

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՊԵՏԱԿԱՆ ՏՆՏԵՍԱԳԻՏԱԿԱՆ ՀԱՄԱԼՍԱՐԱՆ

Տիգրան Սամվելի Միքայելյան

ԱՐՏԱՔԻՆ ԱՌԵՎՏՐԻ ԼՈԳԻՍՏԻԿ ՄՐՅՈՒՆԱԿՈՒԹՅԱՆ
ՀԻՄՆԱԽՆԴԻՐՆԵՐԸ (ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ
ՕՐԻՆԱԿՈՎ)

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

ԵՐԵՎԱՆ – 2024

**Ատենախոսության թեման հաստատվել է Հայաստանի պետական
տնտեսագիտական համալսարանում**

Գիտական ղեկավար՝

տնտեսագիտության թեկնածու, դոցենտ
Գրիգոր Արշամի Նազարյան

Պաշտոնական ընդդիմախոսներ՝

տնտեսագիտության դոկտոր, պրոֆեսոր
Զոյա Աղվանի Թադևոսյան

տնտեսագիտության թեկնածու
Նարեկ Յուրիի Հովականյան

Առաջատար կազմակերպություն՝

Երևանի պետական համալսարան

Ատենախոսության պաշտպանությունը կայանալու է 2024 թվականի հուլիսի 4-ին, ժամը 13:00-ին Հայաստանի պետական տնտեսագիտական համալսարանում գործող ՀՀ ԲՈԿ-ի տնտեսագիտության 014 մասնագիտական խորհրդի նիստում:

Հասցեն՝ 0025, ք. Երևան, Մ. Նալբանդյան 128

Ատենախոսությանը կարելի է ծանոթանալ Հայաստանի պետական տնտեսագիտական համալսարանի գրադարանում:

Սեղմագիրն առաքված է 2024 թվականի մայիսի 21-ին:

014 մասնագիտական խորհրդի գիտական քարտուղար,

Տնտեսագիտության դոկտոր, պրոֆեսոր



S. Մարտիրոսյան

ԱՏԵՆԱՆՈՍՈՒԹՅԱՆ ԸՆԴՀԱՆՈՒՐ ԲՆՈՒԹԱԳԻՐԸ

Վերջին տասնամյակներում ազգային մրցունակության բարձրացման խնդիրն առաջ է քաշվում որպես պետական կարգավորման կարևորագույն ուղենիշ: Դա մեծապես պայմանավորված է համաշխարհային տնտեսության մեջ տեղի ունեցող ինտեգրացիոն գործընթացներով, շուկաների ազատականացմամբ, գիտատեխնիկական զարգացման արագ տեմպերով: Որպես հետևանք՝ ուժեղանում է միջազգային մրցակցությունը, փոխվում է առանձին պետությունների վիճակը, տեղի է ունենում առաջնորդ-երկրների փոփոխություն: Միջազգային մրցակցության սրման պայմաններում բարդանում է նաև մրցունակության հայեցակարգը: Ժամանակակից աշխարհում երկրի մրցունակությունը տնտեսական համակարգի վիճակի և զարգացման հեռանկարների ցուցանիշ է, որը որոշում է աշխատանքի միջազգային բաժանման մեջ նրա մասնակցության բնույթը, հանդես է գալիս որպես տնտեսական և քաղաքական կայունության երաշխավոր:

Արտաքին առևտրի խթանման համար անհրաժեշտ է մրցունակության և լոգիստիկ համակարգի «վերափմաստավորում», ինչպես նաև տեսական դրույթների համապարփակ վերլուծություն և ուսումնասիրություն: Ընդհանուր առմամբ, լոգիստիկան ծառայում է որպես միջազգային առևտրի ծավալների ընդլայնման, միջազգային մրցունակության և տնտեսական զարգացման կարևորագույն խթան: Զարգացած լոգիստիկ համակարգն ավելացնում է երկրի արտաքին առևտրային հոսքերը, նվազեցնում տրանսպորտային ծախսերը և խթանում անխափան անդրսահմանային գործարքները՝ դրանով իսկ նպաստելով երկրի միջազգային մրցունակության դիրքի ամրապնդմանը:

Միևնույն ժամանակ, լոգիստիկ արդյունավետ համակարգի զարգացումը շատ կարևոր նշանակություն ունի յուրաքանչյուր երկրի տնտեսության մեջ, քանի որ տնտեսության մեջ լոգիստիկան կարող է նպաստել մրցակցային առավելությունների ձեռքբերմանը ինչպես արտադրության մեջ՝ առկա կարողությունների ռացիոնալ օգտագործման, շրջանառու միջոցների կրճատման, համագործակցության, ինտեգրման, պլանավորման բարելավման և այլնի, այնպես էլ սպասարկման ոլորտում՝ առևտրային ծառայությունների բարելավման միջոցով, բաշխման ուղիների առաջադեմ ռազմավարություն, սպառողների կարիքների ավելի լավ բավարարում և այլն:

Հայաստանի Հանրապետությունը պայմանավորված իր աշխարհագրական դիրքով և գտնվելով ռազմավարական կարևոր նշանակություն ունեցող Հարավային Կովկաս տարածաշրջանում, տրանսպորտի հարցում մարտահրավերներ են առաջացնում հատկապես տեղանքը և աշխարհաքաղաքական իրավիճակը: Հայաստանի տրանսպորտային ծախսերը ամենաբարձրներից մեկն են աշխարհում, ինչը հիմնականում պայմանավորված է հարևան 2 պետությունների հետ վատ հարաբերություններով (շրջափակումը Թուրքիայի և Ադրբեջանի կողմից) և ծովային ելքի բացակայությամբ: Դեպի ծով ելք չունենալը, համաշխարհային շուկաներից մեծ հեռավորությունը, սահմանների փակ լինելը դժվարացնում են արտաքին առևտուրը և շարունակում են լրջորեն սահմանափակել Հայաստանի սոցիալ-տնտեսական զարգացումը: Հայաստանի միջազգային մրցունակության վրա ազդում են ոչ միայն տրանսպորտային ծառայությունների բարձր արժեքը, այլ նաև փոխադրման տևողության անկանխատեսելիությունը:

Վերոնշյալ խնդիրները կարևոր ու անհրաժեշտ են դարձնում արտաքին առևտրի լոգիստիկ հիմնախնդիրների ուսումնասիրությունը Հայաստանի համար, ինչով էլ

հիմնավորվում է թեմայի արդիականությունն ու հրատապությունը:

Հետազոտության նպատակը և խնդիրները: Ատենախոսության հիմնական նպատակը երկրների լոգիստիկ մրցունակության արտաքին մարտահրավերների բացահայտման, արտաքին առևտրի վրա դրա ազդեցության վերլուծության, լոգիստիկայի մրցակցային առավելությունների գնահատման հիման վրա համալիր մոտեցումների և առաջարկների մշակումն է, որոնց գործնական կիրառումը կնպաստի ՀՀ լոգիստիկ մրցունակության բարձրացմանը և արտաքին առևտրային հարաբերությունների խթանմանը: Այդ նպատակի իրագործման համար կարևորում ենք հետևյալ խնդիրների լուծումը՝

- ուսումնասիրել և վերլուծել լոգիստիկայի մրցունակության և արտաքին առևտրի փոխառնչությունների տեսամեթոդական հիմքերը,
- իրականացնել լոգիստիկ շղթաների միջազգային մրցունակության վերլուծություն արտաքին առևտրի խթանման համատեքստում,
- հետազոտել լոգիստիկ քաղաքականության միջազգային մրցունակության խթանման արտերկրյա փորձը,
- գնահատել լոգիստիկայի և մրցունակության միջազգայնացման գործընթացների իրավիճակը Հայաստանի Հանրապետությունում,
- վերլուծել ՀՀ արտաքին առևտրի առկա վիճակն ու լոգիստիկ հիմնախնդիրները,
- իրականացնել Հայաստանում լոգիստիկայի և ենթակառուցվածքների ազդեցության գործոնային հետազոտություն՝ տնտեսաչափական մոդելների կիրառմամբ,
- հետազոտել ՀՀ-ում լոգիստիկայի միջազգային մրցունակության բարձրացման հիմնական խոչընդոտները և մարտահրավերները,
- գնահատել ՀՀ արտաքին առևտրի քանակական և որակական զարգացման հեռանկարները՝ գրավիտացիոն մոդելի կիրառմամբ,
- նախանշել Հայաստանի լոգիստիկ ծայառությունների միջազգային մրցունակությանն ուղղված բարեփոխումների հիմնադրույթները:

Հետազոտության օբյեկտը և առարկան: Հետազոտության օբյեկտը Հայաստանի արտաքին առևտրի լոգիստիկ հոսքերն են, իսկ հետազոտության առարկան՝ լոգիստիկ ենթակառուցվածքների մրցունակության բարձրացման ուղիները Հայաստանում:

Հետազոտության մեթոդաբանական, տեսական և տեղեկատվական հիմքերը: Հետազոտության իրականացման մեթոդաբանական հիմքը երկրորդային տեղեկատվության հավաքագրման գործիքակազմի կիրառումն է:

Երկրորդային տեղեկատվության հավաքագրման համար հիմք են ծառայել հայազգի և արտասահմանցի տնտեսագետների աշխատությունները, գիտական կազմակերպությունների մշակումները, դասական և ժամանակակից տնտեսագիտական տեսությունների հիմնադրույթները, տրանսպորտի և լոգիստիկայի ոլորտները կարգավորող միջազգային կոնվենցիաները, Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի, Հայաստանի, Ռուսաստանի, Բելառուսի, Ղազախստանի և Ղրղզստանի պետական կառավարման մարմինների որոշումները, հաշվետվություններն ու ռազմավարական ծրագրերը, ԵԱՏՄ անդամ երկրների վիճակագրական մարմինների տվյալներ և այլն:

Ատենախոսության գիտական նորույթը: Ատենախոսության շրջանակներում իրականացված ուսումնասիրության հիման վրա ստացվել են տեսական, մեթոդական և

գործնական նշանակություն ունեցող մի շարք արդյունքներ, որոնցից գիտական նորույթ արտացոլող հիմնական դրույթներն են.

1. Գնահատվել է ՀՀ և հիմնական առևտրային գործընկեր երկրների, այդ թվում ԵԱՏՄ, ինչպես նաև տարածաշրջանային այլ երկրների փոխադարձ առևտրի ինտենսիվությունը, ինչի արդյունքում բացահայտվել է ՀՀ գործընկեր երկրների հետ փոխշահավետ առևտրի ներուժն ու նախանշվել դրա լիարժեք իրացման ուղիները:
2. Արտահանվող ապրանքների արժեքի և բեռնափոխադրումների ծախսերի դինամիկայի ուսումնասիրության հիման վրա բացահայտվել են ԵԱՏՄ և տարածաշրջանի երկրների լոգիստիկ շղթաների արդյունավետության բարձրացման և մրցունակության խթանման ուղիները, որի շրջանակներում հիմնավորվել է միջտարածաշրջանային լոգիստիկ կենտրոն ստեղծելու անհրաժեշտությունը:
3. Տնտեսաչափական մոդելների կիրառմամբ գնահատվել է լոգիստիկ արդյունավետության համաթվի և դրա բաղադրիչների ազդեցությունը ՀՀ տնտեսական աճի տեմպերի վրա ու բացահայտվել առկա փոխառնչությունները:
4. Գրավիտացիոն մոդելի միջոցով գնահատվել է հայ-թուրքական սահմանի բացման ազդեցությունը ՀՀ տնտեսության վրա, մասնավորապես, բացահայտվել է բաց սահմանով Թուրքիայից Հայաստան ներմուծման և Հայաստանից Թուրքիա արտահանման ծավալների հնարավոր փոփոխությունները:

Հետազոտության գործնական նշանակությունը: Արտաքին առևտրի լոգիստիկ մրցունակության հիմնախնդիրների վերաբերյալ կատարված հետազոտությունը և դրան առնչվող քանակական չափումները կարող են օգտակար լինել հետագա տնտեսական քաղաքականության մշակման համար: Աշխատանքի արդյունքները հնարավորություն են ստեղծում մշակել արտաքին առևտրի լոգիստիկ մրցունակության բարձրացմանն ուղղված քաղաքականություն՝ ի նպաստ ՀՀ տնտեսությանը: Ատենախոսության որոշ տեսական և գործնական արդյունքներ կարող են կիրառական նշանակություն ունենալ նաև հիմնախնդիրն ուսումնասիրող տնտեսագետների, պետական կառավարման մարմինների արտաքին տնտեսական հարաբերությունների գծով պատասխանատուների, ոլորտին առնչվող մասնավոր կառույցների, ինչպես նաև այլ շահագրգիռ անձանց համար:

Ատենախոսության արդյունքների փորձարկումը և հրապարակումները:

Հետազոտության հիմնական արդյունքներն ամփոփվել են ատենախոսության ուսումնասիրության շրջանակներում հեղինակի կողմից հրատարակված 6 գիտական հոդվածներում և 1 մենագրությունում: Հետազոտության արդյունքները քննարկվել են Հայաստանի պետական տնտեսագիտական համալսարանի «Միջազգային տնտեսական հարաբերություններ» ամբիոնի նիստերում, մի շարք գիտաժողովներում և կլոր սեղաններում՝ Հայաստանի պետական տնտեսագիտական համալսարանում, Ռիգայի ՌԻՍԵԲԱ համալսարանում (Լատվիա), Մոսկվայի ազգերի բարեկամության

համալսարանում (Ռուսաստանի Դաշնություն), Ռուստովի պետական տնտեսագիտական համալսարանում (Ռուսաստանի Դաշնություն) և այլն:

Ատենախոսության կառուցվածքը: Ատենախոսությունը բաղկացած է ներածությունից, երեք գլուխներից, եզրակացություններից և առաջարկություններից, օգտագործված գրականության ցանկից և հավելվածից: Տեքստը կազմում է 135 էջ՝ առանց հավելվածների:

ԱՏԵՆԱԽՈՍՈՒԹՅԱՆ ՀԻՄՆԱԿԱՆ ԲՈՎԱՆԴԱԿՈՒԹՅՈՒՆԸ

Ատենախոսության **առաջաբանում** հիմնավորված է թեմայի արդիականությունը, ներկայացված են հետազոտության նպատակներն ու խնդիրները, ուսումնասիրության օբյեկտը և առարկան, տեսամեթոդաբանական և տեղեկատվական հիմքերը, ստացված արդյունքները և նորոլյանները, արդյունքների գիտագործնական նշանակությունը, հետազոտության շրջանակներում կատարված հրապարակումները, ինչպես նաև հետազոտության կառուցվածքը:

Ատենախոսության առաջին՝ **«Լոգիստիկական որպես համաշխարհային փնտրության զարգացման առանցքային շարժիչ»** գլխում ներկայացվել են լոգիստիկ մրցունակության և արտաքին առևտրի փոխառնչությունների տեսամեթոդական հիմքերը ու լոգիստիկ գործունեության կարգավորման մեխանիզմներն արտաքին առևտրում, ինչպես նաև իրականացվել լոգիստիկ շղթաների միջազգային մրցունակության վերլուծությունն արտաքին առևտրի խթանման համատեքստում:

Ատենախոսության երկրորդ՝ **«Լոգիստիկայի արդի վիճակն ու հիմնախնդիրները ՀՀ արտաքին առևտրի խթանման համալսարանում»** գլխում, հեղինակը ուսումնասիրել է Հայաստանի միջազգային մրցունակության և լոգիստիկ իրավիճակի համեմատական վերլուծությունը: Այս համատեքստում, դիտարկվել է նաև ԵԱՏՄ-ի և մեր տարածաշրջանի երկրների միջազգային մրցունակության և լոգիստիկ իրավիճակի առկա վիճակը: Սույն գլխում ՀՀ արտաքին առևտրի և լոգիստիկ համակարգի վերլուծությունների շնորհիվ վեր են հանվել ոլորտներին առնչվող խնդիրները և տրվել քանակական գնահատականներ: Գնահատվել է ՀՀ և այլ երկրների առևտրի հարաբերական կարևորությունը՝ ՀՀ արտաքին առևտրի ինտենսիվության համաթվի հաշվարկով: Հաշվի առնելով Հայաստանի բարձր տրանսպորտային ծախսերը՝ հաշվարկվել է նաև ՀՀ, ԵԱՏՄ և տարածաշրջանի երկրների բեռնափոխադրումների արժեքները: Իրականացվել է ռեգրեսիոն վերլուծություն՝ փոքրագույն քառակուսիների եղանակով՝ լոգիստիկ համակարգի ազդեցությունը Հայաստանի տնտեսության վրա՝ օգտագործելով OLS մոդելները:

Արտաքին առևտուրը սերտորեն շաղկապված է երկրի ողջ տնտեսության հետ: ՀՀ և այլ երկրների առևտրի հարաբերական կարևորությունը հասկանալու համար հաշվարկել է ՀՀ արտաքին առևտրի ինտենսիվության համաթիվը:

Համաձայն աղյուսակ 1.-ի և աղյուսակ 2.-ի տվյալների վերլուծության՝ Հայաստանում արտահանման և ներմուծման ինտենսիվության ցուցանիշները դիտարկվող ժամանակահատվածում ԵԱՏՄ երկրների, Իրանի և Վրաստանի հետ արձանագրել են 1-ից բարձր միավորներ, ինչը վկայում է, որ Հայաստանն ինչպես արտահանում, այնպես էլ ներմուծում է տվյալ երկրներ ավելի շատ, քան պետք է լիներ՝ հաշվի առնելով համաշխարհային առևտրում այդ երկրների զբաղեցրած դիրքերը:

Աղյուսակ 1. ՀՀ արտահանման ինտենսիվությունը մի շարք երկրների միջև, 2014-2021թթ¹.

Երկիրը	2014թ.	2016թ.	2018թ.	2020թ.	2021թ.
ՀՀ-ԵԱՏՄ	4.3	6.6	7.8	10.4	10
ՀՀ-ՌԴ	5.1	8.1	9.7	12.9	12.2
ՀՀ-Բելառուս	1.4	2.6	1.5	3.5	3.4
ՀՀ-Ղազախստան	0.9	0.7	1.1	0.8	1.3
ՀՀ-Ղրղզստան	0.4	1.2	0.9	2.3	2.4
ՀՀ-ԵՄ	0.5	0.5	0.5	0.4	0.5
ՀՀ-Գերմանիա	1.3	0.6	0.9	0.2	0.2
ՀՀ-Շվեյցարիա	0.2	1.1	4.1	6.1	4.2
ՀՀ-Չինաստան	0.5	1.1	0.2	0.7	0.7
ՀՀ-Իրան	5.8	4.9	5.1	8.4	4.7
ՀՀ-Վրաստան	59.1	99.1	32.1	37.1	33.8

Միևնույն ժամանակ ցուցանիշների 1-ից բարձր արժեքները Վրաստանի և Իրանի հետ պայմանավորված է նրանով, որ Հայաստանն արտաքին աշխարհի հետ առևտրային հարաբերություններ է հաստատում հենց այս երկրների միջոցով՝ հաշվի առնելով փակ սահմանների առկայությունը հարևան Թուրքիայի և Ադրբեջանի հետ: Հետևաբար, միջնորդավորված առևտրի հաշվին Վրաստանի և Իրանի հետ առևտուրն իրականացվում է ավելի ինտենսիվ, քան երրորդ երկրների հետ:

Համաձայն աղյուսակ 1.-ի և աղյուսակ 2.-ի՝ ԵԱՏՄ երկրներից ավելի մեծ ինտենսիվություն բնորոշ է ՀՀ-Ռուսաստան առևտրային հարաբերություններին՝ արտահանման և ներմուծման տեսանկյունից: Բելառուսի, Ղազախստանի և Ղրղզստանի համեմատաբար ցածր ցուցանիշները ևս մեկ անգամ վկայում են, որ ԵԱՏՄ երկրներից ՀՀ-ի համար ավելի մեծ հետաքրքրություն և կարևորություն ունի ՌԴ-ն: Մյուս կողմից, սա հիմք է տալիս ենթադրելու, որ ԵԱՏՄ անդամ մյուս երկրների հետ դեռևս առևտրային ներուժի չիրացված հնարավորություններ կան, որոնք առավել օրակարգային են դառնում ռուսական ընթացիկ պատժամիջոցների համատեքստում:

ՀՀ-Ղազախստան և ՀՀ-Ղրղզստան արտահանման ինտենսիվության համաթվերը դիտարկվող ժամանակահատվածում միշտ գերազանցել են ներմուծմանը, ինչը նշանակում է, որ Ղազախստանի և Ղրղզստանի շուկաներն ավելի մեծ հետաքրքրություն են ներկայացնում ՀՀ-ի համար, քան ՀՀ շուկան այդ երկրների համար: Բելառուսի և Ռուսաստանի պարագայում ունենք հակառակ պատկերը:

Ինչ վերաբերում է ՀՀ-ԵՄ երկրների փոխադարձ առևտրի ինտենսիվությանը, ապա համաձայն աղյուսակ 2.3.-ի և աղյուսակ 2.4.-ի՝ թե՛ արտահանման, թե՛ ներմուծման պարագայում ցուցանիշներն արձանագրել են 1-ից ցածր արժեքներ, ինչը հիմք է տալիս արձանագրելու, որ չի օգտագործվում շահավետ փոխադարձ առևտրի ողջ ներուժը: 2018 թվականից սկսած՝ ՀՀ-ԵՄ արտահանման ինտենսիվության համաթիվը սկսել է գերազանցել ներմուծման համաթիվն: Աղյուսակների վերլուծության համաձայն ՀՀ-

¹ Հաշվարկը կատարվել է <https://data.worldbank.org/> կայքի տվյալների հիման վրա:

Շվեյցարիա արտահանման ինտենսիվության համաթիվը 2016 թվականից սկսած միշտ ունեցել է 1-ից բարձր արժեք, մինչդեռ՝ ներմուծման ինտենսիվության համաթիվը մինչև 2021 թվականը ունեցել է մինչև 1 արժեք:

**Աղյուսակ 2. ՀՀ ներմուծման ինտենսիվությունը մի շարք երկրների միջև²,
2014-2021թթ.**

Երկիրը	2014թ.	2016թ.	2018թ.	2020թ.	2021թ.
ՀՀ-ԵԱՏՄ	7.3	11.5	7.9	14.6	14.2
ՀՀ-ՌԴ	8.8	13.9	9.4	17.5	16.7
ՀՀ-Բելառուս	3.1	3.7	3.5	7.0	5.4
ՀՀ-Ղազախստան	0.01	0.1	0.2	0.5	0.5
ՀՀ-Ղրղզստան	0.2	0.2	0.4	0.8	0.2
ՀՀ-ԵՄ	0.7	0.5	0.3	0.3	0.3
ՀՀ-Գերմանիա	0.4	0.5	0.6	0.6	0.5
ՀՀ-Շվեյցարիա	1.4	0.5	1.0	0.2	2.9
ՀՀ-Չինաստան	0.3	0.8	1.0	1.1	0.5
ՀՀ-Իրան	8.6	7.9	10.2	30.4	3.7
ՀՀ-Վրաստան	44.5	74.4	30.3	55.2	39.0

Հայաստան-Չինաստան արտահանման և ներմուծման ինտենսիվության համաթիվի վերլուծությունը ցույց է տալիս, որ դիտարկվող 2014-2021 թթ. ընթացքում ներմուծման ինտենսիվությունը կազմել է միջինը 0.7 միավոր, իսկ արտահանմանը՝ 0.6 միավոր: Մյուս կողմից, ՀՀ առևտրի ծավալների խթանման տեսանկյունից կարևոր նշանակություն ունի այլընտրանքային շուկաների բացահայտումը՝ ինչպես արտահանման, այնպես էլ ներմուծման համատեքստում: Այս պարագայում, մի կողմից, հաշվի առնելով չինական շուկայի ծավալները, ՀՀ արտադրողների համար առկա են արտահանման խթանման մեծ հնարավորություններ: Մյուս կողմից, չինական ապրանքները համաշխարհային տնտեսության մեջ հայտնի են էժան և որակյալ չափանիշներով, հետևաբար դրանք կարող են դառնալ ՀՀ ներմուծման այլընտրանքային տարբերակներ:

Այսպիսով, արտահանման և ներմուծման ինտենսիվության գնահատումը հիմք է տալիս ենթադրելու, որ Հայաստանը շարունակում է արձանագրել արտաքին առևտրի երկրների դիվերսիֆիկացիայի ապահովման խնդիրներ: Բացի այդ, ՀՀ արտաքին առևտրի ինտենսիվությունը շարունակում է մնալ համակենտրոնացած մի քանի երկրների շուրջ: Սա խնդիրներ է ստեղծում տեղական արտադրության զարգացման և արտադրվող ապրանքների միջազգային մրցունակության բարձրացման տեսանկյունից: Հաշվի առնելով արձանագրված ցուցանիշները՝ Հայաստանին անհրաժեշտ է վերանայել արտաքին առևտրի աշխարհագրական ուղղությունները՝ փոխադարձ առևտրի ողջ ներուժը շահավետ օգտագործելու համար:

² Հաշվարկը կատարվել է <https://data.worldbank.org/> կայքի տվյալների հիման վրա:

Յուրաքանչյուր երկրի ազգային տնտեսության զարգացման կարևորագույն խթաններից մեկը լոգիստիկ համակարգն է: Տրանսպորտային համակարգի իրավիճակն ու խնդիրները հասկանալու համար կարևոր է գնահատել Հայաստանի տրանսպորտային ծախսերը, որոնք նաև երկրի միջազգային առևտրաշրջանառության խթանման, մրցունակության դիրքի բարելավման կարևոր ուղենիշներ են: Կարևոր է արձանագրել, որ բարձր տրանսպորտային ծախսերն ազդում են և՛ ՀՀ արտահանման, և՛ ներմուծման վրա: Մի շարք գնահատականներ փաստում են, որ ներմուծման դեպքում տրանսպորտային բարձր ծախսերը հանգրեցրել են ներմուծված ապրանքների գների 6-7% աճին՝ համեմատած համաշխարհային միջինի հետ: Միևնույն ժամանակ, ներմուծման բարձր տրանսպորտային ծախսերը պաշտպանական «արգելապատնեշներ» են ստեղծում տեղական արտադրության խթանման համար՝ նրանց զարգացման բարենպաստ պայմաններ տրամադրելով: Մյուս կողմից, տրանսպորտային սահմանափակումները և բարձր ծախսերը խոչընդոտներ են դարձել Հայաստանի տնտեսության միջազգային մրցունակության բարձրացման համար: Ընդ որում, Հայաստանի դեպքում մրցունակության վրա ազդում են ոչ միայն տրանսպորտային ծառայությունների բարձր արժեքը, այլ նաև փոխադրման տևողության անկանխատեսելիությունը (Լարսի անցակետի հաճախակի խափանումները):

Հայաստանի բարձր տրանսպորտային ծախսերը կարելի է ցույց տալ բեռնափոխադրումների ընդհանուր գործոնի դինամիկայով: Բեռնափոխադրումների արժեքը հաշվարկվում է յուրաքանչյուր երկրում բեռնափոխադրումների ծախսերի և ապրանքների արժեքների հարաբերակցությամբ, հետևյալ բանաձևով ,

$$\text{Freight Cost} = \frac{\text{Freight debit} + \text{credit}}{\text{Merchandize value}} \times 100\%$$

որտեղ՝

Freight Cost՝ բեռնափոխադրումների արժեքը;

Freight debit+credit՝ բեռնափոխադրումների ծախսերը;

Merchandize value՝ ապրանքների արժեքը:

Ինչպես ցույց է տալիս աղյուսակ 3.-ի տվյալների վերլուծությունը, ԵԱՏՄ երկրներից ամենաբարձր տրանսպորտային ծախսերն արձանագրվել է Ղրղզստանում, Հայաստանում, այնուհետև՝ Ղազախստանում: Հայաստանի բարձր տրանսպորտային ծախսերը պայմանավորված են ծովային ելք բացակայությամբ, փակ սահմանների առկայությամբ, ինչպես նաև տրանսպորտային թույլ զարգացած ենթակառուցվածքներով: Չորս հարևան երկրների հետ սահմաններից բաց են միայն երկուսը՝ Վրաստանի հետ սահմանը հյուսիսում և Իրանի հետ սահմանը հարավում: Հայ-ադրբեջանական սահմանի փակմանը հաջորդել է նաև 1993 թ. հայ-թուրքական սահմանի փակումը: Արդյունքում, ՀՀ արտահանումը և ներմուծումն իրականացվում են Վրաստանի միջով շրջանաձև երթուղով՝ բարձրացնելով տրանսպորտային ծախսերը: Ղրղզստանի բարձր տրանսպորտային ծախսերը նույնպես կարող է բացատրվել դեպի ծով ելքի բացակայությամբ և տրանսպորտային թույլ զարգացած ենթակառուցվածքներով: Ղրղզստանում բարդ լեռնային պայմանները նույնպես դժվարացնում են բեռնափոխադրումների իրականացման գործընթացը, ինչն, իր հերթին, հանգեցնում է հավելյալ լոգիստիկ ծախսերի: 2014-2021թթ. Ղրղզստանի բեռնափոխադրումների արժեքը միջինում կազմել է 10.1%:

ԵԱՏՄ անդամ երկրներից երրորդ ամենաբարձր տրանսպորտային ծախսեր ունեցողը Ղազախստանն է:

Աղյուսակ 3. ԵԱՏՄ երկրների բեռնափոխադրումների արժեքները³

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Հայաստան	9.2	9.3	9.5	8.9	9.6	9.6	8.8	8.6
Ռուսաստան	1.7	2.1	2.4	2.3	2.2	2.4	3.0	2.8
Բելառուս	1.5	1.7	1.6	1.7	1.7	1.8	2.0	1.7
Ղազախստան	5.2	7.0	8.1	6.6	6.5	6.8	6.6	5.8
Ղրղզստան	10.1	11.5	10.2	10.2	9.9	10.4	8.9	9.6

2014-2021 թթ. ԵԱՏՄ երկրներում ամենացածր բեռնափոխադրումների արժեքները արձանագրվել են Բելառուսում և Ռուսաստանում: Նշյալ երկրներում 2014-2021 թթ. ընկած ժամանակահատվածում բեռնափոխադրումների արժեքները միջինում կազմել են համապատասխանաբար՝ 1.7% և 2.3%:

Հաշվարկվել է նաև մեր տարածաշրջանի երկրների բեռնափոխադրումների արժեքները:

Աղյուսակ 4. Հայաստանի, Վրաստանի, Ադրբեջանի և Թուրքիայի բեռնափոխադրումների արժեքները⁴

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Հայաստան	9.2	9.3	9.5	8.9	9.6	9.6	8.8	8.6
Վրաստան	1.3	1.7	1.6	1.4	1.5	2.1	1.8	1.9
Թուրքիա	3.5	3.4	3.7	3.5	3.7	4.0	4.2	4.5
Ադրբեջան	8.9	9.0	9.3	8.3	8.6	7.1	10.0	11.0

Ինչպես ցույց է տալիս աղյուսակ 4.-ի տվյալների վերլուծությունը, Հայաստանը մինչև 2019 թվականը գրանցել է բեռնափոխադրումների արժեքի ամենաբարձր ցուցանիշը տարածաշրջանում, ինչը ևս մեկ անգամ փաստում է, որ Հայաստանն աշխարհագրորեն մեկուսացված երկիր է, որն ամենաշատն է տուժում տարածաշրջանային տրանսպորտային շրջափակումներից: 2020 թվականից սկսած տարածաշրջանում ամենաբարձր ցուցանիշն արձանագրվել է Ադրբեջանում՝ 2020 թվականին կազմելով 10%, իսկ 2021 թվականին՝ 11%: Դիտարկվող ժամանակաշրջանում Հայաստանի բեռնափոխադրումների միջին արժեքը կազմել է 9.2%, իսկ Ադրբեջանինը՝ 9%:

Տարածաշրջանի ամենացածր բեռնափոխադրումների արժեքներն արձանագրվել են Վրաստանում և Թուրքիայում: Դիտարկվող ժամանակահատվածում Թուրքիայում բեռնափոխադրումների միջին արժեքը կազմել է 3.8%:

Մեր կողմից իրականացված հաշվարկներից դուրս է մնացել Իրանը, քանի որ Իրանի վիճակագրական կոմիտեի և Կենտրոնական բանկի տեղեկատվական շտե-

³ Արժեքները հաշվարկվել են ԵԱՏՄ երկրների կենտրոնական բանկերի տվյալների հիման վրա

⁴ Արժեքները հաշվարկվել են Հայաստանի, Վրաստանի, Ադրբեջանի և Թուրքիայի կենտրոնական բանկերի տվյալների հիման վրա:

մարանները հասանելի չեն արտաքին օգտագործման համար, իսկ Համաշխարհային բանկի տվյալների շտեմարանում պահանջվող ցուցանիշները առկա չեն:

Այսպիսով, մեր կողմից իրականացված ուսումնասիրությունների համաձայն՝ այն երկրների բեռնափոխադրումների բարձր արժեքները առաջին հերթին կապված է դեպի ծով ելք չունենալու հետ, իսկ համաձայն Միջազգային տրանսպորտային ֆորումի գնահատականների՝ աշխարհում բեռների 70% փոխադրվում է ծովային տրանսպորտով, իսկ միայն 27%-ը՝ ավտոմոբիլային և երկաթուղային: Ֆորումի գնահատմամբ բեռնափոխադրումների մասնաբաժինն աշխարհում շարունակում է աճել և մինչև 2050 թվականը կկազմի 75%:

Հայաստանի տրանսպորտային համակարգն ու հատկապես լոգիստիկ ենթակառուցվածքների թույլ զարգացվածությունը միջազգային տնտեսական հարաբերությունների տարատեսակ դրսևորումների ընդլայնմանը խոչընդոտող հիմնական մարտահրավերներից են եղել տարիներ շարունակ: Ուստի, լոգիստիկ համակարգի ազդեցության գնահատումը Հայաստանի տնտեսության վրա օրակարգային և արդիական խնդիր է: Հետազոտությունում օգտագործվել են 2007-2021 թվականների լոգիստիկ արդյունավետության համաթիվը՝ որպես լոգիստիկ ոլորտի բնութագրիչ⁵, իսկ որպես ՀՀ տնտեսության հիմնական ցուցանիշ ընտրվել է մեկ շնչի հաշվով ՀՆԱ-ն⁶:

Հայաստանի լոգիստիկ արդյունավետության համաթվի տվյալները հավաքագրվել են Համաշխարհային բանկի տվյալների բազայից՝ 2007-ից 2018 թվականներում ընկած ժամանակահատվածի համար: Իրականացվել է ռեգրեսիոն վերլուծություն՝ փոքրագույն քառակուսիների եղանակով՝ Eviews 12 SV ծրագրային փաթեթի կիրառմամբ: Էկոնոմետրիկ գործիքակազմի կիրառմամբ ներկայացվել է 2007-2021 թվականների տվյալների հիման վրա լոգիստիկ համակարգի ազդեցությունը Հայաստանի տնտեսության վրա՝ օգտագործելով OLS մոդելները: Այս առումով, Հայաստանի տնտեսության վրա լոգիստիկ համակարգի ազդեցության գնահատման ուղղությամբ աշխատանքներն ու վերլուծությունները բավական քիչ են, ինչն առավել արդիական է դարձնում գնահատումների անհրաժեշտությունը:

Աղյուսակ 5. Մոդելում ընտրված անկախ փոփոխականները՝ լոգիստիկ արդյունավետության համաթիվը և դրա վեց բաղադրիչները

LPI	Լոգիստիկ արդյունավետության համաթիվ (Logistics Performance Index)
LPI 1	Մաքսային ծառայություն (Customs)
LPI 2	Ենթակառուցվածքներ (Infrastructure)
LPI 3	Միջազգային բեռնափոխադրումներ (International shipments)
LPI 4	Լոգիստիկայի որակ և իրազեկվածություն (Logistics quality and competence)
LPI 5	Փոխադրման ընթացքում բեռների վերահսկման համակարգի առկայություն (Tracking and tracing)
LPI 6	Բեռների սահմանային անցակետերից անցնելու և մաքսագերծելու ժամկետները (Timeliness)

⁵ Համաշխարհային բանկի տեղեկատվական շտեմարանների կայքը՝ <https://pi.worldbank.org/>:

⁶ Համաշխարհային բանկի տեղեկատվական շտեմարանների կայքը՝

<https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.KN>:

Որպես կախյալ փոփոխական ընտրվել է մեկ շնչի հաշվով ՀՆԱ-ն, իսկ անկախ փոփոխականներ՝ լոգիստիկ արդյունավետության համաթիվը և դրա վեց բաղադրիչները (տե՛ս աղյուսակ 5): Հաշվի առնելով այն հանգամանքը, որ լոգիստիկ արդյունավետության համաթիվը հրապարակվում է երկու տարին մեկ և 2018 թվականից ի վեր այն չի հրապարակվել, չհաշվարկված տարիների համար որպես այս ցուցանիշի հիմք մոդելում ընդունվել են հաշվարկմանը նախորդող և հաջորդող տարիների միջինացված ցուցանիշները:

Մեկ շնչին բաժին ընկնող ՀՆԱ-ն էկոնոմետրիկ հաշվարկներում օգտագործվող բավական տարածված ցուցանիշ է: Այն, ի տարբերություն մեդիանայի ցուցանիշի, ավելի ընդարձակ տեղեկատվություն է տրամադրում երկրի տնտեսության վիճակի վիճակի վերաբերյալ: Մեր կողմից մոդելում օգտագործվել է մեկ շնչի հաշվով արտադրության համախառն ֆունկցիան, որն ունի հետևյալ տեսքը.

$$\text{Log}y = \beta_0 + \beta_1 \text{Log}(\text{logistics})_{it} + \varepsilon_{it}$$

Ֆունկցիան ցույց է տալիս, որ մեկ շնչի հաշվով ՀՆԱ-ն (y) կախված է ընդհանուր լոգիստիկ գործունեությունից, որտեղ γ -ը բացատրվում է լոգիստիկ արդյունավետության համաթվի և առանձին բաղադրիչների միջոցով (logistics): β_0 -ը և β_1 -ը պարամետրերի գնահատականներն են: Մինչև ազդեցության գնահատում իրականացնելը թվային շարքերը լոգարիթմվել են՝ նորմավորելու դրանցում առկա հնարավոր տոկոսային տատանումները:

Աղյուսակ 6. Ռեգրեսիայի արդյունքները՝ փոքրագույն քառակուսիների մեթոդով

	M1	M2	M3	M4	M5	M6	M7
	Ln y	Ln y	Ln y	Ln y	Ln y	Ln y	Ln y
Ln LPI	1.280	-	-	-	-	-	-
Ln LPI1	-	1.214	-	-	-	-	-
Ln LPI2	-	-	1.320	-	-	-	-
Ln LPI3	-	-	-	1.138	-	-	-
Ln LPI4	-	-	-	-	1.02	-	-
Ln LPI5	-	-	-	-	-	1.028	-
Ln LPI6	-	-	-	-	-	-	-0.137
_cons	8.077	8.217	8.155	8.210	8.528	8.341	9.619
R-squared	0.226	0.328	0.465	0.328	0.021	0.129	0.022
F-test	3.805	6.352	11.326	6.349	1.300	1.934	0.299

Աղյուսակ 6.-ը ցույց է տալիս լոգիստիկ գործունեության ազդեցությունը Հայաստանի տնտեսության վրա, որի գնահատումը ներկայացվել է ռեգրեսիոն յոթ մոդելների միջոցով: Մոդելները վերլուծելիս ուշադրություն է դարձվել նաև R^2 ցուցանիշին, քանի որ այս ցուցանիշից կարելի է եզրակացնել, թե առկա տվյալների տատանումները որքանով է հնարավոր բացատրել մոդելով: Օրինակ առաջին մոդելի (M1) արդյունքների վերլուծությունը ցույց է տալիս, որ $R^2 = 0.226$, ինչից կարելի է եզրակացնել, որ տատանումների 77.4%-ը մոդելով չի բացատրվում: Այլ կերպ ասած, Հայաստանում լոգիստիկ արդյունավետության համաթվի փոփոխությունը 77.4%

դեպքերում չի բացատրվում մեկ շնչին բաժին ընկնող ՀՆԱ-ի փոփոխություններով: Միևնույն ժամանակ, պետք է նշել, որ M1-ի հիմնական եզրակացությունն այն է, որ լոգիստիկ արդյունավետության համաթվի 1% աճը հանգեցնում է մեկ շնչին բաժին ընկնող ՀՆԱ-ի 1.28 % աճին:

Այսպիսով, հետազոտության հիմնական արդյունքները ցույց են տալիս, որ լոգիստիկ համակարգի ցուցանիշներն ունեն որոշակի ազդեցություն Հայաստանի տնտեսության վրա: Վերոնշյալ մոդելների վերլուծության համաձայն՝ լոգիստիկայի արդյունավետության համաթվի և դրա հինգ բաղադրիչների 1% աճը հանգեցնում է Հայաստանի մեկ շնչին բաժին ընկնող ՀՆԱ-ի աճին, որը տատանվում է 1.028%-ից 1.32% սահմաններում: Բացառություն են կազմում մոդել 7-ի արդյունքները, որոնք ցույց են տալիս բացասական փոխկապվածություն բեռների սահմանային անցակետերից անցնելու և մաքսագերծելու ժամկետների բաղադրիչի ու մեկ շնչին բաժին ընկնող ՀՆԱ-ի միջև:

Սակայն անհրաժեշտ է արձանագրել, որ մոդելը գերծ չէ նաև որոշակի խնդիրներից: Մոդելի կախյալ փոփոխականները՝ լոգիստիկայի արդյունավետության համաթիվն ու դրա առանձին բաղադրիչները հաշվարկվում են երկու տարին մեկ անգամ, իսկ 2018 թվականից հետո մոդելի հաշվարկման պահին տվյալները բացակայում են, ինչն արդեն էկոնոմետրիկ խնդիրներ է ի հայտ բերում:

Միևնույն ժամանակ, չնայած առկա խնդիրներին, մոդելի կառուցումը մեծ կարևորություն ունի, որը վերը նշված խնդիրների շտկման պարագայում, կղառնա առավել գործնական և կիրառելիություն կստանա:

Ատենախոսության երրորդ՝ **«Լոգիստիկայի միջազգային մրցունակության բարելավման հիմնական առաջնահերթությունները՝ որպես ՀՀ արտաքին առևտրի խթանում»** գլխում ներկայացվել է ՀՀ-ում լոգիստիկայի միջազգային մրցունակության բարձրացման հիմնական խոչընդոտները և մարտահրավերները, գրավիտացիոն մոդելի կիրառմամբ գնահատվել է ՀՀ արտաքին առևտրի քանական և որակական զարգացման հեռանկարները և առանձնացվել Հայաստանի լոգիստիկ ծայրագույնների միջազգային մրցունակությանն ուղղված բարեփոխումների հիմնադրերը:

Հաշվի առնելով ծովային ելքի բացակայությունը՝ Հայաստանի պարագայում բեռնափոխադրումների ապահովման ժամանակ լոգիստիկ ենթակառուցվածքների զարգացմանն ուղղված ջանքերն առանցքային դեր են խաղում: Միևնույն ժամանակ, պետք է դիտարկել նաև վերջին ժամանակներում առավել հաճախ բարձրաձայնվող երկու հարևան երկրների հետ հնարավոր տրանսպորտային ենթակառուցվածքների ապաշրջափակման ազդեցությունները:

Այս համատեքստում, նպատակահարմար ենք գտել գնահատել հայ-թուրքական սահմանի հնարավոր բացման ազդեցությունը Հայաստանի տնտեսության վրա: Այդ նպատակով մեր կողմից կիրառվել է գրավիտացիոն մոդել՝ վերոնշյալ գաղափարը մանրագին ուսումնասիրելու և ավելի լավ հասկանալու համար Հայաստանի ու Թուրքիայի միջև առևտրի համար սահմանի բացման հնարավոր անդրսահմանային հետևանքները:

Ընդհանրական մոտեցմամբ, երկու երկրների միջև փոխադարձ առևտրի ներուժի գնահատման համար առավել նպատակահարմար է գրավիտացիոն մոդելի կիրառումը, որով գնահատվում է նմանատիպ երկրների առևտրային ներուժը՝ համեմատելով առևտրային իրական հոսքերի հետ: Հետևելով այս տրամաբանությանը՝ մեր կողմից

գնահատվել է զարգացող և մի շարք զարգացած երկրների համար գրավիտացիոն մոդել: Գրավիտացիոն մոդելի արդյունքների մեջ բաց սահմանի պարագայում առևտրի ծավալների ընդլայնումը պայմանավորված է լինելու ավելի կարճ հեռավորությամբ և ընդհանուր սահմանով⁷:

Ընդհանուր առմամբ, երկրների միջև առևտրային օգուտները գնահատելու տեսանկյունից գրավիտացիոն մեթոդի կիրառման նպատակը, տվյալ դեպքում, հասկանալն է, թե ընդհանուր սահմանի և տարածության կրճատման պարագայում գրավիտացիոն մոդելն ինչպես է փոխվում: Այս առումով, մեր կողմից գնահատված գրավիտացիոն մոդելում Արևելյան Թուրքիայի մարզերը դիտարկվել են որպես «առանձին երկրներ»: Գրավիտացիոն մոդելում հիմք են ընդունվել 2019 թվականի ցուցանիշները: Գրավիտացիոն մոդելի տեսքը հետևյալն է.

$$\log(PX_{aij}) = \beta_0 + \beta_1 * \log(GDP_i) + \beta_2 * \log(GDP_j) + \beta_3 * \log(gdp_i) + \beta_4 * \log(gdp_j) + \beta_5 * \log(Skill_i^j / Li) + \beta_6 * \log(Land_i^j / Li) + \beta_7 * \log(Dist_{ij}) + \gamma_1 * Brdr_{ij} + \varepsilon_{ij}$$

Վերը բերված բանաձևում արտահանող *i* երկրի ՀՆԱ-ն կապիտալի հաշվով ազգային արտադրանքի պրոքսի ցուցանիշն է, արտահանող *i* երկրի մեկ շնչի հաշվով ՀՆԱ-ն կապիտալ-աշխատուժ հարաբերակցության հազեցվածության պրոքսի ցուցանիշն է:

Աղյուսակ 7. Գրավիտացիոն մոդելում օգտագործված զարգացող և զարգացած երկրների ցանկը

	Զարգացող երկրներ		Գործընկեր երկրներ
1	Հայաստան	1	Ավստրիա
2	Ադրբեջան	2	Բելգիա
3	Վրաստան	3	Ֆրանսիա
4	Ղազախստան	4	Գերմանիա
5	Ղրղզստան	5	Հունաստան
6	Բելառուս	6	Թուրքիա
7	Ռուսաստան	7	Մեծ Բրիտանիա

Օգտագործվել են 7-ական զարգացող և գործընկեր երկրների տվյալներ, որոնց ցանկը ներկայացվել է աղյուսակ 7.-ում:

Առևտրի ծավալները հաշվարկվել են բոլոր երկրների համար հազար ԱՄՆ դոլար չափման միավորով: Արտահանող և ներմուծող երկրների ՀՆԱ-ները և մեկ շնչի հաշվով ՀՆԱ-ը վերցնել են World Development Indicators-ի տեղեկատվական շտեմարաններից⁸: $Skill_i^j$ -ը Մարդկային զարգացման ինդեքսի⁹ պրոքսի ցուցանիշ է: $Land_i^j$ -ը երկրի ընդհանուր տարածքի և աշխատուժի հարաբերակցությունն է, որի տվյալներն առկա են World Development Indicators-ի տեղեկատվական բազաներում:

Հեռավորությունը երկու երկրների մայրաքաղաքների միջև թռիչքային հեռավորությունն է կիլոմետրերով, որն առկա է <http://www.etn.nl/distance.htm> կայքում: Աղյուսակ 8.-ում ներկայացված է մոդելում կիրառված փոփոխականների հիմնական

⁷ Ա.Փախլյան, Ա.Աղաջանյան, Տ.Վարդանյան, Տ.Միքայելյան, Ա.Հարությունյան, Թուրքիայի կողմից Հայաստանի ապաշրջափակման հեռավորություններն ու մարտահրավերները // «Ամբերդ» մատենաշար, 57, 2022թ., Եր.: «Տնտեսագետ» հրատ., 189 էջ:

⁸ WB DataBank, World Development Indicators - <https://databank.worldbank.org/source/world-development-indicators>

⁹ UNDP, Human Development Index <http://hdr.undp.org/en/content/human-development-index-hdi>

վիճակագրական նկարագիրը:

Մեր ընտրանքում դիտարկումների թիվը 493 է՝ զարգացող տնտեսություններ ներմուծման և 491՝ զարգացող տնտեսությունների արտահանման համար:

Աղյուսակ 8. Գրավիտացիոն մոդելի հիմնական վիճակագրական նկարագիրը

Փոփոխականը	Mean	Stand. Dev.	Min	Max
Log of Real Exports to TE	9.76	3.11	0	16.29
Log of Real Imports from TE	9.11	3.62	0	16.09
Log of TE Real GDP	24.2	1.24	22.43	27.43
Log of Partner Country Real GDP	26.17	1.26	22.63	28.2
Log of TE Real GDP per Capita	8.4	0.66	6.8	9.55
Log of Partner Country Real GDP per Capita	9.88	0.32	8.66	10.14
Log of TE Land/Labor	-3.35	0.86	-4.31	-1.25
Log of Partner Country Land/Labor	-3.76	1.22	-5.38	-0.44
Log of Bilateral Distance	7.53	0.67	4.03	8.82
Border Dummy	0.09	0.29	0	1

Համաձայն կայուն (հետերոսկեդաստիկությունը շտկված) OLS գնահատման արդյունքների՝ զարգացող տնտեսությունների արտահանման և ներմուծման համար, մոդելը բացատրում է զարգացող տնտեսությունների արտահանման ընդհանուր տատանումների 81.5%-ը և զարգացող տնտեսությունների ներմուծման ընդհանուր տատանումների 75.1%-ը: Գործակիցների գնահատումների մեծ մասի նշանակալիությունը բարձր է և համահունչ ընդհանուր առևտրի հոսքերի ազդեցատացված հավասարումների ուսումնասիրությունների արդյունքներին:

Մեր կողմից գնահատվել է նաև Հայաստան-Թուրքիա առևտրի ծավալների համար գրավիտացիոն մոդելը՝ 2019 թվականի տվյալներով և համեմատվել դրանք ՄԱԿ-ի COMTRADE տեղեկատվական շտեմարանում ներկայացված տվյալների հետ: Հայկաստանի արտահանումը դեպի Թուրքիա 2019 թվականին կազմել է 181 մլն ԱՄՆ դոլար, ինչը շատ մոտ է մեր գնահատականին՝ 163 մլն ԱՄՆ դոլար ներկրման արժեքին փակ սահմանի դեպքում («սահման» կեղծ փոփոխականը =0, հեռավորությունը վերցված է Անկարայի և Երևանի միջև): Հայաստանի ներմուծումը Թուրքիայից, ըստ ՄԱԿ-ի COMTRADE տեղեկատվական շտեմարանի, կազմել է 210 մլն ԱՄՆ դոլար: Մեր մոդելը կանխատեսում է 694 մլն ԱՄՆ դոլարի ներկրում Թուրքիայից Հայաստան փակ սահմանի դեպքում, ինչը ենթադրում է, որ փակ սահմանի ընդհանուր ազդեցությունը անհամաչափորեն է ազդում հայ արտահանողների վրա՝ ի համեմատ Թուրքիայի արտահանողների:

Բաց սահմանով («սահման» կեղծ փոփոխականը հավասար է 1-ին) թուրքական ապրանքների ներմուծման գնահատված ծավալը կազմում է 569 մլն ԱՄՆ դոլար՝ շուրջ 171%-ով ավել, քան փակ սահմանի դեպքում: Եթե մենք դիտարկենք նաև

հեռավորությունը, որպեսզի արտացոլենք ճանապարհորդության ավելի կարճ ժամանակը, առևտրի ծավալների աճը, ամենայն հավանականությամբ, կլինի էլ ավելի բարձր: Մեր հաշվարկներով՝ հեռավորության յուրաքանչյուր 10%-ով կրճատումը կհանգեցնի Թուրքիայից ներմուծման 17.9%-ով ավելացմանը: Ինչ վերաբերում է Հայաստանից դեպի Թուրքիա ապրանքների արտահանմանը, ապա ակնկալվում է, որ ապրանքաշրջանառության ծավալը կհասնի 403 մլն ԱՄՆ դոլար, ինչը համապատասխանում է արտահանման 122% աճին:

Այսպիսով, արտադրական ծախսերի նվազեցումը և նոր շուկաների հասանելիությունը կարող են լուրջ խթան դառնալ ՀՀ տնտեսության զարգացման համար: Սակայն, արտահանման ծավալների հնարավոր մեծացման առումով՝ հայրենական արտադրողներն ունեն խիստ մրցակցությանը դիմակայելու և ապրանքների որակի բարձրացման խնդիր: Սահմանի բացման և առևտրի ազատականացման հետևանքով տուժած ոլորտներում աշխատանքը կորցրած քաղաքացիների սոցիալական ապահովության խնդիրները կարող են նոր մարտահրավերներ ստեղծել երկրի պետական կառավարման համակարգի և պետական բյուջեի համար: Այնուհանդերձ, մեր երկրի՝ էժան և արդյունավետ տրանսպորտային ուղիներից զրկված լինելը շարունակում է հանգեցնել ներմուծումների և արտահանումների մեծ ծախսերին: Մյուս կողմից էլ, դեռևս անհայտ են Թուրքիայի մաքսասակագնային քաղաքականության հնարավոր դրսևորումները՝ բաց սահմանի պարագայում, ինչն, անշուշտ, կարող է էապես նվազեցնել Հայաստանից արտահանման դիմաց ակնկալվող օգուտները: Այս համատեքստում, խիստ կարևոր է նաև ՀՀ կողմից հովանավորչական գործիքների կիրառում և անհրաժեշտ կոնկրետ փոփոխությունների իրականացում, որոնք օբյեկտիվորեն պետք են լինելու հայրենական արտադրությունը թուրքական ներմուծումից արդյունավետ պաշտպանելու համար: Օրինակ, համաձայն վերջին հետազոտությունների¹⁰ Հայաստանը 2020 թվականին Թուրքիայից ներմուծել է նաև միրգ և բանջարեղեն, որոնք ՀՀ ներմուծման մեջ ունեցել են մեծ տեսակարար կշիռ, հատկապես՝ լոլիկը (83%), այլ թարմ և պաղեցրած բանջարեղենը (55%) և այլն: 2020 թվականից Թուրքիայից Հայաստան է ներմուծվել 1.99 մլն ԱՄՆ դոլարի լոլիկ, գրեթե նույն արժողությամբ մրգեր (ծիրան, կեռաս, դեղձ): Թե՛ ծավալային, թե՛ արժեքային արտահայտությամբ մեծ է նաև այլ բանջարեղենի ներմուծման ծավալը: Հաշվի առնելով թուրքական անհամեմատ ավելի մեծ չափով սուբսիդիաները գյուղատնտեսության և վերամշակող արդյունաբերության ոլորտներին, անհրաժեշտ է, որ Հայաստանը նույնպես իրականացնի որոշ ճյուղերի պետական սուբսիդավորում:

Ատենախոսության շրջանակներում կատարված ուսումնասիրությունները հեղինակին թույլ են տվել կատարել ենք հետևյալ եզրահանգումներն ու առաջարկությունները:

- Հարավկովկասյան տարածաշրջանում, որպես արդյունավետ լոգիստիկ համակարգի ձևավորման առաջնային քայլ՝ Հայաստանը և Վրաստանը պետք է վերանայեն մաքսային ընթացակարգերը, իսկ Իրանը լոգիստիկ արդյունավետության համաթվի դիրքերը բարելավելու համար պետք է վարի

¹⁰ Ա.Փախյան, Ա.Աղաջանյան, Տ.Վարդանյան, Տ.Միքայելյան, Ա.Հարությունյան, Թուրքիայի կողմից Հայաստանի ապաշրջափակման հնարավորություններն ու մարտահրավերները // «Ամբերդ» մատենաշար, 57, 2022թ., եր.: «Տնտեսագետ» հրատ., 189 էջ:

բազմագործոն քաղաքականություն՝ հիմնված բոլոր 6 բաղադրիչների զարգացվածության վրա:

- ՀՀ վճարային հաշվեկշռի միայն տրանսպորտային ծառայությունների գծով բացասական հաշվեմնացորդն ավելի մեծ է, քան ծառայությունների բոլոր տեսակները միասին վերցրած:
- Հայաստանի սահմանային անցումային մաքսային կետ-բաժիններում առկա է ժամանակավոր պահպանման վայրերով ապահովման խնդիր:
- Առանցքային է, «Հյուսիս-Հարավ» մայրուղու հայկական հատվածի շինարարական աշխատանքների ամբողջական իրականացումը, որը Հայաստանի համար անկյունաքարային է տարածաշրջանային ինտեգրման հնարավորությունների ապահովման տեսանկյունից:

Ատենախոսության հիմնական արդյունքներն արտացոլված են հեղինակի հետևյալ հրապարակումներում.

1. Ա.Փախյան, Ս.Աղաջանյան, Տ.Վարդանյան, Տ.Միքայելյան, Ա.Հարությունյան, Թուրքիայի կողմից Հայաստանի ապաշրջափակման հնարավորություններն ու մարտահրավերները // «Ամբերդ» մատենաշար, թիվ 57, 2022թ., Եր.: «Տնտեսագետ» հրատ., էջ. 111-116:
2. Գիտական Արցախ, № 1(16), 2023՝ «ՀՀ արտաքին առևտրի առկա վիճակը. արտահանման եվ ներմուծման ինտենսիվություն», էջ. 200-210, DOI: 10.52063/25792652-2023.1.16-200 <https://artsakhlib.am/wp-content/plugins/download-attachments/includes/download.php?id=59489>:
3. Գիտական Արցախ, № 2(17), 2023՝ «ՀՀ լոգիստիկ համակարգի վերլուծությունը տարածաշրջանային տրանսպորտային ենթակառուցվածքների հնարավոր ապաշրջափակման համատեքստում», էջ. 198-209, DOI: 10.52063/25792652-2023.2.17-198 <https://elibrary.ru/item.asp?id=54672606&fbclid=IwAR0-IlneQzUPeIEmIVF1dvQsQ62kRie2XchJaAwFQKr8zqoTDYSOdoTaTSl>:
4. Назарян Григор, Микаелян Тигран 2022 “Влияние индекса логистической эффективности на экономику Армении”. Детерминанты развития экономики России в условиях цифровой трансформации и обеспечения технологического суверенитета: монография / Н.Г. Вовченко, Н.Г. Кузнецов и др.; под ред. д.э.н., профессора Е.Н. Ма-каренко. – Ростов-на-Дону : Издательско-полиграфический комплекс Рост. гос. экон. ун-та (РИНХ), 2023, стр. 429-438.
5. Назарян Г., Микаелян Т. “Транспортно-логистические проблемы в странах ЕАЭС: перспективы развития”. Развитие логистики в условиях санкционных ограничений и международной экономической интолерантности: материалы международной научно-практической конференции. XVIII Южно-Российский логистический форум. 07-08 октября 2022г. – Ростов н/Д: Издательско-полиграфический комплекс РГЭУ (РИНХ), 2022. – 496 с. ISBN 978-5-7972-3070-0, стр. 57-62.
6. ALTERNATIVE quarterly academic journal — Volume 2, 2023 (April – June) “The comparative analysis of transport costs of Armenia within EEU and regional countries” pp. 163-172 <http://alternative.am/2023/10/14/alternative-quarterly-academic-journal-2-april-june-2023/>.

7. Tigran Mikayelyan “Analysis of the competitiveness situation at the international and regional levels” «ՀՊՏՀ Բանբեր» հանդեսի 2022 թ. 1-ին համար, էջ 78-93 https://doi.org/10.52174/1829-0280_2022.1-78:

**ОСНОВНЫЕ ПРОБЛЕМЫ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ЛОГИСТИКИ ВНЕШНЕЙ
ТОРГОВЛИ (НА ПРИМЕРЕ РЕСПУБЛИКИ АРМЕНИЯ)**

Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 00.06 - «Международная экономика».

Защита диссертации состоится 4 июля 2024г., в 13⁰⁰, на заседании

Специализированного совета 014 ВАК РА по экономике, действующего при Армянском государственном экономическом университете, по адресу: 0025, г. Ереван, ул. Налбандяна 128.

РЕЗЮМЕ

В последние десятилетия проблема повышения национальной конкурентоспособности выдвигается в качестве важнейшего ориентира государственного регулирования. Во многом это связано с интеграционными процессами, происходящими в мировой экономике, либерализацией рынков, быстрыми темпами научно-технического развития. Как следствие, усиливается международная конкуренция, меняется положение отдельных государств, происходит смена стран-лидеров. В условиях обострения международной конкуренции концепция конкурентоспособности также усложняется. В современном мире конкурентоспособность страны является показателем состояния и перспектив развития экономической системы, определяющим характер ее участия в международном разделении труда, выступает гарантом экономической и политической стабильности.

Для Республики Армения, в связи с ее географическим положением и с точки зрения развития транспортных коммуникаций, страна постоянно сталкивается с определенными геополитическими вызовами, которые порождают определенные сложности. Таким образом, стоимость грузоперевозок и транспортных расходов, осуществляемых Арменией, являются одними из самых высоких в мире. Отсутствие выхода к морю, большая удаленность от мировых рынков, закрытие границ затрудняют внешнюю торговлю и продолжают серьезно ограничивать социально-экономическое развитие Армении.

Вышеуказанные проблемы делают изучение логистических проблем внешней торговли важным и необходимым для Армении, чем обосновывается актуальность темы.

Основной целью диссертации является разработка комплексных подходов и предложений на основе выявления внешних вызовов логистической конкурентоспособности стран, анализа их влияния на внешнюю торговлю, оценки конкурентных преимуществ логистики, практическое применение которых будет способствовать повышению логистической конкурентоспособности Армении и стимулированию внешнеторговых отношений. Задачи, поставленные в рамках исследования:

- изучить и проанализировать теоретико-методические основы конкурентоспособности логистики и внешнеторговых обменов,
- провести анализ международной конкурентоспособности логистических цепей в контексте развития внешней торговли,
- изучить зарубежный опыт повышения международной конкурентоспособности логистической политики,
- оценить ситуацию процессов интернационализации логистики и конкурентоспособности в Республике Армения,
- проанализировать современное состояние внешнеторговых и логистических проблем РА,
- провести факторное исследование влияния логистики и инфраструктуры в Армении с использованием эконометрических моделей,
- изучить основные препятствия и проблемы повышения международной конкурентоспособности логистики в РА,
- оценить количественные и качественные перспективы развития внешней торговли РА с использованием гравитационной модели,
- обозначить основные пути реформ, направленных на международную конкурентоспособность логистического сектора Армении.

Анализ и изучение актуальных проблем позволили нам выделить представленные ниже прикладные научные результаты, содержащие новизну. В частности:

1. Была оценена интенсивность взаимной торговли между Арменией и основными странами-торговыми партнерами, в том числе ЕАЭС, а также другими региональными странами, в результате чего был выявлен потенциал взаимовыгодной торговли со странами-партнерами Армении и намечены пути его полноценной реализации.
2. На основе изучения стоимости экспортируемых товаров и динамики транспортных расходов были выявлены пути повышения эффективности и конкурентоспособности логистических цепочек ЕАЭС и стран региона, в рамках которых была обоснована необходимость создания межрегионального логистического центра.
3. С использованием эконометрических моделей было оценено влияние показателя логистической эффективности и его компонентов на темпы экономического роста Армении и выявлены существующие взаимосвязи.
4. С помощью гравитационной модели было оценено влияние открытия армяно-турецкой границы на экономику Армении, в частности, выявлены возможные изменения объемов импорта из Турции в Армению и экспорта из Армении в Турцию при открытой границе.

TIGRAN SAMVEL MIKAYELYAN

THE MAIN ISSUES OF LOGISTICS COMPETITIVENESS OF FOREIGN TRADE (IN THE
EXAMPLE OF THE REPUBLIC OF ARMENIA)

Abstract of the thesis for receiving the scientific degree of PhD in economics in the field
00.06 - "International Economics"

The defense of the thesis will take place on July 4--th, 2024 at 13⁰⁰ o'clock, at 014 Council of
Economics of SCC RA at the Armenian State University of Economics:
128 Nalbandyan Str., Yerevan 0025, RA.

ABSTRACT

In recent decades, the problem of increasing national competitiveness has been put forward as an important landmark of state regulation. This is largely due to the integration processes taking place in the world economy, the liberalization of markets, and the rapid pace of scientific and technical development. As a result, international competition intensifies, the situation of individual states changes, and there is a change in leading countries. In the conditions of intensifying international competition, the concept of competitiveness is also complicated. In the modern world, the country's competitiveness is an indicator of the state of the economic system and development prospects, which determines the nature of its participation in the international division of labor, and acts as a guarantor of economic and political stability.

For the Republic of Armenia, due to its geographical location and from the point of view of the development of transport communications, it constantly faces certain geopolitical challenges that give rise to certain difficulties. Thus, the cost of cargo transportation and transportation costs carried out by Armenia are among the highest in the world. Lack of access to the sea, great distance from world markets, and closed borders complicate foreign trade and continue to seriously limit the socio-economic development of Armenia.

The above-mentioned issues make the study of logistics issues of foreign trade important and necessary for Armenia, which justifies the topicality and urgency of the topic.

The *aim* of the thesis is the development of complex approaches and proposals based on the identification of external challenges of logistics competitiveness of countries, analysis of its impact on foreign trade, evaluation of competitive advantages of logistics, the practical application of which will contribute to the increase of logistics competitiveness of RA and promotion of foreign trade relations. The tasks set within the framework of the study are as follows:

- to study and analyze the theoretical and methodological bases of competitiveness of logistics and foreign trade exchanges,
- to carry out an analysis of the international competitiveness of logistics chains in the context of promoting foreign trade,
- to research the foreign experience of promoting the international competitiveness of logistics policy,

- to evaluate the situation of internationalization processes of logistics and competitiveness in the Republic of Armenia,
- to analyze the current state of RA foreign trade and logistical problems,
- to carry out a factorial study of the impact of logistics and infrastructure in Armenia using econometric models,
- to investigate the main obstacles and challenges of increasing the international competitiveness of logistics in RA,
- to assess the quantitative and qualitative development prospects of RA foreign trade using the gravity model,
- to outline the main ways of reforms aimed at the international competitiveness of the logistics sector of Armenia.

The research and analysis carried out within the framework of the thesis enabled us to receive the following results of innovative significance:

1. An assessment was made of the intensity of mutual trade between Armenia and the main trading partner countries, including the EAEU, as well as other regional countries was assessed, as a result of which the potential of mutually beneficial trade with RA partner countries was revealed and the ways of its full realization were outlined.
2. Based on the study of the cost of exported goods and the dynamics of transport costs, ways to increase the efficiency and competitiveness of the logistics chains of the EAEU and the countries of the region were identified, within which the need to create an interregional logistics center was justified.
3. Using econometric models, the influence of the logistics efficiency indicator and its components on the rates of economic growth of Armenia was evaluated and the existing relationships were identified.
4. Using the gravity model, the impact of the opening of the Armenian-Turkish border on the Armenian economy was assessed, in particular, the possible changes in the volumes of imports from Turkey to Armenia and exports from Armenia to Turkey with an open border were identified.

