«ՀԱՍՏԱՏՈՒՄ ԵՄ»
ՀՀ ԳԱԱ Մ.Քոթանյանի անվան
տնտեսագիտության Ինստիտուտի տնօրեն
տնտեսագիտության թեկնածու, դոցենտ

_____ Մ.Գ.Մանուչարյան
02 դեկտեմբերի 2024թ.

ԿԱՐԾԻՔ
ԱՌԱՋԱՏԱՐ ԿԱԶՄԱԿԵՐՊՈՒԹՅԱՆ

Սյուզաննա Արմենի Պետրոսյանի «Նոր մետաքսի ճանապարհը և Հայաստանի միջազգային տրանսպորտային միջանցքների զարգացման խնդիրները» թեմայով ատենախոսության վերաբերյալ, ներկայացված Ը.00.02 «Տնտեսության, նրա ոլորտների տնտեսագիտություն և կառավարում» մասնագիտությամբ տնտեսագիտության թեկնածուի գիտական աստիճանի հայցման համար

Մասնակցում էին՝ Մերի Մանուչարյան՝ *տնտեսագիտ. թեկնածու, դոցենտ*, Լիանա Խաչատրյան՝ *տնտեսագիտ. թեկնածու, դոցենտ*, Եվգենյա Հակոբյան՝ *տնտեսագիտ. թեկնածու*, Ռոբերտ Սարինյան՝ *տնտեսագիտ. դոկտոր, պրոֆ.*, Աշոտ Մարկոսյան՝ *տնտեսագիտ. դոկտոր, պրոֆ.*, Բելլա Գաբրիելյան՝ *տնտեսագիտ. թեկնածու, դոցենտ*, Գրիգոր Մանուկյան՝ *տնտեսագիտ. թեկնածու, դոցենտ*, Գևորգ Հարությունյան՝ *տնտեսագիտ. թեկնածու*, Շողեր Պողոսյան՝ *տնտեսագիտ. թեկնածու*, Ստեփան Պապիկյան՝ *տեխ.գիտ.թեկնածու*, Լիաննա Հարությունյան՝ *տնտեսագիտ. թեկնածու, դոցենտ*, Հովհաննես Սիմոնյան՝ *տնտեսագիտ. թեկնածու:*

ԱՏԵՆԱԽՈՍՈՒԹՅԱՆ ԹԵՄԱՅԻ ԱՐԴԻԱԿԱՆՈՒԹՅՈՒՆԸ

Տրանսպորտը հանդիսանում է ցանկացած երկրի տնտեսության զարգացման կարևորագույն ոլորտներից մեկը: Այն կոչված է ապահովելու բնակչության, բեռների շարժունությունը ինչպես երկրի տարածքում, այնպես էլ դրա սահմաններից դուրս: Տրանսպորտային համակարգի արդյունավետ կառավարումն ու կազմակերպումը հիմք են հանդիսանում նաև երկրի արտաքին տնտեսական կապերի ընդլայնման, համաշխարհային տնտեսությանն ինտեգրման համար: Արդի պայմաններում գլոբալիզացիոն գործընթացներով պայմանավորված, երբ պետությունների միջև շարունակ ընդլայնվում են տնտեսական, առևտրային հարաբերությունները, կենսական

նշանակություն ունի երկրի տարանցիկ ուղիների զարգացումը և ինտեգրումը միջազգային տրանսպորտային համակարգին:

ՀՀ տրանսպորտային համակարգում մեծ տեսակարար կշիռ ունի ավտոմոբիլային տրանսպորտը: Վերջինս պայմանավորված է նրանով, որ ՀՀ-ն գտնվում է «երկաթուղային մեկուսացման» մեջ արտաքին աշխարհից, չեն գործում Հայաստան-Թուրքիա, Հայաստան-Ադրբեջան միջսահմանային տրանսպորտային ուղիները, հարևան Իրանի հետ երկաթուղային հաղորդակցության ուղիներ չկան: Իսկ Վրաստանի հետ երկաթուղային հաղորդակցությունը գործում է ոչ մեծ արդյունավետությամբ, ինչը կապված է Վրաստան-Աբխազիա երկաթուղային հաղորդակցության բացակայությամբ, որով ապահովվում էր նաև Հայաստան-ՌԴ երկաթուղային կապը: ՀՀ տրանսպորտային համակարգում առկա հիմնախնդիրների լուծման, լոգիստիկական ենթակառուցվածքների ու տարանցիկ տրանսպորտային ուղիների զարգացման արդյունավետ ուղիների մշակման անհրաժեշտությունն էլ պայմանավորել է սույն ատենախոսության թեմայի արդիականությունն ու հրատապությունը:

ՀԵՏԱԶՈՏՈՒԹՅԱՆ ՆՊԱՏԱԿԸ ԵՎ ԽՆԴԻՐՆԵՐԸ

Հետազոտության նպատակը «Նոր մետաքսի ճանապարհ» մեգածրագրին ՀՀ տարանցիկ տրանսպորտային ուղիների (միջանցքների) ինտեգրման հիմնախնդիրների բացահայտումն ու լուծման ուղիների ներկայացումն է, որը կնպաստի ՀՀ որպես տարանցիկ երկրի կայացմանը և տնտեսության զարգացմանը: Նշված նպատակին հասնելու համար հետազոտական աշխատանքում առաջադրվել և լուծվել են հետևյալ խնդիրները.՝

- ուսումնասիրել տրանսպորտի ոլորտի դերն ու նշանակությունը երկրի տնտեսության արդյունավետության և մրցունակության բարձրացման համատեքստում,
- վերլուծել տրանսպորտի ոլորտի զարգացման ուղիները տնտեսապես զարգացած և հարևան երկրներում,
- ՀՀ տրանսպորտի ոլորտի գործունեության վերլուծության արդյունքում բացահայտել առկա հիմնախնդիրները՝ պայմանավորված երկրի միջազգային տարանցիկ ուղիների ինտեգրման և զարգացման հետ,
- վերլուծել «Հյուսիս-հարավ» տրանսպորտային միջանցքի հիմնական և այլընտրանքային ուղիներն ու գնահատել դրանց տնտեսական նպատակահարմարությունը,

- վերլուծել «Հարավ-Արևմուտք» միջազգային տրանսպորտային միջանցքի այլընտրանքային ուղիներն ու գնահատել դրանց տնտեսական նպատակահարմարությունը,
- գնահատել «Նոր մետաքսի ճանապարհի» «Հարավ-Արևմուտք» և «Հարավ-Հյուսիս» միջազգային տրանսպորտային ուղիներին Հայաստանի մասնակցության տնտեսական նպատակահարմարությունը,
- հիմնավորել տրանսպորտի ոլորտի և միջազգային տարանցիկ ուղիների (միջանցքների) զարգացման անհրաժեշտությունը ՀՀ տնտեսության արդյունավետ ու մրցունակ գործունեության ապահովման համար:

ԱՇԽԱՏԱՆՔԻ ԳԻՏԱԿԱՆ ՆՈՐՈՒԹԸ

Ատենախոսության շրջանակներում իրականացված ուսումնասիրության հիման վրա ստացվել են տեսական և կիրառական նշանակության գիտական արդյունքներ, որոնցից գիտական նորույթն արտացոլող հիմնական դրույթները հետևյալն են.

- Հիմնավորվել է ՀՀ միջազգային տարանցիկ տրանսպորտային ուղիների անհրաժեշտությունը, որը հնարավորություն կտա ինտեգրվելու միջազգային տրանսպորտային ուղիներին և օգտագործելու միջազգային տարանցիկ բեռնաշրջանառության ծավալի մեծացման ու երկրի տնտեսության զարգացման ոլորտում առկա ռեսուրսները:
- Կատարվել է «Հյուսիս-հարավ» միջազգային տրանսպորտային միջանցքի գործող և հնարավոր այլընտրանքային տրանսպորտային ուղիների վերլուծություն, գնահատվել է դրանց արդյունավետությունն ու ՀՀ մասնակցության տնտեսական նպատակահարմարությունը:
- Մշակվել է «Հարավ-Արևմուտք» տրանսպորտային միջանցքը ձևավորող հնարավոր այլընտրանքային ուղիների կազմը և հիմնավորվել ՀՀ մասնակցության տնտեսական նպատակահարմարությունը:
- Հիմնավորվել է «Իրան-Հայաստան-Վրաստան-ԵՄ-երկրներ» տարանցիկ երկաթուղային տրանսպորտային ուղու տնտեսական նպատակահարմարությունը, որը շահեկան ռազմավարական նշանակություն կունենա ՀՀ համար և կնպաստի տնտեսության արդյունավետության ու մրցունակության բարձրացմանը:

ԱՏԵՆԱԽՈՍՈՒԹՅԱՆ ՀԻՄՆԱԿԱՆ ԲՈՎԱՆԴԱԿՈՒԹՅՈՒՆԸ

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

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

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

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

Հետազոտության արդյունքների վերլուծությունը թույլ է տալիս կատարելու եզրահանգումներ և առաջարկություններ, որոնք ամփոփված են ատենախոսության ***«Եզրակացություններ և առաջարկություններ»*** բաժնում:

ԴԻՏՈՂՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐ ԱՇԽԱՏԱՆՔԻ ՎԵՐԱԲԵՐՅԱԼ

Ինչպես ցանկացած գիտական աշխատանք, սույն ատենախոսությունը ևս զերծ չէ որոշակի թերություններից, որոնցից կարևորել ենք հետևյալները.

1. Ատենախոսության 5-րդ էջում նշված երրորդ և չորրորդ խնդիրները, ըստ էության, արտահայտում են նույն միտքը, ուստի նպատակահարմար կլիներ երկուսը ձևակերպել մեկում:
2. Ատենախոսության առաջին նորույթում նշված «ՀՀ միջազգային տարանցիկ տրանսպորտային ուղիների զարգացման անհրաժեշտության հիմնավորումը» որքանո՞վ կարելի է դիտել որպես նորույթ: Արդյո՞ք «Մեկ գոտի՝ մեկ ճանապարհ» ծրագրի շրջանակներում նման հիմնախնդիրները չեն հիմնավորվել:
3. Աշխատանքի 13-րդ էջի երրորդ պարբերությունում ընդգծվում է, որ սույն հետազոտությունը նվիրված է ՀՀ տրանսպորտի ոլորտում առկա արդի հիմնախնդիրների լուծման և երկրի տարանցիկ տրանսպորտային միջանցքների զարգացման նոր մոտեցումների առաջադրմանը, որը սակայն, աշխատանքում հստակորեն չի ներկայացվել:
4. Հետազոտության էջ 28-ում ներկայացված է ԱՄՆ-ի ներքին բեռնաշրջանառությունն ու ուղևորաշրջանառությունը՝ ըստ տրանսպորտի առանձին տեսակների, որպես տվյալների աղբյուր նշելով 2019թ.-ին հրատարակված հոդվածը: Այնուհետև, էջ 29-30-ում ընդգծված է, որ հարևան երկրներում տրանսպորտի ոլորտի, դրա գնահատման քանակական ցուցանիշների, տրանսպորտի տարբեր տեսակների զարգացման արդի մակարդակների ուսումնասիրությունը կարևորագույն նշանակություն ունի Հայաստանում տրանսպորտի զարգացման արդյունավետ ուղիների որոնման, դրանց հիմնավորման համար, և ներկայացված է 2019-2021թթ. վիճակագրական տվյալները: Ակնհայտ է, որ երկու դեպքում էլ տվյալները վաղեմության ժամկետ ունեն:
5. Ատենախոսության 2.1 ենթագլխում միջազգային տրանսպորտային միջանցքների կառավարման համակարգի վերլուծությունն ու զարգացման ուղիների հիմնախնդիրը, ըստ էության, ներկայացվել է հիմնական դրույթների պոզիտիվ շարադրման ձևով՝ առանց զարգացման հստակ ուղիների առաջադրման: Նմանատիպ տրամաբանությամբ 3.2 ենթագլխում «Նոր մետաքսի ճանապարհի» «Հարավ-Արևմուտք» և «Հարավ-Հյուսիս» ուղիների այլընտրանքային տարբերակների համեմատական վերլուծությունը և միջազգային տարանցիկ ուղիներին ՀՀ մասնակցության տնտեսական նպատակահարմարության գնահատումը կատարվել է հիմնականում հիմք ընդունելով տրանսպորտային ուղիների միջև ընկած հեռավորությունն ու բեռնափոխադրումների միջին տևողությունը: Այլ գործոններին հեղինակը անդրադարձել է հպանցիկ ձևով:
6. Ատենախոսության գիտական արժեքը էականորեն կբարձրանար, եթե ուսումնասիրված գրականության մեջ ավելի շատ ընդգրկվեին անգլալեզու աղբյուրներ: Օգտագործված գրականության մեջ գերակշիռ մաս են կազմում ռուսալեզու աղբյուրները, որոնք հիմնականում ռուս և հետխորհրդային երկրների հեղինակների են պատկանում: Հաշվի առնելով տրանսպորտի ոլորտի կարևորությունը բոլոր երկրների ու տարածաշրջանների համար, տրամաբանական է, որ առկա են թեմային նվիրված բազմաթիվ օտարերկրյա

հետազոտություններ: Մեր կարծիքով, ցանկալի կլիներ, որ դրանցում արծարծված հարցադրումները նույնպես ատենախոսության մեջ ներկայացվեին ու վերլուծվեին: Նշենք նաև, որ վկայակոչումներում շատ հաճախ հղումներ է կատարվել ուսումնական ձեռնարկներին, դասագրքերին, մինչդեռ նպատակահարմար էր շրջանառության մեջ դնել ավելի շատ գիտական աշխատություններ:

7. Ատենախոսության էջ 42-ում հեղինակի կողմից կազմված աղյուսակում ներկայացված է լոգիստիկայի արդյունավետության ցուցանիշը Հայաստանում և հարևան երկրներում 2018-2023 թթ.-ի կտրվածքով: Ցանկալի կլիներ գոնե մեկ երկրի կտրվածքով ներկայացվեր բուն հաշվարկը: Նույն կերպ բացակայում է հաշվարկը (գոնե մեկ ուղղությամբ) էջ 92-ում ներկայացված «Հարավ-Արևմուտք» ուղղությամբ բեռնափոխադրումների տևողությունը ներկայացնելիս: Հեղինակը բավարարվել է միայն հաշվարկի վերաբերյալ տեսական հիմքերը ներկայացնելով: Աշխատանքում բազմիցս խոսվում է նաև տրանսպորտի ոլորտի կարևորության մասին, բայց օրինակ չկան հետազոտություններ կամ հենց հեղինակի կողմից կատարված գնահատումներ, թե ինչպիսի ազդեցություն է թողնում տրանսպորտի ոլորտը, տրանսպորտային ենթակառուցվածքների զարգացման վիճակը կամ երկրի մասնակցությունը տրանսպորտային միջազգային միջանցքներին, երկրի տնտեսության զարգացման, կենսամակարդակի բարձրացման վրա և այլն: Հղումում ներկայացված են մի քանի հետազոտություններ, որոնք նվիրված են տրասնպորտի ոլորտի քանակական գնահատմանը, արդյունավետության հարցերի քննարկմանը, որոնք ատենախոսության հեղինակը կարող էր օգտագործել իր հետազոտության շրջանակներում[1]:
8. Աշխարհաքաղաքական ներկայիս զարգացումների պայմաններում տրանսպորտային ուղիների ու ոլորտի հարցը առանձնակի կարևորություն է ստացել ՀՀ համար: Ցավոք, չնայած թեմայի հետ անմիջական կապին ու առնչությանը՝ ատենախոսության մեջ բավարար կերպով չի քննարկվում ՀՀ տարածքով նախատեսվող այսպես կոչված «Մեղրու (Զանգեզուրի) միջանցքը» և դրա տնտեսական հետևանքները ՀՀ տնտեսության վրա:
9. Ատենախոսության մեջ առկա են որոշակի տեխնիկական թերություններ, մասնավորապես՝ 11, 12, 13 էջերում շրջանառության մեջ դրված հեղինակների աշխատությունները չեն արտահայտվել համապատասխան հղումներում, էջ 19-

[1] https://www.oregon.gov/odot/Planning/Documents/APMv2_Ch9.pdf
https://www.tandfonline.com/doi/pdf/10.1111/j.1467-9906.1983.tb00044.x
https://transportgeography.org/contents/methods/transport-technical-economic-performance-indicators/

ում ներկայացված աղյուսակի վերաբերյալ, տեքստում հղումը բացակայում է, ատենախոսության մեջ տեղ գտած մի շարք հղումներում նշված է մեջբերված աղբյուրի ընդհանուր էջերի քանակը, մինչդեռ նման պահանջ առկա է միայն «Օգտագործված գրականություն» բաժնի համար, էջ 16- ում տրանսպորտային համակարգի գիտական նշանակության մասին խոսելիս օգտագործված «որակյալություն» տերմինը ցանկալի է փոխարինել «որակով», էջ 91-ի նկար 3.2-ում բացակայում են հիմնական և այլընտրանքային ուղիների տարբերակման գծանշումները:

ԵԶՐԱԿԱՑՈՒԹՅՈՒՆ

Սյուզաննա Արմենի Պետրոսյանի «Նոր Մետաքսի ճանապարհը և Հայաստանի միջազգային տրանսպորտային միջանցքների զարգացման խնդիրները» թեմայով ատենախոսությունը կարելի է որակել որպես ինքնուրույն հետազոտություն, որն ուղղված է Նոր մետաքսի ճանապարհի և Հայաստանի միջազգային տրանսպորտային միջանցքների զարգացման խնդիրների բացահայտմանը:

Հետազոտության արդյունքները կարող են գործնական կիրառություն ունենալ ՀՀ Կառավարության՝ Տրանսպորտի ոլորտին առնչվող քաղաքականության կատարելագործման գործընթացում, ինչպես նաև Տարածքային կառավարման և ենթակառուցվածքների նախարարության կողմից՝ երկրի տրանսպորտային համակարգի զարգացման միջնաժամկետ և երկարաժամկետ ծրագրերի մշակման ժամանակ:

Թեկնածուական ատենախոսության սեղմագիրն արտացոլում է հետազոտության հիմնական բովանդակությունը, արդյունքները և գիտական նորույթը: Հեղինակի կողմից հրապարակած 4 (չորս) գիտական հոդվածները համապատասխանում են հետազոտության ուղղվածությանը, դրա խնդիրներին և ունեն բավարար ընդգրկունություն:

Սյուզաննա Արմենի Պետրոսյանի «Նոր Մետաքսի ճանապարհը և Հայաստանի միջազգային տրանսպորտային միջանցքների զարգացման խնդիրները» թեմայով ատենախոսությունը և դրան համատեղ կազմված սեղմագիրն ու թվով 4 (չորս) հոդվածների հրապարակումները համապատասխանում են ՀՀ-ում գիտական աստիճանաշնորհման կանոնակարգի 6-րդ և 7-րդ կետերին, ինչպես նաև թեկնածուական ատենախոսություններին ներկայացվող այլ պահանջներին, իսկ աշխատանքի հեղինակն արժանի է Ը.00.02 «Տնտեսության, նրա ոլորտների տնտեսագիտություն և կառավարում» մասնագիտության գծով տնտեսագիտության թեկնածուի գիտական աստիճանի շնորհմանը:

Ատենախոսությունը քննարկվել է ՀՀ ԳԱԱ Մ. Քոթանյանի անվան տնտեսագիտության ինստիտուտի՝ որպես առաջատար կազմակերպության, «Ատենախոսությունների քննարկման և կարծիքների ներկայացման» հանձնաժողովի նիստում (02.12.2024թ., արձանագրություն թիվ 18):

ՀՀ ԳԱԱ Մ. Քոթանյանի անվ. ՏԻ
գիտաշխատող,
տնտեսագիտության թեկնածու, դոցենտ **Լ.Հարությունյան**

ՀՀ ԳԱԱ Մ. Քոթանյանի անվ. ՏԻ
գիտաշխատող,
տնտեսագիտության թեկնածու **Հ.Ասատրյան**

ՀՀ ԳԱԱ Մ. Քոթանյանի ՏԻ գիտաշխատող, տնտեսագիտության թեկնածու, դոցենտ Լ.Հարությունյանի և նույն ինստիտուտի գիտաշխատող, տնտեսագիտության թեկնածու Հ.Ասատրյանի ստորագրությունների իսկությունը «հաստատում եմ»՝

ՀՀ ԳԱԱ Մ. Քոթանյանի անվ. ՏԻ
գիտ. քարտուղար,
տնտեսագիտության թեկնածու **Ե.Ա.Հակոբյան**

«02» դեկտեմբերի, 2024թ.

Կ. Տ.