

ԵՐԵՎԱՆԻ ՊԵՏԱԿԱՆ ՀԱՄԱԼՍԱՐԱՆ

ՍՅՈՒՋԱՆՆԱ ԱՐՄԵՆԻ ՊԵՏՐՈՍՅԱՆ

ՆՈՐ ՄԵՏԱՔՍԻ ՃԱՆԱՊԱՐՀԸ ԵՎ ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՄԻՋԱԶԳԱՅԻՆ
ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ՄԻՋԱՆՑՔՆԵՐԻ ԶԱՐԳԱՑՄԱՆ ԽՆԴԻՐՆԵՐԸ

Ը. 00.02 – «Տնտեսության, նրա ոլորտների տնտեսագիտություն և կառավարում»
մասնագիտությամբ տնտեսագիտության թեկնածուի գիտական աստիճանի
հայցման ատենախոսության

ՍԵՂՄԱԳԻՐ

Ատենախոսության թեման հաստատվել է Երևանի պետական համալսարանում

Գիտական ղեկավար՝

Տնտեսագիտության դոկտոր, պրոֆեսոր
ՎԱՀՐԱՄ ԳԵՎՈՐԳԻ ԱԲՐԱՀԱՄՅԱՆ

Պաշտոնական
ընդդիմախոսներ՝

Տնտեսագիտության դոկտոր, պրոֆեսոր
ՎԱՐԴԱՆ ԲԱԲԿԵՆԻ ԲՈՍՏԱՆՁՅԱՆ

Տնտեսագիտության թեկնածու, դոցենտ
ՍՈՒՐԵՆ ՀԱԿՈԲԻ ՊԱՐՍՅԱՆ

Առաջատար
կազմակերպություն՝

ՀՀ ԳԱԱ Մ. ՔՈԹԱՆՅԱՆԻ ԱՆՎԱՆ
ՏՆՏԵՍԱԳԻՏՈՒԹՅԱՆ ԻՆՍՏԻՏՈՒՏ

Ատենախոսության հրապարակային պաշտպանությունը կայանալու է 2024 թվականի դեկտեմբերի 13-ին, ժամը 13:30-ին Երևանի պետական համալսարանում (0025, ք. Երևան, Աբովյան փ. 52) գործող ՀՀ ԲԿԳԿ-ի Տնտեսագիտության 015 մասնագիտական խորհրդի նիստում:

Ատենախոսությանը կարելի է ծանոթանալ Երևանի պետական համալսարանի գրադարանում:

Սեղմագիրն առաքված է 2024 թվականի նոյեմբերի 11-ին:

015 մասնագիտական խորհրդի գիտական
քարտուղար, տնտեսագիտության
թեկնածու, դոցենտ

Աննա Հովիկի Հակոբջանյան

ԱՏԵՆԱԽՈՍՈՒԹՅԱՆ ԸՆԴՀԱՆՈՒՐ ԲՆՈՒԹԱԳԻՐԸ

Ատենախոսության թեմայի արդիականությունը: Տրանսպորտը հանդիսանում է ցանկացած երկրի տնտեսության զարգացման կարևորագույն ոլորտներից մեկը: Այն կոչված է ապահովելու բնակչության, բեռների շարժունակությունը ինչպես երկրի տարածքում, այնպես էլ դրա սահմաններից դուրս: Արդյունավետ գործող տրանսպորտային համակարգն ապահովում է տնտեսական և սոցիալական մեծ հնարավորություններ ու օգուտներ, նպաստում երկրի տնտեսության բոլոր ոլորտների կայուն ու համաչափ զարգացմանը, բնակչության կենսամակարդակի բարելավմանը, զբաղվածության աճին, ներդրումային և գործարար բարենպաստ միջավայրի ձևավորմանը, արտադրության ծավալների ընդլայնմանը: Հետևաբար տրանսպորտային համակարգի զարգացման մակարդակը էական ազդեցություն ունի երկրում տնտեսական աճի ապահովման գործում:

Արդի պայմաններում, գլոբալիզացիոն գործընթացներով պայմանավորված, երբ պետությունների միջև շարունակ ընդլայնվում են տնտեսական, առևտրային հարաբերությունները, կենսական նշանակություն ունի երկրի տարանցիկ ուղիների զարգացումը և ինտեգրումը միջազգային տրանսպորտային համակարգին:

Ներկայումս ՀՀ տրանսպորտային համակարգում մեծ տեսակարար կշիռ ունի ավտոմոբիլային տրանսպորտը, պայմանավորված նրանով, որ ՀՀ-ն գտնվում է «երկաթուղային մեկուսացման» մեջ արտաքին աշխարհից, չեն գործում Հայաստան-Թուրքիա, Հայաստան-Ադրբեջան միջսահմանային տրանսպորտային ուղիները, հարևան Իրանի հետ երկաթուղային հաղորդակցության ուղիներ չկան: Իսկ Վրաստանի հետ երկաթուղային հաղորդակցությունը գործում է ոչ մեծ արդյունավետությամբ, ինչը կապված է Վրաստան-Աբխազիա երկաթուղային հաղորդակցության բացակայությամբ, որով ապահովվում էր նաև Հայաստան-ՌԴ երկաթուղային կապը: Այս հիմնախնդիրներով և միջազգային առաքումների իրականացման այլընտրանքային ուղիների բացակայությամբ պայմանավորված դժվարանում է մրցունակ գներով միջազգային բեռնափոխադրումների իրականացման գործընթացը:

Թեկնածուական ատենախոսության թեմայի արդիականությունը հիմնավորվում է ՀՀ տրանսպորտային համակարգում առկա հիմնախնդիրների լուծման, լոգիստիկական ենթակառուցվածքների ու տարանցիկ տրանսպորտային ուղիների (միջանցքների) զարգացման արդյունավետ ուղիների մշակման անհրաժեշտությամբ: Արդյունքում ՀՀ հնարավորություն կստանա դառնալու «Նոր մետաքսի ճանապարհ» և այլ միջազգային տրանսպորտային ծրագրերի և ուղիների կարևորագույն տարանցիկ երկրներից մեկը, բազմազանեցնելու բեռնափոխադրումների և ուղևորափոխադրումների այլընտրանքային ուղիները, ապահովելու հսկայական տարանցիկ հոսքեր և տնտեսական մեծ օգուտներ:

Ատենախոսության նպատակը և խնդիրները: Ատենախոսության նպատակը «Նոր մետաքսի ճանապարհ» մեզաձրագրին ՀՀ տարանցիկ տրանսպորտային ուղիների (միջանցքների) ինտեգրման հիմնախնդիրների բացահայտումն ու լուծման

ուղիների ներկայացումն է, որը կնպաստի ՀՀ որպես տարանցիկ երկրի կայացմանը և տնտեսության զարգացմանը:

Նշված նպատակին հասնելու համար հետազոտական աշխատանքում առաջադրվել և լուծվել են հետևյալ խնդիրները.

- ուսումնասիրել տրանսպորտի ոլորտի դերն ու նշանակությունը երկրի տնտեսության արդյունավետության և մրցունակության բարձրացման համատեքստում,
- վերլուծել տրանսպորտի ոլորտի զարգացման ուղիները տնտեսապես զարգացած և հարևան երկրներում,
- ՀՀ տրանսպորտի ոլորտի գործունեության վերլուծության արդյունքում բացահայտել առկա հիմնախնդիրները՝ պայմանավորված երկրի միջազգային տարանցիկ ուղիների զարգացման հետ,
- ՀՀ տրանսպորտի ոլորտի գործունեության վերլուծության արդյունքում բացահայտել առկա հիմնախնդիրները՝ պայմանավորված երկրի միջազգային տարանցիկ ուղիների՝ միջազգային տրանսպորտային ուղիներին ինտեգրման հետ:
- վերլուծել «Հյուսիս-հարավ» տրանսպորտային միջանցքի հիմնական և այլընտրանքային ուղիներն ու գնահատել դրանց տնտեսական նպատակահարմարությունը,
- վերլուծել «Հարավ-Արևմուտք» միջազգային տրանսպորտային միջանցքի այլընտրանքային ուղիներն ու գնահատել դրանց տնտեսական նպատակահարմարությունը,
- գնահատել «Նոր մետաքսի ճանապարհի» «Հարավ-Արևմուտք» և «Հարավ-Հյուսիս» միջազգային տրանսպորտային ուղիներին Հայաստանի մասնակցության տնտեսական նպատակահարմարությունը,
- հիմնավորել տրանսպորտի ոլորտի և միջազգային տարանցիկ ուղիների (միջանցքների) զարգացման անհրաժեշտությունը ՀՀ տնտեսության արդյունավետ ու մրցունակ գործունեության ապահովման համար:

Ատենախոսության ուսումնասիրության օբյեկտը և առարկան:

Հետազոտության օբյեկտը ՀՀ տրանսպորտի ոլորտն է: Իսկ հետազոտության առարկան Հայաստանի տարանցիկ տրանսպորտային ուղիների (միջանցքների) զարգացման հետ կապված հիմնախնդիրները:

Ատենախոսության գիտական նորոյթը: Ատենախոսության թեմայի շրջանակներում իրականացված հետազոտության ընթացքում ստացվել են տեսական և կիրառական նշանակության գիտական արդյունքներ, որոնցից գիտական նորոյթ են.

- Հիմնավորվել է ՀՀ միջազգային տարանցիկ տրանսպորտային ուղիների զարգացման անհրաժեշտությունը, որը հնարավորություն կտա ինտեգրվելու միջազգային տրանսպորտային ուղիներին և օգտագործելու միջազգային

տարանցիկ բեռնաշրջանառության ծավալի մեծացման ու երկրի տնտեսության զարգացման ոլորտում առկա ռեսուրսները:

- Կատարվել է «Հյուսիս-հարավ» միջազգային տրանսպորտային միջանցքի գործող և հնարավոր այլընտրանքային տրանսպորտային ուղիների վերլուծություն, գնահատվել է դրանց արդյունավետությունն ու ՀՀ մասնակցության տնտեսական նպատակահարմարությունը:
- Մշակվել է «Հարավ-Արևմուտք» տրանսպորտային միջանցքը ձևավորող հնարավոր այլընտրանքային ուղիների կազմը և հիմնավորվել ՀՀ մասնակցության տնտեսական նպատակահարմարությունը:
- Հիմնավորվել է «Իրան – Հայաստան – Վրաստան – ԵՄ երկրներ» տարանցիկ երկաթուղային տրանսպորտային ուղու տնտեսական նպատակահարմարությունը, որը շահեկան ռազմավարական նշանակություն կունենա ՀՀ համար և կնպաստի տնտեսության արդյունավետության ու մրցունակության բարձրացմանը:

Ատենախոսության արդյունքների տեսական և գործնական նշանակությունը:

Ատենախոսության թեմայի շրջանակներում իրականացված հետազոտությունը, վեր հանված խնդիրներն ու դրանց լուծման նպատակով առաջարկվող ուղիներն ու մոտեցումները կարող են գործնական կիրառություն ունենալ ՀՀ Կառավարության՝ Տրանսպորտի ոլորտին առնչվող քաղաքականության կատարելագործման գործընթացում, ինչպես նաև Տարածքային կառավարման և ենթակառուցվածքների նախարարության կողմից՝ երկրի տրանսպորտային համակարգի զարգացման միջնաժամկետ և երկարաժամկետ ծրագրերի մշակման ժամանակ: Հետազոտության արդյունքերը կարող են հիմք հանդիսանալ նաև «Հարավկովկասյան երկաթուղի» ՓԲԸ-ի կողմից ՀՀ երկաթուղային ցանցի զարգացման ռազմավարական ծրագրերի մշակման համար:

Ատենախոսության արդյունքների փորձարկումը և հրապարակումները:

Հետազոտության հիմնադրույթներն ու գիտական արդյունքները քննարկվել են ԵՊՀ «Կառավարման և գործարարության» ամբիոնում: Ատենախոսության գիտական արդյունքներն ու նորույթի դրույթները հավանության են արժանացել նաև Հայ-Ռուսական համալսարանի XVII տարեկան գիտաժողովում (Երևան, 2023թ.): Ատենախոսության թեմայի շրջանակներում կատարված հետազոտության արդյունքներն ամփոփվել են 4 գիտական հոդվածներում, որոնք տպագրվել են հայրենական և արտասահմանյան գիտական պարբերականներում: Հետազոտության գիտական արդյունքներն ամփոփող ևս մեկ զեկույց ներկայացվել է Եվրոպական տարածաշրջանային գիտական ասոցիացիայի (ERSA) 63-րդ համաժողովում, որը տեղի է ունեցել սույն թվականի օգոստոսի 26-30-ին՝ Պորտուգալիայում:

Ատենախոսության կառուցվածքը և ծավալը: Ատենախոսությունը բաղկացած է ներածությունից, երեք գլխից, եզրակացություններից և առաջարկություններից, օգտագործված գրականության ցանկից և հավելվածից: Ատենախոսությունը

շարադրված է 122 էջի վրա (առանց հավելվածի) և պարունակում է 15 աղյուսակ, 5 գծապատկեր և 6 նկար:

ԱՏԵՆԱԽՈՍՈՒԹՅԱՆ ՀԻՄՆԱԿԱՆ ԲՈՎԱՆԴԱԿՈՒԹՅՈՒՆԸ

Ներածությունում հիմնավորվել է ատենախոսության թեմայի արդիականությունը, ներկայացվել են հետազոտության նպատակը և խնդիրները, օբյեկտը և առարկան, տեսական, մեթոդաբանական և տեղեկատվական հիմքերը, ստացված գիտական նորոյթները, գիտագործնական և կիրառական նշանակությունը, արդյունքների փորձարկումը և ատենախոսության կառուցվածքը:

Ատենախոսության առաջին՝ «Տրանսպորտի ոլորտի առաջանցիկ զարգացումը որպես երկրի տնտեսության զարգացման գործոն» գլխում ներկայացվել են մասնագիտական գրականության մեջ ատենախոսության թեմայի շրջանակներում ուսումնասիրվող հիմնահարցի շուրջ առկա մոտեցումները, ուսումնասիրվել է տրանսպորտի ոլորտի էությունը, զարգացման կարևորությունը երկրի տնտեսության արդյունավետության ու մրցունակության բարձրացման առումով: Կատարվել է ոլորտի զարգացման ուղիների վերլուծությունը տնտեսապես զարգացած, հարևան երկրներում, ոլորտի գործունեության վերլուծությունը և զարգացման ուղղությունները Հայաստանի Հանրապետությունում:

Տրանսպորտի ոլորտն իրենից ներկայացնում է արդյունավետ փոխազդող և փոխներգործող տրանսպորտի տեսակների, հաղորդակցության ուղիների և տրանսպորտային միջոցների ամբողջություն, որոնք կոչված են ապահովելու ուղևորափոխադրումներն ու բեռնափոխադրումները՝ տրանսպորտային ծառայությունների նկատմամբ բնակչության և ապրանքարտադրողների պահանջարկի բավարարման նպատակով:

Բացի դրանից «տրանսպորտ» տերմինը կիրառվում է նաև այլ իմաստներով.

- արտադրության ոլորտ է, որն իրականացնում է բեռնափոխադրումներ և ուղևորափոխադրումներ,
- տեխնիկական միջոցների ամբողջություն է, որն ապահովում է ապրանքների և մարդկանց տեղաշարժը,
- տարածության մեջ մարդկանց և բեռների տեղափոխման գործընթաց է, որը հաճախ փոխարինվում է «փոխադրում» տերմինով,
- տրանսպորտային միավորների շարժվող հոսք է,
- մարդկային գործունեության տեսակ է կամ մասնագիտություն:¹

Ուսումնասիրելով տնտեսագիտական գրականության մեջ «միջազգային տրանսպորտային միջանցք» հասկացության վերաբերյալ առկա սահմանումները, հարկ է ընդգծել, որ որոշ տնտեսագետներ այն բնորոշելիս շեշտը դրել են

¹ Кочинов Ю.А., Кочинова Т.В., Транспортное обеспечение коммерческой деятельности, учебное пособие часть 2, «Виды транспорта и перевозок грузов», Пермь: Изд-во «ОТ и ДО», 2014 – 116 с., стр. 6.

տեխնիկական համապատասխան պայմանների առկայության անհրաժեշտության վրա (ենթակառուցվածք, շարժակազմ և այլն): Որոշ տնտեսագետներ էլ, կարևորել են վերջինիս գործունեությունը կարգավորող համապատասխան իրավական նորմերի, կանոնների, փոխադրումային պայմանների առկայությունը:

ՄԱԿ-ի Ներքին տրանսպորտի կոմիտեն, կարևորելով թե՛ տեխնիկական, թե՛ իրավական և թե՛ կազմակերպական պայմանների անհրաժեշտությունը, «միջազգային տրանսպորտային միջանցք» հասկացությունը բնորոշել է որպես ազգային կամ միջազգային տրանսպորտային համակարգի մի մաս, որն ապահովում է զգալի բեռնափոխադրումներ և ուղևորափոխադրումներ աշխարհագրական տարբեր տարածաշրջանների միջև և իր մեջ ներառում այդ ուղղությամբ գործող տրանսպորտի բոլոր տեսակների շարժակազմերն ու այդ փոխադրումների իրականացման համար տեխնոլոգիական, կազմակերպական և իրավական պայմանների ամբողջությունը:

ՈՒսումնասիրելով ՀՀ տրանսպորտային համակարգի 2018-2022թթ. վիճակագրական տվյալները՝ հարկ է ընդգծել ավտոմոբիլային տրանսպորտի մեծ տեսակարար կշիռը, որին բաժին է հասել բեռնափոխադրումների 73%-ը, իսկ երկաթուղային տրանսպորտին՝ 16.7%-ը: Ուղևորափոխադրումների առումով ևս մեծ տեսակարար կշիռ ունի ավտոմոբիլային տրանսպորտը, որին բաժին է հասել ուղևորափոխադրումների ավելի քան 97%-ը:

Ավտոմոբիլային տրանսպորտի գերակշիռը դերը տրանսպորտի մյուս տեսակների համեմատությամբ պայմանավորված է նրանով, որ ՀՀ-ն չունի անմիջական ելք դեպի ծով, չեն գործում նաև երկաթուղիների մեծ մասը՝ պայմանավորված Թուրքիայի և Ադրբեջանի հետ միջսահմանային հաղորդակցության, Իրանի հետ երկաթուղային կապի բացակայությամբ: Իսկ Վրաստանի հետ երկաթուղային հաղորդակցությունը գործում է ոչ մեծ արդյունավետությամբ՝ պայմանավորված վրաց-աբխազական հատվածում երկաթուղային հաղորդակցության բացակայությամբ:

ՀՀ-ում լոգիստիկական և տրանսպորտային հիմնախնդիրների առկայությունը փաստում է Համաշխարհային բանկի կողմից մշակված Լոգիստիկայի արդյունավետության ինդեքսը (LPI-Logistics Performance Index): Հայաստանում Լոգիստիկայի արդյունավետության ցուցանիշը 2018թ. կազմել է 2.61 միավոր, որով 160 երկրների շարքում զբաղեցրել է 92-րդ հորզոնականը, 2023թ.-ին՝ 2.5 միավոր, 139 երկրների շարքում զբաղեցնելով 97-րդ հորիզոնականը: Ընդ որում 2018թ. համեմատ 2023թ. ՀՀ Լոգիստիկայի արդյունավետության ինդեքսի 6 բաղադրիչներից (մաքսային մարմինների գործունեություն, առևտրային և տրանսպորտային ենթակառուցվածքների որակ, մրցունակ գներով միջազգային բեռնափոխադրումների կազմակերպման պարզություն, լոգիստիկական ծառայությունների որակ, բեռների փոխադրման ընթացքին հետևելու հնարավորություն, պլանավորված կամ ակնկալվող ժամանակին բեռների առաքման հնարավորություն սահմանված վայր) որոշակիորեն բարելավվել են միայն առևտրային և տրանսպորտային ենթակառուցվածքների որակն

ու լոգիստիկական ծառայությունների որակը, իսկ մնացած 4 բաղադրիչները բնութագրող ցուցանիշները անկում են ապրել: 2023թ. ՀՀ Լոգիստիկայի արդյունավետության ինդեքսի 6 բաղադրիչներից ամենախնդրահարույցը միջազգային բեռնափոխադրումների որակն ու բեռների փոխադրման ընթացքին հետևելու հնարավորությունը բնութագրող բաղադրիչներն են:²

ՀՀ տրանսպորտի ոլորտի գործունեության վերլուծության արդյունքում վեր են հանվել ոլորտի զարգացմանը խոչընդոտող այնպիսի հիմնախնդիրներ, ինչպիսիք են Ադրբեյջանի և Թուրքիայի հետ միջսահմանային հաղորդակցության բացակայությունը, վրաց-աբխազական հակամարտության պատճառով Հայաստան-ՌԴ երկաթուղային կապի բացակայությունը Վրաստանի տարածքով, ինչով պայմանավորված մի շարք միջսահմանային տրանսպորտային միջանցքներ չեն գործում և դժվարանում է մրցունակ գնեցնել միջազգային առաքումների իրականացման գործընթացը՝ հանգեցնելով ինչպես ժամանակի կորստի, այնպես էլ տրանսպորտային ծախսերի ավելացման, իսկ ներքին հիմնախնդիրներից առավել էականներն են տրանսպորտի տարբեր տեսակներին բնորոշ ենթակառուցվածքների զարգացման, մատուցվող տրանսպորտային ծառայությունների որակի բարելավման, մաքսային մարմինների գործունեության արդյունավետության, բեռների փոխադրման ընթացքին հետևելու հնարավորության, լոգիստիկական ծառայությունների որակի, մատուցման տևողության ոչ բավարար մակարդակը:

Առենախոսության երկրորդ՝ **«Միջազգային տարանցիկ ուղիների (միջանցքների) զարգացումը որպես երկրի տնտեսության զարգացման ուղղություն» գլխում** կատարվել է միջազգային տրանսպորտային միջանցքների կառավարման համակարգի, ՀՀ տարանցիկ տրանսպորտային ուղիների գործունեության վերլուծությունը, ներկայացվել արդի խոշորագույն տրանսպորտային ծրագրերից մեկը՝ «Նոր մետաքսի ճանապարհը», վերջինիս զարգացման արդի միտումները:

Ըստ 2014-2022թթ. վիճակագրական տվյալների ՀՀ արտաքին ապրանքաշրջանառության 47.6%-ն իրականացվել է ավտոմոբիլային, 32.6%-ը խողովակաշարային, 19.5%-ը երկաթուղային տրանսպորտի տեսակներով:

Ավտոմոբիլային տրանսպորտը մեծ դեր ունի ՀՀ արտաքին առևտրում: Ինչպես երևում է աղյուսակ 1-ից 2022թ. ՀՀ-ից արտահանված բեռների 65.4%-ն ու ՀՀ ներմուծված բեռների 53.0%-ը բաժին է ընկել հենց ավտոմոբիլային տրանսպորտին: Ընդ որում, տրանսպորտի բոլոր տեսակներով արտահանված և ներմուծված բեռների ծավալում ավտոմոբիլային տրանսպորտի մասնաբաժինը վերջին տարիներին աճել է: Եթե 2014թ. ՀՀ-ից արտահանված բեռների 40.7%-ը և ՀՀ ներմուծված բեռների 25.6%-ն են բաժին ընկել ավտոմոբիլային տրանսպորտին, ապա 2022թ. ցուցանիշներն աճել են՝ կազմելով 65.4% և 53.0% համապատասխանաբար:

ՀՀ արտաքին ապրանքաշրջանառության մեջ մեծ տեսակարար կշիռ ունի նաև խողովակաշարային տրանսպորտը: Ներմուծվող բնական գազի մեծ ծավալներով

² The World Bank, Logistics Performance Index, <https://lpi.worldbank.org/international/global>

պայմանավորված՝ 2022թ. ներմուծման շուրջ 32.8%-ը (2124.3 հազ. տոննա), արտաքին ապրանքաշրջանառության 27.2%-ը բաժին է հասել խողովակաշարային տրանսպորտին:

Ինչ վերաբերում է երկաթուղային տրանսպորտին, հարկ է նշել, որ վերջին տարիներին կրճատվել է երկաթուղային տրանսպորտի մասնաբաժինը տրանսպորտի բոլոր տեսակներով արտահանված և ներմուծված բեռների ծավալում: Եթե 2014թ. ՀՀ արտաքին ապրանքաշրջանառության 32.4%-ն է իրականացվել երկաթուղային տրանսպորտով, 2020թ. այն կրճատվել է՝ կազմելով 15.9%, 2021թ.՝ 14.7%, 2022թ.՝ 17.3%: 2022թ. երկաթուղային տրանսպորտին բաժին է հասել ՀՀ-ից արտահանված բեռների 33.6%-ը (451.3 հազ. տոննա) և ներմուծված բեռների 14.0 %-ը (905.7 հազ. տոննա) (աղյուսակ 1):

Աղյուսակ 1

ՀՀ արտաքին առևտուրն ըստ տրանսպորտի տեսակների (հազ. տոննա)³

Արտահանում										
S/S*	Երկաթուղային		Ավտոմոբիլային		Օդային		Խողովակաշարային		Ընդամենը	
	Արտ.	%	Արտ.	%	Արտ.	%	Արտ.	%	Արտ.	%
2014թ.	336.8	52.6	260.7	40.7	5.3	0.8	37.5	5.9	640.0	100
2015թ.	309.7	42.0	338.0	45.9	2.8	0.4	86.4	11.7	737.0	100
2016թ.	332.8	33.4	640.7	64.4	4.4	0.4	17.6	1.8	996.0	100
2017թ.	372.0	36.6	636.5	62.6	8.2	0.8	0.0	0.0	1017.0	100
2018թ.	437.5	41.9	591.7	56.6	5.1	0.5	10.8	1.0	1045.0	100
2019թ.	540.5	43.0	701.7	55.9	8.8	0.7	5.4	0.4	1256.0	100
2020թ.	465.4	39.3	697.2	58.9	8.2	0.7	13.9	1.2	1185.0	100
2021թ.	378.4	29.6	891.0	69.7	9.1	0.7	0	0	1278.5	100
2022թ.	451.3	33.6	879.8	65.4	13.0	1.0	0	0	1344.1	100

Ներմուծում										
S/S*	Երկաթուղային		Ավտոմոբիլային		Օդային		Խողովակաշարային		Ընդամենը	
	Ներ.	%	Ներ.	%	Ներ.	%	Ներ.	%	Ներ.	%
2014թ.	1178.3	29.3	1030.3	25.6	2.5	0.1	1814.5	45.1	4026.0	100
2015թ.	911.3	23.4	1080.7	27.8	2.5	0.1	1892.4	48.7	3887.0	100
2016թ.	721.2	19.0	1455.6	38.4	5.0	0.1	1606.3	42.4	3788.0	100
2017թ.	736.6	13.6	2091.5	38.7	8.3	0.2	2562.6	47.5	5399.0	100
2018թ.	714.1	14.4	2428.1	49.0	14.4	0.3	1802.7	36.3	4959.0	100
2019թ.	612.5	11.3	2968.7	54.8	14.8	0.3	1824.7	33.7	5421.0	100
2020թ.	600.5	11.0	2996.0	54.7	12.5	0.2	1870.6	34.1	5480.0	100
2021թ.	599.4	11.2	2720.1	50.7	10.9	0.2	2029.7	37.9	5360.1	100
2022թ.	905.7	14.0	3435.4	53.0	10.2	0.2	2124.3	32.8	6475.6	100

ՀՀ տարանցիկ տրանսպորտային ուղիների (միջանցքների) գործունեության վերլուծության արդյունքում պետք է ընդգծել, որ վերջիններիս զարգացման առումով կարևոր հիմնախնդիր է հանդիսանում Կովկասյան տարածաշրջանում մի շարք

³ Կազմված է հեղինակի կողմից 2014-2021թթ. ցուցանիշները ՀՀ Մաքսային ծառայության կողմից հրապարակված վիճակագրական տվյալների հիման վրա, <https://www.petekamutner.am/Content.aspx?itn=csCIEExportStatistics>, <https://www.petekamutner.am/Content.aspx?itn=csCIIImportStatistics> 2022թ. ցուցանիշները՝ ՀՀ վիճակագրական կոմիտեի «Հայաստանի Հանրապետության սոցիալ-տնտեսական վիճակը 2022 թվականի հունվար-դեկտեմբերին» տեղեկատվական ամսական զեկույցից, Երևան, 2023թ., 389 էջ, էջ 36:

միջսահմանային տրանսպորտային ուղիների չգործելը: Մասնավորապես Հայաստան-Թուրքիա, Հայաստան-Ադրբեջան, Վրաստան-Աբխազիա միջսահմանային հաղորդակցության բացակայությամբ պայմանավորված մի շարք միջսահմանային տրանսպորտային միջանցքներ այդ թվում՝ Հայաստան-Ադրբեջան-ՌԴ (Իջևան - Աղստև(Ղազախ) - Բաքու - Դեբրենտ - Մախաչկալա), Հայաստան-Վրաստան-ՌԴ (Երևան-Գյումրի-Այրում-Թբիլիսի-Սամտրեդիա-Օջանչուրի-Սուխում-Գագրա-Ադլեր), Իրան - Հայաստան - Վրաստան (Թավրիզ - Ջուլֆա - Երասխ - Այրում - Թբիլիսի), Իրան - Հայաստան - Թուրքիա (Թեհրան - Մերանդ - Գյումրի - Կարս - Ստամբուլ), Ադրբեջան - Հայաստան - Թուրքիա (Բաքու-Մեդրի-Ջուլֆա-Գյումրի-Կարս) երկաթուղային միջանցքները չեն գործում: Այդ պատճառով այժմ ՀՀ՝ միջազգային տրանսպորտային միջանցքների մասը կազմելու նպատակով կարևոր դեր ունի Վրաստանի և Իրանի հետ տրանսպորտային հաղորդակցությունը: Այս համատեքստում կենսական նշանակություն ունի «Հյուսիս-հարավ» ավտոմայրուղու կառուցումը (Մեդրի-Երևան-Աշտարակ-Գյումրի-Բավրա), որը հնարավորություն կտա Հայաստանի հարավային՝ Իրանի հետ սահմանից միջազգային ստանդարտներին համապատասխան բեռնափոխադրումներ իրականացնել դեպի հյուսիսային՝ Վրաստանի հետ սահման, ինտեգրվել նաև Իրանի կողմից առաջ քաշվող «Պարսից ծոց - Սև ծով» միջազգային տրանսպորտային ծրագրին, «Հարավ-Արևմուտք», «Հյուսիս-հարավ», TRACEKA և այլ միջազգային տրանսպորտային ուղիներին:

2020թ. Արցախյան պատերազմից հետո տարածաշրջանում տրանսպորտային ուղիների ապաշրջափակման ու վերագործարկման հարցը բազմիցս բարձրացվել է թե՛ ՀՀ, թե՛ հարևան երկրների ղեկավարների կողմից: Սակայն խնդրի շուրջ առաջացած մի շարք անհամաձայնություններով պայմանավորված՝ տրանսպորտային միջանցքների ապաշրջափակման և վերագործարկման հարցն առ այսօր լուծված չէ:

ՀՀ տնտեսության ընդհանուր զարգացման առումով կարևոր նշանակություն ունի վերջինիս՝ միջազգային տրանսպորտային ծրագրերում ինտեգրվելը: Արդի խոշորագույն տրանսպորտային ծրագրերից է «Նոր մետաքսի ճանապարհը», որն առաջ է քաշվել Չինաստանի կողմից 2013թ. և որի նպատակը միջազգային տրանսպորտային միջանցքների ստեղծումն է Չինաստանից Եվրոպական երկրներ:

Տրանսպորտային նախաձեռնության ուսումնասիրության արդյունքում ընդգծվել է, որ վերջինիս շրջանակում արդեն իսկ ձևավորված «Նոր Եվրասիական մայրցամաքային կամուրջ», «Չինաստան-Պակիստան», «Բանգլադեշ - Չինաստան - Հնդկաստան - Մյանմա», «Չինաստան - Կենտրոնական Ասիա - Արևմտյան Ասիա», «Չինաստան - Մոնղոլիա - Ռուսաստան», «Չինաստան-Հնդկաստան թերակղզի» տրանսպորտային միջանցքները ոչինչ չեն նշանակում և վերջինիս մասնակիցը կարող են դառնալ բոլոր այն երկրները, որոնք կներկայացնեն մրցունակ, շահավետ ու եկամտաբեր բիզնես-ծրագրեր: Արդյունքում այդ երկրները հնարավորություն կստանան ինտեգրվելու Նախաձեռնությանը, իրենց համապատասխան ենթակառուցվածքների զարգացման նպատակով ներգրավելու չինական ներդրումներ, զարգացնելու տնտեսական հարաբերությունները Չինաստանի հետ,

ներգրավվելու միջազգային տրանսպորտային ուղիներում՝ ստանալով զգալի տնտեսական օգուտներ: Այս համատեքստում ներկայումս աշխարհի ավելի քան 150 երկրներ և 30 միջազգային կազմակերպություններ ծրագրի շրջանակներում Չինաստանի հետ կնքել են համագործակցային փաստաթղթեր, մի քանի տասնյակ պետություններ արդեն իսկ ներգրավված են ծրագրում: Նախաձեռնության շրջանակներում անդամ երկրներում մինչ օրս կատարվել են մոտ 1 տրլն ԱՄՆ դոլարի չափով ներդրումներ, ձևավորվել է համագործակցության ավելի քան 3000 նախագիծ, 420000 նոր աշխատատեղ, մոտ 40 մլն մարդ նախաձեռնության շնորհիվ հաղթահարել է աղքատությունը: Հայաստանը հանդիսանում է վերջինիս 16 հեռանկարային անդամներից մեկը:

Ատենախոսության երրորդ՝ «Նոր մետաքսի ճանապարհը» և միջազգային տարանցիկ ուղիներին ՀՀ մասնակցության տնտեսական նպատակահարմարության գնահատումը» գլխում կատարվել է «Նոր մետաքսի ճանապարհի» հետ փոխկապակցված գործող և ձևավորվող այլընտրանքային՝ «Հյուսիս-Հարավ», «Հարավ-Արևմուտք» միջազգային տարանցիկ ուղիների վերլուծությունը, հիմնավորվել է վերջինիս՝ ՀՀ մասնակցության և Հայաստանի տարածքում տարանցիկ երկաթուղային տրանսպորտային ուղու (Իրան – Հայաստան – Վրաստան – ԵՄ երկրներ) կառուցման տնտեսական նպատակահարմարությունը:

«Հարավ-Արևմուտք» միջազգային տրանսպորտային միջանցքը կոչված է ապահովելու տրանսպորտային կապը Հարավասիական և Եվրոպական երկրների միջև: 2022թ. միջանցքն ապահովել է 214.6 մլն տոննա բեռնափոխադրում՝ նախորդ տարվա համեմատ աճելով մոտ 8%-ով:⁴ Ցուցանիշները ներառում են այդ երկրների միջև արտահանված և ներմուծված բոլոր այն ապրանքները, որոնց տեղափոխումը իրականացվել է երկաթուղային տրանսպորտով:

«Հարավ-Արևմուտք» ուղղությամբ այլընտրանքային տրանսպորտային ուղիներն են.

SW1. «Չինաստան (Հնդկաստան) – Իրան – Հայաստան – Վրաստան – Բուլղարիա – ԵՄ երկրներ»:

Այս ուղին հնարավորություն կտա Հայաստանի հարավային՝ Իրանի հետ սահմանից բեռնափոխադրումներ իրականացնել մինչև Վրաստանի հետ սահման (Մեդրի-Երևան-Աշտարակ-Գյումրի-Բավրա), այնտեղից էլ Սևծովյան նավահանգիստներով Եվրոպական երկրներ:

SW2. «Չինաստան (Հնդկաստան) – Իրան – Հայաստան – Վրաստան – Բուլղարիա – ԵՄ երկրներ»:

Այս երթուղին կգործի «Երասխ – Զուլֆա – Օրդուբադ – Մեդրի – Հորադիզ» (340կմ) երկաթուղու վերականգնման և վերագործարկման դեպքում:

SW3. «Չինաստան (Հնդկաստան) – Իրան – Հայաստան – Վրաստան – Բուլղարիա – ԵՄ երկրներ»:

⁴ Հաշվարկները կատարվել են հեղինակի կողմից Միջազգային առևտրային կենտրոնի կողմից հրապարակված տվյալների հիման վրա, www.trademap.org/Country_SelProduct_TS.aspx

Այս ուղին կարող է գործել միայն հայ-իրանական երկաթուղու կառուցման դեպքում, ինչը ռազմավարական նշանակություն ունի թե՛ Հայաստանի և թե՛ Իրանի համար:

SW4. «Չինաստան (Հնդկաստան) – Իրան – Ադրբեջան – Վրաստան – Բուլղարիա - ԵՄ երկրներ»:

SW5. «Չինաստան (Հնդկաստան) – Իրան – Ադրբեջան – Վրաստան – Թուրքիա – Բուլղարիա - ԵՄ երկրներ»:

SW6. «Չինաստան (Հնդկաստան) – Իրան – Թուրքիա – Բուլղարիա - ԵՄ երկրներ»:

«Հայաստան-Ադրբեջան», «Հայաստան-Թուրքիա» տրանսպորտային միջանցքների ապաշրջափակման և վերագործարկման պարագայում «Հարավ-Արևմուտք» ուղղությամբ բեռնափոխադրումների իրականացման այլընտրանքային ուղիներ կարող են լինել SW7. «Չինաստան (Հնդկաստան) – Իրան – Ադրբեջան – Հայաստան – Վրաստան – Բուլղարիա - ԵՄ երկրներ», SW8. «Չինաստան (Հնդկաստան) – Իրան – Հայաստան – Թուրքիա – Բուլղարիա - ԵՄ երկրներ», SW9. «Չինաստան (Հնդկաստան) – Իրան – Ադրբեջան – Հայաստան – Թուրքիա – Բուլղարիա - ԵՄ երկրներ» տրանսպորտային ուղիները:

Քանի որ «Հարավ-Արևմուտք» ուղղությամբ մինչև Իրան ուղիները հիմնականում ձևավորված են, վերջինիս՝ Կովկասյան տարածաշրջանով անցնող հիմնական և այլընտրանքային տրանսպորտային ուղիների համեմատական վերլուծությունն ու տնտեսական նպատակահարմարության գնահատումը կատարվել է «Իրան-Բուլղարիա» կտրվածքով (աղյուսակ 2):

Աղյուսակ 2

«Հարավ-Արևմուտք» ուղղությամբ բեռնափոխադրումների իրականացման այլընտրանքային ուղիների ընդհանուր բնութագիրը (Իրան-Բուլղարիա կտրվածքով)⁵

Տրանսպորտային ուղու անվանումը	Հեռավորությունը (կմ)	Բեռնափոխադրումների միջին տևողությունը (օր)
SW1. «Իրան – Հայաստան – Վրաստան – Բուլղարիա»	4248.7	6.8
SW2. «Իրան – Հայաստան – Վրաստան – Բուլղարիա»	4508.2	7.2
SW3. «Իրան – Հայաստան – Վրաստան – Բուլղարիա»	4336.5	6.7
SW4. «Իրան – Ադրբեջան – Վրաստան – Բուլղարիա»	4504.8	7.8
SW5. «Իրան – Ադրբեջան – Վրաստան – Թուրքիա – Բուլղարիա»	5856.8	7.4
SW6. «Իրան – Թուրքիա – Բուլղարիա»	5220.9	6.8
SW7. «Իրան – Ադրբեջան – Հայաստան – Վրաստան – Բուլղարիա»	4653.1	8.3
SW8. «Իրան – Հայաստան – Թուրքիա – Բուլղարիա»	5368.2	7.0
SW9. «Իրան – Ադրբեջան – Հայաստան – Թուրքիա – Բուլղարիա»	5726.1	7.2

Ինչպես երևում է աղյուսակ 2-ից դիտարկվող ուղիներից ամենաարդյունավետն ըստ հեռավորության հանդիսանում է SW3՝ «Իրան – Հայաստան – Վրաստան –

⁵ Հեղինակի հաշվարկներ:

Բուլղարիա» (4336.5կմ) երթուղին, որը կգործի հայ-իրանական երկաթուղու կառուցման պարագայում: Ըստ հեռավորության հաջորդ ամենաարդյունավետ երթուղիները Հայաստանի մասնակցությամբ SW2 և Ադրբեջանի մասնակցությամբ SW4 տրանսպորտային ուղիներն են, որոնք ունեն մոտավոր նույն հեռավորությունը՝ համապատասխանաբար 4508,2 կմ և 4504,8 կմ երկարությամբ: Հայաստանը շրջանցող SW5 տրանսպորտային միջանցքը, որը ներառում է վերջին տարիներին կառուցված «Բաքու-Թբիլիսի-Կարս» երկաթուղին, Հայաստանով անցնող SW8 և SW9 տրանսպորտային ուղիներից երկար է 488.6կմ-ով և 130,7 կմ-ով համապատասխանաբար: Դիտարկվող ուղիներից ամենաերկարը SW5-ն է՝ 5856,8 կմ երկարությամբ:

«Հարավ-Արևմուտք» ուղղության այլընտրանքային երթուղիներով բեռնափոխադրումների իրականացման տևողության⁶ առումով ևս ամենաարդյունավետը SW3՝ «Իրան – Հայաստան – Վրաստան – Բուլղարիա» (4336.5կմ) երթուղին է, որի պարագայում բեռնափոխադրումների միջին տևողությունը կկազմի 6.7 օր: SW6՝ «Իրան – Թուրքիա – Բուլղարիա» երթուղին չնայած նրան, որ 20%-ով ավելի երկար է, քան ՀՀ տարածքով անցնող SW3 երթուղին, սակայն բեռնափոխադրումների տևողության առումով ունի գրեթե նույն արդյունավետությունը, պայմանավորված նրանով, որ վերջինիս դեպքում հատվող երկրների թիվն ավելի փոքր է և այն ենթադրում է մեծամասամբ երկաթուղային տրանսպորտի կիրառություն: Դիտարկվող ուղիներից ամենաերկարն ըստ բեռնափոխադրումների տևողության հանդիսանում է SW7-ը, որի դեպքում վերջինս կկազմի 8.3 օր:

Քանի որ SW1 տրանսպորտային ուղին ներառում է նաև ավտոմոբիլային ճանապարհ (ՀՀ տարածքում կառուցվող «Հյուսիս-հարավ» ավտոճանապարհը), այն «Հարավ-Արևմուտք» ուղղության այլընտրանքային ուղիների համեմատական վերլուծության և տնտեսական նպատակահարմարության գնահատման ժամանակ չի դիտարկվել, պայմանավորված նրանով, որ ներկայացված մյուս ուղիները ենթադրում են երկաթուղային և ծովային փոխադրումներ:

«Հարավ-Հյուսիս» («Հյուսիս-Հարավ»)⁷ միջազգային տրանսպորտային միջանցքով բեռնափոխադրումներն իրականացվում են երեք հիմնական ուղիներով.

NS1. Արևելյան՝ «Հնդկաստան – Իրան – Թուրքմենստան – (Ուզբեկստան) – Ղազախստան – Ռուսաստան – Բալթյան և Սկանդինավյան երկրներ», (Հնդկաստանի և Ռուսաստանի միջև հեռավորությունը՝ 8716,4 կմ):

⁶ Բեռնափոխադրումների իրականացման տևողության հաշվարկները կատարվել են հիմք ընդունելով այլընտրանքային ուղիները ձևավորող երկրներում բեռնատար գնացքների երթևեկության միջին արագության ցուցանիշները, հաշվի առնելով տրանսպորտի մի տեսակից մյուսին անցման դեպքում բեռնաթափման-բեռնաբարձման աշխատանքների իրականացման անհրաժեշտությունն ու հատվող երկրների թիվը: Վերացարկվել է սպասումների տևողությունը, որոնք կարող են առաջանալ սահմանային անցակետերում, նավահանգիստներում տրանսպորտային միջոցների հնարավոր կուտակումների հետևանքով:

⁷ «Հարավ-Հյուսիս» և «Հյուսիս-Հարավ» տերմիններն ունեն նույնական կիրառություն: Քանի որ «Նոր մետաքսի ճանապարհ»-ի համատեքստում «Հյուսիս-Հարավ» միջազգային տրանսպորտային միջանցքի շրջանակում ձևավորված հիմնական և այլընտրանքային տրանսպորտային ուղիները սկիզբ են առնում Հնդկաստանից (հարավից) կիրառվել է «Հարավ-Հյուսիս» տերմինը:

NS2. Կասայան՝ «Հնդկաստան – Իրան – Ռուսաստան – Բալթյան և Սկանդինավյան երկրներ», (Հնդկաստանի և Ռուսաստանի միջև հեռավորությունը՝ 7449,4 կմ):

NS3. Արևմտյան՝ «Հնդկաստան – Իրան – Հայաստան (Ադրբեջան) – Ռուսաստան – Բալթյան և Սկանդինավյան երկրներ»:

Այս ուղու շրջանակներում բեռնափոխադրումները կարող են իրականացվել մի քանի այլընտրանքային երթուղիներով.

NS3.1 «Հնդկաստան – Իրան – Հայաստան - Վրաստան – Ռուսաստան - Բալթյան և Սկանդինավյան երկրներ», (Հնդկաստանի և Ռուսաստանի միջև հեռավորությունը՝ 7743,5 կմ):

Այս երթուղու դեպքում բեռնափոխադրումները իրականացվում են «Թավրիզ – Մեղրի – Բավրա - Փոթի» ուղով, որտեղից ծովային ճանապարհով ռուսական Նովոռոսիյսկ նավահանգիստ, ապա երկաթուղով՝ Սանկտ Պետերբուրգ, որտեղից Բալթյան և Սկանդինավյան երկրներ:

NS3.2 «Հնդկաստան – Իրան – Հայաստան - Վրաստան – Ռուսաստան - Բալթյան և Սկանդինավյան երկրներ», (Հնդկաստանի և Ռուսաստանի միջև հեռավորությունը՝ 7903,4 կմ):

Այս երթուղին կարող է գործել միայն «Երասխ – Զուլֆա – Օրդուբադ – Մեղրի – Հորադիզ» և «Վրաստան – Աբխազիա – Ռուսաստան» երկաթուղիների վերականգնման և վերագործարկման պարագայում:

NS3.3 «Հնդկաստան – Իրան – Հայաստան - Վրաստան – Ռուսաստան - Բալթյան և Սկանդինավյան երկրներ», (Հնդկաստանի և Ռուսաստանի միջև հեռավորությունը՝ 7731,7 կմ):

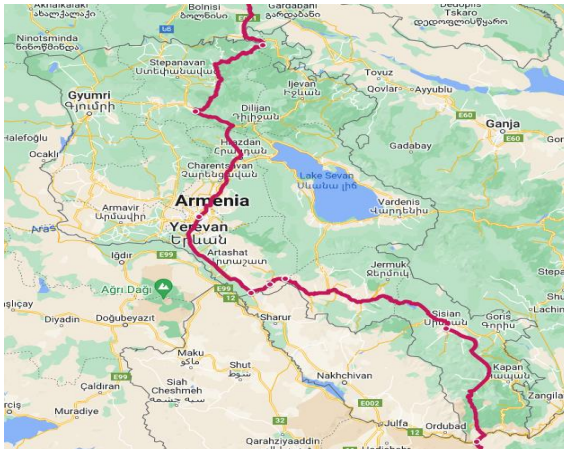
Այս երթուղին կարող է գործել հայ-իրանական երկաթուղու կառուցման դեպքում:

NS3.4 «Հնդկաստան – Իրան – Ադրբեջան – Ռուսաստան - Բալթյան և Սկանդինավյան երկրներ», (Հնդկաստանի և Ռուսաստանի միջև հեռավորությունը՝ 7514,7 կմ):

«Հարավ-Հյուսիս» ուղղությամբ դիտարկվող ուղիներից ամենաարդյունավետն ըստ հեռավորության հանդիսանում է Կասայան միջանցքը (NS2) 7449.4 կմ երկարությամբ:

NS3.4 արևմտյան ուղին («Հնդկաստան – Իրան – Ադրբեջան – Ռուսաստան - Բալթյան և Սկանդինավյան երկրներ»), որն անցնում է Ադրբեջանի տարածքով, ընդամենը 2.8%-ով է կարճ NS3.3 երթուղուց, որն անցնում է Հայաստանի տարածքով:

«Հարավ-Արևմուտք», «Հարավ-Հյուսիս» միջազգային տրանսպորտային միջանցքների այլընտրանքային ուղիների համեմատական վերլուծության արդյունքները փաստում են հայ-իրանական երկաթուղու կառուցման տնտեսական նպատակահարմարությունը: Դա հնարավորություն կտա Իրանից «Ագարակ – Քաջարան – Սիսիան – Երասխ – Երևան – Հրազդան – Վանաձոր - Այրում» երկաթուղային տրանսպորտային միջանցքով (500 կմ) (նկար 1) բեռնափոխադրումներ իրականացնել դեպի Վրաստան, ապա եվրոպական երկրներ:



Նկար 1. ՀՀ տարածքում բեռնափոխադրումների իրականացման տարանցիկ երկաթուղային միջանցքը⁸

Երկաթուղային միջանցքի շահագործման նպատակով անհրաժեշտ է կառուցել շուրջ 268 կմ երկաթուղայն՝ երկաթգիծ «Ագարակ – Երասխ» (236 կմ) և «Ֆիլիտտովի – Վանաձոր» (32 կմ) հատվածներում: Վերջինիս տնտեսական արդյունավետության հիմնավորման առումով կարևոր է գնահատել, թե ինչ ծավալի ներդրումներ են անհրաժեշտ երկաթգծի կառուցման համար, ինչպիսին կլինի երկաթուղով բեռնափոխադրումների իրականացման տարեկան եկամտաբերությունը և կատարված ներդրումների հետզնման ժամկետը:

«Ագարակ-Երասխ» հատվածում երկաթուղու կառուցման արժեքի գնահատման հաշվարկները կատարվել են հիմնվելով Հայաստանում գործող, տրանսպորտային ենթակառուցվածքների նախագծմամբ, ինժեներախորհրդատվական ծառայությունների մատուցմամբ զբաղվող ընկերություններից ստացված տվյալների վրա՝ 1 կմ երկաթուղու կառուցման միջին արժեքը թունելով անցնելու դեպքում գնահատվել է 30 մլն ԱՄՆ դոլար, կամրջով անցնելու դեպքում՝ 24 մլն ԱՄՆ դոլար, մնացած հատվածներում՝ 0.67 մլն ԱՄՆ դոլար (աղյուսակ 3):

Աղյուսակ 3

«Ագարակ – Երասխ» երկաթուղու (236 կմ) նախատեսվող կառուցվածքը

	Թունել	Կամուրջ	Ճանապարհահատված
Երկարությունը (կմ)	35.1	18.7	182.2
1 կմ-ի կառուցման միջին արժեքը (մլն ԱՄՆ դոլար)	30	24	0.67
Ընդամենը (մլրդ ԱՄՆ դոլար)	1.05	0.45	0.12

«Ագարակ-Երասխ» երկաթուղու կառուցման արժեքը կարելի է հաշվարկել հետևյալ բանաձևով.

⁸ Կազմված է հեղինակի կողմից Google Maps ծրագրի միջոցով:

$$C = \sum_{i=1}^n S_i * p_i$$

որտեղ՝ C-ն երկաթուղու կառուցման արժեքն է, S_i -ն երկաթուղու առանձնացված հատվածների երկարություններն են թունելով, կամրջով և ճանապարհահատվածով անցնելու դեպքում (կմ), իսկ P_i -ն՝ 1 կմ երկաթուղու կառուցման միջին արժեքը վերոնշյալ հատվածներում համապատասխանաբար (մլն ԱՄՆ դոլար):

Հաշվի առնելով վերոգրյալը՝ Հայաստանի տարածքում հայ-իրանական երկաթուղու՝ Ագարակ-Երասխ հատվածի կառուցումը կարժենա շուրջ 1.62 մլրդ ԱՄՆ դոլար:

Ինչ վերաբերում է «Ֆիդլետովո-Վանաձոր» երկաթգծին՝ վերջինիս կառուցման արժեքը գնահատվում է շուրջ 375 մլն ԱՄՆ դոլար:

Այսպիսով, «Ագարակ - Այրում» երկաթուղային միջանցքի շահագործման համար անհրաժեշտ ներդրումների ծավալը կկազմի մոտ 2.0 մլրդ ԱՄՆ դոլար:

Հայ-իրանական երկաթուղու կառուցման արդյունքում ՀՀ տարածքով երկաթուղային տրանսպորտով տարանցիկ բեռնափոխադրումներից ստացվելիք հասույթի գնահատման համար հիմք է հանդիսացել «Հարավկովկասյան երկաթուղի» ՓԲԸ-ի 2024թ. երկաթուղային տրանսպորտով բեռների փոխադրման սակագնային քաղաքականությունը, համաձայն որի «Ագարակ-Այրում»՝ 500 կմ երկարությամբ երկաթուղային միջանցքով 1 տոննա բեռի 1 կմ փոխադրման սակագինը կկազմի 0.11 ԱՄՆ դոլար:

Ըստ ՀՀ-ում 2018-2022թթ. երկաթուղային տրանսպորտով իրականացված բեռնափոխադրումներից ստացված հասույթն ու ծախսերը բնութագրող համապատասխան ցուցանիշների, փոխադրումներից ստացված հասույթի մեջ ծախսերի մասնաբաժինը միջինում կազմում է 78,5% (աղյուսակ 4): Հաշվի առնելով այս հանգամանքը՝ 1 տոննա բեռի 1 կմ տեղափոխումից սպասվող շահութաբերության միջին ցուցանիշը (21,5%) կկազմի 0.024 ԱՄՆ դոլար, 1 տոննա բեռի՝ «Ագարակ-Այրում» 500 կմ երկարությամբ երկաթուղային միջանցքով փոխադրման դեպքում՝ 12 ԱՄՆ դոլար:

Աղյուսակ 4

Երկաթուղային տրանսպորտով բեռների փոխադրումից ստացված հասույթն ու ծախսերը (մլն դրամ)⁹

	2018	2019	2020	2021	2022
Հասույթ	15552.2	18047.9	17729.7	16878.8	19267.2
Ծախսեր	13189.1	12765.4	14464.8	13644.6	14450.7

Երկաթուղու կառուցման ուղղությամբ կատարվելիք ներդրումների հետզմանն արդյունավետ ժամանակի գնահատման համար հաշվի է առնվել հիմնական

⁹ Հայաստանի Հանրապետության վիճակագրական կոմիտե, Հայաստանի վիճակագրական տարեգիրք 2023թ., Երևան, 637 էջ, էջ 407:

միջոցների դասակարգումն ըստ օգտակար ծառայության ժամկետների տարբեր ամորտիզացիոն խմբերում: Երկաթուղիների դեպքում այդ ցուցանիշը կազմում է 20-25 տարի: Հաշվի առնելով այն, որ ՀՀ տարածքում հայ-իրանական երկաթուղու կառուցման արժեքը մեր կողմից գնահատվել է 2.0 մլրդ ԱՄՆ դոլար, իսկ երկաթուղիների տարեկան ամորտիզացիոն նորման 4.5%՝ ամորտիզացիայի գծով տարեկան հատկացումների գումարը կկազմի շուրջ 90 մլն ԱՄՆ դոլար, որի ապահովման համար անհրաժեշտ բեռնափոխադրումների տարեկան նվազագույն ծավալը կկազմի 7.5 մլն տոննա բեռ: Սա լիովին հիմնավորում է ՀՀ տարածքում տարանցիկ (Իրան-Հայաստան-Վրաստան) երկաթուղային միջանցքի կառուցման տնտեսական նպատակահարմարությունը, քանի որ արդյունքում, ինտեգրվելով «Հարավ-Արևմուտք» տրանսպորտային միջանցքին, ասիական երկրներից դեպի եվրոպական երկրներ և հակառակ ուղղությամբ ՀՀ տարածքով անցնող տարեկան բեռնափոխադրումների ծավալը ըստ մեր կանխատեսումների 1.5-2 անգամ կգերազանցի երկաթուղու կառուցման տնտեսական նպատակահարմարությունը հիմնավորող տարեկան նվազագույն բեռնափոխադրումների ծավալին:

Ատենախոսության «Եզրակացություններ» բաժնում ի մի են բերվել հետազոտության հիմնական արդյունքները, և ներկայացվել են եզրահանգումներն ու հիմնական առաջարկությունները.

- Գոյություն ունի սերտ կապ երկրի տնտեսության և տրանսպորտի զարգացվածության միջև՝ որքան զարգացած է երկրում տրանսպորտի ոլորտը այնքան բարձր է տնտեսության զարգացման մակարդակը և հակառակը: Զարգացած տրանսպորտային համակարգը նպաստում է երկրի կայուն և համաչափ զարգացմանը, տնտեսության տարբեր ճյուղերի գործունեության արդյունավետության բարձրացմանը, միջազգային հարաբերությունների ստեղծմանն ու խորացմանը բոլոր առումներով, դեպի արտաքին շուկաներ հասանելիությանը, համաշխարհային տնտեսության մեջ մրցունակության բարձրացմանը, գործազրկության մակարդակի կրճատմանը, աղքատության հաղթահարմանը, բնակչության կենսամակարդակի բարելավմանը, ներդրումային բարենպաստ միջավայրի ստեղծմանը, շրջակա միջավայրի պահպանությանը:

- Համաշխարհային բեռնաշրջանառության մեջ ամենամեծ տեսակարար կշիռն ունի ջրային տրանսպորտը (62%), իսկ ուղևորաշրջանառության մեջ՝ ավտոմոբիլային տրանսպորտը (80%): Ընդ որում համաշխարհային բեռնաշրջանառության մեջ մեծ տեսակարար կշիռ ունեցող երկրներն են Չինաստանը, ԱՄՆ-ն, ՌԴ-ն, Գերմանիան, Ճապոնիան, Ֆրանսիան, իսկ ուղևորաշրջանառության մեջ՝ Հնդկաստանը, ԱՄՆ-ն, Չինաստանը, Ճապոնիան, Գերմանիան, Ֆրանսիան:

- ՀՀ տրանսպորտային համակարգում մեծ տեսակարար կշիռ ունի ավտոմոբիլային տրանսպորտը, որին բաժին է հասնում ՀՀ բեռնափոխադրումների և ուղևորափոխադրումների 73%-ը և 97%-ը համապատասխանաբար, իսկ երկաթուղային տրանսպորտին՝ 16.7%-ը և 0.4%-ը համապատասխանաբար: Դա պայմանավորված է նրանով, որ ՀՀ-ն չունի անմիջական ելք դեպի ծով, չեն գործում

նաև երկաթուղիների մեծ մասը՝ պայմանավորված Թուրքիայի և Ադրբեջանի հետ միջսահմանային հաղորդակցության, Իրանի հետ երկաթուղային կապի բացակայությամբ: Իսկ Վրաստանի հետ երկաթուղային հաղորդակցությունը գործում է ոչ մեծ արդյունավետությամբ՝ վրաց-աբխազական հատվածում երկաթուղային հաղորդակցության բացակայությամբ պայմանավորված:

▪ ՀՀ միջազգային տրանսպորտային միջանցքների զարգացման առումով կարևոր հիմնախնդիր է հանդիսանում Կովկասյան տարածաշրջանում մի շարք միջսահմանային տրանսպորտային ուղիների չգործելը: Մասնավորապես Հայաստան-Թուրքիա, Հայաստան-Ադրբեջան, Վրաստան-Աբխազիա միջսահմանային հաղորդակցության բացակայությամբ պայմանավորված մի շարք միջսահմանային տրանսպորտային միջանցքներ այդ թվում՝ Հայաստան-Ադրբեջան-ԲԴ, Հայաստան-Վրաստան-ԲԴ, Իրան – Հայաստան – Վրաստան, Իրան – Հայաստան – Թուրքիա, Ադրբեջան – Հայաստան – Թուրքիա երկաթուղային միջանցքները չեն գործում: Արդյունքում դժվարանում է մրցունակ գներով միջազգային բեռնափոխադրումների իրականացման գործընթացը՝ խոչընդոտելով Հայաստանի՝ որպես տարանցիկ երկրի ձևավորմանը, համաշխարհային տնտեսությանն ու արդի միջազգային տրանսպորտային միջանցքներին ինտեգրմանը:

▪ Հայաստանի՝ Թուրքիայի և Ադրբեջանի հետ միջսահմանային հաղորդակցության բացակայությամբ պայմանավորված, այժմ ՀՀ տարանցիկ տրանսպորտային ուղիների զարգացման և միջազգային տրանսպորտային միջանցքների մասը կազմելու նպատակով կարևոր դեր ունի Վրաստանի և Իրանի հետ տրանսպորտային հաղորդակցությունը: Վերջինս Վրաստանի հետ ապահովվում է Երևան – Բավրա – Բաթումի, Երևան – Բագրատաշեն – Թբիլիսի – Փոթի ավտոճանապարհներով կամ Երևան – Գյումրի – Այրում – Թբիլիսի – Փոթի երկաթուղային միջանցքով, Իրանի հետ՝ երկաթուղային հաղորդակցության բացակայությամբ պայմանավորված՝ Մեդրիով անցնող ավտոճանապարհով:

▪ «Նոր մետաքսի ճանապարհ» միջազգային տրանսպորտային ծրագրին, չնայած վերջինիս շրջանակում մինչ օրս ձևավորված 6՝ «Նոր եվրասիական մայրցամաքային կամուրջ», «Չինաստան-Պակիստան», «Բանգլադեշ – Չինաստան – Հնդկաստան – Մյանմա», «Չինաստան – Կենտրոնական Ասիա – Արևմտյան Ասիա», «Չինաստան – Մոնղոլիա – Ռուսաստան», «Չինաստան-Հնդկաչին թերակղզի» տրանսպորտային միջանցքներին, կարող են ինտեգրվել բոլոր այն երկրները, որոնք կներկայացնեն մրցունակ, շահավետ ու եկամտաբեր բիզնես-ծրագրեր: Արդյունքում այդ երկրները հնարավորություն կստանան իրենց համապատասխան ենթակառուցվածքների զարգացման նպատակով ներգրավել չինական ներդրումներ, զարգացնել տնտեսական հարաբերությունները Չինաստանի հետ, ներգրավվել միջազգային տրանսպորտային ուղիներում՝ ստանալով զգալի տնտեսական օգուտներ:

▪ «Հյուսիս-հարավ» միջազգային տրանսպորտային միջանցքի շրջանակում ձևավորված հիմնական և այլընտրանքային տրանսպորտային ուղիների

համեմատական վերլուծության արդյունքները փաստում են, որ այս ուղղությամբ ամենաարդյունավետն ըստ հեռավորության հանդիսանում է Կասպյան միջանցքը (7449,4 կմ): Իսկ Ադրբեջանի տարածքով անցնող՝ «Հնդկաստան – Իրան – Ադրբեջան – Ռուսաստան – Բալթյան և Սկանդինավյան երկրներ» ուղին (7514.7 կմ) ընդամենը 2.8%-ով է կարճ ՀՀ տարածքով անցնող «Հնդկաստան – Իրան – Հայաստան – Վրաստան – Ռուսաստան – Բալթյան և Սկանդինավյան երկրներ» տրանսպորտային ուղուց (7731.7 կմ), որը կարող է գործել հայ-իրանական երկաթուղու կառուցման և «Վրաստան – Աբխազիա - Ռուսաստան» երկաթուղային միջանցքի վերականգնման և վերագործարկման պարագայում:

▪ «Հարավ-Արևմուտք» տրանսպորտային միջանցքի շրջանակում ձևավորված այլընտրանքային տրանսպորտային ուղիների համեմատական վերլուծության ու տնտեսական նպատակահարմարության գնահատման արդյունքները փաստում են, որ այս ուղղությամբ բեռնափոխադրումների իրականացման ամենաարդյունավետ ուղին ՀՀ տարածքով անցնող «Չինաստան (Հնդկաստան) – Իրան – Հայաստան – Վրաստան – Բուլղարիա – ԵՄ երկրներ» տրանսպորտային միջանցքն է (Իրան – Բուլղարիա հեռավորությունը՝ 4336.5 կմ): Այն կարող է գործել հայ-իրանական երկաթուղու կառուցման պարագայում և թե՛ հեռավորության, թե՛ բեռնափոխադրումների միջին տևողության առումներով ավելի կարճ է, քան Ադրբեջանի տարածքով անցնող «Չինաստան (Հնդկաստան) – Իրան – Ադրբեջան – Վրաստան – Բուլղարիա – ԵՄ երկրներ» տրանսպորտային միջանցքը (Իրան – Բուլղարիա հեռավորությունը՝ 4504.8 կմ): Բացի այդ անգամ այն ուղիները, որոնք անցնում են հարևան երկրներով և շրջանցում են Հայաստանի տարածքը տնտեսապես նպատակահարմար է, որ իրենց մեջ ընդգրկեն ՀՀ-ն, քանի որ այս պարագայում տրանսպորտային ուղիները տնտեսապես ավելի արդյունավետ կլինեն, ինչը ևս փաստում է ՀՀ՝ միջազգային տրանսպորտային համակարգին ինտեգրման տնտեսական նպատակահարմարությունը:

▪ «Հարավ-Արևմուտք» տրանսպորտային միջանցքի շրջանակում ՀՀ տարածքում «Ագարակ – Սիսիան – Երասխ – Երևան – Հրազդան – Վանաձոր - Այրում» տարանցիկ երկաթուղային միջանցքի (500 կմ) շահագործման նպատակով անհրաժեշտ է կառուցել շուրջ 268 կմ երկարությամբ երկաթգիծ «Ագարակ – Երասխ» և «Ֆիոլետովո - Վանաձոր» հատվածներում, ինչի ապահովման համար անհրաժեշտ ներդրումների ծավալը, ըստ մեր կողմից կատարված հաշվարկների, կազմում է 2.0 մլրդ ԱՄՆ դոլար:

▪ Կատարված հաշվարկները փաստում են, որ ՀՀ տարածքում տարանցիկ երկաթուղային միջանցքի կառուցումը կլինի տնտեսապես արդյունավետ ու նպատակահարմար, եթե արդյունքում «Ագարակ - Այրում» երկաթուղային միջանցքով կատարվելիք տարանցիկ բեռնափոխադրումների տարեկան նվազագույն ծավալը կազմի 7.5 մլն տոննա բեռ, ինչը լիովին հիմնավորում է վերջինիս տնտեսական նպատակահարմարությունը, քանի որ արդյունքում, ինտեգրվելով «Հարավ-Արևմուտք» տրանսպորտային միջանցքին, ասիական երկրներից դեպի եվրոպական

երկրներ և հակառակ ուղղությամբ ՀՀ տարածքով անցնող տարեկան բեռնափոխադրումների ծավալը, ըստ մեր կանխատեսումների, 1.5-2 անգամ կգերազանցի երկաթուղու կառուցման տնտեսական նպատահարմարությունը հիմնավորող տարեկան նվազագույն բեռնափոխադրումների ծավալին:

Հիմք ընդունելով ատենախոսության շրջանակում կատարված հետազոտությունների արդյունքները՝ ներկայացվել են հետևյալ առաջարկությունները վերոնշյալ խնդիրների լուծման ուղղությամբ.

- Միջազգային տրանսպորտային ուղիներին ինտեգրվելու և տարանցիկ բեռնաշրջանառության ծավալի մեծացման ու տնտեսության զարգացման համար անհրաժեշտ է մշակել և իրականացնել ռազմավարական ծրագրեր ՀՀ տրանսպորտի ոլորտի, լոգիստիկական ենթակառուցվածքների և տարանցիկ տրանսպորտային ուղիների զարգացման ուղղությամբ, որը հնարավորություն կտա մաս կազմելու իրականացվող միջազգային տրանսպորտային ծրագրերին:

- Հաշվի առնելով «Հարավ-Արևմուտք» տրանսպորտային միջանցքի տրանսպորտային ուղիներին ՀՀ մասնակցության տնտեսական նպատակահարմարությունը անհրաժեշտ է իրականացնել աշխատանքներ «Իրան-Հայաստան-Վրաստան-Բուլղարիա-ԵՄ երկրներ» տրանսպորտային ուղու ձևավորման ու մասնակցության ապահովման համար:

- ՀՀ տարածքում տարանցիկ երկաթուղային միջանցքի («Ազարակ - Այրում») կառուցման նախագիծն առաջարկվում է իրականացնել «պետություն-մասնավոր հատված» համագործակցության (ՊՄՀ) միջոցով, ինչը հնարավորություն կտա ծրագրի իրականացման համար գտնել ֆինանսավորման լրացուցիչ աղբյուրներ և ապահովել նախագծի իրականացումը հնարավորինս սեղմ ժամկետներում:

- Անհրաժեշտ է ձևավորել միջազգային կոնսորցիում՝ համընկերություն, որտեղ վերահսկիչ գործառույթի իրականացումը պետք է վերապահվի պետությանը, որին էլ կպատկանի երկաթուղու սեփականության իրավունքը:

- Տարածաշրջանային առումով կարևոր նշանակություն ունեցող «Ազարակ-Այրում» տարանցիկ երկաթուղային միջանցքի կառուցման և տրանսպորտային այլ ենթակառուցվածքների արդյունավետության բարձրացման նպատակով առաջարկվում է համագործակցել և համատեղ քայլեր ձեռնարկել Իրանի հետ: Այս առումով Իրանի՝ ճանապարհաշինության ոլորտում կուտակած հարուստ միջազգային փորձը կնպաստի ՀՀ տրանսպորտային ենթակառուցվածքների զարգացման գործում բարձրակարգ շինարարական և ինժեներատեխնիկական աշխատանքների իրականացմանը, ինչը ռազմավարական նշանակություն ունի նաև Իրանի համար:

- ՀՀ տարածքում տարանցիկ երկաթուղային միջանցքի կառուցման և ՀՀ՝ միջազգային տրանսպորտային միջանցքներին ինտեգրման արդյունքում, տարանցիկ բեռնափոխադրումների աճին զուգընթաց, բեռնափոխադրումների իրականացման գործընթացի արդյունավետ կազմակերպման և կառավարման նպատակով առաջարկվում է Հայաստանի տարածքում՝ Իրանի և Վրաստանի հետ սահմաններին, կառուցել լոգիստիկական խոշոր կենտրոններ, որոնց միջոցով կիրականացվեն երկրի

արտահանման ու ներմուծման գործընթացները և որոնք բեռնաշրջանառության կառավարման ողջ գործընթացը կդարձնեն ավելի արդյունավետ ու կխթանեն ՀՀ որպես տարանցիկ երկրի, կայացմանն ու մրցունակության բարձրացմանը:

Ատենախոսության հիմնական դրույթները հրապարակված են հետևյալ գիտական հոդվածներում՝

1. **Абрамян В., Петросян С.**, «Новый шёлковый путь и основные направления развития международных транспортных коридоров Армении», научно-аналитический журнал Постсоветский материк № 2(34), Москва, 2022, стр. 53-60
2. **Abrahamyan V., Petrosyan S.**, «Comparative assessment and development perspectives of the efficiency of transport routes of the "South-west" direction», International scientific journal "Trans & Motauto World", Year VI, Ussue 1 (10), Bulgaria, 2023, p.p. 41-43
3. **Abrahamyan V., Petrosyan S.**, «A comparative assessment of the efficiency of the “South-West” and “North-South” transport corridors and prospects for their development», XII International Scientific and Practical Forum “Environmentally Sustainable Cities and Settlements: Problems and Solutions” (ESCP-2023), Vietnam, 2023, p.p 1-7 (**indexed in Scopus**)
4. **Պետրոսյան Ս.**, «ՀՀ տրանսպորտային համակարգի վերլուծությունը և տարանցիկ տրանսպորտային ուղիների զարգացման հեռանկարները», «Գիտական Արցախ» պարբերական № 3(18), Երևան, «Արցախ» հրատարակչություն, 2023, 224 էջ, էջ 198-204

ПЕТРОСЯН СЮЗАННА АРМЕНОВНА

НОВЫЙ ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ И ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ АРМЕНИИ

Диссертация представлена на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.02- "Экономика и управление народным хозяйством и его отраслями".

Защита диссертации состоится 13-го декабря 2024 года в 13³⁰ на заседании специализированного совета по экономике 015 Комитета высшего образования и науки Республики Армения, действующего в Ереванском государственном университете, по адресу: г. Ереван, 0025, ул. Х. Абовяна 52.

РЕЗЮМЕ

Международные транспортные коридоры имеют ключевое значение для обеспечения эффективного функционирования экономической системы любой страны, расширения внешнеэкономических связей, интеграции в мировую экономику и повышения конкурентоспособности. В нынешних условиях, в связи с глобализационными процессами, когда экономические и торговые отношения между государствами постоянно расширяются, интеграция транзитных путей страны в международную транспортную систему имеет важное значение.

Для Армении, не имеющей прямого выхода к морю и чьи трансграничные транспортные пути не действуют с двумя соседними странами – Азербайджаном и Турцией, а с Грузией действуют не очень эффективно, развитие, расширение и эффективное управление транзитными транспортными путями (коридорами) имеет стратегическое значение.

Цель диссертации – выявление проблем интеграции транзитных транспортных путей (коридоров) РА в мегапроект «Новый Шелковый путь» и предложение путей их решения, которые будут способствовать становлению РА как транзитной страны и развитию экономики.

Для достижения поставленной цели в диссертации были предложены и решены **следующие задачи**:

- изучить роль и значение транспортной отрасли в контексте повышения эффективности и конкурентоспособности экономики страны,
- проанализировать пути развития транспортного сектора в экономически развитых и соседних странах,
- в результате анализа деятельности транспортной отрасли РА выявить существующие проблемы, связанные с развитием международных транзитных путей страны,
- в результате анализа деятельности транспортной отрасли РА выявить существующие проблемы, связанные с интеграцией международных транзитных путей страны с международными транспортными путями,
- проанализировать основные и альтернативные пути транспортного коридора "Север-Юг" и оценить их экономическую целесообразность,

- проанализировать альтернативные пути международного транспортного коридора "Юг-Запад" и оценить их экономическую целесообразность,
- оценить экономическую целесообразность участия Армении в международных транспортных коридорах "Юг-Запад" и "Юг-Север" Нового Шелкового пути,
- обосновать необходимость развития транспортного сектора и международных транзитных путей (коридоров) РА для обеспечения эффективного и конкурентоспособного функционирования экономики страны.

Объектом исследования является транспортный сектор РА. А **предметом исследования** - проблемы, связанные с развитием транзитных транспортных путей (коридоров) Армении.

В первой главе были представлены существующие в научной литературе подходы к вопросу, изучаемому в рамках темы диссертации, изучено значение развития транспортной отрасли для повышения эффективности и конкурентоспособности экономики страны. Проведен анализ путей развития транспорта в экономически развитых и соседних странах, анализ деятельности отрасли и направлений развития в Республике Армения.

Во второй главе проведен анализ системы управления международными транспортными коридорами, анализ работы транзитных транспортных путей РА, а также представлен один из крупнейших современных транспортных проектов "Новый шелковый путь" и тенденции его развития.

В третьей главе был проведен анализ существующих и возможных альтернативных коридоров "Север-Юг" и "Юг-Запад" Нового Шелкового пути. Обоснована экономическая целесообразность участия РА в транспортном коридоре "Юг-Запад", экономическая целесообразность транзитного железнодорожного транспортного пути "Иран-Армения-Грузия-страны ЕС".

Среди результатов анализов и исследований, проведенных в диссертации, **научной новизной** можно считать:

- Обоснована необходимость развития международных транзитных транспортных путей РА, что даст возможность интегрироваться в международные транспортные пути и использовать имеющиеся ресурсы увеличения объемов международных транзитных перевозок и ресурсы в области развития экономики страны.
- Проведен анализ существующих и возможных альтернативных транспортных путей международного транспортного коридора "Север-Юг", оценена их эффективность и экономическая целесообразность участия РА.
- Разработан состав возможных альтернативных путей, образующих транспортный коридор "Юг-Запад", и обоснована экономическая целесообразность участия РА в последнем.
- Обоснована экономическая целесообразность транзитного железнодорожного транспортного пути "Иран-Армения-Грузия-страны ЕС", который будет иметь стратегическое значение для Республики Армения и будет способствовать повышению эффективности и конкурентоспособности экономики страны.

**NEW SILK ROAD AND PROBLEMS OF DEVELOPMENT OF INTERNATIONAL
TRANSPORT CORRIDORS OF ARMENIA**

The dissertation was submitted for the degree of Candidate of Economic Sciences in the specialty 08.00.02 "Economy, the economics of its spheres and control"

The defense of the dissertation will take place at 13³⁰ on December 13, 2024, at a meeting of the Specialized Council 015 in Economics of the Committee on Higher Education and Science of the Republic of Armenia, operating at the Yerevan State University, at the address: 0025, st. Kh. Abovyan 52, Yerevan, RA.

ABSTRACT

International transport corridors are of key importance in ensuring the effective functioning of the economic system of any country, expanding foreign economic ties, integrating into the world economy and increasing competitiveness.

Under current conditions, the integration of the country's transit routes into the international transport system is of vital importance conditioned by globalization processes, when the economic and trade relations between the states are continuously expanding,

The development, expansion and efficient management of transit transport routes (corridors) is of strategic importance for Armenia, which does not have a direct access to the sea and whose cross-border transport communication channels do not operate with 2 neighboring countries, Azerbaijan and Turkey, and with Georgia do not operate very efficiently.

The purpose of the dissertation is to identify the problems of integration of the RA transit transport routes (corridors) into the "New Silk Road" mega-project and to present ways of their solution, which will contribute to the establishment of the RA as a transit country and the development of its economy.

The following **problems** have been proposed and solved in the research work in order to achieve the mentioned purpose:

- to study the role and importance of the transport sector in the context of increasing the efficiency and competitiveness of the country's economy,
- to analyze the ways of development of the transport sector in economically developed and neighboring countries,
- As a result of the analysis of the activities of the RA transport sector, to identify the existing problems conditioned by the development of the country's international transit routes,
- As a result of the analysis of the activities of the RA transport sector, to identify the existing problems conditioned by the integration of the country's international transit routes with the international transport routes.
- To analyze the main and alternative routes of the "North-South" transport corridor and to evaluate their economic expediency,
- To analyze the alternative routes of the "South-West" international transport corridor and to evaluate their economic expediency,
- To assess the economic expediency of Armenia's participation in the "South-West" and "South-North" international transport routes of the "New Silk Road",

- To justify the need for the development of the transport sector and international transit routes (corridors) for ensuring the efficient and competitive activities of the RA economy.

The object of the research is the RA transport sector.

The subject of the research is the problems related to the development of transit transport routes (corridors) of Armenia.

The first chapter presented the existing approaches to the issue being studied within the framework of the thesis topic in the professional literature, and the importance of the development of the transport sector in terms of increasing the efficiency and competitiveness of the country's economy was studied. The analysis of the ways of development of the sector in economically developed neighboring countries, the analysis of the activities of the sector and the directions of development in the Republic of Armenia was conducted in the work.

The analysis of the operation of the international transport corridors management system, the RA transit transport routes was conducted in the second chapter, and one of the largest modern transport projects, the "New Silk Road", and the current trends in its development were presented as well.

The third chapter analyzed the existing and emerging alternative "North-South", "South-West" international transit routes connected with the "New Silk Road". The economic expediency of the latter, the participation of the RA and the "Iran-Armenia-Georgia-EU countries" transit railway transport route, was established.

The dissertation's analyses and observations have yielded several **scientific novelties**, including:

- The necessity for the development of international transit transport routes of the RA was substantiated, which will provide an opportunity to integrate in international transport routes and use the existing resources in the field of increasing the volume of international transit cargo circulation and developing the country's economy.
- An analysis of existing and possible alternative transport routes of the "North-South" international transport corridor was conducted, their efficiency and the economic expediency of the RA participation were assessed.
- The composition of possible alternative routes forming the "South-West" transport corridor was elaborated and the economic expediency of RA participation was justified.
- The economic expediency of the "Iran-Armenia-Georgia-EU countries" transit railway transport route was substantiated, which will be of beneficial strategic importance for the RA and will contribute to the increase of the efficiency and competitiveness of the economy.

