

## Արցախը և ճանապարհային փոխադրամիջոցները

### *Նիկոս Լիզեբոս*

Արցախի աշխարհագրական դիրքը նրա բնակչությանը ծայրահեղ կախվածության մեջ է դնում ճանապարհային փոխադրամիջոցներից: Անշուշտ վերջիններս ուղղակիորեն կապված են ճանապարհային ցանցի հետ, սակայն ոչ միայն: Ճանապարհային ցանցն իր բնույթով դանդաղ է զարգանում այն դեպքում որ ճանապարհային փոխադրամիջոցների զարգացումը շատ արագաշարժ է: Ճանապարհային փոխադրամիջոցների հզորացումը թույլ է տալիս համընդհանուր հետևանքներ առաջացնող տեղային ազդեցություն ունենալ: Իրականում, ճանապարհային փոխադրամիջոցներն ըստ էության պետք է գործեն Արցախի ողջ տարածքով մեկ: Բայց այժմ այդ դեպքը չէ, և մենք ունենք գյուղեր , որոնք մեկուսացված են՝ հիմնական ճանապարհային առանցքների մոտակայքում չգտնվելու պատճառով: Այդուհանդերձ գյուղատնտեսությանն ու անասնաբուծությանը վերաբերվող որոշակի արտադրություններ չեն կարող գործել այդ առանցքների երկայնքով: Բայց այդ ներդրումն անհրաժեշտ է բնակչությանը: Մենք նաև փորձում ենք նպաստել գյուղատնտեսական ֆերմաների զարգացմանը: Սակայն այդ լուծումը կարող է միայն տեղային լինել: Իրականում եթե տվյալ ֆերման հզորանա, այն ի վիճակի կլինի արտադրել ավելին, քան պարզապես տեղային պահանջները բավարարելու համար: Եվ փաստորեն կարիքից ելնելով՝ ֆերման կախվածություն է ձեռք բերում մատակարարման ծառայությունից: Իսկ վերջինս կապված է ճանապարհային փոխադրամիջոցների հետ, քանի որ Արցախը չի կարող հիմնվել երկաթուղային կառուցվածքի վրա՝ առանց ստորգետնյա անցումների արտադրության ոլորտում լուրջ ներդրումներ իրականացնելու: Ինչ վերաբերվում է ջրային փոխադրմանը, այն բացառվում է՝ հաշվի առնելով Արցախի աշխարհագրական դիրքը: Այսպիսով ճանապարհային փոխադրամիջոցներն ընկած են խնդրի հիմքում: Դրանք հզորացնելով՝ հնարավոր է տարածման արագաշարժություն ստեղծել, որը կարող է ազդեցություն ունենալ Արցախի ընդհանուր արտադրության և սպառման վրա: Պարտադիր չէ , որ այս միջոցը կառավարական լինի կամ կախված լինի որևիցե մենաշնորհից, ինչը որ կարող է երկիրը ապակենտրոնացնել խնդրի առկայության դեպքում: Սրան հակառակ, կառավարությունը կարող է առանձնահատուկ նախաձեռնություններ հորդորել՝ արդյունավետ ճանապարհային փոխադրամիջոցներ ունենալու նպատակով, որն ի վիճակի կլինի խթանել ընդհանուր տնտեսությունը: Այս միջոցի մեկ այլ առավելությունն է նաև ստեղծվելիք ենթակառուցվածքների թեթևությունը: Այսինքն թշնամու հարձակման դեպքում այն չի կարող հանդես գալ որպես հեշտ թիրախ: Մյուս կողմից, կարող ենք դիտարկել Կիպրոս կղզու օրինակը, որն ապրանքատեսակները մատակարարելու համար օգտագործում է գրեթե միայն ճանապարհային փոխադրամիջոցները: Այսինքն նախ և առաջ խոսքը գնում է Արցախի և անկասկած սփյուռքի՝ այս ոլորտում ներդրումներ կատարելու ցանկության մասին, քանի որ իրականում ոչ մի տեխնիկական դժվարություն գոյություն չունի: Բացի այդ, այն թույլ է տալիս կենտրոնացնել սփյուռքի ապակենտրոնացված ներդրումները, որոնք տնտեսական անհավասարակշռություններ են ստեղծում, որովհետև խոսքը նախ և առաջ գնում է տեղային լուծումների մասին, որոնք ոչ մի դեպքում չեն անհանգստանում անցանկալի հետևանքների մասին: Այն դեպքում, որ ճանապարհային փոխադրամիջոցներն իրենց կենտրոնական դերով թույլ են տալիս ամրապնդել Արցախի համընդհանուր տնտեսական իրավիճակը: