

## ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ՄԻՋԱԶԳԱՅԻՆ ԳԼԽԱՎՈՐ ՈՒՂԻՆԵՐԸ

Համաշխարհային տրանսպորտային ցանցի գլխավոր՝ առավել բանուկ հատվածները **միջազգային տրանսպորտային ուղիներն** են: Դրանք ապահովում են տարբեր տարածաշրջանների ու երկրների միջև բեռների և ուղևորների մեծածավալ փոխադրումը՝ ապահովելով **համաշխարհային շուկայի ձևավորումը և աշխատանքի միջազգային բաժանումը**:

Դեռևս հին և միջին դարերում Եվրոպայում և Ասիայում կառուցվել են միջպետական նշանակության ճանապարհներ, որոնցից առանձնանում են **Հռոմեական կայսրության տարածքում կառուցված ճանապարհային ամբողջական համակարգերը**՝ կամուրջներով, ճանապարհների պահպանության և շահագործման ծառայություններով, ինչպես նաև՝ նշանավոր **«Մետաքսի ճանապարհը»**, որն անցնելով Եվրոպական, ասիական մի շարք երկրներով, այդ թվում նաև միջնադարյան Հայաստանի տարածքով՝ կարևոր նշանակություն է ունեցել դրանց զարգացման գործում:

Արդի աշխարհում տրանսպորտային միջազգային բեռնափոխադրումների մեծ մասն իրականացվում են **ծովային ուղիներով**, որի վկայությունը տրանսպորտի այս տեսակի բեռնաշրջանառության ցուցանիշներն են: Ատլանտյան օվկիանոսում է ձևավորվել ծովային ուղիների ամենախիտ ցանցը: Ծովային այս ուղիների միջոցով միմյանց հետ կապված են Ատլանտիկայի առափնյա պետությունների շուրջ 1700 նավահանգիստ: Վերջին տարիներին ծովային նավահանգիստների բեռնաշրջանառության առաջատար դիրքերը Ատլանտյան օվկիանոսի նավահանգիստներից (Նոր Օռլեան, Հյուսթոն, Ռիո դը ժանեյրո) փոխանցվել է Ասիական-Խաղաղօվկիանոսյան տարածաշրջանի նավահանգիստներին (Շանհայ, Սինգապուր, Նինբո): Երկար տարիներ բեռնաշրջանառության դրոշակակիր հանդիսացող Ռոտերդամ նավահանգիստն իր դիրքերը զիջել է Սինգապուրին, իսկ այժմ նաև Շանհային: Վերոնշյալ փոփոխությունների պատճառն այն է, որ վերջերս Հնդկական և Խաղաղօվկիանոսյան տարածաշրջանների նոր արդյունաբերական երկրներում մշակող արդյունաբերության արտադրանքի ծավալն աճել է ավելի մեծ չափով, քան զարգացած երկրներում, ինչի հետևանքով տեղի է ունենում աշխարհի խոշորագույն նավահանգիստների յուրատեսակ «գաղթ» դեպի այս տարածաշրջան:

Ատլանտյան օվկիանոսի ծովային ուղիներով փոխադրվող բեռների զգալի մասը կազմում են մերձավորարևելյան, հյուսիսաֆրիկյան նավթն ու նավթամթերքները, լատինաամերիկյան հանքային հումքը և Եվրոպական զարգացած երկրների, ԱՄՆ-ի ու Կանադայի մեքենաշինական, քիմիական արդյունաբերության արտադրանքը և գյուղատնտեսական մթերքը: Ատլանտյան օվկիանոսով ուղևորների փոխադրման ծավալը նույնպես մեծ է: Այստեղով են անցնում ծովային զբոսաշրջության համաշխարհային գլխավոր երթուղիները:

Ծովային ուղիների լայն ցանց ունի նաև Հնդկական օվկիանոսը: Այստեղով են անցնում Հարավային Ասիայից ու Ասիական-խաղաղօվկիանոսյան տարածաշրջանի նավահանգիստներից դեպի Եվրոպա, Ավստրալիա և Աֆրիկա գնացող ծովային ճանապարհները: Այս ճանապարհների հիմքի վրա կառուցվել են ժամանակակից ենթակառուցվածքներով ու տեխնիկայով հագեցված խոշոր նավահանգիստներ Հարավային Ասիայի ծովափերին (Մումբայ, Կարաչի), Չինաստանի արևելյան առափնա գոտում (Շանհայ, Տյանցզին և այլն) և Սինգապուրում:

Հնդկական օվկիանոսի ծովային ուղիներով Պարսից ծոցի երկրներից դեպի Եվրոպա ու Ճապոնիա են փոխադրվում գլխավորապես նավթ և նավթամթերքներ, իսկ Ասիական-խաղաղօվկիանոսյան տարածաշրջանի նոր արդյունաբերական երկրներից՝ մեքենաշինական արտադրանք ու գյուղատնտեսական մթերք:

Հնդկական օվկիանոսից դեպի Ատլանտիկա մինչև 13մ խորությամբ ընկղմված ծովային նավերն անցնում են Սուեզի ջրանցքով, իսկ գերխոշոր լցանավերը՝ Աֆրիկան շրջանցելով:

Խաղաղ օվկիանոսի ափերից ծովային ճանապարհների անընդհատ ընդլայնվող ցանցը Ճապոնիայի, Հարավային Կորեայի և հատկապես ԱՄՆ-ի արևմտյան առափնյա շրջանների ու Չինաստանի տնտեսության շարունակական աճող պահանջարկի արդյունք է:

Ծովային նավագնացության զարգացման գործում կարևոր դեր են կատարում **միջազգային ծովային ջրանցքներն ու նեղուցները**: Ամենաբանուկ ջրանցքը Սուեզինն է: Այն կառուցվել է 1869 թ. և հնարավորություն է տալիս նավերին առանց շուրջաֆրիկյան ճանապարհորդություն կատարելու՝ կարճ ուղով Միջերկրական ծովից անցնել Կարմիր ծով և ապա՝ Հնդկական օվկիանոս: Յուրաքանչյուր տարի ջրանցքով անցնում են 25 հազարից ավելի նավեր, որոնք տեղափոխում են 250 մլն տ բեռ:

Իր մեծությամբ երկրորդը Պանամայի ջրանցքն է, որը միացնում է Ատլանտյան և Խաղաղ օվկիանոսները: Բալթիկ ծովում իր նշանակությամբ առանձնանում է Քիլի ջրանցքը:

Շատ մեծ է նաև ծովային նեղուցների նշանակությունը: Ամենաբանուկ միջազգային ծովային ուղիներն անցնում են Մալակայի, Լա-Մանչի, Զոնդյան<sup>1</sup>, Զիբրալթարի, Օրմուզի, Պա դը Կալեի, Ֆլորիդայի, Բոսֆորի ու Դարդանելի նեղուցներով:

Համաշխարհային տնտեսության ձևավորման և զարգացման գործում մեծ դեր ունեն միջազգային նշանակության **երկաթուղիները**: Չնայած կրճատման արդի միտումներին՝ երկաթուղիները, ընդհանուր առմամբ շարունակում են ցամաքային ուղիներով բեռնափոխադրումներում պահպանել իրենց առաջատար դերը, իսկ առանձին տարածաշրջաններում՝ նույնիսկ ընդլայնվում է երկաթուղային ցանցը:

Արևմտյան և Կենտրոնական Եվրոպայի միջազգային երկաթուղային մայրուղիները՝ անցնելով տասնյակ խոշոր քաղաքներով, Հյուսիսային և Բալթիկ ծովերի նավահանգիստները կապում են Միջերկրական և Սև ծովերի նավահանգիստներին: Եվրասիա և Հյուսիսային Ամերիկա մայրցանաքներում նույն տիպի գործառույթ են կատարում արևմուտքից արևելք ձգվող երկաթուղիները:

Երկաթուղային միասնական ցանց ունեն Հյուսիսային Ամերիկայի երեք խոշոր և Հարավային Ամերիկայի Ատլանտյան օվկիանոսի առափնյա երկրները:

Միջազգային երկաթուղային հաղորդակցության համար լուրջ խոչընդոտ է երկաթուղային գծերի՝ տարբեր երկրներում ընդունված տարբեր լայնությունները, որոնք լրացուցիչ տեխնիկական խնդիրներ են առաջացնում սահմանակից երկրների միջև երկաթուղիների շահագործման ժամանակ: Անհրաժեշտ է լինում սահմանային կայարաններում փոխել վագոնների անիվները՝ լայնությունը համապատասխանեցնելով հարևան երկրի երկաթուղագծերին:

Երկաթուղային և ավտոմոբիլային տրանսպորտներով միջազգային հաղորդակցության կարևոր օղակ են **լաստանավային փոխադրումները**: Լաստանավերի միջոցով ամբողջ երկաթուղային շարժակազմերը (գնացքներ), փոխադրվում են «ափից-ափ»: Ափ հասնելով երկաթուղային գնացքները լաստանավի ռելսերից փոխադրվում են ցամաքային ռելսերի վրա և մինչև նշանակետ շարունակում իրենց ուղին: Այսպիսով, լաստանավային հաղորդակցությունը իրար է միացնում ցամաքային տարբեր մասերի մեկուսացված երկաթուղային համակարգերը՝ ձևավորելով միասնական համակարգ: Լաստանավային կապ կա, օրինակ, Սև ծովի (Օդեսա – Փոթի) և Կասպից ծովի (Բաքու – Թուրքմենբաշի) նավահանգստային քաղաքների միջև: Վրաստանի Փոթի և Ռուսաստանի Կավկազակայա նավահանգիստների միջև գործող լաստանավային փոխադրումներից օգտվում է նաև մեր հանրապետությունը:

1 Զոնդյան նեղուցով կարող են անցնել ջրում մինչև 28մ, իսկ Մալակայի նեղուցով՝ մինչև 12մ խորությամբ ընկղմված նավերը:

Երկաթուղիների կրճատման համաշխարհային միտումներին հակառակ միջազգային նշանակության երկաթուղիների աշխարհագրությունը ընդլայնվում է և առաջիկա 15-20 տարում նախատեսվում է իրականացնել շուրջ 10հազ կմ այդպիսի երկաթուղիների կառուցում: Դրանցից առանձնանում են «Մեծ մետաքսի ճանապարհ» (Ստամբուլ – Տոշքենդ – Բեյջին) և «Ասիական-խաղաղօվկիանոսյան մայրուղի» (Սինգապուր – Բանգկոկ – Բեյջին – Յակուտսկ –Բերինգի նեղուցի ջրերի տակ կառուցված թունելով – Վանկուվեր – Սան Ֆրանցիսկո) միջազգային նշանակության երկաթուղիների, ինչպես նաև Զիբրալթարի նեղուցի տակով Իսպանիայի և Մարոկկոյի երկաթուղիները միացնող ստորջրյա թունելի նախագծերը:

Ժամանակակից ցամաքային հաղորդակցության ուղիների համակարգում **միջազգային ավտոմոբիլային ուղիների** նշանակությունը մեծանում է՝ կապված ավտոտրանսպորտի միջոցով բեռափոխադրումների միջին հեռավորությունների մեծացման և միջազգային չափանիշներով միջպետական մայրուղային ճանապարհաշինության զարգացման հետ:

Միջազգային ավտոուղիների միասնական խիտ ցանց է ձևավորվել Արևմտյան Եվրոպայում (Ֆրանսիա, Իտալիա, Մեծ Բրիտանիա և այլն) և Հյուսիսային Ամերիկայում (ԱՄՆ, Կանադա) և Ճապոնիայում:

Եվրոպայի ավտոուղիների միասնական ցանցին միջպետական ճանապարհներով միացած է նաև Հայաստանը, ինչը հնարավորություն է տալիս եվրոպական ցանկացած երկրից ավտոմեքենայով անարգել հասնել Հայաստան:

Ամերիկա աշխարհամասում նշանավոր Պանամերիկյան մայրուղին միասնական ճանապարհային ցանցի մեջ է միացնում է Հյուսիսային և Հարավային Ամերիկաների մայրուղիները, որոնք Ալյասկայից հասնում են Արգենտինայի հարավը:

Աշխարհի օդային ուղիների աշխարհագրությունը որոշվում է միջազգային օդանավակայանների աշխարհագրությամբ:

Միջազգային օդային ուղիների խիտ ցանցը հետևյալ հիմնական տարածաշրջանների միջև իրականացվող օդային փոխադրումների արդյունք է.

- Եվրոպա – Հյուսիսային Ամերիկա
- Եվրոպա – Հարավային Ամերիկա
- Եվրոպա– Մերձավոր Արևելք,
- Եվրոպա – Հարավային, Հարավարևելյան, Արևելյան Ասիա, ինչպես նաև Ավստրալիա
- Եվրոպա – Աֆրիկա
- ԱՄՆ – Արևելյան և Հարավարևելյան Ասիա
- ԱՄՆ – Հարավային Ամերիկա
- ԱՄՆ – Ավստալիա:

Օդային ուղիների խոշորագույն հանգույցներ են Նյու Յորքը, Չիկագոն, Տոկիոն, Լոնդոնը, Փարիզը, Վիեննան, Մոսկվան, Սեուլը, Սինգապուրը:

**Միջպետական խողովակաշարերը** միջազգային տրանսպորտային համակարգի բաղադրիչներից են: Ռուսաստանից, Պարսից ծոցից, Կենտրոնական Ասիայից, Հյուսիսային Աֆրիկայից և Մեքսիկական ծոցից ձգվող նավթամուղներն ու գազամուղները վառելիքային ռեսուրսների միջազգային բեռնափոխադրումների կարևոր ռազմավարական ուղիներ են: Խողովակաշարերի մեծ մասն ուղղված է դեպի Եվրոպա, ընդ որում որոշ խողովակաշարեր անցնում են Միջերկրական ու Սև ծովերի հատակով, հասնում են Իտալիա, իսկ այնտեղից Գերմանիա ու Ֆրանսիա: Միջպետական խողովակաշարերի ցանցը նույնպես ընդլայնվում է: Մասնավորապես, մեր տարածաշրջանում նոր կառուցված խողովակաշարերից են Իրան-Հայաստան գազամուղը, Ռուսաստանից Սև ծովի հատակով Թուրքիա հասնող գազամուղը, Բաքու-Թբիլիսի-Ջեյհան նավթամուղը: