



*Հերազդուրական խմբի ղեկավար՝
ԳՐԻԳՈՐ ԱՐՇԱՄԻ ՆԱԶԱՐՅԱՆ*
տնտեսագիտության թեկնածու, դոցենտ

*Հերազդուրական խմբի անդամներ՝
Դ. Ն. ՀԱԽՎԵՐԴՅԱՆ
Ա. Ա. ԵՂԻԱԶԱՐՅԱՆ
Ա. Վ. ԳՐԻԳՈՐՅԱՆ
Ա. Ա. ՓԱԽԼՅԱՆ
Ա. Ս. ԱԲՐԱՀԱՄՅԱՆ*

**ԾՈՎԱՅԻՆ ԵԼՔ ՉՈՒՆԵՑՈՂ ԵՐԿՐՆԵՐԻ
ՄԻՋԱԶԳԱՅԻՆ ՄՐՑՈՒՆԱԿՈՒԹՅԱՆ
ՀԻՄՆԱԽՆԴԻՐՆԵՐԸ
(ՀՀ ՕՐԻՆԱԿՈՎ)**

ՀՏԴ 339.9
ԳՄԴ 65.5
Ծ 770

**Հրատարակության և երաշխավորել
ՀՊՏՀ գիտական խորհուրդը**

Մասնագիտական խմբագիր՝

Վարդանյան Ա. Ա.

տ.գ.թ., դոցենտ

Գրախոսներ՝

Հայրապետյան Գ. Ռ.

տ.գ.թ., դոցենտ

Մկրտչյան Թ. Մ.

տ.գ.թ., դոցենտ

Խմբագրական խորհուրդ՝

Աթոյան Կ. Լ. (նախագահ)

տ.գ.դ., պրոֆեսոր

Վարդանյան Գ. Ի.

տ.գ.դ., պրոֆեսոր

Սուվարյան Յու. Մ.

ՀՀ ԳԱԱ ակադեմիկոս,

տ.գ.դ., պրոֆեսոր

Ավետիսյան Ս. Ս.

տ.գ.դ., պրոֆեսոր

Ծ 770 **Ծովային ելք չունեցող երկրների միջազգային մրցունակության հիմնա-
խնդիրները (ՀՀ օրինակով):** Մենագրություն/ Գրիգոր Նազարյան, Դավիթ
Հախվերդյան, Աշոտ Եղիազարյան, Արմեն Գրիգորյան, Աննա Փախյան, Արաքս
Աբրահամյան; Մասնագիտ. խմբ.՝ Ատոմ Վարդանյան. - Եր.: Տնտեսագետ, 2014. -
112 էջ.- («Ամբերդ» մատենաշար):

Մենագրությունում ուսումնասիրվել են միջազգային մրցունակության հաշվարկ-
ման և գնահատման մեթոդաբանական հիմքերը, դրանց հիման վրա բացահայտվել ու
ընթացագրվել են ծովային ելք չունեցող երկրների և, հատկապես, Հայաստանի Հան-
րապետության միջազգային մրցունակության ներքին և արտաքին մարտահրավեր-
ները: Հետազոտության ընթացքում պարզաբանվել են ծովային ելքի բացակայության
բացասական անդրադարձի դրսևորումները Հայաստանի Հանրապետության, ինչպես
նաև ծովային ելք չունեցող մյուս երկրների ընդհանուր առաջընթացի և սոցիալ-տնտե-
սական զարգացման, արտահանումից եկամուտների, մասնավոր կապիտալի ներ-
հոսքի ու ազգային ռեսուրսների կենտրոնացման մեջ:

Աշխատությունը նախատեսված է տնտեսագիտական բուհերի ուսանողների,
ասպիրանտների, դասախոսների և արտաքին տնտեսական կապերի ուսումնասիրու-
թյամբ զբաղվողների համար:

ՀՏԴ 339.9

ԳՄԴ 65.5

ISBN 978-9939-61-082-5

© «Ամբերդ» հետազոտական կենտրոն, 2014 թ.

© «Տնտեսագետ» հրատարակչություն, 2014 թ.

ԲՈՎԱՆԴԱԿՈՒԹՅՈՒՆ

ՆԵՐԱԾՈՒԹՅՈՒՆ	5
ԳԼՈՒԽ 1. ՄԻՋԱԶԳԱՅԻՆ ՄՐՑՈՒՆԱԿՈՒԹՅԱՆ ԳՆԱՀԱՏՄԱՆ ՄԵԹՈԴԱԲԱՆԱԿԱՆ ՀԻՄՔԵՐԸ	7
1.1. Միջազգային մրցունակության հաշվարկման մեթոդները.....	12
1.2. Մրցունակության գնահատման մեթոդաբանությունը՝ ըստ Մենեչմենթի զարգացման միջազգային հիմնադրամի.....	15
1.3. Մրցունակության գնահատման մեթոդաբանությունը՝ ըստ Համաշխարհային տնտեսական ֆորումի.....	17
1.4. Մրցունակության գնահատման՝ Համաշխարհային տնտեսական ֆորումի և Մենեչմենթի զարգացման միջազգային հիմնադրամի մեթոդաբանությունների համեմատական վերլուծություն.....	24
ԳԼՈՒԽ 2. ԾՈՎԱՅԻՆ ԵԼՔ ԶՈՒՆԵՑՈՂ ԵՐԿՐՆԵՐԻ ՄԻՋԱԶԳԱՅԻՆ ՄՐՑՈՒՆԱԿՈՒԹՅԱՆ ԱՌԱՆՁՆԱՀԱՏՈՒԿ ԽՆԴԻՐՆԵՐԸ.....	29
2.1. Ծովային ելք չունեցող երկրների սոցիալտնտեսական բնութագիրը, տեղի ու դերը համաշխարհային տնտեսությունում.....	30
2.2. Դեպի ծով ելքի բացակայության ազդեցությունը արտաքին առևտրի վրա	43
2.3. Ծովային ելք չունեցող երկրների հիմնախնդիրների լուծմանն ուղղված միջազգային համագործակցությունը	50
2.4. Հայաստանի երկաթուղային ենթակառուցվածքի թերզարգացածության հիմնախնդիրը	58
ԳԼՈՒԽ 3. ՀՀ ԳԼՈՒԿԱԼ ՄՐՑՈՒՆԱԿՈՒԹՅՈՒՆԸ ԵՎ ԱՅՆ ՊԱՅՄԱՆԱՎՈՐՈՂ ԳՈՐԾՈՆՆԵՐԻ ԱԶԳԵՑՈՒԹՅՈՒՆԸ ԲԻՋՆԵՄԻ ՄԻՋԱԶԳԱՅԻՆԱՅՄԱՆ ՎՐԱ	63
3.1. ՀՀ արտահանման ապրանքային և աշխարհագրական կառուցվածքի համապատկերը և դրա բարելավման հիմնական ուղիները Եվրամիություն–Մաքսային միություն համատեքստում	63
3.2. Գործարարության միջազգային մրցունակության հիմքերը ՀՀ-ում.....	79
3.3. Ինստիտուտների և ենթակառուցվածքների դերը մրցունակության բարելավման գործում: Տնտեսաչափական վերլուծության արդյունքները	86
ՎԵՐՋԱԲԱՆ	100
ՕԳՏԱԳՈՐԾՎԱԾ ԳՐԱԿԱՆՈՒԹՅԱՆ ՑԱՆԿ	102
ԱՄՓՈՓՈՒՄՆԵՐ	106

Ժամանակակից համաշխարհային տնտեսության գլոբալացումը առավել մեծ չափով է պայմանավորում ազգային տնտեսության զարգացումը: Դրան համապատասխան՝ երկրի իրավահավասար և ներդաշնակ ինտեգրումը համաշխարհային տնտեսությանը հնարավոր կլինի միայն նրա համարժեք մրցունակության դեպքում: Երկրի մրցունակությունը տնտեսական զարգացման առկա վիճակի և հեռանկարների ամփոփ ցուցանիշ է, պայմանավորում է երկրի մասնակցությունն աշխատանքի միջազգային բաժանմանը, հանդես գալիս որպես տնտեսական անվտանգության և բնակչության կենսամակարդակի երաշխիք: Երկրների ֆինանսատնտեսական կապերի խորացումը, ազգային տնտեսությունների բացությունը, փոխլրացումն ու սերտաճումը պայմանավորում են ՀՀ ռազմավարական կողմնորոշումը՝ մուտք գործել համաշխարհային տնտեսություն ոչ որպես հումքային «կցորդ», այլ տեխնոլոգիական զարգացման բարձր մակարդակով, ֆինանսական ուժեղ ինստիտուտներով, զարգացած ենթակառուցվածքներով և տեղեկատվական շտեմարանով երկիր: Աշխատանքում որոշակիացվում է խիստ արդիական այնպիսի հիմնախնդիրների լուծումը, ինչպիսին է ծովային ելք չունեցող երկրների տրանսպորտային ծախսերի բարձր մակարդակը և դրա հետևանքով միջազգային մրցունակության դիրքերի թուլացումը: Աշխատությունը նվիրված է այդ համատեքստում մեր երկրի մրցունակության բարձրացման հիմնախնդիրներին և դրանց լուծման ուղղությամբ առարկայական մոտեցումների առաջադրմանը:

Աշխատությունում հեղինակները նպատակ են հետապնդել բացահայտելու մրցունակության ներքին և արտաքին մարտահրավերները, մշակվել են համալիր մոտեցումներ և առաջարկներ, որոնց գործնական կիրառումը կնպաստի տարածաշրջանում Հայաստանի մրցունակության ներուժի իրացմանը:

Վերջինիս կենսագործման շրջանակներում ընդհանրացրել և վերլուծել են համաշխարհային տնտեսության մեջ երկրի մրցունակության գնահատման մեթոդաբանական մոտեցումները, հետազոտել և գնահատել են երկրի մրցունակության վրա ազդող առավել նշանակալի գործոնները, բացահայտել են այդ գործոնների դերը ՀՀ միջազգային մրցունակության բարձրացման գործում: Բացի դրանից, նշվել են ծովային ելք չունեցող երկրների առանձնահատուկ հիմնախնդիրները և այդ համատեքստում հիմնավորվել են ՀՀ արտահանման խթանման հիմնական առաջնահերթությունները:

Աշխատանքում քննարկվել են նաև ծովային ելք չունեցող երկրներին բնորոշ՝ հիմնական շուկաներից մեկուսացվածությունը, հարևան երկրներից տարանցման կախվածությունը, ծովային ելք չունեցող երկրի հարևան ավա-

մերձ երկրի հետ ունեցած քաղաքական հակասությունները, տարանցիկ երկրի վարչական սահմանափակումները, մաքսային ընթացակարգերի բարդությունը, ներքին տրանսպորտային համակարգերի թերզարգացածությունը:

Բացահայտված խնդիրների առանձնահատկությունն այն է, որ գործարար միջավայրի ընդհանուր բարելավմանն ուղղված նույնիսկ բավականաչափ հաջող բարեփոխումների դեպքում դիտարկվող երկրները չեն կարող ինքնուրույն հաղթահարել առկա մատահրավերները: Ուստի, այս համատեքստում ուսումնասիրվել են նաև ծովային ելք չունեցող երկրների իրավունքների պաշտպանությանն ուղղված միջազգային կոնվենցիաները, որոնք գործնականում դեռևս հազվադեպ են կիրառվում: ՀՀ պետք է ակտիվ քայլեր ձեռնարկի ներմայրցամաքային երկրների հիմնախնդիրների լուծմանն ուղղված կոնվենցիաներն իր տնտեսական զարգացմանը ծառայեցնելու համար:

Աշխատության տեղեկատվական բազան Համաշխարհային տնտեսական ֆորումի, Համաշխարհային բանկի, Արժույթի միջազգային հիմնադրամի, Մենեջմենթի միջազգային ինստիտուտի, Վերակառուցման և զարգացման եվրոպական բանկի, միջազգային և տարածաշրջանային այլ տնտեսական կազմակերպությունների նորմատիվ ակտերն ու հետազոտություններն են, հարևան երկրների, ԱՊՀ և ՀՀ պետական վիճակագրական ծառայությունների պաշտոնական վիճակագրական նյութերը, մաքսային ծառայությունների վիճակագրական հաշվետվությունները, պետական կառավարման մարմինների ծրագրային նյութերը և այլն: Աշխատության վարկածը կառուցվել է մրցունակության ինտենսիվ գործոնների (նորարարություններ, մարդկային կապիտալ, կառավարման նորագույն մեթոդների ներդրում) դերակատարության արժևորման հիման վրա հայրենական ապրանքների տարածաշրջանային և միջազգային մրցունակության բարձրացման և կայուն մրցակցային առավելությունների ձևավորմանն ուղղված պետության տնտեսական քաղաքականության ռազմավարական ուղղություններն ու գործիքները բացահայտելու վրա:

Աշխատությունը կարող է տեսամեթոդական և տեղեկատվական հիմք ծառայել «Միջազգային մրցունակության հիմնախնդիրները» մագիստրոսական դասընթացի վարման համար:

Ժամանակակից համաշխարհային տնտեսությունը կրում է խորքային փոփոխություններ, ընդ որում, եթե 1970-ական թթ. մրցակցությունն առանձին տարածաշրջաններում և երկրներում արտահայտիչ չէր, ապա այսօր մրցակցությունը դուրս է եկել «ազգային սահմաններից»: Ազգային տնտեսության մրցունակության ապահովման խնդրի թերագնահատումը կարող է «թանկ նստել» ցանկացած երկրի կամ ընկերության վրա:

Մրցունակության նկատմամբ հետաքրքրության երկրորդ ալիքը վերագրվում է անցյալ դարի 80-ական թթ. և պայմանավորված է միջազգային մրցակցության սրմամբ, տվյալ ժամանակահատվածում ԱՄՆ-ի տնտեսության մրցունակության անկմամբ: Դեռևս 1971 թ. ստեղծված «Մենեջմենթի զարգացման եվրոպական ֆորումը» հրատարակում է աշխարհի առաջատար երկրների համեմատական մրցունակության տարեկան վերլուծությունը, 1979 թ. նման վերլուծություններ սկսեց կատարել Համաշխարհային տնտեսական ֆորումը, իսկ 1989 թ. երկրների մրցունակության վարկանիշներ սկսել է կազմել Մենեջմենթի զարգացման միջազգային ֆորումը: Մրցունակության տեսության մեջ էական ներդրում ունի Մայքլ Պորտերը՝ «Ազգերի մրցակցային առավելությունը» աշխատությամբ (1990):

Մրցունակության տեսության հետագա զարգացումը մակրոնակարգակրում պայմանավորված է այնպիսի արտաքին գործոնների ազդեցությամբ, ինչպիսին գլոբալացումն ու գլոբալիզացիան առաջընթացն են, հատկապես՝ համակարգչային տեխնոլոգիաների զարգացումը, որը նպաստեց վիճակագրական մեծածավալ տվյալների մաթեմատիկական վերլուծության հնարավորությունների ընդլայնմանը և հիմնական օրինաչափությունների բացահայտմանը: Այդպիսով, մրցունակության վերլուծությունը տեղափոխվեց նոր՝ քանակական չափումների և վերլուծության մակարդակ:

Տնտեսության մրցունակության ժամանակակից հետազոտությունների մեծ մասը նվիրված է մրցունակության վրա առանձին գործոնների ազդեցության գնահատմանը: Այդ թեմային նվիրված աշխատությունների մեջ կարելի է առանձնացնել ԱՄՆ-ի, ՀԲ-ի հետազոտությունները և ՀՏՖ-ի տարեկան հրապարակումները: Զգալի թվով նոր աշխատություններ նվիրված են տնտեսական աճի և մրցունակության վրա մարդկային կապիտալի ազդեցությանը: Դրանց մեջ կարելի է առանձնացնել Գ.Ս. Բեքերի¹ աշխատությունը, որը ներառում է մարդկային կապիտալի վրա կրթության դրական ազդեցու-

¹ Becker G. Human Capital. NY., L., 1975.

թյան տեսական և փորձնական վերլուծություն, և Ջ. Սաքսի² աշխատությունը՝ նվիրված առողջապահության ոլորտում նորարարություններին և տնտեսական զարգացման ու մրցունակության վրա դրանց ազդեցությանը: Տնտեսության մրցունակության հետազոտությունների ևս մեկ ժամանակակից ուղղություն է ազգային մրցունակության վրա նորարարությունների ազդեցության ուսումնասիրությունը. հայտնի են Պ. Կրուգմանի³, Մ. Թրաշթենբերգի⁴, Գ. Գրոսմանի և Է. Հելփմանի⁵ ուսումնասիրությունները:

Ջ. Ֆրենկելի և Դ. Ռոմերի ուսումնասիրությունում⁶ գնահատվում է արտաքին առևտրի ազդեցությունը տնտեսական աճի և մրցունակության վրա: Մեծ թվով հրապարակումներ նվիրված են ազգային մրցունակության վրա ինստիտուտների ազդեցությանը, որոնցից առավել հետաքրքրական են Հարվարդի համալսարանի և Քեմբրիջի տնտեսական հետազոտությունների ազգային բյուրոյի աշխատությունները:

Եվ, վերջապես, քանի որ մրցունակությունը համեմատական մեծություն է, և տարբեր երկրներ ունեն մրցակցային առավելությունների ձեռքբերման տարբեր ռազմավարություն, մրցունակության տեսության զարգացման մեջ իրենց ներդրումն ունեն առանձին երկրների փորձի քննարկմանը նվիրված ուսումնասիրությունները, որոնք իրականացնում են ազգային հետազոտողները և միջազգային կազմակերպությունները, ինչպես նաև տարբեր երկրների փորձերի համադրական վերլուծությունը:

Առանձին երկրների մրցունակությամբ զբաղվում է Հարվարդի համալսարանին կից Ռազմավարության և մրցունակության ինստիտուտը, ինչպես նաև առանձին երկրների ազգային մրցունակության կենտրոնները, որոնք համագործակցում են Հարվարդի բիզնես դպրոցի հետ: Այդպիսի կենտրոններ կան, օրինակ, ԱՄՆ-ում, Իռլանդիայում, Մեծ Բրիտանիայում, Խորվաթիայում, Հունգարիայում, Ղազախստանում: Ռազմավարության և մրցունակություն ինստիտուտը մինչև այժմ գլխավորում է Մ. Պորտերը, ով, ըստ էության, տնտեսագիտության մեջ այս ուղղության հիմնադիրն է:

Հարկ է նշել, որ գլոբալացումը և մրցակցության զարգացումը ստեղծում են ոչ միայն խնդիրներ, այլ նաև՝ հնարավորություն ապրանքարտադ-

² Sachs J., Health in the developing world: achieving the Millennium Development Goals, Bulletin of the World Health Organization, December 2004, 82 (12), pp. 947

³ Paul Krugman, Buy The Return of Depression Economics and the Crisis of 2008, September 2009, 214 pages ISBN 978-0-393-33780-8

⁴ Manuel Trajtenberg, Economic Analysis of Product Innovation - The Case of CT Scanners. Cambridge, Mass: Harvard University Press, 1990.

⁵ Gene M. Grossman and Elhanan Helpman (2002), Interest Groups and Trade Policy, Princeton and Oxford UK: Princeton University Press.

⁶ Jeffrey A. Frankel And David Romer, „Does Trade Cause Growth?“, American Economic Review, June 1999, pp. 379–398

րողների համար: Մասնավորապես՝ մշտական նորարարությունը, առավել մրցունակ ճյուղերի և հատվածների աննախադեպ աճը զարգացած և նոր արդյունաբերական երկրներում պայմանավորված են ներքին և միջազգային մրցունակությամբ: Մրցունակության համեմատական գնահատականներով հնարավոր է պարզել համաշխարհային տնտեսությունում ազգային տնտեսավարողների թույլ և ուժեղ կողմերը, ճշգրտել տնտեսական զարգացման ուղենիշները:

Մրցունակությունը բազմաշերտ բովանդակությամբ, բարդ կատեգորիա է, որն օրգանապես բնորոշ է տնտեսավարման շուկայական համակարգին: Այդ կատեգորիայի բովանդակության մասին համարժեք պատկերացումները կանխորոշվում են նրանով, թե դրա որակական և քանակական բնութագրերը ստանալու համար չափանիշների ու ցուցանիշների ինչ հավաքածու է օգտագործվում:

Ազգային մրցունակության ժամանակակից սահմանումները (ըստ մի շարք միջազգային կազմակերպությունների) փաստորեն արտացոլում են մրցակցային առավելություն հասկացության որակապես նոր ընկալումը:

Ըստ ՏՀԶԿ սահմանման՝ *մրցունակությունը ընկերությունների, ճյուղերի, փարածաշրջանների և ազգերի ընդունակությունն է՝ սրեղծելու եկամուտների և աշխարավարձի համեմատաբար բարձր մակարդակ, միևնույն ժամանակ, բաց մնալով միջազգային մրցակցության համար*: Համանման կարծիքի են ամերիկացի հայտնի տնտեսագետներ Դ. Դոլարը և Է. Վուլֆը⁷. մրցունակ է այն երկիրը, որը հաջողություններ է արձանագրում միջազգային առևտրում՝ բարձր տեխնոլոգիաների և արտադրողականության հիման վրա: Մ. Դաննի⁸ կարծիքով՝ մրցունակության կարևորագույն բնութագրիչը է նրա փոփոխությունն է ժամանակի ընթացքում: Մրցունակություն ասելով՝ Մ. Դաննը հասկանում է ճկունություն, որի միջոցով ազգային տնտեսությունն ընդունակ է իրականացնելու կառուցվածքային փոփոխություններ և հարմարվելու համաշխարհային տնտեսության փոփոխություններին:

Մրցունակության առավել պարզ սահմանումը (մակրոմակարդակով) հանգում է շուկաներում ապրանքների վաճառքի ծավալին և որոշվում համաշխարհային շուկաներում երկրի տեսակարար կշռով: Դրա հետ մեկտեղ կյանքի ազգային ստանդարտները որոշվում են տնտեսության արտադրողականությամբ, որը չափվում է բնակչության և բնական ռեսուրսների միավորի հաշվարկով արտադրվող արտադրանքի արժեքով:

⁷ Dollar D., Wolf E., The Global Competitive // Journal of International Economics. 2003. № 27 (3–4). Oxford university press,

⁸ Dunn M., The Economic of Modern Manufacturing: Technology, Strategy and Organization // American Economic Review. 1990. № 80.

Արտադրողականությունը կախված է առկա մարդկային ռեսուրսները համախմբելու՝ տնտեսության ընդունակությունից: Արտադրողականությունը ազգին հնարավորություն է ընձեռում պահպանելու աշխատավարձի բարձր մակարդակը, ուժեղ արժույթը և ներդրված կապիտալի գրավիչ եկամտաբերությունը, հետևաբար նաև՝ բարձր կենսամակարդակը:

Արտադրողականության և մրցունակության կապը մասամբ ներառված է հետազոտողների և միջազգային կազմակերպությունների՝ մրցունակության որոշ սահմանումներում, թեև արտադրողականությունն այդ սահմանումներում հաճախ հասկացվում է որպես մրցունակ ապրանքներ թողարկելու հնարավորություն: Այսպես, «Մենեջմենթի զարգացման եվրոպական ֆորումի» սկզբնական աշխատություններում արդյունաբերական մրցունակությունը սահմանվում էր որպես ձեռնարկատերերի ընդունակություն՝ ներկայում և ապագայում թողարկելու և ազգային ու միջազգային շուկաներում վաճառելու այնպիսի ապրանքներ, որոնք գնով և որակով առավել գրավիչ են, քան արտասահմանյան կամ տեղական մրցակիցների համանման արդյունքը⁹: Միջազգային մրցունակության տեսության զարգացմանը զուգընթաց՝ այդ հասկացության սահմանումը նկատելիորեն ձևափոխվել է. ներառել նորանոր գործոններ, որոնք կարող են ազդեցություն ունենալ տնտեսության մրցունակության վրա:

Գիտական շրջանակներում առավել մեծ տարածում է ստացել ԱՄՆ-ի մրցունակության նախագահական հանձնախմբի «Համաշխարհային մրցունակություն. նոր իրականություն» զեկույցում դեռևս 1987 թվականի սահմանումը, որում ամրագրվում էր, թե ինչպես կարող է ազգն ազատ և ազնիվ մրցակցության պայմաններում արտադրել ապրանքներ ու ծառայություններ, որոնք համապատասխանում են միջազգային շուկայի պահանջներին՝ միաժամանակ պահպանելով իրենց քաղաքացիների անձնական սպառման ծախսերը¹⁰: Այս սահմանումը չի կորցրել արդիականությունը, քանի որ ներառում է մրցունակության տեսության հիմնարար տարրերը՝ երկրների հաջողությունները միջազգային շուկաներում, մրցակցային պայքարում և երկրի բնակչության կենսամակարդակի բարձրացումը: Այս սահմանումը համարվում է դասական և այն հիմնականում կանխորոշեց տնտեսության միջազգային մրցունակության տեսության հետագա զարգացումները:

Շուրջ մեկ տասնամյակ անց տնտեսության մրցունակություն հասկացության ըմբռնումը կրեց հերթական փոփոխությունները՝ արտացոլելով ազգային մրցունակության վրա քաղաքական որոշումների աճող ազդեցությունը և տնտեսության զարգացման վրա պետական մարմինների ազդեցության

⁹ EMF „Rapport sur la competitivite industrielle internationale”, 1984, Paris

¹⁰ America's competitive crisis: confronting the new reality. Council of competitiveness, Wash. 1987

լծակների ընդլայնումը: Այս ժամանակահատվածի առավել բովանդակալից սահմանումը տվել է «Մենեջմենթի զարգացման միջազգային ֆորումը»¹¹: Վերջինս մրցունակությունը բնորոշում է որպես ազգի ընդունակություն փաստերի և քաղաքականության վերլուծության հիման վրա՝ ստեղծելով այնպիսի միջավայր, որը կապահովի ընկերությունների արտադրողականության աճը և ժողովրդի հետագա բարգավաճումը:

Համաշխարհային տնտեսական ֆորումն առանձնացնում է միջազգային մրցունակության երկու կողմ: Առաջինը տնտեսության ընդունակությունն է միջնաժամկետ ու երկարաժամկետ հատվածում հասնել տնտեսական աճի, որը հիմնվում է տնտեսական զարգացման համալիր գործընթացի վրա: Երկրորդը ընկերության արտադրողականությանն ու արդյունավետությանը նպաստող գործոնների բարելավումն է միկրոմակարդակում: Հենց այս մտտեցումն են ՀՏՖ հետազոտողները օգտագործում որոշակի երկրի մրցունակության համեմատական մակարդակը քանակապես գնահատելու համար: Այն հիմնված է երկու համաթվի հաշվարկի վրա՝ միկրո և մակրո մակարդակներում: Ժամանակակից պայմաններում միջազգային մրցունակություն հասկացությունը միայն արտաքին շուկաներում երկրի առևտրային գործարքների հաջողություններով կամ ազգային ընկերությունների արտադրողականության աճով սահմանափակել հնարավոր չէ (ինչպես, օրինակ, մրցակցային առավելությունների կառավարումը՝ արժույթային փոխարժեքի նպատակային փոփոխություններով): Այս բաղադրիչները, անկասկած, կարևոր են և մեծ ազդեցություն են թողնում առանձին երկրների մրցունակության վրա: Ելնելով վերը նշվածից, ազգային մրցունակությունը կարող ենք սահմանել հետոյալ կերպ. **մրցունակությունը գործոնների, ինստիտուտների և ուղղորդված քաղաքականության գործիքների համախումբ է, որը կանխորոշում է ոչ միայն երկրում արտադրողականության աճը, այլև հնարավորություն է ընձեռում պահպանելու և բարձրացնելու բնակչության իրական եկամուտները:**

Այսպիսով, իր համալիրության և բազմակողմանիության շնորհիվ մրցունակության ցուցանիշն է վիճակի է գնահատելու երկրի զարգացման հեռանկարները: Մրցունակության այս առանձնահատկությունը հիմք է տալիս շարունակել մեթոդաբանության կատարելագործման աշխատանքները:

¹¹ IMD's World Competitiveness Yearbook, 2003.

1.1 | Միջազգային մրցունակության հաշվարկման մեթոդները

Առավել ընդգրկուն է համարվում մրցունակության գնահատման՝ Մենեջմենթի զարգացման եվրոպական ֆորումի մեթոդաբանությունը (XX դարի 70-ական թվականներ): Մ. Պորտերի մրցակցային առավելությունների տեսության զարգացումը, «**մրցակցային ադամանդի**» հայեցակարգը, մրցակցային առևտրի զարգացման փուլերը նպաստեցին միջազգային մրցունակության մակարդակի հաշվարկման մեթոդաբանության կատարելագործմանը: Մասնավորապես՝ Մենեջմենթի զարգացման միջազգային ֆորումի՝ ազգային մրցունակության հաշվարկման ժամանակակից մեթոդները հիմնված են «մրցակցային ադամանդի» տեսության վրա, իսկ Համաշխարհային տնտեսական ֆորումի մեթոդները՝ մրցակցային առևտրի զարգացման փուլերի տեսության վրա:

Մենեջմենթի զարգացման եվրոպական ֆորումի հետազոտությունը վերաբերում էր ՏՀԶԿ անդամ 22 երկրի և հիմնված էր 10 գործոնի վրա, որոնք գնահատվում էին մի շարք ցուցանիշներով (տարբեր տարիներին դրանց քանակը տատանվել է 200-ից մինչև ավելի քան 300-ը): Այդ ցուցանիշների մեծ մասը միջազգային մի շարք կազմակերպությունների (ՄԱԿ, ՏՀԶԿ, ԱՄՀ, ՎԶՄԲ) վիճակագրական տվյալներն էին, օգտագործվում էին նաև տարբեր երկրների ավելի քան 700 ընկերության ղեկավարների շրջանում անցկացված հարցումների արդյունքները: Հետազոտության արդյունքները ներկայացվում են երկրների աղյուսակի տեսքով, որտեղ առաջին տեղ զբաղեցրած երկիրն *ամենամրցունակն* է, իսկ վերջինը զբաղեցնողը, բնականաբար՝ *ամենամրցունակը*:

Հետագայում մրցունակության մակարդակի գնահատման այդ գործոնների որոշ մասը անվանափոխվեցին, զգալիորեն փոխվեցին նաև դրանց կշիռները. Օրինակ՝ մրցունակության մակարդակի վրա պետության և նրա ինստիտուտների ազդեցության գնահատականը ներկայում շատ ավելի է կարևորվում: Էական տարբերությունն այն է, որ յուրաքանչյուր գործոնի գնահատման մեջ ներկայում բացակայում են արդյունաբերական հիմնական ենթաճյուղերում արտադրողականությունը գնահատող վիճակագրական ցուցանիշները, այն դեպքում, երբ առաջին հետազոտության մեջ դրանց մեծ տեղ էր տրվել:

Միջազգային մրցունակության հայեցակարգային հետազոտությունը կատարվել է Մ. Պորտերի «Ազգերի մրցակցային առավելությունը» մենագրության մեջ, որը լույս է տեսել 1990 թ. և էապես ազդել մրցունակության տեսության հետագա զարգացման վրա: Այդ գրքի հրատարակումը մասնագետները գնահատում են որպես շրջադարձ միջազգային առևտրի, մրցակ-

ցության և ազգերի զարգացման սկզբունքների վերաբերյալ ավանդական պատկերացումներում:

Մ.Պորտերի «մրցակցային ադամանդի» էությունը տնտեսության մրցունակությունը կանխորոշող չորս հիմնարար ենթահամակարգերի առանձնացումը և մրցունակության վրա դրանց փոխազդեցության գնահատումն է: Այդ ենթահամակարգերը ստեղծում են միջավայր, որտեղ գործունեություն են ծավալում տվյալ երկրի ֆիրմաները: Տարբեր երկրներում «մրցակցային ադամանդի» զարգացման պայմանների վերլուծությունը և «ադամանդի» միայն որոշ բաղադրիչների շնորհիվ երկրների զարգանալու ընդունակությունը Մ. Պորտերին ստիպեցին երկրի զարգացումը բաժանել 4 փուլի՝ *արտադրության գործունեություն, ներդրումներ, նորարարություններ և հարստություն*: Այդ ժամանակահատվածի համար Մ. Պորտերի աշխատության հիմնական թերությունը մրցակցության մակարդակի հաշվարկման մեթոդաբանության բացակայությունն էր և, համապատասխանաբար, այդ աշխատանքի հիման վրա ազգային մրցունակության որոշակի հետազոտության իրականացման, երկրների մրցունակության համեմատական վերլուծության անհնարիությունը:

Մենեջմենթի զարգացման միջազգային հիմնադրամի մեթոդաբանությունը հիմնված է Եվրոպական ֆորումի ընդհանուր սկզբունքների վրա, սակայն ազգային մրցունակության հիմնական գործոնները խմբավորելիս այս մեթոդաբանությունը հաշվի է առնում նաև Մ. Պորտերի հիմնական գաղափարներից մեկը՝ **«մրցակցային ադամանդը»**: Հիմնադրամի գործունեության հիմնական նպատակն է ազգային մրցակցային միջավայրի և հարստության ստեղծման հետազոտությունը:

Մենեջմենթի զարգացման միջազգային հիմնադրամը 1989 թ. հրապարակում է Մրցունակության համաշխարհային տարեգիրքը (WCY), որը ազգերի մրցունակության առաջին համապարփակ տարեկան հաշվետվությունն է: Մրցունակության համաշխարհային տարեգիրքը ոչ միայն դասակարգում է, այլև վերլուծում, թե ինչպես են երկրներն ու ընկերությունները կառավարում իրենց ռեսուրսները՝ առավել բարձր բարեկեցության հասնելու նպատակով: Տնտեսության մրցունակությունը չի կարող բնութագրվել միայն ՀՆԱ-ով և արտադրողականությամբ, քանի որ ընկերությունները առնչվում են նաև քաղաքական, սոցիալական և մշակութային բնույթի իրողությունների հետ: Այդ պատճառով էլ անհրաժեշտ է ստեղծել այնպիսի միջավայր, որը կունենա արդյունավետ կառուցվածքը՝ ինստիտուտներն ու քաղաքականությունը, ֆիրմաների մրցունակությունը խրախուսելու համար:

Հիմնադրամն իր ուշադրությունը կենտրոնացնում է մրցունակության միայն 4 գործոնի վրա, որոնք կանխորոշում են ազգային մրցակցային միջավայրի վիճակը և ընկերությունների՝ հարստություն ստեղծելու ընդունակու-

թյունը, դրանց հիման վրա էլ դիտարկվում է «մրցակցային ադամանդի» տեսությունը: Այդ գործոններն են.

- երկրի տնտեսական զարգացումը, նրա մակրոտնտեսական գնահատականը՝ 78 ցուցանիշ,
- կառավարության արդյունավետությունը (այսինքն՝ որքանով է կառավարության քաղաքականությունը նպաստում մրցունակության աճին)՝ 70 ցուցանիշ,
- ձեռնարկատիրության արդյունավետությունը՝ 67 ցուցանիշ,
- ենթակառուցվածքները (այսինքն՝ որքանով են ռեսուրսները, տեխնոլոգիաները, գիտությունը և աշխատանքային ռեսուրսները բավարարում բիզնեսի պահանջներին)՝ 114 ցուցանիշ:

Այս գործոններից յուրաքանչյուրը բաժանվում է հինգ ենթագործոնի: Ընդհանուր առմամբ՝ հիմնադրամը հիմնվում է 20 ենթագործոնի վրա (տե՛ս աղյուսակ 1.1):

Աղյուսակ 1.1

Մրցունակության գործոններն ու ենթագործոնները¹²

Տարեսական զարգացում	Կառավարության արդյունավետություն	Ձեռնարկատիրության արդյունավետություն	Ենթակառուցվածքներ
ներքին տնտեսություն	պետական ֆինանսներ	արտադրողականություն	բազային ենթակառուցվածք
միջազգային առևտուր	հարկաբյուջետային քաղաքականություն	աշխատանքի շուկա	տեխնոլոգիական ենթակառուցվածք
միջազգային ներդրումներ	ինստիտուցիոնալ կառուցվածք	ֆինանսներ	գիտական ենթակառուցվածք
զբաղվածություն	բիզնես օրենսդրություն	կառավարչական փորձ	առողջապահություն և շրջակա միջավայր
գներ	սոցիալական կառուցվածք	վերաբերմունք ու արժեքներ	կրթություն

Որոշ ենթագործոններ էլ, իրենց հերթին, բաժանվում են ենթախմբերի: Բոլոր ցուցանիշները խմբավորված են այս ենթագործոններում և ենթախմբերում: Այնուամենայնիվ, տարբեր ենթագործոններ պարունակում են տարբեր քանակությամբ ցուցանիշներ (օրինակ՝ ավելի շատ ցուցանիշներ են հարկավոր գնահատելու համար կրթությունը, քան գները): Յուրաքանչյուր ենթագործոն, անկախ նրանից, թե քանի ցուցանիշ է ներառում, վերջնական արդյունքում ունի նույն տեսակարար կշիռը՝ 5% (20 x 5=100): Սա հնարավորություն է ընձեռում սահմանափակելու ենթագործոնների կշիռը՝ անկախ

¹² IMD's World Competitiveness Yearbook, 2012

ցուցանիշների քանակից: Այսպիսի մոտեցումը բարձրացնում է վերջնական արդյունքի հուսալիությունը և օգնում ապահովելու համադրելիություն նախորդ արդյունքների հետ:

Վերջին երկու տասնամյակի ընթացքում համաշխարհային տնտեսությունում կատարվող տեղաշարժերի և գիտության նոր նվաճումների ազդեցությամբ հիմնադրամի մեթոդաբանությունը շարունակ փոփոխվել է: Դրա հետ մեկտեղ, հիմնադրամի մեթոդաբանության դրական կողմ կարելի է համարել այդ փոփոխությունների ներդրման հստակ հաջորդականությունը, որը հնարավորություն է տալիս համադրական վերլուծության և տարբեր տարիներին ստացված արդյունքների համեմատության: Հիմնադրամի վերլուծության ընտրանքում ընդգրկված երկրները բաժանվում են երկու խմբի՝ 20 մլն-ից ավելի և պակաս բնակչություն ունեցող երկրներ: Երկրների դասակարգումն ըստ բնակչության թվաքանակի պայմանավորված է այն կանխադրությամբ, որ մրցունակության բնույթը երկրների այդ խմբերում լրջորեն տարբերվում է: Այդ երկու խմբերում ԱՄՆ-ի և Ֆինլանդիայի մրցունակության մակարդակն ընդունվում է որպես 100%:

1.2 | Մրցունակության գնահատման մեթոդաբանությունը՝ ըստ Մենեջմենթի զարգացման միջազգային հիմնադրամի

Հիմնադրամի հետազոտական խմբի կողմից հավաքագրվող քանակական տվյալները կազմում են վերջնական գնահատականի 2/3 մասը, շուրջ 110 ցուցանիշի գծով տեղեկատվության 1/3-ը ստացվում է միջազգային կազմակերպություններից, դրանք նաև միջազգային, ազգային և տարածաշրջանային կազմակերպությունների վիճակագրական արդյունքներն են: Այդ կազմակերպություններից են ՏՀԶԿ, ՀԲ, ՄԱԿ, ԱՀԿ, ԱՄՀ, ՅՈՒՆԵՍԿՕ և հիմնադրամի գործընկեր ինստիտուտները (2012 թ. Հիմնադրամն ուներ 54 գործընկեր ինստիտուտ): Որակական տվյալները ստացվում են «Դեկավարների կարծիքների հարցման» արդյունքում և վերջնական համաթվի 1/3 մասն են:

2012 թ. տարեգրքում ներառված է 59 տնտեսություն: Հիմնադրամի հետազոտություններն ընդգրկում են այն երկրների տնտեսությունները, որոնց դերը համաշխարհային տնտեսությունում նկատելի է և որոնք տիրապետում են համադրելի միջազգային վիճակագրական տվյալների: Հիմնադրամն օգտագործում է մրցունակության 329 ցուցանիշ, մասնավորապես՝ երկրի վարկանիշը բնութագրող 131 և ևս 83 ցուցանիշ՝ նախապատրաստական աշխա-

տանքների համար, որոնք սակայն չեն արտացոլվում վարկանիշի հաշվարկի մեջ: Մնացած 115 ցուցանիշը ստացվում է հարցումների արդյունքում¹³:

Յուրաքանչյուր տարի հիմնադրամը հարցում է կատարում մրցունակությանն առնչվող այն ցուցանիշները հավաքելու համար, որոնց վերաբերյալ վիճակագրական տվյալներ չկան: Ուսումնասիրվող 59 տնտեսությունների մեծ և միջին ֆիրմաներին ուղարկվում է 115 կետից բաղկացած հարցաշար:

2012 թ. հիմնադրամը ստացել է հարցման 4210 պատասխան, որը մեկ տնտեսության համար միջինը 72 պատասխան է: Հարցմանը մասնակցողները միայն գնահատում են մրցունակությունը 1–6 մավորային համակարգով (ընդ որում՝ բարձր գնահատականին համապատասխանում է բարձր մրցունակություն): Հիմնադրամը հաշվում է միջին արժեքները յուրաքանչյուր տնտեսության համար, այնուհետև տվյալները 1–6 գնահատման սանդղակից վերածում է 1–10 միավորային սանդղակի՝ օգտագործելով հետևյալ բանաձևը.

$$(x \cdot 2) - 2,$$

որտեղ՝

x-ը միջին արժեքն է:

Այնուհետև, ըստ երկրների՝ ցուցանիշների համադրման համար, դրանց անվանական արժեքների փոխարեն օգտագործվում է ստանդարտ շեղումը: Այսպիսով, երկրների մրցունակության հարաբերական դիրքերը գնահատվում են ստանդարտ շեղման մեթոդով (SDM):

Նախ, հաշվարկվում է յուրաքանչյուր ցուցանիշի միջին արժեքն ամբողջ տնտեսությունների համար.

$$S = \sqrt{\frac{\sum (x - \bar{x})^2}{N}}$$

Այնուհանդերձ, հաշվարկվում է 59 տնտեսություններից յուրաքանչյուրի ստանդարտացված արժեքը (STD) 246 ցուցանիշների համար: STD-ն հաշվարկվում է՝ տնտեսության իրական ՀՆԱ-ից հանելով 59 տնտեսության միջինացված ցուցանիշը և ստացվածը հարաբերելով ստանդարտ շեղման (S) վրա:

i-երորդ ցուցանիշի STD արժեքը հաշվարկվում է հետևյալ բանաձևով.

$$(\text{STD value})_i = \frac{x - \bar{x}}{S}$$

¹³ IMD World competitiveness report 2012, Appendix I, methodology and principles of analysis (www.imd.org)

որտեղ՝

\bar{x} = ցուցանիշի իրական ՀՆԱ-ն տվյալ երկրում,

\bar{x} = 59 տնտեսությունների միջինացված արժեքը,

N = տնտեսությունների թիվը,

S = ստանդարտ շեղումը (միջին քառակուսային շեղում):

Հաջորդ փուլում կատարվում է ենթագործոնների աստիճանակարգում, ըստ դրանց մեջ ներառվող ցուցանիշների STD արժեքների միջինի: Վիճակագրական բոլոր տվյալների համար կշիռը ընդունվում է հավասար 1-ի, իսկ հարցումներից ստացված տվյալների համար՝ 0.55: Կշիռների այդպիսի հարաբերակցություն է ընտրված, որ հարցումների արդյունքում ստացված ցուցանիշները կազմեն մրցունակության համաթվի 1/3 մասը:

Այնուհետև՝ գործոնների մրցունակության գնահատման համար միջինացվում են ենթագործոնների STD արժեքները: Եվ վերջապես՝ տվյալ երկրի մրցունակության գնահատման համար օգտագործվում են մրցունակության 4 գործոնի STD արժեքները: Երկրների մրցունակությունը հաշվարկվում է 100 միավորանի համակարգով:

1.3 | Մրցունակության գնահատման մեթոդաբանությունը՝ ըստ Համաշխարհային տնտեսական ֆորումի

Միջազգային մրցունակության վերաբերյալ Համաշխարհային տնտեսական ֆորումի մոտեցումը նախորդից զգալիորեն տարբերվում է, համարվում է առավել համահունչ համաշխարհային տնտեսության գործընթացներին և հեռանկարային՝ տնտեսության հետագա զարգացման տեսանկյունից: Մոտեցումն կատարյալ է դառնում շնորհիվ նաև երկրների ավելի մեծ խմբի ընդգրկման (շուրջ 140 երկիր՝ համաշխարհային ՀՆԱ-ի մոտ 97%-ով), գործոնների ավելի մեծ ընտրանու և մրցակցային առավելությունների զարգացման փուլերի օգտագործման:

ՀՏՖ ազգային մրցունակության գնահատման մեթոդաբանության հիմնական բարդությունը մշտական փոփոխություններն ու լրացումներն են: ՀՏՖ գոյության ամբողջ ընթացքում հաշվարկման մեթոդաբանության փոփոխությունները վերաբերել են մրցունակության ամփոփիչ համաթիվը ձևավորող բազմաթիվ, եթե ոչ բոլոր բաղադրիչներին: Այդ փոփոխությունները շոշափել են երկրների քանակը (որը փոխվում է փաստորեն յուրաքանչյուր տարի), ցուցանիշների քանակն ու հաշվարկման մեթոդները, անկետային հարցումների քանակն ու բովանդակությունը: Երբեմն արմատապես փոխվել

է ամփոփիչ համաթվի կառուցվածքը (որը առավել կարևոր է արդյունքների համադրելիության տեսակետից), ինչպես նաև, ելնելով նոր ցուցանիշներից՝ ստեղծվել են բազմաթիվ նոր համաթվեր: Այս ամենը հանգեցրել է նրան, որ երկարաժամկետ կտրվածքով, փաստորեն, անհնար է դարձել համադրել արդյունքները, հետևաբար նաև՝ լիովին գնահատել այս մեթոդաբանության վերլուծական և կանխատեսումային հնարավորությունները:

Այսպես, 1990-ական թթ. ՀՏՖ մրցունակության ամփոփ համաթիվը, որը կոչվում էր «Համաշխարհային մրցունակության համաթիվ», հաշվարկվում էր եվրոպական ֆորումի մեթոդաբանությամբ: Սակայն արդեն 1998 թ. ՀՏՖ փորձագետները սկսում են մանրագնին հետազոտել մրցունակության միկրոտնտեսական հիմքերը, որոնք մինչև 2000 թ. ներառվում էին մրցունակության միասնական համաթվի մեջ: Արդյունքում, միկրոմրցունակությունը առանձնացվեց և սկսեց ներկայացվել ինքնուրույն համաթվով: Այդպիսով, 2000 թ. սկսեցին հաշվարկել երկու համաթվեր: Առաջինը *Աճի մրցունակության համաթիվն* է (Growth Competitiveness Index), որոշում է միջնաժամկետ և երկարաժամկետ հատվածներում կայուն տնտեսական աճին հասնելու տնտեսության ընդունակությունը, իսկ երկրորդը *Բիզնեսի մրցունակության համաթիվն* է (Business Competitiveness Index), որը հիմնված է ընկերության համար առանձնահատուկ գործոնների վրա, որոնք նպաստում են միկրոմակարդակում և արտադրողականության բարձրացմանը:

2004–2005 թթ. «Միջազգային մրցունակության զեկույցում», բացի վերոնշյալ երկու համաթվերից, կրկին հաշվարկվել է միասնական համաթիվ, որը կոչվում էր «**Մրցունակության գլոբալ համաթիվ**» (Global Competitiveness Index): Սակայն վերջինիս հաշվարկման մեթոդը բոլորովին այլ է՝ բխում է մակրո և միկրոմրցունակության համաթվերից, հիմնված է ցուցանիշների ընդգրկման ցանկի վրա, որոնք ներկայացնում են մրցունակության գործոնների (հենասյունների) հիմնական բնութագրերը և այդ գործոններից յուրաքանչյուրի տեսակարար կշիռը որոշվում է՝ ելնելով մրցունակության զարգացման փուլերից: Այս համաթիվը պարունակում է ավելի քիչ ցուցանիշներ, հարցումային տվյալների բաժինը մեծ է, իսկ առանձին ոլորտների գործունեությունը բնութագրող տվյալներն ընդհանրապես հանված են ցանկից:

Թեև համաթվի կառուցման հիմքում ընկած տեսությունը սերտորեն առնչվում է Մ. Պորտերի տեսությանը, գոյություն ունեն նաև որոշակի տարբերություններ: Առաջինն այն է, որ ՀՏՖ-ն Մ. Պորտերի տեսության զարգացման չորս փուլերից օգտագործում է միայն երեքը: Զարգացման չորրորդ մա-

կարդակը, որը հիմնված է հարստության վրա, ըստ Մ. Պորտերի, հանգեցնում է կենսապայմանների վատացմանը, իսկ տնտեսությունն այս փուլում առաջ է մղվում միայն կուտակված հարստության շնորհիվ, որն թուլացնում է ներդրումների և նորարարությունների խթանները: Երկրորդ տարբերությունն այն է, որ զարգացման փուլերը բնութագրող բազմաթիվ տարրեր չեն համընկնում: Այսպես, ըստ Մ. Պորտերի՝ երկրորդ մակարդակը տնտեսության զարգացումն է՝ ներդրումների հանդեպ պատրաստակամության և ընդունակության շնորհիվ, իսկ ըստ ՀՏՖ-ի մոտեցման՝ առաջնությունն է արդյունավետության հաշվին:

Մրցունակության վարկանիշի կազմման ժամանակ բոլոր երկրները քաշվում են ըստ մրցունակության հինգ փուլերի (երեք հիմնական և երկու անցումային)՝ ելնելով մեկ շնչի հաշվով ՀՆԱ-ի մակարդակից և երկրի արտահանման ծավալում հումքի արտահանման տեսակարար կշիռ (շեմային մեծությունը սահմանվել է 70%, որից հումքային մեծ արտահանումը նշանակում է, որ երկիրն օգտագործում է մրցակցային առևտրի առաջին տեսակը):

Սակայն գլխավորն այն է, որ Մ. Պորտերի «մրցունակության փուլերի» տեսական հայեցակարգը ՀՏՖ-ն կարողացավ արտացոլել չափելի համաթվերում: Մրցունակության բարձր մակարդակ ունեցող երկրները, հնարավոր է, գտնվեն զարգացման տարբեր մակարդակներում, իսկ մեթոդաբանության հաճախակի փոփոխությունները կարող են հանգեցնել նրան, որ երկրները «լողան» զարգացման մակարդակների միջև:

Այս իրավիճակը հիմնականում պայմանավորված է մեթոդաբանության անկատարությամբ, որի հավաստումն է նաև այն արագությունը (1–2 տարի), որով որոշ երկրներ փոխում են զարգացման իրենց մակարդակները: Հատկանշական օրինակ կարող են լինել էներգակիր արտահանող երկրները, որտեղ էներգակիրների գների բարձրացումը հանգեցնում է բարեկեցության կտրուկ աճի, որը պայմանավորված չէ մրցակցային առևտրի զարգացման նոր փուլ «տեղափոխվելու» հետ:

Մրցունակության ամփոփ համաթվի ձևավորման մյուս փուլը երկրի մրցունակությունը բնորոշող 12 գործոնից (հենասյունից) յուրաքանչյուրի քանակական գնահատականն է: Այդ հենասյուները, իրենց հերթին, խմբավորվում են երեք խոշոր հատվածներում (բազային պահանջներ, արդյունավետ զարգացում, նորարարություն)՝ ներկայացնելով ԳՄՀ-ի հիմնական 3 ենթահամաթվերը: Այս գործոնների քանակական գնահատականը մոտ 200 ցուցանիշի միջոցով կատարվում է վիճակագրական տվյալների և հարցումների հիման վրա: Այս ցուցանիշներից յուրաքանչյուրն ունի միևնույն կշիռը՝ յուրաքանչյուր գործոնը հաշվարկելիս:

Մրցունակության հենասյուները խմբավորվում են հետևյալ կերպ (փակագծերում նշվում է տվյալ հենասյան կշիռը ենթահամաթվում). *«Բազային*

պահանջներ» ենթահամաթիվը ներառում է ինստիտուտները (25%), ենթակառուցվածքները (25%) և մակրոտնտեսական կայունությունը (25%): Երկրորդ ենթահամաթիվը՝ «Արդյունավետ գարգացումը», բաղկացած է ապրանքային շուկաների արդյունավետություն (16,67%), աշխատանքի արտադրողականություն (16,67%), ֆինանսական շուկայի զարգացման մակարդակ (16,67%), մարդկային կապիտալի զարգացում (16,67%), տեխնոլոգիական պատրաստվածություն (16,67%) ու շուկայի բացություն և չափ (16,67%) տարրերից: 3-րդ ենթահամաթիվը՝ «Նորարարությունները», բաղկացած է երկու հենասյունից՝ բիզնեսի կատարելագործվածություն (50%) և նորարարություններ (50%):

Զարգացման աստիճանի հայեցակարգի օգտագործման գաղափարն այն է, որ թեև ներկայացված գործոնները բոլոր փուլերում ունեն որոշակի արժեքներ, սակայն ըստ փուլերի նրանց ազդեցությունը տարբեր է, այդ պատճառով յուրաքանչյուր ենթահամաթիվի տեսակարար կշիռն ամփոփ համաթվում կախված է երկրի զարգացման փուլից: Այդպիսի գործոնների խմբավորումը պայմանավորված է երկրների զարգացման երեք՝ ռեսուրսների վրա հիմնված, արդյունավետության և նորարարության փուլերի առանձնացմամբ:

Զարգացման առաջին՝ ռեսուրսների վրա հիմնված փուլում մրցակցությունը հիմնականում պայմանավորված է բնական ռեսուրսներով և ցածր որակավորում ունեցող աշխատուժի առկայությամբ: Կազմակերպություններն արտադրում են բազային ապրանքներ՝ մրցակցելով ծախսերի ցածր մակարդակով, ինչը պայմանավորված է աշխատավարձերի և արտադրողականության ցածր մակարդակով: Այս երկրները կարիք ունեն բարելավելու հանրային և մասնավոր ինստիտուտների գործունեության արդյունավետությունը (հենասյուն 1), ենթակառուցվածքները (հենասյուն 2), ապահովելու մակրոտնտեսական կայունություն (հենասյուն 3) և բարձրացնելու առողջապահության ու տարրական կրթության որակը (հենասյուն 4):

Երկրի զարգացումը ենթադրում է անցում երկրորդ՝ արդյունավետությանը խարսխված փուլի, երբ երկրի մրցունակության բարձրացումն ապահովում է նաև աշխատավարձերի և արտադրողականության աճ: Մա ենթադրում է, որ կազմակերպությունները պետք է առավել արդյունավետ դարձնեն արտադրական գործընթացները և բարձրացնեն թողարկվող ապրանքների որակը: Այդ պայմաններում կարևորվում են բարձրագույն կրթությունն ու վերապատրաստումը (հենասյուն 5), արդյունավետ ապրանքային, աշխատանքի և ֆինանսական շուկաների ձևավորումը (համապատասխանաբար հենասյուն 6,7 և 8): Կարևորվում են նաև կազմակերպությունների՝ առկա տեխնոլոգիաներից օգուտ քաղելու կարողությունը (հենասյուն 9) և ներքին կամ արտաքին մեծ շուկայի առկայությունը (հենասյուն 10):

Ջարգացման երրորդ՝ նորարարության վրա հիմնված փուլում կազմակերպություններն աշխատավարձերի բարձր մակարդակի պայմաններում մրցակցում են ինչպես նոր ապրանքների արտադրությամբ՝ կիրառելով բարդ արտադրական մեթոդներ (հենասայուն 11), այնպես էլ նորարարյամբ (հենասայուն 12): Այսպիսով, ԳՄՀ-ը հաշվարկելիս հիմք է ընդունվում, որ տարբեր զարգացման փուլերում գտնվող երկրների համար նշված հենասայունեղից յուրաքանչյուրը տարբեր նշանակություն ունի:

Ենթահամաթվերի կշիռները փոխվում են նաև ըստ էմպիրիկ ճանապարհով ստացված արդյունքների: Այսպես՝ ՀՏՖ-ի 2009–2010 թթ. և 2012–2013 թթ. հետազոտություններում ռեսուսների փուլում ավելացվել էր բազային պահանջների կշիռը, իսկ նորարարությունների փուլում դրանց կշիռն իջեցված էր, բայց բարձրացված էր արդյունավետության գործոնների կշիռը (տե՛ս աղյուսակ 1.2):

Հիմնվելով ՀՏՖ-ի մեթոդաբանության վրա՝ դյուրին է համոզվել, որ թվարկված ցուցանիշներից առավել մեծ տեսակարար կշիռ ունեն հետևյալ երեքը. առաջին երկուսը բնութագրում են շուկայի չափը՝ ներքին և արտաքին, նրանց տեսակարար կշիռն է համապատասխանաբար 6% և 2%: Սա ուղղակիորեն ցույց է տալիս համաթվի հաշվարկման ժամանակ մրցունակության հիմքի՝ առևտրի կարևորության պահպանումը:

Աղյուսակ 1.2

Երեք ենթահամաթվերի կշիռները՝ զարգացման յուրաքանչյուր փուլի համար¹⁴

	Բազային պահանջներ		Արդյունավետ զարգացում		Նորարարության գործոն	
Վերլուծություն 2005–2006 և 2012–2013 թթ. համար	2005–2006	2012–2013	2006–2007	2012–2013	2006–2007	2012–2013
Գործոնների փուլ	50%	60%	40%	35%	10%	5%
Արդյունավետության փուլ	40%	40%	50%	50%	10%	10%
Նորարարությունների փուլ	30%	20%	40%	50%	30%	30%

Մյուս ցուցանիշը ենթակառուցվածքների որակն է՝ 5%: Նորարարությունների զարգացման մակարդակը բնորոշող ցուցանիշների կարևորությունը (որոշվում է միջազգային մրցունակության ընդհանուր համաթվում դրանց կշռով) մրցակցային առավելությունների առաջին երկու տեսակն օգտագործող երկրների համար սահմանվում է 5% և 10%, մինչև 30%՝ նորարարությունների շնորհիվ մրցակցող երկրների համար:

¹⁴ The Global competitiveness Report 2005–2006., World Economic Forum, 2005., The Global competitiveness Report 2012–2013., World Economic Forum, 2012.

Հայաստանում ՀՏՖ գործընկեր կազմակերպությունը «Տնտեսություն և արժեքներ» հետազոտական կենտրոնն է:

Աղյուսակ 1.3

Եկամտի սահմանաչափերը՝ ըստ զարգացման փուլերի¹⁵

Չարգացման փուլը	Մեկ շնչի հաշվով ՀՆԱ-ն (ԱՄՆ դոլար)
1-ին փուլ: Գործոնային	< 2000
1-2 անցումային փուլ	2000–2999
2-րդ փուլ: Արդյունավետության	3000–8999
2-3 անցումային փուլ	9000–17000
3-րդ փուլ: Նորարարության	>17000

Երկրին համապատասխանող փուլը պարզելիս օգտագործվում է երկու հիմնական չափանիշ:

1. Առաջինը մեկ շնչի հաշվով ՀՆԱ-ն է (շուկայական գներով արտահայտված), որը փոխարինում է աշխատավարձերի մակարդակի ցուցանիշին, քանի որ դիտարկվող բոլոր երկրների համար աշխատավարձերի վերաբերյալ համադրելի տվյալներ չկան (տե՛ս աղյուսակ 1.3): Անցումային փուլերի պարագայում ենթահամաթվերին տրվող կշիռները հաշվարկվում են ըստ առավել մոտ փուլի կշռի՝ միջանկյալ կշիռներով (ՀՏՖ-ն չի պարզաբանում «առավել մոտ» հասկացության և կշիռների թվային արժեքները):

2. Երկրորդ չափանիշը արտահանման ընդհանուր ծավալներում հանքահումքային ասպրանքների կշիռն է (վերցվում է հինգ տարվա միջինը): Եթե այն գերազանցում է 70 տոկոսը, ապա երկիրը համարվում է գործոնային փուլում գտնվող:

Դիտարկվող մեթոդաբանության նշանակալի թերությունը բացահայտեց ժամանակակից տնտեսական ճգնաժամը: Վերջինս ցույց դրեց երկրի ֆինանսական համակարգի մրցունակության գնահատման թերությունները, որոնք առկա են սույն համաթվում և առնչվում են կորպորատիվ պարտքերի ցուցանիշներն անտեսելուն:

Բացի դրանից, մի շարք երկրների ֆինանսական շուկաների ցածր մրցունակությունը, ընդհակառակը, ճգնաժամի պայմաններում բարենպաստ ազդեցություն ունեցավ ազգային տնտեսության վրա՝ արգելակելով կամ նվազեցնելով միջազգային ֆինանսական շուկաներից ազգային ֆինանսական համակարգ բացասական ազդակների ներթափանցումը: Ըստ երևույթին, մասնավոր հատվածի պարտքերի մակարդակը գնահատող ցուցանիշները հետագայում կներառվեն ամփոփիչ համաթվի հաշվարկի ցուցանիշների ցանկում:

¹⁵ The Global competitiveness Report 2012-2013., World Economic Forum, 2012, page 9

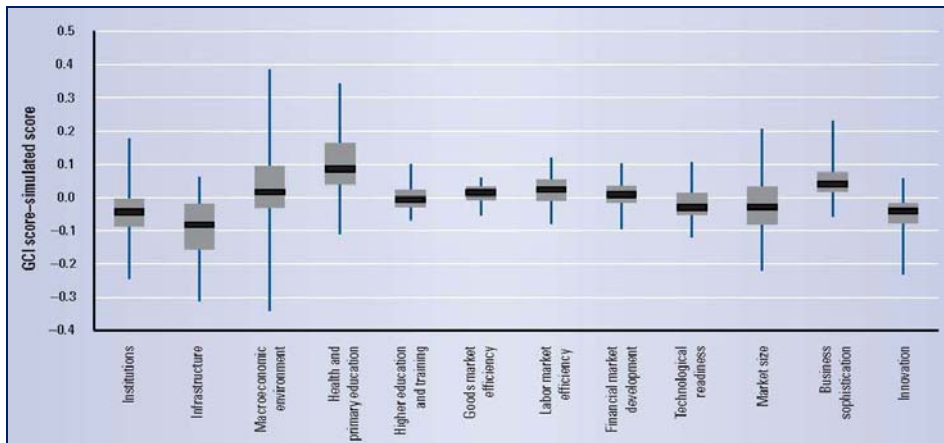
Այսպիսով, գլոբալ մրցունակության համաթիվը (ԳՄՀ) հաշվարկվում է երեք հիմնական ենթահամաթիվերի կշռված միջինի հիման վրա՝ հաշվի առնելով երկրի զարգացման փուլին համապատասխան կշիռը.

$$\text{ԳՄՀ} = w_j \times \text{բազային պահանջներ} + w_2 \times \text{արդյունավետ զարգացում} + (1 - w_j - w_2) \times \text{նորարարության գործոն}$$

որտեղ՝

- w-ն երկրի կշիռն է ըստ զարգացման փուլի,
- i-ն՝ երկրի ինդեքսը,
- j-ն՝ երկրի զարգացման փուլը:

Համեմատական մրցունակության մակարդակի ստացված արդյունքը ներկայացվում է երկրների վարկանիշի տեսքով, որտեղ առաջին տեղը զբաղեցնում է ամենամրցունակ երկիրը: Վերջնական համաթիվի վրա առանձին հենասյուների ազդեցությունը գնահատվում է անկախ ընկերության՝ European Commission Joint Research Centre-ի սիմուլյացիոն վերլուծության միջոցով, որի արդյունքները ներկայացված են գծապատկեր 1-ում:



Գծապատկեր 1

ԳՄՀ-ի միավորի վրա առանձին հենասյուների ազդեցությունը

Սև հատվածով ներկայացված է բոլոր երկրների մեդիանան, ուղղանկյան հատվածը ցույց է տալիս դեպքերի 75%-ը, իսկ ցուցանիշի ամբողջ բաշխվածությունը ներկայացված է գծով: Ինչքան փոքր է գծի երկարությունը, այնքան փոքր է հենասյան ազդեցությունը վերջնական համաթիվի վրա: Ընդհանուր առմամբ, հենասյուների ազդեցությունը վերջնական համաթիվի վրա հավասարաչափ է բաշխված, մեծ են հիմնական պահանջների բոլոր հենասյուների և շուկայի չափի հենասյան կշիռները:

1.4 Մրցունակության գնահատման՝ Համաշխարհային տնտեսական ֆորումի և Մենեջմենթի զարգացման միջազգային հիմնադրամի մեթոդաբանությունների համեմատական վերլուծություն

ՀՏՖ-ը և Մենեջմենթի զարգացման միջազգային հիմնադրամը համարվում են երկրների մրցունակության գնահատման հիմնական կենտրոնները: Ամեն տարի այս կենտրոններին հրապարակում են աշխարհի երկրների մրցունակության վերաբերյալ հետազոտությունների սեփական արդյունքները: Այստեղ նշենք, որ այս վարկանիշային սանդղակների միջև կան ինչպես էական, այնպես էլ ոչ էական տարբերություններ: Դրա պատճառը, թերևս, այս կենտրոններին բնորոշ մեթոդաբանությամբ գնահատումներն են:

2008/09 թթ. Համաշխարհային մրցունակության զեկույցի արդյունքներով առաջին հնգյակում հայտնվել են ԱՄՆ-ը, Շվեյցարիան, Դանիան, Շվեդիան և Սինգապուրը (Հայաստանն այս աստիճանակարգում հայտնվել է 97-րդ տեղում՝ զիջելով Ադրբեյջանին (69-րդ) և Վրաստանին (90-րդ))¹⁶:

2011/12 թթ. զեկույցի արդյունքներով Շվեյցարիան շարունակում է պահպանել առաջատարի դիրքը: Մրցունակությամբ առաջին հնգյակում են նաև Սինգապուրը, Շվեդիան, Ֆինլանդիան և ԱՄՆ-ը: Նրանց հաջորդում են Գերմանիան, Նիդերլանդները, Դանիան, Ճապոնիան, Մեծ Բրիտանիան¹⁷:

2012/13 թթ. զեկույցի արդյունքներով Շվեյցարիան կրկին շարունակում է պահպանել առաջատարի դիրքը: Մրցունակությամբ առաջին հնգյակում են նաև Սինգապուրը, Ֆինլանդիան, Շվեդիան և Նիդերլանդները: Նրանց հաջորդում են Գերմանիան, ԱՄՆ-ը, Մեծ Բրիտանիան, Հոնկոնգը և Ճապոնիան¹⁸: Լոզանյան վարկանիշային սանդղակի արդյունքներն էականորեն տարբերվում են ՀՏՖ-ի արդյունքներից:

2008 թ. հրատարակված տվյալներով՝ հնգյակը գլխավորում է ԱՄՆ-ը (ինչպես և ըստ ՀՏՖ արդյունքների), ապա հաջորդում են Սինգապուրը, Հոնկոնգը, Շվեյցարիան և Լյուքսեմբուրգը: Հայաստանն առաջատար մրցունակությամբ երկրների գնահատումների ու վարկանիշումների այս ցուցակում չի ընդգրկվել: Նախկին խորհրդային երկրներից 2008 թ. այստեղ ընդգրկվել են Էստոնիան (23-րդ), Լատվիան (36-րդ), ՌԴ-ը (47-րդ) և Ուկրաինան (54-րդ)¹⁹: Համեմատության համար նշենք, որ վերոհիշյալ երկրները ՀՏՖ գնահատումներով համապատասխանաբար զբաղեցնում են 32-րդ, 44-րդ, 51-րդ և 72-րդ տեղերը:

¹⁶ The Global competitiveness Report 2008–2009., World Economic Forum, 2008

¹⁷ The Global competitiveness Report 2011–2012., World Economic Forum, 2011

¹⁸ The Global competitiveness Report 2012–2013., World Economic Forum, 2012

¹⁹ IMD World competitiveness yearbook 2008 (www.imd.org)

2011 թ. տվյալներով Համաշխարհային մրցունակության զեկույցում առաջատար դիրք է գրավել Հոնկոնգը (ինչպես և Նախորդ տարի), որին հաջորդում են ԱՄՆ-ը և Սինգապուրը: Առաջին տասնյակում են նաև Շվեդիան, Շվեյցարիան, Թայվանը, Կանադան, Քաթարը²⁰:

2012 թ. առաջին տասնյակը կրկին գլխավորում է Հոնկոնգը: Առաջին տասնյակի մեջ են ԱՄՆ-ը Շվեյցարիան, Սինգապուրը, Շվեդիան, Կանադան, Թայվանը, Նորվեգիան, Գերմանիան և Քաթարը: Նախկին խորհրդային երկրներից 2012թ. տարեգրքում ընդգրկվել են Էստոնիան (31-րդ), Ղազախստանը (32-րդ), ՌԴ-ը (48-րդ) և Ուկրաինան (56)²¹: Նշենք, որ ֆորումի գնահատականով այդ երկրները զբաղեցնում են համապատասխանաբար 34-րդ, 51-րդ, 67-րդ, 73-րդ տեղերը:

Ինչպես տեսնում ենք, թեպետ Շվեյցարիան Համաշխարհային մրցունակության զեկույցում 4 տարի անընդմեջ առաջատար դիրք էր գրավում, տարեգրքում այն առաջին հորիզոնականում հայտնվեց միայն այս տարի: Եվ ընդհակառակը՝ Հոնկոնգը և ԱՄՆ-ը, որոնք տարեգրքում զբաղեցնում են առաջատար դիրքեր, 2012/13 թթ. Համաշխարհային մրցունակության զեկույցում զբաղեցնում են համապատասխանաբար 9-րդ և 7-րդ տեղերը:

Եվ բնականաբար, հարց է առաջանում, թե որոնք են այս երկու վարկանիշային սանդղակների մեթոդաբանական տարբերությունները և, այդ տարբերություններով հանդերձ, ինչ նմանություններ և ընդհանուր գծեր կան:

Այսպես, Մենեջմենթի զարգացման միջազգային հիմնադրամը և ՀՏՖ-ը Շվեյցարիայում տեղակայված կառույցներ են, որոնք տարեկան հրապարակում են երկրների դասակարգումն ըստ մրցունակության: Դրանք երկուսն էլ օգտագործում են մակրո- և միկրոտնտեսական հայեցակարգեր և գնահատում են պետական և մասնավոր հատվածների արդյունավետությունը, ինչպես նաև հիմնական ենթակառուցվածքները, որոնք ազդեցություն ունեն երկրի մրցունակության վրա: Գլխավոր գործոնների (հենասյունների) և ենթագործոնների ուսումնասիրությունը ցույց է տալիս, այս կենտրոնները հետևում է նույն տեսական նախադրյալներին: Գործոնների մեծ մասը երկու համաթվերում էլ կան, նույնիսկ եթե ներկայացվում և չափվում է տարբեր կերպ:

Երկու համաթվերում էլ ներառվում են նաև սուբյեկտիվ գործոններ, որոնք ստացվում են *«Ղեկավարների կարծիքի հարցման»* միջոցով: Դա թույլ է տալիս կազմակերպությունների ղեկավարներին արտահայտել իրենց կարծիքը այն երկրի տնտեսական, սոցիալական, քաղաքական միջավայրի

²⁰ IMD World competitiveness yearbook 2011 (www.imd.org)

²¹ IMD World competitiveness yearbook 2012 (www.imd.org)

մասին, որտեղ նրանք գործունեություն են ծավալում: Սակայն, հարցաթերթիկները նաև ներառում են այնպիսի ոլորտներ, որոնց վերաբերյալ դեկավարները գաղափար չունեն: Այդպիսի օրինակ է տարրական կրթության որակը:

Անդրադառնանք այս մեթոդների առավել ակնհայտ տարբերություններին:

IMD-ն և WEF-ը տարբեր կերպ են մեկնաբանում «ազգային մրցունակություն» հասկացությունը:

1. IMD-ն հստակորեն ընդգծում է, որ երկրները միշտ մրցակցում են միմյանց հետ, մյուս կողմից WEF-ը նման տեսակետ չի արտահայտում (համենայն դեպս՝ բացահայտորեն): Ճիշտ է, որ երկրները մրցակցում են այն իմաստով, որ արտասահմանյան երկրներում որոշ գործոններ կարող են ազդեցություն ունենալ ազգային ընկերությունների և, գլխավորապես, բնակչության վրա (կարող են փոփոխվել արտաքին շուկայի որոշ տարրեր): Արտասահմանյան երկրներում շուկայի բաժնեմասերի, ռեսուրսների տեղաբաշխման, կամ նույնիսկ քաղաքական և ռազմական ուժերի փոփոխությունները կարող են բացասաբար ազդել բնակչության բարեկեցության վրա (այսինքն՝ հնարավոր է, որ նրանք «հաղթեն», իսկ մենք «պարտվենք»): Այնուամենայնիվ, երկրների միջև մրցակցությունը կարող է նաև շահավետ լինել բոլոր կողմերի համար (օրինակ՝ մրցակցությունը տեխնոլոգիաների, կառավարչական ունակությունների բարելավման բնագավառներում և այլն): Այսպիսով, սխալ է այն կարգախոսը, ըստ որի՝ «եթե նրանք հաղթեն, մենք կպարտվենք», քանի որ հնարավոր է, որ «խաղի բոլոր մասնակիցներն էլ հաղթեն»²²:

2. Այդ երկու կենտրոնների՝ ազգային մրցունակության համաթվի կառուցման մեթոդաբանություններն էականորեն տարբերվում են: Ազգային մրցունակության համաթվերը հայեցակարգային առումով այնքան էլ չեն տարբերվում միմյանցից, տարբերություններն արտահայտվում են քանակական գնահատման մակարդակում:

Ինչպես արդեն նշվել է, ՀՏՖ-ն հիմնվում է համագործակցության վրա՝ արդյունավետության գործոնների միջոցով մրցունակության գնահատման համար: Ֆորումի մեթոդաբանության հիմքում են մրցունակության 12 հենասյուները և զարգացման երեք մակարդակները:

Մենեջմենթի զարգացման հիմնադրամի կողմից մրցունակության գնահատումը հիմնականում կատարվում է ներքին թիմի և մի քանի տեղական գործընկերների օգնությամբ և կենտրոնացված է տնտեսական աճի և

²² The Competitiveness of Thailand: Economic Analysis from Competitiveness Reports, By Piyachart Phiromswad, Sabin Srivannaboon, Taka Fujioka, Pongsak Hoontrakul, 2008, page 11

ավելացված արժեքի վրա: Մեթոդաբանությունը հիմնված է 4 հիմնական գործոնների վրա, որոնք ներառում են 329 ցուցանիշ:

Ինչ վերաբերում է տվյալների աղբյուրներին, ապա ՀՏՖ-ն մեծավ մասամբ հիմնվում է «Ղեկավարների կարծիքի հարցման» վրա, որը ընդհանուրի 2/3 մասն է: ՀՏՖ հարցումները անցկացվում են՝ համագործակցելով տեղական ինստիտուտների ավելի լայն ցանցի հետ, քան Մենեջմենթի զարգացման հիմնադրամի հարցումները:

Մենեջմենթի զարգացման հիմնադրամն օգտագործում է ցուցանիշների ճիշտ հակառակ հարաբերակցությունը՝ շեշտը դնելով վիճակագրական և օբյեկտիվ ցուցանիշների վրա, որոնք ստացվում են տարբեր անկախ աղբյուրներից: Այնպես որ, տնտեսության օբյեկտիվ այնցյալի գնահատման տեսակետից հիմնադրամի մեթոդաբանությունը գերադասելի է: Բացի դրանից, հաշվարկում ընդգրկվում են նախորդ հնգամյա ժամանակահատվածի վիճակագրական տվյալները: IMD-ն, հենվելով ճշգրտված վիճակագրական տվյալների և հավաստի աղբյուրներից ստացված գնահատումների վրա, առավել զգուշավոր և պահպանողական է, ինչը մի կողմից խոցելի է, իսկ մյուս կողմից՝ առավել օբյեկտիվ և մանրամասն: Այս կենտրոնները տարբերվում են նաև հետազոտությունների մեջ ընդգրկված երկրների քանակով: 2012 թ. Համաշխարհային մրցունակության տարեգրքում ընդգրկվել է զարգացած առաջատար 59 երկրների տնտեսություն: Իսկ Համաշխարհային մրցունակության զեկույցում ներառված երկրների ցանկն ավելի լայն է. 2013–2014 թթ. զեկույցում ներառված է 148 տնտեսություն:

Մեթոդների հիմնական տարբերությունը երկրների դասակարգումն է՝ որպես գործոնների տարբեր կշիռների հետևանք: ՀՏՖ-ը յուրաքանչյուր ցուցանիշի չի վերագրում հավասար կշիռ, մինչդեռ ըստ IMD-ի՝ յուրաքանչյուր գործոն համաթվում ունի հավասար կշիռ: ՀՏՖ-ն երկրները դասակարգում է ըստ զարգացման երեք մակարդակների, որոնց վերագրվում են գործոնների տարբեր կշիռներ: Դա հիմնավորվում է նրանով, որ զարգացման տարբեր մակարդակներում գտնվող երկրները մրցունակության բարձրացման համար տարբեր խնդիրների են առնչվում:

Համաշխարհային մրցունակության զեկույցը տալիս է այն հարցի բացատրությունը, թե ինչու են որոշ երկրներ ավելի հաջողում բնակչության բարձր և աճող կենսամակարդակի ապահովման հարցում, քան մյուսները:

Ինչ վերաբերում է Մենեջմենթի զարգացման հիմնադրամին, ապա վերջինս մրցունակությունը սահմանում է որպես ազգերի և ձեռնարկությունների՝ իրենց իրավասությունների կառավարման կարողություն՝ երկարաժամկետ բարեկեցության ձեռքբերման նպատակով: Այսպիսով, հիմնադրամը մրցունակությունը նույնացնում է տնտեսական աճ ապահովելու և մարդկային կապիտալի արժեքաստեղծ կարողությունների հետ: Մյուս կողմից,

ՀՏՖ-ն մրցունակությունը նույնացնում է արտադրողականության հետ, որն ապահովում է երկրի կողմից բարեկեցության կայուն մակարդակ:

Բնական է, որ այդ երկու մեթոդն էլ հեռու են կատարյալ լինելուց և չեն կարող ներառել արտադրողականությունն ու բարեկեցությունը որոշող բոլոր փոփոխականները: Բացի դրանից, ՀՏՖ-ն և Մենեջմենթի զարգացման միջազգային հիմնադրամն ակնհայտորեն հաշվի չեն առնում փոփոխականների միջև փոխազդեցությունների հնարավորությունը: Միևնույն ժամանակ, որոշ փոփոխականներ կարող են ունենալ բացասական կախվածություն, այսինքն՝ մի փոփոխականի բարելավումը կարող է հանգեցնել մյուսի վատթարացմանը: Եվ, վերջապես, այս կենտրոնների որոշ տվյալներ ձեռք են բերվում հարցումների միջոցով, որոնք համարվում են սուբյեկտիվ գործոններ:

**ԾՈՎԱՅԻՆ ԵԼՔ ՉՈՒՆԵՑՈՂ ԵՐԿՐՆԵՐԻ
ՄԻՋԱԶԳԱՅԻՆ ՄՐՑՈՒՆԱԿՈՒԹՅԱՆ
ԱՌԱՆՁՆԱՀԱՏՈՒԿ ԽՆԴԻՐՆԵՐԸ**

Հասարակության զարգացման մեջ աշխարհագրական միջավայրն ունեցել և այժմ էլ ունի կարևոր նշանակություն: Թեպետ համաշխարհային տնտեսության գլոբալացումը, ըստ էության, վերացրել է ազգային տնտեսությունների միջև սահմանները, այնուհանդերձ, ապրանքի արժեքի վրա զգալի ազդեցություն ունեն թողարկման և փոխադրման ծախսերը: Վճռորոշ են դառնում շուկաների մերձությունը, ենթակառուցվածքների առկայությունը և հնարավորությունները, հարևան երկրների հետ պատմականորեն ձևավորված հարաբերությունները, որոնք էլ կանխորոշում են ապրանքը սպառողին հասցնելու փոխադրման ձևի (օդային, ցամաքային, ծովային) ընտրությունը:

Այդ տեսանկյունից՝ ցանկացած երկրի տնտեսության զարգացման կարևոր գործոնների շարքում առանձնահատուկ է տրանսպորտային բաղադրիչը. վերջինս է ապահովում վերարտադրության բոլոր փուլերի ինչպես գոյությունը, այնպես էլ արդյունավետությունը:

Տնտեսության զարգացման մեջ տրանսպորտի դերն առավել կարևոր է այն երկրներում, որոնք չունեն ծովային սահման, ինչը որոշակի դժվարություններ է հարուցում համաշխարհային շուկա մտնելու և այդ շուկայի առավելություններից օգտվելու համար:

Ծովային ելք չունեցող երկրների՝ ապրանքների արտահանման և ներմուծման համար մոտակա նավահանգիստ հասնելն ինքնին առաջացնում է տնտեսական ու քաղաքական անբարենպաստ պայմաններ: Տարանցիկ ճանապարհներից կախվածությունն ավելացնում է տրանսակցիոն ծախսերը և նվազեցնում համաշխարհային շուկայում երկրի մրցունակությունը: Դա խոչընդոտում է ներդրումների ներգրավմանը, նվազեցնում է ծովեզերք չունեցող երկրի՝ աշխատանքի միջազգային բաժանումից օգուտներ քաղելու հնարավորությունները:

Դեռևս 1776 թ. Ադամ Սմիթը Ասիայի և Աֆրիկայի ներմայրցամաքային տարածքները բնութագրեց որպես աշխարհի ամենաթույլ զարգացած շրջաններ²³: Ա. Սմիթի վերլուծությունը բխում էր մեծ հեռավորության ցամաքային փոխադրումների դժվարություններից, ինչը, բարձր տեխնոլոգիական ձեռքբերումներով հանդերձ, պահպանվում է նաև ներկայում: Ա. Սմիթը, սակայն, այս երկրների թույլ զարգացածությունը բացատրում էր այն խնդիրներով,

²³ Michael L., John W., Jeffrey D. and Thomas S., „The Challenges Facing Landlocked Developing Countries” *Journal of Human Development* Vol. 5, No. 1, March 2004 p 38

որոնք առաջանում էին տարանցիկ երկրների տարածքով բեռների փոխադրման ժամանակ, ընդ որում՝ նա հատկապես կարևորում էր քաղաքական բնույթի խնդիրները:

2.1 | Ծովային ելք չունեցող երկրների սոցիալ-տնտեսական բնութագիրը, տեղն ու դերը համաշխարհային տնտեսությունում

Աշխարհում կա ծովային ելք չունեցող 44 երկիր: Թերզարգացած երկրների, ծովային ելք չունեցող զարգացող երկրների և թույլ զարգացած կղզի-պետությունների հարցերի գծով ՄԱԿ-ի բարձրագույն ներկայացուցչությունը առանձնացնում է 31 երկիր, որոնցից 15-ը՝ Աֆրիկայում²⁴, 12-ը՝ Ասիայում²⁵, 2-ը՝ Եվրոպայում²⁶ և 2-ը՝ Լատինական Ամերիկայում²⁷: Բացառությամբ Կենտրոնական և Արևմտյան Եվրոպայի հարաբերականորեն հարուստ երկրների (օրինակ՝ Շվեյցարիան, Ավստրիան, Չեխիան, Հունգարիան և Սլովակիան), մնացածը բոլոր երկրներն անվարան կարելի է դասել աղքատ երկրների շարքին: Այդ երկրներից 16-ը դասվում են ծայրահեղ աղքատ երկրների շարքին:

Աշխարհագրական դիրքի պատճառով ծովային ելք չունեցող երկրները խիստ անբարենպաստ վիճակում են: Դեպի ծով անմիջական ելքի և համապատասխան տրանսպորտային ենթակառուցվածքների բացակայության հետևանքով ներմայրցամաքային երկրները մեկուսացված են հիմնական շուկաներից: Բացի դրանից, ապրանքների փոխադրման ընթացքում այս երկրները ստիպված են հատել մի քանի երկրի սահման՝ բախվելով տարանցման գործընթացների հետ, ինչն ազդում է ոչ միայն արտահանվող ապրանքների մրցունակության, այլև ներմուծվող ապրանքների գների վրա: Բեռնափոխադրումներին և տարանցմանն առնչվող ծախսերը շատ ավելի են խոչընդոտում այս երկրների մասնակցությանը համաշխարհային առևտրին, քան առևտրային սակագները:

Ներմայրցամաքային երկրներին բնորոշ են հետևյալ առանձնահատկությունները՝

²⁴ Բոթսվանա, Բուրկինա-Ֆասո, Բուրունդի, Զամբիա, Զիմբաբվե, Լեսոտո, Մալավի, Մալի, Նիգեր, Ռուանդա, Սվազիլենդ, Ուգանդա, Կենտրոնաֆրիկյան Հանրապետություն, Չադ, Եթովպիա:

²⁵ Ադրբեջան, Աֆղանստան, Բութան, Հայաստան, Ղազախստան, Ղրղզստան, Լաոս, Մոնղոլիա, Նեպալ, Տաջիկստան, Թուրքմենստան, Ուզբեկստան:

²⁶ Մակեդոնիա, Մոլդովա:

²⁷ Բոլիվիա, Պարագվայ:

- **բեռնափոխադրումների վրա կատարվող ծախսերի բարձր մակարդակը.** այս ծախսերը, որպես կանոն, կրկնակի գերազանցում են միջազգային պրակտիկայում ձևավորված տրանսպորտային ծախսերի միջին մակարդակը:

- **Ծովային ելք չունեցող երկրները, որպես կանոն, համարվում են թույլ զարգացած երկրներ.** ըստ Համաշխարհային բանկի դասակարգման՝ ծովային ելք չունեցող 31 երկրներից 18-ը դասվում են ամենացածր եկամուտներով երկրների շարքին, որտեղ մեկ շնչի հաշվով ՀՆԱ-ի ցուցանիշը ցածր է 1000 ԱՄՆ դոլարից, իսկ մյուս 13 երկրները եկամտի միջին մակարդակ ունեցող են²⁸:

- Արտահանման և ներմուծման արժեքի մեջ մեծ է **ապահովագրական և տրանսպորտային ծախսերի տեսակարար կշիռը:**

- **Այս երկրներում արտաքին առևտրային քաղաքականությունը, որպես կանոն, ազատական է.** միջազգային առևտրում թույլ մասնակցությունը ստիպում է ծովային ելք չունեցող երկրներին իրականացնելու արտաքին առևտրային քաղաքականության ազատականացում: Սա, մի կողմից, բնակչությանը ապահովում է համեմատաբար մատչելի ապրանքներով (ցածր մաքսային արժեքով), սակայն, մյուս կողմից՝ տնտեսության բացությունը կախվածություն է առաջացնում արտաքին գործոններից: Ծովային ելք չունեցող 31 երկրներից 22-ը ԱՀԿ-ի լիիրավ անդամ են, 7-ը անդամակցության հայտ են ներկայացրել և բանակցությունների փուլում են, միայն 2-ը՝ Թուրքմենստանը և Բուրնան, անդամակցության հայտ չեն ներկայացրել: Սակայն ԱՀԿ անդամ երկրների նկատմամբ կիրառվող ցածր առևտրային սակագները և մաքսային ընթացակարգերի պարզեցումներն ինքնին դեռ չեն կարող ապահովել այն օգուտները, որոնք ստանում են աշխարհագրական բարենպաստ դիրքում գտնվող երկրները:

- **Ծովային ելք չունեցող երկրներում բավական ցածր է գործարար ակտիվության մակարդակը:** Գործարար միջավայրի բացության մակարդակով այս երկրները 181 երկրների շարքում զբաղեցնում են միջին հաշվով 104-րդ տեղը²⁹:

- **Այս երկրները բնութագրվում են արտահանման դիվերսիֆիկացման ցածր մակարդակով,** ընդ որում, արտահանման կառուցվածքում մեծ տեսակարար կշիռ ունեն հումքային ապրանքները: Ծովային ելք չունեցող երկրները սահմանափակ հնարավորություն ունեն նաև արտահանման շուկաների ընտրության հարցում:

²⁸ World Bank list of economies (January 2011) - <http://data.worldbank.org/about/country-classifications/country-and-lending-groups>

²⁹ „Doing Business in Landlocked Economies 2009“/ World Bank and IFC, p. 2

• **Ծովային ելք չունեցող երկրներին բնորոշ է մաքսային վարչարարությանն առնչվող խնդիրները**, մասնավորապես՝ փաստաթղթերի ձևակերպման լրացուցիչ վճարումները, ձգձգումներից խուսափելու համար անօրինական մուծումները և այլն: Այս իրողությունն արտահանման և ներմուծման գործընթացները դարձնում է ավելի թանկ և երկարատև՝ սահմանափակելով այսպիսի երկրների՝ համաշխարհային տնտեսությանը ինտեգրվելուց օգուտ ստանալու հնարավորությունները: Հետևաբար, առևտրային գործընթացների պարզեցումն էական նշանակություն չի ունենում ծովային ելք չունեցող երկրների համար, որոնք ստիպված են հատել մի քանի մաքսային սահման: ՏՀԶԿ հաշվարկներով, մաքսային ոչ արդյունավետ գործընթացների հետևանքով առաջացող լրացուցիչ ծախսերը տատանվում են փոխադրվող ապրանքների արժեքի 2–15%-ի սահմաններում³⁰: Իսկ Համաշխարհային բանկի գնահատումներով տրանսպորտային «քաշքշուկների» ընթացքում մեկ օրվա կորուստը հավասար է փոխադրվող ապրանքների վրա սահմանված հարկերի 0.5 %-ին³¹:

Բացի վերոնշյալից, կան բազմաթիվ այլ հիմնախնդիրներ, որոնց բախվում են ներմայրցամաքային երկրները, և որոնք էականորեն խոչընդոտում են տնտեսական աճն այս երկրներում: Դրանք են՝

• **Արտահանումից նվազեցված եկամուտների ստացումը**: Այսօր ծովային ելք չունեցող երկրները հիմնականում հումք արտահանող երկրներ են և բարձր կախվածություն ունեն մի քանի հումքային ապրանքների արտահանումից³², օրինակ՝ աֆրիկյան երկրների արտահանման 60%-ը գյուղատնտեսական ապրանքներն են³³: Տրանսպորտային բարձր ծախսերը նվազեցնում են հումքային ապրանքների արտահանումից ստացվող եկամուտները, դա էլ կրճատում է այն խնայողությունները, որ հետագայում պետք է վերածվեին ներդրումների³⁴:

• **Առևտրային գործընկեր երկրների ընտրության սահմանափակ հնարավորություն**: Առևտրային գործընկերոջ ընտրությունը, մեծ հաշվով, կախված է տրանսպորտային ծախսերից: Հաշվարկված է, որ մատակարարումների ձգձգումը մեկ օրով նվազեցնում է երկրների միջև առևտրի հնարավորությունը 1%-ով³⁵: Եթե երկրի առևտրային գործընկերները թերզար-

³⁰ *Global Economic Prospects 2005: Trade, Regionalism, and Development*, The World Bank, Washington, D.C., 2005, Chapter 4: Beyond Trade Policy Barriers: Lowering Trade Costs Together, p. 80

³¹ Նազարյան Գ.Ա., Փախյան Ա.Ա., Արտաքին առևտրի արդյունավետության բարձրացումն ըստ Կիտոյի միջազգային կոնվենցիայի, ՀՊՏՀ Բանբեր, № 1(19), 2010, Երևան 2010, էջ 80–92:

³² Collier, Paul, „Primary Commodity Dependence and Africa’s Future”, World Bank, April 2002, p. 2.

³³ World Bank, *Global Economic Prospects ... 2002*, p. 38.

³⁴ Radelet and Sachs, p. 10.

³⁵ Hummels, David, „Time as a Trade Barrier”, Purdue University, July 2001, p. 21.

գացած, միջազգային առևտրում պասիվ մասնակցություն ունեցող երկրներ են, ապա երկրի տնտեսական աճը դանդաղում է:

• **Խոչընդոտում է մարդկային կապիտալի զարգացմանը:** Տեղակայված լինելով անբարենպաստ աշխարհագրական դիրքում՝ այս երկրները չեն կարողանում առավելագույնս օգուտ քաղել մարդկային կապիտալից, ինչն էլ հանգեցնում է մարդկային կապիտալում ներդրումների նվազմանը: Եթե տրանսպորտային ծախսերը բարձր են, ապա գնային մրցակցությունը համաշխարհային շուկայում ընկնում է: Քանի որ արդյունաբերական ապրանքների արտադրությունը համեմատաբար աշխատատար է, ապա ձեռնարկատերերն ապրանքի գինն իջեցնելու նպատակով նվազեցնում են աշխատանքի գինը: Սրա հետևանքով նվազում է պահանջարկը կրթության նկատմամբ, իսկ որակավորում չունեցող աշխատուժը օգտագործվում է արդյունահանող արդյունաբերության ոլորտում³⁶: Ի հակադրություն ներմայրցամաքային երկրների՝ այն երկրները, որոնք ավելի մոտ են հիմնական շուկաներին, կամ էլ որոնց համար շուկաներն ավելի հասանելի են, կարողանում են արդյունաբերական ապրանքների արտահանումից բարձր եկամուտներ ապահովել և բարձրացնել որակավորում ունեցող աշխատանքի գինը, ինչն էլ, իր հերթին, խթանում է մարդկային կապիտալում ներդրումները: Ներմայրցամաքային երկրներում մարդկային կապիտալի սղությունն արգելակում է տնտեսական զարգացումը և եկամուտների աճը երկարաժամկետում:

Քառասուն տարի առաջ տնտեսական զարգացման խնդիրներն աշխարհագրության կամ կլիմայի հետ կապված գործոններով հիմնավորելը կդիտվեր որպես «միջավայրային դետերմինիզմ»³⁷: Այնուամենայնիվ, երբ ժամանակի ընթացքում հարուստ և աղքատ երկրների, ինչպես նաև միջին ու ցածր եկամուտ ունեցող զարգացող երկրների միջև տնտեսական զարգացման տարբերությունը խորացավ, նորից անհրաժեշտություն առաջացավ անդրադառնալ տնտեսական զարգացման «բնական» գործոններին: Ըստ Գեյլափի հետազոտության (1998)՝ աշխարհագրական դիրքն ու կլիման, ազդելով տրանսպորտային ծախսերի և գյուղատնտեսության արդյունավետության վրա, զգալի ազդեցություն են թողնում տնտեսական զարգացման վրա³⁸: Սույն հետազոտությունում կանդրադառնանք ծովային ելք չունենալու գործոնի դերին երկրի տնտեսական զարգացման և միջազգային մրցունակության սահմանափակումների մեջ:

³⁶ Redding, Stephen, and Peter K. Schott, „Distance, Skill Deepening and Development”, *Journal of Development Economics* 72(2), 2003, p. 3.

³⁷ Տեսություն, ըստ որի մարդկային գործունությունը կամ միջավայրը պայմանավորված է ֆիզիկական (աշխարհագրական) միջավայրով:

³⁸ Economic Development Problems of Landlocked Countries, Landis MacKellar, Andreas Worgotter, Julia Worz, Transition Economics Series No. 14, January 2000, p 1

Ընդհանուր առմամբ, ծովային ելք չունեցող երկրների առանձնահատկությունը մյուս զարգացող երկրներից տնտեսական և սոցիալական ցուցանիշների ցածր մակարդակն է. դրանք ամենաաղքատն են զարգացող երկրների շարքում:

Ծովային ելք չունեցող երկրների հիմնական խնդիրները, նախ և առաջ, հետևանք են աշխարհագրական անբարենպաստ պայմանների, որոնք զրկում են նրանց միջազգային համագործակցությանը շահավետ մասնակցելու հնարավորությունից: Մասնավորապես՝ ծովային ելքի բացակայությունը բացասաբար է ազդում արտաքին առևտրի վրա: Համարվում է, որ այս երկրների արտաքին առևտրի ծավալը 30%-ով պակաս է, իսկ տնտեսական աճի տեմպը 1.5 տոկոսային կետով հետ է մնում հարևան՝ ծովային ելք ունեցող երկրների համապատասխան ցուցանիշներից³⁹: Ծովային ելք չունեցող երկրներն արձանագրում են սոցիալ-տնտեսական աճի ավելի ցածր միջին մակարդակ, քան մյուս երկրները, դա երևում է, երբ համեմատում ենք մարդկային զարգացման համաթվի, մեկ շնչի հաշվով արտահանման և առևտրային ծախսերի ցուցանիշները:

Եթե ծովային ելք չունեցող երկրների մարդկային զարգացման համաթվի բաղադրիչները համեմատենք ծովային ելք ունեցող հարևանների հետ, ապա այդ երկրներում մեկ շնչի հաշվով ՀՆԱ-ն հարևանների նույն ցուցանիշի մոտավորապես 57%-ն է, կյանքի միջին սպասվող տևողությունը 3,5 տարով ավելի պակաս է, իսկ կրթության համաթիվը՝ 0.36-ով ավելի ցածր: Առևտրային ծախսերը, որ արտացոլվում են արտահանման համախառն ծախսերի մեջ տրանսպորտային և ապահովագրական ծախսերի տեսակարար կշռով, 9%-ով ավելի բարձր են, քան նրանց ծովային ելք ունեցող հարևաններինը⁴⁰:

Ծովային ելք չունեցող երկրները 2002 թ. ապահովել են համաշխարհային ՀՆԱ-ի 2%-ը, մինչդեռ զբաղեցնում են երկրագնդի ընդհանուր մակերեսի 12.5%-ը: ՀՆԱ-ի միջին տարեկան աճը 2003–2007 թթ. եղել է 7.6%, 2007 թ.՝ 7.7%: 2008 թ. ծովային ելք չունեցող երկրների ՀՆԱ-ն կազմել է համաշխարհային ՀՆԱ-ի 2.8%, իսկ ՀՆԱ-ի տարեկան աճը գերազանցել է համաշխարհային աճն ավելի քան 2 անգամ: 2009 թ. չնայած որ ֆինանսական ճգնաժամի հետևանքով համաշխարհային ՀՆԱ-ն նվազել է 0.7%-ային կետով, ծովային ելք չունեցող երկրներում այն աճել է 5%-ով, 2009 թ. այդ երկրների ՀՆԱ-ն կազմել է համաշխարհային ՀՆԱ-ի 4.2%, 2010 թ.՝ 3.1%,

³⁹ Arvis J., Raballand G., Marteau J., „The Cost of Being Landlocked: Logistics Costs and Supply Chain Reliability”, World Bank Policy Research Working Paper WPS 4258, WB, Washington, D.C., June 2007.

⁴⁰ Michael L., John W., Jeffrey D. and Thomas S., „The Challenges Facing Landlocked Developing Countries” *Journal of Human Development* Vol. 5, No. 1, March 2004 p 38

քանի որ նախորդ տարվա համեմատ նվազել է 7%-ով, մինչդեռ համաշխարհային ՀՆԱ-ն աճել է 24.6%-ով, 2011 թ. ՀՆԱ-ն կազմել է ընդհանուրի 3%-ը: ՀՆԱ-ի աճը նախորդ տարվա համեմատ կազմել է 7%:

ՀՆԱ-ն մեկ շնչի հաշվով 2007 թ. 1516 ԱՄՆ դոլար էր, այսինչ համաշխարհային ՀՆԱ-ն մեկ շնչի հաշվով՝ 7468 ԱՄՆ դոլար՝ փաստորեն 5 անգամ փոքր միջին մակարդակից: 2011 թ. ներմայրցամաքային երկրներում մեկ շնչի հաշվով ՀՆԱ-ն 2007 թ. համեմատ աճել է 53%-ով, նախորդ տարվա համեմատ՝ 18%-ով, կազմելով՝ 2327 ԱՄՆ դոլար, իսկ համաշխարհային ՀՆԱ-ն մեկ շնչի հաշվով եղել է 12.200 ԱՄՆ դոլար, այսինքն՝ 5 անգամ ավելի, քան ծովային ելք չունեցող երկրներում:

Ծովային ելք չունեցող երկրների ստացած պաշտոնական օգնությունները 2003 թ. 1 մլրդ ԱՄՆ դոլարից 2007 թ. հասել է 19,9 մլրդ ԱՄՆ դոլարի, 2008 թ.-ին՝ 21.8 մլրդ ԱՄՆ դոլարի: Ծովային ելք չունեցող երկրների կողմից ստացված պաշտոնական օգնությունները 2007–2010 թթ. կազմել են 90,7 մլրդ ԱՄՆ դոլար՝ ընդ որում, այդ ժամանակաշրջանում դրանց ամենամեծ բաժինը հասել է Աֆղանստանին՝ 22,501 մլրդ, Եթովպիային՝ 13,3 մլրդ ԱՄՆ դոլար, ամենափոքր մասնաբաժինը՝ Թուրքմենստանին՝ 11,3 մլրդ ԱՄՆ դոլար: 2007 թ. համեմատ ծովային ելք չունեցող երկրներին հատկացվող պաշտոնական օգնությունները 2010 թ. աճել են 25%-ով, ինչը հիմնականում արդյունք էր **Ալմաթիի հոշակագրով** սահմանված տեխնիկական և ֆինանսական աջակցության: Պետական վարկավորումը շարունակում է մնալ ծովային ելք չունեցող երկրների արտաքին ֆինանսների հիմնական աղբյուրը: Ալմաթիի Գործողությունների պլանով Համաշխարհային բանկը 30 ծրագրերի համար ավելի քան 800 մլն ԱՄՆ դոլար վարկ է տրամադրել ծովային ելք չունեցող երկրներին, իսկ 35 ծրագրերի վարկավորման համար ավելի քան 3 մլրդ ԱՄՆ դոլար է նախատեսվում:

Ծովային ելք չունեցող երկրների արտաքին պարտքը 2003 թ. կազմել է ՀԱԱ-ի 66.4%-ը, 2008 թ. նվազել մինչև 43%-ը, սակայն 2009 թ. կրկին աճել է՝ կազմելով ՀԱԱ-ի 48%⁴¹:

Ինչ վերաբերում է ծովային ելք չունեցող երկրների տնտեսության ճյուղային կառուցվածքին, ապա ներմայրցամաքային երկրների ՀՆԱ-ում բավական մեծ է գյուղատնտեսության տեսակարար կշիռը: 2000 թ. գյուղատնտեսության տեսակարար կշիռը ՀՆԱ-ում եղել է 29%, այսինչ համաշխարհային տնտեսությունում այդ ցուցանիշը եղել է ընդամենը 4%, զարգացած երկրներում՝ 2%, իսկ զարգացող երկրներում 11%: Այսինքն՝ ծովային ելք չունեցող երկրների ՀՆԱ-ում գյուղատնտեսության տեսակարար կշիռը մոտ 3 անգամ

⁴¹ UN_LLDs Factsheet, Office of the High Representative for the Least Developed Countries, Landlocked Developing Countries and Small Island Developing States (UN-OHRLLS)

գերազանցում է զարգացող երկրների նույն ցուցանիշին: 2010 թ. գյուղատնտեսության տեսակարար կշիռը կրճատվեց 9 տոկոսային կետով՝ կազմելով ՀՆԱ-ի 20%-ը, նույն ժամանակաշրջանում համաշխարհային ՀՆԱ-ում վերջինս եղել է 3%, զարգացած երկրներում՝ 1%, իսկ զարգացող երկրներում՝ 10%: Արդյունաբերության տեսակարար կշիռը ՀՆԱ-ում 2000 թ. և 2010 թ. համապատասխանաբար կազմել է 28% և 31%, այսպիսի մակարդակ է եղել նաև համաշխարհային տնտեսությունում, սակայն եթե 2010 թ. համաշխարհային արդյունաբերության 25%-ից 16%-ը, զարգացած երկրներում՝ 24%-ից 15%-ը, զարգացող երկրներում՝ 36%-ից՝ 20%-ը վերամշակող արդյունաբերությանն է բաժին ընկնում, ապա ծովային ելք չունեցող երկրներում արդյունաբերության 31%-ի մեջ ընդամենը 12%-ն է բաժին ընկնում վերամշակող արդյունաբերությանը: Արդյունահանող արդյունաբերության և գյուղատնտեսության մեծ տեսակարար կշիռը ՀՆԱ-ում չի կարող էական աճի հիմք լինել, քանի որ այս ոլորտներում ստեղծվող ավելացված արժեքը շատ փոքր է: Ծովային ելք չունեցող երկրներում (թեպետ զիջում է համաշխարհային տնտեսության, զարգացած և զարգացող երկրների ցուցանիշներին) մեծ է ծառայությունների տեսակարար կշիռը ՀՆԱ-ում՝ 48%, սակայն սա էլ էապես չի կարող նպաստել տնտեսական աճին, քանի որ պայմանավորված է տրանսպորտային և ապահովագրական ծառայությունների մեծ տեսակարար կշռով:

Ավտոճանապարհային ցանցի ընդհանուր երկարությունը 1.1 մլրդ կմ է, ընդ որում այդ ճանապարհների ընդամենը 38.4%-ն է ասֆալտապատ, ծովային ելք չունեցող երկրներից միայն 8-ում է ավտոճանապարհային ցանցը 50%-ով ասֆալտապատ, մյուսներում 20–45%-ն է ասֆալտապատ, համակցված երկաթուղային ցանցի երկարությունը 33000 կմ է: 2009 թ. տվյալներով բնակչության միայն 3.5%-ն է օգտվում համացանցից, մինչդեռ զարգացող երկրներում այս ցուցանիշը 12.7% է: Բջջային հեռախոս օգտագործում է բնակչության 37%-ը, 2008 թ.՝ 25%-ի համեմատ: Նախադպրոցական կրթություն 2009 թ. տվյալներով ստացել է բնակչության 76%-ը, հիմնական կրթություն՝ 57%-ը, 2007 թ. չափահաս բնակչության 56.4%-ն է եղել գրագետ, 2009 թ. գրագետ բնակչությունը կազմել է 77%: Կյանքի սպասվող տևողությունը 57 տարի է, մայրերի մահացության գործակիցը 100 հազար մարդու հաշվով՝ 619 է, մանկական մահացության գործակիցը հազար երեխայի հաշվով՝ 65⁴²:

Մարդահրավերները

Տրանսպորտի ոլորտում տեխնոլոգիական բարելավումներով հանդերձ՝ ծովային ելք չունեցող երկրները համաշխարհային շուկաների նկատմամբ հասանելիություն ապահովելու ճանապարհին հանդիպում են մի շարք

⁴² UN_LLDs Factsheet, Office of the High Representative for the Least Developed Countries, Landlocked Developing Countries and Small Island Developing States (UN-OHRLLS)

կառուցվածքային խնդիրների: Դրա հետևանքով ծովային ելք չունեցող երկրները և՛ առևտրի, և՛ ընդհանուր զարգացման առումով հետ են մնում ծովային ելք ունեցող իրենց հարևաններից: Ծովային ելք չունեցող երկրների մեծ մասի տնտեսական զարգացման ներքին դժվարություններին գումարվում են տարանցիկ երկրներից կախվածության այնպիսի ոլորտներ, ինչպիսիք են կախվածությունը տարանցիկ երկրների ենթակառուցվածքներից, միջազգային հարաբերություններից, հարևան երկրներում խաղաղությունից և կայունությունից, այս երկրների տնտեսական քաղաքականությունից և այլն: Այս գործոններն իրենց ամբողջությամբ ստեղծում են ծովային ելք չունեցող երկրի համար մարտահրավերների և առաջնահերթությունների «փունջ»:

Ըստ «Մարդկային զարգացման զեկույց 2002»-ի՝ մարդկային զարգացման ամենացածր համաթիվով 12 երկրներից 9-ը ելք չունեն դեպի ծով, ծովային ելք չունեցող 13 երկրներ ընդգրկված են մարդկային զարգացման ցածր համաթիվ ունեցող երկրների շարքում⁴³: Եթե ուսումնասիրենք «Մարդկային զարգացման զեկույց 2013»-ը, ապա կտեսնենք, որ մարդկային զարգացման ամենացածր համաթիվ ունեցող 25 երկրներից ծովային ելք չունեն 12-ը, այսինքն՝ գրեթե կեսը, իսկ ծովային ելք չունեցող, ոչ եվրոպական որևէ երկիր ընդգրկված չէ մարդկային զարգացման շատ բարձր համաթիվ ունեցող երկրների շարքում⁴⁴:

Փորձենք պարզաբանել, թե ինչու են ծովային ելք չունեցող զարգացող երկրները տնտեսական զարգացման ճանապարհին հանդիպում մի շարք մարտահրավերների: Ա. Սմիթը բացատրում էր, թե առևտրային դժվարությունների պատճառով աշխարհագրորեն մեկուսացված երկրները չեն կարողանում մասնագիտացումից ստանալ օգուտներ: Նա իր վերլուծությունը հիմնավորում էր մեծ տարածություններին առնչվող ցամաքային փոխադրման դժվարությամբ, որը շարունակում է մնալ արդիական: Միջազգային շուկաներում մրցակցության առումով, տրանսպորտային բարձր ծախսեր ունեցող ծովային ելք չունեցող երկրները հայտնվում են անբարենպաստ իրավիճակում՝ ի տարբերություն ծովային ելք ունեցող հարևանների: Սակայն միայն հեռավորությունը չի կարող բացատրել, թե ինչու ծովային ելք չունեցող երկրներն ավելի անբարենպաստ վիճակում են, քան խոշոր երկրների հեռավոր ցամաքային տարածաշրջանները: Օրինակ, Չինաստանի, Հնդկաստանի, Ռուսաստանի որոշ տարածաշրջաններ ծովափից ավելի հեռու են, քան ծովային ելք չունեցող շատ երկրներ, ինչպիսիք են, օրինակ Հայաստանը՝ կամ Մոլդովան: Ծովային ելք չունեցող երկրները բախվում են ոչ միայն հեռավորության այլ տարանցման խնդրին:

⁴³ Human Development Report 2002

⁴⁴ Human Development Report 2013

Ծովային ելք չունեցող զարգացող երկրների մեծ մասում բարձր տրանսպորտային ծախսերն անխուսափելի են, քանի որ՝

- նրանք հեռու են սպառողական հիմնական շուկաներից, որտեղ վաճառում են իրենց արտահանած ապրանքները,
- նրանք կախված են ցամաքային և օդային տրանսպորտից, որն ավելի թանկ է, քան ծովային տրանսպորտը,
- նրանց ենթակառուցվածքները չեն համապատասխանում իրենց պահանջմունքներին, և չունեն բավարար իրավական և ինստիտուցիոնալ հիմքեր, որոնք կարողանան խթանել արտաքին առևտուրը:

Աղյուսակ 2.1

Ծովային ելք չունեցող երկրների հեռավորությունը ծովից⁴⁵

Երկրներ	Հեռավորությունը ծովից (կմ)
Ղազախստան	4800
Ղրղզստան	4570
Տաջիկստան	4450
Ուզբեկստան	4300
Թուրքմենստան	3800
Ադրբեջան	3090
Հայաստան	2865
Ռուանդա	1530
Բուրունդի	1455
Ուգանդա	1150

Շատ դեպքերում միջազգային առևտրի ուղիներին հասնելու նպատակով ծովային ելք չունեցող երկրներին հարկ է լինում հաղթահարելու հսկայական հեռավորություն: Այս մարտահրավերը հրատապ է, օրինակ, Կենտրոնական Ասիայի երկրների համար: Ղազախստանի, Ուզբեկստանի, Տաջիկստանի, Ղրղզստանի մայրաքաղաքները ավելի քան 4000 կմ հեռու են մոտակա նավահանգիստներից: Այսպես, Ուզբեկստանը ծովափ հասնելու համար պետք է հատի առնվազն երկու երկիր: Բացի դրանից, հաշվի առնելով տարանցիկ երկրների հետ քաղաքական անկայունությունն ու ռազմական բախումները, հաճախ ամենակարճ տարանցիկ ուղուց օգտվելն անհնարին է լինում:

Հեռավորության խնդիրը բարդանում է նաև ծովային ելք չունեցող երկրների արտահանման կառուցվածքի առանձնահատկությունների պատճառով, քանի որ արտահանվում է հիմնականում ցածրարժեք հումքային ապրանք: Սա մեծացնում է բեռնափոխադրման և տարանցիկ ծախսերը՝

45 Sources: UNCTAD/LDC/2003/3, „Improvement of Transit Systems in Southern and Eastern Africa”, April 2003

իջեցնելով երկրի մրցունակությունը: Որպես կանոն՝ ծովային ելք չունեցող երկրների համար նպատակային շուկաները գրեթե միշտ դուրս են հասանելի տարածաշրջաններից: Իսկ շուկաների ընդլայնումը կրթարձրացներ արտադրության մասնագիտացման և աշխատուժի օգտագործման արդյունավետության մակարդակը: Ծովային ելք չունենալու խնդիրն այլ է Հունգարիայի, Սլովակիայի և Չեխիայի համար, քանի որ նրանք Արևմտյան Եվրոպայի երկրների մոտ են:

Բեռնափոխադրման ձևերը տարբեր արժեք ունեն: Օրինակ, ավելի էժան է ապրանքը փոխադրել ծովով, քան ցամաքով, հետևաբար՝ այն երկրներում, որոնց առևտրի մեծ մասը կատարվում է ցամաքային փոխադրմամբ, և օգտագործվում են տրանսպորտի տարբեր տեսակներ (օրինակ՝ բեռի բեռնումը նավից բեռնատար կամ գնացք, և՛ հակառակը), տրանսպորտային ծախսերը բարձր են: Հետազոտություններից մեկը ցույց է տվել, որ ծովային փոխադրման ընթացքում հեռավորությունը 1000 կմ-ով ավելացնելը տրանսպորտային ծախսերը մեծացնում է 190 ԱՄՆ դոլարով, իսկ ցամաքային փոխադրման դեպքում՝ 1380 դոլարով: Այսպիսով, ցամաքային փոխադրումը 7.3 անգամ թանկ է ծովայինից⁴⁶: Այս տեսակետը հաստատվել է նաև Համաշխարհային բանկի ուսումնասիրություններում: Համաշխարհային բանկը առանձնացրել է տրանսպորտային ծախսերը ցամաքային և ծովային բաղադրիչների՝ ընդհանուր ծախսերից հանելով դեպի տարանցիկ նավահանգիստ փոխադրման ծախսերը: Թեպետ ցամաքային փոխադրման ծախսերը տատանվում են՝ 90% Բուրունդիում և մինչև 15% Հայաստանում, այնուհանդերձ, ծովային ելք չունեցող երկրների մեծ մասում դրանք ընդհանուր տրանսպորտային ծախսերի առնվազն կեսն են⁴⁷:

Ծովային ելք չունեցող զարգացող երկրների առևտրային թույլ գործունեությունը բացատրվում է նաև ենթակառուցվածքներով: Թեև ծովային ելք ունեցող մեծաթիվ զարգացող երկրներ նույնպես ունեն ենթակառուցվածքի դժվարություններ, այնուամենայնիվ, նրանք չեն բախվում աշխարհագրական դժվարությունների և բնակչության տեղաբաշխման ցածր խտությանը: Այնպես որ՝ ծովային ելք չունեցող երկրներում տրանսպորտի և կապի արդյունավետ ցանցերի ստեղծումը, չհաշված նաև ծով հասնելու համար լրացուցիչ ենթակառուցվածքների կառուցումը, ավելի ծախսատար է, քան մյուս երկրներում: Բացի դրանից, ծովային ելք չունեցող զարգացող երկրներին բնորոշ է ուրբանիզացման ցածր մակարդակը:

⁴⁶ Towards development in landlocked economies, Rodrigo Carcamo-Diaz, macroeconomia del desarrollo, Santiago, Chile, February 2004, p 10

⁴⁷ Geography against development, A Case for Landlocked Developing Countries, A. Chowdhury, S. Erdenibileg, UN-OHRLS, New York 2006, p 31

Առևտրային ծախսերի գնահատումը

Ինչպես գիտենք, ծովային ելք չունեցող երկրների տրանսպորտային ծախսերն ավելի բարձր են: Իրանք գնահատելու համար, սովորաբար, օգտագործվում է cif/fob հարաբերակցությունը, որը ներմուծված ապրանքի արժեքն է՝ cif պայմանով՝ նույն ապրանքի fob պայմանով հաշվարկված արժեքի նկատմամբ տոկոսային արտահայտությամբ: Նավահանգստից նավահանգիստ գործարքի ժամանակ այն համեմատում է ներմուծող երկիր ապրանքի մաքսային մուտքի ժամանակ դրա արժեքը արտահանող երկրից մաքսային ելքի ժամանակ ապրանքի արժեքի հետ: Ջ. Գելլափը, Ջ. Սաքսը և Ա. Մելինջերը հաշվարկել են, որ լրացուցիչ ամեն մի 1000 կմ-ը cif/fob-ը ավելացնում է 1%-ով, իսկ ծովային ելք չունենալը՝ 11%-ով⁴⁸: 2001 թ. արված հետազոտության մեջ Ա. Վենաբլեսը և Ն. Լյաման, օգտագործելով cif/fob-ը, հաշվարկեցին, որ ծովային ելք չունեցող երկրներում տրանսպորտային ծախսերը միջին հաշվով 48%-ով ավելի բարձր են, քան ծովային երկրներում⁴⁹: Իհարկե այս հարաբերակցությունը ցույց չի տալիս տրանսպորտային ծախսերի ամբողջական և իրական պատկերը, քանի որ տրանսպորտային ծախսերը, սովորաբար, հաշվարկվում են ապրանքի մեկ միավորի, մեկ տոննայի կամ մեկ կոնտեյնրի հաշվով: Ջ. Գելլափը, Ջ. Սաքսը և Ա. Մելինջերը պնդում են, որ այդ հարաբերակցությունը վստահելի է և դրանով կարելի է կանխատեսել նաև տնտեսական աճը, այսինքն որքան բարձր է cif/fob-ը, այնքան ցածր է տնտեսական աճը⁵⁰: Սահարայից հարավ ընկած աֆրիկյան երկրների տնտեսական լճացումը (ստագնացիան) բացատրվում է անբարենպաստ աշխարհագրությամբ: Այստեղ, իրոք կենտրոնացած են ծովային ելք չունեցող մեծ թվով երկրներ՝ ամենաբարձր cif/fob հարաբերակցությամբ:

Ծովային ելք չունեցող երկրների մրցունակության գնահատման համար կիրառվում է նաև բեռնափոխադրման ծախսեր-ներմուծում գործակիցը: Ծովային ելք չունեցող զարգացող երկրներում բեռնափոխադրման ծախսերը միջին հաշվով ներմուծման ծախսերի 15%-ն են, մինչդեռ տարանցիկ զարգացող երկրներում՝ 10%-ը: Սա ակնհայտ է հատկապես տարածաշրջանային մակարդակով, օրինակ՝ Արևմտյան Աֆրիկայում տարանցիկ ու ծովային ելք չունեցող երկրների միջև տարբերությունը կազմում է 15%: Այս տարբերությունը ցայտուն է նաև Արևելյան Աֆրիկայում, Կենտրոնական Ասիայում և Հարավային Ամերիկայում⁵¹:

⁴⁸ Gallup, John Luke, Jeffrey Sachs and Andrew D. Mellinger, „Geography and Economic Development”, Harvard Center for International Development Working Paper No. 1, March 1999, p. 18

⁴⁹ Venables, A.J. and N. Limao (2001), „Infrastructure, geographical disadvantage, transport costs and trade”, The World Bank Economic Review, vol. 15, No. 3

⁵⁰ Geography against development, A Case for Landlocked Developing Countries, A. Chowdhury, S. Erdenibileg, UN-OHRLS, New York 2006, p 21

⁵¹ Geography against development, A Case for Landlocked Developing Countries, A. Chowdhury, S. Erdenibileg, UN-OHRLS, New York 2006, p 22

Առևտրային հոսքերի առաձգականությունը
Արևելյան Եվրոպայի և Կենտրոնական Ասիայի երկրներում

Հ/Հ	Երկրներ	Գործակիցը
1	Ռուսաստան	0,00
2	Ուկրաինա	0,02
3	Ղազախստան	0,04
4	Ռումինիա	0,05
5	Թուրքիա	0,06
6	Ադրբեջան	0,07
7	Վրաստան	0,08
8	Մոլդովա	0,10
9	Բուլղարիա	0,11
10	Ղրղզստան	0,13
11	Թուրքմենստան	0,15
12	Մոնղոլիա	0,16
13	Հայաստան	0,29
14	Աֆղանստան	0,35
15	Տաջիկստան	-
16	Ուզբեկստան	-
	Ծովային ելք ունեցողի մասնաբաժինը	0,05
	Ծովային ելք չունեցողի մասնաբաժինը	0,16

Առևտրային ծախսերը գնահատելու համար օգտագործվում է նաև տրանսպորտային ու ապահովագրական ծախսերի և արտահանման ամբողջական արժեքի հարաբերության գործակիցը, որը ցամաքային երկրների դեպքում միջին հաշվով 9%-ով ավելի բարձր է, քան ծովային երկրներում⁵²: Արևելյան Եվրոպայի և Կենտրոնական Ասիայի համար այդ գործակիցը միջին հաշվով 3 անգամ ավելի բարձր է ծովային ելք չունեցող երկրների համար⁵³: UNCTAD-ի հետազոտությունը ցույց է տվել, որ տրանսպորտային և ապահովագրության ծախսերը ծովային ելք չունեցող երկրների արտահանման fob արժեքի 12.9%-ն են, ծովային ելք ունեցող զարգացող երկրների՝ 8.1%-ը, իսկ զարգացած երկրների՝ 5.8%-ը⁵⁴:

Ինչպես հայտնի է, ծովային ելք չունենալը մի հանգամանք է, որը բարձրացնում է ընթացիկ ժամանակահատվածում ներմուծվող ապրանքների գինը և իջեցնում արտահանվող ապրանքներինը: Կարևոր է պարզել, թե

⁵² The Challenges Facing Landlocked Developing Countries, Michael L. Faye, John W. McArthur, Jeffery D. Sachs, Journal of Human Development Vol. 5, No. 1, March 2004, p 40

⁵³ Source: International Monetary Fund (2001); World Development Indicators (2002), չկա նոր տվյալների հասանելիություն

⁵⁴ Geography against development, A Case for Landlocked Developing Countries, A. Chowdhury, S. Erdenibeg, UN-OHRLLS, New York 2006, p 20

ավելի բարձր տրանսպորտային ծախսերն ինչպես են ազդում ծովային ելք չունեցող երկրի արտաքին առևտրի վրա: Թեպետ միջազգային հետազոտություններում տվյալ հարցը դեռևս միանշանակ կերպով պարզված չէ, սակայն այդ ուղղությամբ քայլեր կատարվել են: Հետազոտություններից մեկը տրանսպորտային ծախսերի նկատմամբ առևտրային հոսքերի առաձգականությունը գնահատել է (-2, -2.5) միջակայքում: Վերցնելով -3 արժեքը՝ հեղինակները հաշվարկել են, որ տրանսպորտային ծախսերը 2 անգամ ավելացնելը հանգեցնում է երկրի արտաքին առևտրի 45%-ով նվազմանը⁵⁵:

Աղյուսակ 2.3

Մեկ շնչին ընկնող արտահանման արժեքը (ԱՄՆ դոլար, 2011)⁵⁶
(Արևելյան Եվրոպա, Կենտրոնական Ասիա և Արևելյան Աֆրիկա)

Բուլղարիա	4835	Ջիբութի	519
Ռուսաստան	4040	Քենիա	236
Թուրքիա	1897	Սուդան	276
Ղազախստան	5556	Տանզանիա	178
Ռումինիա	3394	Ուգանդա	110
Թուրքմենստան	2742	Էրիթրեա	19
Ուկրաինա	1969	Ռուանդա	79
Ադրբեջան	3976	Եթովպիա	60
Մոնղոլիա	1929	Բուրունդի	21
Վրաստան	1201	Սոմալի	0
Մոլդովա	903	Ծովային ելք չունեցողների միջինը	67,5
Ուզբեկստան	540	Ծովային ելք ունեցողների միջինը	204,6
Տաջիկստան	258		
Հայաստան	774		
Ղրղզստան	630		
Աֆղանստան	53		
Ծովային ելք չունեցողների միջինը	1736,5		
Ծովային ելք ունեցողների միջինը	2889,3		

Բարձր ծախսերի հետ մեկտեղ՝ ծովային ելք չունեցող երկրները մեկ շնչի հաշվով արտահանում են ծովային ելք ունեցող երկրների մեկ շնչին ընկնող արտահանման միջին արժեքի կեսից պակաս⁵⁷: Դա օրինաչափ է նաև առանձին տարածաշրջանների ծովային ելք ունեցող և չունեցող երկրների համար, օրինակ՝ Արևելյան Եվրոպայի և Կենտրոնական Ասիայի ծովային

55 Towards development in landlocked economies, Rodrigo Carcamo-Diaz, macroeconomia del desarrollo, Santiago, Chile, February 2004, p 11

56 Աղբյուրը՝ www.kushnirs.org

57 World Development Indicators (2012).

Ելք չունեցող երկրներն արտահանում են հարևանների՝ մեկ շնչին ընկնող արտահանման միջին արժեքի 60%-ը, Արևելյան Աֆրիկայի երկրներում՝ 33%-ը: Այս տեսակի երկրներից առանձնանում են Ղազախստանը, Թուրքմենստանը և Ադրբեջանը, որոնց մեկ շնչին ընկնող արտահանման արժեքը բավական բարձր է, սակայն այս երկրները նավթ և գազ արտահանող երկրներ են:

2.2 | Դեպի ծով ելքի բացակայության ազդեցությունը արտաքին առևտրի վրա

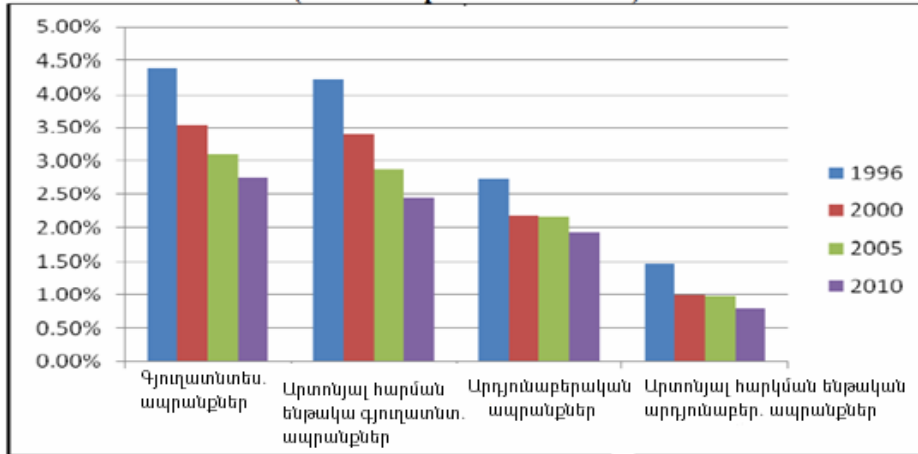
Զարգացող երկրների մրցունակության կարևոր բաղկացուցիչներից են տրանսպորտային ծախսերը: Դեպի ծով ելքի բացակայությունը նվազեցնում է երկրի բարեկեցության մակարդակը, խոչընդոտում տնտեսական աճը՝ ներմուծումը դարձնելով ավելի թանկ, իսկ արտահանման հնարավորությունները՝ սահմանափակ: Տրանսպորտային բարձր ծախսերն ավելի են խոչընդոտում արտաքին առևտրի զարգացմանը, քան սակագնային և ոչ սակագնային տարբեր տեսակի արգելքները: Ներկայում զարգացած երկրների կողմից (ԱՄՆ, Ճապոնիա) ծովային ելք չունեցող զարգացող երկրների համար սահմանված առևտրային սակագներն արտահանվող ապրանքների արժեքի 3–7%-ն են: Սակայն միայն տրանսպորտային ծառայությունների համար այս երկրներն առնվազն 3 անգամ ավելի են վճարում, քան առևտրային սակագներն են: Օրինակ՝ աֆրիկյան երկրներից ԱՄՆ ապրանք արտահանելիս վճարվող առևտրային սակագները արտահանվող ապրանքների արժեքի 2%-ն են, մինչդեռ տրանսպորտային ծախսերը՝ արտահանման արժեքի նվազագույնը 10%-ը⁵⁸:

Տրանսպորտային բարձր ծախսերը խոչընդոտում են նաև ծառայությունների, առևտրի, հատկապես՝ զբոսաշրջության զարգացմանը: Նախ՝ զբոսաշրջիկների մեծ մասը ձգտում է հանգիստն անցկացնել ծովափին, ինչն այս երկրները չեն կարող ապահովել: Բացի դրանից, զբոսաշրջիկները շատ զգայուն են տրանսպորտային ծախսերի նկատմամբ. ուսումնասիրությունները ցույց են տվել, որ ճամփորդական ծախսերի կրկնակի թանկացումը հանգեցնում է զբոսաշրջիկների հոսքի ութնամասնական կրճատմանը⁵⁹: Սակայն զարգացող երկրներ մեկնող զբոսաշրջիկների մեծ մասը ճամփորդում է օդային տրանսպորտով, հետևաբար՝ օդային տրանսպորտի զարգացումը զբոսաշրջության զարգացման կարևոր գրավականն է:

⁵⁸ World Bank, *Global Economic Prospects and the Developing Countries 2002*, p. 99:

⁵⁹ *Ibid.*, p. 100

Թեպետ զարգացած երկրները զգալի ներդրում են ունեցել ծովային ելք չունեցող երկրների արտաքին առևտրի ընդլայնման և առևտրային ծախսերի նվազեցման հարցում (տե՛ս գծապատկեր 2.1), կնքվել են մի շարք համաձայնագրեր, այնուամենայնիվ, ծովային ելք չունեցող երկրների առևտրային ծախսերը դեռևս շարունակում են շատ բարձր մնալ մյուս երկրների համեմատ⁶⁰:



Գծապատկեր 2.1

Ծովային ելք չունեցող երկրներից գյուղատնտեսական և արդյունաբերական ապրանքների արտահանման ժամանակ գանձվող մաքսատուրքերը⁶¹

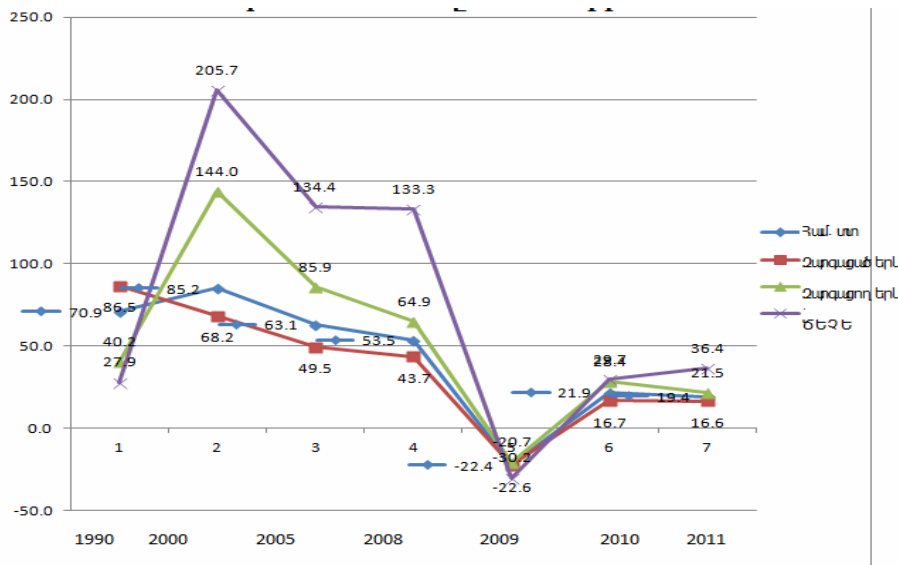
Վերը թվարկած գործոնների ազդեցության հետևանքով ծովային ելք չունեցող երկրների մասնակցությունը համաշխարհային ապրանքաշրջանառությանը շատ փոքր է: 2007 թ. ծովային ելք չունեցող երկրների արտահանման տեսակարար կշիռն եղել է համաշխարհային արտահանման 0,72%-ը, իսկ ներմուծումը՝ 0.69%: 2008 թ. արտահանման տեսակարար կշիռը համաշխարհային արտահանման մեջ աճել է մինչև 1.0%, իսկ ներմուծումը՝ աճել է 0,24%-ային կետով՝ կազմելով համաշխարհային ներմուծման 0.93%-ը: 2009 թ. ծովային ելք չունեցող երկրներում ընդհանուր ապրանքաշրջանառությունը եղել է համաշխարհային ապրանքաշրջանառության 2.0%-ը, ընդ որում՝ թե՛ արտահանումը, թե՛ ներմուծումը կազմել է ընդհանուր արտահանման և ներմուծման 1%-ը, քանի որ, համաշխարհային ֆինանսական ճգնաժամի հետևանքով, միջազգային առևտրի ծավալները նվազել են: 2010 թ. ար-

⁶⁰ ESCAP Trade Cost Database (version 2), www.unescap.org/tid/artnet/trade-costs.asp, accessed 5 November 2012.

⁶¹ Market Access Indicators by ITC. UNCTAD and WTO 2010

տահանման բաժինը պահպանվել է, մինչդեռ ներմուծումը 0,05%-ային կետով նվազել է, կազմելով համաշխարհային ներմուծման 0.95%-ը: 2011 թ. արտահանումը կազմել է ամբողջի 1.2%-ը, ներմուծումը՝ 1%-ը:

2000 թ. ծովային ելք չունեցող երկրներում արտահանումը 1990 թ. համեմատ աճել է ավելի քան 200%-ով, 2005 թ. արտահանման աճը 2000 թ. համեմատ եղել է 34%, 2008 թ. աճի տեմպը նախորդ ժամանակահատվածի համեմատ նվազել է 1%-ով՝ կազմելով 33%: 2009 թ. համաշխարհային ֆինանսական ճգնաժամով պայմանավորված (ընդ որում դա ավելի ծանր ազդեցություն ունեցավ տնտեսապես խոցելի այս երկրների վրա)՝ արտահանումը նախորդ տարվա համեմատ նվազեց 30%-ով, սակայն 2010 թ. աճը վերականգնվեց՝ նախորդ տարվա համեմատ կազմելով 29%՝ չհասնելով մինչճգնաժամային մակարդակին, իսկ 2011 թ. աճը գերազանցեց մինչճգնաժամային մակարդակը՝ դառնալով 36.4%: Վերջին տարիներին ծովային ելք չունեցող երկրներում աճի տեմպը գերազանցել է զարգացած և մյուս զարգացող երկրների աճի տեմպը, ինչը պայմանավորված է հիմնականում Ալյանթիի գործողությունների պլանով կատարված տեխնիկական և ֆինանսական օգնությամբ (տե՛ս գծապատկեր 2.2):

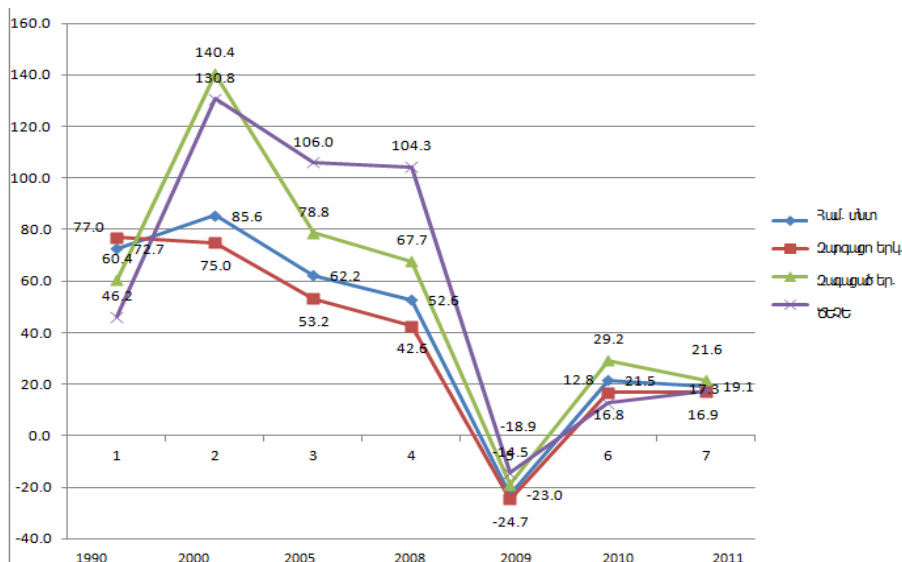


Գծապատկեր 2.2

Արտահանման աճը 1990–2011 թթ.

Ինչ վերաբերում է ներմուծմանը, ապա 1990 թ. համեմատ 2000 թ. աճել է 30%-ով, սակայն 2005 թ. 2000 թ. համեմատ ներմուծումը կրճատվել է, և կազմել 6%, 2008 թ. 2005 թ. համեմատ ներմուծման աճը եղել է 4%. սա պայմանավորված է ծովային ելք չունեցող երկրների մի մասում սեփական ար-

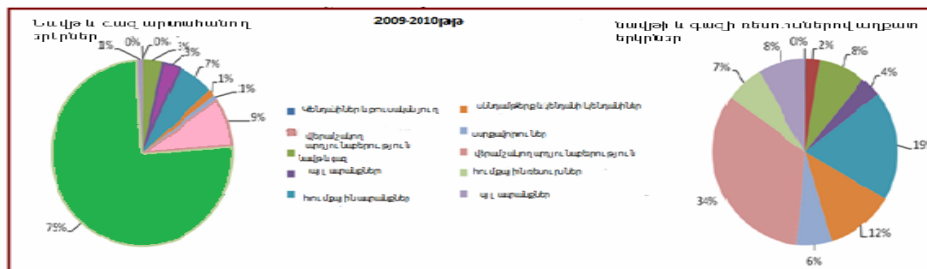
տաղրության ձևավորմամբ: 2009 թ. նախորդ տարվա համեմատ ներմուծումը նվազել է 19%: վերջինս պայմանավորված էր համաշխարհային ֆինանսական ճգնաժամով: 2010 թ. ներմուծման աճը նախորդ տարվա համեմատ դարձել է 12.8%, 2011 թ. ներմուծման աճը ավելացել է 4.5%-ով՝ դառնալով 17.3%՝ շնորհիվ ներմայրցամաքային երկրներում բարեկեցության մակարդակի բարձրացման, ինչի արդյունքում էլ մեծացել է պահանջարկը ներմուծվող ապրանքների նկատմամբ (տե՛ս գծապատկեր 2.3):



Գծապատկեր 2.3 | Ներմուծման աճը 1990–2011 թթ.

Ծովային ելք չունեցող Ասիական երկրներն արտահանման ապրանքային կառուցվածքի տեսակետից կարելի է բաժանել 2 խմբի՝ նավթ և գազ արտահանող երկրներ (Ադրբեյջան, Թուրքմենստան և Ղազախստան) և այդ ռեսուրսներից զուրկ երկրներ: Ինչպես ցույց է տալիս գծապատկեր 1.4-ը՝ առաջին խմբի երկրների արտահանման 75%-ը նավթը և գազն են, հետևաբար՝ այս երկրները բավական զգայուն են համաշխարհային շուկայում նավթի և գազի գների տատանումների հանդեպ: Արտահանման երկրորդ խոշոր հոդվածը արտադրությունն է, որի մասնաբաժինը ընդհանուր արտահանման մեջ շատ ավելի փոքր է՝ 9%: Նավթ և գազ չարտահանող ներմայրցամաքային երկրների արտահանումն ավելի դիվերսիֆիկացված է՝ արտադրության և չմշակված հումքի արտահանման տեսակարար կշիռները կազմում են համապատասխանաբար 34% և 19%, այս երկրներում բավականին մեծ է սննդամթերքի և կենդանիների արտահանման մասնաբաժինը՝ 12% (տե՛ս գծապատկեր 2.4):

2009–2010 թթ. ծովային ելք չունեցող երկրների ներմուծման 22%-ը բաժին է ընկել Չինաստանին, ՏՀԶԿ անդամ պետություններին՝ 29%-ը, իսկ Հնդկաստանին և ASEAN-ի երկրներին բաժին է ընկնում ընդհանուր ներմուծման 3%-ը: Ներմուծման աշխարհագրական կառուցվածքում զգալի փոփոխություններ են տեղի ունեցել վերջին 10 տարիների ընթացքում. 2002 թ. դեպի ծով ելք չունեցող երկրների ընդհանուր ներմուծման 45%-ը բաժին էր ընկնում ՏՀԶԿ-ի երկրներին, 10%-ը՝ Չինաստանին և 4.5%-ը՝ ASEAN-ի երկրներին: Սակայն ճգնաժամային 2 տարիներին՝ 2008–2009 թվականներին Չինաստանի բաժինը ներմուծման մեջ նվազել է 5%-ով, իսկ ՏՀԶԿ անդամ պետությունների բաժինը փոքր-ինչ ավելացել է:



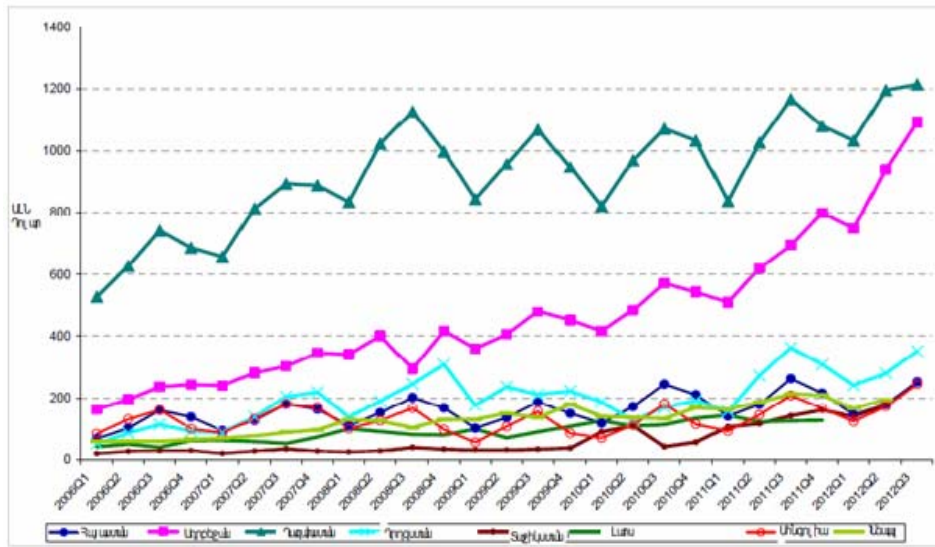
Գծապատկեր 2.4

Ծովային ելք չունեցող երկրների արտահանման ապրանքային կառուցվածքը 2009–2010 թթ.⁶²

Մյուս կողմից՝ ՏՀԶԿ անդամ պետությունները ներմայրցամաքային երկրների ապրանքների հիմնական սպառողներն են: Եթե 2002 թ. վերջիններիս բաժին էր ընկնում ներմայրցամաքային երկրների արտահանման 57%-ը, ապա 2009–2010 թթ. նրանց բաժին է ընկել ներմայրցամաքային երկրների արտահանման 61%-ը, 2009–2010 թթ. Չինաստանի բաժինն աճեց 5%-ով՝ հասնելով 18%-ի, մինչդեռ ASEAN-ի բաժինը պահպանվել է անփոփոխ՝ 3%⁶³:

⁶² ESCAP's calculations based on data from UNCOMTRADE available from WITS (in SITC Revision 4 classification)

⁶³ Progress on International Trade and Trade Facilitation in Implementing the Almaty Programme of Action TECHNICAL SESSION 2, ESCAP/OHRLS/ECE/Government of Lao PDR Final Regional Review of the Almaty Programme of Action for the Landlocked Developing Countries 2013



Փժայտարկեր 2.5

Ծովային ելք չունեցող մի քանի երկրների ծառայությունների արտահանման միտումները⁶⁴

Ինչ վերաբերում է ծառայությունների միջազգային առևտրին, ապա 2011 թ. ալկանատես ենք ծառայությունների համաշխարհային արտահանման ծավալների վերականգնմանը՝ 2011 թ. այն 2010 թ. համեմատ աճել է 11%-ով, հասնելով 4170 մլրդ ԱՄՆ դոլարի՝ գերազանցելով մինչճգնաժամային 3850 մլրդ ԱՄՆ դոլարի մակարդակը⁶⁵: 2011 թ. ծառայությունների արտահանման կեսը բաժին էր ընկնում զբոսաշրջային և այլ բիզնես ծառայություններին: Թեպետ դեպի ծով ելք չունեցող երկրներից շատերի ծառայությունների արտահանման տվյալները հասանելի չեն, սակայն մի քանի երկրի տվյալներից պարզ է դառնում, որ այն անընդհատ աճի միտում է դրսևորել: Համենայնդեպս, այս երկրներում ծառայությունների արտահանումը խիստ տատանումներ է արձանագրել բոլոր երկրներում, բացառությամբ Ադրբեջանի, որտեղ ծառայությունների արտահանումը թոնիքաձև աճ է արձանագրել (տե՛ս գժայտակեր 2.5): Այնուհանդերձ, ծառայությունների համաշխարհային շուկայում այս երկրների մասնակցությունը բավական փոքր է:

Այսօր ծառայությունները զգալի ներդրում ունեն ծովային ելք չունեցող երկրների ՀՆԱ-ի ձևավորման և զբաղվածության ապահովման մեջ: Ծա-

⁶⁴ WTO Statistic database online accessed 13 Feb 2013 from http://www.wto.org/english/res_e/statis_e/quarterly_comm_serv_e.htm

⁶⁵ World Trade Organization (2012), International Trade Statistics 2012. Geneva. Available from www.wto.org/english/res_e/statis_e/its2012_e/its12_toc_e.htm.

նայությունների դերը բացառիկ նշանակություն ունի նաև արտաքին առևտրի և արդյունաբերական զարգացման համար:

Եթե դիտարկենք ծառայությունների առևտրի կառուցվածքը, ապա 2002 թ.-ից այս երկրների արտահանման մեծ մասը՝ 65%-ը բաժին է ընկնում տրանսպորտային և զբոսաշրջային ծառայություններին, մինչդեռ, ներմուծման 50–65%-ն այլ ծառայություններն են: 2003–2008 թթ. հատկապես մեծ է եղել կոնստրուկտորական ծառայությունների բաժինը, թեպետ 2009 թ. անկման միտում է դրսևորել (տե՛ս աղյուսակ 2.4.): Ծառայությունների ոլորտի անհամաչափ զարգացումը նվազեցնում է գյուղատնտեսական և արդյունաբերական արտադրանքի մրցունակությունը: Ավելին, զարգացած ենթակառուցվածքների առկայությունը հնարավորություն է տալիս նվազեցնել արտադրական ծախսերը: Հենց զարգացած կապի և լոգիստիկ համակարգերն են հնարավորություն տալիս արտադրությունում կիրառել «ճիշտ ժամանակին» սկզբունքը:

Աղյուսակ 2.4

Ծովային ելք չունեցող երկրների ծառայությունների արտահանման և ներմուծման կառուցվածքը⁶⁶

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Արտահանում										
Զբոսաշրջային ծառայություններ	34.14	30.91	34.66	29.72	30.24	30.69	29.37	31.26	31.28	34.51
Տրանսպորտային ծառայություններ	36.13	34.52	32.13	33.94	38.45	37.45	37.45	35.25	33.95	30.96
Այլ ծառայություններ	12.47	17.66	18.10	20.81	17.58	18.82	20.11	22.17	21.48	19.28
Ներմուծում										
Զբոսաշրջային ծառայություններ	17.04	13.61	14.27	11.47	11.73	11.51	13.9	16.15	17.96	22.41
Տրանսպորտային ծառայություններ	17.97	17.28	18.20	18.49	20.75	21.20	24.41	23.42	21.40	22.83
Այլ ծառայություններ	58.50	63.23	62.01	65.45	64.62	65.12	59.60	57.93	58.06	52.05

⁶⁶ World Trade Organization (2012), International Trade Statistics 2012. Geneva. Available from www.wto.org/english/res_e/statis_e/its2012_e/its12_toc_e.htm.

2.3 | Ծովային ելք չունեցող երկրների հիմնախնդիրների լուծմանն ուղղված միջազգային համագործակցությունը

Ի տարբերություն հարևան ծովային ելք ունեցող երկրների՝ ծովային ելք չունեցող երկրներում բարձր տրանսպորտային ծախսերն ու աշխարհագրական առանձնացվածությունը խոչընդոտում են տնտեսական աճի բարձր տեմպերին և եկամուտների ավելացմանը: Այսպես.

- միջին հաշվով ներմայրցամաքային երկրներում աճը 1% ավելի ցածր է քան հարևան ափամերձ երկրներում⁶⁷,
- ընդ որում՝ տարեկան աճի 1% ցածր մակարդակի 0,7%-ը բացառապես պայմանավորված է ծովային ելքի բացակայության պատճառով եկամուտների կորուստների⁶⁸,
- իսկ 0.3%-ը պայմանավորված է տրանսպորտային ծախսերի միջին հաշվով 50%-ով բարձր մակարդակով⁶⁹:

Եթե ծովային ելք չունեցող երկրները ձգտում են հաղթահարել աղքատությունը և թերզարգացածությունը, ապա նրանք պետք է ձգտեն նվազեցնել տրանսպորտային ծախսերը: Սակայն այդ հիմնախնդիրների բնույթը այնպիսին է, որ միայն ներմայրցամաքային երկրների կառավարությունների կողմից իրականացվող քաղաքականության արդյունքում հնարավոր չէ հասնել իրական արդյունքների: Ակնհայտ է, որ այն հիմնախնդիրները, որոնց բախվում են ծովային ելք չունեցող երկրները, հնարավոր է թեթևացնել միայն տարանցիկ երկրների և զարգացած երկրների ֆինանսական ու տեխնիկական աջակցության շնորհիվ:

Համագործակցությունը պետք է իրականացնել հետևյալ ուղղություններով՝

• **Տարածաշրջանային համագործակցություն**

Տարանցիկ երկրի տրանսպորտային համակարգերից մեծ կախվածություն ունեցող ծովային ելք չունեցող երկրների համար տնտեսական աճի ապահովման տեսակետից շատ կարևոր է տարածաշրջանային սերտ համագործակցությունը տրանսպորտի զարգացման և առևտրի խթանման ոլորտներում: Բացի դրանից, համագործակցությունը երկուստեք շահավետ է: Մի կողմից՝ ծովային ելք չունեցող երկրների տրանսպորտային համակարգերի ինտեգրումը գլոբալ տրանսպորտային համակարգերին կապահովի ավելի

⁶⁷ Redding and Venables, „Economic Geography and International Inequality”, *Journal of International Economics*, April 2003, p. 25.

⁶⁸ Sachs, Jeffrey, *Emerging Asia*, Asian Development Bank and Harvard Institute for International Development, 1997.

⁶⁹ Gallup, Sachs and Mellinger, p. 23.

հեշտ և էժան մուտքը ծով, մյուս կողմից՝ տարանցիկ երկրները կշահեն արդյունավետ տարանցիկ տրանսպորտային ծառայությունների մատուցումից զոյացող եկամուտներից:

Առավել ցանկալի է, որ տարածաշրջանային նմանատիպ համագործակցությունը կարգավորվի ընդհանուր ենթակառուցվածքների վերաբերյալ տարանցիկ և ծովային ելք չունեցող երկրների միջև կնքված համաձայնագրերով: Դա հնարավորություն կտա խուսափելու անարդյունավետ ներդրումներից և տեխնիկական «անհամատեղելիությունից», ինչն անխուսափելի է համագործակցության բացակայության պարագայում: Ըստ տնտեսագետ Ե. Բոնդի՝ համագործակցությունը ոչ միայն կնպաստի ներդրումների ավելացմանը խոցելի երկրներում, այլև նմանատիպ էֆեկտ կունենա տարանցիկ երկրներում: Օրինակ՝ տարանցիկ երկրներում երկաթուղային և ավտոմոբիլային տրանսպորտի թույլ ենթակառուցվածքները կարող են «փոխհատուցվել» ծովային տրանսպորտի առկայությամբ, այն դեպքում, երբ ծովային ելք չունեցող երկրները հարկադրված են ներդրումներ կատարել երկաթուղային և ավտոմոբիլային տրանսպորտում՝ ապրանքներն անհրաժեշտ շուկաներ հասցնելու համար: Իսկ արդեն համատեղ ծրագրերի դեպքում՝ տարանցիկ երկրները ստիպված են լինելու կատարել նմանատիպ ներդրումներ⁷⁰:

• Ենթակառուցվածքների զարգացում

Սահմանամերձ ենթակառուցվածքների զարգացումը պակաս կարևոր չէ այս երկրների տնտեսական աճի համար: Համաշխարհային առևտրին թույլ մասնակցության գլխավոր պատճառը, վերջիվերջո, տրանսպորտային թերզարգացած ենթակառուցվածքներն են: Ծովային ելք չունեցող երկրների սեփական և տարանցիկ երկրների ենթակառուցվածքների համատեղ զարգացումը կնվազեցնի տրանսպորտային ծախսերը. սեփական ենթակառուցվածքների զարգացումը ծովային ելք չունեցող երկրներին հնարավորություն կտա տարանցիկ երկրների տրանսպորտային ծախսերի համեմատ 50%-ով բարձր ծախսերը նվազեցնել մինչև 36%, տարանցիկ երկրի ենթակառուցվածքների զարգացումը՝ մինչև 26%, իսկ միաժամանակյա բարելավումները կնվազեցնեն ծախսերը մինչև 32%⁷¹: Միաժամանակ, սեփական ենթակառուցվածքների բարելավումը կապահովի առևտրի 8% աճ, տարանցիկ երկրինը՝ 2% աճ, իսկ միաժամանակյա բարեփոխումները կնպաստեն առևտրի 11% աճ⁷²:

⁷⁰ Bond, Eric W., „Transportation Infrastructure Investments and Trade Liberalization”, April 2000.

⁷¹ Anwarul K. Chowdhury, Sandagdorj Erdenebileg „Anwarul K. Chowdhury, Sandagdorj Erdenebileg „Geography Against Development” UN-OHRLLS, New York, 2006 ,” UN-OHRLLS, New York, 2006, 57 p.

⁷² Anwarul K. Chowdhury, Sandagdorj Erdenebileg „Geography Against Development” UN-OHRLLS, New York, 2006 , 58 p.

Ըստ Համաշխարհային բանկի հաշվարկների՝ միայն աֆրիկյան երկրներում տարեկան 18 մլրդ ԱՄՆ դոլար ներդրումներ են անհրաժեշտ վերոհիշյալ մակարդակներին հասնելու համար: Սակայն ներկայում կատարվում է դրանց ընդամենը մեկ երրորդը, և, քանի որ այս ոլորտում ներդրումները մասնավոր հատվածի հետաքրքրության շրջանակներից դուրս են, ենթադրվում է, որ դրանք պետք է իրականացվեն արտաքին «ներարկումների» հաշվին⁷³:

• **Առևտրային ընթացակարգերի պարզեցում**

Ներմայրցամաքային երկրների արտահանումը և ներմուծումը կատարվում են սահմանների հատումով, իսկ մաքսային ու բյուրոկրատական գործընթացները հաճախ շատ ավելի են նվազեցնում արտաքին առևտրից սպասվող եկամուտները, քան ենթակառուցվածքները: Առևտրային ընթացակարգերի պարզեցումը, մաքսային գործընթացների և փաստաթղթերի ներդաշնակեցումը, ստանդարտացումը, համաձայնեցված ծածկագրերի ներդրումը հնարավորություն կտան զգալիորեն նվազեցնելու ներմայրցամաքային երկրների տրանսպորտային ծախսերը: Տրանսպորտային փաստաթղթերի տարբերությունները և գործընթացներում թափանցիկության բացակայությունը շատ դեպքերում պայմանավորված են համագործակցության բացակայությամբ: Ընթացակարգերի պարզեցումը և թափանցիկությունը հնարավոր է ապահովել միայն միջազգային երկկողմ և բազմակողմ համաձայնագրերի ու կոնվենցիաների միջոցով:

Զարգացող երկրների առևտուրը խթանելու և արտաքին առևտրի մրցունակությունը բարձրացնելու համար ստորագրվել են բազմաթիվ կոնվենցիաներ և համաձայնագրեր: Միջազգային առևտրային հարաբերությունների կանոնակարգման նպատակով ԱՀԿ շրջանակներում իրականացվել են մի շարք բանակցային փուլեր: Զարգացող երկրներին, սակայն, ամենից շատ հետաքրքրում է «**Դոհայի Զարգացման օրակարգը**», որտեղ քննարկվում են զարգացող երկրներին առնչվող հարցեր: Բանակցությունների այս փուլն սկսվել է 2001 թ. նոյեմբերին, հիմնական նպատակն էր միջազգային առևտրի նոր կանոնների մշակումն ու ապրանքների և ծառայությունների շուկաների մատչելիության հետագա ազատականացումը:

Զարգացող երկրներին հետաքրքրող հատուկ հարցերի շրջանակը ընդգրկում է՝

1. **Շուկայի մատչելիություն, ներստյալ** շուկայի մատչելիություն դեպի զարգացած երկրներ, այլ զարգացող երկրներ (Հարավ-Հարավ առևտուր), արևադարձային գյուղատնտեսական ապրանքների և հատուկ կարևորության ապրանքների առևտրի ազատականացում, մաքսատուրքերի նվազեց-

⁷³ „The Road to Hell Is Unpaved”, *The Economist*, 19 December 2002.

ման և մաքսային ընթացակարգերի պարզեցման խնդիրների քննարկում, մաքսատուրքերի դրույքաչափերի քվոտաների կարգավորման բարելավում, առկա հատուկ գյուղատնտեսական պաշտպանության գործողության երկար ժամկետ, հատուկ և տարբերակված մոտեցում զարգացող երկրների համար:

2. *Ներքին աջակցություն*, որը ենթադրում է զարգացած երկրներում զարգացող երկրների առևտուրը խաթարող բոլոր տեսակի արգելքների վերացում:

3. *Զարգացող երկրների արտահանման միջոնակության բարձրացում*, որը ենթադրում է արտահանման բոլոր լրավճարների վերացում, արտահանման կարճաժամկետ վարկերի, ապահովագրման, երաշխավորման ծրագրերի կանոնների մշակում, զարգացող երկրների համար տարբերակված մոտեցման կիրառում:

Վերջին շրջանում ակտիվացել են ծովային ելք չունեցող երկրների հիմնախնդիրների մեղմմանն ուղղված քննարկումները: Այս համատեքստում հատկապես կարևորվում է UNCTAD-ի դերը: Ծովային ելք չունեցող երկրների առևտրի զարգացմանն ուղղված Առևտրի և զարգացման հարցերով միացյալ ազգերի կոնֆերանսի գլխավոր ծրագիրը մաքսային գործընթացների ավտոմատացմանն ուղղված ծրագրերի փաթեթն է (ASYCUDA): Այս ծրագրի հիմքը մաքսային փաստաթղթերի ստանդարտացումն ու պարզեցումն է: Ծրագիրը մշակված է Եվրոպական տնտեսական հանձնաժողովի և Համաշխարհային մաքսային կազմակերպության չափորոշիչների և ծածկագրերի հիման վրա: Հիմնական նպատակը մաքսային ընթացակարգերի արագացման և ծախսերի կրճատման միջոցով առևտրի խթանումն է:

UNCTAD-ը ստեղծել է տրանսպորտային փոխադրումների կառավարման գործիք՝ ACIS (Advance Cargo Information System): Այս ծառայում է որպես տվյալների շտեմարան՝ բոլոր ապրանքների, տրանսպորտի տեսակների և տրանսպորտային ծառայությունների մասին բոլոր տեղեկություններով, ինչը հնարավորություն է ընձեռում կառավարություններին ճիշտ ընկալել տարածաշրջանային հիմնախնդիրները և առաջարկել համարժեք լուծումներ: UNCTAD-ը քայլեր է ձեռնարկում նաև տարանցիկ գործընթացներում տարածաշրջանային համագործակցությունը խորացնելու ուղղությամբ:

Դեպի ծով ելք չունեցող երկրների տարանցիկ առևտրի խթանման մասին առաջին կոնվենցիան ընդունվել է Նյու Յորքում 1965 թվականի հունիսի 8-ին և ուժի մեջ մտել 1967 թվականի հունիսի 9-ին: Այս կոնվենցիայով սահմանվում է.

1. Ծովային ելք չունեցող պետությունները՝ ծովափնյա պետությունների հետ ծովից հավասար օգտվելու համար պետք է ազատ ելք ունենան դեպի ծով: Այս նպատակով ծովի և ծովափ չունեցող պետության միջև գտնվող պետությունները պետք է ընդհանուր համաձայնությամբ և գործող միջազգային կոնվենցիաներին համահունչ տրամադրեն՝

- ա) ծովափի չունեցող պետությանը, փոխադարձության սկզբունքի հիման վրա, ազատ ճանապարհի իրենց տարածքով և
- բ) տվյալ պետության դրոշի ներքո նավարկող նավերին ազատ մուտք դեպի նավահանգիստներ և դրանց օգտվելու հնարավորություն նույն պայմաններով, որոնցից օգտվում են իրենց պատկանող նավերը կամ ցանկացած այլ պետության նավ:

2. Ծովի և ծովափի չունեցող պետության միջև գտնվող պետությունները պետք է, ծովափի չունեցող պետության հետ փոխադարձ համաձայնությամբ և հաշվի առնելով ծովափնյա պետության ու տարանցման պետության իրավունքներն ու ծովափի չունեցող պետության հատուկ պայմանները, կարգավորեն տարանցման ազատությանը, նավահանգիստներում հավասար վերաբերմունքին առնչվող բոլոր հարցերը, եթե նման պետությունները դեռևս չեն միացել գործող միջազգային կոնվենցիաներին:

Հաշվի առնելով բոլոր երկրների ծովային ելք ունենալու իրավունքը՝ Միավորված ազգերի կազմակերպությունը 1982 թվականի դեկտեմբերի 10-ին ընդունել է **Ծովային իրավունքի** կոնվենցիան:

Կոնվենցիայի նպատակն է ապահովել բոլոր պետությունների ինքնիշխանությունը, սահմանել ծովերի և օվկիանոսների համար իրավական այնպիսի ռեժիմ, որը կնպաստի միջազգային հաղորդակցությանը և կօժանդակի խաղաղ նպատակներով ծովերի և օվկիանոսների օգտագործմանը, դրանց ռեսուրսների արդարացի և արդյունավետ գործածմանը, կենդանի ռեսուրսների ուսումնասիրությանը, պաշտպանությանը և ծովային միջավայրի պահպանմանը: Այդ նպատակի իրագործումը կնպաստի արդարացի միջազգային տնտեսակարգի հաստատմանը, երբ հաշվի կառնվեն մարդկության շահերը, մասնավորապես՝ մերձափնյա և դեպի ծով ելք չունեցող զարգացող երկրներին: Հայաստանը այդ կոնվենցիային միացել է 2002 թ.:

Դեպի ծով ելք չունեցող երկրների առջև ծառայած հիմնախնդիրների լուծման նպատակով ծովեզերք չունեցող և տարանցիկ զարգացող երկրների, դոնոր պետությունների, միջազգային ֆինանսական ու զարգացման հաստատությունների միջև 2003 թ. օգոստոսին Ալմաթիում կայացավ միջազգային նախարարական համաժողով, որի նպատակն էր աջակցել ծովային չունեցող երկրների տնտեսական առաջընթացին՝ միջազգային օրենքներին համապատասխան ապահովելու ծովի մատչելիությունը: Այս հոչակագիրն առաջինն էր, քանի որ հնարավորություն էր տալիս խթանելու գլոբալ համագործակցությունը՝ աջակցելու ծովեզերք չունեցող երկրների՝ միջազգային առևտրին արդյունավետ մասնակցությանը և տարանցիկ տրանսպորտային համակարգերի ձևավորմանը: Ալմաթիի համաժողովի ընթացքում, հղում կատարելով ՄԱԿ-ի Հազարամյակի հոչակագրին, որտեղ պետությունները ճանաչել էին դեպի ծով ելք չունեցող երկրների առանձնահատկություններն

ու հիմնախնդիրները, երկրներն ընդունեցին երկկողմ և բազմակողմ ֆինանսական ու տեխնիկական աջակցության անհրաժեշտությունը աշխարհագրական անբարենպաստ դիրքի հետևանքով առաջացող դժվարությունները հաղթահարելու և տարանցիկ ենթակառուցվածքները բարելավելու համար:

Հաշվի առնելով, որ ծովային ելքի բացակայությունը բացասաբար է ազդում դեպի ծով ելք չունեցող երկրի, այդ թվում՝ ՀՀ-ի ընդհանուր աճի և սոցիալ-տնտեսական զարգացման, արտահանումից ստացվող եկամուտների, մասնավոր կապիտալի ներհոսքի ու ազգային ռեսուրսների կենտրոնացման վրա՝ կարելի է պնդել, որ ՀՀ-ը պետք է ակտիվ քայլեր ձեռնարկի ներմայրցամաքային երկրների հիմնախնդիրների լուծմանն ուղղված կոնվենցիաներն իր տնտեսական զարգացմանը ծառայեցնելու համար:

Ինչպես արդեն նշվել է, ըստ «**Ծովային իրավունքի մասին**» ՄԱԿ-ի Կոնվենցիայի՝ Համաշխարհային օվկիանոսի և դրա հատակի հարստությունը կարող են օգտագործել ոչ միայն դեպի ծով ելք ունեցող, այլև դեպի ծով ելք չունեցող այն պետությունները, որոնք միացել են այս կոնվենցիային: Հայաստանը 139-րդ պետությունն է, որ միացել է վերոհիշյալ դրան: Մակայն կոնվենցիան ստորագրելուց հետո անցել է ավելի քան 10 տարի, մինչդեռ համագործակցության արդյունքը, բացի կոնվենցիան ստորագրելուց, տեսանելի չէ, ուստի Հայաստանը պետք է քայլեր ձեռնարկի իր այս իրավունքից օգտվելու ուղղությամբ:

Ըստ Ե. Խվատկովի՝ Հայաստանին սկզբնական շրջանում հարկավոր է 7–8 նավ՝ տարբեր տեսակի բեռներ տեղափոխելու, «գետ–ծով» համակարգում ազատ խուսանավելու համար⁷⁴: Միջազգային իրավունքը նավատեր դառնալու մի քանի տարբերակ է թույլատրում, այդ թվում՝ սեփական կամ վարձակալած: Նավատորմը, ըստ մասնագետների կարծիքի, պետք է գործի բաժնետիրական ընկերության սկզբունքով, քանի որ նավերը պետք է իրարից տարբերվեն ըստ մասնագիտացման և նպատակի, ունենան օգտագործման իրենց ռիսկը, որի համար հենց իրենք պատասխանատվություն կրեն: Այս ձևով կլուծվի նաև ֆինանսավորման խնդիրը, այդ թվում՝ լիզինգի կամ վարկի միջոցով: Դրա հետ մեկտեղ, պետությունը պետք է ապահովի գործունեության իրավական դաշտը՝ ծրագրերի իրավական վերահսկողության միջոցով, ինչն առանձնապես կարևոր է ներկա փուլում: Բացի դրանից, պետությունը պետք է մշակի ծովային փոխհարաբերությունները կարգավորող իրավական համապատասխան հիմք:

Ալմաթիի հոչակագրի շրջանակներում ՀՀ-ը հատկապես պետք է կենտրոնանա տարանցիկ քաղաքականության բարելավման, ֆինանսական ու տեխնիկական աջակցությամբ ենթակառուցվածքների զարգացման վրա:

⁷⁴ Մարկոսյան Ա., Ավագյան Բ., Անբարենպաստ աշխարհագրական դիրքը և դեպի ծով ելք ունենալու պետության իրավունքը, ՀՊՏՀ Բանբեր, № 4 (28), Երևան, 2012, էջ 41-55:

«Դեպի ծով ելք չունեցող զարգացող երկրների հիմնահարցերով զբաղվող վերլուծական կենտրոն հիմնելու մասին» բազմակողմ համաձայնագիրն ստորագրվել է 2010 թ.⁷⁵ Ալմաթի քաղաքում կայացած նախարարական միջազգային խորհրդաժողովի որոշումների համաձայն: Ի սկզբանե նախատեսվում էր հետազոտական կենտրոնը ձևավորել 10 երկրի մասնակցությամբ: Դեպի ծով ելք չունեցող երկրների համար հետազոտական կենտրոն ստեղծելու գաղափարը ողջունել է նաև Գլխավոր ասամբլեան 2009 թ. դեկտեմբերի 22-1 Ա/Բ/64/214 բանաձևով՝ այդ երկրների վերլուծական, գիտահետազոտական ներուժը զարգացնելու և Ալմաթիի գործողությունների պլանի ամբողջական ու արդյունավետ իրականացման համար անհրաժեշտ փորձի փոխանակումը և լավագույն գործելակերպ խթանելու նպատակով:

Այս նախագիծը Հայաստանի համար բավական խոստումնալից է: ՀՀ-ն այդ համաձայնագրին միացել է 2011 թ. հոկտեմբերի 28-ին: Համաձայնագիրը համահունչ է ՀՀ որդեգրած արտաքին տնտեսական քաղաքականությանն ու նպատակներին: Հաշվի առնելով ՀՀ կառավարության երկարաժամկետ ռազմավարական նպատակները, տնտեսական զարգացման քաղաքականության ուղղորդող տեսլականը պետք է լինի Հայաստանը դարձնել բարձրարժեք և գիտատար ապրանքներ և ծառայություններ արտադրող երկիր, որի առանցքը ստեղծագործ մարդկային կապիտալն է: Այս ռազմավարությունն իրագործելու համար վերոհիշյալ համաձայնագիրը կարող է զգալի ներդրում ունենալ՝ կնպաստի փորձի փոխանակմանը, կօգնի ավելի ճիշտ վերլուծելու մեր երկրի, տարածաշրջանի հիմնախնդիրները, նոր գիտելիքների, հմտությունների, հետազոտական կենտրոնի շրջանակներում այլ երկրներ հետ համագործակցության արդյունքների ներդրմամբ՝ ցանկալի արդյունքների ձեռքբերմանը:

Թեև Հայաստանում արտաքին առևտրի ռեժիմը բավական ազատական է, այնուամենայնիվ, առկա են լուրջ խնդիրներ՝ կապված մաքսային վարչարարության հետ, ինչն էլ երկարատև և ծախսատար է դարձնում թե՛ ներմուծման, թե՛ արտահանման գործընթացները՝ սահմանափակելով առևտրի ազատականացումից ակնկալվող օգուտները: ՀՀ-ի համար կարևոր է Կիոտոյի կոնվենցիայի⁷⁵ ընձեռած հնարավորություններից օգտվելը, որին միացել է 2012 թ. դեկտեմբերին: Այդ կոնվենցիան հիմք է տարբեր երկրների մաքսային օրենսդրության միասնականացման համար, ինչպես նաև կոչված է աջակցելու տարբեր երկրների բարդ ու բազմազան մաքսային ընթացա-

⁷⁵ «Մաքսային ընթացակարգերի պարզեցանն ու ներդաշնակեցման մասին» Կիոտոյի միջազգային կոնվենցիան ընդունվել է 1974 թ. Կիոտոյում, վերանայվել 1999 թ. Բյուսեյում և կոչվում է Կիոտոյի վերանայված կոնվենցիա կամ Կիոտոյի կոնվենցիան Բյուսեյան արձանագրության խմբագրությամբ:

կարգերի և մաքսային փաստաթղթերի ու ձևակերպումների պահանջների պարզեցմանը և ներդաշնակեցմանը:

ԱՀԿ և ՀՄԿ անդամակցությունից հետո ՀՀ մաքսային օրենսդրությունը ու մաքսային համակարգը ենթարկվել են զգալի փոփոխությունների. այսօր կարող ենք ասել, որ ՀՀ-ը ձևավորել է գրեթե միջազգային չափանիշներին համապատասխան մաքսային համակարգ: Մակայն ԱՀԿ շրջանակներում սահմանափակ լծակներ են նախատեսվում, ուստի արտաքին առևտուրն սպասարկող մաքսային գործընթացների արդյունավետության բարձրացման տեսակետից Կիոտոյի կոնվենցիան ուրույն դեր ունի: Դրա կիրառումից ակնկալվող օգուտներն են՝ ապրանքների արագ բացթողումը, առևտրային ծախսերի նվազեցումը, ՕՌԻՆ-ների ավելի մեծ հոսքերի ապահովումը, մրցունակության բարձրացումը:

ՀՀ-ի համար կարևոր է նաև «*Դեպի ծով ելք չունեցող պետությունների տարանցիկ առևտրի մասին*» 1965 թ. Նյույորքյան կոնվենցիային միանալը, որին միացել է 2013 թ. փետրվարի 25-ին: Կոնվենցիան նախատեսում է 7 հիմնական սկզբունքներ, որոնցով սահմանվում են դեպի ծով ելք չունեցող պետությունների իրավունքներն ու պարտականությունները: Կոնվենցիան ճանաչում է այդ պետությունների տարանցիկ առևտրի հավասար իրավունքները՝ նավահանգիստ մուտք գործելիս, նավահանգստից օգտվելիս և բեռը տարհանելիս: Բոլոր այդ դեպքերում, ըստ կոնվենցիայի, դեպի ծով ելք չունեցող պետություններն ազատվում են տարանցիկ մաքսատուրքերից, ունեն նույն իրավունքները, ինչ ծովափնյա երկրները: Կոնվենցիան սահմանում է նաև վեճերի լուծման մեխանիզմներ: Վրաստանը իր տարածքից օգտվելու համար 30% տարանցիկ մաքսատուրք է գանձում, բավական է նշել, որ մեկ բեռնատարի ամեն մի մուտքի ու ելքի համար վրացական կողմը 200 լարի (170 դոլար) է գանձում: Կոնվենցիան նախատեսում է տարանցիկ հարկային ու մաքսային վճարների վերացում: Կոնվենցիան, անտարակույս, ձեռնտու է հատկապես տեղական արտադրողների համար, որոնք կարող են արտահանել իրենց ապրանքն ավելի հեշտ և էժան, իսկ ներմուծողներն էլ բավականին էժան գներով կարող են ապրանք ներկրել: Կոնվենցիայի մեր միանալու կարևորությունը ավելի է մեծանում շտրիկի այն հանգամանքի, որ Վրաստանն ու Թուրքիան 15 տարի է, ինչ այն վավերացրել են: Կոնվենցիային միանալով՝ Հայաստանը կարող է հարևան երկրներից պահանջել անարգել և անվճար մուտք⁷⁶: Հաշվի առնելով այս ամենը, Հայաստանը պետք է առավել հետևողական կերպով տեր կանգնի կոնվենցիայով նախատեսված իր իրավունքներին:

⁷⁶ Բարայան Ն. Նյույորքյան կոնվենցիան բեռնափոխադրողներին կպաշտպանի՝ տարանցիկ երկրների քնահաճույքներից, 2013 Հունվար 10 <http://www.aravot.am>

2.4 | Հայաստանի երկաթուղային ենթակառուցվածքի թերզարգացածության հիմնախնդիրը

Հայաստանն ունի երկաթուղային և ավտոմայրուղային ելքեր դեպի Վրաստանի սևծովյան Փոթի և Բաթումի նավահանգիստներ: Երևան–Փոթի երկաթուղային գծի երկարությունը 687 կմ է, իսկ ավտոմայրուղունը՝ 650 կմ: Հայաստանը Իրանի Բանդար Աբբաս նավահանգստի հետ կապված է ավտոմայրուղով, որի երկարությունը 2750 կմ է:

Ինչպես ցույց տվեցին 2008 թ. օգոստոսի դեպքերը, փակ սահմանները մեծացնում են ինչպես Վրաստանի հետ լավ հարաբերությունների կարևորությունը՝ սևծովյան նավահանգիստներ (արևմուտք և հարավ) տանող ճանապարհային/երկաթուղային ուղիների համար, այնպես էլ Իրանի հետ հարաբերությունների զարգացման անհրաժեշտությունը, ինչն ապահովում է վրացական նավահանգիստներին այլընտրանքային ճանապարհ⁷⁷:

Մինչև ճգնաժամը տրանսպորտի ենթակառուցվածքների վերականգնման համար ՀՀ կառավարությունը, ընդհանուր առմամբ, կարողացել էր հավաքագրել շուրջ 350 մլն ԱՄՆ դոլար՝ ԱԶԲ-ից, Վերակառուցման և զարգացման եվրոպական բանկից (ՎԶԵԲ), Լինսի հիմնադրամից, ԱՄՆ-ի «Հազարամյակի մարտահրավեր» կորպորացիայից (ՀՄԿ) և Համաշխարհային բանկից⁷⁸:

Այսօր միջազգային միջանցքներ և կարևոր տնտեսական կենտրոններ տանող Հայաստանի՝ երկրորդական և տեղական ճանապարհային ցանցի մեծ մասը վերականգնման կամ վերակառուցման կարիք ունի: Մինչ օրս տեխնիկական պարբերական սպասարկման կանխարգելիչ աշխատանքներ կանոնավոր կերպով չեն իրականացվել: Դրա հետևանքով ավտոճանապարհների վիճակը վատացել է, և այսօր սուր անհրաժեշտություն է ծագել ծախսատար վերակառուցման աշխատանքների:

Տրանսպորտային ենթակառուցվածքի արդիականացման համար առաջիկա տարիներին կարևոր նշանակություն կունենան Ասիական բանկի վարկային միջոցներով իրականացվող Հյուսիս-հարավ տրանսպորտային միջանցքի զարգացման ծրագիրը, ինչպես նաև Հայաստան-Իրան երկաթգծի շինարարության նախագիծը: Երկաթգիծը մեծ նշանակություն կունենա լեռնամետալուրգիայի և արդյունաբերության այլ ճյուղերի զարգացման, Հայաստանի տարանցիկ հնարավորությունների մեծացման, ինչպես նաև Մերձավոր Արևելքի և Կենտրոնական Ասիայի շուկաներ դուրս գալու առումով: Նա-

⁷⁷ Հայաստանի տրանսպորտի ոլորտի զարգացման ռազմավարություն 2020, Վերջնական հաշվետվություն, PADECO Co. ՄԴԸ՝ VGM Partners-ի հետ համատեղ Երևան, 2008 թ. նոյեմբեր:

⁷⁸ Հայաստանի տրանսպորտի ոլորտի զարգացման ռազմավարություն 2020, Վերջնական հաշվետվություն, PADECO Co. ՄԴԸ՝ VGM Partners-ի հետ համատեղ Երևան, 2008 թ. նոյեմբեր:

խատեսվում է, որ նախագծվող երկաթգծի շինարարությունը կարող է տևել 5 տարի և արժենալ մոտ 1,7–2,8 մլրդ ԱՄՆ դոլար:

1988–1999 թթ. ընթացքում հայկական երկաթուղու տարեկան 30 մլն տոննա բեռնափոխադրումը և 5 մլն ուղևորափոխադրումը կրճատվեցին՝ հասնելով համապատասխանաբար 1.5 և 1.3 միլիոնի: Ներկայում բեռնափոխադրման ծավալները վերականգնվել են մինչև տարեկան 3 մլն տոննա (տե՛ս աղյուսակ 2.5), սակայն ուղևորափոխադրումը նվազել է մինչև տարեկան 700000 ուղևոր: Բեռնափոխադրումների ծավալի նվազումը պայմանավորված է տարանցիկ բեռնափոխադրումների ծավալի կորստով, երկաթուղուն կապակցված արտադրությունների կտրուկ կրճատմամբ, ինչպես նաև ավտոճանապարհային ցանցի բարելավմամբ և ավտոմոբիլային տրանսպորտի մրցունակության բարձրացմամբ:

Աղյուսակ 2.5

Ընդհանուր օգտագործման տրանսպորտի հիմնական ցուցանիշները⁷⁹

	2007	2008	2009	2010	2011
Փոխադրվել են բեռներ, 1000 տ. այդ թվում	10296.1	9389.3	9806.7	10556.2	9715.7
Երկաթուղային տրանսպորտով	2983.7	2755.1	2942.6	3063.3	3269.4
Ավտոմոբիլային տրանսպորտով	5864.5	5065.3	5636.4	6196.0	4944.2
Օդային տրանսպորտով	10.0	10.8	8.4	8.8	10.0
Մայրուղային խողովակաշարով	1437.9	1558.1	1219.3	1288.1	1492.1
<i>Բեռնափոխադրումների ընդհանուր ծավալում տրանսպորտի առանձին տեսակների բեռնափոխադրումների տեսակաբար կշիռը</i>					
Տրանսպորտ ընդամենը այդ թվում	100	100	100	100	100
Երկաթուղային տրանսպորտով	29.0	29.3	30.0	29.0	33.6
Ավտոմոբիլային տրանսպորտով	56.9	54.0	57.5	58.7	50.9
Օդային տրանսպորտով	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1
Մայրուղային խողովակաշարով	14.0	16.6	12.4	12.2	15.4

Այնուամենայնիվ, Հայաստանի արտահանման և ներմուծման բեռնափոխադրումներում երկաթուղային տրանսպորտը պահպանում է իր առաջատար դիրքերը (տե՛ս աղյուսակ 2.6):

ՀՀ երկաթուղային ենթակառուցվածքները և շարժակազմը բավական հին են, չեն համապատասխանում արդի պահանջներին: Լոկոմոտիվների մեծ մասը շուրջ 40 տարվա հնության են և վերանորոգման կամ փոխարին-

⁷⁹ ՀՀ ԱՎԾ, Հայաստանի վիճակագրական տարեգիրք 2012, էջ 325, 327:

ման կարիք ունի: ՀԿԵ-ն ունի վագոնների շարժակազմի տեխնիկական սպասարկման հիմնախնդիր: Բացի դրանից, մինչև 30 կմ/ժ արագության բազմաթիվ սահմանափակումներ կան, այսինչ վերականգնված հատվածներում թույլատրվում է մինչև 60 կմ/ժ արագություն: 732 կմ երկաթուղուց ամբողջովին շահագործվում է 370 կմ՝ Երևան-Վրաստանի հետ սահման, Երևան-Երասխա ուղևորատար գիծը և Երևան-Վարդենիս գծի որոշ մասեր: Երևան-Գյումրի-Այրում (Վրաստանի հետ սահման) գծի մեծ մասը վատ վիճակում է, սակայն Համաշխարհային բանկի միջոցներով վերականգնվել է դրա 72 կմ-ը: Եվս 107 կմ-ը վերականգնման կարիք ունի: Անհրաժեշտ է նորոգել նաև շուրջ չորս տասնյակ կամուրջ:

Աղյուսակ 2.6

Արտահանված, ներմուծված և ներհանրապետական բեռնափոխադրումների տեսակարար կշիռները՝ ըստ ընդհանուր օգտագործման տրանսպորտի տեսակների⁸⁰

	2007	2008	2009	2010	2011
Երկաթուղային	100	100	100	100	100
<i>այդ թվում՝</i>					
արտահանվել են	23.8	23.1	11.7	11.1	13.8
ներմուծվել են	51.4	49.9	45.2	46.6	41.3
ներհանրապետական	24.8	27.0	43.1	42.3	44.9
Ավտոմոբիլային	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
<i>այդ թվում՝</i>					
արտահանվել են	4.8	4.0	2.9	3.4	4.9
ներմուծվել են	11.9	16.2	11.8	12.6	16.6
ներհանրապետական	83.3	79.8	85.3	84.0	78.5
Օդային	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
<i>այդ թվում՝</i>					
արտահանվել են	35.0	37.0	38.1	37.5	47.0
ներմուծվել են	65.0	63.0	61.9	62.5	53.0

Հարավ-կովկասյան երկաթուղիները, ըստ Կոնցեսիոն պայմանագրով ստանձնած պարտավորությունների, մինչև 2035 թ. պետք է կատարի 572 մլն ԱՄՆ դոլարի ներդրում: Այդ ներդրումների 82%-ը նախատեսված է ենթակառուցվածքների, էլեկտրաֆիկացման, ազդանշանային և կապի համակարգերի բարելավման, իսկ 18%-ը՝ լոկոմոտիվների և այլ շարժակազմի համար:

⁸⁰ ՀՀ ԱՎԾ, Հայաստանի վիճակագրական տարեգիրք 2012, էջ 329- 330:

Այսօր ՀԿԵ-ն պետք է գնահատի բեռնափոխադրողների լոգիստիկայի շղթան և ապահովի տրանսպորտի այլ տեսակների հետ մրցունակ ծառայություն: Մակայն ՀԿԵ-ն, հատկապես փակ սահմանների պայմաններում, այդպես էլ չկարողացավ ձևավորել շուկայավարման անհրաժեշտ հմտություն: ՀԿԵ-ի տրանսպորտային ծառայությունների մատուցումը դժվարանում է մի շարք պատճառներով.

- ներքին փոխադրման հեռավորությունները փոքր են: Փակ սահմանների վերաբացումն ավելի մեծ հեռավորությունների հնարավորություն ևս, բայց այդ դեպքում հասույթի հիմնական մասը բաժին կհասնի արտասահմանյան երկաթուղուն,

- փոքրաթիվ, միաժամանակ վճարունակության ցածր մակարդակ ունեցող բնակչության, ինչպես նաև արտադրության և սպառման համեմատաբար սահմանափակ ծավալների հանգամանքը բացասաբար է ազդում երկաթուղային տրանսպորտի մրցունակության վրա:

ՀԿԵ-ի հիմնական երթուղին դեպի Սև ծով 687 կմ երկարություն ունի: Ճանապարհով հեռավորությունը շատ ավելի կարճ կլինի հյուսիս-հարավ նախագծի իրականացումից հետո: Ակնկալվում է, որ ավտոճանապարհներով դեպի նավահանգիստ հասնելը կտևի 12 ժամ: Ներկայում ճանապարհը երկաթուղով տևում է մի քանի օր: Ըստ բեռնափոխադրողների՝ եթե հաշվի առնենք փաթեթավորման և տրանսպորտային բոլոր ծախսերը, ավտոմոբիլային փոխադրումն ավելի էժան է:

ՀԿԵ-ն չունի բեռնարկերի լայնորեն կիրառման հնարավորություն, ինչը, նույնիսկ սահմանների վերաբացման դեպքում, բացասաբար է ազդելու երկաթուղով փոխադրվող բեռների ծավալների վրա: Օրինակ՝ հացահատիկը Ուկրաինայից ներմուծվում էր երկաթուղով: Այսօր հացահատիկի մեծ մասը գալիս է Կանադայից տարբեր տրանսպորտային միջոցներով՝ դրանով իսկ խթանելով բեռնարկերի գործածությունը: Շատ բեռներ երկաթուղով կարող են փոխադրվել միայն այդ ապրանքների համար նախատեսված սպասարկում ապահովելու դեպքում: Ներկայում արտահանվող ապրանքատեսակներից են կոնյակը, գինին, հանքային ջուրը, տարբեր տեսակի մրգերը և սննդամթերքը: ԱՊՀ երկրներ արտահանվող արտադրանքի մեծ մասը փոխադրվում է սովորական փակ վագոններով, իսկ դա վնասից խուսափելու համար լրացուցիչ փաթեթավորման անհրաժեշտություն է առաջացնում: Վագոն-սառնարանների բացակայության պատճառով ձմռանը այս ապրանքատեսակներն անհնար է փոխադրել: Ավելին՝ երկաթուղային փոխադրումներն ավտոմոբիլայինից մի քանի օր երկար են տևում: Ներկայում ՀԿԵ-ի բեռնափոխադրումներում գերակշռում են գունավոր մետաղների հանքաքարը և հանքային շինարարական նյութերը: Ծառայությունների վատ որակի և բեռնափոխադրման համապատասխան վագոնների պակասի պատճառով

երկաթուղու ծառայությունների, նույնիսկ շրջափակման վերացման պարագայում, չի աճի:

ԽՄՀՄ փլուզումից հետո սկսվեց կիրառվել ԱՊՀ բեռնափոխադրման ստանդարտ սակագին՝ 2.4 ԱՄՆ ցենտ/տ-կմ, գումարած ապահովագրությունը և հավելավճար՝ վտանգավոր բեռների համար: 1999 թ. երկաթուղին սահմանեց գործառնական ծախսը՝ 10.2 ՀՀ դրամ/տկմ, իսկ ստանդարտ սակագինը՝ 11 ՀՀ դրամ/տկմ, ինչն այն ժամանակ հավասար էր 2.4 ցենտ/տ կմ-ի, սակայն այսօր կազմում է 3.6 ցենտ/տկմ (եթե կիրառվի ՊՄԳ-ն, սա աշխարհում ամենաբարձր սակագներից մեկն է):

Երկաթուղին կարող է մրցակցել ավտոփոխադրումների հետ, եթե երկաթուղով իրականացվող բեռնափոխադրումների գինը լինի ավտոճանապարհներով բեռնափոխադրումների գնի 75%-ը:

Թուրքիայի հետ սահմանի վերաբացման դեպքում բեռնափոխադրման նոր հնարավորություններ կստեղծվեն դեպի Թուրքիա, Եվրոպա և ավելի հեռու առաքվող բեռների համար, քանի որ սևծովյան նավահանգիստների փոխարեն կօգտագործվեն Միջերկրականի նավահանգիստները: Այս նավահանգիստներում մրցակցությունն ավելի մեծ է, հետևաբար՝ սակագներն ավելի ցածր են: Թուրքիայի հետ սահմանի վերաբացման դեպքում կարելի է գործարկել դեպի Միջերկրական ծով գնացող երկհարկանի բեռնարկղային գնացքներ, ինչը երկաթուղային ծախսերը կնվազեցնի 40%-ով:

ՀԿԵ-ն պլանավորում է նաև իրականացնել կոնցեսիոն պայմանագրից դուրս ծրագրեր: Երկաթգծով Երևանից Փոթի հեռավորությունը կրճատելու համար առաջարկվում են հետևյալ երկու նոր գծերի տարբերակները (ա) Ֆիոլետովո-Վանաձոր (47 կմ՝ 90 մլն ԱՄՆ դոլար) և (բ) Գյումրի-Բոզդանովկա (80 կմ, ներառյալ 21 կմ՝ Վրաստանում՝ 140 մլն ԱՄՆ դոլար): Նոր գիծը կկրճատի ծախսերը և կբարելավի երկաթուղու մրցակցային դիրքը, սակայն բավարար չափով եկամուտ չի ապահովի ներդրումները հետ գնելու առումով:

ԳԼՈՒԽ 3

ՀՀ ԳԼՈՒԲԱԼ ՄՐՑՈՆԱԿՈՒԹՅՈՒՆԸ ԵՎ ԱՅՆ ՊԱՅՄԱՆԱՎՈՐՈՂ ԳՈՐԾՈՆՆԵՐԻ ԱԶԴԵՑՈՒԹՅՈՒՆԸ ԲԻԶՆԵՍԻ ՄԻՋԱԶԳԱՅՆԱՑՄԱՆ ՎՐԱ

3.1 ՀՀ արտահանման ապրանքային և աշխարհագրական կառուցվածքի համապատկերը և դրա բարելավման հիմնական ուղիները Եվրամիություն-Մաքսային միություն համատեքստում

Հանրահայտ է, որ ՀՀ անկախացման տարիներից սկսած ՀՀ տնտեսության կարևորագույն խնդիրներից են արտահանման խթանումը, դիվերսիֆիկացումը և արտաքին առևտրի բացասական հաշվեկշռի կրճատումը: Հարկ է նշել, որ թեպետ այս խնդիրները միշտ էլ եղել է ՀՀ կառավարության ուշադրության կենտրոնում, սակայն այդպես էլ արդյունավետ լուծում չեն ստացել: Մասնավորապես՝ Հայաստանը վերջին տարիներին աննշան մասնակցություն է ունեցել միջազգային առևտրին, արտահանումը չի աճել տնտեսական աճին զուգընթաց, ներմուծումն արտահանման համեմատ ունեցել է առաջանցիկ տեմպեր, ՀՀ արտաքին առևտրային հաշվեկշռի բացասական հաշվեմնացորդը պարբերաբար մեծացել է, ինչը պայմանավորված է Հայաստանի Հանրապետության՝ գլոբալ շուկայում ցածր գրավչությամբ, տրանսպորտա-կոմունիկացիոն խնդիրներով, տնտեսության փոքր ծավալով, արտահանումը խթանելու ծրագրերի ոչ բավարար արդյունավետությամբ և օբյեկտիվ ու սուբյեկտիվ այլ պատճառներով:

Ըստ աղյուսակ 3.1-ի տվյալների՝ վերջին 10 տարիների ընթացքում ՀՀ արտաքին առևտրի ցուցանիշներն էապես փոփոխվել են, իսկ դրանց շարժ-ընթացը հնարավոր է բաժանել մինչնճգնաժամային, ճգնաժամային և հետ-ճգնաժամային հատվածների:

Մասնավորապես՝ թեև մինչնճգնաժամային 2003–2008 թթ. ՀՀ արտահանումն աճել է (միջին հաշվով՝ 10.2%), սակայն ներմուծման աճը (29,2%) գրեթե երեք անգամ (2.86 անգամ) ավելին է եղել արտահանման աճից, ինչի հետևանքով արտաքին առևտրի բացասական հաշվեմնացորդի միջին տարեկան աճը կազմել է 43.9%: Ասվածից ակնհայտ է, որ արտահանման աճը նշված ժամանակահատվածում, թեև պակաս, սակայն մոտ է եղել ՀՀ ՀՆԱ աճին, իսկ ներմուծման աճը գրեթե երկու անգամ ավելի է եղել ՀՆԱ աճից:

ՀՀ արտաքին առևտրի ցուցանիշները 2003–2012 թթ.⁸¹

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Արտահանման ֆիզիկական ծավալները (մլն ԱՄՆ դոլ)	679,6	727,2	1027,8	997,7	1157,4	1060,3	768,2	1019,1	1337,0	1361,0
Արտահանման շարժընթաց (%)	-	+5,4	+41,3	-3,0	+16,0	-8,4	-27,5	+32,6	+31,2	+1,8
Ներմուծման ֆիզիկական ծավալները (մլն ԱՄՆ դոլ)	1275,5	1350,7	1848,9	2193,7	3283,8	4471,0	3318,3	3790,5	4155,0	4284,0
Ներմուծման շարժընթաց (%)	-	+5,6	+30,9	+23,9	+49,5	+36,2	-25,7	+14,2	+9,6	3,1
Արտաքին առևտրային հաշվեկշռի հաշվեմնացորդը (մլն ԱՄՆ դոլ)	-599,9	-623,5	-821,1	-1196,0	-2126,4	-3410,7	-2550,1	-2771,4	-2818,0	-2923,0
Արտահանման բացասական մնացորդի աճի շարժընթ. (%)	-	+ 4,7	+30,2	+45,2	+78,9	+60,5	-32,7	+8,7	+1,7	+3,7
ՀՆԱ ծավալների շարժընթացը (մլն ԱՄՆ դոլ)	2807,1	3576,6	4900,4	6386,7	9179,4	11917,	8714,2	9432,0	10135,0	10674,0
Արտահանում/ՀՆԱ շարժ. (%)	24,4	20,2	19,4	15,7	12,6	14,7	8,8	10,8	13,2	12,8
Ներմուծում/ՀՆԱ շարժընթացը (%)	45,6	37,8	36,1	34,3	39,2	39,8	38,1	40,2	41,0	40,1
ԱՄՆ դոլարի հաշվ. փոխարժեքը	578,7	533,5	457,7	416,0	342,1	306,0	363,0	367,3	372,0	373,0

Վերոնշյալի հետևանքով մեծացել է նաև ՀՀ տնտեսության բացության գործակիցը, մինևույն ժամանակ Հայաստանի ՀՆԱ-ում ներմուծման բաժինը (միջինում՝ 38,8%) ավելի քան երկու անգամ գերազանցել է արտահանման - բաժնին (միջինում՝ 17,8%): Այստեղից հնարավոր է եզրակացնել, որ 2003–2008 թթ. ժամանակահատվածում ՀՀ-ը կարելի է բնութագրել որպես ներ-

⁸¹ Աղյուսակը կազմվել է ՀՀ ԱՎԾ 2004–2012 թթ. «Վիճակագրական տարեգրքերի» և ՀՀ ԿԱ ՊԵԿ 2004-2012 թթ. «Արտաքին առևտրի մաքսային վիճակագրության» տվյալների հիման վրա

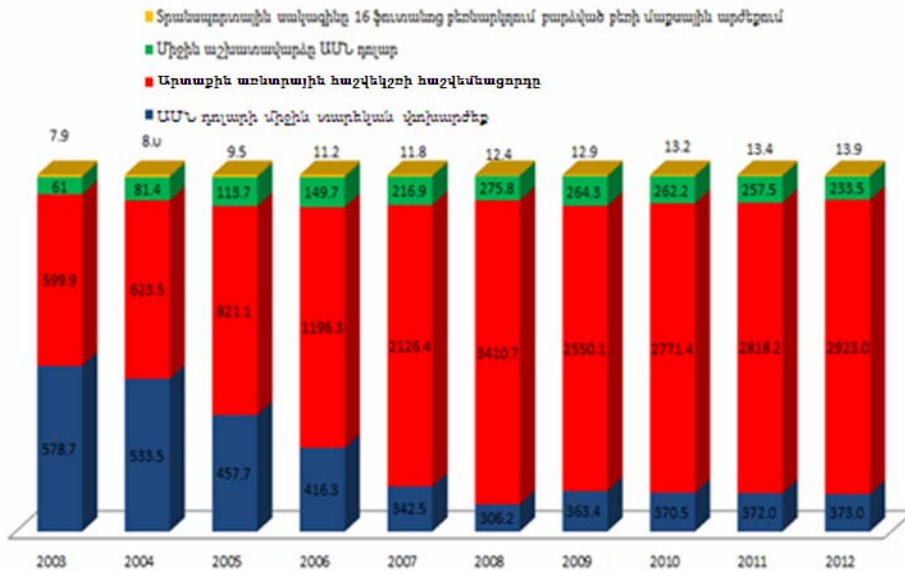
մուծման ուղղված տնտեսություն ունեցող երկիր: Ճգնաժամային ժամանակահատվածում արտահանումն ու ներմուծումը գրեթե հավասարապես անկում են արձանագրել, իսկ հետճգնաժամային ժամանակահատվածի վերականգնողական աճի մեջ արդեն նկատելի են որակական որոշ փոփոխություններ: Մասնավորապես՝ 2010–2012 թթ. արտահանման միջին աճը (21.8%) մոտ 2.4 անգամ գերազանցել է ներմուծման աճին (8.9%), ինչի հետևանքով արտաքին առևտրի բացասական մնացորդի միջին աճը եղել է ընդամենը 4.7% (սա մոտ 9.3 անգամ ցածր է մինչճգնաժամային հատվածի նույն ցուցանիշից): Միաժամանակ, ՀՀ տնտեսության բացության գործակիցը շարունակել է աճել՝ դրսևորելով ներմուծման մեծացման միտումներ: Մասնավորապես՝ արտահանման բաժինը ՀՆԱ-ում կրճատվել է մինչև 12.3%, իսկ ներմուծման բաժինն աճել է՝ դառնալով արդեն 40,4%:

Նկատենք, որ արտաքին առևտրի քանակական ցուցանիշների բացասական դինամիկան հիմնականում պայմանավորված է դիտարկված ժամանակաշրջանում դրամի արժևորմամբ, ինչպես նաև արտահանման ու ներմուծման ծախսերում տրանսպորտային ծախսերի մասնաբաժնի ու դոլարային կտրվածքով միջին աշխատավարձի ցուցանիշի ավելացմամբ:

Գծապատկեր 3.1-ից երևում է, որ 2003–2008 թթ. ժամանակահատվածում արտաքին առևտրի բացասական մնացորդն ավելացել է ավելի քան 6 անգամ, դոլարի փոխարժեքը՝ 1.93 անգամ, աշխատավարձի չափը (դոլարով արտահայտված)՝ 4.5 անգամ, իսկ մեկ 16 ֆուտանոց բեռնարկղի տեղափոխման սակագինը դրա միջին մաքսային արժեքում ավելացել է 4.8%-ով: Իրավիճակը համեմատաբար կարգավորվել է սկսած 2009 թ.՝ դոլարի արժևորմանը զուգընթաց:

Ըստ 3.1. գծապատկերի, բացի արտահանման համեմատ ներմուծման ծավալի առաջանցիկ աճից, էապես ազդել է նաև միջազգային շուկաներում հայաստանյան արտադրանքի գնային մրցունակության անկումը: Մասնավորապես, եթե 2004 թ. 533,5 դրամ արժեքով հայրենական ապրանքը Ինքնթերմ-2010-ի EXW (վաճառք պահեստից) պայմանի դեպքում միջազգային շուկաներում արժեք 1 ԱՄՆ դոլար, ապա նույն արժեքով ապրանքը նույն պայմանի դեպքում, 2008 թ. արժեք 1.78 դոլար, իսկ 2010–2012 թթ.՝ 1,44 ԱՄՆ դոլար, այսինքն՝ 44%-ով թանկ: Հավասար պայմանների դեպքում հայրենական ընկերությունները գուցե չտուժեին, քանի որ հումքը ձեռք էին բերելու և լոգիստիկական կազմակերպելու էժան դոլարով, ինչը որոշ չափով կարող էր համահարթել ծախսային բեռը հաշվետու տարիներին: Սակայն նույն ժամանակահատվածում հումքի համաշխարհային գները գրեթե կրկնապատկվել են, ավելացել է նաև տնտեսավարողների հարկային բեռը, իսկ ՀՀ տրանսպորտային բեռնափոխադրումների շուկայում մոնոպոլացման աստիճանի բարձրացումը և Վերին Լարս անցակետի փակման հետևանքով տրանսպոր-

տային բեռնափոխադրումների երթուղիների այլընտրանքների կրճատումը հանգեցրել են նրան, որ փոխադրման գները նույնպես էականորեն բարձրացել են (2010 թ. 2004 թ.-ի համեմատ Եվրոպայից և Ամերիկայից բեռնափոխադրումների սակագներն աճել են 20%-ով, բացի այդ, մոտ 50%-ով թանկացել է նաև Փոթի-Երևան, կամ Բաթումի-Երևան բեռնափոխադրումների սակագինը, Թուրքիայից բեռնափոխադրումների սակագներն ավելացել են 2,5 անգամ, Չինաստանից՝ 3,1 անգամ):



Գծապատկեր 3.1

ՀՀ արտաքին առևտրային հաշվեկշռի հաշվենագորդի, տրանսպորտային սակագների, միջին աշխատավարձի և դրամի արժևորման շարժընթացները 2003–2012 թթ.⁸²

Ուշագրավ է, որ նշված ժամանակահատվածում դրամի արժևորումը հիմնականում ունեցել է պարտադրված բնույթ⁸³, սակայն բացի գնաճի մասնակի զսպումից, որևէ արդյունք չի տվել: Ավելին, սկսած 2005 թ.-ից ամեն տարի բազիսային 2004 թ. համեմատ արտահանող ընկերությունները չաշխատած եկամտի տեսքով կորցրել են զգալի ֆինանսական միջոցներ

⁸² Գծապատկերը կազմվել է ՀՀ ԱՎԾ 2004–2012 թթ. «Վիճակագրական տարեգրքերի» և Maersk Seeland, Mamoot, Villy Bets տրանսպորտային ընկերությունների առաջարկած սակագների համադրման հիման վրա:

⁸³ Իրականացվել է տնտեսության վրա դոլարային ճնշման չեզոքացման նպատակով, ինչի միակ գործիքը լայնածավալ ինտերվենցիաներն են եղել, քանի որ ստերիլիզացիայի գործիքները արժեթղթերի շուկայի փաստացի բացակայության պայմաններում որևէ արդյունք չէին կարող տալ:

(2005 թ.՝ 36 մլն ԱՄՆ դոլար, 2006 թ.՝ 110 մլն ԱՄՆ դոլար, 2007 թ.՝ 260 մլն ԱՄՆ դոլար., 2008 թ.՝ 330 մլն ԱՄՆ դոլար, 2009 թ.՝ 210 մլն ԱՄՆ դոլար, 2010 թ.՝ 165 մլն ԱՄՆ դոլար, 2011 թ.՝ 183 մլն ԱՄՆ դոլար, 2012 թ.՝ 172 մլն ԱՄՆ դոլար): Միննույն ժամանակ, ներմուծողները 2005–2012 թթ. ժամանակահատվածում բազիսային 2004 թ. համեմատ հավելյալ ստացել են 266 մլն ԱՄՆ դոլարի, 478 մլն ԱՄՆ դոլարի, 733 մլն ԱՄՆ դոլարի, 1.3 մրդ ԱՄՆ դոլարի, 790 մլն ԱՄՆ դոլարի, 803 մլն ԱՄՆ դոլարի, 862 մլն ԱՄՆ դոլարի և 871 մլն ԱՄՆ դոլարի եկամուտ⁸⁴:

Հատկանշական է, որ հետճգնաժամային ժամանակահատվածում արդեն արտահանման աճի հիմնական պատճառը արտահանման մեջ հանքահումքային ռեսուրսների, թանկարժեք և ոչ թանկարժեք մետաղների ու մետաղի ջարդոնների բաժնի, ինչպես նաև հանքահումքային ռեսուրսների միջազգային գների անշեղ բարձրացումն է:

Ըստ աղյուսակ 3.2-ի տվյալների՝ ՀՀ արտահանման ապրանքային կառուցվածքում հանքահումքային ռեսուրսների ու մետաղի ջարդոնների մասնաբաժինը մինչճգնաժամային հատվածում 2003 թ. համեմատ ավելացել է 3,1 անգամ՝ 2008 թ. կազմելով համախառն արտահանման 44.7%-ը: Մյուս կարևոր փաստն այն է, որ սկսած 2005 թ. արտահանման ֆիզիկական աճի մոտ 50%-ը բաժին է ընկել հումքի արտահանման ծավալների աճին (2010 և 2011 թթ. այդ ցուցանիշը համապատասխանաբար կազմել է՝ 72,1%, 66.4%): Ասվածը հիմք է տալիս եզրակացնելու, որ վերջին յոթ տարիների ընթացքում Հայաստանը, բացի ընդգծված ներմուծող երկրից, վերածվել է նաև ընդգծված հումք արտահանող երկրի, իսկ արտահանման ցուցանիշներն արդեն կախված են հանքահումքային ռեսուրսների և մետաղների միջազգային գներից ու արտահանման ֆիզիկական ծավալների փոփոխությունից: Սա առավել ցայտուն է ՀՀ համախառն արտահանման մեջ՝ հումքի աճի բաժնի գնահատումից և, հատկապես, 2010–2012 թթ. ժամանակահատվածում ՀՀ արտահանման ու հումքի արտահանման աճի կամ նվազման ցուցանիշների համադրումից: Հատկանշական է, որ վերջին 10 տարիների ընթացքում որակական փոփոխություններ են արձանագրվել նաև պատրաստի արտադրանքի արտահանման ծավալներում:

⁸⁴ Մեր կատարած հաշվարկի հիմքում դրված սկզբունքը հնարավոր է բանաձևել հետևյալ կերպ՝

$$E_{\text{կր}} = (U_{\text{ԳԻ}} + U_{\text{ԱԲ}}) X_{\text{հո}} - I_{\text{ՎԳ}} - I_{\text{ՄԳ}} - S_{\text{ազ}},$$

որտեղ՝

$E_{\text{կր}}$ -ը՝ տվյալ տարում բազիսային 2004-ի համեմատ լրացուցիչ եկամտի մեծությունն է,

$U_{\text{ԳԻ}}$ -ը՝ տվյալ տարում գնաճի պաշտոնապես արձանագրված ցուցանիշն է,

$U_{\text{ԱԲ}}$ -ը՝ տվյալ տարում բազիսայինի համեմատ դրամի արժևորումն է արտահայտված տոկոսներով

$X_{\text{հո}}$ -ը՝ հաշվարկվող տարում ներմուծման համապատասխան ցուցանիշն է

$I_{\text{ՎԳ}}$ -ը՝ ներմուծման ուղեկցման ծառայությունների հետ կապված լրացուցիչ թանկացումների ծավալն է

$I_{\text{ՄԳ}}$ -ը՝ ներմուծված ապրանքների մաքսազերծման արժեքի բարձրացումներն են հաշվետու տարում

$S_{\text{ազ}}$ -ը՝ բազիսային և տվյալ տարիներին աշխատավարձերի տարբերությունն է՝ արտահայտված ԱՄՆ դոլարով

Աղյուսակ 3.2

Հանքահումքային ռեսուրսների, թանկարժեք, ոչ թանկարժեք մետաղների ու մետաղական թափոն-ջարդոնների արտահանման շարժընթացը 2003–2012 թթ.⁸⁵

	ԱՏԳԱԱ ծածկագիրը	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Ընդամենը արտահանում (մլն ԱՄՆ դոլ)		679,60	727,21	1027,8	997,70	1154,7	1060,3	768,2	1019,1	1337,0	1361,0
Երկաթամիահավվածք (մլն ԱՄՆ դոլ)	7204	13,88	64,70	238,2	161,07	235,7	208,8	86,5	119,6	121,3	106,8
Հանքաք. և խտ. պղնձի (մլն ԱՄՆ դոլ)	2603	17,0	28,91	22,06	72,78	88,1	99,9	98,8	210,7	260,6	227,6
Պղինձ չզտվ. էլ.անոդ. համար (մլն ԱՄՆ դոլ)	7402	11,73	35,73	46,32	71,34	66,7	63,3	60,5	92,6	114,6	104,7
Ցեմենտ (մլն ԱՄՆ դոլ)	2523	0,98	6,48	14,46	22,01	32,2	38,4	7,9	2,4	6,31	9,4
Հանք. և խտ. մոլիբդ. (մլն ԱՄՆ դոլ)	2613	19,94	42,74	27,52	16,01	28,6	20,8	11,1	3,7	11,1	8,3
Մոլ. և արտ. ներ. թափ. (մլն ԱՄՆ դոլ)	8102	2,91	7,86	17,73	25,65	24,4	19,7	9,5	15,5	15,4	18,9
Թ-ափ. ջարդ. սև մետ. (մլն ԱՄՆ դոլ)	7204	3,38	4,84	5,14	6,13	7,3	5,6	7,0	10,4	12,1	11,9
Ոսկի ներ. պլ. գլ. և փոշ. (մլն ԱՄՆ դոլ)	7108	35,40	43,55	36,45	36,67	18,3	5,3	32,8	28,6	67,3	77,5
Թ-ափ., ջարդ. պղնձի (մլն ԱՄՆ դոլ)	7404	2,62	1,91	3,80	5,44	7,4	4,7	4,4	7,0	5,8	5,9
Հանք. և խտանք. ցինկի (մլն ԱՄՆ դոլ)	2608	0,88	1,17	1,85	4,51	6,8	4,4	5,9	13,7	13,9	17,7
Թ-ափ. ջարդ. ալյումինի (մլն ԱՄՆ դոլ)	7602	4,96	5,88	4,21	4,83	5,0	3,4	2,2	4,1	4,2	5,6
Հանք. և խտ. թանկ. մետաղները (մլն ԱՄՆ դոլ)	2616									0.163	24,9
Ալյումինի նրբաթիթ <0.2մմ (մլն ԱՄՆ դոլ)	7607									86,9	81,0
Ընդամենը հումքի արտ. (մլն ԱՄՆ դոլ)		96,710	243,79	417,7	426,4	520,49	474,33	327,34	508,43	719,6	700,2

⁸⁵ Աղյուսակը կազմվել է ՀՀ ԿԱ ՊԵԿ 2004–2012 թթ. «Արտաքին առևտրի մաքսային վիճակագրության» տվյալների հիման վրա

Աղյուսակ 3.2-ի շարունակությունը

	ԱՏԳԱԱ ծավալային	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Համախառն արտահանման մեջ հումքի մասնաբաժնի շարժընթ. (%)		14,2	33,5	40,6	42,7	45,1	44,7	42,6	49,8	53,8	51,5
Արտահանման շարժը նախորդ տարվա նկատմամբ (մլն ԱՄՆ դոլ)		-	+47,6	+300,6	-30,1	+157	-94,4	-292,1	+250,9	+318,0	+24
Հումքի արտահ. շարժը նախորդ տարվա նկատմամբ (մլն ԱՄՆ դոլ)		-	147,1	174,0	8,65	94,0	-46,2	-147,0	181,1	+211,1	-19,4
Հումքի աճի մասնաբաժ. արտահ. աճի մեջ (%)		-	-	57,8	-	59,8	48,9	50,2	72,1	66,4	-44,7

Աղյուսակ 3.3-ի տվյալների վերլուծությունից ակնհայտ է, որ ադամանդի արտահանման ֆիզիկական ծավալը 2003–2012 թթ. մոտ 3.5 անգամ կրճատվել է, ինչի հետևանքով դրա բաժինն արտահանման մեջ միջին հաշվով 30%-ից նվազել է մինչև 10% (ներկայում՝ 5.8%): Պայմանագրային արտադրության ծավալները գրեթե մնացել են անփոփոխ, թեև այս մասով էլ պատկերը միանշանակ չէ: Մասնավորապես՝ 2003–2007 թթ. ժամանակահատվածում դրանք 55 մլն ԱՄՆ դոլարից հասել են մոտ 90 մլն ԱՄՆ դոլարի, 2009–2010 թթ. դրանք մոտ երեք անգամ կրճատվել, և միայն 2011–2012 թթ. ժամանակահատվածում վերականգնվել է արտահանման 2003 թ. ցուցանիշը, ինչի պատճառով պայմանագրային արտադրության բաժինն արտահանման մեջ միջին հաշվով 7.2%-ից նվազել է՝ հասնելով 3.9%-ի (ներկայում՝ 4.3%): Հատկանշական է, որ թեև պատրաստի արտադրանքի արտահանման ցուցանիշներն առաջին հայացքից դրական տպավորություն են թողնում և համախառն արտահանման մեջ առաջին հինգ տարիների 30.1% է, բաժինը հաջորդ հինգ տարիներին ավելացել է՝ հասնելով միջին հաշվով 38.5%-ի, սակայն առավել խորքային վերլուծությունը այլ պատկեր է արձանագրում: Մասնավորապես՝ ՀՀ-ից պատրաստի արտադրանքի արտահանման մեջ ներառված են նաև ավտոմեքենաների, վագոնների, շարժակազմերի ու նախկին արտադրության հաստոցների արտահանումը, ինչը 2003–2012 թթ. ժամանակահատվածում եղել է համախառն արտահանման 3-ից մինչև 5%-ը⁸⁶: Մյուս կողմից՝ պատրաստի արտադրանքի աճի հիմնական պատճառը էլեկտրա-

⁸⁶ 2009 թվականին պատրաստի արտադրանքի արտահանումը կազմել է համախառն արտահանման միայն 26,6%-ը, իսկ մնացյալը կազմում են արժեթղթերի և նամականիշների արտահանումը:

էներգիայի և 40% ու բարձր թնդության աստիճան ունեցող սպիրտի արտահանման ծավալների աճն է, պատրաստի արտադրանքի արտահանման մեջ միայն նշված երկու ապրանքախմբին բաժին է ընկնում մոտ 50%-ը: Մասնավորապես՝ 2011 թ. արտահանված 469.3 մլն ԱՄՆ դոլարի պատրաստի արտադրանքի 227.8 մլն ԱՄՆ դոլարը կամ 48.5%-ը, իսկ 2012 թ. արտահանված 522.63 մլն ԱՄՆ դոլարի պատրաստի արտադրանքի 256.3 մլն ԱՄՆ դոլարը կամ 49%-ը էլեկտրաէներգիայի և սպիրտի արտահանումն է:

Աղյուսակ 3.3

Պատրաստի արտադրանքի, պայմանագրային արտադրության, ադամանդի քարի և պատրաստի այլ արտադրանքի արտահանման շարժընթացը 2003–2012 թթ.⁸⁷

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Ընդամենը արտահանում (մլն ԱՄՆ դոլ)	679,60	727,21	1027,8	997,70	1154,7	1060,3	768,2	1019,1	1337,0	1361,0
Պայմանագրային արտադրություն (մլն ԱՄՆ դոլ)⁸⁸	55,38	52,093	56,141	77,036	89,852	60,119	28,316	32,457	35,317	58,203
Համախ. արտահ. մեջ պայմ. արտ. մասն. շարժընթացը (%)	8,2	7,2	5,5	7,7	7,8	5,7	3,7	3,1	2,6	4,3
Ադամանդե քար	287,94	221,65	263,65	229,03	160,56	144,84	61,43	91,88	113,7	79,1
Համախ. արտահ. մեջ ադամ. մասն. շարժընթացը (%)	42,0	30,7	27,7	22,8	13,9	13,6	8,0	9,9	8,5	5,8
Համախ. արտահ. մեջ պատր. արտ. մասն. շարժընթացը (%)	35,7	28,6	26,2	26,8	33,2	36	45,7	37,2	35,1	38,4

⁸⁷ Աղյուսակը կազմվել է ՀՀ ԿԱ ՊԵԿ 2004–2012 թթ. «Արտաքին առևտրի մաքսային վիճակագրության» տվյալների հիման վրա:

⁸⁸ Պայմանագրային արտադրություն տողում խմբավորված են ՀՀ ԿԱ ՊԵԿ 2004–2012 թթ. «Արտաքին առևտրի մաքսային վիճակագրության» այն ապրանքատեսակները, որոնք արտահանվում են մեկ կոնկրետ արտասահմանյան ընկերության պատվերի հիման վրա, չունեն կանոնավոր բնույթ և չեն մականշվում արտահանող կազմակերպությունների կողմից: Նշյալ խմբավորումը կատարվել է տվյալ արտահանող կազմակերպությունների համապատասխան հարցումների արդյունքների հիման վրա:

Արտահանման ապրանքային կառուցվածքի վերլուծությունից պարզ է, որ զգալի անկում են ապրել հատկապես տեքստիլ արտադրության, ժամագործության, էլեկտրատեխնիկական մասերի արտադրության և ադամանդագործության ճյուղերը: Թեպետ վերջինիս խթանման նպատակով ՀՀ կառավարությունը ադամանդագործության ճյուղի կազմակերպություններին 2003 թ. տվել էր հարկային արտոնություններ, դա, սակայն, որևէ ազդեցություն չի ունեցել ադամանդի արտահանման ցուցանիշների պահպանման և բարելավման վրա (ինչը հիմնականում կապված է ՀՀ-ի Քիմբերլիի գործընթացին անդամակցությանը): Հատկանշական է, որ 2003–2012 թթ. ՀՀ արտահանման որակական ցուցանիշների բացասական տեղաշարժերը ազդել են նաև արտահանման կենտրոնացվածության վրա: Մասնավորապես՝ նշված ժամանակահատվածում ՀՀ արտաքին առևտուրը կենտրոնացել է ինչպես առևտրային գործընկերների, այնպես էլ ապրանքախմբերի սահմանափակ շրջանակում:

Աղյուսակ 3.4-ից ակնհայտ է, որ 2003–2012 թթ. գործընկեր երկրների ու ապրանքային խմբերի քանակի սահմանափակ լինելու առումով ՀՀ արտահանման կենտրոնացվածությունն այդպես էլ չի փոխվել: Մասնավորապես, առավել բարձր մաքսային արժեք ունեցող տասը ապրանքախմբերի⁸⁹ բաժինը համախառն արտահանման մեջ տատանվել է 71%–81%-ի միջակայքում՝ միջինը՝ 75.3%, իսկ առաջին տասը առևտրային գործընկերների բաժինն արտաքին առևտրում կազմել է շուրջ 70%: Նշվածը, իրոք, վկայում է գործընկեր երկրների և առանձին ապրանքախմբերի սահմանափակ քանակի պատճառով ՀՀ արտահանման գերկենտրոնացվածության մասին, քանի որ արտաքին առևտրային գործընկերների ընդամենը 4%-ին բաժին է ընկնում համախառն արտաքին առևտրի 70%-ը, իսկ արտահանվող ապրանքախմբերից 1.2%-ին՝ արտահանման 75.3%-ը: Խնդիրներ կան նաև արտահանվող և ներմուծվող ապրանքախմբերի դիվերսիֆիկացման գործում: Մասնավորապես՝ 2003–2012 թթ. արտահանման և ներմուծման ապրանք-երկիր կառուցվածքի վերլուծությունից պարզվում է, որ գրեթե բոլոր ապրանքախմբերի արտահանումը և ներմուծումը կախված են ընդամենը մեկ կամ երկու առևտրային գործընկերոջ հետ հարաբերություններից: Դիվերսիֆիկացված, թերևս կարող ենք համարել ոգելից խմիչքների, սիգարետի, հյութերի, հանքային և աղբյուրի ջրերի արտահանումը, իսկ պայմանագրային արտադրությունը, ադամանդի ու հումքի արտահանումը խիստ կենտրոնացված են:

⁸⁹ Ըստ ՀՀ ՊԵԿ մաքսային ծառայության հրապարակած մաքսային վիճակագրության տվյալների՝ ՀՀ-ից արտահանվում է 808 ապրանքախումբ:

Աղյուսակ 3.4

ՀՀ արտահանման կենտրոնացման աստիճանի շարժընթացը
2003–2010 թթ.⁹⁰

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Ընդամենը արտաքին առևտուր (մլն ԱՄՆ դոլ)	1955.1	2077.9	2876.7	3191.4	4441.2	5531.3	4086.5	4809.6	5492.3	5645.2
ՀՀ 10 առևտր. գործընկեր կրկրների մասնաաժիւր համախ. արտահանման մեջ (մլն ԱՄՆ դոլ)	1423,6	1463,9	1938,1	2250,5	3129,0	3895,5	2375,7	2683,7	3916,0	3979,9
ՀՀ 10 առևտր. գործընկեր կրկրների կտրվածքով արտահանման կենտրոնացման աստիճանի շարժընթացը (%)	72,5	70,6	71,3	62,6	70,5	70,4	71,6	70,8	71,3	70,5
Ընդամենը արտահանում (մլն ԱՄՆ դոլ)	679,60	727,21	1027,8	997,70	1154,7	1060,3	768,2	1019,1	1337,0	1361,0
Առավել բարձր մաքսային արժեք ունեցող տասը ապրանքախմբերի մասնաբ. համ. արտ. մեջ (մլն ԱՄՆ դոլ)	487,7	591,3	789,2	751,7	818,9	789,1	558,7	768,7	1008,2	999,9
Ապրանքային կտրվածքում արտահանման կենտրոնացմ. աստիճանի շարժընթացը (%)	71,8%	81,3%	76,7%	75,3%	70,1%	74,4%	72,7%	75,4%	80,7%	74,7%

Ըստ այդմ՝ իբրև արտահանման խոչընդոտ հարկավոր է նշել՝

Լոգիստիկ և հատկապես տրանսպորտակունուիկացիոն խնդիրները, որոնց պատճառով ներթափանցման երկրներում հայաստանյան արտադրության ապրանքները կորցնում են գնային մրցունակությունը: Սույն խնդրի հիմնավորման նպատակով մեր կատարած վերլուծությունը ցույց է տալիս, որ ՀՀ-ում տրանսպորտային սակագները կրկնակի գերազանցում են միջազգային միջին գինը (2010 թ. ՀՀ-ում եղել է 12.95%՝ համաշխարհային 5.89% միջինի փոխարեն), իսկ դեպի ծով ելք չունեցող երկրներից ցածր են միայն

⁹⁰ Աղյուսակը կազմվել է ՀՀ ԱՎԾ 2004–2012 թթ. «Վիճակագրական տարեգրքերի» և ՀՀ ԿԱ ՊԵԿ 2004–2012 թթ. «Արտաքին առևտրի մաքսային վիճակագրության» տվյալների հիման վրա:

Մոնոպոլիայի ցուցանիշից (17.88%): Այս առումով, ՀՀ արտահանողների և ներմուծողների ապրանքների արժեքի վրա ծախսագոյացնող գործոնների շրջանակներում վերլուծվել են Maersk Sealand, WilliBetz ու Mamoot բեռնափոխադրողների՝ եվրոպական և ամերիկյան նավահանգիստներից դեպի Փոթի նավահանգիստ (Սև ծով), դեպի Իսկենդերուն նավահանգիստ (Միջերկրական ծով), կամ դեպի Բանդար Աբաս նավահանգիստ (Պարսից ծոց) տասնվեց ֆուտանոց մեկ ծովային կոնտեյներ բեռը տեղափոխելու տրանսպորտային սակագները, որոնք համապատասխանաբար՝ 1200 ԱՄՆ դոլար, 400 ԱՄՆ դոլար և 600 ԱՄՆ դոլար են: Բացի դրանից, ինքնարժեքին անհրաժեշտ է գումարել կոնտեյները Երևան տեղափոխելու համար անհրաժեշտ գումարը, որը մոտ 600–800 ԱՄՆ դոլար է: Ոչ ծովային տրանսպորտով բեռնափոխադրումները, իրենց հերթին, ևս ունեն որոշակի բարդություններ: Հայտնի է, որ Վերին Լարս անցակետը հիմնականում չի գործում, իսկ դեպի ՌԴ կամ եվրոպական երկրներ երկաթգիծ չկա, ինչը երկարացնում է տրանսպորտային ու լոգիստիկ շղթան՝ դրան ավելացնելով մենաշնորհային լաստանավային ընկերություններին: Հավելենք նաև փոխադրմանն առնչվող մյուս այլ վճարումները: Այսպես, վրացական նավահանգիստներում կատարվում է 300 ԱՄՆ դոլարի, իսկ Իրանի նավահանգիստներում 250 ԱՄՆ դոլարի համարժեք վճարում (որի կեսը տերմինալային գանձումներն են, կեսը՝ Վրաստանում կամ Իրանում տարանցիկ վճարումների արժեքը), դրան գումարած՝ հայ-վրացական երթուղու ճանապարհային միասնական հարկը, որը, կախված բեռի ծանրությունից, 366 ԱՄՆ դոլարին համարժեք գումար է, հայ-պարսկական երթուղում՝ 306 ԱՄՆ դոլար: Ներմուծվող ապրանքների դեպքում սրան անհրաժեշտ է գումարել նաև դատարկ բեռնարկղը ՀՀ-ից տեղափոխելու սակագինը, որը 150 ԱՄՆ դոլարին համարժեք դրամ է: Վերջնական հաշվարկով՝ ՀՀ-ից արտահանվող կամ ՀՀ ներկրվող մեկ տասնվեց ֆուտանոց կոնտեյների սակագինը 2100–2500 ԱՄՆ դոլար է, ինչը մոտ 2 անգամ գերազանցում է վրաստանյան կազմակերպությունների տրանսպորտային ծախսերը և 3,5–4 անգամ՝ ծովային ելք ունեցող զարգացող տնտեսությամբ այլ երկրների կազմակերպությունների տրանսպորտային ծախսերը:

Նման ուշագրավ վերլուծություն 2004 թ. իրականացրել է նաև Հայ-եվրոպական խորհրդատվական կենտրոնը (AEPLAQ), ինչի արդյունքում բացահայտվել է, որ Եվրոպայից ՀՀ բեռնափոխադրումների ծախսերի 67%-ը բաժին է ընկնում Հարավային Կովկասի տարածաշրջանին, որի 27%-ը՝ հենց ՀՀ-ին⁹¹:

Մյուս կարևոր խնդիրը Հայաստանում արտահանմանն ուղեկցող ծառայությունների բացակայությունը կամ դրանց բարձր սակագներն են: Ըստ

⁹¹ AEPLAC, “Armenian Transport Policy and WTO Trading System”, Yerevan, 2004, pp 10

այդ, Հայաստանում չկա արտահանման որակի հավաստագրման և արտոնագրման ծառայություն: Եվ նման ծառայություններից օգտվելու համար հայրենական կազմակերպությունները ստիպված են դիմելու կա՛մ Buro Veritas ընկերության ուկրաինական ներկայացուցչությանը կա՛մ SGS S.A. ընկերության վրացական ներկայացուցչությանը, ինչը, բնականաբար, թանկացնում է սույն ծառայությունը: ՀՀ-ում քիչ են արտահանման հաշիվներ սպասարկող բանկերը, որոնք, իրենց հերթին, ծառայությունները մատուցում են կա՛մ սահմանափակ աշխարհագրությամբ, կա՛մ ոչ լրիվ փաթեթով: Թերևս, բարվարար է միայն բեռների ապահովագրության արժեքը, որը տատանվում է բեռի արժեքի 0,0077%-ից 1,9238%-ի սահմաններում:

Խնդրահարույց է նաև տեղեկատվական ապահովվածության ցածր մակարդակը: Մասնավորապես՝ նշենք արտաքին շուկաներին առնչվող տեղեկատվության պակասը, ինչը ՀՀ կազմակերպությունների շրջանում ձևավորել է արտաքին շուկաների անհայտության հոգեբանական բարդույթ:

Կարևոր խնդիր է նաև պետական աջակցության, ինչպես նաև միջազգային շուկաներում ծավալվելու համար հայրենական կազմակերպությունների միջազգային վարկանիշի (նաև բրենդային ապրանքների) բացակայությունը: Կայուն վարկանիշի ձևավորման համար, ըստ տարբեր փորձագետների, որոշակի ֆիրմայից պահանջվում է մինչև տասնհինգ տարի: Արտահանմանը լրջորեն խոչընդոտում են նաև տեղեկատվական տեխնոլոգիաների ընձեռած հնարավորությունների գործադրման ցածր աստիճանը և համացանցի ռեսուրսներից օգտվելու փորձի պակասը:

Եվրամիության և Մաքսային միության երկրների շուկաները թե՛ տարողունակության և թե՛ սպասարկման տեսանկյունից միմյանցից էականորեն տարբերվում են: Այդուսակ 3.5-ից ակնհայտ է, որ Եվրամիության երկրների շուկան մոտ 8 անգամ տարողունակ է Մաքսային միության երկրների շուկայից: Մյուս կողմից՝ Եվրամիության երկրներն անհամեմատ մեծ մասնակցություն ունեն միջազգային առևտրին. այդ թվում՝ ներմուծման ցուցանիշով դրանք մոտ 18 անգամ, իսկ արտահանման ցուցանիշով՝ մոտ 12 անգամ գերազանցում են Մաքսային միության երկրներին: Ներմուծման ու արտահանման կառուցվածքի և ապրանքային կառուցվածքի վերլուծությունից էլ ակնհայտ է, որ թեև Եվրամիության երկրները մոտ 9 անգամ ավելի շատ ծառայություններ են ներմուծում, սակայն համախառն ներմուծման մեջ դրանց բաժինը մոտ երկու անգամ պակաս է Մաքսային միության երկրների համանման ցուցանիշից: Ակնհայտ է նաև, որ Եվրամիության երկրների ներմուծման մեջ հումքի և էներգակիրների ներմուծման մասնաբաժինը մոտ երկու անգամ գերազանցում է Մաքսային միության երկրների համանման ցուցանիշին: Արտահանման ցուցանիշների վերլուծությամբ պարզվում է, որ եթե Եվրամիության երկրները ծառայություններ (համախառն արտահանման

23.4%-ը) և պատրաստի արտադրանք (ֆիզիկական ապրանքների արտահանման 86%-ը) արտահանող երկրներ են, ապա Մաքսային միության երկրները՝ ընդգծված հումք արտահանողներ են (արտահանվող արտադրանքի 76.6%-ը), ինչից կարելի է ենթադրել, որ միջազգային առևտրում վերջինները մրցունակ չեն և դիտարկվում են միայն որպես հումքի մատակարար:

Աղյուսակ 3.5

Եվրամիության և Մաքսային միության երկրների ՀՆԱ-ն և արտաքին առևտրի ցուցանիշները 2010 թ.⁹²

<i>Ցուցանիշը</i>	<i>Եվրամիություն</i>	<i>Մաքսային միություն</i>
Համախառն ներքին արդյունք (մլրդ ԱՄՆ դոլար)	16632.6	2279.7
Ներմուծում (մլրդ ԱՄՆ դոլար) որից՝	6637.5	396.9
Ծառայություններ (մլրդ ԱՄՆ դոլար)	1367.7	183.7
Ծառայությունների մասնաբաժին (%)	20.6	46.3
Պատրաստի արտադրանք (մլրդ ԱՄՆ դոլար)	5269.5	313.2
Պատրաստի արտադրանքի մասնաբաժին (%)	79.4	53.7
Պատրաստի արտադրանքում տարբեր ապրանքախմբերի մասնաբաժին		
Գյուղատնտեսական արտադրանք (%)	11.4	12.5
Էներգակիրներ և հումք (%)	18.5	10.8
Արդյունաբերական արտադրանք (%)	68.1	74.6
Արտահանում (մլրդ ԱՄՆ դոլար) որից՝	6739.0	537.0
Ծառայություններ (մլրդ ԱՄՆ դոլար)	1576.3	52.2
Ծառայությունների մասնաբաժին (%)	23.4	9.7
Պատրաստի արտադրանք (մլրդ ԱՄՆ դոլար)	5162.5	484.8
Պատրաստի արտադրանքի մասնաբաժին (%)	76.6	90.3
Պատրաստի արտադրանքում տարբեր ապրանքախմբերի մասնաբաժին		
Գյուղատնտեսական արտադրանք (%)	13.1	4.4
Էներգակիրներ և հումք (%)	12.0	76.6
Արդյունաբերական արտադրանք (%)	72.9	16.2

⁹² Աղյուսակը կազմված է ՀՏՀ՝ Միջազգային առևտրի մեջ ներգրավվածության 2011 թ. հաշվետվության հիման վրա:

Հատկանշական է, որ Եվրամիության երկրների շուկաների սպասարկումն ավելի բարդ և աշխատատար է, քանի որ այս երկրներում առկա է սուր մրցակցություն, գործարար միջավայի սուբյեկտներն ավելի փորձառու և ֆինանսապես ապահովված են, քան Մաքսային միության երկրների արտադրողները: Մյուս կողմից՝ Եվրամիությունում ապրանքների որակին և հատկություններին ներկայացվող պահանջներն ավելի խիստ են՝ պայմանավորված ինչպես շուկայի պետական կարգավորման ու ապրանքների սերտիֆիկացման ավելի կատարյալ մեխանիզմների առկայությամբ, այպես էլ եվրոպացի սպառողների համեմատաբար բարձր վճարունակությամբ, ինչի պայմաններում վերջիններս ավելի շատ պահանջներ են ներկայացնում գնվող ապրանքների մակնիշին, որակին և հատկություններին, քան Մաքսային միության անդամ երկրների սպառողները: Հիմնականում սա է պատճառը, որ, թեև Եվրամիության երկրների արտադրողները ինչպես Հայաստանի, այնպես էլ Մաքսային միության երկրների ներմուծման առաջատար գործընկերներն են, սակայն պատրաստի արտադրանքի արտահանման բնագավառում դրանք զիջում են երրորդ երկրներին՝ կենտրոնանալով Հայաստանից ու Մաքսային միության երկրներից հումքի ներկրման վրա:

Նշված երկու տնտեսական միությունների մասնակից երկրներն էլ ՀՀ արտաքին առևտրի մեջ ունեն զգալի տեսակարար կշիռ: Մասնավորապես՝ ֆիզիկական ծավալների տեսանկյունից Եվրամիությունը ՀՀ արտահանման և ներմուծման առաջին կարևորագույն գործընկերն է, իսկ Ռուսաստանը՝ երկրորդ:

Աղյուսակ 3.6-ից երևում է, որ 2009–2012 թթ. Եվրամիության երկրների բաժինը ՀՀ արտահանման մեջ տատանվել է 43.5%–45.5%-ի շրջանակներում, թեև 2012 թ. զգալիորեն կրճատվել է՝ մինչև արտահանման 37.3%-ը: Դիտարկված ժամանակահատվածում Եվրամիության առաջին ութ երկրներին բաժին է ընկել դեպի Եվրամիություն արտահանման 97%-ը: 2009–2012 թթ. Մաքսային միության երկրների բաժինը մոտ երեք անգամ պակաս է եղել Եվրամիության երկրների համանման ցուցանիշից՝ ՀՀ արտահանման մոտ 16.0%-ը, թեև 2012 թ. զգալիորեն աճել է մինչև ՀՀ-ից արտահանման 21.3%-ը: Աղյուսակից երևում է, որ Մաքսային միության մյուս անդամների հետ ՀՀ-ը չունի զգալի առևտրային հարաբերություններ, իսկ արտահանման մոտ 95%-ը բաժին է ընկել Ռուսաստանին:

Աղյուսակ 3.6

ՀՀ արտաքին առևտրի կառուցվածքը Եվրամիության և Մաքսային միության երկրների հետ 2009–2012 թթ.⁹³

Ցուցանիշը	2009		2010		2011		2012	
	Արդ.	Ներմ.	Արդ.	Ներմ.	Արդ.	Ներմ.	Արդ.	Ներմ.
Համախառն արտաքին առևտ. (մլն ԱՄՆ դոլար)	710.2	3321.1	1041.1	3749.0	1334.3	4145.3	1361.0	4284.0
Եվրամիության երկրներ (մլն ԱՄՆ դոլար)	310.2	897.8	501.1	1026.9	607.4	1167.8	508.4	-
որից՝								-
Ավստրիա	8.5	57.3	4.3	56.6	2.8	47.7	-	-
Բելգիա	46.8	58.5	72.4	71.4	70.5	64.6	127.1	-
Գերմանիա	114.9	176.1	132.6	210.7	157.9	245.1	104.4	-
Իսպանիա	7.6	19.0	15.3	24.6	8.3	40.3	26.6	-
Իտալիա	6.9	113.6	4.8	122.2	4.6	169.6	7.7	-
Նիդերլանդներ	52.2	26.7	98.6	23.4	117.2	37.1	79.2	-
Ֆրանսիա	5.7	73.6	7.5	76.7	9.6	82.4	-	-
Բուլղարիա	60.0	86.3	156.6	112.4	152.2	102.2	129.3	-
Կիպրոս	-	-	-	-	-	-	8.1	-
Շվեդիա	-	-	-	-	-	-	9.2	-
Ընդամենը Եվրամիության հիմնական գործընկեր երկրներ ⁹⁴	302.6	611.1	492.1	698.0	523.1	789.0	491.6	-
Եվրամիության երկրների մասնաբաժինն արտ. առևտրում (%)	43.7	27.0	48.1	27.4	45.5	28.2	37.3	-
Եվր. հիմն. գործընկ. երկր. մասնաբ. Եվրամ. հետ ՀՀ արտաքին առևտրում (%)	97.4	-	98.2	-	86.1	-	96.7	-
Մաքսային միության երկրներ (մլն ԱՄՆ դոլար)	114.4	819.0	168.2	879.0	232.5	945.6	290.6	-
որից՝								-
Բելոռուս	4.6	24.6	4.5	31.9	5.9	29.5	6.7	-
Ղազախստան	2.4	3.2	3.1	11.9	4.4	25.3	4.0	-
Ռուսաստան	107.4	792.2	160.6	835.2	222.2	890.8	279.9	-
Մաքսային միության երկրների մասնաբաժինն արտ. առևտրում (%)	16.1	24.6	16.2	23.4	17.4	21.5	21.3	-

⁹³ Աղյուսակը կազմվել է ՀՀ ԱՎԾ 2004–2012 թթ. «Վիճակագրական տարեգրքերի» և ՀՀ ԿԱ ՊԵԿ 2004–2012 թթ. «Արտաքին առևտրի մաքսային վիճակագրության» տվյալների հիման վրա:

⁹⁴ Որպես Եվրամիության հիմնական գործընկեր երկրներ ընդունվել են ՀՀ արտահանման գործընկերները:

Սակայն պետք է նշել, որ արտահանման ապրանք-երկիր կառուցվածքի վերլուծության արդյունքներն որոշակիորեն ուրվագծում են հակառակ պատկեր: Մասնավորապես՝ թեև Եվրամիության երկրներին բաժին է ընկնում ՀՀ արտահանման մոտ կեսը, սակայն ապրանքային կառուցվածքի տեսանկյունից այն բազմատեսակացված չէ և հիմնականում հումք է: Այսպես, 2012 թ. դեպի Եվրամիության երկրներ 508.4 մլն ԱՄՆ դոլարի արտահանման մեջ (337 անուն ապրանք) 459 մլն ԱՄՆ դոլարը կամ դրա 90.4%-ը եղել է առաջին ութ գործընկեր երկիր արտահանված պղնձի, ցինկի, մոլիբդենի հանքաքարի, երկաթածուխի, չգտված պղնձի, մետաղական ջարդոնի և ադամանդի արտահանումը⁹⁵: Եվս 4.6% են նույն երկրներ արտահանված և պատրաստի արտադրանքում մեծ տեսակարար կշիռ ունեցող սպիրտը, ժամացույցները, սիգարետը, ներքնաշորերը և կոստյումները: Այսինքն՝ դեպի Եվրամիություն արտահանման 95%-ը ընդամենը 11 ապրանքախումբ է (արտահանված ապրանքախմբերի 3.3%-ը): Ակնհայտ է, որ ՀՀ պատրաստի արտադրանքը Եվրամիությունում զգալի պահանջարկ չունի, միևնույն ժամանակ, պետք է նշել, որ ՀՀ տնտեսության որոշ ճյուղերի (պղնձի և մոլիբդենի խտանյութերի) միակ կամ ամենաառաջատար միջազգային սպառողները Եվրամիության երկրներն են (տեքստիլ արդյունաբերություն, ժամագործություն, ծխախոտագործություն):

Մաքսային միության և, մասնավորապես, Ռուսաստանի պարագայում պատկերը որոշակիորեն այլ է: Պետք է նշել, որ թեև դեպի ՌԴ արտահանումը ևս կենտրոնացված է (արտահանվող ապրանքախմբերից 41-ին կամ անվանացանկի 9.5%-ին բաժին է ընկնում արտահանման 93%-ը), սակայն մոտ չորս անգամ ավելի մեծ թվով ապրանքախմբերում: Հումք չի արտահանվում, Ռուսաստանը ՀՀ-ից արտահանվող գյուղատնտեսական արտադրանքի (78.8 մլն ԱՄՆ դոլար կամ ՌԴ արտահանման 28%-ը) և ոգելից խմիչքների հիմնական սպառողն է (137.6 մլն ԱՄՆ դոլար կամ ՌԴ արտահանման 49.3%-ը): Դեպի ՌԴ արտահանման 15.7%-ը կամ 63.5 մլն ԱՄՆ դոլարը 17 ապրանքախմբերում ներառված ապրանքատեսակներ են՝ ադամանդ, պոմպեր, էլեկտրատեխնիկական արտադրանք, դեղորայք, խեցեգործական արտադրանք, սև մետաղներից արտադրանք և այլն:

Թեև Մաքսային միության երկրների ցուցանիշներն ավելի համեատ են, սակայն ներկա դրությամբ ՀՀ արտադրանքի հիմնական սպառողները հենց դրանք են և առաջին հերթին՝ Ռուսաստանը, իսկ Եվրամիության շուկայում հայրենական կազմակերպությունները ներկայում ոչ մրցունակ են և չեն կարող արդյունավետորեն իրացնել ընձեռված հնարավորությունները:

⁹⁵ Ուշագրավ է, որ ՀՀ մյուս կարևոր գործընկերների՝ ԱՄՆ-ի, Շվեյցարիայի և Իսրայելի արտահանման մասնաբաժնում 90%-ից ավելին ևս մետաղներն են, ադամանդը և ոսկին:

3.2 | Բիզնեսի միջազգային մրցունակության հիմքերը ՀՀ-ում

Առանց հատուկ վերլուծության էլ հասկանալի է, որ միջազգային շուկա դուրս գալու համար ընկերություններն իրենք պետք է արտահանման և բիզնեսի միջազգայնացման գործունեություն ծավալելու բավարար շարժառիթներ ու մրցունակություն ունենան, նաև տիրապետեն համապատասխան փորձի ու հմտությունների: Այնուհետև՝ կարևոր է պարզել շուկայում մրցակցությունը բնորոշող գործոնները, երկրի գլոբալ մրցունակությունը պայմանավորող գործոններն ու կառավարության ջանքերի արդյունավետությունը: Իսկ արդեն ներթափանցման տարբեր երկրների շուկաներում նշյալ խումբ գործոնների համակցությունը մեծ ազդեցություն կունենա տվյալ կազմակերպության արժեքային շղթայի մրցունակության վրա⁹⁶:

Պետք է նշել, որ երկրի արտահանման և բիզնեսի միջազգայնացման հնարավորությունները սերտորեն փոխկապակցված են նրա գլոբալ վարկանիշին և մրցունակությանը: Ներկայում ամեն մի երկրի մրցունակության ու վարկանիշի գնահատման կարևորագույն բաղադրիչներից են Համաշխարհային տնտեսական ֆորումի փորձագետների՝ յուրաքանչյուր տարի սահմանվող «Երկրների գլոբալ մրցունակության համաթիվը» և «Միջազգային առևտրի մեջ երկրների ներգրավվածության համաթիվը»:

ՀՀ դիրքերը Համաշխարհային տնտեսական ֆորում «Գլոբալ մրցունակության համաթիվ» 2010–2013 թթ. հրապարակումներում⁹⁷

Աղյուսակ 3.7

Վարկանիշային կազմակերպությունը	Ձեկույցը	Հաշվեկրու տարին	Դիտարկված երկրների թիվը	ՀՀ դիրքը
Համաշխարհային տնտեսական ֆորում	Գլոբալ մրցունակության համաթիվ	2009–2010	133	97
		2010–2011	139	98
		2011–2012	142	92
		2012–2013	144	82
		2013–2014	148	79

Աղյուսակ 3.7-ից ակնհայտ է, որ ՀՀ գլոբալ մրցունակությունը գնահատված է բավական ցածր: Եթե վարկանիշային աղյուսակը պայմանականորեն բաժանենք չորս խմբի՝ «մրցունակ» երկրներ (1–30 տեղեր), «միջին մրցունակ» երկրներ (31–62 տեղեր), «բավարար մրցունակ» երկրներ (63–96

⁹⁶ Տե՛ս Porter M. Competitive Advantage of Nations, Macmillan, New York 1990, pp. 229.

⁹⁷ Աղյուսակը կազմված է ՀՏՀ 2009–2013 թթ. հրապարակված «Գլոբալ մրցունակության հաշվետվությունների» հիման վրա:

տեղեր) և «ոչ մրցունակ» երկրներ (97–144 տեղեր), ապա ՀՀ տնտեսությունը հնարավոր է բնորոշել իբրև «բավարար մրցունակ» (եզրափակում է նման երկրների հնգյակը): Պետք է նշել, որ ՀՀ գլոբալ մրցունակությունը ցածր է հիմնական տարածաշրջանային մրցակիցների համեմատ: Իսկ ծովային ելք չունեցող երկրների շարքում ՀՀ-ն ունի միջին դիրքեր, առաջ է հիմնականում միայն աֆրիկյան երկրներից:

Հատկանշական է, որ ՀՀ մրցունակությունը ցածր է ինչպես մրցունակության համաթվի, այնպես էլ դրա առանձին բաղադրիչների առումով: Այսպես, 2012–2013 թթ. վարկանիշային աղյուսակում ՀՀ դիրքը բազային համարվող «Ինստիտուտներ» գործոնի գծով 71-րդն է, «Ենթակառուցվածքային» գործոնի՝ 80-րդը, «Մակրոտնտեսական միջավայրի»՝ 83-րդը, իսկ «Առողջապահության և առաջնային կրթության»՝ 80-րդը:

Տնտեսության արդյունավետությունը բնորոշող «Բարձրագույն կրթության և վերապատրաստումների» ցուցանիշի գծով ՀՀ-ն զբաղեցնում է 70-րդ տեղը, «Այրանքային շուկաների արդյունավետության» ցուցանիշի՝ 72-րդ տեղը, «Աշխատաշուկայի արդյունավետության»՝ 30-րդը, «Ֆինանսական շուկաների զարգացման»՝ 78-րդը, «Տեխնոլոգիական պատրաստվածության»՝ 92-րդը, իսկ «Շուկայի չափերի»՝ 115-րդ տեղը: Նորարարությունների կիրառման և բիզնեսի փորձառության աստիճանը բնորոշող «Բիզնեսի փորձառություն» ցուցանիշի գծով ՀՀ-ն զբաղեցնում է 92-րդ տեղը, իսկ «Նորարարության» ցուցանիշի՝ 105-րդը⁹⁸: Թվարկումից ակնհայտ է, որ բիզնեսի միջազգայնացման համար առանցքային նշանակություն ունեցող այնպիսի գործոնների համար, ինչպիսիք են՝ շուկայի չափերը, բիզնեսի փորձառությունն ու նորարարությունների կիրառման մակարդակը՝ ՀՀ-ն ունի ոչ մրցունակ երկրներին բնորոշ դիրքեր:

Բիզնեսի միջազգայնացման մյուս կարևոր ցուցիչներից մեկն էլ Համաշխարհային տնտեսական ֆորումի փորձագետների «Միջազգային առևտրի մեջ երկրների ներգրավվածության համաթիվն» է: Վերջինը, ըստ էության, ցույց է տալիս միջազգային առևտրի մեջ երկրի կշիռը պայմանավորող գործոնների գծով վերջինի մրցունակության աստիճանը:

Եթե այս վարկանիշային աղյուսակը ևս պայմանականորեն բաժանենք չորս խմբի՝ «միջազգային առևտրում մրցունակ» երկրներ (1–38 տեղեր), «միջազգային առևտրում միջին մրցունակ» երկրներ (39–67 տեղեր), «միջազգային առևտրում բավարար մրցունակ» երկրներ (68–98 տեղեր) և «միջազգային առևտրում ոչ մրցունակ» երկրներ (99–132 տեղեր), ապա ՀՀ տնտեսությունը հնարավոր է բնորոշել իբրև «միջազգային առևտրում միջին մրցունակ»: Պետք է նշել, որ այս վարկանիշում ՀՀ համեմատական դիրքերը տարածաշրջանային մրցակիցների և ծովային ելք չունեցող երկրների շարքում առավել բարենպաստ են:

⁹⁸ Stu Global Competitiveness Report 2012-2013, by World Economic Forum Geneva, 2012

«Գլոբալ մրցունակության» 2011–2012, 2012–2013 համաթվերում
 ՀՀ համեմատական դիրքը տարածաշրջանային հարևանների և
 ծովային ելք չունեցող երկրների շարքում⁹⁹

Աղյուսակ 3.8

Երկիրը	2011–2013թ գրադեցրած դիրքը	2011–2012թ գրադեցրած դիրքը
Շվեյցարիա	1	1
Ավստրիա	16	19
Լյուքսեմբուրգ	22	23
Չեխիա	39	38
Թուրքիա	43	59
Ադրբեջան	46	55
Ղազախստան	51	72
Հունգարիա	60	48
Իրան	66	62
Սլովակիա	71	69
Վրաստան	77	88
Բոտսվանա	79	78
Մակեդոնիա	80	79
Հայաստան	82	92
Մոլդովա	87	93
Մոնղոլիա	93	96
Սերբիա	95	95
Տաջիկստան	100	105
Ջամբիա	102	113
Բոլիվիա	104	103
Պարագվայ	116	122
Եթովպիա	121	106
Ուզանդա	123	121
Նեպալ	125	125
Ղրղզստան	127	126
Մալի	128	128
Մալավի	129	117
Ջիմբաբվե	132	132
Բուրկինա Ֆասո	133	136
Լեսոտո	137	135
Չադ	139	142
Բուրունդի	144	140

⁹⁹ Աղյուսակը կազմված է ՀՏՀ 2012–2013 թթ. հրապարակած «Գլոբալ մրցունակության հաշվետվությունների» հիման վրա:

ՀՀ դիրքը ՀՏՀ «Միջազգային առևտրի մեջ երկրների ներգրավվածության համաթվում»¹⁰⁰

Համաշխարհային տնտեսական համաժողով	Միջազգային առևտրի մեջ ներգրավվածության համաթիվ	2009	121	64
		2010	125	52
		2012	132	59

Հատկանշական է, որ վարկանիշային աղյուսակում տարբեր գործոնների մասով ՀՀ մրցունակությունը բնորոշող դիրքերը ցրված են և հիմնականում չեն համապատասխանում ընդհանրացված վարկանիշին: Մասնավորապես՝ «Միջազգային առևտրի մեջ երկրների ներգրավվածության համաթիվ» 2012 թ. վարկանիշային աղյուսակում ՀՀ դիրքը շուկայի հասանելիությունը բնորոշող (13-րդ տեղ) «Ներքին շուկայի հասանելիություն» գործոնի գծով 15-րդն է, իսկ «Միջազգային շուկաների հասանելիություն» գործոնի՝ 38-րդը: Ընդհանրապես, շուկայական հասանելիության ցուցանիշով ՀՀ-ը հնարավոր է համարել միջազգային առևտրում մրցունակ երկիր: Սահմանի վրա վարչարարության աստիճանը բնորոշող (85-րդ տեղ) «Մաքսային վարչարարության արդյունավետության» ցուցանիշի գծով ՀՀ-ն զբաղեցնում է 74-րդ տեղը, «Ներմուծման-արտահանման գործընթացների արդյունավետության» ցուցանիշի գծով՝ 96-րդ տեղը, իսկ «Սահմանի վրա վարչարարության պարզության» ցուցանիշի՝ 100-րդ տեղը:

Ակնհայտ է, որ սահմանի վրա վարչարարության ցուցանիշը ձևավորող գործոնների գծով ՀՀ-ն միջազգային առևտրում հնարավոր է դիտարկել կա՛մ բավարար մրցունակություն ունեցող, կա՛մ ոչ մրցունակ: Տրանսպորտային և կոմունիկացիոն ենթակառուցվածքները բնորոշող (63-րդ տեղ) «Տրանսպորտային ենթակառուցվածքների որակի և արդյունավետության» ցուցանիշի գծով ՀՀ-ն զբաղեցնում է 59-րդ տեղը, «Տրանսպորտային ծառայությունների որակի և արդյունավետության» ցուցանիշի՝ 62-րդը, իսկ «ICTs (տեղեկատվական և հաղորդակցային տեխնոլոգիաների) ծառայությունների որակի և օգտագործման մակարդակի»՝ 67-րդ տեղը: Կարելի է նշել, որ տրանսպորտային բաղադրիչի մասով ՀՀ դիրքերն առավել մոտ են հիմնական վարկանիշային դիրքին, որով ՀՀ-ն հնարավոր է բնորոշել իբրև միջազգային առևտրում «միջին» մրցունակությամբ երկիր: Բիզնես միջավայրը բնորոշող (61-րդ տեղ) «Կարգավորող միջավայր» ցուցանիշի գծով՝ ՀՀ-ն զբաղեցնում է 85-րդ տեղը, իսկ «Ֆիսկալ ծառայությունների» ցուցանիշի գծով՝ 49-րդ տեղը¹⁰¹: Ակնհայտորեն՝ կարգավորող միջավայրի մասով ՀՀ-ը միջազգային առևտրում ոչ մրցունակ երկրների շարքում է, իսկ Ֆիսկալ ծառայությունների որակի մասով՝ միջին մրցունակությամբ երկրների:

¹⁰⁰ Աղյուսակը կազմված է ՀՏՀ՝ Միջազգային առևտրի մեջ ներգրավվածության 2008–2013 թթ. հաշվետվությունների հիման վրա:

¹⁰¹ Stui GlobalEnablingTrade Report, by the World Economic Forum 2012.

«Երկրների միջազգային առևտրին ներգրավվածության» 2010, 2012 համաթվերում ՀՀ համեմատական դիրքը տարածաշրջանային հարևանների և ծովային ելք չունեցող երկրների շարքում¹⁰²

Աղյուսակ 3.10

Երկիրը	2012 թ. գրադեցրած դիրքը	2010 թ. գրադեցրած դիրքը
Շվեյցարիա	8	5
Լյուքսեմբուրգ	10	9
Ավստրիա	15	14
Չեխիա	41	42
Հունգարիա	47	49
Ռուանդա	51	վարկանիշում չի ներառվել
Բոտսվանա	54	53
Սլովակիա	55	47
Հայաստան	59	52
Մակեդոնիա	61	56
Թուրքիա	62	62
Սերբիա	71	67
Մոլդովա	76	վարկանիշում չի ներառվել
Ադրբեջան	81	77
Մալավի	85	83
Ջամբիա	88	85
Ուգանդա	98	94
Պարագվայ	101	103
Ղազախստան	105	88
Եթովպիա	106	107
Տաջիկստան	110	108
Ղրղզրստան	111	100
Լեսոտո	113	101
Մոնղոլիա	114	116
Իրան	117	վարկանիշում չի ներառվել
Մալի	121	111
Բուրկինա Ֆասո	122	110
Նեպալ	124	118
Զիմբաբվե	129	122
Բուրունդի	131	125
Չադ	132	124

¹⁰² Աղյուսակը կազմված է ՀՏՀ՝ Միջազգային առևտրի մեջ երկրների ներգրավվածության 2008-2013թթ հաշվետվությունների հիման վրա

Ընդհանրապես, Համաշխարհային տնտեսական ֆորումի հրապարակած երկու զեկույցների առանձին գործոնների վերլուծությունից ակնհայտ է դառնում, որ գլոբալ շուկայում և միջազգային առևտրում ՀՀ ցածր մրցունակության հիմնական պատճառներն են.

- ✓ կոռուպցիայի մակարդակը,
- ✓ կառավարչական բյուրոկրատիան,
- ✓ վարկունակության տարբեր ինդեքսներում ՀՀ ցածր դիրքերը,
- ✓ բիզնեսի ֆինանսավորման աղբյուրների սակավությունը,
- ✓ սակագնային կարգավորման առկա մեխանիզմները,
- ✓ հարկերի կիրառվող դրույքաչափերը,
- ✓ հարկային և մաքսային քաղաքականության ոչ պարզ լինելը և մաքսային վարչարարության որակը,
- ✓ արտաբժության վերահսկողության կիրառվող մոտեցումները,
- ✓ տնտեսության ենթակառուցվածքների ցածր որակը,
- ✓ մակրոտնտեսական ցուցանիշների ոչ բավարար կայունությունը,
- ✓ բարձրագույն կրթության և կառավարչական դպրոցների ցածր որակը,
- ✓ ՀՀ տեխնոլոգիական պատրաստվածության ցածր աստիճանը,
- ✓ շուկայի փոքր չափերը,
- ✓ գործարար միջավայրի սահմանափակ փորձառությունն ու նորամուծությունների կիրառման ցածր մակարդակը,
- ✓ ներքին մրցակցության ինտենսիվության առկա աստիճանը,
- ✓ տարբեր ապրանքային շուկաներում հաստատված գերիշխանությունը,
- ✓ հակամենաշնորհային քաղաքականության արդյունավետությունը,
- ✓ գործարարությունը կարգավորող միջավայրի որակը,
- ✓ դատական իշխանության անկատարությունը,
- ✓ հովանավորչության առկայությունը,
- ✓ տրանսպորտային ենթակառուցվածքների և ճանապարհների որակը,
- ✓ ծովային ենթակառուցվածքների բացակայությունն ու դրանցից՝ մոտակա երկրներում օգտվելու սահմանափակումները,
- ✓ գնաճի բարձր տեմպերը,
- ✓ հետազոտությունների և զարգացման վրա կատարվող ծախսերի փոքր ծավալները,
- ✓ հետազոտությունների և զարգացման բնագավառում կառավարություն-արդյունաբերություն-գիտական հաստատություններ կապի բացակայությունը
- ✓ աշխատակիցների վերապատրաստումների ցածր աստիճանը,
- ✓ միջազգային բաշխման կապուդինների վրա վերահսկողության բացակայությունը,
- ✓ բիզնեսում մարքեթինգի կիրառման սահմանափակությունը,
- ✓ բիզնեսի՝ սպառողների վրա կենտրոնացման ցածր աստիճանը

Միջազգային առևտրում և գլոբալ շուկայում երկրների մրցունակությունը հնարավոր է բնորոշել նաև այլ գործոններով: Դրանցից առավել հատկանշական են երկրի դիրքը՝ «Հարիթեյջ» հիմնադրամի «Տնտեսական ազատության», Համաշխարհային բանկի «Գործարարության դյուրինության», Ֆիտչ և Մուդիս գործակալությունների «Վարկունակության», «Ինտերբրենդ», «Բրենդ ֆինանս» և «Ֆյուչրբրենդ» վերազգային խորհրդատ-

վական գործակալությունների «Ազգային բրենդերի ճանաչելիության», «Հեղինակության ինստիտուտ» միջազգային խորհրդատվական ընկերության «Երկրների գլոբալ հեղինակության» վարկանիշային աղյուսակներում, ինչպես նաև «Խաղաղության համար հիմնադրամի» «Երկրների գլոբալ անգործունակության վարկանիշում»:

ՀՀ դիրքերը տարբեր կազմակերպությունների վարկանիշային աղյուսակներում

Աղյուսակ 3.11

Հրապարակող կազմակերպությունը	Վարկանիշը	Հրապարակման տարեթիվը	Ներառված երկրների թիվը	Երկրի դիրքը
Ուոլ Սթրիթ ամսագիր և Հարիթիջ հիմնադրամ	Տնտեսական ազատության համաթիվ	2012	179	38
Համաշխարհային բանկ	Doing Business 2013	2013	185	32
ՏՀԶԿ	Երկրների ռիսկի դասակարգում	2010	186	83
Ֆիտչ վարկանիշային կազմակերպություն	Երկրների սուվերեն վարկանիշ	2013	196	BB-
Մոդիս վարկանիշային կազմակերպութ.	Երկրների սուվերեն վարկանիշ	2013	196	Ba2
Խաղաղության համար հիմնադրամ	Երկրների գլոբալ անգործունակության համաթիվ	2012	184	105 Միջինից ցածր կայունությանը երկիր

Աղյուսակ 3.11-ում բերված են ՀՀ դիրքերը այն գլոբալ կազմակերպությունների վարկանիշերում, որոնցում ՀՀ-ը ներառված է: Դրանցից ակնհայտ է, որ, մասնավորապես, ազգային բրենդի ճանաչելիության և երկրի հեղինակության վարկանիշերում ՀՀ-ը ներառված չէ (հիմնականում աննշան գլոբալ ճանաչելիության պատճառով): Իսկ մնացյալ վարկանիշերից հիմնականում բարենպաստ դիրքեր ունի «Հարիթեյջ» հիմնադրամի «Տնտեսական ազատության» և Համաշխարհային բանկի «Գործարարության դյուրինության» վարկանիշերում, որոնց մանրամասն վերլուծությունից, սակայն, պարզ է, որ ՀՀ-ը, բացի վերը նշված հիմնախնդիրներից, լուրջ խնդիրներ ունի նաև միջազգային առևտրի կարգավորման, պայմանագրերի կատարման, ընկերությունների լուծարման, առևտրի, ներդրումների ու ֆինանսական ազատության, ինչպես նաև սեփականության իրավունքի պաշտպանության բաղադրիչների բարելավման առումով:

3.3 | Ինստիտուտների և ենթակառուցվածքների դերը մրցունակության բարելավման գործում: Տնտեսաչափական վերլուծության արդյունքները

Համաշխարհային մրցունակության ինդեքսի 12 հենասյուների հիման վրա կառուցված տնտեսաչափական մոդելների շրջանակներում փորձ է կատարվել պարզելու «Ինստիտուտներ» և «Ենթակառուցվածքներ» հենասյուների բարելավման արդյունքում երկրի մրցունակության և դրա առանձին հենասյուների բարելավման հնարավոր չափերը: Այդ նպատակով, նախ, 53 երկրների 2011–2012 թթ. և 2012–2013 թթ. գնահատականների պանելային տվյալների հիման վրա պանելային փոքրագույն քառակուսիների մեթոդով գնահատվել են մրցունակության հենասյուների փոխկապվածությունները բացահայտող հավասարումներ¹⁰³ (ինստիտուտների մասով արդյունքները ներկայացված են 3.12 և 3.13 աղյուսակներում, իսկ ենթակառուցվածքների մասով՝ գծապատկեր 3.14-ում և 3.15-ում): Հարկ է նշել, որ թեև տվյալ հավասարումների հատուկացումները կարող են նաև միանշանակ չլինել և հնարավոր է կառուցել այլ հատուկացումներով մոդելներ, սակայն գնահատված համապատասխան ռեգրեսիոն հավասարումների փոփոխականների նշանակալիությունը հաստատում է բացահայտված փոխկապվածությունները: Վերոնշյալ հավասարումների հիման վրա, այնուհետև, ինստիտուտների գործոնը համարելով միակ արտածին փոփոխական, կառուցվել և լուծվել է 11 հենասյուների՝ միաժամանակյա հավասարումների համակարգ: Վերջինիս ներքո էլ իրականացվել է «Ինստիտուտներ» հենասյուի գնահատականի միավոր բարելավման արդյունքում մյուս հենասյուների և մրցունակության ընդհանրական համաթվի արձագանքի վերլուծություն:

Մասնավորապես՝ ինչպես կարելի է նկատել 3.2–3.5 գծապատկերներից, 2012–2013 թթ. մրցունակության համաթվում ներառված «Ինստիտուտներ» հենասյուի 3.9 գնահատականի մեկ միավորով բարելավման արդյունքում մրցունակության բոլոր հենասյուներն արձանագրում են բարելավում, իսկ առավել բարելավվում են շուկայի չափի, տեխնոլոգիական պատրաստվածության և նորարարությունների հենասյուները: «Ինստիտուտների» բարելավման պայմաններում ամենաքիչ ազդեցությունը կրում է աշխատանքի շուկայի արդյունավետության հենասյունը:

Գծապատկեր 3.4-ից և 3.5-ից երևում է, որ «Ինստիտուտների» մեկ միավոր բարելավման դրական ազդեցությունների արդյունքում ՀՀ ընդհանուր մրցունակության գնահատականը բարելավվում է շուրջ 1.0 կետով:

¹⁰³ Գնահատվել են երկու խումբ մոդելներ՝ հիմնված, նախ, 53 երկրների տվյալների, ապա ծովային ելք չունեցող 28 երկրների տվյալների հիման վրա, որոնց արդյունքները ներկայացված են համապատասխանաբար Աղյուսակներ 3.11-3.14-ում:

Սա նշանակում է, որ եթե ՀՀ-ը Համաշխարհային մրցունակության զեկույցում «Ինստիտուտների» հենասյան 2012–2013 թթ.¹⁰⁴ 71-րդ տեղից բարձրանա մինչև 43-րդ տեղը, ապա ընդհանուր մրցունակության համաթիվը կբարելավվի և 2012–2013 թթ. 82-րդ տեղից կհայտնվի 25-րդ տեղում: Հարկ է հավելել, որ ըստ 2013–2014 թթ. հերթական զեկույցի՝ Հայաստանի «Ինստիտուտներ» հենասյան գնահատականը նախորդ տարվա նկատմամբ բարելավվել է շուրջ 0.08 միավորով, ինչի արդյունքում ըստ այդ հենասյան Հայաստանը զբաղեցնում է 65-րդ տեղն աշխարհում:

Ինչ վերաբերում է ենթակառուցվածքներին, ինչպես երևում է 3.6–3.9 գծապատկերներից՝ 2012–2013թթ. մրցունակության համաթվում ներառված ենթակառուցվածքներ հենասյան 3.71 գնահատականի մեկ միավորով բարելավման արդյունքում մրցունակության բոլոր հենասյուները արձանագրում են բարելավում («աշխատանքի շուկայի արդյունավետություն» հենասյունը աննշան նվազում է արձանագրում, ինչը կախվածության բացատրման իմաստով նշանակալի չէ), իսկ առավել բարելավվում են «շուկայի չափի», «տեխնոլոգիական պատրաստվածության» և «նորարարությունների» հենասյուները:

3.8 և 3.9 գծապատկերներից երևում է, որ ենթակառուցվածքների միավոր բարելավման դրական ազդեցությունների արդյունքում ՀՀ ընդհանուր մրցունակության գնահատականը բարելավվում է շուրջ 0.75 կետով: Սա նշանակում է, որ եթե ՀՀ-ը Համաշխարհային մրցունակության զեկույցում «ենթակառուցվածքներ» հենասյան 2012–2013 թթ.¹⁰⁴ 80-րդ տեղից բարձրանա մինչև 42-րդ տեղը, ապա ընդհանուր մրցունակության համաթիվը կբարելավվի և 2012–2013 թթ. 82-րդ տեղից կհայտնվի 30-րդ տեղում: Հարկ է հավելել, որ ըստ 2013–2014 թթ. զեկույցի՝ Հայաստանի «ենթակառուցվածքներ» հենասյան գնահատականը նախորդ տարվա նկատմամբ բարելավվել է շուրջ 0.1 միավորով, ինչի արդյունքում ըստ այդ հենասյան Հայաստանը զբաղեցնում է 80-րդ տեղն աշխարհում: Նման պայմաններում ՀՀ ընդհանուր մրցունակության գնահատականը բարելավվել է 0.1 միավորով և Հայաստանը զբաղեցրել է 79-րդ տեղն աշխարհում¹⁰⁴:

¹⁰⁴ Պետք է նկատել, որ 2013-2014 թթ. արձանագրած միտումները լիովին համընկնում են կառուցած մոդելի կանխատեսումներին. այսպես՝ 0.1 միավորով ենթակառուցվածքների գնահատականի բարելավումը, համաձայն մոդելի պետք է հանգեցնեք շուրջ 0.08 միավորով ընդհանուր համաթվի գնահատականի բարձրացման, ինչի արդյունքում պետք է արձանագրվեք ՀՀ ընդհանուր մրցունակության ըստ 2012-2013 թթ. զեկույցի, սակայն քանի որ 2013-2014 թթ., թեև արձանագրվել է ենթակառուցվածքների հենասյան գնահատականի աճ, սակայն ըստ այդ հենասյան երկրի դիրքը չի փոխվել, ակնհայտ է դառնում այն հանգամանքը, որ ՀՀ դիրքը՝ ըստ ընդհանուր մրցունակության ինդեքսի ևս չի փոխվել՝ հաշվի առնելով երկու տարիների շարքերի համադրված տարբերակը: Վերոնշյալ փաստերը վկայում են կառուցված մոդելի նաև բարձր կանխատեսումային հատկության մասին:

11 հեննայունների փոխկապվածությունների հավասարումների համակարգը՝ ըստ 53 երկրի տվյալների

	<i>Infrastructure</i>	<i>Macro Environment</i>	<i>Health Prim Education</i>	<i>Higher Education</i>	<i>Goods Market Efficiency</i>	<i>Labor Market Efficiency</i>	<i>Fin Mark Development</i>	<i>Technological Readiness</i>	<i>Market Size</i>	<i>Business Sophistication</i>	<i>Innovation</i>
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Institutions						0.238958*** (3.80)	0.311764*** (4.86)		-0.676775*** (-5.09)		0.280542*** (4.24)
Infrastructure				0.150708** (1.99)	0.055934* (1.70)	0.139901*** (3.12)		0.354888*** (5.67)	0.421203*** (3.27)		
Macro Environment					0.053463* (1.96)			0.117024** (2.59)			
Health Prim Education				0.445275*** (6.23)				0.281345*** (4.35)			
Higher Education	0.272672*** (2.67)		0.622625*** (6.63)						0.274474* (1.78)		
Goods Market Efficiency	0.387275*** (2.73)						0.758433*** (7.37)			0.469302*** (16.71)	
Labor Market Efficiency					0.091531* (1.82)						
Fin Mark Development					0.335378*** (6.88)			0.202524*** (2.66)			
Technological Readiness	0.513241*** (5.22)	0.409926*** (8.04)	0.145348* (1.82)	0.175452* (1.85)							
Market Size	0.169841*** (3.18)			0.093319** (2.09)							0.13233*** (3.08)

	<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>	<i>6</i>	<i>7</i>	<i>8</i>	<i>9</i>	<i>10</i>	<i>11</i>	<i>12</i>
Business Sophistication						0.211895*** (4.33)						0.755306*** (8.39)
Innovation					0.140896** (2.02)				0.316771*** (5.31)	0.664679*** (4.83)	0.561517*** (17.79)	
Constant	-1.502204*** (-3.76)	3.229071*** (14.06)	2.176278*** (12.99)	-0.334953 (-1.42)	1.174962*** (5.71)	2.94127*** (18.09)	-0.440418* (-1.81)	-1.434863*** (-4.89)	1.227823*** (3.58)			-1.100734*** (-7.29)
R-squared	0.920329	0.383572	0.82697	0.9193	0.90898	0.567765	0.871456	0.942636	0.734362	0.936	0.918032	
Adjusted R-squared	0.917174	0.377645	0.82361	0.915265	0.903464	0.559372	0.86896	0.939768	0.723842	0.936	0.915621	
S.E. of regression	0.411791	0.697888	0.410795	0.330291	0.19765	0.373689	0.302385	0.328019	0.656314	0.244	0.337147	
Total panel (balanced) observations	106	106	106	106	106	106	106	106	106	106	106	106

Ծանոթագրություն: Աղյուսակում բերված են գործակիցների մեծությունները, նրանց ներքևում փակագծերում բերված են t-վիճակագրի մեծությունները: Աստղանիշերով նշված են նշանակալիության մակարդակը:

*-p-մեծությունը<0,1,

**-p-մեծությունը<0,05,

***- p-մեծությունը<0,01:

11 հենասյուների փոխկապվածությունների հավասարումների համակարգը՝
ըստ 28 ծովային ելք չունեցող երկրի տվյալների

	<i>Infrastructure</i>	<i>Macro Environment</i>	<i>Health Prim Education</i>	<i>Higher Education</i>	<i>Goods Market Efficiency</i>	<i>Labor Market Efficiency</i>	<i>Fin Mark Development</i>	<i>Technological Readiness</i>	<i>Market Size</i>	<i>Business Sophistication</i>	<i>Innovation</i>
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>	<i>6</i>	<i>7</i>	<i>8</i>	<i>9</i>	<i>10</i>	<i>11</i>	<i>12</i>
Institutions	0.197805*** (3.00)				0.12013* (1.89)		0.214814** (2.40)	-0.350736*** (-3.82)	-0.398898** (-2.22)		0.31443*** (4.06)
Infrastructure				0.384296*** (6.73)				0.561418*** (7.04)			
Macro Environment									0.264157** (2.10)		
Health Prim Education				0.428298*** (7.32)				0.151688** (2.49)		0.1364*** (4.19)	
Higher Education	0.389575*** (4.48)		0.911453*** (15.44)						0.482463*** (4.20)		
Goods Market Efficiency						0.277994* (1.69)	0.774224*** (5.46)	0.593837*** (4.62)			
Labor Market Efficiency				0.126587* (1.56)	0.114195* (1.66)						
Fin Mark Development					0.337264*** (4.20)					0.244561*** (3.91)	
Technological Readiness	0.615332*** (7.48)	0.347028*** (3.71)			0.150712*** (3.46)						
Market Size		0.269753** (2.20)		0.107596* (1.85)			0.127685** (2.26)				

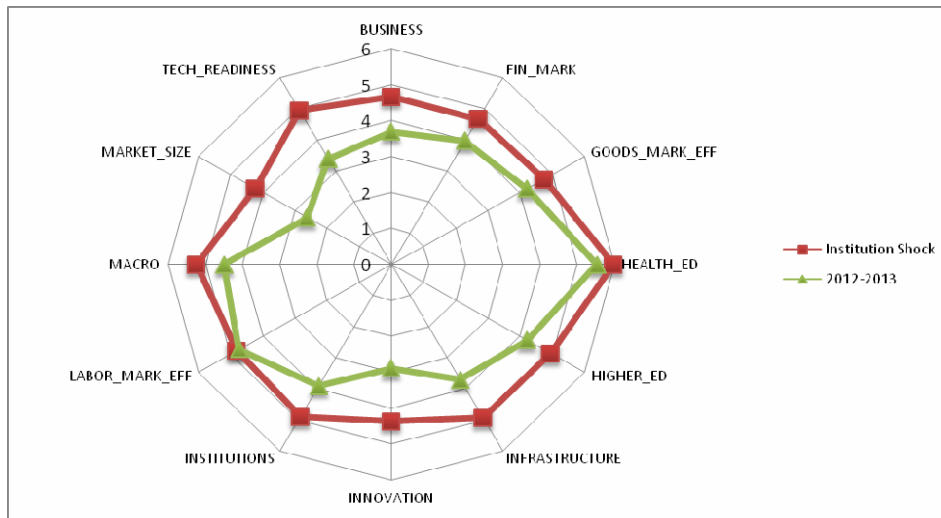
	<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>	<i>6</i>	<i>7</i>	<i>8</i>	<i>9</i>	<i>10</i>	<i>11</i>	<i>12</i>
Business Sophistication												0.795927*** (9.17)
Innovation							0.252314** (2.36)		0.345188*** (3.50)	0.408616** (2.04)	0.554628*** (11.17)	
Constant	-0.976992*** (-5.05)	2.645366*** (9.36)	1.637212*** (7.30)	-0.610895* (-1.77)	1.300896*** (4.80)	2.408958*** (5.35)	-0.519556* (-1.60)	-1.311513*** (-3.62)	0.274825 (0.57)	0.274116* (1.79)	-0.961197*** (-5.20)	
R-squared	0.952088	0.529671	0.815327	0.938269	0.873101	0.43847	0.827622	0.958291	0.643333	0.935827	0.903326	
Adjusted R-squared	0.949324	0.511923	0.811907	0.933428	0.863149	0.417281	0.817677	0.95412	0.61536	0.932125	0.899678	
S.E. of regression	0.265351	0.546757	0.420029	0.247555	0.197049	0.388498	0.29444	0.237685	0.525245	0.183725	0.259317	
Total panel (balanced) observations	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56

Ծանոթագրություն: Աղյուսակում բերված են գործակիցների մեծությունները, նրանց ներքևում փակագծերում բերված են t-վիճակագրի մեծությունները: Աստղանիշերով նշված են նշանակալիության մակարդակը:

*-p-մեծությունը<0,1,

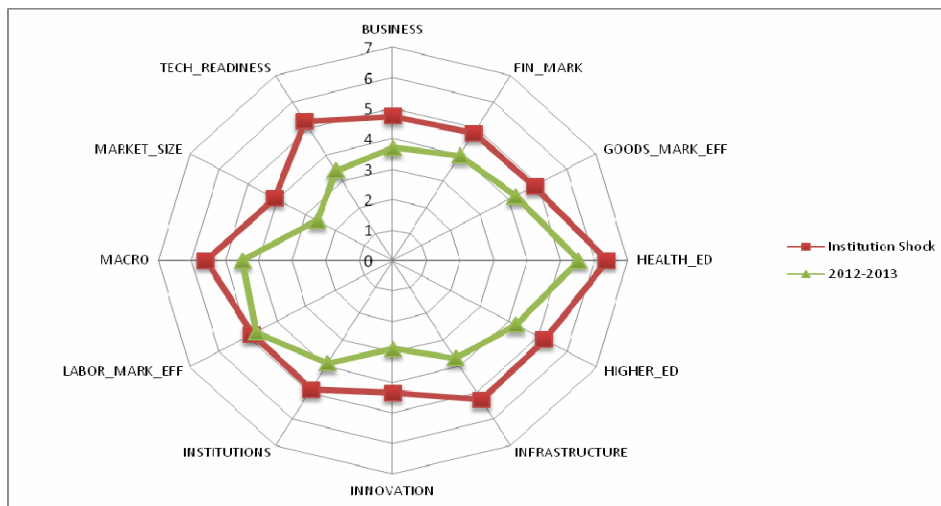
**-p-մեծությունը<0,05,

***- p-մեծությունը<0,01:



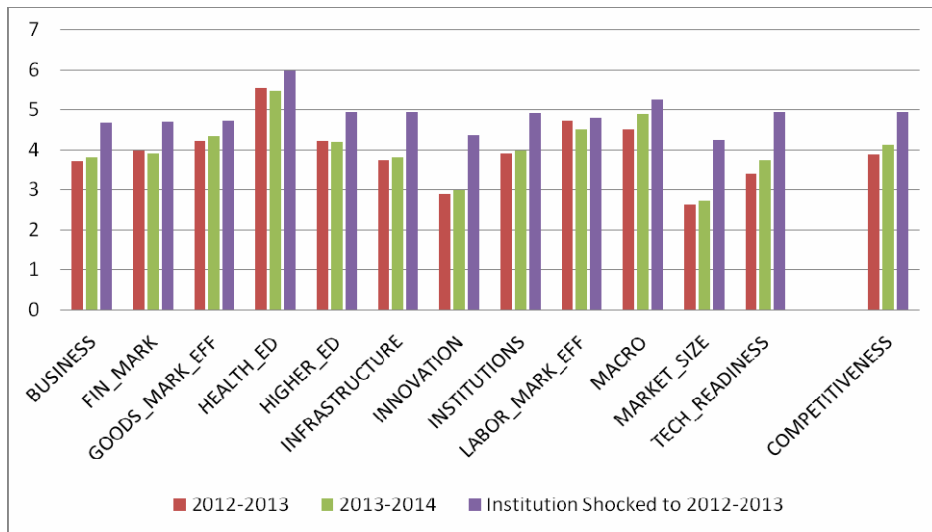
Գծապատկեր 3.2

2012–2013 թթ. մրցունակության զեկույցի և դրա նկատմամբ «ինստիտուտներ» գնահատականի 1 միավոր բարելավման ազդեցությունների համեմատական նկարագիրը՝ ըստ 12 հենասյուների (53 երկրների տվյալներով մոդել)



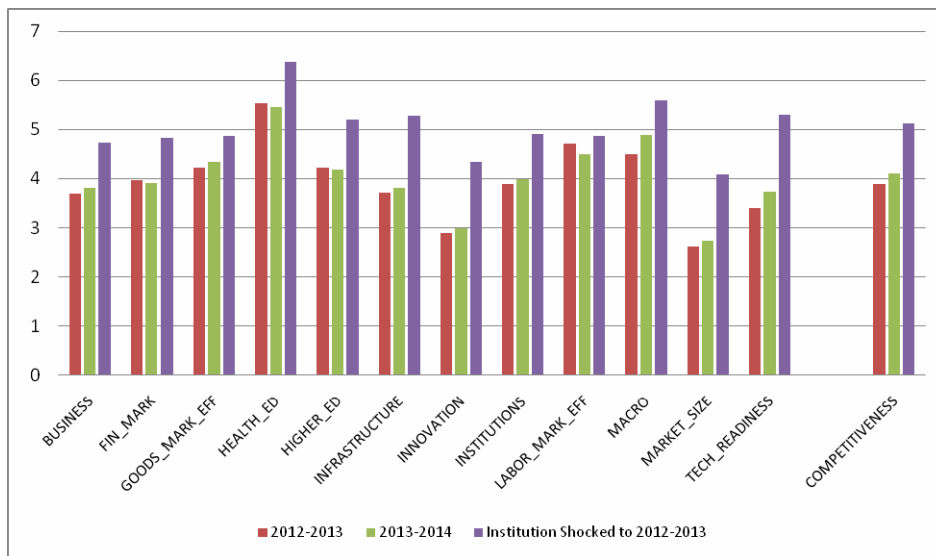
Գծապատկեր 3.3

2012–2013 թթ. մրցունակության զեկույցի և դրա նկատմամբ «ինստիտուտներ» գնահատականի 1 միավոր բարելավման ազդեցությունների համեմատական նկարագիրը՝ ըստ 12 հենասյուների (28 ծովային ելք չունեցող երկրների տվյալներով մոդել)



Գծապատկեր 3.4

Մրցունակության համաթվի, դրա հենասյուների դինամիկան և 2012–2013 թթ. նկատմամբ գնահատականը (53 երկրների տվյալներով մոդել)



Գծապատկեր 3.5

Մրցունակության համաթվի, դրա հենասյուների դինամիկան և 2012–2013 թթ. նկատմամբ գնահատականը (28 ծովային ելք չունեցող երկրների տվյալներով մոդել)

11 հենասյուների փոխկապվածությունների հավասարումների համակարգը՝
ըստ 53 երկրի տվյալների

	<i>Infrastructure</i>	<i>Macro Environment</i>	<i>Health Prim Education</i>	<i>Higher Education</i>	<i>Goods Market Efficiency</i>	<i>Labor Market Efficiency</i>	<i>Fin Mark Development</i>	<i>Technological Readiness</i>	<i>Market Size</i>	<i>Business Sophistication</i>	<i>Innovation</i>
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>	<i>6</i>	<i>7</i>	<i>8</i>	<i>9</i>	<i>10</i>	<i>11</i>	<i>12</i>
Institutions						0.238958*** (3.80)	0.311764*** (4.86)		-0.676775*** (-5.09)		0.280542*** (4.24)
Infrastructure				0.150708** (1.99)	0.055934* (1.70)	0.139901*** (3.12)		0.354888*** (5.67)	0.421203*** (3.27)		
Macro Environment					0.053463* (1.96)			0.117024** (2.59)			
Health Prim Education				0.445275*** (6.23)				0.281345*** (4.35)			
Higher Education			0.622625*** (6.63)						0.274474* (1.78)		
Goods Market Efficiency	0.361383** (2.26)						0.758433*** (7.37)			0.469302*** (16.71)	
Labor Market Efficiency	0.199955** (2.10)				0.091531* (1.82)						
Fin Mark Development	0.445473*** (3.89)				0.335378*** (6.88)			0.202524*** (2.66)			

<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>	<i>6</i>	<i>7</i>	<i>8</i>	<i>9</i>	<i>10</i>	<i>11</i>	<i>12</i>
Technological Readiness		0.409926*** (8.04)	0.145348* (1.82)	0.175452* (1.85)							
Market Size				0.093319** (2.09)							0.13233*** (3.08)
Business Sophistication					0.211895*** (4.33)						0.755306*** (8.39)
Innovation	0.264741*** (4.26)			0.140896** (2.02)				0.316771*** (5.31)	0.664679*** (4.83)	0.561517*** (17.79)	
Constant	-1.082484*** (-2.81)	3.229071*** (14.06)	2.176278*** (12.99)	-0.334953 (-1.42)	1.174962*** (5.71)	2.94127*** (18.09)	-0.440418* (-1.81)	-1.434863*** (-4.89)	1.227823*** (3.58)		-1.100734*** (-7.29)
R-squared	0.869409	0.383572	0.82697	0.9193	0.90898	0.567765	0.871456	0.942636	0.734362	0.936	0.918032
Adjusted R-squared	0.864237	0.377645	0.82361	0.915265	0.903464	0.559372	0.86896	0.939768	0.723842	0.936	0.915621
S.E. of regression	0.376073	0.697888	0.410795	0.330291	0.19765	0.373689	0.302385	0.328019	0.656314	0.244	0.337147
Total panel (balanced) observations	106	106	106	106	106	106	106	106	106	106	106

Ծանոթագրություն: Աղյուսակում բերված են գործակիցների մեծությունները, նրանց ներքևում փակագծերում բերված են t-վիճակագրի մեծությունները: Աստղանիշերով նշված են նշանակալիության մակարդակը:

*-p-մեծությունը<0,1,

**-p-մեծությունը<0,05,

***- p-մեծությունը<0,01:

11 հենասյուների փոխկապվածությունների հավասարումների համակարգը՝
ըստ 28 ծովային ելք չունեցող երկրի սվյալների

	<i>Infrastructure</i>	<i>Macro Environment</i>	<i>Health Prim Education</i>	<i>Higher Education</i>	<i>Goods Market Efficiency</i>	<i>Labor Market Efficiency</i>	<i>Fin Mark Development</i>	<i>Technological Readiness</i>	<i>Market Size</i>	<i>Business Sophistication</i>	<i>Innovation</i>
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>	<i>6</i>	<i>7</i>	<i>8</i>	<i>9</i>	<i>10</i>	<i>11</i>	<i>12</i>
Institutions					0.12013* (1.89)		0.214814** (2.40)	-0.350736*** (-3.82)	-0.398898** (-2.22)		0.31443*** (4.06)
Infrastructure				0.384296*** (6.73)				0.561418*** (7.04)			
Macro Environment									0.264157** (2.10)		
Health Prim Education				0.428298*** (7.32)				0.151688** (2.49)		0.1364*** (4.19)	
Higher Education			0.911453*** (15.44)						0.482463*** (4.20)		
Goods Market Efficiency	0.557494*** (3.67)					0.277994* (1.69)	0.774224*** (5.46)	0.593837*** (4.62)			
Labor Market Efficiency				0.126587* (1.56)	0.114195* (1.66)						
Fin Mark Development					0.337264*** (4.20)					0.244561*** (3.91)	
Technological Readiness		0.347028*** (3.71)			0.150712*** (3.46)						
Market Size		0.269753** (2.20)		0.107596* (1.85)			0.127685** (2.26)				

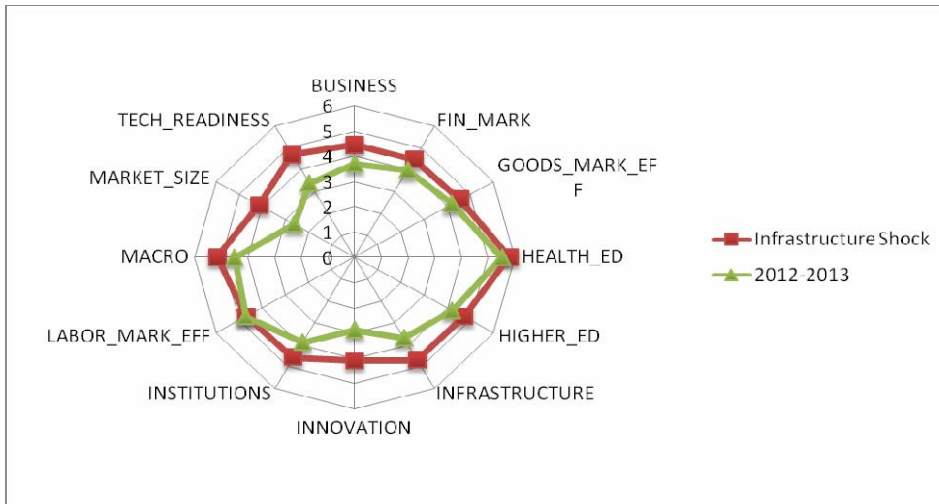
	<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>	<i>6</i>	<i>7</i>	<i>8</i>	<i>9</i>	<i>10</i>	<i>11</i>	<i>12</i>
Business Sophistication												0.795927*** (9.17)
Innovation	0.545085*** (5.51)						0.252314** (2.36)		0.345188*** (3.50)	0.408616** (2.04)	0.554628*** (11.17)	
Constant	-0.193766 (-0.47)	2.645366*** (9.36)	1.637212*** (7.30)	-0.610895* (-1.77)	1.300896*** (4.80)	2.408958*** (5.35)	-0.519556* (-1.60)	-1.311513*** (-3.62)	0.274825 (0.57)	0.274116* (1.79)	-0.961197*** (-5.20)	
R-squared	0.800424	0.529671	0.815327	0.938269	0.873101	0.43847	0.827622	0.958291	0.643333	0.935827	0.903326	
Adjusted R-squared	0.792893	0.511923	0.811907	0.933428	0.863149	0.417281	0.817677	0.95412	0.61536	0.932125	0.899678	
S.E. of regression	0.359503	0.546757	0.420029	0.247555	0.197049	0.388498	0.29444	0.237685	0.525245	0.183725	0.259317	
Total panel (balanced) observations	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56

Ծանոթագրություն: Աղյուսակում բերված են գործակիցների մեծությունները, նրանց ներքևում փակագծերում բերված են t-վիճակագրի մեծությունները: Աստղանիշերով նշված են նշանակալիության մակարդակը:

*-p-մեծությունը<0,1,

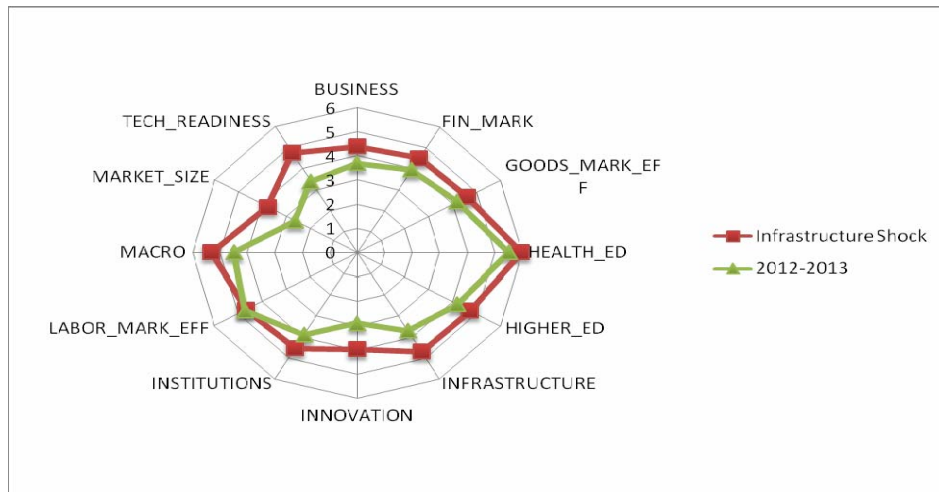
**-p-մեծությունը<0,05,

*** - p-մեծությունը<0,01:



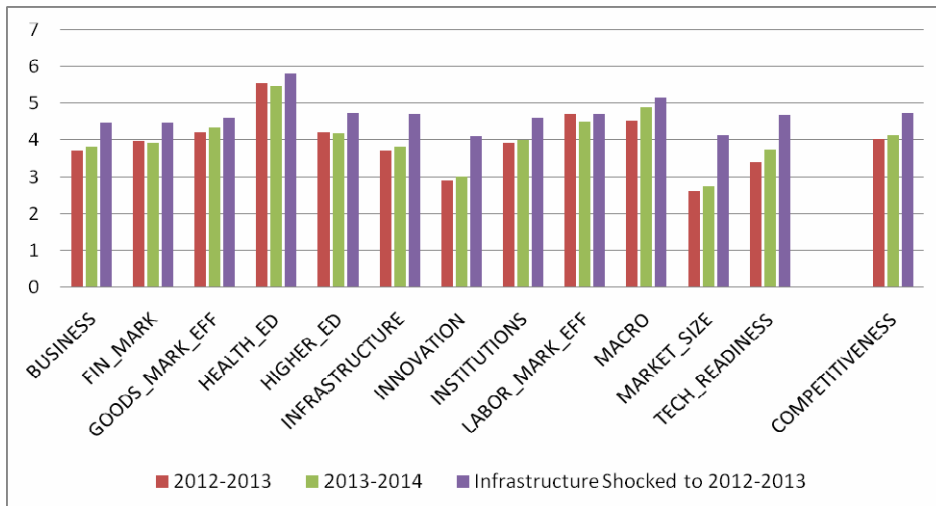
Գծապատկեր 3.6

2012–2013 թթ. մրցունակության զեկույցի և դրա նկատմամբ «ենթակառուցվածքներ» գնահատականի 1 միավոր բարելավման ազդեցությունների համեմատական նկարագիրը՝ ըստ 12 հենասյուների (53 երկրների տվյալներով մոդել)



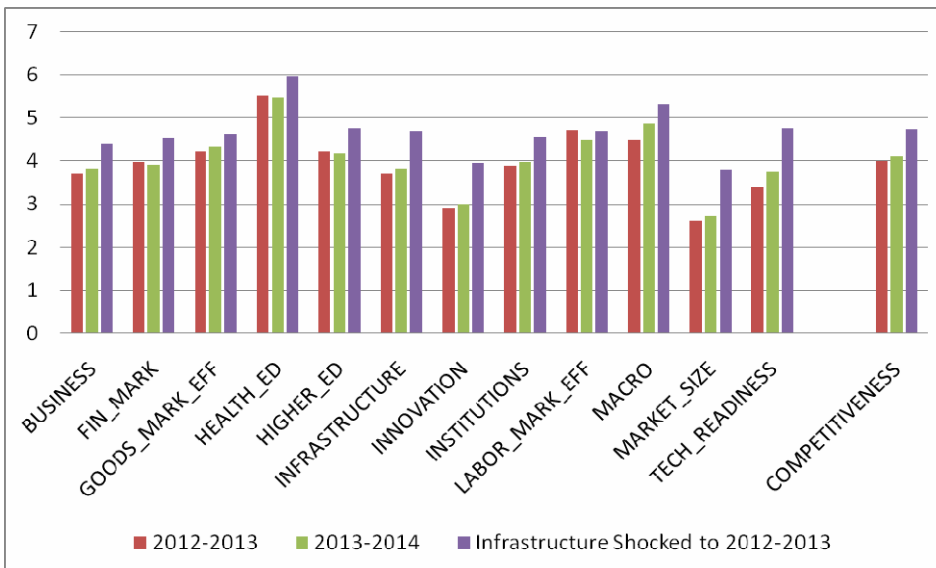
Գծապատկեր 3.7

2012–2013 թթ. մրցունակության զեկույցի և դրա նկատմամբ «ենթակառուցվածքներ» գնահատականի 1 միավոր բարելավման ազդեցությունների համեմատական նկարագիրը՝ ըստ 12 հենասյուների (28 ծովային ելք չունեցող երկրների տվյալներով մոդել)



Գծապատկեր 3.8

Մրցունակության համաթվի, դրա հենասյուների դինամիկան և 2012–2013 թթ. նկատմամբ համապատասխան շուկի գնահատականը (53 երկրների տվյալներով մոդել)



Գծապատկեր 3.9

Մրցունակության համաթվի, դրա հենասյուների դինամիկան և 2012–2013 թթ. նկատմամբ գնահատականը (28 ծովային ելք չունեցող երկրների տվյալներով մոդել)

Մրցունակության ցուցանիշը իր համալիրության և բազմակողմանիության շնորհիվ այն եզակի ցուցանիշներից է, որով հնարավոր է գնահատել երկրի զարգացման հեռանկարները, կատարել կանխատեսումներ, մշակել ազգային ռազմավարությունը: Մրցունակության այս առանձնահատկությամբ ցուցանիշը դառնում է առավել հետաքրքրական և հիմք է տալիս շարունակելու մեթոդաբանության կատարելագործման աշխատանքները:

Հատկանշական է, որ IMD-ն և WEF-ը տարբեր կերպ են մեկնաբանում «ազգային մրցունակություն» հասկացությունը: Դրա հետ մեկտեղ, այդ երկու մեթոդն էլ հեռու են կատարյալ և ճշգրիտ լինելուց: Նրանք չեն կարող ներառել բոլոր այն փոփոխականները, որոնք որոշում են արտադրողականությունն ու բարեկեցությունը: Բացի դրանից, ՀՏՖ-ն և Մենեջմենթի զարգացման միջազգային հիմնադրամն ակնհայտորեն հաշվի չեն առնում փոփոխականների միջև փոխհարաբերությունների հնարավորությունը: Չէ՞ որ առանձին փոփոխականներ կարող են ունենալ բացասական կախվածություն, այսինքն՝ մի փոփոխականի բարելավումը կարող է հանգեցնել մյուսի վատթարացմանը: Եվ, վերջապես, այս կենտրոնների որոշ տվյալներ ձեռք են բերվում հարցումների միջոցով, որոնք համարվում են սուբյեկտիվ գործոններ:

Հետազոտությունը ցույց տվեց, որ ծովային ելք չունեցող երկրների տնտեսական զարգացման համար անհրաժեշտ է հետևյալ քայլերի իրականացումը.

- Բարելավել ներքին տրանսպորտային ենթակառուցվածքները. ներդրումները երկաթուղային և ճանապարհային ցանցերի կառուցման և պահպանման մեջ զգալիորեն կկրճատեն բեռնափոխադրման ծախսերը:
- Տարածաշրջանային ենթակառուցվածքային ինտեգրման ռազմավարությունը հնարավորություն կտա զարգացնելու առևտրային նոր ուղիներ, և ծովային ելք չունեցող երկրներին միջազգային շուկաների ընդլայնված հասանելիության հնարավորություն կտա: Ենթակառուցվածքային ինտեգրումը պահանջում է նաև ներդրումներ նոր նավահանգիստների կառուցման և պահպանման մեջ, ինչը կծառայի ամբողջ տարածաշրջանին:
- Տարածաշրջանային ինտեգրացիոն ռազմավարությունը պետք է ուշադրություն դարձնի նաև վարչական կոորդինացմանը:
- Ծովային ելք չունեցող երկրներում պետք է կատարել ներդրումներ արդյունաբերության այն զարգացող ճյուղերում, որոնք ամենից քիչն են կախված տրանսպորտային ծախսերից: Սա նշանակում է անցում հումքային ապրանքներից դեպի բարձր արժեք ունեցող ապրանքների արտադրությանը, որոնց ինքնարժեքը տրանսպորտային ծախսերի

համեմատ ավելի բարձր է: Այս ռազմավարությունը կարող է ներառել նաև ծառայությունների ոլորտի զարգացումը:

Բիզնեսի միջազգայնացման խթանման նոր ռազմավարությունը պետք է հենվի գործունեների համալիր հետազոտության, դրանց պատճառահետևանքային կապերի վերլուծության ու առաջադրած խնդիրների գնահատման արդյունքների վրա: Հայաստանի Հանրապետությունում բիզնեսի միջազգայնացման նոր ռազմավարության մշակումը պետք է հաջորդաբար ներառի հետևյալ քայլերը.

1. ՀՀ տնտեսության գլոբալ մրցունակությունը պայմանավորող գործոնների պարզաբանում և վերլուծություն: ՀՀ գլոբալ մրցունակության և «Պատրաստված է Հայաստանում» բրենդի միջազգային ճանաչելիության բարձրացման միջոցառումների մշակում:
2. Արտահանման համատեքստում ՀՀ տնտեսության ճյուղերի համեմատական առավելությունների գնահատում ու արտահանման «ներուժային» ճյուղերի սահմանում:
3. ՀՀ ապրանքային շուկաների վերլուծություն, հայրենական կազմակերպությունների առանցքային փորձի ու հմտությունների գնահատում, դրանց շուկայական հասունացման խոչընդոտների բացահայտում և առկա խնդիրների լուծման միջոցառումների մշակում:
4. Արտահանման ու ներմուծման որակական ցուցանիշների վերլուծություն, մասնավորապես՝ արտահանման կազմի, կառուցվածքի և աշխարհագրության կենտրոնացման աստիճանի գնահատում ու դիվերսիֆիկացման միջոցառումների մշակում:
5. Գործարար միջավայրում արտահանման խթանների և խոչընդոտների վերլուծություն:
6. Արտահանմանն ուղեկցող ծառայությունների (արտահանող միջազգային սպառող շղթայի ենթակառուցվածքների) վերլուծություն:
7. Արտահանման խթանման միջազգային մոդելների վերլուծություն, համադրում և ՀՀ գործարար միջավայրում դրանց ներդրման (հարմարեցման) հնարավորությունների գնահատում:
8. Ձեռնարկատիրության խթանման ֆինանսական աջակցության միջոցառումների մշակում:
9. Արտահանման խթանման ծրագրի տնտեսական արդյունավետության գնահատում (բյուջետային մուտքերի շարժընթացի, տնտեսական աճի և տնտեսական զարգացման վրա նշյալ ծրագրի կարճաժամկետ ու երկարաժամկետ ազդեցության գնահատում և կանխատեսում):
10. ՀՀ բիզնես միջավայրի միջազգայնացմանն ուղղված միջոցառումների շրջանակներում ՀՀ բուհերում նախատեսել միջազգային մրցունակության հիմնախնդիրներն ընդգրկող դասընթաց, որը կնպաստի արտահանման խթանման համար անհրաժեշտ կադրային ներուժի բարելավմանը:

1. «Աճ-մրցակցություն պարադոքս»: «Տնտեսություն և արժեքներ» հետազոտական կենտրոն: Երևան, հուլիս 2008 թ.:
2. Ինստիտուցիոնալ իրավիճակի գնահատումը մրցակցության և պետական աջակցության բնագավառներում, AEPLAC 2007:
3. Հայաստանի ազգային մրցունակության զեկույց, Տնտեսություն և արժեքներ հետազոտական կենտրոն, Եր., 2008, 2009, 2010 թվականներ:
4. Հայաստանի ազգային մրցունակության զեկույց 2011–2012, «Տնտեսություն և արժեքներ» հետազոտական կենտրոն 2012 թ.:
5. Հայաստանի Հանրապետության ազգային անվտանգության ռազմավարությունը, Երևան 2007 թ.:
6. Հայաստանի Հանրապետության Մաքսային օրենսդրության իրավական ակտերի ժողովածու: Երևան 2006:
7. Հայաստանի վիճակագրական տարեգիրք 2010, ՀՀ ԱՎԾ Երևան 2010:
8. Հայաստանի վիճակագրական տարեգիրք 2011, ՀՀ ԱՎԾ. Երևան 2011:
9. Համաշխարհային տնտեսական համաժողովի Հայաստանի մրցունակության 2011–2012թթ. ինդեքս, ՀՀ ԿԲ պաշտոնական կայքէջ՝ <http://www.cba.am/AM/panalyticalmaterialsresearches/GCI-2011-2012-for%20web%20page.pdf>
10. Հայաստանի տրանսպորտի ոլորտի զարգացման ռազմավարություն 2020, Վերջնական հաշվետվություն, PADECO Co. ՍՊԸ՝ VGM Partners-ի հետ համատեղ Երևան, 2008 թ. նոյեմբեր:
11. Մարկոսյան Ա., Ավագյան Բ. «Անբարենպաստ աշխարհագրական դիրքը և դեպի ծով ելք ունենալու պետության իրավունքը» հոդված, ՀՊՏՀ Բանբեր, № 4(28), Երևան 2012, էջ 41–55, 4 էջ:
12. Նազարյան Գ.Ա., Փախյան Ա.Ա., «Արտաքին առևտրի արդյունավետության բարձրացումն ըստ Կիոտոյի միջազգային կոնվենցիայի» հոդված, ՀՊՏՀ Բանբեր, № 1(19), Երևան 2010, էջ 80–92, 13 էջ:
13. Мау В. Экономический рост и постиндустриальные вызовы // Проблемы теории и практики прогнозирования. 2003, №1.
14. Абалкин Л.И. Логика экономического роста. М., 2002.
15. Алещенко В.В. Теоретико-методологические вопросы конкурентоспособности экономической системы // Маркетинг в России и за рубежом. 2005, №1.
16. Андреева Л. Взгляд на системную конкурентоспособность как доминанты устойчивого развития экономики /Л. Андреев, Е. Миргородская// Экономист. 2004, № 1.
17. Афанасьев М., Мясникова Л. Мировая конкуренция и кластеризация экономики // Вопросы экономики. 2005, №4.
18. Балацкий Е.В., Павличенко Р. Иностраные инвестиции и экономический рост: теория и практика исследования // МЭиМО. 2002, №1.
19. Белл Д. Грядущее постиндустриальное общество. М., 1999.
20. Гайдар Е. Современный экономический рост и догоняющее развитие // МЭМО. 2003, № 8.
21. Гельвановский М.И. Глобализация и национальная конкурентоспособность // Экономическая теория на пороге XXI века. Глобальная экономика / Под ред. Ю.М. Осипова и др. М., 2003.

22. Говорова Н. Конкурентоспособность основной фактор развития современной экономики // Проблемы теории и практики управления. 2006, №4.
23. Голиченко О.Г. Проблема регулирования экономического роста в макроэкономических моделях // Экономика и математические методы. 2001, № 4.
24. Губанов С. Рост без развития и его пределы // Экономист. 2006, №4.
25. Иванова Н. Национальные инновационные системы. // Вопросы экономики, 2001, №7.
26. Крюков В., Ахматукаев М., Заика Н. Модернизация экономики и проблемы конкурентоспособности // Экономист. 2004, №11.
27. Куранов Г. Факторы экономического роста: оценки и прогноз // Г. Куранов, О.Засов // Экономист. 2003, № 1.
28. Кушлин В. Диапазон стратегических решений // Экономист. 2004, №10.
29. Миронов В., Экономический рост и конкурентоспособность промышленности: ценовые и неценовые факторы анализа // Вопросы экономики. 2006, №3.
30. Михайлов О.В. Основы мировой конкурентоспособности. М., 2004.
31. Портер М.Е. Стратегия конкуренции: методика анализа отраслей и деятельности конкурентов. М, 1997.
32. Рей А., Конкурентные стратегии государства и фирм в экспортноориентированном развитии // Вопросы экономики. 2004, №8.
33. Трунип С. Структурная трансформация национальной экономики: к методологии анализа детерминант прогресса или регресса // РЭЖ. 2004, № 3.
34. Фоломьев А. Обоснование инновационного типа воспроизводства // Экономист. 2005, №8.
35. “Doing Business in Landlocked Economies 2009”/ World Bank and IFC, p. 2.
36. “The Road to Hell Is Unpaved”, *The Economist*, 19 December 2002.
37. AEPLAC, “Armenian Transport Policy and WTO Trading System”, Yerevan, 2004,
38. America’s competitive crisis: confronting the new reality. Council of competitiveness, Wash. 1987.
39. America’s competitive crisis: confronting the new reality. Council of competitiveness, Wash. 1987.
40. Anwarul K. Chowdhury, Sandagdorj Erdenebileg „Anwarul K. Chowdhury, Sandagdorj Erdenebileg „Geography Against Development” UN-OHRLLS, New York, 2006,” UN-OHRLLS, New York, 2006, 57 p.
41. Anwarul K. Chowdhury, Sandagdorj Erdenebileg „Geography Against Development” UN-OHRLLS, New York, 2006, 58 p.
42. Armenia Competitiveness Assessment: Submitted by Nathan Associates Inc. J.E. Austin Associates Inc. 2004, Final Report.
43. Arvis J., Raballand G., Marteau J., „The Cost of Being Landlocked: Logistics Costs and Supply Chain Reliability”, World Bank Policy Research Working Paper WPS 4258, WB, Washington, D.C., June 2007, p
44. Bond, Eric W., „Transportation Infrastructure Investments and Trade Liberalization”, April 2000.
45. Collier, Paul, „Primary Commodity Dependence and Africa’s Future”, World Bank, April 2002, p. 2.

46. Economic Development Problems of Landlocked Countries, Landis MacKellar, Andreas Worgotter, Julia Worz, Transition Economics Series No. 14, January 2000, p. 1.
47. EMF „Rapport sur la competitivite industrielle internationale”, 1984, Paris.
48. EMF „Rapport sur la competitivite industrielle internationale”, 1984, Paris.
49. ESCAP Trade Cost Database (version 2), www.unescap.org/tid/artnet/trade-costs.asp, accessed 5, November 2012.
50. ESCAP’s calculations based on data from UNCOMTRADE available from WITS (in SITC Revision 4 classification).
51. Gallup, John Luke, Jeffrey Sachs and Andrew D. Mellinger, „Geography and Economic Development”, Harvard Center for International Development Working Paper No. 1, March 1999, p. 18.
52. Gallup, Sachs and Mellinger, p. 23.
53. Geography against development, A Case for Landlocked Developing Countries, A. Chowdhury, S. Erdenibileg, UN-OHRLLS, New York 2006, p 31.
54. Geography against development, A Case for Landlocked Developing Countries, A. Chowdhury, S. Erdenibileg, UN-OHRLLS, New York 2006.
55. Geography against development, A Case for Landlocked Developing Countries, A. Chowdhury, S. Erdenibileg, UN-OHRLLS, New York 2006, p 20.
56. Global Competitiveness Forum Report 2010–2011.
57. Global Competitiveness Forum Report 2011–2012.
58. Global Competitiveness Forum Report 2012–2013.
59. Global Economic Prospects 2005: *Trade, Regionalism, and Development*, The World Bank, Washington, D.C., 2005, Chapter 4: Beyond Trade Policy Barriers: Lowering Trade Costs Together, p. 80.
60. Human Development Report 2002.
61. Human Development Report 2013.
62. Hummels, David, “Time as a Trade Barrier”, Purdue University, July 2001, p. 21.
63. IMD World competitiveness yearbook 2008 (www.imd.org).
64. IMD World competitiveness yearbook 2011 (www.imd.org).
65. IMD World competitiveness yearbook 2012 (www.imd.org).
66. IMD World Competitiveness Yearbook, 2003.
67. IMD’s World Competitiveness Yearbook, 2003.
68. International Monetary Fund (2001); World Development Indicators (2002).
69. Market Access Indicators by ITC. UNCTAD and WTO 2010.
70. Michael L., John W., Jeffrey D. and Thomas S., „*The Challenges Facing Landlocked Developing Countries*” *Journal of Human Development* Vol. 5, No. 1, March 2004, p. 38.
71. Michael L., John W., Jeffrey D. and Thomas S., „*The Challenges Facing Landlocked Developing Countries*” *Journal of Human Development* Vol. 5, No. 1, March 2004, p. 38.
72. Porter E. Michael, „Armenian Competitiveness: Towards a Strategy for Economic Development”, „Armenia 2020 Summit” Institute for Strategy and Competitiveness Harvard Business School, Cambridge, Massachusetts, 8 March 2005.
73. Porter M. Competitive Advantage of Nations, Macmilan, New York 1990 pp. 229.
74. Progress on International Trade and Trade Facilitation in Implementing the Almaty Programme of Action TECHNICAL SESSION 2, ESCAP/OHRLLS/ECE/Government of

- Lao PDR Final Regional Review of the Almaty Programme of Action for the Landlocked Developing Countries 2013.
75. Radelet and Sachs, p. 10.
 76. Redding and Venables, „Economic Geography and International Inequality”, *Journal of International Economics*, April 2003, p. 25.
 77. Redding, Stephen, and Peter K. Schott, „Distance, Skill Deepening and Development”, *Journal of Development Economics* 72(2), 2003, p. 3.
 78. Sachs, Jeffrey, *Emerging Asia*, Asian Development Bank and Harvard Institute for International Development, 1997.
 79. The Challenges Facing Landlocked Developing Countries, Michael L. Faye, John W. Mcarthur, Jeffery D. Sachs, *Journal of Human Development* Vol. 5, No. 1, March 2004, p 40.
 80. The Competitiveness of Thailand: Economic Analysis from Competitiveness Reports, By Piyachart Phiromswad, Sabin Srivannaboon, Taka Fujioka, Pongsak Hoontrakul, 2008, page 11.
 81. The Competitiveness of Thailand: Economic Analysis from Competitiveness Reports, By Piyachart Phiromswad, Sabin Srivannaboon, Taka Fujioka, Pongsak Hoontrakul, 2008, page 11.
 82. The Global competitiveness Report 2005–2006, World Economic Forum, 2005.
 83. The Global competitiveness Report 2008–2009, World Economic Forum, 2008.
 84. The Global competitiveness Report 2011–2012, World Economic Forum, 2011.
 85. The Global competitiveness Report 2012–2013, World Economic Forum, 2012.
 86. Towards development in landlocked economies, Rodrigo Carcamo-Diaz, *macroeconomia del desarrollo*, Santiago, Chile, February 2004, p 10.
 87. Towards development in landlocked economies, Rodrigo Carcamo-Diaz, *macroeconomia del desarrollo*, Santiago, Chile, February 2004, p 11.
 88. UN_LLDs Factsheet, Office of the High Representative for the Least Developed Countries, Landlocked Developing Countries and Small Island Developing States (UN-OHRLS).
 89. UNCTAD/LDC/2003/3, “Improvement of Transit Systems in Southern and Eastern Africa”, April 2003.
 90. Venables, A.J., and N. Limao (2001), „Infrastructure, geographical disadvantage, transport costs and trade”, *The World Bank Economic Review*, vol. 15, No. 3.
 91. World Bank list of economies (January 2011) - <http://data.worldbank.org/about/country-classifications/country-and-lending-groups>
 92. World Bank, *Global Economic Prospects and the Developing Countries 2002*;
 93. World Development Indicators (2012).
 94. World Development Report 2011. /World Bank, Geneva 2011.
 95. World Development Report 2012. /World Bank, Geneva 2012.
 96. World economic situation and prospects 2011, UN New York 2011, page 1-47.
 97. World Trade Organization (2012), *International Trade Statistics 2012*. Geneva. Available from www.wto.org/english/res_e/statis_e/its2012_e/its12_toc_e.htm.
 98. WTO Stasistic database online accessed 13 Feb 2013 from http://www.wto.org/english/res_e/statis_e/quarterly_comm_serve.htm

Հեղափոխական խմբի ղեկավար՝

ԳՐԻԳՈՐ ԱՐՇԱՄԻ ՆԱԶԱՐՅԱՆ

տնտեսագիտության թեկնածու, դոցենտ

Հեղափոխական խմբի կազմը՝

ԴԱՎԻԹ ՆԵՐՍԻԿԻ ՀԱԽՎԵՐԳՅԱՆ

տնտեսագիտության թեկնածու, դոցենտ

ԱՇՈՏ ԱՐԾՐՈՒՆԻ ԵՂԻԱԶԱՐՅԱՆ

տնտեսագիտության թեկնածու, դոցենտ

ԱՐՄԵՆ ՎԱՐԴԱՆԻ ԳՐԻԳՈՐՅԱՆ

տնտեսագիտության թեկնածու, դոցենտ

ԱՆՆԱ ԱՐՄԵՆԻ ՓԱՍԼՅԱՆ

տնտեսագիտության թեկնածու

ԱՐԱՔՍ ՍԱՄՎԵԼԻ ԱՐԲԱՀԱՄՅԱՆ

ասպիրանտ

Ծովային ելք չունեցող երկրների միջազգային մրցունակության հիմնախնդիրները (ՀՀ օրինակով)

Ժամանակակից համաշխարհային տնտեսության գլոբալացումն առավել մեծ չափով է պայմանավորում ազգային տնտեսության զարգացումը: Դրան համապատասխան՝ երկրի իրավահավասար և ներդաշնակ ինտեգրումը համաշխարհային տնտեսությանը հնարավոր կլինի միայն նրա համարժեք մրցունակության դեպքում: Երկրների ֆինանսատնտեսական կապերի խորացումը, ազգային տնտեսությունների բացությունը, փոխլրացումն ու սերտաճումը պայմանավորում են ՀՀ ռազմավարական կողմնորոշումը՝ մուտք գործել համաշխարհային տնտեսություն ոչ որպես «կցորդ», այլ տեխնոլոգիական զարգացման բարձր մակարդակով, ֆինանսական ուժեղ ինստիտուտներով, զարգացած ենթակառուցվածքներով երկիր: Հետազոտության շնորհիվ որոշակիացվել է խիստ արդիական այն հիմնախնդրի լուծումը, որն առնչվում է ծովային ելք չունեցող երկրների տրանսպորտային ծախսերի բարձր մակարդակին և դրա հետևանքով միջազգային մրցունակության դիրքերի թուլացմանը: Հետազոտությունը նվիրված է այդ համատեքստում մեր երկրի մրցունակության բարձրացման բովանդակ հիմնախնդիրներին և վերջիններիս լուծման առավել առարկայական մոտեցումների կայացմանը:

Ծովային ելք չունեցող երկրների բնորոշ են հետևյալ հիմնական հիմնախնդիրները. հիմնական շուկաներից մեկուսացվածություն, հարևան երկրներից տարանցման կախվածություն, ծովային ելք չունեցող երկրի հարևան ավիամերձ երկրի հետ ունեցած քաղաքական հակասություններ, տարանցիկ երկրի վարչական սահմանափակումներ, մաքսային ընթացակարգերի բարդություն և ներքին տրանսպորտային համակարգերի թերզարգացածություն:

Սույն հետազոտության նպատակը մրցունակության ներքին և արտաքին մարտահրավերների բացահայտման, դրանց վերլուծության, մրցակցային առավելու-

թյունների գնահատման հիման վրա համալիր մոտեցումների և առաջարկների մշակումն է, որոնց գործադրումը կնպաստի տարածաշրջանում Հայաստանի մրցունակության ներուժի իրացմանը: Այդ նպատակի համար կարևոր է հետևյալ խնդիրների լուծումը՝

- ընդհանրացնել և վերլուծել համաշխարհային տնտեսության մեջ երկրի մրցունակության գնահատման մեթոդաբանական մոտեցումները,
- հետազոտել և գնահատել երկրի մրցունակության վրա ազդող առավել նշանակալի գործոնները, բացահայտել դրանց դերը ՀՀ միջազգային մրցունակության բարձրացման համար,
- բացահայտել ծովային ելք չունեցող երկրների առանձնահատուկ հիմնախնդիրները և այդ համատեքստում վերլուծել ՀՀ արտահանման խթանման հիմնական առաջնահերթությունները,
- հիմնավորել ՀՀ ներքին և տարածաշրջանային մրցունակության բարձրացման հիմնական եղանակները:

Հետազոտության շրջանակներում առաջադրված նպատակների և խնդիրների իրագործման համար հետազոտական խումբը, նախ, ուսումնասիրել է միջազգային մրցունակության հաշվարկման և գնահատման մեթոդաբանական հիմքերը, դրանց հիման վրա բացահայտել ու բնութագրել ծովային ելք չունեցող երկրների և, հատկապես, Հայաստանի Հանրապետության միջազգային մրցունակության ներքին և արտաքին մարտահրավերները: Հետազոտության ընթացքում պարզաբանվել են ծովային ելքի բացակայության բացասական անդրադարձի դրսևորումները Հայաստանի Հանրապետության, ինչպես նաև ծովային ելք չունեցող մյուս երկրների ընդհանուր առաջընթացի և սոցիալ-տնտեսական զարգացման, արտահանումից եկամուտների, մասնավոր կապիտալի ներհոսքի ու ազգային ռեսուրսների կենտրոնացման մեջ:

Քննարկված խնդիրների առանձնահատկությունն այն է, որ դիտարկվող երկրները չեն կարող ինքնուրույն հաղթահարել առկա մարտահրավերները: Ուստի, այս համատեքստում ուսումնասիրվել են նաև ծովային ելք չունեցող երկրների իրավունքների պաշտպանությանն ուղղված միջազգային կոնվենցիաները, որոնք գործնականում դեռևս հազվադեպ են կիրառվում: ՀՀ-ը պետք է ակտիվ քայլեր ձեռնարկի ներմայրցամաքային երկրների հիմնախնդիրների լուծմանն ուղղված կոնվենցիաներն իր տնտեսական զարգացմանը ծառայեցնելու համար:

Руководитель исследовательской группы

ГРИГОР АРШАМОВИЧ НАЗАРЯН
кандидат экономических наук, доцент

Состав исследовательской группы

ДАВИД НЕРСИКОВИЧ АХВЕРДЯН
доктор экономических наук, доцент
АШОТ АРЦРУНОВИЧ ЕГИАЗАРЯН
кандидат экономических наук, доцент
АРМЕН ВАРДАНОВИЧ ГРИГОРЯН
кандидат экономических наук, доцент
АННА АРМЕНОВНА ПАХЛЯН
кандидат экономических наук
АРАКС САМВЕЛОВНА АБРААМЯН
аспирант

***Проблемы международной конкурентоспособности стран
не имеющих выхода к морю (на примере РА)***

Глобализация современной мировой экономики все в большей степени обуславливает развитие национальной экономики. В соответствии с этим, равномерная и гармоничная интеграция страны в мировую экономику возможно только в случае его соответствующей конкурентоспособности. Углубление финансовых и экономических связей между странами, открытость национальных экономик, взаимодополняемость и интегрирование обуславливают стратегическую ориентацию РА обеспечить доступ к мировой экономике не как сырьевой "придаток", а как страна с высоким уровнем технологического развития, сильными финансовыми институтами, развитыми инфраструктурами и информационной базой. На основе результатов исследования определена возможность проявления весьма своевременного процесса, каковым является высокий уровень транспортных издержек стран, не имеющих выхода к морю, в результате которого ослабляются позиции международной конкурентоспособности. В этом контексте исследование посвящено проблемам повышения конкурентоспособности страны и разработки более практических подходов к решению этих проблем.

Для стран, не имеющих выхода к морю, характерны следующие основные проблемы - изолированность от основных рынков, зависимость от транзита через соседние страны, политические противоречия между не имеющими доступа к морю и соседними прибрежными странами, административные ограничения, транзитной страны, сложность таможенных процедур и отсталость внутренних транспортных систем.

Целью данного исследования является разработка комплексных подходов и предложений на основе выявления внутренних и внешних вызовов конкурентоспособности и оценки конкурентных преимуществ, практическое применение которых бу-

дет способствовать реализации конкурентоспособного потенциала Армении в регионе. Для достижения данной цели важным считается решение следующих проблем:

- обобщить и проанализировать методологические подходы к оценке конкурентоспособности страны в мировой экономике,
- исследовать и оценить наиболее значимые факторы, влияющие на конкурентоспособность страны, определить роль этих факторов в повышении международной конкурентоспособности,
- выявить особые проблемы стран не имеющих выхода к морю и в этом контексте – определить основные приоритеты продвижения экспорта,
- обосновать основные подходы направленные на повышение внутренней и региональной конкурентоспособности РА.

Для реализации целей и задач, поставленных в рамках исследования, исследовательской группой рассмотрены методологических основы оценки международной конкурентоспособности, на основе которых выявлены внутренние и внешние вызовы международной конкурентоспособности стран, не имеющих выхода к морю и в особенности Армении. В ходе исследования было основано негативное воздействие отсутствия выхода к морю на общий рост и социально-экономическое развитие, доходы от экспорта, притоки частного капитала и концентрацию народных ресурсов в РА, а также в других странах без выхода к морю.

Особенностью выявленных проблем является то, что даже при достаточно успешных реформ, направленных на улучшение делового климата, наблюдаемые страны не в силах преодолеть существующие проблемы. Следовательно, в этом контексте были исследованы также международные конвенции, направленные на защиту прав стран, не имеющих выхода к морю, которые пока что редко используются на практике. Армении следует принять меры по использованию во благо своих экономических интересов конвенций, направленных на решение проблем внутриконтинентальных стран.

Head of research team

NAZARYAN GRIGOR ARSHAM
PhD in Economics, Associate professor

Members of research team

HAKHVERDYAN DAVID NERSIK
Doctor of Economics, Associate professor
EGHIAZARYAN ASHOT ARTSRUN
PhD in Economics, Associate professor
GRIGORYAN ARMEN VARDAN
PhD in Economics, Associate professor
PAKHLYAN ANNA ARMEN
PhD in Economics
ABRAHAMYAN ARAKS SAMVEL
PhD student

***The Problems of Landlocked Countries' International Competitiveness
(The Armenian case)***

The development of the national economy is greatly conditioned by the globalization of the present day world economy. Consequently, the country's equitable and harmonious integration into the global economy is only possible when there is equivalent competitiveness. Strengthening of the economic relations between countries, openness of the national economies, and their complementing and integration influence Armenia's strategic orientation to access the global economy, not as a raw materials "attachment", but as a country with a high level of technological development, strong financial institutions, and advanced infrastructure and information base. Based on the research results, a manifestation of extremely important process features has been specified, such as the high level of the transportation costs for landlocked countries, and the resulting weakening of international competitiveness positions. In this context, our research addresses the problems of increasing our country's competitiveness and presenting the most practical approaches to solve those problems.

Landlocked countries are characterized by the following main problems: isolation from the main markets, dependence on transit through neighboring countries, political conflicts with the coastal country adjacent to the landlocked country, transit country's administrative restrictions, the complexity of customs procedures, and underdevelopment of the internal transport systems.

This research aims to elaborate integrated approaches and proposals by revealing the internal and external challenges of competitiveness, analyzing the competitive advantages, and identifying which practical implementation will contribute to the potential realization of Armenia's competitiveness in the region.

For realization of these objectives, the solutions for the following problems are to be highlighted:

- list and analyze the methodological approaches of the country's competitiveness assessment in the global economy.
- research and evaluate the most significant factors affecting the competitiveness of the country and identify the role of these factors to increase Armenia's international competitiveness.
- Reveal the specific problems of landlocked countries, and in that context the main priorities of Armenia's export promotion.
- Substantiate the main approaches to increase Armenia's domestic and regional competitiveness.

To accomplish the objectives and tasks proposed in the scope of the research, our group studied the methodological foundations of international competitiveness calculation and evaluation based on which, the internal and external challenges of landlocked countries, and especially Armenia's were revealed. During the research the negative impact of landlockness on Armenia's, as well as other countries, economic growth, socio-economic development, export earnings, private capital inflows, and the concentration of domestic resources, has been substantiated.

The main feature of those identified issues is that even after successful reforms directed to general improvement of business climate, the considered countries can't independently overcome the current challenges. Therefore, in this context the international conventions aimed at protecting the country's rights, which in practice are still rarely used, were also studied. Armenia should take active steps to employ the conventions, which are aimed to solve the problems of intercontinental countries, for its economic development.



*Հեղափոխական խմբի ղեկավար՝
ԳՐԻԳՈՐ ԱՐՇԱՄԻ ՆԱԶԱՐՅԱՆ
տնտեսագիտության թեկնածու, դոցենտ*

*Հեղափոխական խմբի անդամներ՝
Դ. ՀԱԽՎԵՐԴՅԱՆ
Ա. ԵՂԻԱԶԱՐՅԱՆ
Ա. ԳՐԻԳՈՐՅԱՆ
Ա. ՓԱԽԼՅԱՆ
Ա. ԱԲՐԱՀԱՄՅԱՆ*

**ԾՈՎԱՅԻՆ ԵԼՔ ՉՈՒՆԵՑՈՂ ԵՐԿՐՆԵՐԻ ՄԻՋԱԶԳԱՅԻՆ
ՄՐՑՈՒՆԱԿՈՒԹՅԱՆ ՀԻՄՆԱԽՆԳԻՐՆԵՐԸ
(ՀՀ ՕՐԻՆԱԿՈՎ)**

**Խմբագիր՝ Վ. Միրզոյան
Տեխնիկական խմբագիր՝ Ն. Խչեյան**

**Էջադրումը և սրբագրումը՝ Ռ. Պետրոսյանի
Ձևավորումը՝ Ն. Խչեյանի**

Չափս՝ 70×108^{1/16}:
7 տպ. մամուլ:
Տպաքանակ՝ 100: