպվել են հետազոտության նպատակը և խնդիրները, հստակեցվել են հետազոտության օբյեկտը և առարկան, հակիրճ ներկայացվել են հետազոտության հիմնական արդյունքները և գիտական նորույթները, դրանց գործնական նշանակությունը, ինչպես նաև արդյունքների հրապարակումը, ատենախոսության կառուցվածքը և ծավալը:

Ատենախոսության առաջին՝ ***«Միջազգային տնտեսական ինտեգրում***

**հասկացությունը և դրա հիմնական բնութագրերը»** գլխում համակարգվել են տնտեսագիտական գրականության մեջ առկա տնտեսական ինտեգրման բնորոշումները, չափորոշիչները, դիտարկվել են դրա արդի միտումները, ինչպես նաև առանձնակի ուշադրություն է դարձվել տնտեսական ինտեգրման տրանսպորտային բաղադրիչին:

Ընդհանրացնելով տնտեսագիտական գրականության մեջ մինչ օրս առկա կարծիքները՝ կարելի է ասել, որ տնտեսական ինտեգրման համար անհրաժեշտ օբյեկտիվ նախադրյալներ են տնտեսական կյանքի աճող ապազգայնացումը, գիտատեխնիկական առաջընթացը, տրանսպորտի ու հաղորդակցության ոլիների զարգացումը, աշխատանքի միջազգային բաժանման խորացումը, տնտեսական գործունեության ազատականացումը, ազգային տնտեսության բաց լինելու աստիճանի բարձրացումը և այլն<sup>1</sup>:

Տնտեսագիտական գրականության մեջ առկա են տնտեսական ինտեգրման ամենատարբեր սահմանումներ: Ամփոփելով այդ սահմանումները՝ կարելի է նշել, որ գոյություն ունեն մի շարք ցանկալի և անհրաժեշտ պայմաններ ինտեգրացիոն գործընթացների զարգացման համար: Դրանք են՝ ինտեգրվող երկրների տնտեսական զարգացման և շուկայական հասունության միասնական կարգակները, ինտեգրվող երկրների աշխարհագրական մոտիկությունը, ընդհանուր սահմանի և պատմականորեն ձևավորված հարաբերությունների առկայությունը, երկրների միջև ծառայած տնտեսական և այլ տիպի խնդիրների ընդհանրությունը, երկրների միջև պատմականորեն ձևավորված ավանդական տնտեսական կապերը, երկրների ձգտումը հետ չմնալ աշխարհում տեղ ունեցող ինտեգրացիոն գործընթացներից, «ցուցադրման էֆեկտը», «դոմինոյի էֆեկտը», ինտեգրվող երկրների քաղաքական կամքի առկայությունը և այլն:

Այսպիսով՝ հաշվի առնելով տնտեսական ինտեգրման նախադրյալները, նպատակները և իրագործման մեխանիզմները՝ 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 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»:

---

<sup>1</sup>Տե՛ս Ғомичева Е. В. «Этапы международной экономической интеграции. Опыт ЕС» // Южный федеральный университет, Ростов-на-Дону. 2009. стр.6.

Ներկայումս ձևավորված և անընդհատ զարգացող գլոբալ համաշխարհային համակարգը թույլ է տալիս վերաբաշխել երկրների միջև առկա արտադրության գործոնների համեմատական առավելությունները<sup>2</sup>:

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:

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 տարածքով<sup>3</sup>:

ՀՀ տնտեսության համար նոր փուլ է նաև ՀՀ անդամակցությունը ԵԱՏՄ-ին, որը կապված է 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

---

<sup>2</sup>Տե՛ս Մելիք-Իսրայելյան Ս. Ս. «ՀՀ արտաքին առևտրի խթանման հիմնախնդիրները» // Ը.00.06 – «Համաշխարհային տնտեսագիտություն» մասնագիտությամբ տնտեսական գիտությունների թեկնածուի գիտական աստիճանի հայցման ատենախոսության սեղմագիր 2004թ., էջ 9-10:

<sup>3</sup> Տե՛ս Հայաստանի իրավական տեղեկատվական համակարգի կայքէջ,

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



միջնաժամկետ հատվածում շատ դանդաղ կաճի, եթե էական կառուցվածքային բարեփոխումներ չլինեն<sup>4</sup>:

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:

Ատենախոսության երկրորդ՝ **«Տրանսպորտային ծառայությունների միջազգայնացման հիմքերը համաշխարհային փոփոխությունում»** գլխում, վերլուծվել են տրանսպորտային ծառայությունների համաշխարհային շուկայի արդի միտումները, ուսումնասիրվել են համաշխարհային տնտեսությունում տրանսպորտային ծառայությունների բազմակողմ կարգավորման հիմնական առանձնահատկությունները, ինչպես նաև մեկնաբանվել է ՀՀ տնտեսության տրանսպորտային ծառայությունների առկա վիճակը՝ վեր հանելով զարգացման խոչընդոտները: Ներքին և միջազգային բեռնափոխադրումներ իրականացնող տրանսպորտային համակարգին բնորոշ է բարձր կապիտալատարությունը և ցածր ֆոնդահատույցը, ինչի արդյունքում էլ ոլորտը բարձր ռիսկայնություն է պարունակում մասնավոր կապիտալի համար: Այդ էր պատճառը, որ երկրների մեծ մասը միջազգային հաղորդակցություններում իրենց ազգային տրանսպորտային կազմակերպությունների գործունեության ընդլայնման համար ձգտում էին միջազգային համագործակցության՝ բեռնափոխադրումների և ոլորտը կարգավորող իրավական նորմերի միասնական համակարգի մշակման նպատակով:

Կախված օգտագործվող տրանսպորտային միջոցից՝ տարանջատում են միջազգային փոխադրման հետևյալ տեսակները. երկաթուղային, ավտոմոբիլային, օդային, ծովային և խառը<sup>5</sup>:

Համաշխարհային տրանսպորտային համակարգն իր մեջ ներառում է ոչ միատարր կառուցվածքով տարածաշրջանային տրանսպորտային համակարգերը: Օրինակ՝ զարգացած երկրներում տրանսպորտային ցանցը

---

<sup>4</sup> Տե՛ս Արժույթային միջազգային հիմնադրամի պաշտոնական կայքէջ, <http://www.imf.org/external/pubs/ft/scr/2015/cr1565.pdf>

<sup>5</sup>Տե՛ս Тихиня В.Г. «Международное частное право» // Учебник – Мн.: Книжный Дом, 2007, стр. 141.

բավական խիտ է (100 քկմ-ի հաշվով՝ 50-60կմ), իսկ զարգացող երկրներում ոչ այնքան (100 քկմ-ի հաշվով՝ 5-10կմ)<sup>6</sup>: 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.<sup>7</sup>:

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:

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%-ը<sup>8</sup>:

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 են նաև համաշխարհային արտահանման ծավալները և կոնտեյներային փոխադրումները: 2015 թվականին, 2014 թվականի համեմատ մոտ երկու անգամ նվազել են օդային փոխադրումների աճի տեմպերը:

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 ինքնաթիռքը ավելի քան 2 անգամ՝ համեմատած ուղևորատար ինքնաթիռներով տեղափոխման:

---

<sup>6</sup>St'u Кизим А.А., Новиков А.В. «Страхование международных грузов в системе мультимодальных перевозок груза» // Журнал «Логистика». № 5 (58). 2011. стр.42-45.

<sup>7</sup>St'u Лукьянович Н.В. «Морской транспорт в мировой экономике». Москва. Издательство «Воениздат». 2008. стр. 13.

<sup>8</sup>St'u Назаренко В.М., Назаренко К.С. «Транспортное обеспечение внешнеэкономической деятельности», Москва, Центр экономики и маркетинга. 2000. 508 стр.

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:

ԵԱՏՄ-ն որպես ինտեգրացիոն միավորում դեռևս կայացման փուլում է: ԵԱՏՄ անդամ երկրների միջև բազմաուլորտ 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:

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 բեռնաշրջանառության ծավալները ԵԱՏՄ տարածքում ավելացել են 13%-ով՝ կազմելով 3107 մլրդ տոննա/կմ: Իսկ ուղևորաշրջանառությունը ավելացել է 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 մարդու<sup>9</sup>:

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

Համաձայն ՀՀ ԱՎԾ վիճակագրական տվյալների՝ 2005-2015թթ. ՀՀ բեռնափոխադրումների կեսից ավելին իրականացվել է ավտոմոբիլային տրանսպորտով (աղյուսակ 1), դրան հաջորդում են երկաթուղային,

<sup>9</sup> Տե՛ս Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի պաշտոնական կայքէջ, <http://www.eurasiancommission.org/>

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:

**Աղյուսակ 1**

**Հայաստանի Հանրապետության բեռնափոխադրումների կառուցվածքային փոփոխություններն ըստ տրանսպորտի առանձին տեսակների (տոկոսներով)<sup>10</sup>**

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

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-Դոզուկապի, Երասխ-Վելիդաղ, Իջևան-Բարխուդարլի): Բոլոր չորս կցվանքների աշխատանքի դեպքում «Հարավ-Կովկասյան երկաթուղի» ՓԲԸ-ի փոխադրման ունակությունը կազմում է տարեկան 50 մլն տոննա և 5,5 մլն ուղևորներ, իսկ Այրումի միայն մի կցվանքի թողունակությունը օրական 18 զույգ գնացք է<sup>11</sup>:

<sup>10</sup> Տվյալների աղբյուրը՝ ՀՀ ԱՎԾ հրապարակումներ. 2005-2013թթ. Տվյալները, համաձայն ՀՀ ԱՎԾ, «Հայաստանի Հանրապետության սոցիալ-տնտեսական վիճակը հունվար-դեկտեմբեր ամիսներին» 2012-2013թթ.:

<sup>11</sup>Տվյալները վերցված են Հարավ-Կովկասյան երկաթուղի ՓԲԸ-ի պաշտոնական կայքից՝ [http://www.ukzhd.am/arm\\_about\\_company.html](http://www.ukzhd.am/arm_about_company.html)

Անդրադառնալով ՀՀ ավտոմոբիլային փոխադրումների ոլորտին՝ նշենք, որ ՀՀ հիմնական ճանապարհների ընդհանուր երկարությունը կազմում է 10818 կմ: Հիմնականում Սփյուռքից (Լիևսի 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 վերանորոգել<sup>12</sup>:

Ինչ վերաբերում է օդային տրանսպորտին, ապա համաձայն ՀՀ Կառավարությանն առընթեր քաղաքացիական ավիացիայի գլխավոր վարչության հաշվետվությունների<sup>13</sup>, 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 է<sup>14</sup>: 2012 թվականի հունիսի 8-ին գրանցվել է նոր «Աքայ Նետ Էրլայն» ավիաընկերություն, որը գրանցել է «JETSTREAM Series 3200» տիպի փոքր օդանավ, որով նախատեսվում է իրականացնել ներքին չվերթներ<sup>15</sup>:

2013 թվականի հոկտեմբերի 23-ին Հայաստանի Հանրապետության կառավարությունը որոշում է ընդունել «Հայաստանի Հանրապետությունում մրցունակ և կայուն ավիափոխադրումների ծառայությունների մատուցման ծրագրի և ծրագրի իրականացման միջոցառումների մասին», որով հռչակվել է քաղաքացիական ավիացիայի և օդային հաղորդակցության ոլորտում Հայաստանում բաց երկնքի քաղաքականությունը<sup>16</sup>: 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 օդաչնացության և զբոսաշրջության

---

<sup>12</sup>Տե՛ս՝ Ասիական զարգացման բանկ, ՀՀ տրանսպորտի և կապի նախարարություն, Հայաստանի տրանսպորտի ոլորտի զարգացման ռազմավարություն 2020, Վերջնական հաշվետվություն, Երևան 2008թ., էջ 13:

<sup>13</sup>Տե՛ս ՀՀ ԿԱ քաղաքացիական ավիացիայի գլխավոր վարչության պաշտոնական կայքէջ <http://www.aviation.am/index.php/hy/activities/hashv>

<sup>14</sup>Տե՛ս ՀՀ ԿԱ քաղաքացիական ավիացիայի գլխավոր վարչության 2012թ. գործունեության հաշվետվություն, էջ 1:

<sup>15</sup>Տե՛ս հղում 14:

<sup>16</sup>Տե՛ս ՀՀ Էկոնոմիկայի նախարարության պաշտոնական կայքէջ, <http://mineconomy.am/arm/555/gortsaruyt.html>

ուղրտում, 20-25%-ով ուղևորափոխադրումների աճ, ավիատոմսերի գների նվազում մոտ 10%-ով<sup>17</sup>:

Ատենախոսության երրորդ՝ «Համաշխարհային տնտեսության ինֆրագրան տրանսպորտային հիմնասնդիրները և դրանց լուծման ուղիները Հայաստանի Հանրապետությունում» գլխում, դիտարկվել են ՀՀ տրանսպորտային ծառայությունների միջազգայնացման հնարավոր ուղիները, վերլուծվել են դրանց համար անհրաժեշտ ինստիտուցիոնալ հիմքերը: 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%-ը<sup>18</sup>:

Այդուհանդերձ, տնտեսաչափական մեթոդների կիրառմամբ դիտարկվել է, թե ինչպիսի ազդեցություն է ունենում տարբեր տրանսպորտային միջոցներով ապրանքափոխադրումը ՀՀ արտահանման և ներմուծման վրա:

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

$$\text{DEXPORT}(t)=205.3+1227.3*\text{DTRCAIR\_DEB}(t)+386.4*\text{DTRCMAR\_DEB}(t)-402.9*\text{DTRCMOB\_DEB}(t)+2411.4*\text{DTRCRAIL\_CR}(t)+705*\text{DTRCRAIL\_DEB}(t)$$

Այսպիսով՝ կարելի է 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 արտահանման աճի փոփոխությունը նպաստում է արտահանման աճի՝ նույն ուղղությամբ փոփոխությանը 2411.4 միավորով, 1 միավորով երկաթգծային բեռնափոխադրումների ներմուծման աճի

<sup>17</sup>Հավելված N1 ՀՀ կառավարության 2013 թվականի հոկտեմբերի 23-ի N 1248-Ա որոշման, ՀՀ մրցունակ և կայուն ավիափոխադրումների ծառայությունների մատուցման ապահովման ծրագիր, էջ 3:

<sup>18</sup>Հաշվարկները կատարվել են հեղինակի կողմից՝ Համաշխարհային առևտրային կազմակերպության վիճակագրական տվյալների հիման վրա, <http://stat.wto.org/ServiceProfile/WSDBServicePFReporter.aspx?Language=E>

ազդեցությունը աճի փոփոխությունը նպաստում է արտահանման աճի՝ նույն ուղղությամբ փոփոխությանը 705 միավորով: Այսպիսով, գնահատվեց 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:

Այնուհետև վեր է հանվել, թե ինչու տարբեր տրանսպորտային միջոցներով արտահանվող կամ ներմուծվող բեռների աճի փոփոխությունը երբեմն նպաստում է արտահանման աճին նույն, իսկ երբեմն էլ՝ հակառակ ուղղությամբ: Բանն այն է, որ այստեղ գոյություն ունի 2 էֆեկտ՝ գնի և ծավալի: Այսպիսով, ամփոփելով ռեգրեսիոն վերլուծությունը՝ կարելի է 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 արտահանման պարագայում էական է եղել ծավալի էֆեկտը:

Ինչ վերաբերում է ներմուծմանը, ապա կարելի է 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:

Ամփոփելով տնտեսաչափական վերլուծությունը՝ հարկ է 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 նաև<sup>19</sup> ներմուծման աճը, որոնց համար էլ շատ էական է տրանսպորտային ենթակառուցվածքը:

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

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

- սահմանների բացում:

*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:

- Հնարավորինս շատ թվով նավահանգիստների մատչելիության ապահովում Ծովային ելքի միայն մեկ կամ երկու հնարավորությունն ամենևին էլ ձեռնադուրս տարբերակ չէ Հայաստանի համար, քանզի կարող է հանգեցնել տվյալ նավահանգստի մենաշնորհային դիրքի չարաշահման՝ իր բոլոր հնարավոր բացասական դրսևորումներով:

- Տրանսպորտային ենթակառուցվածքի մրցունակության բարձրացմանն ուղղված միջոցառումների իրականացում. ավտոճանապարհների մրցունակության մակարդակի աճ (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 պահպանում<sup>20</sup>, դեպի միջազգային միջանցքներ և կարևոր տնտեսական կենտրոններ տանող երկրորդական և տեղական ճանապարհային ցանցի մեծ մասի վերականգնում կամ վերակառուցում, միջազգային միջանցքների կառուցում, ակտիվների կառավարման արդյունավետ համակարգի ստեղծում և միջազգային ստանդարտներին համապատասխանող ճանապարհային տրանսպորտի ծառայությունների մատուցում,

---

<sup>19</sup>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:

<sup>20</sup>Տե՛ս Ասիական զարգացման բանկ, «Հայաստանի տրանսպորտային հեռանկարները» // Տրանսպորտի ոլորտի գլխավոր պլան, Տրանսպորտ և կապ, Հայաստան, 2011թ., էջ 13:



Տրանսպորտի ոլորտի կառավարման բնագավառում տեղեկատվական տեխնոլոգիաների լայնորեն կիրառում: 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:

- Լոգիստիկ ծառայությունների շուկայի զարգացում և համապատասխանեցում միջազգային չափանիշներին:
- Ընդհանուր բաշխման օպերատորի ներդրում: Որպես կանոն, բեռնափոխադրումներն իրականացվում են խառը տիպի հաղորդակցության ուղիներով, ուստի առաջ է գալիս այս գործընթացի արդյունավետության բարձրացման անհրաժեշտություն: Ընդհանուր բաշխման օպերատորը պետք է ապահովի տեղափոխումների կանխատեսումներ և իրագործում, հետևի տրանսպորտային միջոցների ընթացքին՝ ճիշտ ժամանակին բեռները նշանակման վայր հասցնելու նպատակով և այլն:

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: Համագործակցության այս հատվածում կարող ենք նշել այնպիսի թերացումներ, ինչպիսին է օրինակ՝ 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:

Ավիացիայի ոլորտում «պետական ինստիտուտներ-մասնավոր հատված» 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 ներդրման միջոցով, որպեսզի թույլ չտանք պատմության կրկնություն՝ արտոնագրելով իրականում պայմաններին ոչ լիարժեք բավարարող և սնանկացող տեղական ավիաընկերության (ինչպես եղավ «Արմավիա» ավիաընկերության

պարագայում): Ինչ վերաբերում է ավտոմոբիլային տրանսպորտի ոլորտի միջազգայնացմանն ուղղված «պետական ինստիտուտներ-մասնավոր հատված» համագործակցության բարելավմանը, ապա նշվեց, որ ոլորտում դեռևս առկա են բազմաթիվ խնդիրներ, որոնք խոչընդոտում են այս եղանակով ուղևորների և բեռների միջազգային տեղափոխմանը. մասնավորապես՝ բեռնատար մեքենաների վարորդներին վիզայի տրամադրման հիմնախնդիրը, որը մասամբ առկա է նաև այսօր:

«Վերանսպորտի միջազգայնացմանն ուղղված քայլերի իրագործման համար հաջորդ կարևոր համագործակցության օղակը «պետական ինստիտուտներ-ֆինանսավորող կառույցներ» համագործակցությունն է: «Վերանսպորտի 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՝ ճանապարհաճաճկի նախագծման համար նախագծման միջազգային ստանդարտների ներդրում»<sup>21</sup>, ճանապարհային հիմնադրամի ստեղծում և այլն:

Վերոնշյալ խնդիրների լուծման և «Վերանսպորտի ոլորտի հետագա զարգացմանը և միջազգայնացման նպատակով հեղինակի 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 տնիների վրա ընկնող բեռնվածքի առավելագույն թույլատրելի արժեքի օրենսդրական ամրագրում՝ համաձայն ԱՊՀ երկրներում ընդունված միասնական ցուցանիշի:

• **«Վերանսպորտի և շարժակազմի համար միջազգային ստանդարտների ներդրում, մասնավորապես.**

- ճանապարհների երկրաչափական նախագծման, ինչպես նաև՝ ճանապարհաճաճկի նախագծման համար նախագծման միջազգային ստանդարտների ներդրում,

- միջպետական երթուղիների վրա մշտական կշեռքների տեղադրում,

---

<sup>21</sup>Տե՛ս «Анализ норм проектирования полотна автомобильных дорог зарубежных стран на примере последних норм и правил Федеративной Республики Германии» // Государственная служба дорожного хозяйства Министерства транспорта Российской Федерации. Москва. 2003. 24 стр.

- 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:**

Հետևաբար, 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:

Ատենախոսության **«եզրակացություններ»** բաժնում ամփոփված են հետազոտության հետևյալ հիմնական արդյունքները.

• Հայաստանը ծովային ելք չունեցող երկիր է, ուստի ՀՀ արտաքին առևտրի արժեքում զգալիորեն մեծանում է տրանսպորտային բաղադրիչի տեսակարար կշիռը:

- 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:

- 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:

- Համաձայն ատենախոսությունում մշակված տնտեսաչափական մոդելի՝ տրանսպորտային բեռնափոխադրումները զգալի ազդեցություն են ունենում նաև ՀՀ արտաքին առևտրի վրա, 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: Այսպիսով, 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 նաև ներմուծման աճը, որոնց համար կարևոր բաղադրիչ է տրանսպորտային ենթակառուցվածքների զարգացվածությունը: 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:

- 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:

- 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 չլինեն: Համաձայն աշխատանքում կատարված վերլուծությունների՝ ԵԱՏՄ-ին անդամակցությունը իր ազդեցությունն ունեցավ ՀՀ-ԵՄ հարաբերությունների վրա, որոնք մինչ այդ ընթանում էին բուռն համագործակցային փուլերով: 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:

- ՀՀ տրանսպորտի միջազգայանացման հնարավոր ուղղությունները կարելի է պայմանականորեն բաժանվել են 2 խմբի՝ ցանկալի, բայց ոչ հավանական և ցանկալի ու իրագործելի: Ցանկալի, բայց ոչ հավանական խմբում, թերևս, ներառվում է մեկ հիմնական գործընթաց՝ սահմանների բացում: Իսկ ցանկալի և իրագործելի խմբում հիմնական ուղղությունները հետևյալն են՝ անդամակցություն տրանսպորտի ոլորտին առնչվող միջազգային կազմակերպություններին և դրանց դրույթների առավելագույնս նպաստավոր եղանակով կիրառությունը, հնարավորինս շատ թվով նավահանգիստների մատչելիության ապահովումը, տրանսպորտային

ենթակառուցվածքի մրցունակության բարձրացմանն ուղղված միջոցառումների իրականացումը, տրանսպորտի ոլորտի կառավարման բնագավառում տեղեկատվական տեխնոլոգիաների լայնորեն կիրառումը, լոգիստիկ ծառայությունների շուկայի զարգացումը և համապատասխանեցումը միջազգային չափանիշներին, ընդհանուր բաշխման օպերատորի ներդրումը:

• 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՝ 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, 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 առածգականության պատճառով գերակշռել է ծավալի էֆեկտը:

• 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:

• Անդրադառնալով ՀՀ տրանսպորտի միջազգայնացման վերոնշյալ ուղղությունների համար ինստիտուցիոնալ հիմքերի մշակմանը՝ հեղինակի կողմից նշվել է, որ այդ տեսանկյունից առավել կարևոր է ՀՀ պետական

ինստիտուտների համակործակցությունը ոլորտին առնչվող միջազգային կառույցների հետ, ՀՀ-ում գործող մասնավոր կառույցների և ֆինանսավորող կառույցների հետ: Փաստորեն, տրանսպորտային ենթակառուցվածքները, տրանսպորտային բեռնափոխադրումները զգալի ազդեցություն են ունենում ՀՀ արտաքին առևտրի վրա, իսկ քանի որ ՀՀ ներքին պահանջարկը խիստ սահմանափակ է, ուստի երկրի տնտեսության հետագա կայուն աճը ապահովելու համար կարևորվում է արտաքին շուկաներ դուրս գալու հնարավորությունը, որն 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:

**Ատենախոսության հիմնական դրույթներն արտացոլված են հետևյալ տպագրված աշխատություններում.**

1. Զաղինյան Հ. Գ., «Համաշխարհային տնտեսությունում տրանսպորտի հիմնական ու ոչ հիմնական ֆունկցիաները և ժամանակակից պայմաններում դրանց ի հայտ գալու առանձնահատկությունները» // ՀՀ և ՌԴ տնտեսությունների նորաստեղծական զարգացման հիմնախնդիրները: ՀՊՏՀ, Ռոստովի ՊՏՀ, Խմբագրական խորհրդի համանախագահներ Կ. Լ. Աթոյան, Ն. Գ. Կուզնեցով, Երևան, Տնտեսագետ 2011, էջ 659-662:
2. Զաղինյան Հ. Գ., «Միջազգային տնտեսական ինտեգրման տեսագործական հիմքերը» // «Ֆինանսներ և էկոնոմիկա» ամսագիր N 4(166), Երևան, 2014, էջ 39-43:
3. Զաղինյան Հ. Գ., Փախլյան Ա.Ա., «Предпосылки и перспективы межгосударственного инновационного сотрудничества РА и РФ» // ՀՀ և ՌԴ տնտեսությունների նորաստեղծական զարգացման հիմնախնդիրները: ՀՊՏՀ, Ռոստովի ՊՏՀ, Խմբագրական խորհրդի համանախագահներ Կ. Լ. Աթոյան, Ն. Գ. Կուզնեցով, Երևան, «Տնտեսագետ», 2011, էջ 205-210:
4. Զաղինյան Հ. Գ., «Տրանսպորտային ծառայությունների համաշխարհային շուկայի զարգացման միտումները և ԱՊՀ երկրների առանձնահատկությունները» // «Ֆինանսներ և էկոնոմիկա» ամսագիր N 4(166), Երևան, 2014, էջ 43-46:
5. Զաղինյան Հ. Գ., «ՀՀ տրանսպորտային ծառայությունների միջազգայնացման հիմնական ուղիները» // «Տնտեսության զարգացման և կառավարման հիմնախնդիրները» գիրք N 7, Երևան 2014, էջ 143-164:
6. Նազարյան Գ. Ա., Զաղինյան Հ. Գ., «ՀՀ միջազգային տրանսպորտային ծառայությունների բարելավման ինստիտուցիոնալ հիմքերը» // «Այլընտրանք» գիտական հանդես, հուլիս-սեպտեմբեր, 2014, էջ 65-78:
7. Զաղինյան Հ. Գ., «ՀՀ տրանսպորտային ծառայությունների միջազգայնացման հիմնական ուղիների տնտեսաչափական վերլուծությունը» // «Այլընտրանք» գիտական հանդես ապրիլ-հունիս, 2016թ., էջ 229-237:



**ДЖАГИНЯН ЭГИНЕ ГАГИКОВНА**

**ОСНОВНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ИНТЕГРАЦИИ РА  
В МИРОВУЮ ЭКОНОМИКУ (НА ПРИМЕРЕ ТРАНСПОРТА)**

Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.06 – «Международная экономика».

Защита диссертации состоится 27 июня 2017 года, в 14<sup>00</sup> на заседании Специализированного совета по экономике 008 ВАК РА при Российско-Армянском университете по адресу: 0051, г. Ереван, ул. Овсепя Эмина 123.

**РЕЗЮМЕ**

Со второй половины XX века, под воздействием экономических и неэкономических факторов, международная торговля товарами и услугами стала развиваться более интенсивно, что привело к увеличению степени интеграции. Интеграция развивающихся стран ускоряет темпы экономического развития и способна привлечь иностранные инвестиции, укрепить позиции в международной системе разделения труда.

В случае экономической глобализации происходит и глобализация транспортной системы. Это состояние возникает при формировании международных транспортных коридоров между различными странами, которое в то же время развивается с определенными трудностями, связанными со спецификой транспортного сектора, а также недостатками в области законодательства. Следует отметить, что транспортная система является движущей силой мировой экономики и способствует устойчивому экономическому развитию стран мира.

Выбор темы исследования, цель и задачи, структура и содержание диссертации обусловлены существенными проблемами в области интеграции транспортного сектора РА в мировую экономику и отсутствием фундаментальных принципов, теоретико-методологических решений и инструкций по их решению.

Объектом исследования является экономика РА. Предметом исследования является экономическая интеграция РА в мировую экономику в контексте развития транспортной системы.

Целью диссертационного исследования является раскрытие проблем экономической интеграции РА в мировую экономику. Для реализации указанной

цели в исследовании были поставлены и решены следующие задачи:

- обосновать роль транспортной системы в деле международной экономической интеграции;
- обсудить основные особенности разнообразных транспортных услуг;
- проанализировать текущее состояние и особенности сектора транспортных услуг РА;
- оценить влияние грузоперевозок различными транспортными средствами на состояние внешней торговли;
- изучить правовые и экономические основы для улучшения качества транспортных услуг РА, проанализировать тенденции их развития.

Научной новизной исследования с систематизированными и комплексно разработанными механизмами являются следующие положения:

**1.** Разработаны необходимые направления и мероприятия интернационализации транспорта в РА, а именно: предпринятие шагов, направленных на повышение конкурентоспособности транспортных инфраструктур, широкое использование информационных технологий в управлении сферой транспорта, развитие рынка логистических услуг и приведение его в соответствие международным критериям, – а также количественно и качественно оценен эффект имплементации данных мероприятий;

**2.** Оценены коэффициенты воздействия перевозок воздушным, морским, автомобильным и железнодорожным транспортом на экспорт РА применением эконометрических методов, а также выявлено доминирование эффектов цены или объема на экспорт и импорт в случае перевозок каждым из видов транспорта;

**3.** Разработан комплекс мероприятий для развития сферы транспорта, направленных на устойчивое и эффективное финансирование, а также выявлены институциональные предпосылки, способствующие дальнейшему развитию и интернационализации транспортной сферы РА, в том числе, предложены законодательные изменения, направленные на исправление недостатков действующего законодательства, регулирующего транспортную сферу (шаги по присоединению к конкретным международным договорам, подходы относительно пределов защитной зоны железнодорожного транспорта, предельно допустимого значения нагрузки на ось и т.д.) и даны оценки потенциального воздействия данных изменений.

**HEGHINE GAGIK JAGHINYAN**

**THE ISSUES OF THE RA ECONOMIC INTEGRATION INTO THE  
WORLD ECONOMY (ON EXAMPLE OF TRANSPORT)**

The abstract of the thesis for obtaining the degree of Doctor of Economics in the in the specialty 08.00.06 – «International Economics».

The defense of the thesis will take place on the 27<sup>th</sup> of June, 2017 at 14<sup>00</sup> o'clock at 008 Council on Economics of the SCC of RA at Russian-Armenian University: 123 Hovsep Emin str., Yerevan 0051.

**ABSTRACT**

Since the second half of the XX century, under the influence of private economic and non-economic factors, the international trade on goods and services has been intensively developing which resulted in increase of integration level. Integration of the developing countries speeds up the rate of economic development, it is able to attract foreign investments, strengthen their positions in the international system of labor differentiation.

The economic globalization results in globalization of transport system. This state occurs at the formation of international transport corridors between the different countries which at the same time develops with certain difficulties associated with the specific features of the transport sector as well as defects of legislation. It should be noted that the transport system is the driving force of the world economy and is conducive to the stable economic development.

Choice of the topic of research, purpose and objectives, structure and content of the thesis results from significant problems of integration of the transport sector of the Republic of Armenia in the world economy and lack of fundamental principles, theoretical and methodological solutions and instructions for their use.

The object of research is the transport system of the Republic of Armenia. The subject of the thesis is the RA economy integration to the world economy in the context of the transport system development.

The goal of the research is to detect the the main issues of the Armenian economy

integration to the world economy.

To achieve this goal the following tasks are stated in the research:

- To justify the role of the transport system for international economic integration;
- To discuss the principal special features of different transport services;
- To analyze the situation and peculiarities of the transport services sector of RA;
- To assess the impact of transportation by various vehicles on foreign trade;
- To examine the legal and economic framework for improvement of RA transport services, analyze the trends of their development.

Among the approaches and proposals presented in the thesis directed to the improvement of the research carried out within the framework of the existing theoretical and methodological results, the scientific novelty reflected in the systemized and comprehensive mechanisms developed is the following:

1. The necessary directions and measures for the internationalization of transport in the RA have been developed, namely: taking steps to improve the competitiveness of transport infrastructures, the widespread use of information technologies in the management of the transport sector, the development of the logistics services market and bringing it in line with international criteria, as well as the effect of implementation of these events was assessed quantitatively and qualitatively;

2. Ratios of influence of transportation by air, sea, road and rail transport on the export of RA are evaluated applying econometric methods as well as the priorities of impact of price or volume on export and import are identified in the case of transportation by each mode of transport;

3. A complex of measures on development of the sector aimed to sustainable and efficient financing as well as institutional frameworks promoting the further development and internationalization of the RA transport sphere are developed, among them legislative changes directed to the correction the imperfections of the current legislation regulating the transport sector are proposed (steps to accede international agreements, approaches regarding the limits of the protection zone of railway transport, the maximum allowable values of load per axle, etc.) and the effects of these









