



ՀՀ ԿՐԹՈՒԹՅԱՆ ԵՎ ԳԻՏՈՒԹՅԱՆ  
ՆԱԽԱՐԱՐՈՒԹՅՈՒՆ



ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՊԵՏԱԿԱՆ  
ՏՆՏԵՍՈՒԹՅԱՆ  
ՀԱՄԱՐԱԿԵՆՏՐ



**ՏՆՏԵՍՈՒԹՅԱՆ ԵՎ  
ՀԱՍԱՐԱԿՈՒԹՅԱՆ ԶԱՐԳԱՑՈՒՄ.  
21-րդ դարի մարտահրավերներ  
և հնարավորություններ**

**DEVELOPMENT OF ECONOMY AND SOCIETY:  
Challenges and Opportunities of 21st Century**

**РАЗВИТИЕ ЭКОНОМИКИ И ОБЩЕСТВА:  
ВЫЗОВЫ И ВОЗМОЖНОСТИ 21-ого века**

**ՀՊՏՀ 27-ՐԴ ԳԻՏԱԺՈՂՈՎ**

2017 թ., նոյեմբերի 22-24

**Երևան 2018**

ՀՏԴ 330:06  
ԳՄԴ 65  
Տ 778

Հրատարակվում է  
ՀՊՏՀ գիտական խորհրդի որոշմամբ

**Խմբագրական խորհրդի նախագահ՝**

**ԿՈՐՅՈՒՆ ԱԹՈՅԱՆ**

ՀՊՏՀ ռեկտոր, Կ.գ.դ., պրոֆեսոր

**Խմբագրական խորհուրդ՝**

- ԴԻԱՆԱ ԳԱԼՈՅԱՆ** - ՀՊՏՀ միջազգային տնտեսական հարաբերությունների ամբիոնի վարիչ, Կ.գ.դ., դոցենտ  
**ՍՈՒՐԵՆ ԳԵՎՈՐԳՅԱՆ** - ՀՊՏՀ բնօգտագործման տնտեսագիտության ամբիոնի վարիչ, Կ.գ.դ., պրոֆեսոր  
**ԱՇՈՏ ՄԱԹԵՎՈՍՅԱՆ** - ՀՊՏՀ հաշվապահական հաշվառման և աուդիտի ֆակուլտետի դեկան, Կ.գ.դ., պրոֆեսոր  
**ԽՈՐԵՆ ՄԻՆԻԹԱՐՅԱՆ** - ՀՊՏՀ գիտության և ասպիրանտուրայի բաժնի պետ, Կ.գ.թ., դոցենտ  
**ԱՇՈՏ ՍԱԼԼԱԶԱՐՅԱՆ** - ՀՊՏՀ ֆինանսների ամբիոնի վարիչ, Կ.գ.դ., պրոֆեսոր  
**ՎԱՐԴԱՆ ՍԱՐԳՍՅԱՆ** - ՀՊՏՀ տնտես. ինֆորմ. և տեղեկ. համակ. ամբիոնի վարիչ, Կ.գ.դ., պրոֆեսոր  
**ՅՈՒՐԻ ՍՈՒՎԱՐՅԱՆ** - ՀՊՏՀ կառավարման ամբիոնի վարիչ, ՀՀ ԳԱԱ ակադ., Կ.գ.դ., պրոֆեսոր  
**ԳԱԳԻԿ ՎԱՐԴԱՆՅԱՆ** - ՀՊՏՀ պրոռեկտոր, Կ.գ.դ., պրոֆեսոր

ՏՆՏԵՍՈՒԹՅԱՆ ԵՎ ՀԱՍԱՐԱԿՈՒԹՅԱՆ ԶԱՐԳԱՑՈՒՄ. 21-րդ դարի մարտահրավերներ և  
Տ 778 հնարավորություններ: ՀՊՏՀ 27-րդ գիտաժողովի նյութեր / ՀՊՏՀ: - Եր.: Տնտեսագետ,  
2018, 780 էջ:

ՀՏԴ 330:06  
ԳՄԴ 65

ISBN 978-9939-61-177-8

© «Տնտեսագետ» հրատարակչություն, 2018 թ.

## ՈՂՋՈՒՅՆԻ ԽՈՍՔ

Գիտաժողովի հարգելի՛ մասնակիցներ,

շնորհավորում եմ բոլորիս Հայաստանի պետական տնտեսագիտական համալսարանի 27-րդ գիտաժողովի բացման առթիվ և ցանկանում եմ շնորհակալություն հայտնել գիտաժողովի բոլոր մասնակիցներին, ովքեր հեղափոխություն են ցուցաբերել տնտեսության և հասարակության զարգացմանն առնչվող հրապարակապ հարցերի նկատմամբ:

Մեր համալսարանի տարեկան գիտաժողովները գեղեցիկ ավանդույթ են դարձել, բայց ես ուրախությամբ եմ նշում, որ դրանց կողքին այսօր առկա են մեր համալսարանի գիտական գործունեությունն արտացոլող այլ ձևաչափեր նույնպես: Հպարտությամբ եմ նշում, որ հեղափոխական համալսարան դառնալու և մեր պետության տնտեսական կյանքին մասնագիտական մասնակցություն ունենալու իմ տեսլականը կամաց-կամաց կյանքի է կոչվում: Համալսարանի «Ամբերդ» հեղափոխական կենտրոնի գործունեությունն այսօր տալիս է նշանակալի արդյունքներ. այսօրեղ ոչ միայն իրականացվում են հանրապետության տնտեսական արդիական հիմնախնդիրների վերաբերյալ հեղափոխություններ, այլև կենտրոնի աշխատակիցները բուհի դասախոսական կազմի ներկայացուցիչների հետ, որպես փորձագետներ, հանդես են գալիս համապետական քննարկումներում:

Մինչ տարեկան գիտաժողովի կազմակերպումը գիտական սեմինարների ձևաչափերով հանդես եկան մեր ամբիոնները՝ շնորհանդեսներով ներկայացնելով իրենց ուսումնասիրության առանցքում առկա թեմաները: Այս ուսումնական տարվանից տրվեց գիտաուսումնական լաբորատորիաների մեկնարկը, ինչը գիտական դրամաշնորհներ, գիտաուսումնական խմբեր և գիտահեղափոխական կյանքի աշխուժացմանը միտված այլ ձևաչափեր ներդնելու մեր մոտեցումների հրաշալի շարունակությունն է:

Համալսարանի տարեկան գիտաժողովը ես հատկապես կարևորում եմ ակնկալիքով, որ այն պետք է վեր հանի մեր հավաքական գիտական ներուժը, ցույց տա համալսարանում գիտական կյանքի որակական փոփոխությունը և դառնա հեղափոխ գործունեության յուրօրինակ ուղենիշ: Այս գիտաժողովի հիմքում տնտեսության և հասարակության զարգացման հարցերն են, որոնք ի ցույց են դնում մեր դարաշրջանի մարտահրավերներն ու հնարավորությունները: Իսկապես, սրանք այնքան փոխկապակցված և կարևոր հարցեր են, որոնք չպետք է անտարբեր թողնեն տնտեսագետներին, չէ՞ որ չի կարող լինել հասարակական զարգացման որևէ մակարդակ՝ առանց կենսունակ տնտեսության:

Հուսով եմ, որ գիտաժողովը՝ իր բաժանմունքներով և կլոր սեղաններով, հնարավորություն կտա մասնագետներին ներկայացնելու իրենց մոտեցումները, բացահայտելու գիտաժողովի խորագրում արտացոլված թեման՝ իր բոլոր շերտերով և նրբություններով: Այնպես որ, արգասաբեր և աշխույժ աշխատանք եմ մատչում Ձեզ:

Շնորհակալ եմ ուշադրության համար:

ԿՈՐՅՈՒՆ ԱԹՅԱՆ  
ՀՊՏՀ ռեկտոր, պրոֆեսոր

концепции управления персоналом сотрудник рассматривается не только как субъект трудовых отношений, а и как индивидуальность. Меняется место и роль кадровых услуг в организационной структуре управления коммерческой организации.

MARI STEPANYAN

## ANALYSIS OF THE THEORETICAL AND METHODOLOGICAL FOUNDATIONS OF HUMAN RESOURCES MANAGEMENT

**Key words:** staff, personnel management, human resources management, labor relations, teamwork, strategic integration.

*In the 20 th century, three main concepts of personnel policy were changed, which was due to the economic, social and technical development of society. In the context of the concept of personnel management, the employee is viewed not only as a subject of labor relations, but also as an individual. The place and role of personnel services in the organizational structure of the management of a commercial organization is changing.*

ԱԶԱՏ ՔԱԼԱՆԹԱՐՅԱՆ

Տնտեսագիտության թեկնածու, դոցենտ, ՀՊՏՀ

## ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ԼՈԳԻՍՏԻԿԱՅԻ ԶԱՐԳԱՑՄԱՆ ԱՐԴԻ ՄԻՏՈՒՄՆԵՐԸ ԵՎ ՄԱՐՏԱՀՐԱՎԵՐՆԵՐԸ

**Հիմնաբառեր.** տրանսպորտային լոգիստիկա, տրանսպորտային համալիր, տրանզիտային տնտեսություն, լոգիստական շղթա, լոգիստական օղակ, մարտահրավեր, գլոբալացում, տարածաշրջան

Ներկայացված են ՀՀ-ում գործող տրանսպորտային տնտեսությունների աշխատանքի արդյունավետության վրա ազդող ընդհանուր գործոնները և դրանց գործառնությունները, համաշխարհային տրանսպորտային և ազգային լոգիստիկայի փոխկապակցվածությունը:

Քննարկվել են համաշխարհային տրանսպորտային լոգիստիկայի զարգացման միտումները, ինչպես նաև ՀՀ տրանսպորտային լոգիստիկային ընձեռված հնարավորություններն ու մարտահրավերները, զարգացման հեռանկարները, համապատասխան ենթակառուցվածքների առանձնահատկություններն ու տրանսպորտային տնտեսության ձևավորման հնարավորությունները:

Տրանսպորտային տնտեսությունները (ինչպես և ապրանքաշրջանառության գործընթացի մյուս մասնակիցները) նպատակամղված են լոգիստական շուկայում միասնական տնտեսական արդյունքի ստացմանը: Դրան կարող են նպաստել մի շարք գործոններ,

որոնցից կարելի է առանձնացնել տրանսպորտային ծառայությունների ձևավորման շուկան, ձեռնարկությունների և տրանսպորտային տարբեր ձևերի միջև ընթացող մրցակցության, տրանսպորտային ծառայությունների որակի և ուղեվարձերի նկատմամբ ներկայացվող պահանջների խստացումը սպառողների կողմից և այլն:

Տրանսպորտային լոգիստիկայի շնորհիվ ապրանքաշարժերի լոգիստական գործընթացը (հումքի մատակարարներից մինչև պատրաստի արտադրանքի սպառողներ) կերպարանափոխվում և վերածվում է մեկ տեխնոլոգիական շղթայի, իսկ տրանսպորտը դառնում է միասնական տրանսպորտաարտադրական գործընթացի անբաժան մասնիկը: Միասնական տեխնոլոգիական շղթայում տրանսպորտային տնտեսությունն իրականացնում է հիմնականում երկու գործառույթ՝ բեռների տեղափոխում և պահպանում:

Տրանսպորտային լոգիստական հետազոտման առարկան բեռների փոխադրման կազմակերպման հետ կապված խնդիրների համալիրն է: Առաջադրված խնդիրները իրականացվում են տվյալ երկրների տրանսպորտային համալիրի օգնությամբ: Տրանսպորտային տեսակների ամբողջությունը անվանում են տրանսպորտային համալիր: Դիցուք, Հայաստանի Հանրապետության տրանսպորտային համալիրն ընդգրկում է ֆիզիկական և իրավաբանական այն անձանց, որոնք գրանցված են ՀՀ տարածքում և տրանսպորտի տարբեր տեսակներով (երկաթուղային, ջրային, ավտոմոբիլային, խողովակային, օդային) իրականացնում են փոխադրման տրանսպորտային հետազոտական գործունեություն, երկաթգծերի, ավտոճանապարհների և դրանց վրա տեղակայված կառուցվածքների, խողովակաշարերի նախագծային, շինարարական, վերանորոգման և պահպանման, ինչպես նաև տրանսպորտի հետ կապված այլ աշխատանքներ:

Ներկայում ՀՀ ընդհանուր օգտագործման պետական նշանակության ավտոճանապարհային ցանցը կազմում է 7,704,3 կմ, որից 1,686 կմ-ը՝ միջպետական, 4,056,3 կմ-ը՝ հանրապետական, իսկ մնացած 1,962 կմ-ը տեղական նշանակության ճանապարհներն են:

Երկաթուղու շահագործվող հիմնական գծի երկարությունը 725 կմ է: Երկաթուղին ունի 69 գործող և 4 չգործող կայաններ:

ՀՀ-ում շահագործվում են Զվարթնոց, Շիրակ և Էրեբունի օդակայանները:

Երկրի տրանսպորտային համալիրի ու լոգիստական համակարգի զարգացման վրա էական ազդեցություն ունեն ներքին և արտաքին պայմանները: Այս համատեքստում հատկապես կարևորվում են արտաքին ազդակները, մասնավորապես՝ գլոբալացման հետ կապված հիմնախնդիրները: Գլոբալացման գործընթացը ՀՀ-ը մատուցում է և՛ մարտահրավերներ, և՛ տնտեսական զարգացման հնարավորություններ: Ներկա փուլում, լոգիստական համակարգի զարգացման առումով, կարևորվում են ազգային և գլոբալ լոգիստիկ գործընթացների միջև առկա և միմյանց հետ փոխկապակցված երևույթների արտացոլումը և դրանց հետագա զարգացումների կանխատեսումը: Տրանսպորտային լոգիստիկայի բնութագրական առանձնահատկություններից մեկն էլ այն է, որ վերջինս ենթակա է արագ փոփոխությունների, այլապես կարող է դուրս մնալ միջազգային կարևորագույն նախագծերին միանալու հնարավորությունից: Իրականում նման հնարավորություններ կարող են առաջանալ նաև գլոբալ զարգացումների արդյունքում:

Այսպիսով՝ հարց է ծագում, թե ինչ միտումներ կան գլոբալացման ներկա փուլում, որոնց և հարկ ենք համարում անդրադառնալ:

**1. Արտադրությունն ավելի է մոտեցվում վերջնական սպառողին:**

Վերջին ժամանակաշրջանում արտադրական հետազոտությունները պատվիրատու երկրներին (Արևմտյան Եվրոպայի բարձր զարգացած երկրներ) աշխարհագրորեն ավելի մոտ գտնվող երկրներ տեղափոխման միտումներ են նկատվում: Մասնավորապես՝ Չինաստանից արտադրական կարողությունները տեղափոխվում են դեպի Արևելյան Եվրոպա: Այս երևույթը պայմանավորված է ասիական երկրներում աշխատուժի թանկացման ու լոգիստիկ ծախսերի (հատկապես՝ տրանսպորտային) աճով: Միաժամանակ Արևելյան Եվրոպայի երկրներում էականորեն էժանացել է բանվորական ուժը: Հայաստանի Հանրապետությունը ևս կարող է օգտվել այս նոր պայմաններում ստեղծված հնարավորությունից: Դրան կարող են նպաստել նոյեմբերի 24-ին Եվրամիության հետ կնքվելիք պայմանագրերը: Սակայն այս հնարավորությունները կյանքի կոչելու համար անհրաժեշտ է ակտիվացնել ՀՀ-ից դեպի Եվրոպա նոր, ավելի արդյունավետ և անվտանգ եղանակով բեռնափոխադրում իրականացնելուն ուղղված աշխատանքները:

Այս խնդրի լուծման համար ՀՀ-ն պետք է դիմակայի մի շարք մարտահրավերների և կարճ ժամանակահատվածում դրանց հաղթահարման համար գտնի համապատասխան լուծումներ: Մասնավորապես՝ հարկ է ավարտին հասցնել հանրապետության ճանապարհային ցանցի բարելավումը և յուրացնել նոր միջազգային միջացքներ, ինչպես նաև ապահովել ակտիվների (հատկապես՝ ճանապարհային ցանցի) կայուն կառավարում:

**2. Նկատվում է ներդրումների աննախադեպ աճ լոգիստիկային վերաբերող տեղեկատվական տեխնոլոգիաների ոլորտում:**

Տնտեսության գլոբալացմանը զուգընթաց, բարդանում են նաև լոգիստական գործընթացները, իսկ ճյուղը դառնում է առավել դինամիկ: Այս պայմաններում մատակարարումների կառավարումը և վերահսկողությունը կարող են ապահովել միայն տեղեկատվական տեխնոլոգիաները:

Այն լոգիստական ընկերությունները, որոնք կիրառում են նորագույն տեղեկատվական տեխնոլոգիաներ, շուկայում ավելի մրցունակ են, քանի որ այդ գործիքակազմը թույլ է տալիս ապահովել գործողությունների թափանցիկություն և իրականացնել ճշգրիտ հաշվառում: Հայաստանի լոգիստական ծառայություններն այս առումով լուրջ մարտահրավերներ պետք է հաղթահարեն:

**3. «Կանաչ» տեխնոլոգիաներ, չափորոշիչներին համապատասխանություն:**

Ժամանակակից հասարակությունում կարևորվում է շրջակա միջավայրի պաշտպանությունը: Տրանսպորտային լոգիստիկան նույնպես հետզհետե ավելի մեծ ուշադրություն է դարձնում բնապահպանության նորմերի պահպանությանը: Լոգիստական շղթայի մասնակիցները ձգտում են համագործակցել այն մատակարարների հետ, որոնք առաջարկում են էկոլոգիայի տեսանկյունից ոչ միայն վստահելի, այլև անվտանգ որոշումներ:

**4. Գլոբալացման հեղևանքով միջազգային լոգիստական ծառայությունների ոլորտում նկատվում են խոշոր կլանումների դրսևորումներ:**

Վերջին ժամանակներում տրանսպորտային լոգիստիկայի ոլորտում արձանագրվել են մի շարք խոշոր ընկերությունների միաձուլումներ, որոնք էականորեն անդրադառնում են համաշխարհային լոգիստիկայի բնույթի վրա: Այդ միտումը նկատելի է Ասիայում և Հյուսիսային Ամերիկայում:

**5. Գլոբալացման միտումներից է նաև էլեկտրոնային առևտրի աճը:**

Վերջին տասնամյակում էականորեն ավելացել են համացանցից կատարվող գնումների ծավալները: Այժմ էլեկտրոնային առևտուրը իր զարգացման գագաթնակետում է: Բնականաբար, աճում են նաև գնումները վերջնական սպառողին հասցնելու հետ կապված տրանսպորտային ծառայությունների տեսակարար կշիռն ու դերը: Սա լոգիստական շղթայի բացարձակ նոր տիպ է, ուստի տրանսպորտային ընկերությունները, ժամանակակից շուկայի պահանջներին համապատասխան պետք է օպտիմալացնեն իրենց լոգիստական համակարգերի կողմից մատուցվող ծառայությունները:

**6. Նոր փարաժաշրջանների զարգացում:**

Նորագույն ժամանակաշրջանում Չինաստանն արձանագրեց տնտեսական զարգացման զարմանալի տեմպեր և այժմ հանդիսանում է համաշխարհային առևտրի շարժիչ ուժը: Սակայն, միաժամանակ, ակտիվորեն զարգանում են նաև մի շարք այլ տարածաշրջաններ: Սպասվում է, որ հաջորդ առևտրային մեծ կենտրոնը կլինի Աֆրիկան: Տրանսպորտային լոգիստիկայի զարգացումներ նախագծելիս այս միտումը պետք է արժանանա հայրենական փորձագետների ուշադրությանը:

Ժամանակակից աշխարհում անհնար է հաջողակ լինել առանց համաշխարհային գործընթացների և միտումների հաշվառման ու ինտեգրման: Այս առումով, լոգիստիկ ոլորտի զարգացման համար կարևորագույն պայման է ազգային և համաշխարհային լոգիստական գործընթացների ճիշտ համադրումը: Դրա հենքի վրա էլ պետք է կառուցվի ՀՀ տրանսպորտային ենթակառուցվածքների համալիրը: Դա հնարավորություն կտա մեր երկրում ձևավորելու տրանզիտային տնտեսություն: Իրականում մեր երկրի առջև ծառայած հիմնական մարտահրավերները վերաբերում են տնտեսության համար կենսական նշանակություն ունեցող միջազգային ճանապարհային միջանցքների թողունակությանը և արդյունավետության բարձրացմանը: Առանձնակի կարևորություն ունի նաև տրանսպորտի տեսակների միջև կայուն հավասարակշռության ապահովման խնդիրը: Այս առումով, կարևորվում է նաև ֆինանսական մարտահրավերների գործոնը:

ՀՀ-ում տրանսպորտային լոգիստիկայի ոլորտի զարգացման ոչ պակաս կարևոր խնդիր է մասնագետների սակավությունը: Անհրաժեշտություն ենք համարում ստեղծել համապատասխան մասնագիտական դասընթաց և տնտեսավարող սուբյեկտների համար պատրաստել «լոգիստ» որակավորմամբ նեղ մասնագետներ:

Հարկ ենք համարում անդրադառնալ նաև քաղաքական և տարածաշրջանային մարտահրավերներին: Թեպետ Կարս-Թբիլիսի-Բաքու երկաթուղու կառուցմամբ Հայաստանը վերջնականապես դուրս մնաց տարածաշրջանային ենթակառուցվածքային նախագծերից, դեռ ավելին, մեր երկրի տարածքով չեն անցնում նավթամուղներ, գազամուղներ, երկաթուղիներ, չունենք նաև անմիջական ելք դեպի բաց ծով, այնուամենայնիվ,

իրավիճակն այնքան էլ անմխիթար չէ, քանի որ մեկուսացվածության աստիճանը չպետք է գնահատել միայն մեխանիկական չափորոշիչներով: Հայաստանի աշխարհաքաղաքական տեղադրությունը և մեկուսացվածության աստիճանը գնահատելիս պետք է ելնել հայկական առանցքի ռազմաքաղաքական և տնտեսական բովանդակությունների համադրումից: Պետք է հաշվի առնել այն հանգամանքը, որ մենք ապրում ենք տեխնոլոգիական հեղափոխության և աշխարհակարգի դինամիկ վերափոխման ժամանակաշրջանում: Ելնելով տրանսպորտային լոգիստիկայի առանձնահատկություններից՝ Հայաստանը կարելի է դիտարկել ոչ միայն հեռահաղորդակցական հնարավորությունների, այլև տեխնոլոգիական կենտրոն վերածվելու տեսանկյունից: Մենք ունենք հեռահաղորդակցական խաչմերուկի վերածվելու ներուժ՝ ըստ Իրան-Հայաստան-Վրաստան գծի:

Այսպիսով՝ կարծում ենք, որ երկրի տնտեսական և լոգիստական համակարգերի հիմքում պետք է ներդնել նորարարական նախաձեռնություններ՝ հիմնվելով տեխնոլոգիական կարողությունների վրա:

**AZAT KALANTARYAN**  
**СОВРЕМЕННЫЕ ТЕНДЕНЦИИ И**  
**ВЫЗОВЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ**

*Ключевые слова:* транспортная логистика, транспортный комплекс, транзитная экономика, логистическая цепочка, логистический круг, вызов, глобализация, область

*Представлены общие факторы, влияющие на эффективность транспортной экономики Армении и их функции. Взаимосвязь глобального транспорта и национальной логистики.*

*Были обсуждены тенденции развития глобальной транспортной логистики, возможности и вызовы, с которыми сталкивается транспортная логистика Армении. Перспективы развития транспортной логистики в Армении, а также особенности развития транспортной инфраструктуры. Возможности формирования транзитной экономики.*

**AZAT KHALANTARYAN**  
**MODERN TRENDS AND CHALLENGES**  
**IN THE DEVELOPMENT OF TRANSPORT LOGISTICS**

*Key words:* transport logistics, transport complex, transit economy, logistic chain, logistic circle, challenge, globalization, region

*General factors affecting the efficiency of Armenia's transport economy and their functions are presented. Interconnection of global transport and national logistics.*

*Tendencies of development of global transport logistics were discussed. In this context, the opportunities and challenges faced by Armenia's transport logistics. Prospects of development of transport logistics in Armenia and features of development of transport infrastructure. Opportunities for the formation of transit economy.*