

Ազգային տրանսպորտային ռազմավարությունը Հայաստանի՝ կիսաշրջափակումից դուրս գալու երաշխիքն է

Մայսին՝ միջազգային բեռնափոխադրող ընկերության տնօրեն Գագիկ Աղաջանյանի հարցազրույցն ԱրմԻնֆո լրատվական գործակալությանը:

- Դավիթ Ստեփանյան
- Հինգշաբթի, 28 ապրիլի, 14:56



«ԱՊԱՎԵՆԵ ընկերությունը հիմնադրվել է 1993թ.-ին և այժմ իրենից ներկայացնում է խոշոր տրանսպորտային-էքսպեդիտորական ընկերություն, որն ունի գրասենյակների իր ցանցն արտասահմանում, լիարժեք և առաջատար տեխնիկական հանդերձանք, հաճախորդների և գործընկերների մեծ բազա:

Պրն. Աղաջանյան, վերջին ժամանակներս վառելիքի թանկացման հետևանքով զգալիորեն աճել են բեռնափոխադրումների սակագները: Մասնավորապես, մարտի 1-ից տեղի է ունեցել սակագների բարձրացում Իլիչևսկ-Փոթի և Նովոռոսիյսկ-Փոթի լաստանավերի օգտագործման համար: Որքանո՞վ է զգալի այդ թանկացումը, և չի՞ հանգեցնի արդյոք դա Հայաստանի կողմից ներուծվող ապրանքների համար հերթական շրջայական ռեակցիայի:

Բեռնափոխադրումների սակագների բարձրացումը, ինչին մենք մշտապես ականատես ենք լինում, միշտ չէ, որ էապես ազդում է Հայաստան ներկրվող առաջին անհրաժեշտության ապրանքների արժեքի վրա: Սակագինը կարող է փոխվել 1-1,5-2 դոլարով, օրինակ, երկաթուղով փոխադրվող բեռների մեկ տոննայի համար: Իսկ լաստանավային առաքումների օգնությամբ փոխադրումների թանկացում վերջին ժամանակներս, իհարկե, տեղ է գտել: Ընդ որում, փոխվել է բնավ ոչ սակագնային քաղաքականությունը, որը մնացել է նախկինը: Այդ փորձը կիրառվում է ողջ

աշխարհում՝ կախված վառելիքի գների փոփոխությունից: Բեռնափոխադրման սակագինը ներառում է բոլոր ծախսերը՝ բացի վառելիքի արժեքից: Դա այսպես կոչված BAF-ն է, որը կիրառվում է ողջ աշխարհում: Դա արվում է այն պատճառով, որ վառելիքի գները մշտապես տատանվում են: Ընդ որում, իրոք, մարտի 1-ից 10 տոկոսից փոքր-ինչ ավելի թանկացել է Իլիչևսկ-Փոթի լաստանավային բեռնափոխադրումների սակագինը, մեկ վագոնի համար այդ թանկացումը կազմել է շուրջ 300-350 դոլար, և 10 տոկոսից մի քիչ պակաս՝ 250-270 դոլարով՝ Կավկազ՝ նավահանգստից մինչև Փոթի: Իսկ եթե հաշվի առնենք, որ մեկ վագոնը մոտավորապես 60 տոննա է, ապա թանկացումը կազմել է 5-4 դոլար մեկ տոննայի համար, իսկ դրանք չափազանց զգալի թվեր են: Իհրակե, Փոթիից մինչև Երևան տեղամասում նույնպես կան ինչ-որ փոփոխություններ, ինչն արտահայտվում է 1-1,5 դոլարով մեկ տոննա բեռի համար: Ես կարծում եմ, որ վառելիքի գների մշտական բարձրացման ֆոնի վրա տրանսպորտի նախկին գների պահպանում ակնկալելն, առնվազն, միամտություն է: Եթե լինի վառելիքի նոր թանկացում, ապա բեռնափոխադրումների սակագների թանկացումն անխուսափելի է: Երկաթուղային սակագները հաշվարկվում են բավականին կայուն շվեյցարական ֆրանկով, հետևաբար, դրանք արժույթային փոխարժեքների տատանումների հետ կապելու հարկ նույնպես չկա: Այդպիսով, տեղի է ունենում շղթայական ռեակցիա:

Այնուամենայնիվ, ես փորձում եմ ճշտել Ձեր եզրակացությունները...

Հասկանալու համար, թե ինչի կարող է հասցնել այդ շղթան, հարկավոր է հաշվարկել սակագների բարձրացման տոկոսային հարաբերակցությունը առաջին անհրաժեշտության ապրանքների գների բարձրացման նկատմամբ: Օրինակ, տրանսպորտային բաղադրիչն ավելացվում է Հայաստան ներկրվող հացահատիկի կամ ալյուրի արժեքին: Սակայն այդ ապրանքի բուն արժեքն արդեն ձևավորվում է էներգակիրների հսկայական ծախսերի ազդեցության ներքո: Չէ որ այդ հացահատիկը հարկավոր էր ցանել և հավաքել, ծախսելով վառելիք, ահա թե որտեղ են հիմնական ծախսերը: Այսինքն, հենց նույն հացահատիկի թանկացումն սկսվում է այն նույն վառելիքի թանկացումից հենց դրա արտադրության նախնական փուլում և արդեն վերջնական փոխադրման ժամանակ դրան ավելանում է մեր մասը: Մենք կարող ենք հաշվարկել մեր մասը, ասելով, որ ապրանքի փոխադրման ժամանակ վառելիքի թանկացման արդյունքում այն կթանկանա, օրինակ, 2 դոլարով: Սակայն մենք չենք կարող հաշվարկել ողջ շղթայական ռեակցիան, քանի որ չգիտենք, թե ինչպես է ձևավորվել գնագոյացումն ի սկզբանե:

Հայ քաղաքական գործիչները հաճախ են խոսում Հայաստանի նկատմամբ Վրաստանի կողոպտիչ սակագնային քաղաքականության մասին: Ինչպիսի՞ն է Ձեր կարծիքն այդ առնչությամբ:

Ես կտրականապես համաձայն չեմ այդ կարծիքին, և իմ դիրքորոշման հիմնավորման նպատակով կբերեմ մի քանի օրինակ: Մեկ տոննա բեռի կամ 20 ֆուտանոց կոնտեյների մշակման առավելագույն արժեքը Փոթիի նավահանգստում տատանվում է 200-250 դոլարի սահմաններում: Մշակման նվազագույն արժեքը, օրինակ, լոսանջելեսյան Լոնգ-Բիչ նավահանգստում կազմում է առնվազն 500 դոլար, իսկ Ռոտերդամի նավահանգստում՝ տատանվում է 300 եվրոյի սահմաններում: Ընդ որում, Փոթիում այդ նույն կոնտեյներները կարող են մշակվել նաև 150-200 դոլարով՝ կախված ծավալների հետ: Այսպիսով, անգամ համեմատած Նովոռոսիյսկի սակագների հետ՝ վրացական սակագներն ավելի մատչելի են: Ես 18 տարի ղեկավարում եմ Ապավեն ընկերությունը, և բոլոր այդ տարիներին մենք աշխատում ենք Փոթի նավահանգստի հետ: Փոթիի և ավելի քան 80 նավահանգիստների միջև այս տարիներին իրականացված համեմատական վերլուծության արդյունքը խոսում է վրացական նավահանգստի օգտին: Ինչ վերաբերվում է երկաթգծին, ապա այստեղ մեկ տոննա բեռի փոխադրման արժեքները Վրաստանի, իսկ հետո Հայաստանի երկաթուղիներով, սկզբունքայնորեն իրարից չեն տարբերվում: Հետևաբար, մենք չենք կարող վրացիներից պահանջել ավելի ցածր սակագներ, երբ մեզ մոտ էլ այդ սակագները նույնն են:

Վերջին ժամանակներս Պետեկամուսների կոմիտեում շատ է խոսվում Վրաստանի հետ սահմանին մաքսակետերի և տերմինալների տեխնիկական հագեցվածության և արդյունավետության բարձրացման մասին: Ձեր անձնական դիտարկմամբ, հեշտացե՞լ է արդյոք մաքսազերծման և սահմանի հատման ընթացակարգը:

Մաքսային ձևակերպման ընթացակարգերում փոփոխություններ, իրոք, կան: Որպես մասնագետ կարող եմ ասել, որ, իհարկե, տեղաշարժեր կան, բայց դրանք շատ դանդաղ են ընթանում: Չեմ թաքցնի, որ վրացական մաքսատան համեմատ մենք դեռ շատ անլիքներ ունենք: Մեր մաքսակետերն սկզբունքայնորեն տարբերվում են սպասարկման որակով և արագությամբ, իսկ վրացիները մի գլուխ բարձր են: Այնտեղ գործում է մեկ պատուհանի սկզբունքը, խիստ սահմանված են ժամանակացույցերը, ընդ որում՝ բոլոր երկրների քաղաքացիների և բեռնատարների, և ոչ թե միայն Վրաստանի համար: Այսինքն, փաստաթղթերի ձևակերպումը պետք է կատարվի մի քանի րոպեում: Չեմ կարող նույնն ասել մեր մաքսակետերի վերաբերյալ, չնայած եղել են ժամանակներ, երբ իիրավիճակը մեզ մոտ ավելի բարվոք էր, քան Վրաստանում: Իսկ այսօր այն օբյեկտիվորեն ավելի լավ է վրացիների մոտ, և մենք պետք է նրանցից օրինակ վերցնենք:

Օրերս Երևանում Վանաձոր-Ֆիոլետովո երկաթուղային հատվածի կառուցման նախագծի վերաբերյալ հուշագիր է ստորագրվել: Դա ինչ-որ ճշտումներ կմտցնի՞՞ ձեր ընկերության գործունեությունում:

Հաշվի առնելով, որ Վանաձոր-Ֆիոլետովո երկաթուղային ճյուղի գործարկումը 20%-ով կկրճատի մինչև վրացական սահման ճանապարհը, այդ հատվածի կառուցման վերաբերյալ համաձայնագրի ստորագրումն ամենահաճելի նորությունն էր: 2004 թվականից սկսած՝ ես խոսել եմ այդ նախագծի իրականացման անհրաժեշտության մասին, 2006 թվականին ես գրեցի այդ մասին ՀՀ վարչապետ Անդրանիկ Մարգարյանին, ով այդ ժամանակ գլխավորում էր Հազարամյակի մարտահրավերներ՝ կորպորացիայի խորհուրդը: Այդ նախագիծն այդ ժամանակ նրան շատ ոգևորեց, և նա ասաց, որ եթե նույնիսկ ԱՄՆ-ը միջոցներ չգտնի դրա համար, նա այն կիրականացնի բյուջեի հաշվին: Երկաթուղային հատվածի 20% կրճատումը շատ էական է: Երևանից մինչև վրացական սահման 300 կմ փոխարեն 220 կմ անցնելն արդեն առաջընթաց է: Բացի այդ, մենք ձեռք ենք բերում ամբողջ Հայաստանում օդածն շարժում. դա ամենակարճ ճանապարհն է հյուսիսից հարավ, Գյումրիից մինչև Զոդ և այլն: Այսինքն՝ ձեռքբերումները շատ են, էլ չեմ խոսում աշխատատեղերի և այլնի մասին

Ի՞նչ միջոցներ պետք է ձեռնարկի Հայաստանը կիսաշրջափակված վիճակից դուրս գալու համար: Կօզնե՞ն արդյոք դրան նոր նորմալ ճանապարհների կառուցումը և հանրապետության տարանցիկ գրավչության բարձրացմանն ուղղված այլ միջոցառումները:

Իհարկե, մենք գտնվում ենք կիսաշրջափակման վիճակում: Բայց կարելի է իրավիճակի բարելավմանն ուղղված մի շարք քայլեր ձեռնարկել: Մասնավորապես, մենք պետք է ունենանք սեփական երկրի ներսում տրանսպորտի զարգացման մեր տեսլականը: Խոսքը վերաբերում է մի շարք հարցերի՝ կապված տերմինալային ծառայությունների, սահմանային անցումների, մաքսակետերի, ավտոտրանսպորտի, երկաթուղու, ավիացիայի, տարբեր տուրքերի և այլնի հետ: Այսինքն՝ մեզ անհրաժեշտ է ուրույն համակարգ՝ մշակված այնպիսի երկրի համար, ինչպիսին կիսաշրջափակման մեջ գտնվող Հայաստանն է: Հանրապետությունում ամենից առաջ անհրաժեշտ է ստեղծել տարանցման առավելագույնս հեշտացված համակարգ: Այդ համակարգն Իրանին և Վրաստանին, որոնց տարածքներից օգտվում է Հայաստանը, այնպիսի հնարավորություններ կընձեռի, որոնք թույլ կտային հանրապետությանը դառնալու ոչ պարզապես օգտվող, այլ իրավահավասար գործընկեր: Այդ ուղղությամբ պետք է լրջորեն մտածել, և ստեղծել ամենաբարենպաստ պայմաններ առնվազն Իրանից Վրաստան և Վրաստանից Իրան տարանցման համար, քանի որ այժմ Հայաստանի տարածքով տարանցում գրեթե չկա: Ժամանակին նման իրավիճակ էր Վրաստանում, բայց նրանք վերացրեցին վիզաները, ստեղծեցին առավելագույնս հեշտացված պայմաններ՝ բեռնափոխադրողներին և զբոսաշրջիկներին իրենց երկիրները գրավելու նպատակով: Նախկինում հայերն ընդհանրապես զբոսաշրջության նպատակով Վրաստան չէին մեկնում, իսկ նայեք, թե ինչ է հիմա կատարվում: Վրաստանում մարտի 1-ից արտասահմանյան բեռնատար տրանսպորտի կողմից ենթակառուցվածքի օգտագործման հարկ են մտցրել: Հայաստանի տրանսպորտի նախարարության պատվիրակությունն արդեն քննարկել է այդ հարցը Թբիլիսի այցի

ընթացքում: Այդ հարցը քննարկվել է նաև Վրաստանի վարչապետի Հայաստան այցի ժամանակ:

Այդ հարցը շատ կարևոր խնդիր է՝ հաշվի առնելով, որ թե՛ Հայաստանը, թե՛ Վրաստանը երկուստեք պահանջներ ունեն: Այդպիսով՝ արդեն այսօր Հայաստանը բախվում է Ազգային տրանսպորտային ռազմավարության մշակման անհրաժեշտությանը, որը թույլ կտար լուծել նման խնդիրները:

Ինչի՞ց են դժգոհ վրացիները:

Միջպետական համաձայնագրով Հայաստանը և Վրաստանն ազատել են միմյանց հնարավոր բոլոր գանձումներից ու տուրքերից, և բավականին երկար ժամանակ կողմները խստորեն հետևում էին այդ համաձայնագրին: Հետո սկսվեցին մանր վեճեր, Հայաստանում հայտնվեց բրոքերների ինստիտուտ, և նրանց վճարովի ծառայությունները բեռ դարձան Հայաստան մուտք գործող և դուրս եկող ավտոտրանսպորտի համար: Այնուհետև Հայաստանում հայտնվեց ԱՊՊԱ-ն, ըստ որում՝ նաև հանրապետություն մուտք գործող բոլոր ավտոմեքենաների համար: Ըստ որում՝ այդ ամենն արվում է շատ կոպիտ մեթոդներով, օրինակ՝ 15 օրով ժամանակավոր այցելությունը բախվում է ապահովագրական ընկերությունների կողմից սահմանված 1 ամիս ապահովագրության նվազագույն ժամկետի հետ: Մարդը մեկ ամիս չի գտնվում Հայաստանում, բայց, չգիտես ինչու, պետք է վճարի մեկ ամսվա համար: Ըստ որում, գլխավորն այն է, որ այդ ամենն արտահայտվում է ինչ-որ չնչին, ոչ սկզբունքային գումարներում: Մինչդեռ վրացիներն անմիջապես մտցրեցին 200 լարի կամ 115 դոլար տուրք, ըստ որում՝ միայն բեռնատար ավտոմեքենաների համար, մյուսները Վրաստանի տարածքով անցնում են առանց խնդիրների, ինչը վկայում է այն մասին, որ վրացիներն այդ մի քանի լարիից չեն կառչում: Այդ պատճառով, հարկավոր է ինչ-որ կերպ կարգավորել այդ իրավիճակը, չէ որ, վերջին հաշվով, շահել ենք ոչ թե մենք, այլ վրացիները: Այդ հարցերում անհրաժեշտ է պետական մոտեցում, ուշադրություն, ազգային քաղաքականություն՝ արտահայտված հստակ Ազգային տրանսպորտային ռազմավարությունում: