**ԹԵՄԱ 7. ՀԱՄԱՇԽԱՐՀԱՅԻՆ ՏՆՏԵՍՈՒԹՅՈՒՆ**

§ 43. Համաշխարհային տնտեսություն: Ազգային տնտեսություն

|  |
| --- |
| *Թեմայի նպատակին հասնելու համար սովորողը պետք է կարողանա՝** Բնորոշել ազգային տնտեսությունը, դրա զարգացման փուլերը, ճյուղային և տարածքային կառուցվածքը:
 |

**Զարգացման փուլերը և մակարդակը:** Մարդու տնտեսական գործունեությունն այժմ բազմաբնույթ է, և ներառում է մի շարք բնագավառներ: Տնտեսական գործունեության գերնպատակը մարդկանց նյութական և հոգևոր պահանջմունքների բավարարումն է:

Յուրաքանչյուր երկրում պատմականորեն ձևավորվում է մարդկանց գործունեության բնագավառների յուրահատուկ համակարգ, որը պայմանավորված է տվյալ երկրի բնական պայմաններով ու ռեսուրսներով, ինչպես նաև աշխարհագրական դիրքով, աշխատանքային ռեսուրսների մասնագիտական հմտություններով և այլ գործոններով:

Տվյալ երկրում մարդկային գործունեության բնագավառների պատմականորեն ձևավորված համակարգը կոչվում է **ազգային տնտեսություն**:

Ժամանակի ընթացքում ազգային տնտեսությունները կրում են և՛ քանակական, և՛ որակական փոփոխություններ: Քանակական փոփոխությունը երկրի արտադրության և ծառայությունների ծավալի մեծացումը կամ փոքրացումն է, իսկ որակական փոփոխությունը տնտեսության ճյուղային կառուցվածքի փոփոխությունն է, այսինքն` առանձին ճյուղերի մասնաբաժինների փոփոխությունը` դրանցից յուրաքանչյուրի աճի արագացման կամ դանդաղեցման հետևանքով: Փոփոխությունների գործընթացը տարբեր երկրներում ընթանում է տարբեր արագությամբ, այդ պատճառով էլ աշխարհի բոլոր երկրների ազգային տնտեսությունները հայտնվում են «տնտեսական հասունության» զանազան աստիճաններում` փուլերում:

Ամենավաղ ժամանակներում բոլոր երկրների տնտեսության հիմքը գյուղատնտեսությունն էր: Երկրի տնտեսական (հասարակական) զարգացման այդ փուլն անվանում ենք **գյուղատնտեսական (ագրարային)**, իսկ արդյունաբերության առնչությամբ` **մինչար­դյունա­բերական**:

Թեպետ ներկայումս աշխարհի երկրների մեծ մասն արդեն թևակոխել է տնտեսական զարգացման բարձր փուլեր, կան երկրներ, որոնց տնտեսությունը դեռևս մինչարդյունաբերական փուլում է: Դրանք նախկին գաղութային այն երկրներն են, որոնք չունեն արդյունաբերական բուռն զարգացման հնարավորություններ:

Տնտեսական զարգացման միջին մակարդակն **արդյունաբերական` ինդուստրիալ** փուլն է, որը բնորոշ է որոշ զարգացած երկրների (օրինակ` Բրազիլիային), ինչպես նաև նախկին սոցիալիստական (անցումային տնտեսությամբ) երկրներին: Դրանց տնտեսության առաջատար ճյուղը մշակող արդյունաբերությունն է:

Վերջին տասնամյակներում արդյունաբերական երկրների թիվն աստիճանաբար ավելանում է[[1]](#footnote-1):

Տնտեսական զարգացման ամենաբարձր աստիճանի վրա են **հետարդյունաբերական** երկրները: Այդ երկրներում արդյունաբերությունն ու գյուղատնտեսությունն առավել չափով են մեքենայացված, ավտոմատացված, էլեկտրոնացված, ինչի հետևանքով ազատված աշխատուժն իր իրացումը գտնում է սպասարկման ոլորտում:

Հետարդյունաբերական երկրների արդյունաբերության մեջ գերակշռում է մշակող, հատկապես՝ գիտատեխնիկական առաջընթաց ապահովող ճյուղերի` էլեկտրոնային և ավիահրթիռատիեզերական մեքենաշինության, ատոմային էներգիայի, քիմիական համալիրի նորագույն ճյուղերի բաժինը:

**Տնտեսության ճյուղային և տարածքային կառուցվածքը:** Ազգային, առավել ևս` համաշխարհային տնտեսությունը բարդ համակարգ է, որը կարելի է ուսումնասիրել ճյուղային, սոցիալական, տարածքային կամ տեխնոլոգիական կառուցվածքի տեսանկյունից: Հասարակական աշխարհագրության համար առավել հետաքրքիր է տնտեսության ճյուղային և տարածքային կառուցվածքի ուսումնասիրությունը:

**Տնտեսության ճյուղային կառուցվածքը:** Նկատի ունենալով երկրի համախառն արտադրանքի և ազգային եկամտի ստեղծման գործում տնտեսության ճյուղերի ունեցած դերը (մասնակցությունը)` առանձնացվում են նյութական արտադրության ոլորտի և ոչ արտադրական ոլորտի ճյուղեր:

**Նյութական արտադրության ոլորտում** այն ճյուղերն են, որոնց գործունեության արդյունքը նյութական է (օրինակ` մեքենա, կոշիկ, ցորեն և այլն): Նյութական արտադրության ոլորտի ճյուղերն են արդյունաբերությունը, գյուղատնտեսությունը, բեռնատար տրանսպորտը, շինարարությունը, նյութական արտադրությանը սպասարկող կապը:

**Ոչ արտադրական ոլորտի ճյուղերի** գործունեության արդյունքը բնակչությանը մատուցվող բազմաբնույթ ծառայություններն են: Այդ ծառայություններից են բնակչությանը սպասարկող կապը, ուղևորատար տրանսպորտը, առողջապահությունը, կրթությունը, սոցիալական ապահովությունը, մշակույթը, գիտությունը, կառավարումը և համանման այլ ճյուղեր:

**Տնտեսության տարածքային կառուցվածքը:** Ազգային (նաև համաշխարհային) տնտեսությունը համակողմանիորեն բնութագրելու համար բավարար չէ միայն ճյուղային կառուցվածքի ուսումնասիրությունը: Անհրաժեշտ է ուսումնասիրել նաև տնտեսության տարածքային կառուցվածքը: Վերջինս մեկ ամբողջություն հանդիսացող տնտեսության բաժանումն է մասնագիտացված և միմյանց հետ կապված տարածքային մասերի: Դրանցից են տնտեսական շրջաններն ու տնտեսական գոտիները, արդյունաբերական շրջանները, քաղաքային կուտակումները, տրանսպորտային հիմնական մայրուղիները, բնակչության հանգստի և զբոսաշրջության գոտիները:

Պետությունների վարած տնտեսական քաղաքականության շնորհիվ ժամանակի ընթացքում երկրի տնտեսության տարածքային կառուցվածքը ճյուղային կառուցվածքի նման փոփոխվում է:

Զարգացած երկրների տնտեսության տարածքային կառուցվածքն ավելի բարդ ու կատարյալ է, քան նոր զարգացող երկրներինը: Չնայած այդ հանգամանքին` զարգացած երկրներում էլ գոյություն ունեն տարածքային կառուցվածքի տարբերություններ: Դրանք պայմանավորված են բնական պայմանների բազմազանությամբ, բնական ռեսուրսների անհավասարաչափ տարածքային բաշխմամբ, բնակչության անհավասարաչափ տարաբնակեցմամբ, տնտեսական յուրացման ժամանակահատվածի տևողության տարբերությամբ և այլ պատճառներով:

Մեծ տարածք և բազմազան բնական պայմաններ ունեցող զարգացած երկրներում էլ կան բարձր զարգացած շրջաններ, արդյունաբերական շրջաններ, գյուղատնտեսական շրջաններ, նոր յուրացվող շրջաններ և դրանց կողքին թույլ զարգացած ծայրամասային շրջաններ:

Բարձր զարգացած շրջաններից են, օրինակ՝ Կալիֆոռնիան ԱՄՆ-ում, Իտալիայի հյուսիսը, Հռենոս-Ռուրի շրջանը Գերմանիայում: Արդյունաբերական շրջաններից են Դոնբասը Ուկրաինայում, Ուրալը Ռուսաստանում: Գյուղատնտեսական շրջաններից են Սիցիլիան Իտալիայում, Պոմերանիան Գեմանիայում: Նոր յուրացվող շրջաններից են Ամազոնիան Բրազիլիայում, Ալյասկան ԱՄՆ-ում, Սիբիրը Ռուսաստանում: Թույլ զարգացած ծայրամասային շրջաններից է, օրինակ, Ռուսաստանի հյուիսիս-արևելքը:

Յուրաքանչյուր երկրի ազգային տնտեսության տարածքային կառուցվածքում «հրամանատարական» դեր է կատարում պետության խոշորագույն քաղաքը, որն առավել հաճախ երկրի մայրաքաղաքը կամ գլխավոր նավահանգիստն է: Իսկ համաշխարհային տնտեսության տարածքային կառուցվածքում «հրամանատարական» դեր են կատարում ԱՄՆ-ը, Արևմտյան Եվրոպայի երկրները, Ճապոնիան, Չինաստանը և դրանց որոշ խոշորագույն քաղաքները:

Հարցեր եվ առաջադրանքներ

1. Ի՞նչ է ազգային տնտեսությունը:

2. Ի՞նչ գործոնների ազդեցությամբ է ձևավորվում ազգային տնտեսությունը:

3. Ինչպիսի՞ փոփոխություններ են կրել ազգային տնտեսությունները:

4. Ինչո՞վ է որոշվում երկրի զարգացման փուլը: Որո՞նք են այդ փուլերը:

5. Բացահայտե՛ք տնտեսության ճյուղային կառուցվածքի էությունը:

6. Ի՞նչ է տնտեսության տարածքային կառուցվածքը, որո՞նք են տնտեսության մասնա­գիտաց­ված տարածքային մասերը:

7. Ինչո՞վ են պայմանավորված տնտեսության տարածքային կառուցվածքի տարբերություն­ները:

§ 44. Աշխատանքի միջազգային աշխարհագրական բաժանում

|  |
| --- |
| *Թեմայի նպատակին հասնելու համար սովորողը պետք է կարողանա՝** Բնորոշել աշխատանքի աշխարհագրական (տարածքային), միջշրջանային, միջազգային բաժանումը, միջազգային արտադրական մասնագիտացումը և կոոպերացիան:
 |

**Աշխատանքի աշխարհագրական բաժանում:** Խմբային մեծ աշխատանք կատարելիս մարդիկ այդ աշխատանքը բաժանում են բոլոր մասնակիցների միջև: Այդպես է ընտանիքում, բակում, դպրոցում, քաղաքում և ընդհանրապես ամբողջ մարդկային հասարակությունում: Աշխատանքի այդպիսի կազմակերպումը կոչվում է **աշխատանքի հասարակական բաժանում**: Աշխատանքի բաժանումը հին է, ինչպես մարդկությունը: Հասարակության որոշ անդամներ զբաղվում են կոշիկ կարելով, մյուսները` գորգ գործելով, մարդկանց բուժելով, բեռներ փոխադրելով, ցորեն մշակելով և այլն: Ընդհանրապես հասարակության տնտեսական առաջընթացը սերտորեն կապված է աշխատանքի հասարակական բաժանման հետ: Աշխատանքի բաժանումը հասարակության մասշտաբով ենթադրում է մարդկանց խմբերի մասնագիտացում գործունեության տարբեր բնագավառներում: Տնտեսական զարգացման որոշակի փուլում աշխատանքի բաժանումը դառնում է տնտեսական աճի էական գործոն, որն ապահովում է ապրանքների ու ծառայությունների որոշակի ավելցուկ, և հանդես է գալիս որպես փոխանակության օբյեկտիվ պայման:

Եթե ապրանքների արտադրությունն ու բազմազան ծառայությունների մատուցումը պարզունակ մակարդակով դիտենք որպես աշխատանք, ապա կնկատենք, որ այդ աշխատանքը տարածականորեն բաժանված է աշխարհի բոլոր երկրների տարբեր մասերի այսինքն`լայն իմաստով երկրների միջև: Աշխատանքի այսպիսի տարածական կազմակերպումը մարդկային հասարակության զարգացման անխուսափելի արդյունքն է և կոչվում է **աշխատանքի աշխարհագրական (տարածքային) բաժանում**:

Աշխատանքի աշխարհագրական բաժանումը երկրի ազգային տնտեսության տարածքային մասերի` տնտեսական շրջանների միջև կոչվում է **աշխատանքի միջշրջանային բաժանում**: Այսպես օրինակ` Արարատյան դաշտի տնտեսությունը մատակարարում է բանջարեղեն, մրգեր, խաղող, գինի, կոնյակ հանրապետության մյուս տարածաշրջաններին և վերջիններից ստանում կարտոֆիլ, ցորեն, մրգեր, միս, պանիր և այլ ապրանքներ ու մթերք:

Յուրաքանչյուր տարածք, պայմանավորված բնակլիմայական պայմաններով և հում­քային ռեսուրսներով, տարիներ շարունակ զբաղվում է որոշակի ապրանքների արտա­դրությամբ և ծառայությունների մատուցմամբ, մասնագիտանում է այդ ուղղություններով: Մասնագիտացման շնորհիվ տվյալ տարածքում արտադրվում է ավելի էժան և որակյալ արտադրանք:

Աշխատանքի աշխարհագրական բաժանում գոյություն ունի նաև ամբողջ աշխարհի մասշտաբով: Յուրաքանչյուր երկիր այդ բաժանմանը մասնակցում է որպես աշխարհի մասնագիտացված տնտեսական օղակ: Օրինակ` Շրի Լանկան և Հնդկաստանը մասնա­գիտացած են թեյի մշակության, Շվեյցարիան` ժամացույցների արտադրության և ֆինանսաբանկային ծառայությունների մատուցման, Գերմանիան և Ճապոնիան` ավտո­մեքենաների արտադրության մեջ: Մասնագիտացման շնորհիվ երկրները մասնակից են դառնում աշխատանքի միջազգային բաժանմանը:

**Աշխատանքի միջազգային աշխարհագրական բաժանումն** առանձին երկրների մասնագիտացումն է որոշակի ապրանքների արտադրության ու ծառայությունների մատուց­ման բնագավառում և համաշխարհային շուկայում դրանց արդյունքի փոխանակման մեջ:

Համաշխարհային տնտեսության ձևավորման հիմքում ընկած է եղել աշխատանքի միջազգային բաժանումը: Աշխատանքի միջազգային բաժանման համար նյութական նախադրյալներ են ծառայել բնակլիմայական պայմանները, աշխարհագրական դիրքը, ազգային տնտեսության զարգացման մակարդակը, ազգային սովորույթները և այլն: Աշխատանքի միջազգային բաժանումը աշխատանքի հասարակական բաժանման դրսևորման բարձրագույն և զարգացած ձևն է: Աշխատանքի հասարակական բաժանումը սկզբում դրսևորվել է առանձին երկրների ազգային տնտեսություններում, ապա որոշակի փուլում դուրս է եկել ազգային տնտեսության շրջանակներից և վերածվել աշխատանքի միջազգային բաժանման, որն էլ կանխորոշել է փոխանակության նոր որակը` դառնալով առավել կայուն, լայնատարած և ընդգրկուն: Սրանով է բացատրվում տնտեսական գործունեության միջազգայնացման էությունը:

Աշխատանքի միջազգային բաժանումն ընթացել է երկու ուղղությամբ՝ **արտադրության միջազգային մասնագիտացում** և **միջազգային արտադրական կոոպերացիա:**

**Արտադրության** **միջազգային մասնագիտացումը** երկրների միջև աշխատանքի բաժանման ձև է, երբ յուրաքանչյուր երկիր մասնագիտանում է այնպիսի արտադրանքի արտադրության գծով, որի համար կան առավել նպաստավոր պայմաններ: Այդ դեպքում տվյալ արտադրանքը թողարկվում է ոչ միայն ներքին, այլև համաշխարհային շուկայի պահանջներից ելնելով: Արտադրության միջազգային մասնագիտացումը դրսևորվում է տարբեր ձևերով՝ առարկայական, երբ երկիրը մասնագիտանում է տվյալ պատրաստի արտադրանքի արտադրության գծով, դետալային` արտադրանքի առաձին մասերի արտադրություն տարբեր երկրներում, տեխնոլոգիական` արտադրանքի արտադրության հետ առնչվող տեխնոլոգիական գործընթացներից մեկ կամ մի քանիսի իրականացում որևէ երկրում: Դրանք արդյունաբերության մեջ ներճյուղային մասնագիտացման այնպիսի զարգացած ձևեր են, որոնք ցույց են տալիս երկրների միջև արդյունաբերական ապրանքների փոխադարձ առևտրի ծավալների աճը:

**Միջազգային արտադրական կոոպերացիան** աշխատանքի կազմակերպման մի ձև է, որի դեպքում երկու և ավելի երկրներ համատեղ մասնակցում են միմյանց շարունակությունը կազմող արտադրական գործընթացների կատարմանը: Միջազգային արտադրական կոոպերացմանը բնորոշ են համատեղ գործունեության պայմանների նախնական համաձայնեցումը, տնտեսական գործունեության կոորդինացումը, գործընկերների միջև հանձնարարությունների բաշխումը: Աշխարհում արտադրության մասնագիտացումն ու կոոպերացումը դարձել են նյութական, ֆինանսական և աշխատանքային ռեսուրսների առավել արդյունավետ օգտագործման կարևոր պայմաններ:

Աշխատանքի միջազգային մասնագիտացումը և կոոպերացումը հնարավորություն են տալիս տվյալ երկրի սահմանափակ արտադրական ռեսուրսները տեղափոխելու և օգտագործելու այնտեղ, որտեղ կան ավելի արդյունավետ պայմաններ: Ռեսուրսների նման բաշխումը խորացնում է աշխատանքի միջազգային բաժանումը և նպաստում ազգային տնտեսություններում աշխատանքի արտադրողա­կանության բարձրացմանը:

Աշխատանքի միջազգային բաժանումն ունի քանակական և որակական բնութա­գրիչներ: Քանակական բնութագրիչներն արտացոլում են աշխատանքի միջազգային բաժանման փաստացի վիճակը, աճի տեմպերը և կառուցվածքային տեղաշարժերը: Որակական փոփոխություններն ի հայտ են գալիս աշխատանքի միջազգային բաժանման իրաց­ման սկզբունքորեն նոր ձևերի միջոցով: Ներկայումս գիտական գաղափարները, տրանսպորտը և կապը, աշխատուժի տարածքային տեղաշարժերը, տեղեկատվական ծառայությունները ևս դարձել են միջազգային փոխանակության ոլորտներ: Այլ կերպ ասած, ժամանակակից պայմաններում միջազգային փոխանակությունը ներառում է արտադրական գործունեության նյութական և ոչ նյութական տարրերը:

Առանձնացվում է աշխատանքի միջազգային բաժանման երեք հիմնական ձև՝ ընդհանուր, մասնակի և եզակի:

Ընդհանուր ձևն աշխատանքի բաժանումն է արտադրության ոլորտների միջև: Սա բնորոշ է տնտեսության էքստենսիվ (տարածուն) զարգացմանը և թելադրվում է արտադրության բնական, բնաաշխարհագրական պայմաններով:

Մասնակի ձևը բնորոշվում է աշխատողների որակավորման տեխնոլոգիական գործոնների դերի բարձրացմամբ, արտադրության որոշակի ոլորտներում և ենթաճյուղերում մասնագիտացման գործընթացների կենտրոնացմամբ, երկրների միջև ապրանքաշրջանառության ծավալների աճով:

Եզակի ձևը ենթադրում է մասնագիտացում առանձին գործառնությունների գծով և տեխնոլոգիական փուլերում: Այս պայմաններում էապես մեծանում է շուկայի տարողունակությունը, և համաշխարհային առևտուրը զարգանում է առաջընթաց տեմպերով:

Աշխատանքի միջազգային բաժանումն էապես ընդլայնում և ամրապնդում է գիտատեխնիկական առաջընթացի նյութական բազան, կրճատում է դրա հետ կապված ծախսերը և ի վերջո նպաստում գիտատեխնիկական առաջընթացի արագացմանը: Միաժամանակ մասնակցությունն աշխատանքի միջազգային բաժանմանը երկրներին ապահովում է լրացուցիչ տնտեսական արդյունավետությամբ, տնտեսական զարգացման ընդհանուր գործոնների մեջ նվազեցնում է ռեսուրսների սահմանափակվածության գործոնի նշանակությունը:

Հարցեր և առաջադրանքներ

1. Ո՞րն է աշխատանքի աշխարհագրական (տարածքային) բաժանման էությունը:
2. Որո՞նք են աշխատանքի աշխարհագրական բաժանման տեսակները:
3. Ի՞նչ է երկրի տնտեսական մասնագիտացումը, ո՞րն է դրա նպատակը:
4. Ո՞րն է աշխատանքի միջազգային բաժանման էությունը:
5. Ի՞նչ է արտադրության միջազգային մասնագիտացումը:
6. Ի՞նչ է արտադրության միջազգային կոոպերացումը:
7. Որո՞նք են աշխատանքի միջազգային բաժանման քանակական և որակական բնութագրիչները:
8. Որո՞նք են աշխատանքի միջազգային բաժանման երեք հիմնական ձևերը:

§ 45. Համաշխարհային տնտեսություն

|  |
| --- |
| *Թեմայի նպատակին հասնելու համար սովորողը պետք է կարողանա՝** Սահմանել *համաշխարհային տնտեսություն* հասկացությունը, բացատրել ձևավորման նախադրյալները:
* Բնութագրել տնտեսության ոլորտներն ու համաշխարհային տնտեսության ճյուղային կառուցվածքը:
 |

Տնտեսական աշխարհագրությունն ուսումնասիրում է ոչ միայն առանձին երկրների ազգային տնտեսությունը, այլև աշխարհի բոլոր երկրների տնտեսությունը միասնության մեջ, որպես մեկ ամբողջություն` **համաշխարհային տնտեսություն**: Մարդկության ողջ պատմության ընթացքում երկրների ազգային տնտեսությունները զարգացել են` միմյանց հետ որոշակի տնտեսական հարաբերություններ հաստատելով: Հին ժամանակներում այդ կապերը մեծ մասամբ շատ թույլ էին, քանի որ յուրաքանչյուր երկիր հիմնականում ինքն էր սպառում իր ոչ մեծաքանակ արտադրանքը: Տնտեսական հարաբերությունների զարգացման գործընթացն էապես աշխուժացավ աշխարհագրական մեծ հայտնագործությունների ժամանակաշրջանում: Նոր հայտնագործված տարածքներում մեծաթիվ բնակչություն էր ապրում, սակայն դեռևս զարգացած չէր արդյունաբերությունը: Ուստի «ընդլայնված» աշխարհում արտադրանքի մեծ պահանջարկ էր առաջացել: Այսպիսով` ձևավորվեց համաշխարհային տնտեսության երեք կարևոր նախադրյալից առաջինը` **համաշխարհային շուկան**:

Երկրորդ կարևոր նախադրյալը **խոշոր մեքենայական արտադրությունն** էր, որը XVIII դարում և XIX դարի առաջին կեսին տեղի ունեցած արդյունաբերական հեղաշրջման արդյունքն էր: Խոշոր մեքենայական արտադրության շնորհիվ ինքնաբավ սպառողական տնտեսությունը վերափոխվեց ապրանքային տնտեսության, այսինքն` այնպիսի տնտեսության, որի արտադրանքը ոչ միայն բավարարում էր երկրի բնակչության պահանջարկը, այլև, որպես ապրանք, արտահանվում էր միջազգային շուկա:

Երրորդ կարևոր նախադրյալը **համաշխարհային երկաթուղային** և **ծովային տրանսպորտի** զարգացումն էր: Ժամանակակից նույնիսկ մեկ–երկու գերխոշոր նավով մեկ տարում կարելի է փոխադրել ավելի շատ բեռ, քան հին ժամանակներում աշխարհի բոլոր տրանսպորտային միջոցներով միասին:

Այսպիսով` համաշխարհային տնտեսությունն ուրվագծորեն կարելի է պատկերել եռանկյան տեսքով, որի գագաթներն են արտադրությունը, տրանսպորտը և շուկան:

Համաշխարհային տնտեսության ձևավորմանն էապես նպաստեց գիտատեխնիկական հեղափոխությունը, որն իրականացավ արտադրության մեջ գիտության նվաճումների ակտիվ ներդրման շնորհիվ:

**Համաշխարհային տնտեսությունը աշխարհի բոլոր երկրների՝ միջազգային տնտեսական հարաբերություններով փոխկապակցված ազգային տնտեսությունների պատմա­կանորեն ձևավորված ամբողջությունն է:**

Այսպիսով` համաշխարհային տնտեսությունը ամբողջություն է, իսկ ազգային տնտեսությունը` այդ ամբողջի մասը (օղակը, բաղադրիչը)[[2]](#footnote-2): Համաշխարհային տնտեսության և ազգային տնտեսության փոխադարձ կապն անընդհատ ամրապնդվում է:

Համաշխարհային տնտեսության իրավիճակի ամեն մի փոփոխություն, բնականաբար, ազդում է երկրների տնտեսության վրա: Համաշխարհային իրավիճակի կտրուկ վատթարացման` տնտեսական ճգնաժամերի ազդեցությամբ երկրների ազգային տնտեսության աճը դադարում կամ, լավագույն դեպքում, դանդաղում է, արտադրանքի ծավալը` կրճատվում, իսկ գործազրկությունը` աճում: Սակայն առանձին խոշոր երկրի կամ երկրների խմբի տնտեսությունն էլ, իր հերթին, ազդում է համաշխարհային տնտեսության վրա:

Համաշխարհային տնտեսությունը սկզբնական ժամանակաշրջանում ձևավորվել է որպես համաշխարհային կապիտալիստական տնտեսություն: XX դարի երկրորդ կեսին դրանից անջատվեց ու ձևավորվեց համաշխարհային սոցիալիստական տնտեսությունը: Ներկայումս սոցիալիստական տնտեսությունը գրեթե վերացել է, քանի որ նախկին սոցիալիստական երկրները, բացառությամբ Կուբայի և Կորեայի Ժողովրդադեմոկրատական Հանրապետության, ըստ էության` անցում են կատարել շուկայական տնտեսական զարգացման:

Համաշխարհային տնտեսությանը վերաբերող տվյալները տնտեսական աշխարհագրությունն օգտագործում է համաշխարհային տնտեսության տարածքային կառուցվածքի բացահայտման, նոր տեղաշարժերի հիմնավորման համար:

**Համաշխարհային տնտեսության ճյուղային կառուցվածքն** իրենից ներկայացնում է ազգային տնտեսությունների տնտեսական միավորների որակապես համասեռ խմբերի համակցություն, որոնք աշխատանքի միջազգային բաժանման համակարգում բնութագրվում են հատուկ պայմաններով և յուրահատուկ դեր են խաղում վերարտադրության ընդլայման գործընթացում: Այն ըստ թողարկվող արտադրանքի տեսակի, կազմված է հետևյալ խմբերից.

* առաջնային (գյուղատնտեսություն և արդյունահանող արդյունաբերություն),
* երկրորդային (արդյունաբերություն և շինարարություն),
* երրորդային (ծառայությունների ոլորտ):

Համաշխարհային տնտեսության ներկա պայմաններում դիտվում է հումքային ճյուղերի և գյուղատնտեսության տեսակարար կշռի նվազման կայուն միտում, արդյունաբերության տեխնիկական արդիականացում և ծառայությունների ոլորտի արագ աճ: Համաշխարհային տնտեսության ճյուղային կառուցվածքի զարգացման համար ավելի էական նշանակություն են ձեռք բերում նորարարական գործոնները, որոնց աճը հանգեցնում է «նոր տնտեսության» ձևավորմանը:

Հարցեր և առաջադրանքներ

1. Ի՞նչ է համաշխարհային տնտեսությունը:
2. Որո՞նք են համաշխարհային տնտեսության նախադրյալները:
3. Տնտեսական աշխարհագրությունը ո՞ր տեսանկյունից է ուսումնասիրում համաշխարհային տնտեսությունը:
4. Ինչպե՞ս են տարանջատում համաշխարհային տնտեսության ճյուղերը՝ ըստ թողարկվող արտադրանքի տեսակի:

**§ 46. Արդյունաբերությունը. ընդհանուր բնութագիրը և տեղաբաշխումը**

|  |
| --- |
| *Թեմայի նպատակին հասնելու համար սովորողը պետք է կարողանա.** *Ներկայացնել* բնակչության կազմի տեսակները (սեռային, տարիքային (աշխատանքային ռեսուրսներ), և *բացատրել* դրանց աշխարհագրական առանձնահատկությունները:
* *Համեմատել և վերլուծել* առնվազն երկու տարբեր տիպի պետությունների սեռա­տարիքային բուրգերը:
* *Վերլուծել* երիտասարդ և ծերացող բնակչություն ունեցող երկրների հիմնական խնդիրները:
* *Բնորոշել* աշխատանքային ռեսուրսները՝ ըստ որակական և քանակական ցուցանիշների:
* *Համեմատել* բնակչության զբաղվածության կառուցվածքը տարբեր տիպի երկրներում:
 |

Մարգարյան Ռ. և ուրիշն. Աշխարհագրություն 7, դասագիրք.- Եր. : ՄԱՆՄԱՐ, 2018, էջ 79-82:

**§ 47. Վառելիքաէներգետիկ արդյունաբերություն**

|  |
| --- |
| *Թեմայի նպատակին հասնելու համար սովորողը պետք է կարողանա.** Բնութագրել վառելիքաէներգետիկ արդյունաբերության զարգացման փուլերը, վառելիքային արդյունաբերության և էներգետիկայի ճյուղային կառուցվածքը:
* Գնահատել էներգիայի ոչ ավանդական աղբյուրների նշանակությունը:
 |

Մարգարյան Ռ. և ուրիշն. Աշխարհագրություն 7, դասագիրք.- Եր. : ՄԱՆՄԱՐ, 2018, էջ 82-92:

**§ 48. Մետաղաձուլություն և մեքենաշինություն**

|  |
| --- |
| *Թեմայի նպատակին հասնելու համար սովորողը պետք է կարողանա.** Բնորոշել մետաղաձուլության ճյուղային կառուցվածքը, ներկայացնել մետաղները՝ ըստ խմբերի:
* Բացատրել մեքենաշինության դերը ժամանակակից տնտեսության մեջ, ներկայացնել ճյուղային կառուցվածքը:
 |

Մարգարյան Ռ. և ուրիշն. Աշխարհագրություն 7, դասագիրք.- Եր. : ՄԱՆՄԱՐ, 2018, էջ 92-100:

**§ 49. Քիմիական, թեթև և սննդի արդյունաբերություն**

|  |
| --- |
| *Թեմայի նպատակին հասնելու համար սովորողը պետք է կարողանա.** Բացատրել քիմիական արդյունաբերության դերը ժամանակակից տնտեսության մեջ, ներկայացնել տեղաբաշխման առանձնահատկությունները:
* Ներկայացնել թեթև և սննդի արդյունաբերության հումքային բազան, դրանց տեղաբաշխման առանձնահատկությունները:
 |

Մարգարյան Ռ. և ուրիշն. Աշխարհագրություն 7, դասագիրք.- Եր. : ՄԱՆՄԱՐ, 2018, էջ 101-105:

**§ 50. Համաշխարհային և ազգային տնտեսություն: «Արդյունաբերություն» ենթաթեմայի կրկնություն**

 *Ենթաթեմայի կրկնությունը կազմակերպվում է ուսուցչի կազմած հարցերով և առաջադրանքներով:*

**§ 51. Գյուղատնտեսությունը. ընդհանուր բնութագիրը**

|  |
| --- |
| *Թեմայի նպատակին հասնելու համար սովորողը պետք է կարողանա.** *Բացատրել* համաշխարհային տնտեսության կառուցվածքում գյուղատնտեսության նշանակությունը, *նշել* գյուղա­տնտե­սական արտադրության ինտենսիվացման ուղղությունները:
* *Բացատրել* գյուղատնտեսության դերը երկրների տնտեսության մեջ:
* *Ներկայացնել* գյուղատնտեսության ճյուղային կառուցվածքը և զարգացման ուղղությունները:
 |

Մարգարյան Ռ. և ուրիշն. Աշխարհագրություն 7, դասագիրք.- Եր.: ՄԱՆՄԱՐ, 2018, էջ 106-110:

**§ 52. Բուսաբուծություն**

|  |
| --- |
| *Թեմայի նպատակին հասնելու համար սովորողը պետք է կարողանա.** *Բնութագրել* բուսաբուծության ճյուղային կառուցվածքը և տեղաբաշխման առանձնա­հատկու­թյունները:
 |

Մարգարյան Ռ. և ուրիշն. Աշխարհագրություն 7, դասագիրք.- Եր., ՄԱՆՄԱՐ, 2018, էջ 110-119:

**§ 53. Անասնապահություն**

|  |
| --- |
| *Թեմայի նպատակին հասնելու համար սովորողը պետք է կարողանա՝** *Բնութագրել* անասնապահության ճյուղային կառուցվածքը և տեղաբաշխման առանձնա­հատկու­թյունները:
 |

Մարգարյան Ռ. և ուրիշն. Աշխարհագրություն 7, դասագիրք.- Եր.: ՄԱՆՄԱՐ, 2018, էջ 119-125:

**§ 54. Ձկնորսություն և ձկնաբուծություն, անտառային տնտեսություն և որսորդություն**

|  |
| --- |
| *Թեմայի նպատակին հասնելու համար սովորողը պետք է կարողանա.** *Բացատրել* ձկնորսության և ձկնաբուծության, անտառային և որսորդության տնտեսական նշանակությունը, դրանց տեղաբաշխման առանձնահատկությունները:
 |

Մարգարյան Ռ.և ուրիշն. Աշխարհագրություն 7, դասագիրք.- Եր.: ՄԱՆՄԱՐ, 2018, էջ 125-129:

§55. Տրանսպորտ և կապ

|  |
| --- |
| *Թեմայի նպատակին հասնելու համար սովորողը պետք է կարողանա.** *Համեմատել* համաշխարհային տրանսպորտի հիմնական տեսակների ցուցանիշներն ու տեղաբաշխման առանձնահատկությունները:
* *Հաշվել* տրանսպորտային ցանցի խտությունը, ուղևորաշրջանառությունը և բեռնաշրջանառությունը:
 |

 Տնտեսության նյութական արտադրության ճյուղերի շարքում **տրանսպորտն** ու **կապն** առանձնանում են նրանով, որ նյութական բարիքներ չեն ստեղծում: Տրանսպորտի միջոցով պարզապես իրականացվում է արտադրության ճյուղերի ու ձեռնարկությունների միջև հումքի փոխադրումը, ինչպես նաև պատրաստի արտադրանքը սպառողին հասցնելը: Եվ քանի որ փոխադրումների վրա կատարվում են ծախսեր (փոխադրողների աշխատավարձ, վառելիքի ծախս և այլն), դրանք մտնում են ապրանքների արժեքների մեջ, այսինքն` «ստեղծում» են նյութական արժեք: Այդ իսկ պատճառով բեռնատար տրանսպորտը համարվում է նյութական արտադրության ճյուղ:

 Կապն իր հերթին ապահովում է մարդկանց, տնտեսության տարբեր ճյուղերի ու արտադրությունների միջև որոշակի հեռավորության վրա տեղեկատվության փոխանցումը տարբեր տեխնիկական միջոցներով:

 Տրանսպորտը և կապը միասին հաղորդակցության միջոցներ են: Եթե տրանսպորտի պարագայում հաղորդակցությունն իրականացվում է տրանսպորտի միջոցներով (ավտոմոբիլ, նավ, գնացք և այլն), ապա կապն ապահովում են կապի միջոցները (հեռախոս, ռադիո, հեռուստացույց, համակարգիչ և այլն): Տրանսպորտի և կապի միջոցները հումքը, արտադրանքը և տեղեկությունը տեղափոխում են հաղորդակցության ուղիներով (ճանապարհներ, էլեկտրահաղորդման գծեր, համացանց և այլն):

Տրանսպորտի զարգացման մակարդակը և աշխատանքի արդյունքները բնութագրելու համար սովորաբար օգտագործում են մի քանի ցուցանիշներ։ Այդ ցուցանիշներն են՝

* ճանապարհային ցանցի երկարությունը (կմ),
* փոխադրված բեռների կշիռը (տոննա), ուղևորների թվաքանակը (հազ. մարդ),
* բեռնաշրջանառությունը (բեռների կշիռը բազմապատկած փոխադրման միջին հեռավորությունով`տոննա•կմ),
* ուղևորաշրջանառությունը (ուղևորների թիվը՝ բազմապատկած փոխադրման հեռավորությունով` ուղևոր•կմ)։

Առանձնացվում է տրանսպորտի երեք տեսակ՝ ցամաքային, ջրային և օդային։

Ցամաքային տրանսպորտն իր հերթին բաժանվում է **երկաթուղայինի**, **ավտոմոբիլայինի**, **խողովակաշարայինի**, **էլեկտրոնայինի**։



Աշխարհի տրանսպորտային ուղիները, հազ. կմ, 2018թ.

 Երկաթուղային տրանսպորտի տնտեսական ցուցանիշները աստիճանաբար նվազում են: Տրանսպորտի մրցակից՝ արագ և էժան փոխադրում իրականացնող տեսակների զարգացման շնորհիվ կրճատվել է երկաթուղիների ընդհանուր երկարությունը, ինչպես նաև փոքրացել է նրա բաժինը համաշխարհային բեռնափոխադրումների և հատկապես ուղևորափոխադրումների մեջ: Այդուհանդերձ երկաթուղային տրանսպորտը շարունակում է մնալ որպես համաշխարհային տրանսպորտի շատ կարևոր ճյուղ, դրանով են կատարվում համաշխարհային բեռնաշրջանառության 11%-ը և ուղևորաշրջանառության 9%-ը:

Անընդհատ արդիականացվող շարժակազմը, գնացքների արագության մեծացումը (300-500 կմ/ժ) և էլեկտրիֆիկացման[[3]](#footnote-3) մակարդակի բարձրացումը նպաստում են տրանսպորտի այս տեսակի մրցունակության մեծացմանը: Ցամաքում մեծածավալ բեռների փոխադրման գործում, հատկապես մեծ հեռավորության վրա, երկաթուղային տրանսպորտի դերն անփոխարինելի է:

 Աշխարհում երկաթուղիներով ամենաապահովված երկիրը Գերմանիան է, որտեղ յուրաքանչյուր 1000 կմ2 տարածքին թվաբանորեն ընկնում է 125 կմ երկաթուղի: Առաջավորների շարքում են նաև Բելգիան, Ճապոնիան, Ֆրանսիան:

Երկաթուղիների էլեկտրիֆիկացման բարձր մակարդակով առանձնանում են Ճապոնիան և Արևմտյան Եվրոպայի երկրները, որտեղ էլեկտրաքարշներով է աշխատում երկաթգծերի շուրջ 50%-ը: Այդ ցուցանիշով աշխարհի ռեկորդակիրը Շվեյցարիան է, որտեղ էլեկտրիֆիկացված է երկաթգծերի 100%-ը: Այդպիսին են նաև Հայաստանի երկաթգծերը:

Ավտոմոբիլային տրանսպորտը ժամանակակից աշխարհում արագ զարգացող ճյուղ է: Ավտոմոբիլային ճանապարհների կառուցումը, երկաթուղիների համեմատ, ավելի էժան է: Եթե երկաթուղիների կառուցումը հնարավոր և էժան է հարթավայրերում և մեղմաթեք ռելիեֆ ունեցող տարածքներում, ապա ավտոճանապարհներ կառուցվում են նույնիսկ դժվարամատչելի լեռնային շրջաններում՝ հիմք ստեղծելով այդ տարածքների տնտեսական յուրացման համար: Ավտոմոբիլային տրանսպորտը կարճ տարածություններում բնակավայրերի, արտադրական ձեռնարկությունների միջև ուղևորափոխադումների և բեռնափոխադրումների գործում անփոխարինելի է:

 Ավտոմոբիլային ճանապարհները ցամաքային հաղորդակցության «արյունատար անոթների» ամենախիտ ցանցն են կազմում: Ավտոճանապարհների երկարության քանակական աճը չի ուղեկցվում ճանապարհների որակի համաչափ բարձրացմամբ: Բարձրորակ ճանապարհները ավտոճանապարհային համաշխարհային ցանցի դեռևս չնչին մասն են կազմում: Զարգացած երկրներից (ԱՄՆ, արևմտաեվրոպական երկրներ, Ճապոնիա) բացի, սկսել են ինտենսիվորեն բարձրորակ ավտոճանապարհներ կառուցել նաև նոր արդյունաբերական և զարգացման ցածր տեմպեր ունեցող երկրներում (Բրազիլիա, Հայաստան և այլն): Ավտոտրանսպորտով է կատարվում աշխարհի ուղևորաշրջանառության 80%-ը (տե՛ս գծապատկեր):

Ավտոմոբիլային պարկն աշխարհում անհավասարաչափ է տեղաբաշխված: Աշխարհի ավտոմեքենաների 2/3-ը կենտրոնացած է Եվրոպայում և Հյուսիսային Ամերիկայում:

 **Խողովակաշարային տրանսպորտն** արագ զարգացող ենթաճյուղ է, դրա դերը բացառիկ է հեղուկ և գազային վառելիքային ռեսուրսները (նավթ, բնական գազ) հանքավայրերից և դրանց ներկրման նավահանգիստներից փոխադրելու գործում: Խողովակաշարերը բեռնափոխադրման հուսալի միջոցներ են, դրանցով բեռների փոխադրումն անընդհատ, անխափան և ավելի էժան է, բացի դրանից, դրանց վրա չեն ազդում եղանակային պայմանների փոփոխությունները: Վերջին ժամանակներս ավելի ու ավելի շատ խողովակաշարեր կառուցվում են նաև ծովերի հատակին (օրինակ՝ Հյուսիսային, Միջերկրական, Բալթիկ, Սև: Խողովակաշարային տրանսպորտով կատարվող բեռնաշրջանառության կեսը պատկանում է ԱՄՆ-ին:

Նավթամուղների և գազամուղների հզոր ցանց ունեն նաև Ռուսաստանն ու Կանադան, իսկ գազամուղների՝ նաև Գերմանիան և Ֆրանսիան:

 Նավթամուղների խիտ ցանց կա նաև Մեքսիկական ծոցի հյուսիսային` ԱՄՆ-ին պատկանող ափամերձ շրջաններում:



Աշխարհի տրանսպորտի ուղևորաշրջանառությունը և բեռնաշրջանառությունը

 **Էլեկտրոնային տրանսպորտը** բարձր լարման էլեկտրահաղորդման գծերն են, մալուխային (կաբելային) կապը և հեռակապի մյուս միջոցները։ Էլեկտրահաղորդման գծերով էլեկտրակայանների արտադրած էլեկտրական էներգիան հասցվում է սպառողին:

Շատ երկրներում բարձր լարման էլեկտրահաղորդման գծերը կազմում են մեկ միասնական ցանց, որը հաճախ միացվում է հարևան պետությունների համանման ցանցին:

 **Ջրային տրանսպորտը** դեռևս հնագույն ժամանակներից կարևոր դեր է կատարել տարբեր տարածքների միջև գետերով, լճերով և համաշխարհային օվկիանոսի ջրերով էժան և մեծածավալ բեռնափոխադրումների գործում:

 Ջրային տրանսպորտը բաժանվում է երկու ճյուղի՝ **ծովային** և **ներքին ջրային (գետալճային)**։ Ծովային տրանսպորտի դերն ավելի մեծ է միջազգային, իսկ գետալճայինի դերը՝ ներքին փոխադրումներում։

 Ծովային տրանսպորտի կարևորությունը և արագ զարգացումը արդի աշխարհում պայմանավորված են առաջին հերթին **աշխատանքի միջազգային բաժանման** առանձնահատկություններով։

 Դուք արդեն գիտեք, որ էներգակիրների և հումքի արդյունահանման համաշխարհային նշանակություն ունեցող շրջանները և մշակող արդյունաբերության գլխավոր կենտրոնները հաճախ տեղաբաշխված են իրարից շատ հեռու, նույնիսկ տարբեր աշխարհամասերում ու երկրներում։ Դրանց միջև կատարվում է բեռների մեծածավալ փոխադրում, իսկ ծավալուն բեռների փոխադրումը ձեռնտու է կատարել խոշոր, մեծ տարողություն ունեցող նավերով։ Այդ իսկ պատճառով միջազգային բեռնափոխադրումների մեծ մասն իրականացվում է ծովային տրանսպորտի միջոցով։

 Տեղափոխվող բեռների ծավալով առանձնանում են մինչև 650 հազ. տոննա բեռնատարողությամբ նավթատար նավերը, որոնք, լինելով էժան փոխադրամիջոց, միաժամանակ էկոլոգիապես վտանգավոր են: Երբեմն այս նավերի վթարները համաշխարհային օվկիանոսի հազարավոր քառակուսի կիլոմետրմակերես ծածկում են նավթային թաղանթով՝ առաջացնելով էկոլոգիական աղետներ օրգանական աշխարհի, մերձափնյա երկրների նավահանգիստների ու լողափերի համար:

 Ծովային տրանսպորտում արագորեն աճում է հատուկ **բեռնախցիկներով (կոնտեյներ)** մեծածավալ չոր բեռների փոխադրման ծավալը։ Բեռնախցիկներով փոխադրումն առանձնանում է բեռնաբարձման և բեռնաթափման արագությամբ, հետևաբար` ցածր արժեքով: Աշխարհի ամենամեծ նավը միանգամից կարող է տեղափոխել 23 հազար բեռնախցիկ:

 Հարկեր քիչ վճարելու, նավի շահագործման համար էժան աշխատուժ վարձելու նպատակահարմարությունից ելնելով՝ աշխարհի նավերի մոտ կեսը լողում է օտար երկրների դրոշների ներքո: Դրա հետևանքով աշխարհի ամենահզոր ծովային առևտրային նավատորմը գրանցված է ոչ մեծ երկրներ Պանամայում և Լիբերիայում։

 **Ներքին ջրային (գետալճային)** տրանսպորտի դերը մեծ է ներքին բեռնափոխադրումների գործում։

 Լճերի, ինչպես նաև նավարկելի այլ գետերի հետ բնական ուղիներով կամ ջրանցքներով կապվելով` համեմատաբար մեծանում է ջրառատ հարթավայրային գետերով կատարվող բեռնափոխադրման հեռավորությունը: Օրինակ` Միսսիսիպի գետով, Մեծ լճերով և Սուրբ Լավրենտիոս գետով կարելի է Մեքսիկական ծոցից նավարկել մինչև Կանադայի արևելք: Գետային տրանսպորտով բեռների փոխադրումը ավելի էժան է, քան երկաթուղով կամ ավտոտրանսպորտով։

 **Օդային տրանսպորտը** նոր և արագ զարգացող ճյուղ է։ Այն անփոխարինելի է համեմատաբար մեծ հեռավորությունների վրա ուղևորների, ինչպես նաև թանկարժեք ու «շտապ» բեռների փոխադրումների գործում: Օդային ուղիների ցանցն անընդհատ ընդլայնվում է, իսկ չվերթների հաճախությունը` աճում: Տրանսպորտի այս տեսակը երբեմն միակն է Ռուսաստանի Սիբիրի, Կանադական Արկտիկայի` ցամաքային ուղիներից գրեթե զուրկ հսկայական տարածքների համար:

 Օդային տրանսպորտի կայուն չվերթներով 2018 թ. տարեկան փոխադրվել է ավելի քան 4,3 մլրդ ուղևոր, ընդ որում` այս ցուցանիշը տարեցտարի աճում է: Օդային տրանսպորտի դերը մեծանում է բնական աղետների (անտառային հրդեհներ, երկրաշարժեր, տեխնածին աղետներ) շրջաններ մարդասիրական օգնության բեռների, անհրաժեշտ տեխնիկայի փոխադրման գործում:

 Օդային տրանսպորտի զարգացումը պայմանավորված է նաև աշխարհի օդանավերի հիմնական արտադրող «Բոինգ», «Էյրբաս» և այլ ընկերությունների կողմից քիչ ծախսատար խոշոր օդանավերի արտադրությամբ և ժամանակակից ծառայություններով հագեցած միջազգային կարգի օդանավակայանների կառուցմամբ:

**Հարցեր և առաջադրանքներ**

1. Ի՞նչ նշանակություն ունի տրանսպորտը տնտեսության համար:
2. Որո՞նք են տրանսպորտի զարգացման մակարդակը և աշխատանքի արդյունքները բնութագրող ցուցանիշները:
3. Երկրի երկաթուղիներով բեռնափոխադրման միջին հեռավորությունը 250 կմ է, իսկ փոխադրվող բեռների տարեկան ծավալը` 35 մլն տոննա, համապատասխանաբար` ուղևորափոխադրման միջին հեռավորությունը 160 կմ է, իսկ տեղափոխվող ուղևորների թիվը՝ 280 հազ. մարդ: Որոշե՛ք տրված երկրի բեռնաշրջանառությունը և ուղևորաշրջանառությունը:
4. Համեմատե՛ք համաշխարհային տրանսպորտի հիմնական տեսակների ցուցանիշները և տեղաբաշխման առանձնահատկությունները:
5. Մեկ ավտոմեքենան միջին հաշվով տարեկան կլանում է 4 տոննա թթվածին և մթնոլորտ է արտանետում 800 կգ ածխածնի օքսիդներ: Մոտավորապես հաշվարկե՛ք ՀՀ-ում կամ ձեր բնակավայրում ավտոմեքենաներից արտանետվող ածխածնի օքսիդների քանակը: Ի՞նչ միջոցառումներ կառաջարկեիք օդի աղտոտումը ավտոտրանսպորտից նվազեցնելու համար:

§ 56. Տրանսպորտային միջազգային գլխավոր ուղիները

|  |
| --- |
| *Թեմայի նպատակին հասնելու համար սովորողը պետք է կարողանա.** *Ներկայացնել* կարևոր միջազգային տրանսպորտային ուղիները, ծովային ջրանցքներն ու նեղուցները, դրանց նշանակությունը միջազգային բեռնափոխադրումներում:
 |

*Դիտե՛ք տրանսպորտի տեսակների վերաբերյալ ուսումնական ֆիլմը:* <https://www.youtube.com/watch?time_continue=74&v=02_JfRsRf14&feature=emb_logo>

 **Տրանսպորտային միջազգային ուղիներ:** Համաշխարհային տրանսպորտային ցանցի առավել բանուկ հատվածները տրանսպորտային միջազգային ուղիներն են: Դրանցով իրականացվում է տարբեր տարածաշրջանների ու երկրների միջև բեռների և ուղևորների մեծածավալ փոխադրումը՝ ապահովելով **համաշխարհային շուկայի ձևավորումն ու աշխատանքի միջազգային բաժանումը**:

 Դեռևս հին և միջին դարերում Եվրոպայում ու 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», որը, անցնելով եվրոպական, ասիական մի շարք երկրներով, այդ թվում նաև միջնադարյան Հայաստանի տարածքով, կարևոր նշանակություն է ունեցել դրանց զարգացման գործում:

 **Ծովային ուղիներ:** Արդի աշխարհում տրանսպորտային միջազգային բեռնափոխադրումների մեծ մասն իրականացվում է ծովային ուղիներով, որի վկայությունը տրանսպորտի ծովային բեռնաշրջանառության ցուցանիշներն են: Ատլանտյան օվկիանոսում է ձևավորվել ծովային ուղիների ամենախիտ ցանցը: Ծովային այս ուղիների միջոցով միմյանց հետ կապված են Ատլանտիկայի առափնյա պետությունների շուրջ 1700 նավահանգիստներ: Վերջին տարիներին ծովային նավահանգիստների բեռնաշրջանառության առաջատար դիրքերը Ատլանտյան օվկիանոսի նավահանգիստներից (Ռոտերդամ, Նոր Օռլեան, Հյուսթոն, Ռիո դը Ժանեյրո) փոխանցվել են Ասիական-խաղաղօվկիանոսյան տարածաշրջանի նավահանգիստներին (Շանհայ, Սինգապուր, Նինբո): Երկար տարիներ բեռնաշրջա­նառության դրոշակակիր համարվող **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 շնորհիվ 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, լատինամերիկյան հանքային հումքը և եվրոպական զարգացած երկրների, ԱՄՆ-ի ու Կանադայի մեքենաշինական ու 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 Ասիայի ու Ասիական-խաղաղօվկիանոսյան տարածաշրջանի նավահանգիստները Եվրոպայի, Ավստրալիայի և Աֆրիկայի հետ կապող ծովային ճանապարհները։ Այս ճանապարհների հիմքի վրա կառուցվել են ժամանակակից ենթակառուցվածքներով ու տեխնիկայով հագեցած խոշոր նավահանգիստներ Հարավային Ասիայի ծովափերին (Մումբայ, Կարաչի), Չինաստանի արևելյան առափնա գոտում (Շանհայ, Տյանին (Տյանցզին) և այլն) և Սինգապուր:

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

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

Խաղաղ օվկիանոսի ափերից ծովային ճանապարհների անընդհատ ընդլայնվող ցանցը Ճապոնիայի, Կորեայի Հանրապետության 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։ Ամենաբանուկը Սուեզի ջրանցքն է։ Այն շահագործման է հանձնվել 1869 թ. և հնարավորություն է տալիս նավերին, առանց Աֆրիկան շրջանցելու, կարճ ուղիով Միջերկրական ծովից անցնել Կարմիր ծով, ապա՝ Հնդկական օվկիանոս և ընդհակառակը: Ամեն տարի ջրանցքով անցնում է շուրջ 18 հազար (2019 թ.) նավ, որոնք տեղափոխում են 1,2 մլրդ տոննա բեռ։

 Իր նշանակությամբ 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 Լա Մանշի, Մալակայի, Զոնդյան[[4]](#footnote-4), Ջիբրալթարի, Հորմուզի, 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 մայրցամաքներում 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 տարբեր երկր­ներում երկաթուղային գծերի լայնությունների տարբերությունը, որի հետևանքով լրա­ցուցիչ տեխնիկական խնդիրներ են առաջանում սահմանակից երկրների միջև երկաթուղիների շահագործման ժամանակ: Անհրաժեշտ է լինում սահմանային կայարան­ներում փոխել վագոնների անիվները՝ դրանց լայնությունը համապատասխանեցնելով հարևան երկրի երկաթգծերին։

 Երկաթուղային և ավտոմոբիլային տրանսպորտներով միջազգային հաղորդակցության կարևոր օղակ են **լաստանավային փոխադրումները**: Լաստանավերի միջոցով ամբողջ երկաթուղային շարժակազմեր (գնացքներ), փոխադրվում են «ափից ափ», իսկ ափ հասնելով` երկաթուղային գնացքները լաստանավի ռելսերից փոխադրվում են ցամաքային ռելսերի վրա և շարունակում իրենց ուղին մինչև նշանակետ: Լաստանավային կապ կա, օրինակ, Սև ծովի (Օդեսա և Փոթի) ու Կասպից ծովի (Բաքու և Թուրքմենբաշի) նավահանգստային քաղաքների միջև։ Վրաստանի Փոթի և Ռուսաստանի Կավկազսկայա նավահանգիստների միջև գործող լաստանավային փոխադրումներից օգտվում է նաև մեր հանրապետությունը։

 Զարգացած երկրների երկաթուղիների կրճատման միտումին հակառակ` ընդլայնվում է միջազգային նշանակության երկաթուղիների աշխարհագրությունը: Առաջիկա 15-20 տարում նախատեսվում է կառուցել շուրջ 10 հազ. կմ այդպիսի երկաթուղիներ: Դրանցից առանձնանում են «Մեծ մետաքսի ճանապարհը» (Ստամբուլ – Տոշքենդ – Բեյջին) և «Ասիական-խաղաղ­օվկիանոսյան մայրուղի» (Սինգապուր – Բանգկոկ – Բեյջին – Յակուտսկ – Բերինգի նեղուցի ջրերի տակ կառուցվելիք թունելով – Վանկուվեր – Սան Ֆրանցիսկո) միջազգային նշանա­կության երկաթուղիների, ինչպես նաև Ջիբրալթարի նեղուցի տակով Իսպանիայի և Մարոկկոյի երկաթուղիները միացնող ստորջրյա թունելի նախագծերը:

 Ժամանակակից ցամաքային հաղորդակցության ուղիների համակարգում միջազգային ավտոմոբիլային ուղիների նշանակությունը մեծանում է՝ կապված ավտոտրանսպորտի միջոցով բեռնափոխադրումների 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):

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

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

Աշխարհի օդային ուղիների աշխարհագրությունը որոշվում է միջազգային օդանավակայանների աշխարհագրությամբ։

 Միջազգային նշանակության օդային ուղիները հիմնականում ձգվում են Եվրոպայի և ԱՄՆ-ի օդանավակայաններից դեպի աշխարհի այլ տարածաշրջանների, հատկապես Արևելյան Ասիայի, Մերձավոր Արևելքի, Հարավային Ամերիկայի օդանավակայաններ: Օդային ուղիների խոշորագույն հանգույցներ են Չիկագոն, Նյու Յորքը, 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 և ռազմավարական նշանակություն ունեցող 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։

 Միջազգային տրանսպորտային հաղորդակցությանը մեծապես նպաստում է **տրանսպորտային միջանցքների** ստեղծումը։ Տրանսպորտային միջանցքներ են համարվում այն մայրուղիները, որոնք օգտագործվում են պետությունների միջև անարգել և ուղղակի բեռնափոխադրումներ իրականացնելու համար։ Այդպիսի տրանսպորտային միջանցքներ են ստեղծված Եվրամիության անդամ երկրների միջև:

**Հարցեր և առաջադրանքներ**

1. Ի՞նչ նշանակություն ունեն միջազգային տրանսպորտային ուղիները համաշխարհային տնտեսության զարգացման համար։
2. Որո՞նք են միջազգային ծովային ուղիների զարգացման միտումները:
3. Ինչպիսի՞ն է միջազգային ծովային ջրանցքների և նեղուցների դերակատարությունը համաշխարհային բեռնափոխադրումների գործընթացում:
4. Գնահատե՛ք երկաթուղիների նշանակությունը միջազգային բեռնա­փոխա­դրումների գործընթացում: Միջազգային երկաթուղային փոխա­դրումների կազմակերպման գործում ի՞նչ դժվարություններ կան:
5. Բնութագրե՛ք միջազգային ավտոճանապարհների և օդային ուղիների ցանցի զարգացման միտումները և աշխարհագրությունը:
6. Դասարանի աշակերտներով բաժանվե՛ք խմբերի և քննարկե՛ք, թե ինչու խողովակաշարային միջազգային ուղիները ռազմավարական նշանակություն ունեն:

**§ 57.** **Գործնական աշխատանք**

Մարգարյան Ռ. և ուրիշն. Աշխարհագրություն 7, դասագիրք.- Եր.: ՄԱՆՄԱՐ, 2018, էջ 157-160:

**§ 58. Ոչ արտադրական ոլորտի ճյուղեր**

|  |
| --- |
| Թեմայի նպատակին հասնելու համար սովորողը պետք է կարողանա.* *Նկարագրել* ոչ արտադրական ոլորտի ճյուղային կառուցվածքը, *գնահատել* ոչ արտադրական ոլորտի դերը հասարա­կության կյանքում:
* *Բնորոշել* ոչ արտադրական ոլորտի առանձնահատկությունները զարգացման տարբեր մակարդակ ունեցող երկրներում:
 |

Մարգարյան Ռ. և ուրիշն. Աշխարհագրություն 7, դասագիրք.- Եր. : ՄԱՆՄԱՐ, 2018, էջ 142-146:

§ 59. Միջազգային տնտեսական հարաբերություններ

|  |
| --- |
| Թեմայի նպատակին հասնելու համար սովորողը պետք է կարողանա՝* Բացատրել միջազգային տնտեսական հարաբերությունների նշանակությունը, ներկայացնել դրանց հիմնական ձևերը:
* Սահմանել *արտաքին առևտրի հաշվեկշիռ* հասկացությունը:
 |

**«Տնտեսական հարաբերություններ» հասկացությունը:** Դարերի ընթացքում երկրները միմյանց հետ միջպետական մակարդակով հաստատել են տնտեսական, մշակութային, դիվանագիտական, հումանիտար, գիտական, ռազմատեխնիկական և այլ բնույթի հարաբերություններ: Դրանցից առավել հինն ու կարևորագույնը **տնտեսական հարաբերություններն** են: Տնտեսական հարաբերությունները համաշխարհային տնտեսության ձևավորման, աշխատանքի միջազգային բաժանման և յուրաքանչյուր երկրի տնտեսական առաջընթացի պարտադիր ու գլխավոր պայմանն են:

Ներկայումս համաշխարհային տնտեսական համակարգն այնպիսին է, որ որևէ երկիր չի կարող գոյատևել, առավել ևս` առաջընթաց ապահովել, հենվելով միայն իր ներուժի վրա, ինչքան էլ մեծ լինի այդ ներուժը: Նույնիսկ եթե տվյալ երկիրն ունի մեծ տարածք, հարմար աշխարհագրական դիրք, նպաստավոր բնական պայմաններ, անհրաժեշտ բոլոր բնական ռեսուրսներն ու որակյալ աշխատանքային ռեսուրսները, միևնուն է, հարկադրված է ներգրավվել այլ երկրների հետ ակտիվ միջազգային տնտեսական հարաբերությունների մեջ:

Պատմությունից հայտնի են բազմաթիվ օրինակներ, երբ հնում երկրներն ապարդյուն ջանքերով փորձել են գոյատևել` մեկուսացված տնտեսություն[[5]](#footnote-5) վարելով, առանց այլ երկրների հետ համագործակցելու: Դրանցից առավել տիպական է Չինաստանի օրինակը: Դարեր շարունակ Չինաստանը ոչ միայն Մեծ պարսպով մեկուսացած էր օտարերկրյա նվաճողներից, այլև «տնտեսական պարսպով» մեկուսացած էր արտաքին աշխարհի առաջադիմության պտուղներից, ինչի հետևանքով XX դարի սկզբին աշխարհի ամենաթույլ զարգացած երկրներից էր: Գիտակցելով միջազգային տնտեսական հարաբերությունների կարևորությունը` Չինաստանի նոր կառավարությունը սերտ կապեր հաստատեց բազմաթիվ, այդ թվում` նույնիսկ նախկինում թշնամի համարվող երկրների, մասնավորապես Ճապոնիայի և ԱՄՆ-ի հետ: Այդ համագործակցության շնորհիվ վերջին տարիներին Չինաստանի արդյունաբերական արտադրանքի ծավալը կրկնապատկվեց, իսկ շատ ապրանքների արտադրության ծավալով այդ երկիրն աշխարհում առաջինն է:

Միջազգային տնտեսական հարաբերությունների շնորհիվ Չինաստանն արդեն աշխարհի երկրորդ տնտեսապես հզոր երկիրն է, իսկ 2040–45 թթ. նույնիսկ կարող է դառնալ առաջինը: Սակայն աշխարհի բոլոր երկրները նման ակտիվությամբ չեն մասնակցում միջազգային տնտեսական հարաբերություններին:

Միջազգային տնտեսական հարաբերություններին առավել ակտիվորեն մասնակցում են այն երկրները, որոնք արտադրում են մրցունակ ապրանք: Մրցունակ է այն ապրանքը, որն ունի բարձր որակ և ցածր գին, կամ էլ` երկուսը միասին:

Մրցունակ ապրանքների արտադրությամբ առաջին հերթին առանձնանում են Արևմտյան Եվրոպայի փոքր պետությունները (Բելգիան, Նիդեռլանդները, Լյուքսեմբուրգը, Դանիան և այլն): Դրանց հետևում են Գերմանիան, Ճապոնիան, իսկ մեծ տարածք ու հարուստ ռեսուրսներ ունեցող երկրներից` ԱՄՆ-ն, Ռուսաստանը, Չինաստանը: Բարձր զարգացած երկրները միջազգային շուկա են արտահանում իրենց ամբողջ արտադրանքի մեծ մասը` մինչև 2/3-ը: Այդպիսի տնտեսությունը համարվում է **«բաց տնտեսություն»**: Թույլ զարգացած, հատկապես` մեծ բնակչությամբ երկրները միջազգային շուկա են արտահանում իրենց ընդհանուր արտադրանքի փոքր մասը` շուրջ 1/10-ը: Այդպիսի տնտեսությունը համարվում է **«փակ տնտեսություն»**:

Միջազգային տնտեսական հարաբերություններ զարգացնելու նպատակով թույլ զարգացած որոշ երկրներ իրենց ծովափնյա և սահմանային տարածքներում ձևավորում են **ազատ տնտեսական գոտիներ**: Դրանք հարմար տնտեսաաշխարհագրական դիրք ունեցող քաղաքներ ու շրջաններ են, որտեղ ձեռնարկչության համար հաստատվում են այնպիսի նպաստավոր պայմաններ, որոնք գրավիչ են դառնում օտարերկրյա ֆինանսական, նյութական, տեխնոլոգիական և աշխատանքային ռեսուրսների համար: Մասնավորապես` ձեռնարկություններն ազատվում են հարկերից, որի շնորհիվ ստանում են սովորականից ավելի մեծ շահույթ` գերշահույթ:

Միջազգային տնտեսական հարաբերությունները դիտվում են որպես ապրանքների ու ծառայությունների միջազգային առևտուր:

Միջազգային տնտեսական կազմակերպությունները ձգտում են ակտիվացնել երկրների միջև տնտեսական հարաբերությունները, նպաստել բոլոր երկրների տնտեսական առաջընթացին: Նման կազմակերպություններից են, օրինակ, Առևտրի համաշխարհային կազմակերպությունը (որի անդամ է նաև Հայաստանի Հանրապետությունը), Արժույթի միջազգային հիմնադրամը, Միջազգային մաքսային միությունը:

Միջազգային տնտեսական հարաբերությունների ձևերը բազմազան են, բայց առավել կարևորներն են հետևյալները:

**Արտադրության միջազգային կոոպերացում:** Ժամանակակից մեքենաներն ու սարքավորումները շատ բարդ են և տեխնիկական առումով դրանց արտադրության կազմակերպումը չափազանց դժվար է ոչ միայն մեկ ձեռնարկությունում, այլև երբեմն նույնիսկ մեկ երկրում: Այդ պատճառով էլ վերազգային կորպորացիաներն[[6]](#footnote-6) այդպիսի մեքենաների մանրամասերի ու հանգույցների **կոոպերացված արտադրությունը** կազմակերպում են տարբեր երկրների ձեռնարկություններում, իսկ մեքենայի վերջնական հավաքումը` այդ երկրներից որևէ մեկում: Օրինակ` «Էյրբաս» օդանավերի խոշոր մասերի (օրինակ` շարժիչների, թևերի) արտադրությունը տեղաբաշխված է ԱՄՆ–ի և Արևմտյան Եվրոպայի 6 երկրների մոտ 20 քաղաքներում, այդ թվում` վերջնական հավաքումը Ֆրանսիայի Թուլուզ քաղաքում:

Ապրանքների միջազգային առևտուրը միջազգային տնտեսական հարաբերությունների հնագույն ձևն է, որը շարունակում է զարգանալ նաև մեր օրերում: Միայն XX դարի երկրորդ կեսի ժամանակահատվածում ապրանքների համաշխարհային արտահանման ծավալն աճել է գրեթե 90 անգամ` շատ ավելի մեծ չափով, քան ապրանքների արտադրության ծավալի աճը:

Փոխվում է արտահանվող ապրանքների կառուցվածքը. աճում է պատրաստի արտադրանքի բաժինը և ընդհակառակը` նվազում է հումքի և պարենի բաժինը: Պատճառն այն է, որ զարգացող երկրներն էլ, զարգացածների օրինակով, ավելի լայնորեն են հումքն օգտագործում պատրաստի ապրանքների արտադրության նպատակով, ինչը մի քանի անգամ ավելի եկամտաբեր է, քան հումքը պարզապես վաճառելը:

Համաշխարհային արտահանման մեջ շատ մեծ է զարգացած երկրների բաժինը (2/3), իսկ երկրների տարածաշրջանային միավորումներից` Եվրամիության և Ասիա–խաղաղօվկիանոսյան տնտեսական համագործակցության բաժինը:

Արտաքին առևտրի ամենաբնութագրական ցուցանիշն արտաքին **առևտրի հաշվեկշիռն է (սալդոն)` երկրի արտահանության ու ներկրման ծավալների տարբերությունը դրամական արտահայտությամբ**: Եթե արտահանության ծավալը գերազանցում է ներկրման ծավալը, ապա առևտրի սալդոն անվանվում է **դրական**, իսկ հակառակ դեպքում` **բացասական**:

Ծառայությունների միջազգային առևտուրն այլ կերպ անվանում են նաև **միջազգային ծառայությունների մատուցում**: Դա հիմնականում իրականացվում է տրանսպորտային սպասարկման ոլորտում: Օդանավակայանի կամ նավահանգստի կարգավարական (դիսպետչերական) ծառայության ու նավերի վարձույթի համար վճարվում են զգալի գումարներ, որոնք որոշ երկրների (օրինակ` Պանամայի և Եգիպտոսի) եկամտի զգալի աղբյուրն են:

Գիտատեխնիկական համագործակցությունը երկրների միջև գիտատեխնիկական գիտելիքների միջազգային փոխանակումն է, ինչպես նաև տիեզերքի նվաճման, բնության պահպանման և այլ ծրագրերի համատեղ մշակումն ու իրականացումը:

Գիտատեխնիկական միջազգային համագործակցության մեծ նախադրյալներ` գիտական բարձրորակ կադրեր և գիտական հիմնարկների ցանց ունի նաև Հայաստանի Հանրապետությունը:

Միջազգային ֆինանսական գործունեությունը ներառում է երկրների միջև արժույթների փոխանակումը (օրինակ` ՀՀ-ի դրամի փոխանակումը դոլարի կամ եվրոյի) և վարկերի (պարտքերի) տրամադրումը:

Արժույթը և այլ միջոցները, որոնք իրենց տիրոջը կարող են եկամուտ (%) բերել, անվանում են կապիտալ (դրամագլուխ), իսկ մի երկրի կողմից մյուս երկրին դրանք տրամադրելն անվանում են կապիտալի արտահանում:

Երկրները միմյանց վարկեր են տրամադրում կամ տնտեսության մեջ ներդրումներ կատարում ինչպես պետական, այնպես էլ մասնավոր միավորումների ու անձանց մակարդակով (հիշենք Քըրք Քըրքորյանի խոշոր ներդրումը Հայաստանի տնտեսության մեջ):

Կապիտալի արտահանման գլխավոր հոսքերն ուղղված են դեպի քաղաքականապես կայուն, զարգացող ու վստահելի երկրներ: Կապիտալ արտահանողը ևս մեծ մասամբ զարգացած երկրներն են, որոնց վերջերս միացել են նաև նավթ արտահանող որոշ երկրներ:

**Միջազգային զբոսաշրջությունը** ծառայությունների փոխանակման համեմատաբար արագ զարգացող ձև է: Այսպես` միայն XX դարի երկրորդ կեսին աշխարհի միջազգային զբոսաշրջիկների թիվն աճել է շուրջ 40 անգամ: Զբոսաշրջության այսպիսի բուռն զարգացման կարևորագույն նախադրյալն աշխարհի, հատկապես զարգացած երկրների բնակչության կենսամակարդակի ընդհանուր բարձրացումն է, որն իր հերթին մեծացնում է զբոսաշրջության պահանջարկը: Կարևոր դեր են կատարում նաև անձնական օգտագործման ավտոմեքենաներ և տրանսպորտի այլ միջոցներ ունեցող մարդկանց թվի աճը, մարդկանց ազատ ժամանցի մեծացումը, զբոսաշրջության նյութական հիմքի` հյուրանոցների, քեմփինգների, մոթելների, ավտոբուսների թվի աճը:

Զբոսաշրջության աճը պայմանավորող մյուս նախադրյալը բնակչության պահանջարկը ձևավորող պատճառների փոփոխությունն է: Եթե նախկինում մարդիկ շրջագայում էին զուտ իրենց շրջակա միջավայրը կարճ ժամանակով փոփոխելու բնազդային ձգտմամբ, ապա ներկայումս այդ ձգտմանն ավելացել են նաև մարդկանց աշխատանքի ու կենցաղային պայմանների բարդացումը, նյարդային լարվածության բարձրացումը, քաղաքային պայմաններում ֆիզիկական ուժի վերականգնման հնարավորության գրեթե բացակայությունը: Այդպիսի պայմաններում միայն զբոսաշրջության և հանգստի շնորհիվ են վերացվում լարված աշխատանքի գործընթացում և միապաղաղ կյանքում մարդկանց մեջ առաջացած սթրեսն ու հոգնածությունը:

Վերջապես, զբոսաշրջության զարգացման տնտեսական կարևոր պատճառ է նաև այդ ոլորտի բարձր եկամտաբերությունը (մեկ զբոսաշրջիկի հաշվով` շուրջ 1000 դոլար եկամուտ): Զբոսաշրջությունը մեծաթիվ երկրների տնտեսության կարևոր հատվածն է: Այդ երկրներում ձևավորվել են զբոսաշրջության տարբեր տեսակի շրջաններ` ծովափնյա, լեռնադահուկային և ծովային ճանապարհորդական, քաղաքների այցելության, էկոլոգիական, կրոնական ուխտագնացության և այլն:

Աշխարհի միջազգային զբոսաշրջիկների ընդհանուր թվի մեջ շատ մեծ են Եվրոպայի, այնուհետև` Հյուսիսային Ամերիկայի և Ասիայի (հատկապես Չինաստանի և Ճապոնիայի) բաժինները:

**Հարցեր և առաջադրանքներ**

1. Ի՞նչ դեր են կատարում միջազգային տնտեսական կապերը, ինչքանո՞վ են դրանք անհրաժեշտ:

2. Ի՞նչ կապ կա միջազգային տնտեսական հարաբերություններին երկրի մասնակցության աստիճանի ու զարգացման մակարդակի միջև: Ի՞նչ են «բաց» և «փակ» տնտեսությունները:

3. Որո՞նք են միջազգային տնտեսական հարաբերությունների գլխավոր ձևերը և հիմնականում ո՞ր տիպի երկրներում են զարգացած:

4. Միջազգային տնտեսական հարաբերությունների ո՞ր ձևերի նախադրյալներ կան Հայաստանի Հանրապետությունում:

**§ 60. «Համաշխարհային տնտեսությունը»  թեմայի ամփոփում**

1. Ի՞նչ է ազգային տնտեսությունը: Որո՞նք են դրա զարգացման փուլերը: Ինչպիսի՞ ճյուղային և տարածքային կառուցվածք ունի:
2. Ի՞նչ է աշխատանքի աշխարհագրական բաժանումը: Թվարկե՛ք տեսակները:
3. Ի՞նչ է համաշխարհային տնտեսությունը: Որո՞նք են դրա ձևավորման նախադրյալները:
4. Որո՞նք են տնտեսության ոլորտները: Ինչպիսի՞ ճյուղային կառուցվածք ունի համաշխարհային տնտեսությունը:
5. Ինչպիսի՞ ճյուղային կառուցվածք ունի աշխարհի արդյունաբերությունը: Որո՞նք են արդյունաբերության գլխավոր ճյուղերի տեղաբաշխման առանձնահատկությունները:
6. Ինչպիսի՞ն են վառելիքաէներգետիկ արդյունաբերության զարգացման փուլերը: Վառելիքաէներգետիկական արդյունաբերությունն ի՞նչ ճյուղային կառուցվածք ունի:
7. Ինչպիսի՞ նշանակություն ունեն էներգիայիոչ ավանդական աղբյուրները:
8. Ինչպիսի՞ ճյուղային կառուցվածք ունի մետաղաձուլությունը: Մետաղներն ի՞նչ խմբերի են առանձնացվում:
9. Ի՞նչ դեր ունի մեքենաշինությունը ժամանակակից տնտեսության մեջ: Ինչպիսի՞ ճյուղային կառուցվածք ունի մեքենաշինությունը:
10. Ի՞նչ դեր ունի քիմիական արդյունաբերությունը ժամանակակից տնտեսության մեջ: Որո՞նք են քիմիական արդյունաբերության տեղաբաշխման առանձնահատկությունները:
11. Ո՞րն է թեթև և սննդի արդյունաբերության հումքային բազան: Որո՞նք են դրանցտեղաբաշխման առանձնահատկությունները:
12. Ինչպիսի՞ նշանակություն ունի գյուղատնտեսությունը համաշխարհային տնտեսության կառուցվածքում: Որո՞նք են գյուղատնտեսական արտադրության ինտենսիվացման ուղղությունները:
13. Ինչպիսի՞ դեր ունի գյուղատնտեսությունը երկրների տնտեսության մեջ: Որո՞նք են գյուղատնտեսության ճյուղային կառուցվածքը և զարգացման ուղղությունները:
14. Ինչպիսի՞ ճյուղային կառուցվածք ունեն բուսաբուծությունը և անասնապահությունը: Որո՞նք են դրանց տեղաբաշխման առանձնահատկությունները:
15. Ի՞նչ տնտեսական նշանակություն ունեն ձկնորսությունը, ձկնաբուծությունը, որսորդությունը և անտառային տնտեսությունը: Որո՞նք են դրանց տեղաբաշխման առանձնահատկությունները:
16. Ի՞նչ նշանակություն ունեն տրանսպորտը և կապը տնտեսության մեջ և մարդու կյանքում:
17. Ինչպե՞ս են կապակցվում համաշխարհային տրանսպորտի հիմնական տեսակների ցուցանիշներն ու տեղաբաշխման առանձնահատկությունները:
18. Ինչպե՞ս է հաշվարկվում տրանսպորտային ցանցի խտությունը, ուղևորաշրջանառությունը և բեռնաշրջանառությունը:
19. Որո՞նք են կարևոր միջազգային տրանսպորտային ուղիները, ծովային ջրանցքներն ու նեղուցները: Ինչպիսի՞ նշանակություն ունեն դրանք միջազգային բեռնափոխադրումներում:
20. Ի՞նչ ճյուղային կառուցվածք ունի ոչ արտադրական ոլորտը: Ինչպիսի՞ դեր ունի ոչ արտադրական ոլորտը հասարակության կյանքում:
21. Ոչ արտադրական ոլորտի ինչպիսի՞ առանձնահատկություններ են դրսևորվում զարգացման տարբեր մակարդակ ունեցող երկրներում:
22. Ի՞նչ նշանակություն ունեն միջազգային տնտեսական հարաբերությունները: Որո՞նք են դրանց հիմնական ձևերը
23. Ի՞նչ է արտաքին առևտրի հաշվեկշիռը:
1. Ոչ վաղ անցյալում այդ երկրներին ավելացել են «նոր ինդուստրիալ երկրները» (Կորեայի Հանրապետությունը, Հոնկոնգը, Թայվանը և Սինգապուրը), իսկ վերջերս նաև «երկրորդ սերնդի» կամ «երկրորդ ալիքի» նոր ինդուստրիալ երկրները (օրինակ` Բրազիլիան, Մեքսիկան, Մալայզիան, Թուրքիան): [↑](#footnote-ref-1)
2. Երբեմն անվանում են նաև սուբյեկտ: [↑](#footnote-ref-2)
3. Թանկ դիզելային վառելիքով աշխատող ջերմաքարշների փոխարինումը ավելի էժան, բարձր արդյունավետ ու հզոր էլեկտրաքարշներով: [↑](#footnote-ref-3)
4. . Զոնդյան նեղուցով կարող են անցնել ջրում մինչև 28 մ, իսկ Մալակայի նեղուցով՝ մինչև 12 մ խորությամբ ընկղմված նավերը: [↑](#footnote-ref-4)
5. . Տնտեսվարման այսպիսի ուղղությունն անվանվում է ավտարկիա, որը հունարեն նշանակում է ինքնաբավարարում: [↑](#footnote-ref-5)
6. Արտադրական հսկա միավորումները, որոնց ձեռնարկությունների մի մասը տեղաբաշխված է այդ միավորման երկրի ազգային սահմաններից դուրս` այլ երկրներում: [↑](#footnote-ref-6)