

**ՀՀ ԼՈՂԻՍՏԻԿ ՀԱՄԱԿԱՐԳԻ ՎԵՐԼՈՒԾՈՒԹՅՈՒՆԸ
ՏԱՐԱԾԱՇՐՋԱՆԱՅԻՆ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ
ԵՆԹԱԿԱՌՈՒՑՎԱԾՔՆԵՐԻ ՀՆԱՐԱՎՈՐ ԱՊԱՇՐՋԱՓՈՎԿՄԱՆ
ՀԱՄԱՏԵՔՍՈՒՄ ***

ՀՏԴ 339.5

DOI: 10.52063/25792652-2023.2.17-198

ՏԻԳՐԱՆ ՄԻՔԱՅԵԼՅԱՆ

*Հայաստանի պետական տնտեսագիտական համալսարան,
Տնտեսության կարգավորման և միջազգային
տնտեսական հարաբերությունների ֆակուլտետ,
«Միջազգային տնտեսական հարաբերություններ»
ամբիոնի ասպիրանտ,
ք. Երևան, Հայաստանի Հանրապետություն
tmikayelyan.rm@gmail.com
ORCID: 0000-0001-9265-2783*

Սույն հոդվածի նպատակն է իրականացնել ՀՀ լոգիստիկ համակարգի համապարփակ վերլուծություն՝ հաշվի առնելով տարածաշրջանային տրանսպորտային ենթակառուցվածքների հնարավոր ապաշրջափակմամբ պայմանավորված մարտահրավերներն ու զարգացման հիմնուղիները: Հեղինակի կողմից վերլուծության ընթացքում առաջադրվել են մի շարք խնդիրներ: Մասնավորապես իրականացվել է Հայաստանի լոգիստիկ և տրանսպորտային համակարգերի իրավիճակային նկարագրություն՝ վեր հանելով առկա խնդիրներն ու զարգացման հիմնական խոչընդոտները, ինչպես նաև նախանշվել են ՀՀ տրանսպորտային համակարգի զարգացման հնարավոր ուղիներ: Բացի դրանից, ուսումնասիրվել են Հայաստանի բեռնափոխադրումների տեսակարար կշիռներ՝ ըստ ընդհանուր օգտագործման տրանսպորտի տեսակների, Հայաստանի Հանրապետության ընդհանուր օգտագործման մարզային (տեղական) նշանակության ավտոմոբիլային ճանապարհների երկարությունը և այլն:

Հաշվի առնելով, որ Հայաստանի տրանսպորտային ծախսերը ամենաբարձրներից մեկն են աշխարհում՝ պայմանավորված հարևան 2 պետությունների հետ վատ հարաբերություններով (շրջափակումը Թուրքիայի և Ադրբեյջանի կողմից) ու ծովային ելքի բացակայությամբ, հեղինակն իրականացրել է նաև ՀՀ տրանսպորտային համակարգի զարգացման հնարավոր ուղղությունների վերլուծություն տարածաշրջանում երկաթուղային և ավտոմոբիլային հաղորդակցություն ուղիների վերականգնման համատեքստում:

Կատարված ուսումնասիրության արդյունքները ցույց են տալիս, որ ՀՀ լոգիստիկ համակարգում արդիական են մի շարք խնդիրներ ու մարտահրավերներ, որոնք խոչընդոտում են ՀՀ տնտեսության կայուն զարգացման հեռանկարները և ստեղծում ազգային անվտանգությանն առնչվող հիմնահարցեր: Մասնավորապես շարունակում է օրակարգային մնալ հարևան պետությունների կողմից տրանսպորտային շրջափակման հարցը: Մյուս կողմից, ապաշրջափակման ընթացիկ սցենարները, հատկապես

* Հոդվածը ներկայացվել է 07.06.2023թ., գրախոսվել՝ 26.06.2023թ., տպագրության ընդունվել՝ 31.07.2023թ.:

շրջանառվող «Չանգեզուրի միջանցքի» հնարավոր կիրառումը կարող են մասնակից կողմերի, այդ թվում՝ Հայաստանի համար ինչպես տնտեսական, այնպես էլ ազգային անվտանգայնության հարցեր ի հայտ բերել: Այս համատեքստում, կարևոր է դառնում այլընտրանքային ճրանսպորտային ուղիների՝ «Պարսից ծոց-Սև ծով» տրանսպորտային միջանցքի նախագծի կյանքի կոչելը:

Հիմնաբառեր՝ Հայաստան, Իրան, Ադրբեջան, Թուրքիա, ենթակառուցվածքներ, տրանսպորտի տեսակներ, երկաթուղային տրանսպորտ, ավտոմոբիլային տրանսպորտ:

Ներածություն

Յուրաքանչյուր երկրի ազգային տնտեսության զարգացման կարևորագույն խթաններից մեկը լոգիստիկ համակարգն է: ՀՀ լոգիստիկ համակարգը ներառում է տրանսպորտային ենթակառուցվածքներն իրենց առանձին բաղադրիչներով (օդային, ցամաքային, ջրային), ինչպես նաև մատակարարման շղթաներն ու մրցունակության բարձրացման հիմնահարցերը, փոխադրումների արդյունավետ կազմակերպման գործընթացներն ու ընթացակարգերի պարզեցման մեխանիզմները: Լոգիստիկ և տրանսպորտային համակարգերի իրավիճակային նկարագրությունը կարևոր հանգամանք է առկա խնդիրների վերհանման և լուծման ուղիների նախանշման համատեքստում:

Աղյուսակ 1.

Հայաստանի բեռնափոխադրումների տեսակարար կշիռները՝ ըստ ընդհանուր օգտագործման տրանսպորտի տեսակների, 2010-2022 թթ. (%)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Փոխադրված բեռներ	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Երկաթուղային տրանսպորտով	29.0	33.6	28.6	26.6	30.1	22.9	12.7	9.4	9.9	21.8	21.5	18.1	18.3
Ավտոմոբիլային տրանսպորտով	58.7	50.9	56.6	59.4	53.0	62.1	79.3	84.2	84.0	65.6	65.8	70.0	70.5
Օդային տրանսպորտով	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1
Մայրուղային խողովակաշարով	12.2	15.4	14.7	13.9	16.8	14.9	7.8	6.4	6.0	12.5	12.6	11.8	11.1

Հայաստանի ընդհանուր բեռնափոխադրումների 2010-2022 թթ. տվյալների վերլուծությունը ցույց է տալիս (աղյուսակ 1.), որ առավել մեծ տեսակարար կշիռ են ունեցել ավտոմոբիլային տրանսպորտով իրականացվող բեռնափոխադրումները: 2022 թվականին տրանսպորտի այս տեսակով իրականացվել են 13494.9 հազ. տոննա բեռնափոխադրումներ, կամ ընդհանուր բեռնափոխադրումների 70.5%-ը, ինչը 2.2

անգամ գերազանցում է 2010 թվականի գրանցած ցուցանիշը: Պետք է նաև նշել, որ տրանսպորտի այս միջոցն առավել շատ ապահովում է ներքին բեռնափոխադրումները:

2022 թվականին ավտոմոբիլային տրանսպորտի փոխադրումների 32%-ը կազմել են միջազգային բեռնափոխադրումները, որոնց ընդամենը 6.5%-ն են ապահովել միջազգային բեռնափոխադրումների արտահանումը: Դիտարկվող ժամանակահատվածում ներքին ավտոմոբիլային տրանսպորտով բեռնափոխադրումների տեսակարար կշիռն ավտոմոբիլային տրանսպորտով իրականացվող բեռնափոխադրումների մեջ միջինում կազմել է 77%, իսկ միջազգային բեռնափոխադրումներինը՝ միջինում 23%: Պետք է նշել, որ 2010-2022 թթ. ավտոմոբիլային տրանսպորտով բեռների ներմուծումը միջինում կազմել է 18%, իսկ արտահանմանը՝ 5%:

ՀՀ ընդհանուր օգտագործման միջպետական նշանակության ավտոմոբիլային ճանապարհների երկարությունը վերջին տվյալներով կազմել է 1822.32 կմ, իսկ ՀՀ ընդհանուր օգտագործման հանրապետական նշանակության ավտոմոբիլային ճանապարհների երկարությունը՝ 1971.11 կմ («Հայաստանի Հանրապետության ընդհանուր օգտագործման պետական ավտոմոբիլային ճանապարհների անվանացանկ»): Աղյուսակ 2-ում ներկայացված է Հայաստանի Հանրապետության ընդհանուր օգտագործման մարզային (տեղական) նշանակության ավտոմոբիլային ճանապարհների երկարությունը:

Աղյուսակ 2.

Հայաստանի Հանրապետության ընդհանուր օգտագործման մարզային (տեղական) նշանակության ավտոմոբիլային ճանապարհների երկարությունը (կմ)

Մարզեր	Երկարությունը (կմ)
Արագածոտն	396.7
Արարատ	352.6
Արմավիր	391.8
Գեղարքունիք	460.3
Լոռի	399.1
Կոտայք	225.2
Շիրակ	495.2
Սյունիք	499.7
Վայոց ձոր	292.2
Տավուշ	247.6

Համաձայն Հայաստանի ընդհանուր բեռնափոխադրումների 2010-2022 թթ. տվյալների վերլուծության՝ երկրորդ մեծ տեսակարար կշիռն ունեցել են երկաթուղային տրանսպորտով իրականացվող բեռնափոխադրումները: 2010-2015 թթ. Հայաստանի երկաթուղային համակարգը փոխադրել է ավելի մեծ ծավալի միջազգային, քան տեղական բեռներ: Նշված ժամանակահատվածում երկաթուղային բոլոր բեռնափոխադրումների 53%-ը բաժին էր հասնում միջազգային փոխադրումներին: 2010-2015 թթ. Հայաստանի ընդհանուր երկաթուղային բեռնափոխադրումներում արտահանման միջին տեսակարար կշիռը կազմել է 13%, իսկ ներմուծմանը՝ 40%: 2016-2022 թթ. երկաթուղային համակարգում սկսել են գերակշռել տեղական բեռնափոխադրումները: Ավելին, եթե մինչև 2015 թվականը Հայաստանի միջազգային

բեռնափոխադրումներում առաջատարը համարվել է երկաթուղային տրանսպորտը, ապա 2016 թվականից սկսած ավտոմոբիլային տրանսպորտով բեռնափոխադրումների տեսակարար կշիռը գերազանցել է՝ հաշվի առնելով ԵԱՏՄ անդամակցությամբ պայմանավորված ավտոմոբիլային տրանսպորտով բեռնափոխադրումների ընթացակարգերի պարզեցումը:

2022 թվականին երկաթուղային տրանսպորտով իրականացվել են 3509 հազ. տոննա բեռնափոխադրումներ, կամ ընդհանուր բեռնափոխադրումների 18.3%-ը, ինչը 1.14 անգամ գերազանցում է 2010 թվականի գրանցած ցուցանիշը: Երկաթուղային տրանսպորտով փոխադրված հիմնական ապրանքատեսակներն են եղել հանքային շինարարական կյուբերը, գունավոր մետաղների հանքաքարը, նավթը և նավթամթերքը, հացահատիկ և աղացվող մթերքները, քիմիական և հանքային պարարտանյութերը: 2010-2022 թթ. Հայաստանի ընդհանուր բեռնափոխադրումների տեսակարար կշռում երկաթուղային բեռնափոխադրումներին միջինում բաժին է հասել ընդհանուր բեռնափոխադրումների 22%-ը:

Համաձայն Հայաստանի ընդհանուր բեռնափոխադրումների 2010-2022 թթ. տվյալների վերլուծության՝ երրորդ մեծ տեսակարար կշիռն ունեցել են խողովակաշարային տրանսպորտով իրականացվող բեռնափոխադրումները: Դիտարկվող ժամանակահատվածում խողովակաշարային տրանսպորտին միջինում բաժին է հասել Հայաստանի ընդհանուր բեռնափոխադրումների 12%-ը: Խողովակաշարային տրանսպորտով ներմուծվում է բնական գազ: Զաշային տեսանկյունից 2010-2022 թթ. խողովակաշարային տրանսպորտին, ի հաշիվ վառելիքի ներմուծման մեծ ծավալների, միջինում բաժին է հասել 38% (1743 հազ.տոննա):

Ինչ վերաբերում է օդային տրանսպորտով իրականացվող բեռնափոխադրումներին, պետք է նշել, որ որ Հայաստանն ունի երեք հիմնական օդանավակայան՝ Չվարթնոցը, Շիրակը և Էրեբունին: «Չվարթնոց» միջազգային օդանավակայանը երկրի հիմնական դարպասն է: «Արմենիա միջազգային օդանավակայաններ» ընկերությունը 30-ամյա կոնցեսիոն պայմանագրով կառավարում և սպասարկում է «Չվարթնոց» և «Շիրակ» օդանավակայանները (մինչև 2030 թվականը): Համաձայն աղյուսակ 2.5.-ի՝ դիտարկվող ժամանակահատվածում օդային տրանսպորտով իրականացված բեռնափոխադրումների տեսակարար կշիռը կայուն միտումներ է դրսևորել՝ կազմելով 0.1%: 2022 թվականին օդային տրանսպորտով իրականացված բեռնափոխադրումների ծավալը կազմել է 23.2 հազար տոննա, ինչը 2.6 անգամ ավել է 2010 թվականի ցուցանիշից: Դիտարկվող ժամանակաշրջանում օդային տրանսպորտով իրականացված փոխադրումներից արտահանմանը միջինում բաժին է հասել 65%, իսկ ներմուծմանը՝ 35%:

Այսպիսով, ուսումնասիրելով Հայաստանի Հանրապետության բեռնափոխադրումների տեսակարար կշիռները ըստ ընդհանուր օգտագործման տրանսպորտի տեսակների, կարելի է արձանագրել, որ ուսումնասիրվող ժամանակահատվածում «առյուծի բաժինը» հասել է ավտոմոբիլային տրանսպորտով իրականացվող բեռնափոխադրումներին: Այստեղ նաև պետք է նշեն, որ Հայաստանը միջազգային առևտրի մաս կազմում է հիմնականում Վրաստանի, այնուհետև Իրանի միջոցով: Ծովային ելք չունեցող Հայաստանի հիմնական բեռնափոխադրումներն իրականացվում են Երևանից 650 կմ հեռավորության վրա գտնվող Փոթի և Բաթումի նավահանգիստներից, մասնավորապես՝ Երևան-Գյումրի-Բավրա-Ախալքալաք-Բաթումի և Երևան-Վանաձոր-Բագրատաշեն-Թբիլիսի-Փոթի ավտոճանապարհներով, ինչպես նաև Այրում/Սադախլո երկաթուղով, իսկ դեպի Իրան՝ Մեղրիի միջով անցնող ավտոճանապարհով:

Հայաստանի տրանսպորտային ծախսերը ամենաբարձրներից մեկն են աշխարհում, ինչը հիմնականում պայմանավորված է հարևան 2 պետությունների հետ վատ հարաբերություններով (շրջափակումը Թուրքիայի և Ադրբեջանի կողմից) և

ծովային ելքի բացակայությամբ: Դեպի ծով ելք չունենալը, համաշխարհային շուկաներից մեծ հեռավորությունը, սահմանների փակ լինելը դժվարացնում են արտաքին առևտուրը և շարունակում են լրջորեն սահմանափակել Հայաստանի սոցիալ-տնտեսական զարգացումը: Հայաստանի միջազգային մրցունակության վրա ազդում են ոչ միայն տրանսպորտային ծառայությունների բարձր արժեքը, այլ նաև փոխադրման տևողության անկանխատեսելիությունը (Լարսի անցակետի հաճախակի խափանումները):

Համաձայն մեր կողմից իրականացված վերլուծության՝ Հայաստանը մինչև 2019 թվականը գրանցել է բեռնափոխադրումների արժեքի ամենաբարձր ցուցանիշը տարածաշրջանում, ինչը ևս մեկ անգամ փաստում է, որ Հայաստանն աշխարհագրորեն մեկուսացված երկիր է, որն ամենաշատն է տուժում տարածաշրջանային տրանսպորտային շրջափակումներից: 2020 թվականից սկսած՝ տարածաշրջանում ամենաբարձր ցուցանիշն արձանագրվել է Ադրբեջանում՝ 2020 թվականին կազմելով 10%, իսկ 2021 թվականին՝ 11%: 2014-2022 թվականներին Հայաստանի բեռնափոխադրումների միջին արժեքը կազմել է 9.2%, իսկ Ադրբեջանինը՝ 9% (Mikayelyan 169):

Փակ սահմանները Ադրբեջանի և Թուրքիայի հետ մեծացրին Վրաստանի հետ լավ հարաբերությունների պահպանման կարևորությունը՝ կապված սևծովյան նավահանգիստներ (արևմուտք և հարավ) տանող ճանապարհային/երկաթուղային ուղիների հետ, ինչպես նաև Իրանի հետ հարաբերությունների պահպանման կարևորությունը, որն ապահովում է միակ այլընտրանքային ճանապարհը նավահանգիստներին (Հայաստանի Հանրապետության Տրանսպորտի և կապի նախարարություն):

Բացի մեր հետազոտություններից միջազգային գեկույցները նույնպես փաստում են Հայաստանում լոգիստիկ ոլորտի խնդիրները: Օրինակ, համաձայն լոգիստիկ ոլորտը համապարփակ գնահատող ամենատարածված ցուցանիշ համարվող լոգիստիկ արդյունավետության համաթվի (հաշվարկվում է Համաշխարհային բանկի (ՀԲ) և ֆիննական Տուրկու քաղաքի համալսարանի հետ համատեղ)՝ Հայաստանում լոգիստիկ արդյունավետության համաթիվը 2023 թվականին կազմել է 2.5 միավոր (առավելագույն միավոր՝ 5)՝ զբաղեցնելով 99-րդ հորիզոնականը (139 երկրներից), իսկ 2018 թվականին՝ 2.61 միավոր՝ զբաղեցնելով 92-րդ հորիզոնականը: Միաժամանակ, 2023 թվականին լոգիստիկ արդյունավետության համաթիվը բնութագրող 6 բաղկացուցիչների վերլուծության համաձայն՝ Հայաստանում առավել խնդրահարույց են միջազգային բեռնափոխադրումների, առևտրային և տրանսպորտային ենթակառուցվածքների որակը, լոգիստիկ ծառայությունների մատուցման կարողունակությունն ու որակը, ինչպես նաև բեռների շարժին հետևելու ու վերահսկելու սահմանափակ հնարավորությունները:

Մեր կողմից իրականացված «Լոգիստիկ արդյունավետության համաթվի ազդեցությունը ՀՀ տնտեսության վրա» հետազոտության (Назарян и Микаелян 436) հիմնական արդյունքները ցույց են տվել, որ լոգիստիկ համակարգի ցուցանիշներն ունեն որոշակի ազդեցություն Հայաստանի տնտեսության վրա: Վերոնշյալ մոդելների վերլուծության համաձայն՝ լոգիստիկայի արդյունավետության համաթվի և դրա հինգ բաղադրիչների 1% աճը հանգեցնում է Հայաստանի մեկ շնչին բաժին ընկնող ՀՆԱ-ի աճին, որը տատանվում է 1.028%-ից 1.32%-ի սահմաններում: Պետք է նշել, որ առավելագույն 1.32% արդյունքը արձանագրել է «Ենթակառուցվածքներ» բաղադրիչը: Վերոնշյալից կարելի է եզրակացնել, որ լոգիստիկ ենթակառուցվածքների զարգացումը կարող է նպաստել տնտեսության զարգացմանը: Հաշվի առնելով ծովային ելքի բացակայությունը՝ Հայաստանի պարագայում բեռնափոխադրումների ապահովման ժամանակ լոգիստիկ ենթակառուցվածքների զարգացմանն ուղղված ջանքերն առանցքային դեր են խաղում: Միևնույն ժամանակ, պետք է դիտարկել նաև վերջին ժամանակներում առավել հաճախ բարձրաձայնվող երկու հարևան երկրների հետ

հնարավոր տրանսպորտային ենթակառուցվածքների ապաշրջափակման ազդեցությունները: Բեռնափոխադրումների ծախսերի և առևտրային գործարքների իրականացման ժամանակի վրա մեծ ազդեցություն ունեն տրանսպորտային ենթակառուցվածքների որակը և խտությունը: Այս տեսանկյունից անհրաժեշտ է հասկանալ, թե որքանով կարող են տրանսպորտային հաղորդակցության ապաշրջափակումն ու օպտիմալացումը խթանել առևտուրը տրանսպորտային նոր միջանցքում գտնվող երկրների հետ:

Արցախյան 44-օրյա պատերազմից հետո՝ 2020 թվականի նոյեմբերի 9-ի եռակողմ համաձայնագրի հայտարարության 9-րդ կետում նշվում է, որ ապաշրջափակվում են տարածաշրջանում բոլոր տնտեսական և տրանսպորտային կապերը, ինչը դիտարկում է երկաթուղային և ավտոմոբիլային հաղորդակցության վերականգման հնարավորությունները: Եթե փորձենք ավելի բաց շարադրել Եռակողմ հայտարարության 9-րդ կետը, ապա Հայաստանը թույլ է տալիս իր տարածքով բացել միջանցք «Թուրքիայի-Նախիջևանի-Ադրբեջանի» տրանսպորտային հաղորդակցության համար:

Այժմ փորձենք հասկանալ, թե ինչ ուղղություններ են հնարավոր երկաթուղային և ավտոմոբիլային հաղորդակցությունների վերականգնման համար:

Համաձայն հետազոտությունների (Փախյան և ուրիշներ 95)՝ հնարավոր երկաթուղային հաղորդակցության վերագործարկման ուղղություններն են.

1. Հայաստանի հյուսիսարևելյան շրջաններից Երևան-Իջևան-Ղազախ, այստեղից էլ դեպի Թբիլիսի կամ Բաքու, այնուհետև Ռուսաստան ուղղություն (Երևան-Իջևան-Աղստև-Եվլախ-Բաքու-Դերբենդ երկաթուղի):
2. Կարս-Գյումրի-Արմավիր-Երասխ-Շարուր-Նախիջևան երկաթգծի Երասխ-Շարուր անցումը, որը կկապի ՀՀ Արարատի մարզը Նախիջևանին:
3. Երասխ-Շարուր անցման վերագործարկման դեպքում հնարավոր է նաև Ղարս-Գյումրի-Նախիջևան-Մեղրի-Բաքու երկաթգծի շահագործումը:

Այսօր երկաթուղային հաղորդակցության ապաշրջափակման տեսանկյունից հիմնականում դիտարկվում է Օրդուբադ-Մեղրի ճանապարհը:

2023 թվականի հունիսի 2-ին Ռուսաստանի մայրաքաղաք Մոսկվայում տեղի է ունեցել Հայաստանի, Ռուսաստանի և Ադրբեջանի փոխվարչապետների համանախագահությամբ եռակողմ աշխատանքային խմբի 12-րդ հանդիպումը: Որպես հանդիպման արդյունք՝ հայտարարվել է, որ փոխըմբռնում է ձեռք բերվել Երասխ-Ձուլֆա-Մեղրի-Հորադիզ երթուղու երկայնքով երկաթուղային հաղորդակցության վերականգնման և կազմակերպման կոնկրետ քայլերի իրականացման վերաբերյալ:

Տնտեսական տեսանկյունից՝ այս երկաթուղային երթուղին գործարկելուց առաջ պետք է հաշվարկվեն, թե որքանով կնվազեն Հայաստանի տրանսպորտային ծախսերը, կլրճատվի արդյոք բեռնափոխադրումների ժամանակը, և որքանով այն ձեռննու կլինի հայկական արտադրողների համար: Կարևոր է նաև հասկանալ, թե ինչպիսի սակագներ կգործեն, օրինակ, Ադրբեջանի տարածքով տարանցման ժամանակ, և կլինեն արդյոք բեռների անվտանգության ապահովման երաշխիքներ:

Բացի երկաթուղային երթուղիներից նաև քննարկվում են ավտոմոբիլային հաղորդակցությունների վերականգնման հարցեր: 44-օրյա պատերազմից հետո թուրք-ադրբեջանական տանդեմը միջազգային մակարդակով ակտիվորեն զբաղվում է Սյունիքի կամ, ինչպես Ադրբեջանն է կոչում, «Չանգեզուրի միջանցք» թեզի շրջանառության տարածմամբ:

Այժմ վերլուծենք, թե «Չանգեզուրի միջանցք» նախագիծը ինչ կարող է տալ կողմերին:

Թուրքիա

- Թուրքիան ոչ միայն ցամաքային կապ կհաստատի Ադրբեջանի հետ, այլ նաև կփորձի տնտեսական և ռազմական կապերը խորացնել

թուրքական աշխարհի մյուս պետությունների հետ:

- Այդ միջանցքի շահագործմամբ Թուրքիան հնարավորություն կստանա տարածաշրջանում թուլացնել ռուսական և իրանական ազդեցությունը:

Ադրբեջան

- Ադրբեջանը ցամաքային տրանսպորտային կապ կունենա Նախիջևանի հետ առանց Իրանից կախվածության մեջ լինելու:

Իրան

- Իրանը կդադարի համարվել տարանցիկ երկիր Թուրքիայի և Ադրբեջանի համար:
- Իրանի՝ Հայաստանին սահմանակից տարածքները կլինեն թուրք-ադրբեջանական տանդեմի մշտադիտարկման ներքո:

Հայաստան

- Հայաստանի Հանրապետության հարավային սահմանը ցանկացած պահի կարող է հայտնվել շրջափակման մեջ:

Հայաստանի վերաբերյալ այս կետը կարելի է մեկնաբանել Ադրբեջանի Նախագահի կողմից վարվող հայատյաց քաղաքականությամբ: Ի. Ալիևի խոսքով՝ «Արևմտյան Ադրբեջանը» ներկայումս գտնվում է Հայաստանի վերահսկողության տակ: Նա իր խոսքում նշում է նաև, որ գործարկելով «Չանգեզուրի միջանցքը»՝ Ադրբեջանը իր քաղաքացիներին կվերադարձնի իրենց Նախնիների հողերը:

Բացի հայտարարություններից Ադրբեջանի Նախագահը նաև գործուն քայլերով է ապացուցում տարածաշրջանում բոլոր տնտեսական և տրանսպորտային կապերի ապաշրջափակման կերծ խաղաղասիրական օրակարգը՝ 2022 թվականի դեկտեմբերի 12-ից ամբողջական շրջափակման մեջ պահելով Արցախում ապրող 120000 հայ բնակչությանը:

Սակայն, չնայած ակտիվորեն կիրառվող «միջանցքային» հռետորաբանությանը, ներկայումս լուրջ խոչընդոտներ են նկատվում այդ Նախագծի իրականացման համար: Այդ խոչընդոտների մի մասը կրում է աշխարհաքաղաքական բնույթ, իսկ մյուս մասը՝ տնտեսական:

Որպես աշխարհաքաղաքական բաղադրիչ հարկ է Նախ հաշվի առնել իրանաադրբեջանական վերջին շրջանի լարված հարաբերությունները և Իրանի կողմից վարվող քաղաքականությունը՝ Արցախյան 44-օրյա պատերազմից հետո Հարավային Կովկասում սահմանների փոփոխության, ինչպես նաև Հայաստանի հարավով նոր միջանցքի ձևավորման հարցերում իր կարմիր գծերի բազմիցս ընդգծումը:

Ինչ վերաբերում է Չանգեզուրի միջանցքի տնտեսական բաղադրիչին, ապա այն ամենախոցելին է Հայաստանի Հանրապետության համար: «Միջանցքային սցենարով» տարածաշրջանում տնտեսական և տրանսպորտային կապերի ապաշրջափակման թեզը ոչ միայն չի կրճատելու Հայաստանի բարձր տրանսպորտային ծախսերը, այլև պարունակում է «պայթուկավտանգ» մարտահրավեր՝ Հայաստան-Իրան առևտրային ուղու լիակատար արգելափակման համար:

Այսպիսով, վերլուծությունները ցույց են տալիս, որ Ադրբեջանը և Թուրքիան ունեն բոլորովին այլ մոտեցում՝ Նպատակ ունենալով Մեդրիի տարածքով միացնել Ադրբեջանի հարավային շրջանները Նախիջևանի, այնուհետև Թուրքիայի հետ, ինչի հետևանքով Հայաստանը կհայտնվի տրանսպորտային լրիվ շրջափակման մեջ: Ադրբեջանի և Թուրքիայի միջև միութենական հարաբերությունների՝ Շուշիի հռչակագրում նշվում է, որ Չանգեզուրի միջանցքի բացումը Ադրբեջանի արևմտյան շրջանների և Նախիջևանի միջև և Նախիջևան-Ղարս երկաթուղու կառուցումը՝ որպես երկու երկրների միջև հաղորդակցության բարելավման կարևորագույն պայմանն են:

Վերադառնալով Հայաստանի լոգիստիկ համակարգի բարելավման նպատակով բեռնափոխադրումների ծախսերի նվազման հարցին՝ կարևոր է հասկանալ, թե ինչպիսի այլընտրանքային հնարավորություններ ունի Հայաստանը, որի պարագայում հաշվի են առնվում ոչ միայն տնտեսական օգուտներ ունենալը, այլև ազգային անվտանգային ռիսկերի նվազեցումը: Այսպես, թուրք-ադրբեջանական տանդեմի կողմից առաջ քաշված «պայթուկավտանգ» օրակարգերի ֆոնին նկատվում է հայ-իրանական այլընտրանքային ծրագրերի քննարկման աշխուժացում:

Քննարկման փուլում է գտնվում իրանական «Պարսից ծոց-Սև ծով» տրանսպորտային միջանցքի նախագիծը, որի գործարկումը Հայաստանի տարածքով չափազանց կարևոր է՝ որպես այլընտրանք թուրք-ադրբեջանական տարբեր ծրագրերի: Այս նախագիծը ենթադրում է չընդհատվող երթուղի, որ Դեյլին և Թեիրանը Երևանի և Թբիլիսիի միջոցով կապում է Եվրոպայի հետ: Միջազգային տրանսպորտային միջանցքի գաղափարն Իրանն առաջին անգամ հնչեցրել է 2016 թվականին: Նախագծին միացել էին Հայաստանը, Բուլղարիան, Վրաստանը, Հունաստանը: Այս ընթացքում աշխատանքային խմբերի վեց հանդիպում է տեղի ունեցել: «Պարսից ծոց-Սև ծով» միջանցքը Հայաստանին թույլ կտա դիվերսիֆիկացնել մատակարարումները, ազատորեն օգտվել Իրանի նավահանգիստներից՝ դրանով իսկ դառնալով առանցքային տարանցիկ հանգույց: Պետք է նշել, որ նախագծին միանալու համար հայկական կողմին անհրաժեշտ է լուծել իր լոգիստիկ և ենթակառուցվածքային խնդիրները: Մասնավորապես, կարճ ժամանակում Հայաստանը պետք է ավարտին հասցնի երկրի հարավը հյուսիսին կապող ավտոմոբիլային ճանապարհի շինարարությունը: Հյուսիս-Հարավ ճանապարհի իրագործումը բխում է նաև Իրանի շահերից, ինչը, ըստ Էության, թույլ կտա զսպել տարածաշրջանում Թուրքիայի հզորացման աշխարհաքաղաքական հավակնությունները: Բացի դրանից, Իրանի ակտիվ ինտեգրումը Հյուսիս-Հարավ միջազգային տրանսպորտային միջանցքին ԵԱՏՄ-ի, Հնդկաստանի և Չինաստանի հետ մերձեցման տրամաբանական քաղաքական շարունակությունն է:

Եզրակացություն

ՀՀ լոգիստիկ համակարգի բարելավումը տնտեսության զարգացմանը նպաստող կարևոր գործոններից մեկն է՝ հաշվի առնելով ծովային ելքի բացակայությունն ու տրանսպորտային ենթակառուցվածքների թույլ զարգացվածությունը: Չորս հարևան երկրների հետ սահմաններից բաց են միայն երկուսը՝ Վրաստանի հետ սահմանը հյուսիսում և Իրանի հետ սահմանը հարավում: Դեպի ծով մեկ կամ երկու ելքերից ունեցած կախվածությունը պարունակում է «կախյալ բեռնափոխադրող» դառնալու ռիսկ, որի դեպքում բեռնափոխադրողն ունի փոխադրման միայն մեկ միջոց: Պետք է պահպանել այլընտրանքային ուղիներ, որպեսզի կրճատվեն տարանցիկ երկրների ենթակառուցվածքներից կախվածության ռիսկը, տարանցիկ երկրներում տարանցիկ և մաքսային գանձումների հետ կապված վճարները, ուղղակի ծախսերը և ուշացումները, տարանցիկ երկրներում խոչընդոտների նկատմամբ զգայունությունը:

Մյուս կողմից, Ադրբեջանի ու Թուրքիայի հետ ընթացիկ հարաբերություններն ու դրանց զարգացման հնարավոր «սցենարները» մի շարք ռիսկեր են ի հայտ բերում Հայաստանի համար: Այս համատեքստում «Թուրքիայի-Նախիջևանի-Ադրբեջանի» տրանսպորտային հաղորդակցության ուղի բացելը ՀՀ տարածքով մի քանի ուղղություններով է ներկայացվում: Մասնավորապես 2023 թվականի հունիսի 2-ի հանդիպման արդյունքներով քննարկվում է Երասխ-Ջուլֆա-Մեդրի-Հորադիզ երթուղու երկայնքով երկաթուղային հաղորդակցության վերականգնման հարցը: Իսկ ավտոմոբիլային հաղորդակցությունների վերականգնման մասով ակտիվորեն շրջանառվում է Ադրբեջանի կողմից առաջ քաշված «Չանգեզուրի միջանցքը», որը սակայն ինչպես տնտեսական, այնպես էլ աշխարհաքաղաքական մարտահրավերներ

ու խնդիրներ է ստեղծելու Հայաստանի համար: Մի կողմից կարող է լիակատար արգելափակվել Հայաստան-Իրան առևտրային ուղին, իսկ մյուս կողմից՝ իրանա-ադրբեջանական վերջին շրջանի լարված հարաբերությունները տարածաշրջանում կարող են սոր պատերազմների կամ ռազմական բախումների հիմք դառնալ:

Որպես ՀՀ լոգիստիկ համակարգի զարգացման այլընտրանքային ուղի՝ մեր կողմից դիտարկվել է «Պարսից ծոց-Սև ծով» տրանսպորտային միջանցքի նախագիծը, որը հնարավորություն է տալիս Դելին և Թեհրանը Երևանի և Թբիլիսիի միջոցով կապել Եվրոպայի հետ:

Այսպիսով, հողվածի շրջանակներում կատարված ուսումնասիրությունները հիմք են տալիս եզրակացնելու, որ Հայաստանի լոգիստիկ համակարգի ընթացիկ վիճակը բավական «զգայուն» ու արդիական խնդիրներ է ի հայտ բերել ինչպես երկրի ընդհանուր տնտեսության զարգացման, այնպես էլ ազգային անվտանգությանն առնչվող հարցերում: Այս առումով, Հայաստանի լոգիստիկ համակարգում առկա խոչընդոտներն ու մարտահրավերները պահանջում են հասցեական ու թիրախային մոտեցումներ, իսկ դրանց հանգուցալուծումները կարող են ՀՀ տնտեսության կայուն զարգացման անկյունաքարը դառնալ:

ՕԳՏԱԳՈՐԾՎԱԾ ԳՐԱԿԱՆՈՒԹՅԱՆ

1. Փախյան, Աննա և ուրիշներ. Թուրքիայի կողմից Հայաստանի սպաշրջափակման հնարավորություններն ու մարտահրավերները, «*Ամբերդ*» մատենաշար, թիվ 57, 2022, Եր.: «Տնտեսագետ» հրատ., 189 էջ:

2. Համաշխարհային բանկ. *Լոգիստիկ արդյունավետության համաթիվը 2007-2023 թվականներին*, Համաշխարհային բանկի տվյալների շտեմարան՝ https://lpi.worldbank.org/sites/default/files/2023-03/International_LPI_from_2007_to_2023_0.xlsx

3. «Հայաստանի Հանրապետության ընդհանուր օգտագործման պետական ավտոմոբիլային ճանապարհների անվանացանկ» 2014 թվականի փետրվարի 13-ի N 265-Ն որոշում <https://www.arlis.am/documentview.aspx?docid=159204>

4. Հայաստանի Հանրապետության վարչապետի, Ադրբեջանի Հանրապետության նախագահի և Ռուսաստանի Դաշնության նախագահի հայտարարությունը, 10.11.2020, <https://www.primeminister.am/hy/press-release/item/2020/11/10/Announcement/>

5. Հայաստանի Հանրապետության Տրանսպորտի և կապի նախարարություն, *Ասիական Չարգացման Բանկ, SM 4973-ARM*, Երևան, 2008 նոյեմբեր:

6. ՀՀ ԱԿԾ. *Հայաստանի վիճակագրական տարեգիրք 2011-2022թթ.*, <https://www.armstat.am/am/?nid=586>

7. Aliyev threatens to establish ‘corridor’ in Armenia by force <https://oc-media.org/aliyev-threatens-to-establish-corridor-in-armenia-by-force/> OC MEDIA

8. Mikayelyan, Tigran. “The comparative analysis of transport costs of Armenia within EAEU and regional countries”, ALTERNATIVE Quarterly Academic Journal 2023 #2 April – June, 2023.

9. Progress achieved in unblocking transport ties between Baku, Yerevan — Russian deputy PM <https://tass.com/politics/1627159> TASS

10. Назарян, Григор и Микаелян, Тигран. «Влияние индекса логистической эффективности на экономику Армении», стр. 429-438. Детерминанты развития экономики России в условиях цифровой трансформации и обеспечения технологического суверенитета: монография / Н.Г. Вовченко, Н.Г. Кузнецов и др. ; под ред. д.э.н., профессора Е.Н. Ма-каренко. – Ростов-на-Дону : Издательско-полиграфический комплекс Рост. гос. экон. ун-та (РИНХ), 2023, 546 с.

11. Шушинская декларация о союзнических отношениях между Азербайджанской Республикой и Турецкой Республикой Источник: <https://www.kavkaz-uzel.eu/articles/365007/> Кавказский Узел.

WORKS CITED

1. Anna P'axlyan & owrishner T'urqiayi koghmic Hayastani apashrjap'akman hnaravorut'yunnern u martahravernery'// «Amberd» matenashar, t'iv 57, 2022t'., Er.: «Tntesaget» hrat., 189 e'j [Anna Pakhlyan and others. Opportunities and Challenges of Turkey's Blockade of Armenia // "Amberd" series, No. 57, 2022, Yerevan. "Economist" ed., 189 pages], (In Armenian)
2. Hamashxarhayin bank. Logistik ardyunavetut'yan hamat'iviy' 2007-2023 t'vakannerin. *Hamashxarhayin banki t'valneri shtemaran.* https://lpi.worldbank.org/sites/default/files/2023-03/International_LPI_from_2007_to_2023_0.xlsx [World Bank: Logistics Efficiency Index in 2007-2023, World Bank Database], (In Armenian)
3. «Hayastani Hanrapetut'yan y'ndhanur o'gtagorc'man petakan avtomobilayin twanaparhneri anvanacank» 2014 t'vakani p'etrvari 13-i N 265-N oroshum [Decision N 265-N of February 13, 2014 "Name List of Public Highways of the Republic of Armenia"], <https://www.arlis.am/documentview.aspx?docid=159204> (In Armenian)
4. Hayastani Hanrapetut'yan varchapeti, Adrbejani Hanrapetut'yan naxagahi ev R'usastani Dashnut'yan naxagahi haytararut'yuny', 10.11.2020 [Statement of the Prime Minister of the Republic of Armenia, the President of the Republic of Azerbaijan and the President of the Russian Federation, 10.11.2020], <https://www.primeminister.am/hy/press-release/item/2020/11/10/Announcement/> (In Armenian)
5. Hayastani Hanrapetut'yan Transporti ev kapi naxararut'yun, Asiakan Zargacman Bank, TA 4973-ARM: Erevan, 2008t'. noyember: [Ministry of Transport and Communications of the Republic of Armenia, Asian Development Bank, TA 4973-ARM. Yerevan, 2008 November], (In Armenian)
6. HH AVC. Hayastani vichakagrakan taregirq 2011-2022t't'., [NSS of RA. Statistical Yearbook of Armenia 2011-2022], <https://www.armstat.am/am/?nid=586> (In Armenian)
7. Aliyev Threatens to Establish 'Corridor' in Armenia by Force <https://oc-media.org/aliyev-threatens-to-establish-corridor-in-armenia-by-force/> OC MEDIA
8. Mikayelyan Tigran, 2023 "The Comparative Analysis of Transport costs of Armenia within EAEU and regional countries", ALTERNATIVE Quarterly Academic Journal 2023 #2 April – June.
9. Progress achieved in unblocking transport ties between Baku, Yerevan — Russian deputy PM <https://tass.com/politics/1627159> TASS
10. Nazarjan Grigor i Mikaeljan Tigran 2022 "Vlijanie indeksa logisticheskoy jeffektivnosti na jekonomiku Armenii" str. 429-438. Determinanty razvitija jekonomiki Rossii v uslovijah cifrovoj transformacii i obespechenija tehnologicheskogo suvereniteta: monografija / N.G. Vovchenko, N.G. Kuznecov i dr. ; pod red. d.je.n., professora E.N. Ma-karenko. – Rostov-na-Donu : Izdatel'sko-poligrafiches-kij kompleks Rost. gos. jekon. un-ta (RINH), 2023. – 546 s. [Nazaryan Grigor, Mikaelyan Tigran 2022 "Influence of the Logistics Performance Index on the Economy of Armenia" pp. 429-438. Determinants of the Development of the Russian Economy in the Context of Digital Transformation and Ensuring Technological Sovereignty: monograph / N.G. Vovchenko, N.G. Kuznetsov and others; ed. Doctor of Economics, Professor E.N. Ma-karenko. - Rostov-on-Don: Publishing and printing complex Rost. State economy un-ta (RINH), 2023. - 546 p.] (In Russian)

11. Shushinskaja deklaracija o sojuzniceskih odnoszenijah mezhdou Azerbajdzhanskoj Respublikoj i Tureckoj Respublikoj [Shushi Declaration on allied relations between the Republic of Azerbaijan and the Republic of Turkey], <https://www.kavkaz-uzel.eu/articles/365007/> (In Russian)

ANALYSIS OF THE LOGISTICS SYSTEM OF RA IN THE CONTEXT OF POSSIBLE UNBLOCKING OF REGIONAL TRANSPORT INFRASTRUCTURES

TIGRAN MIKAYELYAN

Armenian State University of Economics, Faculty of Regulation of Economics and International Economic Relations, Department of "International Economic Relations", Ph.D. Student, Stepanakert, the Republic of Artsakh

The purpose of this article is to carry out a comprehensive analysis of the RA logistics system, taking into account the challenges and main development paths caused by the possible unblocking of regional transport infrastructures. A number of problems were raised by the author during the analysis. In particular, a situational description of the logistics and transport systems of Armenia was carried out, highlighting the existing problems and the main obstacles to development, as well as possible ways of development of RA transport system were outlined. In addition, the specific weights of Armenia's cargo transportation were studied according to the types of transport in general use, the length of the regional (local) motor roads of the Republic of Armenia in general use, etc. Considering that Armenia's transport costs are one of the highest in the world due to bad relations with 2 neighboring states (blockade by Turkey and Azerbaijan) and lack of sea access, the author also carried out an analysis of the possible directions of the development of the RA transport system in the context of the restoration of railway and automobile communication routes in the region.

The results of the conducted study show that a number of problems and challenges are relevant in the RA logistics system, which hinders the prospects of sustainable development of the RA economy and creates issues related to national security. In particular, the issue of transportation blockade by neighboring states remains on the agenda. On the other hand, the current scenarios of de-blockade, especially the possible use of the circulating "Zangezur Corridor" may raise both economic and national security issues for the participating parties, including Armenia. In this context, it becomes important to implement alternative transport routes, the "Persian Gulf-Black Sea" transport corridor project.

Key words: *Armenia, Iran, Azerbaijan, Turkey, infrastructures, common types of transport, railway transport, road transport.*

АНАЛИЗ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ РА В УСЛОВИЯХ ВОЗМОЖНОГО РАЗБЛОКИРОВАНИЯ РЕГИОНАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ ИНФРАСТРУКТУР

ТИГРАН МИКАЕЛЯН

аспирант кафедры международных экономических отношений факультета регулирования экономики и международных экономических отношений Армянского государственного экономического университета, г. Ереван, Республика Армения

Цель данной статьи – провести комплексный анализ логистической системы РА с учетом вызовов и основных путей развития, обусловленных возможным разблокированием региональных транспортных инфраструктур. В ходе анализа автором был поставлен ряд задач. В частности, было проведено ситуативное описание логистических и транспортных систем Армении, выявлены существующие проблемы и основные препятствия для развития, а также намечены возможные пути развития транспортной системы РА. Кроме того, изучены удельные веса грузоперевозок Армении по видам транспорта общего пользования, протяженность автомобильных дорог областного (местного) назначения общего пользования Республики Армения и др. Учитывая, что транспортные расходы Армении одни из самых высоких в мире из-за плохих отношений с двумя соседними государствами (блокада Турцией и Азербайджаном) и отсутствия выхода к морю, автор также провел анализ возможных направлений развития транспортной системы РА в контексте восстановления путей железнодорожного и автомобильного сообщения в регионе.

Результаты проведенного исследования показывают, что в логистической системе РА актуален ряд проблем и вызовов, которые препятствуют перспективам стабильного развития экономики РА и создают проблемы, связанные с национальной безопасностью. В частности, на повестке дня продолжает оставаться вопрос транспортного обхода соседних государств. С другой стороны, текущие сценарии разблокирования, особенно возможное применение «Зангезурского коридора», могут выявить вопросы как экономической, так и национальной безопасности для участвующих сторон, в том числе, для Армении. В этом контексте становится важным претворение в жизнь проекта альтернативных транспортных путей – транспортного коридора «Персидский залив-Черное море».

Ключевые слова: *Армения, Иран, Азербайджан, Турция, инфраструктура, распространенные виды транспорта, железнодорожный транспорт, автомобильный транспорт.*