

## RECREATION AND TOURISM

### Զբոսաշրջային ինդուստրիան և նրա բաղադրիչները

Ադամյան Գ.Ա.

Երևանի պետական համալսարան

Paper received 10.07.20; Accepted for publication 28.07.20.

<https://doi.org/10.31174/SEND-HS2020-237VIII41-17>

**Անվտանգություն:** Ժամանակակից աշխարհում զբոսաշրջությունը չափազանց կարևոր նշանակություն է ձեռք բերել ժողովուրդների կյանքում և դարձել մարդկանց կենսագործունեության անբաժանելի բաղադրիչ: Այն էապես կարևոր է ոչ միայն հաճելի ժամանցի հնարավորությունների, այլև աշխարհի մասին մարդու գիտելիքների սահմաններն ընդլայնելու առումով: Հետևաբար շատ կարևոր է զբոսաշրջության՝ որպես համաշխարհային տնտեսության թերևս ամենահեռանկարային և դինամիկ զարգացող բնագավառներից մեկի ուսումնասիրությունը, որը հնարավորություն կտա էլ ավելի հստակեցնելու մեր պատկերացումները արտադրության միանգամայն ինքնատիպ ոչ նյութական այդ բնագավառի մասին, քննելու զբոսաշրջության արդյունավետությունը խթանող տարբեր ենթակառուցվածքների գործունեության առանձնահատկությունները և նպաստելու զբոսաշրջության զարգացման գործին Հայաստանի Հանրապետությունում: Հնդվածում նկարագրական մեթոդի կիրառմամբ՝ քննության են առնվում զբոսաշրջության տիպերը, զբոսաշրջային ինդուստրիան և նրա բաղադրիչները և առնչվող տարաբնույթ խնդիրներ: Դիտարկվում են զբոսաշրջության արդյունավետ գործունեությանը նպաստող տարբեր գործոններ: Առանձնակի շեշտադրում է արվում կայացած տրանսպորտային համակարգի՝ որպես զբոսաշրջային գործընթացի անբաժանելի բաղադրիչի առկայության կարևորությանը:

**Բանալի բառեր.** զբոսաշրջային ինդուստրիա, զբոսաշրջության տիպեր, կայացած տրանսպորտային համակարգ, ավտոմոբիլային տրանսպորտ, օդային տրանսպորտ, ջրային տրանսպորտ, խողովակաշարային տրանսպորտ:

Զբոսաշրջությունը համաշխարհային տնտեսության ամենաարդյունավետ և առավել դինամիկ զարգացող ճյուղերից է: Այն սերտորեն կապված է երկրի տնտեսական ակտիվության և տեխնոլոգիական զարգացման մակարդակի հետ: Գործունեության այս ոլորտը էական նշանակություն ունի ժողովուրդների կյանքում, քանզի այն երկրի տնտեսության զարգացում և տնտեսական աճ ապահովող լավագույն միջոցներից է, նաև արտարժույթի հուսալի աղբյուր և միտված է իր առանձնահատուկ ծառայությունների մատուցմամբ՝ մարդկանց ապահովել ինչպես պատկերացումների ու գիտելիքների ընդլայնման, այնպես էլ հաճելի ժամանցի հնարավորություններով:

Զբոսաշրջության հինգ հիմնական չափորոշիչների<sup>1</sup> քննությունը ուսումնասիրողներին թույլ է տվել տարանջատել գործունեության այս ոլորտի մի քանի կարևոր հատկանիշներ և դասակարգել զբոսաշրջության հետևյալ տիպերը<sup>2</sup>. գործարար ուղևորություններ, ազատ ժամանցի կազմակերպման նպատակով իրականացվող ճանապարհորդություններ, ընդ որում այս շարքում առանձնացվում են մշակութային-ճանաչողական և ռազմահայրենասիրական, լողափային, էկոլոգիական, սպորտային, կրթական և բուժական նպատակների հետ գուգակցվող զբոսաշրջություններ, որոնք բոլորն էլ ըստ էության

մշտական բնակության վայրի կամ աշխատավայրի սահմաններից դուրս իրականացվող տեղաշարժեր են:

Այնուհանդերձ հասկանալի է, որ զբոսաշրջության նշված տիպերից յուրաքանչյուրը պահանջում է զբոսաշրջային այս կամ այն ռեսուրսների առկայություն, որն էլ հնարավորություն կտա զբոսաշրջիկին առաջարկելու զբոսաշրջային այս կամ այն արտադրանքը, և վերջինս, կախված իր ճանապարհորդության բնույթից ու նպատակներից<sup>3</sup>, կկարողանա բավարարել իր պահանջումները:

Զբոսաշրջային արտադրանքի իրացման համար կարևոր նախապայման հանդիսացող ռեսուրսները բազմազան են. բնակլիմայական, պատմամշակութային, սոցիալ-մշակութային, գիտատեխնիկական և այլն<sup>4</sup>: Հասկանալի է, որ իրականացնել լողափային, էկոլոգիական, սպորտային և այս կարգի այլ զբոսաշրջություններ՝ առանց հաշվի առնելու տվյալ երկրի այս առումով ընձեռած հնարավորությունները իրատեսական չէ, քանզի հենց այս ռեսուրսների առկայությունն ու համապատասխանությունն են, որ կարող են ապահովել զբոսաշրջության նշված տեսակների զարգացում ու անխափան իրականացում: Զբոսաշրջության վերը թվարկված տեսակների արդյունավետ իրականացումը, անկասկած, ուղիղ

<sup>1</sup> Ըստ սահմանված չափորոշիչների՝ զբոսաշրջություն է համարվում մշտական բնակության վայրի փոփոխությունը, մարդկանց տեղաշարժը ժամանակի կարճ միջակայքում, այցելությունը այլ վայր, որը չպետք է լինի երկարատև կամ մշտական բնակության վայր, տեղաշարժը մշտական բնակության վայրից այլ վայր միայն զբոսաշրջային նպատակով՝ առանց այցելության վայրում աշխատավարձ կամ այլ եկամուտ սկսելու:

<sup>2</sup> Հմմտ. Սելվինյան Բ. Ս., Հաջոյան Ռ.Ս., «Զբոսաշրջության մարքեթինգ», Երևան 2003:

<sup>3</sup> Տե՛ս Բիրձաևո՞վ Մ.Բ., Введение в туризм: Учеб. 7-е изд-е, СПб.: Невский Фонд; Герда, 2005, 448 с.

<sup>4</sup> Տե՛ս Դուրգարյան Է.Ռ. Աշխարհագրական գործոնների վերլուծություն և գնահատում. Զբոսաշրջության զարգացման նպատակով (ՀՀ Սյունիքի մարզի օրինակով), Թեկն. Կառնախոս., Երևան, ԵՊՀ, 2016: [http://etd.asjao.am/3665/1/%D4%BC%D5%AB%D5%A6%D5%A1\\_%D4%B4%D5%B8%D6%82%D6%80%D5%A3%D5%A1%D6%80%D5%B5%D5%A1%D5%B6\\_10.05.2016.pdf](http://etd.asjao.am/3665/1/%D4%BC%D5%AB%D5%A6%D5%A1_%D4%B4%D5%B8%D6%82%D6%80%D5%A3%D5%A1%D6%80%D5%B5%D5%A1%D5%B6_10.05.2016.pdf)

համեմատական է զբոսաշրջության օբյեկտ հանդիսացող աշխարհագրական տարածքում շրջակա միջավայրի բարենպաստ վիճակին, օդի, ստորգետնյա և վերգետնյա ջրերի, լողափերի ու անտառների սկզբնական տեսքի պահպանմանը և մաքրությանը: Իսկ այն, որ բնության մեջ պաշտպանության կարիք ունի թե՛ բուսական և թե՛ կենդանական աշխարհը, կասկածից վեր է:

Պատմամշակութային ռեսուրսների դերը անվերապահորեն որոշիչ է զբոսաշրջության մշակութային-ճանաչողական և ռազմահայրենասիրական տեսակների զարգացման համար: Ուստի՝ պատմական, մշակութային, ճարտարապետական հուշարձանները և լանդշաֆտներն ընդհանրապես պետք է մշտական հոգածության առարկա լինեն, օգտագործվեն ողջամտորեն և պահպանեն իրենց գրավիչ տեսքը զբոսաշրջիկների համար:

Ինչ վերաբերում է զբոսաշրջության ժամանցային տեսակներին, ապա դրանց արդյունավետ իրականացումն ու զբոսաշրջիկի համար գոհացուցիչ արդյունքների ապահովումը գրեթե ամբողջությամբ պայմանավորված են սոցիալ-մշակութային ռեսուրսների առկայությամբ և դրանց բարենպաստ վիճակով: Այս դաշտում էապես կարևորվում է տարբեր մակարդակի, սակայն ամեն դեպքում բարեկարգ ու մաքուր հյուրանոցային համալիրների, հյուրատների, գիշերային բարեկարգ օթևանների, ռեստորանների, ճաշարանների, արագ սննդի կետերի առկայությունը և տվյալ երկրի մշակութային կյանքին հասանելի դառնալու հնարավորությունը: Մյուս կարևոր նախապայմաններ են սոցիալական զբոսաշրջության զարգացման համար: Ակնհայտ է, որ այսօր արդեն հետևողականորեն մուտք գործելով մարդկանց կյանք՝ զբոսաշրջությունը բազմաթիվ մարդկանց պատկերացմամբ՝ մտազուգորդվում է հանգստի, նոր տպավորությունների ու հաճույքների հետ, սակայն դրա առաջնային նպատակն է բացահայտել այցելության նոր վայրեր, զբոսաշրջային նոր հետաքրքրություններ, զբաղվել ռեկրեացիոն գործունեությամբ և այլն:

Այցելվող երկրի գիտատեխնիկական հնարավորությունները կոչված են խթանելու գործարար և կրթական զբոսաշրջությունը, որն էլ կարող է հեռանկարային դառնալ տվյալ երկրի գործարար ու գիտակրթական նոր կապերի ստեղծման և, լայն առումով՝ տնտեսության հետագա զարգացման համար: Հետևաբար՝ կարելի է նկատել, որ այս կամ այն ուղևորության շարժառիթներն ու նպատակները կախված են զբոսաշրջային ռեսուրսների զարգացման մակարդակից, դրանց օգտագործման հստակությունից, դրանց գրավչությունից, մարդկանց հոգեբանությունից:

Այսպիսով՝ զբոսաշրջությունը մարդկանց տեղաշարժվելու և այցելության վայրում մնալու գործընթացի հետ կապված հարաբերությունների, երևույթների և կապերի ամբողջությունն է, քանի որ

այն տնտեսության կարևորագույն ճյուղ լինելուց բացի՝ նաև մարդկանց կենսակերպի կարևոր բաղկացուցիչ է և ներառում է մարդու հարաբերությունը իրեն շրջապատող արտաքին միջավայրի հետ:

Վերը շարադրվածից հասկանալի է դառնում, որ զբոսաշրջությունը ըստ էության արտադրության միանգամայն ինքնատիպ ոչ նյութական բնագավառ է, որը բնութագրվում է եկամտաբերությամբ և զարգացման ընդգծված դինամիզմով և իր տարբեր ենթակառուցվածքների աշխատանքով կարող է նկատելի ազդեցություն գործել երկրի տնտեսական աճի վրա:

Թե զբոսաշրջային ընդհանուր ենթակառուցվածքը ինչպիսի տարրերով է ձևավորվում, և թե ինչ ազդեցությունների կարող է ենթարկվել դրանց գործունեությունը առաջին հերթին կախված է զբոսաշրջային ընդհանուր գործունեությունից: Ընդ որում՝ ազդեցության գործունեների շարքում առաջնային տեղ է զբաղեցնում զբոսաշրջային արտադրանքի գործուն, որն, ինչպես վերը նշվեց, ըստ էության հիմնվում է զբոսաշրջային ռեսուրսների արդյունավետ գործարկման վրա:

Այստեղ ոչ պակաս կարևոր դեր կարող է խաղալ նաև բնակչության կենսամակարդակը, քանզի հենց բնակչության եկամուտների կառուցվածքով է ձևավորվում շուկայական սեզմենտը, իսկ միջազգային հարաբերությունների զարգացումը, ժողովրդագրական ու սոցիալական փոփոխությունները, բնակչության տարբեր խմբերի տարորոշված հետաքրքրությունները սովորաբար հանգեցնում են զբոսաշրջային շուկայի սեզմենտների աճի: Հասկանալի է, որ աշխատունակ բնակչության ազատ ժամանակի կառուցվածքը պարբերաբար կարիք է զգում նոր զբոսաշրջային արտադրանքի, որը ներառում է առավելագույն հաճույք՝ հնարավորինս պակաս ժամանակատար և ռեսուրսատար:

Բնակչության ժողովրդագրական կառուցվածքի և սոցիալական մոդելի փոփոխությունը զարգացած և նոր արդյունաբերական երկրներում մարդկանց շրջանում պահանջմունք է առաջ բերում՝ ազատ ժամանակն ու եկամուտները ճանապարհորդությունների վրա ծախսելու: Զբոսաշրջության մեջ սկսում են ավելի ակտիվ դեր խաղալ մեծահասակները (55-59 տարեկան), որոնք առավելապես նախընտրում են զբոսաշրջության պասսիվ տեսակները: Միջազգային և ներքին զբոսաշրջային շուկայի 1/5 մասը 15-25 տարեկան բնակչությունն է՝ որպես զբոսաշրջային բիզնեսի կարևոր բաղադրիչ: Յուրաքանչյուր երիտասարդ ապագայում զբոսաշրջությամբ զբաղվելու համար միջինում ունի 50 տարի<sup>5</sup>:

<sup>5</sup> Հանրության տարբեր տարիքային շերտերի՝ զբոսաշրջային գործընթացներին մասնակցության ցուցանիշների մասին տե՛ս Ստամբուլյան Հ. Ա. Զբոսաշրջության զարգացման հիմնախնդիրները Հայաստանի հանրապետությունում,

Ինչպես արդեն վերը նշվել է, շրջակա միջավայրի, տնտեսական և ֆինանսական փոփոխությունների ազդեցությունը նկատելիորեն մեծ է զբոսաշրջության զարգացման վրա: Զբոսաշրջային շուկան հատկապես զգայուն է տնտեսական փոփոխությունների նկատմամբ: Ինչպես արդյունաբերական, այնպես էլ զարգացող երկրներում քաղաքացիների եկամտի աճը սովորաբար հանգեցնում է բարձր եկամուտներ ունեցող սպառողների թվի աճին և ավելի արդյունավետ զբոսաշրջային գործունեություն ծավալելուն: Դրան զուգահեռ ավելանում են նաև զբոսաշրջության զարգացման համար հասարակության կողմից հատկացվող միջոցները:

Զբոսաշրջության զարգացման գործում կարևոր դեր են խաղում նաև ինչպես փոխարժեքի փոփոխությունները, որոնք անմիջականորեն ազդում են արտասահմանյան ճամփորդությունների արժեքի վրա, այնպես էլ զբոսաշրջային ապրանքների գնային փոփոխությունները և արտադրանքների գնագոյացումն ընդհանրապես, որոնց համար որոշիչ են դառնում զբոսաշրջային նպատակներով օգտագործվող եկամուտների մակարդակն ու աճը:

Նոր տեխնոլոգիաների կիրառումը զբոսաշրջային ենթակառուցվածքներում և հատկապես տրանսպորտի ոլորտում, ինչպես նաև էլեկտրոնային սվյալների հուսալի համակարգի առկայությունը հնարավորություն են ստեղծում մշտական կապ հաստատելու աշխարհի բոլոր շրջանների հետ, արագ և ուղղակի հաղորդակցություն ապահովելու տարբեր տարածաշրջանների միջև և ավելի բազմազան ու էժան դարձնելու զբոսաշրջային երթուղիները:

Զբոսաշրջային գործունեության վրա որոշակի ազդեցություն ունեցող գործոնների ամբողջությունը կարելի է ամփոփ ներկայացնել ստորև բերվող աղյուսակում.

Այսպիսով՝ զբոսաշրջային համալիրի ենթակառուցվածքների համապատաս-

խան կազմը որոշվում է զբոսաշրջային գործունեության վերը նշված գործոնների հիման վրա և միտված է նպաստելու զբոսաշրջային օբյեկտների ընտրության ընթացքում ծագող կարիքները բավարարելուն՝ դրանք լրացնելով համապատասխան ծառայությունների փաթեթով:<sup>6</sup>

Զբոսաշրջային ենթակառուցվածքի էությունը լավ հասկանալու համար չափազանց կարևոր է հստակ

պատկերացում ունենալ դրա հիմնական գործառնությունների մասին: Տարբեր սահմանումների ուսումնասիրությունը թույլ է տալիս առանձնացնել զբոսաշրջային ենթակառուցվածքի հետևյալ հիմնական գործառնությունները. զբոսաշրջության ոլորտի գործունեության ապահովում, այդ թվում՝ զբոսաշրջային ինդուստրիայի ձեռնարկությունների բնականոն գործունեություն և ծառայությունների արտադրություն, զբոսաշրջիկների սպասարկում՝ նրանց կենսագործունեության ապահովում և զբոսաշրջային գործընթացում կարիքների բավարարում, ինտեգրացիոն և կարգավորող գործառնություններ: Ինտեգրացիոն գործառնությոը պատասխանատու է ոլորտի ձեռնարկությունների միջև կապերի ապա-

հովման համար: Ինչ վերաբերում է կարգավորող գործառնության, ապա դա, ըստ Ի.Վ. Զորինի և Վ.Ա. Կվարտալնովի, ենթակառուցվածքի կարևորագույն գործառնություն է<sup>7</sup>, քանի որ այն, կարգավորող բնույթի շնորհիվ, տարածաշրջանի տնտեսության վրա որոշակի ազդեցություն է գործում: Այս գործառնությոը ներառում է զբոսաշրջային ձեռնարկություններում առկա միջոցներից մինչև ծառայություններ, զբոսաշրջության ոլորտում աշխատողների նյութական օժանդակություն և նոր աշխատատեղերի ստեղծում, բյուջեում հարկային եկամուտների աճ, ինչպես նաև անուղղակի ազդեցություն՝ միջգերատեսչական փոխգործակցության վրա:

Զբոսաշրջային համապատասխան ենթակառուցվածքների առկայությունը, որը նպատակաուղղված է բնակչության տարբեր սոցիալական խմբերին զբոսաշրջային ծառայություններ մատուցելուն, զբոսաշրջության զարգացման սոցիալ-տնտեսական կարևոր գործոն է, և պատահական չէ, որ հաճախ այն դառնում է զբոսաշրջային ենթակառուցվածքների սոցիոլոգիական հետազոտությունների առարկա:

Զբոսաշրջային ենթակառուցվածքի ձևավորումը անխուսափելի է զբոսաշրջային ռեկրեացիոն տարածքներում, և այն իր կազմի մեջ ընդհանուր առմամբ ներառում է ենթակառուցվածքների հիմնական օբյեկտները (ինչպես օրինակ՝ օդանավակայաններ, երկաթուղային կայարաններ, այլ տրանսպորտային կենտրոններ, ճանապարհային ցանցեր, ջրի, գազի, ջերմության և էլեկտրաէներգիայի մատակարարում, ջրահեռացում, կապի և տեղեկատվության ապահովում), տեղավորման միջոցները, հարակից ենթակառուցվածքները (ինչպես օրինակ՝ սննդի ձեռնարկություններ, ժամանցային վայրեր, զբոսաշրջային ցուցադրման օբյեկտներ և այլն), և դրանց զարգացումը իրականանում է տարբեր

մագիստր. Թեգ, Երևան, 2018: <<http://dspace.paara.am/xmlui/bitstream/handle/123456789/118/%D5%8D%D5%BF%D5%A1%D5%B4%D5%A2%D5%B8%D6%82%D5%AC%D5%B5%D5%A1%D5%B6%20%D5%80%D5%BC%D5%AB%D6%83%D5%BD%D5%AB%D5%B4%D5%A5.pdf?sequence=1&isAllowed=y>>

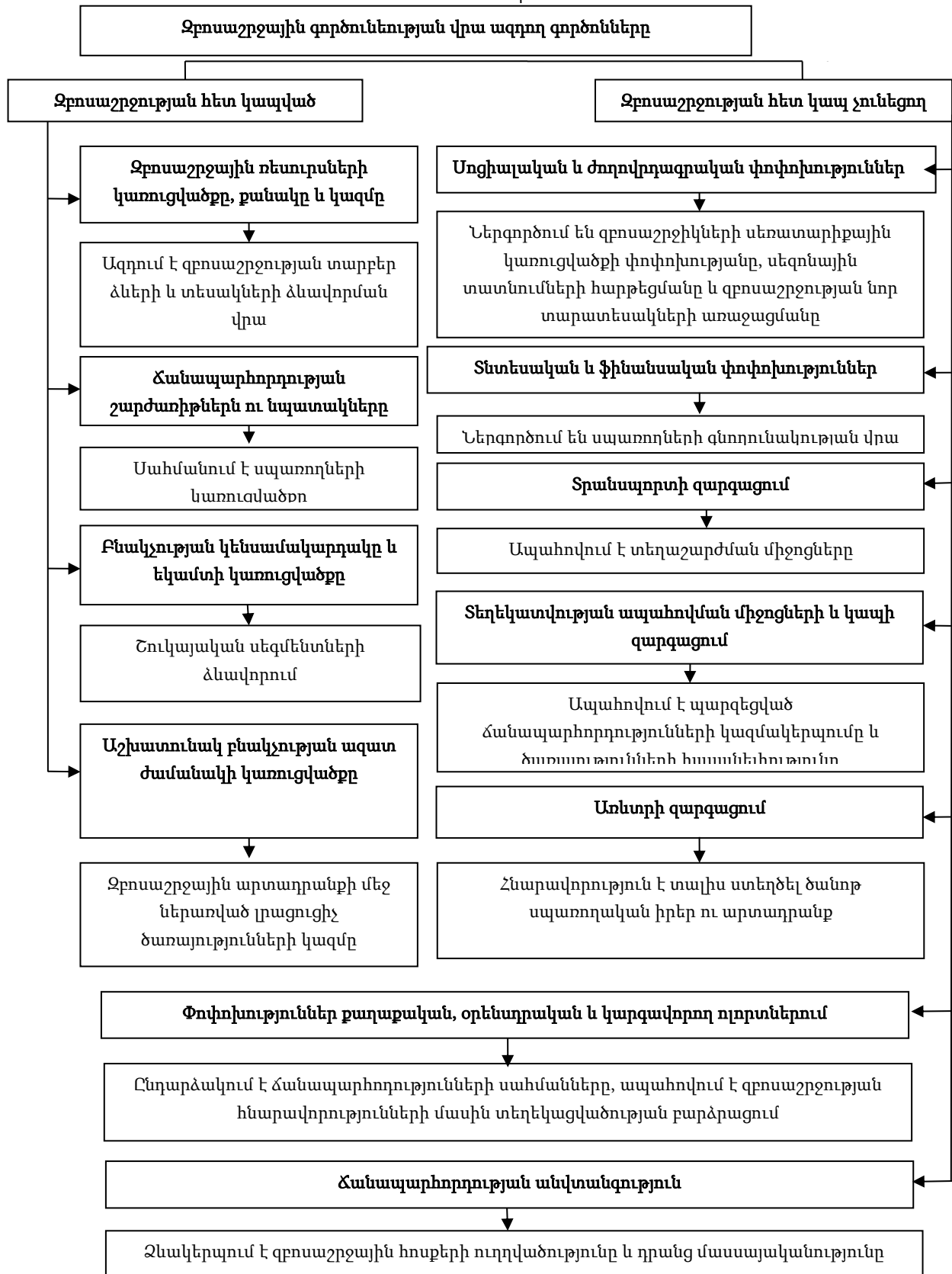
<sup>6</sup> Сту Кошманев А.Л., Туристская инфраструктура в региональных исследованиях. // Вестник ВГУ, серия: География. Геоэкология, 2012, № 2 <<http://www.vestnik.vsu.ru/pdf/geograph/2012/02/2012-02-01.pdf>>:

<sup>7</sup> Сту Зорин И.В., Квартальнов В.А., Инфраструктура туристская. // Энциклопедия туризма. <[http://tourlib.net/books\\_tourism/zorin-kvartalnov.htm](http://tourlib.net/books_tourism/zorin-kvartalnov.htm)>:

տարածքային

մակարդակներում՝

տարածաշրջանային



Գծ. 1.1 Ջրուսաշրջային գործունեության վրա ազդող գործոնների բնութագիրը

(հանրապետական և մարզային), միջշրջանային (քաղաքային, գյուղական, միջքաղաքային) և տեղական (օրինակ՝ ազգային պարկերի,

էքսկուրսիոն օբյեկտների ենթակառուցվածք):<sup>8</sup>

<sup>8</sup> Սյու մասին մանրամասն տես Տես Կосманев А.Л., Туристская инфраструктура в региональных исследованиях. // Вестник ВГУ, серия: География. Геоэкология, 2012, № 2 <<http://www.vestnik.vsu.ru/pdf/geograph/2012/02/2012-02-01.pdf>>:

Ինչպես արդեն վերը նշվել է, արդյունավետ ու կայացած տրանսպորտային համակարգը զբոսաշրջային գործընթացի կարևորագույն ու անբաժանելի բաղադրիչն է: Պատահական չէ, որ այն հաճախ որակվում է որպես տնտեսական աճի և մրցունակության բանալի, քանի որ տրանսպորտը իրականացնում է արտադրության արդյունավետ բաշխման և մարդկանց շարժունակության ապահովման կարևորագույն գործառույթը՝ ուղղակիորեն կապելով երկիրը միջազգային շուկային: Լայն իմաստով՝ երկրի սոցիալ-տնտեսական համակարգի մասը լինելով տրանսպորտային համակարգը ներառում է ինչպես տրանսպորտի ամենատարբեր տեսակներ (ավտոմոբիլային, երկաթուղային, խողովակաշարային, ջրային, օդային, էլեկտրատրանսպորտային և այլն), այնպես էլ դրանց ուղիների (օդանավակայաններ, ճոպանուղիներ, ավտոկայաններ, տրանսպորտային միջոցների հավաքակայաններ, նավահանգիստներ, կամուրջներ, թունելներ, երթակարգավարական կետեր, նորոգման և օժանդակ այլ օբյեկտներ) տեխնոլոգիական շաղկապված ամբողջություն, որը անհրաժեշտ է բեռնման-բեռնաթափման աշխատանքների, իրավաբանական և ֆիզիկական անձանց սպասարկման, տրանսպորտային միջոցների և հաղորդակցության ուղիների շահագործման համար:<sup>9</sup> Տրանսպորտային միջոցների և դրանց գործունեությունը սպասարկող ենթակառուցվածքների համալիրը մեծ դեր է խաղում այս կամ այն երկրի միջազգայնացման գործընթացում<sup>10</sup>:

Տրանսպորտը իր էությամբ խիստ տարբերվում է արտադրության իրական հատվածի մի շարք ոլորտներից, քանի որ դրա արտադրանքը յուրահատուկ է իր տեսակի մեջ, այն առարկայական տեսք չունի: Այս դեպքում ոչ թե նոր նյութական բարիքներ են արտադրվում այլ տեղի է ունենում արժեմեծացման գործընթաց, քանի որ տրանսպորտային տարբեր միջոցների կիրառմամբ է, որ իրականացվում են բեռների և ուղևորների փոխադրումներ:

Իր նշանակությամբ տրանսպորտը ստորաբաժանվում է ընդհանուր օգտագործման և ոչ ընդհանուր օգտագործման տրանսպորտի տեսակների: Ընդհանուր օգտագործման տրանսպորտն ապահովում է տնտեսության տարբեր ոլորտներում գործունեություն իրականացնող կազմակերպությունների և բնակչության բեռների, ինչպես նաև ընդհանուր օգտագործման

երթուղիներով ուղևորների փոխադրումները: Ոչ ընդհանուր օգտագործման տրանսպորտն իրականացնում է կոնկրետ կազմակերպության բեռների փոխադրումները, ինչպես նաև տարբեր տեսակի տրանսպորտային միջոցներով տվյալ կազմակերպության աշխատողների փոխադրումները: Այն հաճախ կոչվում է նաև ներտնտեսական կամ ծառայողական տրանսպորտ: Չնայած տրանսպորտում նյութական բարիքներ չեն ստեղծվում, սակայն փոխադրման կազմակերպման և իրականացման վրա կատարված ծախսերի հետևանքով մեծանում է արտադրանքի արժեքը:

Երկաթուղային տրանսպորտն աչքի է ընկնում փոխադրումների անընդհատությամբ, կանոնավորությամբ, տարվա բոլոր եղանակներին աշխատելու ունակությամբ, բարձր փոխադրաունակությամբ: Ընդ որում, փոխադրումների ինքնարժեքը, հետևաբար և ձևավորվող սակագները համեմատաբար ցածր են օդայինից, ավտոմոբիլայինից, երբեմն նաև ջրայինից: Տրանսպորտի այս տեսակով փոխադրումները հիմնականում իրականացվում են ոչ կարճ հեռավորությունների վրա: Այն աչքի է ընկնում մեծ ուղևորահոսքերով և բեռնահոսքերով: Նշված առավելություններով հանդերձ, երկաթուղային տրանսպորտը, կապված երկաթուղային ենթակառուցվածքների (երկաթգծեր, կամուրջներ, թունելներ, հենապատեր և այլն) կառուցման և շահագործման ծախսերի հետ, խիստ կապիտալատար է, իսկ երկաթուղիների և դրանց հարող կառույցների փոխհատուցման ժամկետը շատ երկար, ինչի պատճառով էլ երկաթուղիները հիմնականում կառուցվում են պետական ֆինանսավորմամբ: Հաշվի առնելով մեծ ծախսատարությունը, ինչպես նաև բարձր փոխադրաունակությունը, երկաթուղիները հիմնականում կառուցվում են այն ուղղությունների վրա, որոնք աչքի են ընկնում հատկապես բեռնահոսքերի զգալի ծավալներով: Տրանսպորտի այս տեսակով առավելապես փոխադրվում են մասսայական օգտագործման բեռներ:

Ծովային տրանսպորտը հայտնի է իր բարձր արտադրողականությամբ, բարձր փոխադրաունակությամբ, հարաբերականորեն բարձր առևտրային արագությամբ, փոխադրումների համեմատաբար ցածր սակագներով:

Ավտոմոբիլային տրանսպորտն աչքի է ընկնում իր բարձր մանևրայնությամբ, ձկունությամբ, ունիվերսալությամբ, կիրառվում է հատկապես փոքր հեռավորությունների վրա, կատարում է դոնից-դուռ փոխադրումներ, առանց միջանկյալ բեռնման-բեռնաթափման աշխատանքների: Հենց վերջին հանգամանքն էլ տրանսպորտի այս տեսակն օգտագործման առումով դարձնում է ավելի հարմարավետ որոշակիորեն տնտեսելով բեռնման-բեռնաթափման ծախսերը: Երկաթուղայինի համեմատ այն իհարկե ավելի պակաս

<sup>9</sup> Տե՛ս Տրանսպորտի մասին ՀՀ օրենք, գլուխ I, հոդված 1 <<http://www.parliament.am/legislation.php?sel=show&ID=1460&lang=arm>>

<sup>10</sup> Հայաստանի օրինակը դիտարկելիս կարելի է նկատել, որ երկրի աշխարհաքաղաքական դիրքը, փակ սահմանների առկայությունը որոշակի խոչընդոտներ ու դժվարություններ են ծնում արդյունավետ տրանսպորտային համակարգի կայացման գործում:

կապիտալատար է: Այդուհանդերձ, ավտոմոբիլային տրանսպորտն այժմ է ընկնում համեմատաբար բարձր սակագներով: Աշխարհում ուղևորափոխադրումների գերակշիռ մասը կատարվում է մարդատար ավտոմեքենաներով, ավտոբուսներով և օդային տրանսպորտով:

Խողովակաշարային տրանսպորտն ապահովում է փոխադրումների ցածր ինքնարժեք, անկորուստ փոխադրումներ, փոխադրման գործընթացի ավտոմատ համակարգ: Տրանսպորտի այս տեսակը այժմ է ընկնում համեմատաբար փոքր կապիտալատարությամբ, թեև զգալի է դրա մետաղատարությունը:

Օդային տրանսպորտով առավելապես տեղափոխվում են թանկարժեք և փոխադրման մեծ արագություն պահանջող բեռներ, փաթեթավորման և ապահովագրության ծախսերը համեմատաբար ցածր են, իսկ փոխադրման սակագները՝ բարձր: Օդային տրանսպորտը հատկապես նպատակահարմար է ուղևորափոխադրումների համար<sup>11</sup>: Աշխատանքի միջազգային կազմակերպության 2009 թ. տվյալներով՝ յուրաքանչյուր վայրկյան շուրջ կես միլիոն մարդ գտնվում է օդում<sup>12</sup>: Օդային փոխադրումների բեռնաշրջանառության գծով աշխարհում միանձնյա առաջատարը Միացյալ Նահանգներն են:

Տրանսպորտը ընդհանուր առմամբ զարգանում է համաշխարհային տնտեսության զարգացմանը համահունչ՝ արտացոլելով համաշխարհային

արտադրության և փոխանակման գործընթացում կատարվող փոփոխությունները: Աշխատանքի միջազգային բաժանմանը և գլոբալացմանը զուգընթաց մեծանում է տրանսպորտի դերը պետությունների միջև արտաքին առևտրական և ընդհանուր տնտեսական կապերի զարգացման գործում: Տրանսպորտային ծառայությունները դառնում են համաշխարհային տնտեսական հարաբերությունների կարևորագույն հատվածներից մեկը:

Չնայած տրանսպորտը չի հավակնում միջազգային տնտեսական հարաբերությունների առաջատարի դերին, տրանսպորտային ենթակառուցվածքը զբոսաշրջային ենթակառուցվածքի անբաժանելի բաղադրիչն է և կարևորագույն նշանակություն ունի զբոսաշրջության սոցիալ-տնտեսական խնդիրների լուծման առումով<sup>13</sup>:

Առանձնացնելով տրանսպորտի չորս տեսակ (օդային, երկաթուղային, ցամաքային և ջրային)՝ Զբոսաշրջության համաշխարհային կազմակերպությունը տարրորշում է դրանց օգտագործման ընդհանուր ծավալները: Ու թեև տրանսպորտի բոլոր տեսակներն էլ որոշակի ազդեցություն ունեն զբոսաշրջության զարգացման վրա, այնուամենայնիվ զբոսաշրջության ընդհանուր ծավալների զգալի մասը իրականանում է ավտոբուսային, օդային և երկաթուղային տրանսպորտային միջոցներով: Չի կարելի չնկատել իհարկե, որ որպես կարճ հեռավորություններ հաղթահարող արդյունավետ միջոց առանձնանում է ավտոմոբիլային տրանսպորտը, որն այսօր արդեն լայն հնարավորություններ է առաջարկում ամբողջ աշխարհում զբոսաշրջության ոլորտում կատարվող փոխադրումների և հատկապես ինքնուրույն (անհատական) զբոսաշրջության իրականացման համար:

Մրանով հանդերձ ակնհայտ է, որ գնալով ավելանում է օդային տրանսպորտի դերը, և միջմայրցամաքային ճանապարհորդությունները դարձել են օդային ուղևորափոխադրումների ամենաարագ աճող հատվածը: Այնուամենայնիվ, ինչպես իրավամբ նշում է Ա. Մուրադյանը, օդային փոխադրումների վաճառքի արդյունավետ կազմակերպումը մեծ չափով կախված է օդային երթուղիների և չվերթների ուղղությունների ճիշտ ընտրությունից, օդային փոխադրումների շուկայի առանձնահատկություններից, սակագնային քաղաքականությունից, ինչպես նաև բուն վաճառքի առանձնահատկություններից: Քննության անելով նշված խնդիրները Հայաստանի ավիացիոն շուկայի զարգացման համատեքստում՝ հեղինակը նշում է, որ Հայաստանում ակնհայտորեն խնդրահարույց են ավիափոխադրումների գործող սակագները, որոնք լուրջ խոչընդոտ են դառնում շուկայի զարգացման և մասնավորապես ուղևորահոսքերի ավելացման համար (ավիափոխադրումների գների 10% նվազեցումը կրերի ուղևորահոսքերի 10% աճի)<sup>14</sup>: Իհարկե, չի կարելի անտեսել այն հանգամանքը, որ Հայաստանում ուղևորափոխադրումների բնագավառում կան մի շարք գործոններ, ինչպես օրինակ վառելիքի բարձր գները, օդային ծառայությունների միջկառավարական համաձայնագրերում առկա որոշ սահմանափակումներ, օդանավակայանի մատուցած ծառայությունների դիմաց նախատեսվող վճարները, տուրքերը և այլն, որոնց ազդեցությունը մեծ է սակագների ձևավորման վրա<sup>15</sup>:

<sup>11</sup> Գրանցված վիճակագրական տվյալներով միայն 2019 թ. աշխարհում օդային ուղևորափոխադրում-ների ծավալը կազմել է 4.5 մլրդ.: Տե՛ս Mazareanu E. Air Transportation – Statistics & Facts. Mar 4, 2020: <<https://www.statista.com/topics/1707/air-transportation/>>

<sup>12</sup> Տե՛ս «Տրանսպորտ» Wikipedia <<https://hy.m.wikipedia.org/wiki/%D5%8F%D6%80%D5%A1%D5%B6%D5%BD%D5%BA%D5%B8%D6%80%D5%BF>>

<sup>13</sup> Որոշ երկրներում տրանսպորտային միջոցները հաճախ վեր են ածվում զբոսաշրջային հետաքրքրություն ունեցող օբյեկտների՝ ձեռք բերելով խորհրդանշային իմաստ և փոխելով քաղաքի

կերպարը: Այստեղ կարելի է օրինակ բերել դեղին տաքսիների առկայությունը Լոն

Յորքում, ամենաարագ գնացքները Տոկիոյում կամ երկհարկանի ավտոբուսները Անգլիայում:

<sup>14</sup> Տե՛ս Մուրադյան Ա., «Օդային տրանսպորտի զարգացումը և փոխադրումների պետական կարգավորումը Հայաստանի Հանրապետությունում» թեկնածուի գիտական աստիճանի հայցման ատենախոսություն, Երևան, 1999, էջ 110: 160 էջ

<sup>15</sup> Տե՛ս նույն տեղում:

Այսպիսով՝ մեր նախնական դիտարկումները թույլ են տալիս նկատել, որ այս խնդիրների լուծումը հնարավորություն կստեղծի հաղթահարելու այն դժվարությունները, որոնք խոչնդոտում են Հայաստանում զարգացած ավիատրանսպորտ

ապահովելու գործընթացը և որոշակի մրցունակություն ձեռք բերելու: Սա կարևոր նախապայմաններից է Հայաստանում զբոսաշրջային ինդուստրիայի զարգացման ճանապարհին:

**ԳՐԱԿԱՆՈՒԹՅՈՒՆ**

1. Դուրգարյան Է.Ռ., Աշխարհագրական գործոնների վերլուծություն և գնահատում. Զբոսաշրջության զարգացման նպատակով (ՀՀ Սյունիքի մարզի օրինակով), թեկն. ատենախոս., Երևան, ԵՊՀ, 2016:
2. Մուրադյան Ա., «Օդային տրանսպորտի զարգացումը և փոխադրումների պետական կարգավորումը Հայաստանի Հանրապետությունում» թեկն. ատենախոս., Երևան, ԵՊԺՏԻ, 1999:
3. Սելվինազյան Բ. Ս., Հաջոյան Ռ.Ս., «Զբոսաշրջության մարքեթինգ», Երևան, Տնտեսագետ, 2003:
4. Ստամբուլյան Հ. Ա. Զբոսաշրջության զարգացման հիմնախնդիրները Հայաստանի հանրապետությունում, մագիստր. թեզ, Երևան, ՀՀՊԿԱ, 2018:

5. Տրանսպորտի մասին ՀՀ օրենք: Գլուխ I, հոդված 1՝ ընդունված Ազգային ժողովի կողմից 3 փետրվարի 1998թ.
6. Биржаков М.Б., Введение в туризм: Учеб. 7-е изд-е, СПб.: Невский Фонд; Герда, 2005, 448 с.
7. Зорин И.В., Квартальнов В.А., Инфраструктура туристская. // Энциклопедия туризма, Москва, Финансы и статика, 2003.
8. Косманев А.Л., Туристская инфраструктура в региональных исследованиях. // Вестник ВГУ, серия: География. Геоэкология, Воронеж, 2012, № 2.
9. Mazareanu E. Air Transportation– Statistics & Facts. Mar 4, 2020.

**REFERENCES**

1. Durgaryan E.R., Ashkharagrakan gortsonneri verlusutyun yev gnahatum: Zbosashrjutyun zargatsman npatakov (HH Syuniqi marzi orinakov). PhD paper, Yerevan, EPH, 2016.
2. Muradyan A., Odayin transporti zargatsumy yev pokhadrumneri petakan kargavorumy Hayastani Hanrapetutyunum. PhD paper, Yerevan, EPZHIT, 1999.
3. Selvinazyan B.S., Hajoyan R.S. Zbosashrjutyun marketing. Yerevan, Tntesaget, 2003.
4. Stambulyan H.A., Zbosashjutyun zargatsman himnakhdirmery Hayastani Hanrapetutyunum. MA thesis, Yerevan, HHPKA, 2018.

5. Transport. Wikipedia՝ azat hanragitaran.
6. Transporti masin HH orenq. Glukh I, hodvats 1, yndunvats azgayin zoghovi koghmits on February 3, 1998.
7. Birzhakov M.B. Vvedenie v turizm: ucheb., 7-e izd., St. Petersburg, Nevskij fond, Gerda, 2005.
8. Zorin I.V., Kvartal'nov V.A., Infrastruktura turistsaya. // Enciklopediya turizma, M., Finansy I sttika, 2003.
9. Kosmanev A.L., Turistskaya infrastruktura v regional'nykh issledovaniyakh. // Vestnik VGU, seria: Geographia. Geoecologia, Voronezh, 2012, № 2.

**INTERNET SOURCES**

1. <[http://etd.asjoa.am/3665/1/%D4%BC%D5%AB%D5%A6%D5%A1\\_%D4%B4%D5%B8%D6%82%D6%80%D5%A3%D5%A1%D6%80%D5%B5%D5%A1%D5%B6\\_10.05.2016.pdf](http://etd.asjoa.am/3665/1/%D4%BC%D5%AB%D5%A6%D5%A1_%D4%B4%D5%B8%D6%82%D6%80%D5%A3%D5%A1%D6%80%D5%B5%D5%A1%D5%B6_10.05.2016.pdf)>
2. <<http://dspace.paara.am/xmlui/bitstream/handle/123456789/118/%D5%8D%D5%BF%D5%A1%D5%B4%D5%A2%D5%B8%D6%82%D5%AC%D5%B5%D5%A1%D5%B6%20%D5%80%D5%BC%D5%AB%D6%83%D5%BD%D5%AB%D5%B4%D5%A5.pdf?sequence=1&isAllowed=y>>
3. <[http://www.vestnik.vsu.ru/pdf/geograph/2012/02/2012-02-](http://www.vestnik.vsu.ru/pdf/geograph/2012/02/2012-02-01.pdf)

- 01.pdf>
4. <[http://tourlib.net/books\\_tourism/zorin-kvartalnov.htm](http://tourlib.net/books_tourism/zorin-kvartalnov.htm)>
5. <<http://www.vestnik.vsu.ru/pdf/geograph/2012/02/2012-02-01.pdf>>
6. <<https://www.statista.com/topics/1707/air-transportation/>>
7. <<https://hy.m.wikipedia.org/wiki/%D5%8F%D6%80%D5%A1%D5%B6%D5%BD%D5%BA%D5%B8%D6%80%D5%BF>>

**Travel Industry and Its Components**

**G. A. Adamyan**

**Abstract.** In contemporary world tourism plays a role of paramount importance in people’s everyday life, in fact becoming an indispensable component of their activities. Tourism is highly evaluated not only because it avails of enormous possibilities to enjoy one’s time, but also enriches and satiates human knowledge and expands one’s cognition and understanding of the world. Hence, we believe that our attempt to study this long-range and dynamically developing field of world economics is quite justified, for it gives us a chance to obtain a clear cut idea about this unique non material sphere of production, to investigate the peculiar features of effective functioning of different infrastructures stimulating tourism efficiency and introduce our modest contribution to the development of tourism in Armenia. In the present article, by applying the descriptive method of analysis, the investigation has been carried out along the lines of travel industry and its components, types of tourism and a variety of relevant questions. Different social and cultural factors relevant to the development of tourism have also been considered. Special emphasis is laid on the importance of a reliable transport system as an indispensable constituent of travel industry.

**Keywords:** travel industry, types of tourism, reliable transport system, vehicle transport, air transport, water transport, pipeline transport.