

Վ. ԶԱՐԶԱՐ

ԱՎՏՈՄՈԲԻԼԻԶԱՑԻԱՆ
ՅԵՎ ՀԱՆԱՊԱՐՀԱՅԻՆ
ՇԻՆԱՐԱՐՈՒԹՅՈՒՆԸ ԽՍՀՄ-ՈՒՄ

388

Զ-37

ՊԵՏԶՐԱՑ

1931

ՅԵՐԵՎԱՆ

06 APR 2010

388

9-37

Վ. ԶԱՐԶԱՐ

ԱՎՏՈՄՈԲԻԼ-ԶԱՅԻԱՆ
ՅԵՎ ՃԱՆԱՊԱՐՀԱՅԻՆ
ՇԻՆԱՐԱՐՈՒԹՅՈՒՆԸ ԽԱՀՄՈՒՄ

10810

ՊԵՏԱԿԱՆ ՀՐԱՏԱՐԱԿԶՈՒԹՅՈՒՆ

ՅԵՐԵՎԱՆ - 1981

ՀԱՅԿ - ՍՍՀՄ

ՈՒՍՏԱՆԻ ՊՐԻՆՏԻՆԳ
ՈՒՍՏԱՆԻ ՊՐԻՆՏԻՆԳ

Այդ հանգամանքը դրդեց մեզ, ավտոճանապարհա-
յին պրոբլեմները պարզաբանման համար, նախապես
տալ ամբողջ աշխարհի ու ԽՍՀՄ-ի տրանսպորտի այլ
հիմնական տեսակների նշանակությունը և դրույթյան
համառոտ տեսությունը և վերլուծությունը:

Գրքույկի փոքր ծավալը մեզ հնարավորություն
չտվեց մանրամասնորեն կանգ առնել մի շարք տնտե-
սական և տեխնիկական խնդիրների վրա, վորոնք չա-
փազանց հետաքրքրական են, սակայն մենք հուսով
ենք, վոր ավելի աշխատանքը բավականաչափ նյութ
կտա մեր լայն ախտիվին:

ՀԵՂԻՆԱԿ

Վերջապից դեպի հյուսիս, Ռուստով-Դոնից և Սարատովից
դեպի հարավ-արեւելք, Որենբուրգից և Ուստից դեպի հա-
րավ, Տոմսկից դեպի հյուսիս ընկած են անսահման տարածու-
թյուններ, վորոնց վրա կարող ելին տեղավորվել տասնյակ
կուլտուրական խոշոր պետություններ: Յեւ այդ բոլոր տա-
րածությունների վրա թագավորում են նահապետականությու-
նը, կիսավայրենությունը և ամենախակական վայրենություն-
նը: Իսկ ամբողջ Ռուսաստանի մնացած դյուզացիական խուլ
անկյուններում: Ամենուրեք, վորտեղ գյուղերը յերկաթու-
ղուց բաժանվում են տասնյակ վերսա յերկարությունը կա-
ժաններով, կամ ավելի ճիշտն ասած, ճանապարհները բոլորու-
մբ բացակայում են: մի՞թե բոլոր այդ վայրերում չեն թա-
գավորում նույն նահապետականությունը, Որում ուղչինան,
կիսավայրենությունը: (Վ. Ի. Լենին «Պարենհարկի մասին»:
1921 թիվ ապրիլ):

Մենք մեծ արագությամբ ընթանում ենք ինդուստրացիան
ուղիով դեպի սոցիալիզմ, հետ թողնելով մեր դարավոր Ռու-
սական («Ռասեյսկի») հետամնացությունը: Մենք դառնում
ենք մետաղյա յերկիր, ավտոմոբիլիզացիայի յերկիր, արակ-
տորիզացիայի յերկիր: Յեւ յեր ԽՍՀՄ-ը կնստեցնենք ավտո-
մոբիլի, իսկ դյուզացուն տրակտորի վրա, — թող վարձեն այն
ժամանակ հասնելու մեզ իրենց «բաղաբարկությամբ» դո-
ուզացող մեծազատիվ կապիտալիստները: Մենք դեռ կտես-
նենք, այն ժամանակ, թե վոր յերկրները կարելի յի հետա-
մնաց «համարել» և վոր յերկրները՝ առաջավոր: (Ի. Մապլին
«Մեծ բեկման տարին» 1929 թ. նոյեմբեր):

ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԻ ԴԵՐԸ ԱՐՏԱԴՐՈՒԹՅԱՆ ԸՆԴՀԱՆՈՒՐ
ՊՐՈՑԵՍՈՒՄ

Տրանսպորտի և հաղորդակցության միջոցները
դառնում են հասարակական-արտադրական պրոցեսի

այն ընդհանուր պայմաններին»¹⁾ չարքը, առանց վերոնց հասարակական արտադրական պրոցեսն «կամ բռնաբռնվում անհնար է, կամ կարող է տեղի ունենալ միմյանցից անկատար ձևով»²⁾ :

Արմատային փոփոխելով տնտեսական աշխարհագրությունը ու բնակչության խտությունը, ստեղծելով նախադրյալներ արտադրության չաղկապված ծախսերում սրույնի ապահովության և արագության համար, չստեղծելով նոր իրակացն արդյունքներ, ապրանքներ, սակայն տալով նոր՝ չափազանց կարևոր «ոգտակար եֆֆեկտ»³⁾, տրանսպորտն ու հաղորդակցությունը համադրանքում են ընդհանուր ժողովրդական տնտեսության բացառիկ կարելու հատվածը. միաժամանակ Կ. Մարքսի վկայության համաձայն, «արդյունաբերության այն ինֆնուրույն գյուղերից, վարտեղ արտադրական պրոցեսի արդյունքը նոր իրական արդյունք, ապրանք էի հանդիսանում... տնտեսական տեսակետից կարելու է միայն հաղորդակցության արդյունաբերությունը, լինի նա սպրանգների և մարդկանց տեղափոխության, կամ միայն հաղորդագրությանների, նամակների, հեռագրերի և այլնի փոխադրման արդյունաբերություն»¹⁾ :

Մարքսային հասարակության արտադրական ուժերի աճման դուրսնալից, արդյունաբերության և հողագործության արտադրական ձևերի մեջ տեղի ունեցող հեղափոխության հետ միատեղ, նույնպիսի հեղաշրջում է կատարվում նաև տրանսպորտի և հաղոր-

¹⁾ К. Маркс «Капитал» т. I, стр. 361. Гиз 1923 г.
Ընդգծումներն ամենուրեք մերն են. Վ. Զ.

²⁾ Նույն տեղ, էջ 151:

³⁾ Նույն տեղ, Կ. II, էջ 28 և այլն:

⁴⁾ Նույն տեղ, Կ. II, էջ 28:

դակցության ամբողջ ախտահարում, վերադարձում նյութական-արտադրական պրոցեսի ընդհանուր պայմանների այլ վճռական փոփոխություններից դուրս մնալով, տրանսպորտը, յետ կմնար և այդպիսով կդառնար կապանք ու արգելակ, կդառնար հասարակական արտադրության ընդհանուր ընթացքը կասեցնող «նեղ տեղը» :

Պատահական չէ, վեր այլ ուղիով Մարքսն ապացուցում է.

«Արդյունաբերության և հողագործության արտադրության ձևի մեջ կատարվող հեղափոխությունն անհրաժեշտ դարձրեց հասարակական-արտադրական պրոցեսի ընդհանուր պայմանների հեղափոխությունը, այսինքն՝ հաղորդակցության և տրանսպորտի միջոցների մեջ» :

«Հաղորդակցության և տրանսպորտի միջոցները մի այնպիսի հասարակության ժամանակ, վերի կենտրոնն էր կազմում, ըստ Ֆուրբեյի արտահայտություն, մանր հողագործությունը, իր ոժանդակ տնային արդյունաբերությանը և քաղաքային արհեստները, այլևս ի վիճակի չէին բավարարելու մանուֆակտուրային շրջանի արտադրության կարիքները, նրա հասարակական աշխատանքի լայն բաժանման, աշխատանքի միջոցների և բանվորների կենտրոնացման, հաղորդալի շուկաների ընդարձակման պայմաններում, այլ պատճառով նրանք խսկապես յենթարկվեցին հեղաշրջման» :

«Ճիշտ այնպես և մանուֆակտուրային շրջանից ժառանգություն մնացած հաղորդակցության տրանսպորտը և միջոցները շուտով անտանելի կապանքներ դարձան խոշոր արդյունաբերության համար, չնորհիվ արտադրության տեղային թափերի ու մագաղակային

չափերի՝ խոշոր կապիտալները և բանվորներին տրամադրություն մեկ ընդհանուր մյուսը անընդհատ տեղափոխելու և համաշխարհային չուկան ընդարձակվող նորանոր կապերի:

Մի կողմ թողնելով առաջատարին նավաշինարարությունը, վորը կատարյալ հեղաշրջման է յենթարկվել, հաղորդակցության և տրամադրության գործում գետային նավագնացության սխտմի, յերկաթուղիների, ովկյանության շագնավների և հեռախոսի միջոցով տեղի յե ունեցել աստիճանական հարմարեցում արտադրության խոշոր արդյունաբերական յերականի»¹⁾:

Նույնպես պատահական է, վոր և ՀԿ(Բ) Կ-ի 15-րդ համագումարը մեծ ուղադրություն դարձրեց խորհրդային տրանսպորտի զարգացման պրոբլեմին, «վորը ղառնում է սոցիալիստական տնտեսության ամենանեղ տեղերից մեկը» և հետևապես կարիք է զգում չուտափուլթ և արմատական վերակառուցման իր բոլոր գլխակներով²⁾:

Միանգամայն բնական է, վոր մեր դարաշրջանում տրանսպորտի հասարակական դերն այնքան է մեծացել, նա այնքան լայն զարգացում է ստացել և նրա տեխնիկական տիպարն այնքան է վերակառուցվել, վոր առանց նրա բարձր զարգացման, միանգամայն անհնար է պատկերացնել արդի կապիտալիստական և մանավանդ մեր, խորհրդային՝ կապիտալիզմից սոցիալիզմ

1) Տրանսպորտի և հաղորդակցության դերը հասարակական արտադրության ընդհանուր պրոցեսում հարցի մասին տես մեր հոդվածը՝ «ԽՍՀՄ-ի կապի տնտեսության ռեկոնստրուկցիայի պրոբլեմը», «Плано́вое хоз́яйство» ամսագիր, №4, 1930 թ.

2) Տես Ի. ՄԱՍԼԻՆ և Լ. ԿԱՅԱՆՈՎԻՉ ԵԿ-ի հաշվառությունը ձամ Կ(Բ)Կ-ի XVI համագումարին, ընկ. Ստալինի գեղությունը և համագումարի վորոշումը, Մ. 1930 թ. Ուսագիտական

փոխանցող տնտեսությունը, վորն իր հերթին պահանջում է վորակական և քանակական ուժեղ վերելք մեր տրանսպորտի ու հաղորդակցության միջոցների ամբողջ տնտեսության վերակառուցման մեջ:

Կառուցելով սոցիալիստական հասարակություն մեր յերկրում և թեկնոխելով «սոցիալիզմի շրջանը, քանի վոր սոցիալիստական սեկտորն իր ձեռքն է վերցրել ժողովրդական տնտեսության լծակները, թեկնոչ և սոցիալիստական հասարակություն ստեղծելն ու դասակարգային խորությունների վերացումը դեռևս հեռու յեն»¹⁾: ԽՍՀՄ-ի պրոլետարիատն արդեն այժմ իսկ զգում է մեր տրանսպորտային տնտեսության և կապի թե՛ քանակական և թե՛ մանավանդ վորակական մակարդակի յետամնացությունը, բոլոր յերությունները, վորի վերակառուցման ասպարիզում մենք դեռևս զգալի չափով յետ ենք մնում, բայց միևնույն ժամանակ մենք լրիվ հնարավորություն ունենք բայլելիկորեն անցնելով այդ գործի իրականացմանը, համեմատաբար ամենակարգ ժամանակամիջոցում հասնել խոշոր հաղորդյուններին²⁾:

Մեր յերկրի լայնածախ շինարարության ընթացքի հնգամյակը, վորը հենված է յերկրի երկտրիֆիկացիայի ու ինդուստրիալիզացիայի բաղայի, դյուղատնտեսության սոցիալիստական վերակառուցման բաղայի վրա (սոխիոպների կառուցման, համատարած կուլիտիվացման, կուլաիությունը, վորպես դատակարար վերացնելու հետ միաժամանակ), հանդիսանում է նույնպես և մեր տրանսպորտային տնտեսության արմատական ռեկոնստրուկցիայի և նրան նոր, արվելի

1) Նույն տեղ, հ. I, էջ 361—362:

2) Նույն տեղ, Ի Ստալինի յեղափոխման խոսքը, էջ 86:

բարձր աստիճանի հասցնելու չըջան, աճող և խտացող յերկարադիմերի և ջրային տրանսպորտի, ծավալվող ավտոմոբիլային տնտեսութեան և կատարելագործվող ոդային տրանսպորտի լայն ոգտագործման չըջան:

Խորհրդային սոցիալիստական պետութիւնը կապիտալիզմից տրանսպորտային տնտեսութիւնը ժառանգել է չափազանց յետամնաց վիճակում, բացի դեռանից, մեծ չափով քայքայված՝ իմպերիալիստական ինտերվենցիաների շնորհիվ՝ և, վերակառուցելով տրանսպորտը, պետութիւնը հարկադրված է այժմ, ժողովրդական տնտեսութեան ընդհանուր ռեկոնստրուկցիայի շրջանում, ուժեղ տեմպով վերակազմակերպել և շատացնել մեքենայական տրանսպորտի բոլոր տեսակները, վորոնք սոցիալիստական շինարարութեան համար կատարած իրենց ծառայութեան տեսակէտից առանձնահատուկ և չափազանց խոշոր կազմակերպչական դեր են խաղում: Այժմ համառոտ ակնարկ ձգենք և վերլուծենք տրանսպորտի տարբեր տեսակները և պարզենք նրանց դերը ԽՍՀՄ-ի սոցիալիստական շինարարութեան մեջ:

ՋՐԱՅԻՆ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԸ ՅԵՎ ՆՐԱ ՏԵՂԸ ՓՈԽԱԴՐՈՒԹՅԱՆ ՄԻՋՈՑՆԵՐԻ ԸՆԴՀԱՆՈՒՐ ՄԻՍՏԵՄԻ ՄԵՋ

Ջրային տրանսպորտն ունի մեծ պատմութիւն և դեռ յերկար ժամանակ նա մարդկանց և ապրանքների խոշոր զանգվածների փոխադրութեան միջոցների շարքում պետք է հանդիսանա ամենաշահավետներից ու իր մասշտաբով ամենախոշորներից մեկը:

Մի կողմ թողնելով ավելի հնագույն պատմական ժամանակները, կանգ առնենք անցյալ դարի վերջի և ընթացիկ դարի առաջին քառորդի վրա, յերբ ծովային

տրանսպորտը հասավ իր զարգացման բարձր աստիճանին և դարձավ փոխադրութեան ամենազորեղ միջոցներից մեկը:

Բերենք մի աղուսակ, վորը ցույց է տալիս համաշխարհային առեւտրական նավատորմի դրութիւնը 1900 թվից մինչև 1928 թիվը:

Միջազգային առեւտրական նավատորմի 1900 թ. միջին 1928 թիվը¹⁾

Տարիներ	Առաջատանալ.		Ծոգենավեր և մատորային նավ.		Բ ու ո Ր Ը	
	թիվը	տոննաթւ հազար տոն.	թիվը	տոննաթւ հազար տոն.	թիվը	տոննաթւ հազար տոն.
1900	11.948	6.588	15.893	22.869	27.840	28.957
1905	10.597	6.035	19.153	29.963	29.750	35.998
1910	8.045	4.622	22.003	37.291	30.053	41.913
1915	6.212	3.583	24.508	45.729	30.720	49.252
1920	5.082	3.409	26.513	53.905	31.595	57.314
1925	3.711	2.261	29.205	62.880	32.916	64.641
1926	3.523	2.112	29.092	62.672	32.615	61.884
1927	3.208	1.926	28.967	63.667	32.175	65.193
1928	3.021	1.795	29.387	65.159	32.408	66.955

Այս աղուսակը ցուցադրում է յերկու հիմնական դրութիւն:

Նախ և առաջ անհրաժեշտ է մատնանշել համաշխարհային առեւտրական նավատորմի ընդհանրապես քանակի և դիստրիբուցիոն տոննաթիւ աճման վրա, վորը (նավատորմը) անկասկած դեռ չի հասել իր ամենաբարձր մակարդակին:

¹⁾ Wl. Woytinski. „Die Welt in Zahlen“, B. V. S. 64—66; Niebners. „Geographisch-statistische Tabellen“, 4 Abt. 1929.

բարձր աստիճանի հասցնելու շրջան, աճող և խտացող յերկաթուղիների և ջրային տրանսպորտի, ծավալվող ավտոմոբիլային տնտեսութեան և կատարելագործվող ոդային տրանսպորտի լայն ոգտագործման շրջան:

Խորհրդային սոցիալիստական պետութիւնը կապիտալիզմից տրանսպորտային տնտեսութիւնը ժառանգել է չափազանց յետամնաց վիճակում, բացի դերանից, մեծ չափով քայքայված՝ իմպերիալիստական ինտերվենցիաների շնորհիվ՝ և, վերակառուցելով տրանսպորտը, պետութիւնը հարկադրված է այժմ, ժողովրդական տնտեսութեան ընդհանուր ռեկոնստրուկցիայի շրջանում, ուժեղ տեմպով վերակազմակերպել և շատացնել մեքենայական տրանսպորտի բոլոր տեսակները, վորոնք սոցիալիստական շինարարութեան համար կատարած իրենց ծառայութեան տեսակետից առանձնահատուկ և չափազանց խոշոր կազմակերպչական դեր են խաղում: Այժմ համառոտ ակնարկ ձգենք և վերլուծենք տրանսպորտի տարբեր տեսակները և պարզենք նրանց դերը ԽՍՀՄ-ի սոցիալիստական շինարարութեան մեջ:

ԶՐԱՅԻՆ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԸ ՅԵՎ ՆՐԱ ՏԵՂԸ ՓՈՆԱԴՐՈՒԹՅԱՆ ՄԻՋՈՑՆԵՐԻ ԸՆԴՀԱՆՈՒՐ ՄԻՍՏԵՄԻ ՄԵՋ

Զրային տրանսպորտն ունի մեծ պատմութիւն և դեռ յերկար ժամանակ նա մարդկանց և ապրանքների խոշոր դանդաձների փոխադրութեան միջոցների շարքում պետք է հանդիսանա ամենաշահավետներից ու իր մասշտաբով ամենախոշորներից մեկը:

Մի կողմ թողնելով ավելի հնագույն պատմական ժամանակները, կանգ առնենք անցյալ դարի վերջի և ընթացիկ դարի առաջին քառորդի վրա, յերբ ծովային

տրանսպորտը հասավ իր զարգացման բարձր աստիճանին և դարձավ փոխադրութեան ամենագորեղ միջոցներից մեկը:

Բերենք մի աղուսակ, վորը ցույց է տալիս համաշխարհային առևտրական նավատորմի դրութիւնը 1900 թվից մինչև 1928 թիւը:

Միջազգային առևտրական նավատորմի 1900 թ. մինչև 1928 թիւը¹⁾

Տարիներ	Առաջատանալ.		Շոգենավեր և մտորային նավ.		Բ ո լ ո Ր Ը	
	Թիւը	տոննաթւ հազար տոն.	Թիւը	տոննաթւ հազար տոն.	Թիւը	տոննաթւ հազար տոն.
1900	11.948	6.588	15.893	22.369	27.840	28.957
1905	10.597	6.035	19.153	29.963	29.750	35.998
1910	8.045	4.622	22.008	37.291	30.053	41.913
1915	6.212	3.583	24.508	45.729	30.720	49.252
1920	5.082	3.409	26.513	53.905	31.595	57.314
1925	3.711	2.261	29.205	62.880	32.916	61.641
1926	3.523	2.112	29.092	62.672	32.615	61.884
1927	3.208	1.926	28.967	63.67	32.175	65.193
1928	3.021	1.795	29.387	65.159	32.408	66.955

Այս աղուսակը ցուցադրում է յերկու հիմնական դրութիւն:

Նախ և առաջ անհրաժեշտ է մատնանշել համաշխարհային առևտրական նավատորմի ընդհանրապես քանակի և դիստրիբուցիոն տոննաթիւի աճման վրա, վորը (նավատորմը) անկասկած դեռ չի հասել իր ամենաբարձր մակարդակին:

¹⁾ Wl. Woytinski. „Die Welt in Zahlen“, B. V. S. 64—66; Niebners. „Geographisch-statistische Tabellen“, 4 Abt. 1929.

Այնուհետև, միանգամայն անհատապես կերպով յեկեկում է, թե ինչպիսի խնամեստություններով զուրկ է մղվում առաջապատյին նախադրմբ ջրային տրանսպորտից, վորը հանդիսանում է ջրային հաղորդակցության, այսպես ասած, մեռնող, վոչնչացող միջոցներից մեկը:

Այդ պրոցեսն ավելի ցայտուն կերպով կերեվա, յեթե հիշենք, վոր սկսած 1800 թ., յերբ առաջատային նախատորմի համաշխարհային տոննաթը հախտար էր 4026 հազ. տոննի, առաջատային տոննաթն անընդհատ աճում էր և 1870 թվին նա հասավ իր ամենաբարձր ծախսին՝ 14,400 հազ. տոննի, վորը վկայում է չոգու և առաջատային նախատորմի ղեկավարի «համեմատելի» համակեցության մասին անցյալ դարի առաջին յոթ տարեամյակներին ընթացքում:

1870 թ. սկսած առաջատային նախատորմի տոննաթը ընկնում է՝ սկզբում զանգաղ, իսկ այնուհետև ավելի արագ կերպով: Ընկել էր մինչև 14,400 հազ. տոննի, 1890 թվին—մինչև 9,166 հազ. տոննի և 1900 թվին, ինչպես ցույց է արված աղյուսակում, մինչև 6,588 հազ. տոննի:

Այն փաստը, վոր առաջատային նավերի թիվը սկսած 1925 թվից շատ դանդաղ էր պակասում և կարծես թե վորոչ չափով բացատրվում է նրանով, վոր առաջատային նախատորմը շարունակում է բախտահանին կարեւոր դեր խաղալ ծովեղերյա նավագնացության, դետային բեռնատար նավագնացության և ձկնորսության մեջ: Սակայն տոննաթի խիստ անկումը ամենայն պարզությամբ ցույց է տալիս խոշոր ծովագնացության մեջ առաջատային նախատորմի դերի

նվազումը, կամ ավելի ճիշտ, բոլորովին վոչնչացումը:

Պետք է ասել, վոր առաջատային նախատորմի վրա խաչ քաշելը դեռ վաղ է, նախ և առաջ այն պատճառով, վոր առաջատային նավերը յեղրագնացության, դետերում և ձկնորսության մեջ չափազանց հարմար են իրենց եմանությամբ և չափավոր պահանջների տեսակետից, հետեւապես նրանք դեռ յերկար ժամանակ կմնան իրենց դերում: Երկրորդ, այն պատճառով, վոր գերմանացի Ֆրեյների դյուսը, վորով նա 1924 թվին գործադրեց մեծ դլանների (առաջատախ փոխարեն) ռոտացիոն շարժման սկզբունքը, կարող է ջրային տրանսպորտի համար քամու ուժի ոգտագործման նոր ելակետ բաց անել, վորովհետև, անկասկած, եներդիայի «ձրի» աղբյուրի (քամու) ոգտագործման պրոբլեմը ներկայացնում է անտեսական մեծ շահագրգռություն:

XIX դարը հանդիսացավ շոգեհալատորմի կլասիկական դարգացման շրջան (տես Կ. Մարքսի ցիտատը 7-րդ եջում), վորը պարզ կերպով յերեվում է հետեւյալ աղյուսակից:

Շոգեհալատորմի համաշխարհային տոննաթը 1800 թվից մինչև 1900 թվը¹⁾

Տարիներ	Տոննաթը հազ. տ.	Տարիներ	տոննաթը հազ. տ.
1800	20	1870	3.040
1810	111	1880	5.880
1830	368	1890	8.285
1850	864	1900	13.857
1860	1.710		

¹ С. А. Бессонов.—„Развитие машин“. § 2 13 главы I тома „Капитала“ К. Маркса. М. 1926 г. „Московский Рабочий“, стр. 350—351.

Սխտեմատիկաբար վերականգնվելով, թիակա
վոր անիվները փոխարինելով պտուտակով (1830-
1865 թ. թ.), դործադրելով շողեկաթաաներում բարձ
ննշում և դրա հետ կապված գոլորշու բաղմանգամ ըն
դարձակումը (1860—1885 թ. թ.), տարադասյին նա
վակների առաջանալը (1870 թվից հետո), մեքենայա
կան ջրային տրանսպորտը մեր դարաշրջանը թեվակո
խեց հսկայական ակտիվով, վորով և պայմանավոր
ված և հաջորդ տարիների ընթացքում տեղի ունեցա
նունդհատ աճումը, հետագա տեխնիկական նվաճում
ների բազայի վրա՝ շոգեհոսքիմեքենայի գործադրումը
ներքին այրման մոտորների առաջանալը XX դա
րում), վորը, ինքն ըստ ինքյան հասկանալի յե, մա
նավանդ ներքին այրման մոտորների գործադրում
նախադնացուլթյան համար բացեց մի նոր շրջան և, ա
ռաջին հերթին ռազմածովային ուժերի ու խոշոր ու
կիրանոսային ծովադնացուլթյան համար:

Նկատի ունենալով այդ հսկայական նշանակու
թյուն ունեցող մոմենտը, բերենք մի քանի թվեր, վոր
րոնք բնորոշում են առեվտրական շողեչարժ և մոտո
րածին նավատորմների դրուլթյունը չորս խոշորագու
կապիտալիստական յերկրներում 1892 թ. մինչև
1928 թ. ընթացքում: (Տես աղյուսակը, էջ 15):

Այս տվյալները ցույց են տալիս այդ չորս խոշ
րագույն կապիտալիստական յերկրների շողեչարժ
մոտորային նավատորմների՝ անհավասարաչափ դինա
միկան չ մինչդեռ միանգամայն պարզ կերպով յեր
վում և, վոր Անգլիան չարունակում և պահպանել
առաջին տեղը համաշխարհային տոպարիզում, նր
յետեվից բավականին յեռանդով ձգտում են համ
Միացյալ Նահանգները, իսկ հաղթված և կողոպտվա

Խաղաղության, Գերմանիայի 1892 թ. մինչև 1928 թ.

Յ ե ռ կ ռ ն ե ռ	1892 թ.	1900 թ.	1913 թ.	1920 թ.	1925 թ.	1926 թ.	1928 թ.
Անգլիա յով Երպանդիս							
Թիվը	6.085	7.020	8.514	8.113	8.161	7.964	9.840
Տոննած /հազ. տ./	8.602	11.514	18.274	18.111	19.305	19.264	22.504
Բրիտանական դոմի- նիոններ							
Թիվը	846	910	1.495	1.686	1.907	1.959	3.653
Տոննած /հազ. տ./	515	635	1.575	2.032	2.603	2.684	13.703
ՀԱՄՆ.							
Թիվը	431	932	1.802	4.041	3.829	3.621	2.053
Տոննած /հազ. տ./	572	1.455	4.258	14.525	14.205	13.740	3.738
Գերմանիա							
Թիվը	846	1.209	2.019	901	1.947	1.928	1.482
Տոննած /հազ. տ./	1.089	2.160	4.743	419	3.006	3.062	3.256
Ֆրանսիա							
Թիվը	532	662	987	1.400	1.527	1.498	1.482
Տոննած /հազ. տ./	854	1.052	1.793	2.963	3.320	3.324	3.256

1) Wl. Woytinski, стр. 66—67.

Գերմանիան սկսում է արագ կերպով վերակառուցվել, առաջ անցնելով Զրանսիայից, ինչպես եր մինչև պատերազմը:

Միաժամանակ աչքի չե ընկնում այդ յերկրների առեկտրական նախատորմի աճման դանդաղումը վերջին տարիների ընթացքում, մանավանդ Անգլիայում, մինչդեռ Անգլիայի համար դա բացատրվում է նրա դեմ հանձինս Միացյալ Նահանգների վտանգավոր մրցակցի հանդես գալու պատճառով, իսկ Միացյալ Նահանգների համար նրանով, վոր պատերազմի ընթացքում ստեղծված խոչոր առեկտրական նախատորմը խողալ ժամանակ չեք կարող շարունակել իր այն դերը, վորը 1914—1918 թ.թ. ընթացքում պայմանավորված եր պատերազմող յերկրների նախատորմների «կապվածութամբ»:

Այդ ամբողջ դինամիկայում վճռական մոմենտը հանդիսանում է այն վարակական ընթացքը, վորը խիստ կերպով վոխում է ժամանակակից խոչոր չուգեչարթ և մոտորային նախատորմի «դեմքը»:

Ջրային տրանսպորտն ուղտադործում է այն տարերքը, վորը նրան «ծնունդ է տվել»: Յերկրագնդի ջրային մակերևվութի ընդարձակ տարածությունները հանդիսանում են ծովային տրանսպորտի ուժեղ կողմը: Սակայն վորքան ել վիթխարի լինեն ովկիանոսային և ծովային տարածությունները, վորքան ել բազմաթիվ լինեն դետային ուղիները, միյեվնույն է, ջրային տրանսպորտը սահմանափակված լինելով այն տարածություններում, վորտեղ նա կարողանում է չարթվել, բնականաբար, չի կարող բախարարել տրանսպորտի բոլոր պահանջները: Ջրային շրջանակներով սահմանափակումը միյեվնույն ժամանակ հանդիսա-

նում է ջրային տրանսպորտի թույլ կողմը, տեխնիկական տրանսպորտի այդ ամենաեթան և ամենավստահելի տեսակի Ֆիզիկական սահմանը: Նա չի կարող վոխարինել տրանսպորտի մի այլ տեսակին, նա ընդհանուր տրանսպորտային տնտեսության միայն մի ուղակն է:

Սակայն ջրային տրանսպորտի զարգացումը սահմանափակող պատճառը վոչ այնչափ նրա Ֆիզիկական սահմանն է, վորչափ ժողովրդական և համաշխարհային տնտեսության զարգացման բնդիանուր մասշտաբը, վորով և պայմանավորվում են ամբողջ տրանսպորտի և մասնավորապես ջրային տրանսպորտի բեռնատար աշխատանքի համապատասխան ծավալն ու ստրուկտուրան:

Բոլորին հայտնի չե, վոր այժմ, ինչպես նաև պատերազմին հաջորդող տարիներում, հիմնական կապիտալիստական յերկրների ջրային տրանսպորտն ամբողջ կապիտալիստական տնտեսության հետ միասին աղբում է ամենադաժան հզնամամ, վորը խիստ կերպով կրճատում է ծովային տրանսպորտի աշխատանքի մասշտաբը, կրճատում է նախաշինարարությունը, քայքայման է յենթարկում կապիտալիզմի ջրատրանսպորտային տնտեսությունը:

Այդ պայմաններում միանգամայն անխուսափելի յին համաշխարհային կապիտալիստական առեկտրական նախատորմի ճգնաժամային դրությունը և իմպերիալիստների կատաղի պայքարը՝ մրցակիցների հաղթահարելու և ծովային առեկտրական մեծ ճանապարհների մենաշնորհը դրավելու համար:

ԽՍՀ Միության մեծ մեք խիստ տարբեր պայմաններ ունեք: Նախ և առաջ մեք մեք ջրային նա-

6116-70



վատորժով հսկայական չափով յետ ենք մնում կապի-
տալիստական յերկրներին: Մեր ջրային ամբողջ նա-
վատորմի ընդհանուր տոննաժը 1928/29 թ. հավասար
եր 5,239,906 տոննի, վորից ծովային տրանսպորտին
հասնում եր 836,114 տոնն:

Ընկ. Ստալինը Համկ(բ)կ-ի XVI համագումա-
րում Կկ-ի քաղաքական հաշվետվության մասին տված
իր գեկուցման մեջ խոսելով այն մասին, թե մեր վոլ-
գայի շոգենավագնացությունը հազիվ հասել ե նախա-
պատերազմյան չափի 60 տոկոսին, իսկ Դենպրինը՝
40 տոկոսի, մեր ջրային տրանսպորտի դրությունը
համարում ե ամոթալի:

Մինչդեռ մեր ջրային տրանսպորտն իր զարգաց-
ման համար ունի խոշոր հեռանկարներ, վոչ թե միայն
նախապատերազմյան մակարդակին հասնելու, այլ և
նրանից շատ ավելի առաջ անցնելու տեսակետից:

Նախ և առաջ Խորհրդային Միությունն իր տրա-
նսպորտի տակ շատ հարմար դասավորված հսկա-
յական ջրային հարստություններ ունի (մասնավորա-
պես աշխարհի ամենամեծ ջրային ցանց՝ 150 հազար
կիլոմետր տարածությամբ), վորոնք մեր ջրային տը-
րանսպորտին թույլ են տալիս մեր տրանսպորտային
տնտեսության մեջ ավելի մեծ ծավալ ընդունելու:

Մեր հյուսիսային ծովային ճանապարհները Յեկ-
րոպայից դեպի Ուրի և Յենիսեյի դետաբերանը և Հե-
ռավոր Արեվելքից դեպի Կոլիմի և Լենայի դետաբերա-
նը, մեր ծովային այլ տարածությունները և ջրային
հզոր ճյուղավորումները տրանսպորտ ունին շատ ան-
նշան չափով, մինչդեռ նրանք ընդունակ են ընդգրկե-
լու սոցիալիստական պետության ավելի շատ թվով
և մեծ ծավալ ունեցող ծովային և դետային նավա-

տորմներ, վորովհետև ընական ահագին հարստու-
թյունները և մեր ջրային ճանապարհների ակերին մի
չարժ հզոր տնտեսական շրջանների կազմակերպումը
խորհրդային ջրային տրանսպորտի համար ապահովում
են հսկայական բռնատար աշխատանք:

Կարգավորելով ամբողջ ժողովրդական տնտեսու-
թյան պլանային զարգացումը, ինչպես նաև տրանս-
պորտի՝ վորը բոլշևիկյան կուսակցության հաստատ
դեկավարությամբ ԽՍՀՄ-ի աշխատավորական մաս-
սանների կողմից իրագործվող սոցիալիստական շինա-
րարության պայմաններում չափազանց խոշոր դեր ե
խաղում՝ Խորհրդային պետությունը հնարավորու-
թյուն ունի ապահովելու տրանսպորտի այլ տեսակնե-
րի շարքում և նրանց հետ միասին նաև ջրային տրանս-
պորտի սխառմատիկ զարգացումը, վորը կոչված ե
լինելու մեր յերկրի սոցիալիստական կերպարանափո-
խության հզորագույն լծակներից մեկը:

ՌԴԱՅԻՆ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԸ ՅԵՎ ՆՐԱ ՏԵՂԸ ՓՈԽԱՊՈԻ-
ԹՅԱՆ ՄԻՋՈՑՆԵՐԻ ԸՆԴՀԱՆՈՒՐ ՍԻՍՏԵՄՈՒՄ.

Մեր դարում հայտնված փոխադրության տեխնի-
կական միջոցների նոր տեսակը, վոր ունի մի շարք
բացառիկ հատկություններ ողային տրանսպորտը ձե-
ռնաու կերպով տարբերվում ե ջրային և ցամաքային
տրանսպորտից այն հիմնական հատկանիշով, վոր նա
«հենվում ե» այն տարերքի վրա, վորը հավասարապես
ընդգրկում ե թե ցամաքը, թե ջուրը և հետևապես
ինքնաթիռներն ու դիմադրներն ազատ վերադառնալով
են թռչել թե ցամաքի և թե ջրի վրայով:

Ողջային տրանսպորտի այդ աշխարհագրական ունիվերսալիզմը այն ամենազնահատելի հատկանիշն է, վորն ողջային տրանսպորտին իր հեռանկարներում դարձնում է ջրային և ցամաքային տրանսպորտի ամենավտանգավոր մրցակիցը և նրա «ոլիգակամ ժառանգը»:

Ողջային տրանսպորտի այլ հատկություններին մեկը նրա տրանզիտաունակությունն է ցանկացած ուղղությամբ. նրա բարձր և արագ թռչելու ընդունակությունը նույնպես հանդիսանում է այն զբաղմունք, վորը ձեռնառու կերպով տարբերում է ողջային տրանսպորտը տեխնիկական տրանսպորտի բոլոր այլ տեսակներից:

Սակայն այստեղ անհրաժեշտ են վորոշ վերապահումներ.

Նախ և առաջ այժմ, չնայած հարյուր տեղանի տասերիկու մատորանոց ինքնաթիռների հայտնաբերվելուն, չնայած նրանց ստացած ռեկորդային արագությանը՝ 576 կիլոմետր մեկ ժամում, առանց ցած իջնելու ուղիղ գծով թռչելու ռեկորդային հեռավորությանը՝ 7905 կիլոմետր և թռիչքի տեվոդությունը, առանց վառելանյութեր վերցնելու ողում—67 ժամ 15 րոպե, իսկ ողում վառելանյութեր վերցնելու դեպքում՝ 553 ժամ 41 րոպե, չնայած հակաթևան դերի-ժարների հայտնվելուն, վորոնց ոգտակար բեռնունակությունը 50 տոննից ավելի չէ, չնայած այդ բոլորին, ժամանակակից հսկա-թմբնաթիռները և դիրիժավերները դեռ ևս այնպիսի նավեր չեն, վոր կարողանան համեմատվել այն միջոցների հետ, վորոնք ջրում և ցամաքում հսկայական քեռնատար աշխատանք են կատարում:

Ինչ վերաբերում է մարդկանց, վորոնք և այլ արեթավոր ողատրանսպորտային ծանրութուններն առող տեղափոխելուն, ապա ողջային տրանսպորտն արդեն այժմս փայլուն ներկա և շատ մեծ ապագա ունի:

Ողջային տրանսպորտի թույլ կողմը, բացի նրա բար բեռնունակությունից, հանդիսանում է նաև նա չհագործման թանգարթեքությունը, վորը ամենամոտ ապագայում, ողջային տրանսպորտի զարգացման շնորհիվ, խոշոր ողա-տրանսպորտային նավերի առուցման և նավթային ակրոմոտորների զործարման դեպքում, անկասկած կվերանա:

Վերջապես ժամանակակից բոլոր ողանավերը չեն արողանում հեռավոր անընդհատ թռիչքներ կատակել. այդպիսի թռիչքները մատչելի չեն միմիայն ժամանակակից խոշոր դիրիժավերներին և ավելի քիչ թվով ամանակակից հսկա-ինքնաթիռներին:

Սակայն, ինչ էլ լինի, ողջային տրանսպորտն իր րդանական զարգացման մի քանի տարիների ընթացում՝ 1926 թ. մինչև 1930 թիվը՝ բուռն քափով առում է (մինչև 1930 թ. դարունը ողային հագորդակությունը համաշխարհային ցանցը 200 հազար կիլոմետրից ավելի չէր, անընդհատ վերագնվելով տեխնիկական, զբաղվելով նորանոր դիրիժեր և զառնալով վելի ու ավելի զարգացած փոխադրական միջոց*):

Այդպիսի բուռն աճման հետեվանքով ժամանակակից ողային տրանսպորտն ունի բոլոր տվյալները աաջիկա տասնամյակներում՝ ըստ իր ծավալի՝ դառ-

*) Այդ հարցի մասին տես մեր աշխատանքը «Ժամանակակից անընդհատությունը, նրա գերը և մոտակա հեռանկարները ՍՋԳ-ում», Մ. 1980 թ. Պլանիդոգրիզ:

նախու ընդհանրապես տեխնիկական տրանսպորտի շտրագույն տեսակներից մեկը:

Մեր յերկրի պրոլետարիատը 1923 թվին հիմք նետելով խորհրդային ողային հաղորդակցության, տեխնիկական և արտադրական ողային տրանսպորտի գործադրման չափը և Միության ողային գծերի ցանցը 1930 թվին հասցրեց մինչև 25,632 կիլոմետրի: Ըստ զգալիորեն ավելացած նախատորմի հնգամյակի, խառնակաձև և մինչև 1933 թ. ողային ճանապարհների ցանցը հասցնել ամենախոշոր չափերի, ստեղծել վոլջ տարվա ընթացքում գիշերային ու ցերեկային ծառայություն կատարող մի շարք խոշորագույն մի գիտարաններ (Մոսկվա—Անդրկովկաս, Միջին Ասի, Կազակստան, Հ. Արևելք և ուրիշն.) և ողային հաղորդակցության մի շարք տեղական ցանցեր, ինչպես և մեծ քանակությամբ բազմամարդ և բազմատոնաժ ալիսցիա՝ տրանսպորտի և ժողովրդական տեխնիկական աշխարհի կարիքների համար:

Խորհրդային յերկրը, վորը զբաղեցնում է տեխնիկական մի ամբողջական զանգված, կառուցել սոցիալիստական տնտեսություն, սուր կարիք է զգուկենդանի և զրավոր կապի արագընթաց միջոցներ ունի փայլուն հեռանկարներ ալիսցիոն և ողային տրանսպորտի զարգացման համար, վորը փոստ-ճանապարհորդային և այնուհետև բեռնատար տրանսպորտի տեսակներից ամենատարածվածը ու ամենափեկտավորն է:

ՋՐԱՅԻՆ ՅԵՎ ՑԱՄԱՔԱՅԻՆ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԻ «ՎԵՐԱՆԵՐՈՒՄ» ՊՐՈԲԼԵՄԸ

Կարելի է արդյոք հարցը դնել այնպես, թե ողային տրանսպորտն իր զարգացման մեջ ապագայում կվաճի տրանսպորտն իր զարգացման մեջ ապագայում կվաճի

տրանսպորտի ջրային և ցամաքային տեսակների:

Այդ հարցին կարելի է պատասխանել միայն հեկվալ կերպ, վոր այժմ իսկ արագաշարժ փոխաբերման մի շարք տեսակներում (մարդկանց, փոստի, թանգարժեք ծանրոցների և այլն) ողային տրանսպորտն արդեն զրավել է ամենավստահելի տեղ և, հեկվապես, մասնակի կերպով դուրս է բշել իր ցամաքային և ջրային ընկերակիցներին:

Առաջիկա տարիներում ողային նախատորմը կզբաղի ամապարիպային և բեռնատար նորանոր շրջանառությամբ և դուրս կբշի իր «մրցակիցներին»:

Նմանապես դժվար է նախատեսել, վոր ավելի ուշ, ողային տրանսպորտը պետք է հասնի ու ամցնի տրանսպորտի բոլոր այլ տեսակներից:

Սակայն այդ ընդարձակ հեռանկարներից դեռ ևս չեն կարելի յեզրակացնել, վոր ջրային և ցամաքային տրանսպորտը պետք է իսպառ «վերանա», վոր ողային տրանսպորտը կկարողանա բոլորովին վերացնել ծովային և գետային նախատորմը ու տեխնիկական տրանսպորտի ցամաքային տեսակները:

Մեր և մեզ հաջորդող սերունդների համար հարցի ալիսցիոն դրվածքը սխալ կլինի, այդ ինդրում չափաչանցությունները պակաս փտանդավոր չեն, քան, որինակ, ասենք, լարային հեռագրի և հեռախոսի հենց այժմ իսկ փոխարինումը անթել հեռագրով (ռադիոյով):

Մեր յերկրի համար միանգամայն պարզ կերպով կարելի է պատկերացնել թե խորհրդային տեխնիկական ծովային և գետային նախատորմի, թե ցամաքային տրանսպորտի, թե փաղափաղակալ ալիսցիայի և

աղագրագրության գաղափարն ամենամեծից բախիլ
հեռանկարները:

Մեր հակադաս տերրիտորիան, մեր ջրային ճյուղավորումները և ծովերը, վերջապես մեր ողային տարածութիւնները, վորոնք դարձել են սոցիալիզմի կառուցման ապարեզն ու շրջանը, պետք է կապված լինեն և ցամաքային, և ջրային, և ողային ընդարձակ տրանսպորտով և այդ խնդիրները պետք է լուծվեն պլանային ձեւով ու սխառնատիկաբար, հաշվի առնելով մեր պայմաններում տրանսպորտի յուրաքանչյուր տեսակի հատուկ դերը, միևնույն լոգուեղներով՝ «հասնել և անցնել» առաջավոր կապիտալիստական յերկրների տեխնիկական նվաճումներից ու մակարդակից մոտ ժամանակաշրջանում:

ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԻ ՑԱՄԱԳԱՅԻՆ ՏԵՍԱԿՆԵՐԸ ՅԵՎ
ՆՐԱՆՑ ՏԵՂԸ ՓՈԽԱԴՐԱԿԱՆ ՄԻՋՈՑՆԵՐԻ ՍԻՍՏԵՄՈՒՄ

Տրանսպորտի ցամաքային տեսակին պատկանում են յերեք հիմնական խմբեր. լծկանային, աշտահատիկ յերկաթուղային (միջքաղաքային և քաղաքային)՝ չափաւոր, մոտորային, ելեկտրական և վերջապես ավտոմոբիլային մոտորային ու ելեկտրական արանքային:

Պատմականորեն ամենահինը լծկանաւարշ տրանսպորտն է, վորը հանդիսանում է «մանրաբանակ» բեռերի և մարդկանց «հոսանքների» փոխադրման միջոցը և վորն արդեն ավարտում է իր պատմութիւնը:

Մենք կանգ չենք առնի տրանսպորտի այդ «մեղմ» տեսակի առավելութիւնների ու թերութիւնների, նրա անտեսական նշանակութիւնն վերլուծութիւն

վրա: Այդ պրորդէմը այնչափ պարզ է, այժմյան պայմաններում տրանսպորտի այդ տեսակի անբավարար լինելը այնչափ ակնհայտ է, վոր այդ հարցը միանգամայն հանգիստ կերպով կարելի չէ աչքաթող անել, միայն հետեւյալ փոքր վերապահումով՝ լծկանաւարշ տրանսպորտն անկասկած «կվերանա» նաեւ մեր յերկրում, սակայն վոչ թէ միանգամից, այլ նա մի քանի տարի ևս կգարգանա մինչեւ այն մոմենտը, յերբ նա կսկսի աստիճանաբար, իսկ հետագայում ավելի արագորեն, փոխարինել տրանսպորտի այլ տեսակներով:

Յերկաթուղային տրանսպորտը հայտնվել է անցյալ դարի առաջին կեսում և մինչեւ այժմ իր մասնաւոր հանդիսանում է փոխադրական միջոցների խոշորագոյն տեսակը, վորը ծառայում է բեռնային և մարդկային խոշոր և մշտական դանդաղմաների փոխադրման համար:

Աշխարհի յերկաթուղային ցանցը չափազանց ինտենսիվ կերպով աճում էր մինչեւ 1920 թ., իսկ հետագա տարիների ընթացքում նրա զարգացումը նկատելի կերպով դանդաղում է: Հետեւյալ աղյուսակը միանգամայն պարզ կերպով աղայուցում է այդ համադամները (տես հետեւյալ էջ):

Ինչ վերաբերում է աշխարհի տասնմիւս խոշոր պետութիւններին, ապա այնտեղ յերկաթուղային ճանապարհների աճումը կապարվում է միանգամայն անհամապարփակ, վորը պայմանավորվում է վոչ այնքան աշխարհագրական պատճառներով, վորքան այդ յերկրների արտադրական ուժերի անհավասարաչափ զարգացումը:

**Յերկարուղիների համաձայնեցման ցանցը 1830
մինչև 1927 թիվը¹⁾**

Տարիները	Յերկարուղիները կիլոմետրերով	Տարիները	Յերկարուղիները կիլոմետրերով
1830	260	1910	1.030.00
1840	7.679	1913	1.104.00
1850	38.568	1920	1.203.85
1860	108.012	1923	1.208.85
1870	209.789	1924	1.220.00
1880	372.429	1925	1.229.60
1890	617.285	1926	1.233.22
1900	790.125	1927	1.250.19

Հետեվյալ աղյուսակը ցույց է տալիս ՀԱՄՆ-ի կանադայի և յեվրոպական չորս յերկրների յերկաթուղիների շահագործման ցանցի յերկարուղիները:

Այս աղյուսակը ցույց է տալիս, Վոր յերկաթուղային տրանսպորտը ՀԱՄՆ-ում՝ հսկայական աճում ունեցել (1929 թվին շահագործման ցանցը հասել 470,000 կիլոմետրի) և այնուհետև կանադայում, ցույց է տալիս յերկաթուղային ցանցի մեծ խտացումը ՀԱՄՆ-ում, Անգլիայում, Ֆրանսիայում և Գերմանիայում (վերջինումս մինչև իսկ առաջին իմպերիալիստական պատերազմի հետեվանքով կողոպտմանով աճող բեռնաշրջանառությունը) զգալի չափով յետ յենթարկվելուց հետո) և ՆՍՀՄ-ի հսկայական յետադանգումը վերոհիշյալ յերկրներից, հետեվապես խորմնացությունը, Վորը նոմինալ չափով յերկրորդ տեղը յերկրային տրանսպորտի նաև այդ տեսակի համար, Վորը և զբաղում և 1928/1929 թ. ուներ 77,032 կիլոմետր խոշոր հեռանկարներ ունի՝ ամենահիմնական յերկարուղիամբ յերկաթուղային ցանց, սակայն իրաւրը հանդիսանում է ուժեղ վերելքը դեպի նրա հեկանում (համեմատում հսկայական տեղը յերկաթուղային ուժեղ կերպով աճող աղդարնակչությունը, նմանապէս

¹⁾ Տես Վոյտինսկու վերոհիշյալ աղյուսակները (էջ 28—29) և Ա. Ա. Բեսսոնովի աղյուսակները (էջ 363):

կարուղիների շահագործման ցանցը ՀԱՄՆ-ում, Գերմանիայում, Ֆրանսիայում, Անգլիայում յեվ ՆՍՀՄ-ում (Ռուսաստանում) 1840 թվից մինչև 1927 թիվը կիլոմետրերով²⁾

Վ ա լ ա ն	ՀԱՄՆ	Կանադա	Գերմանիա	Ֆրանսիա	Անգլիա	ՆՍՀՄ ³⁾
1840	4.54	26	549	497	1.348	26
1850	14.515	114	6.044	3.683	10.658	601
1860	49.292	3.359	11.683	9.728	16.757	1.589
1870	85.139	4.018	19.575	17.931	24.999	11.243
1880	150.717	11.087	33.838	26.189	28.834	23.857
1890	263.409	22.533	42.869	36.895	32.297	30.957
1900	311.094	28.697	51.391	42.827	35.186	48.107
1910	383.173	39.792	61.148	49.385	37.579	59.558
1915	407.910	47.159	63.730	51.183	38.126	55.574
1923	404.200	63.635	57.642	53.381	39.262	72.546
1926	416.433	64.940	57.864	53.361	32.817 ³⁾	74.659
1927	417.847	—	—	53.361	32.817 ³⁾	75.826

1) Wl Woytinski, էջ 28—29. տես նաև համապատասխան յերկրների վիճակագրական տեղեկագիրը տարբեր տարիների համար:

2) Մինչև 1917 թ.—Ռուսաստանը այժմյան ՆՍՀՄ-ի սահմաններում:

3) Առանց Իրլանդիայի:

տաղա սարուկտուրային, վորակական և քանակական հարգացումն ու աճումը^(*));

Անհրաժեշտ է մատնանշել այն փաստը, վոր վերջին տասնամյակների ընթացքում մեծ դեր են սկսել խաղալ ելեկտրական յերկաթուղիները: Քաղաքային մերձքաղաքային ռելիսային տրանսպորտում ելեքտրաքարշերի գործադրման տեմպը հասնում է ռեկորդային թվերի՝ սուսջին հերթին Միացյալ Նահանգներում:

Վորսեպոլի լրիվ գաղափար տանք հեռավոր յերկաթուղիներին կատարող յերկաթուղային ելեքտրատրանսպորտի դերի մասին, բայական է ասենք, վոր 1902 թվին ՀԱՄ Նահանգներում ելեկտրաքարշ յերկաթուղիների յերկարությունը կրկնապատկվել էր 1917 թ. արդեն հասել 52,077 կիլոմետրի, նույն ժամանակամիջոցում ՀԱՄ Նահանգների շոգեչարժ յերկաթուղիների ցանցը ավելացել էր միմիայն 25 տոկոսով:

Կանգ չառնելով շոգեչարժ լոկոմոտիվների համեմատությունից ելեքտրոքարշերի առավելություններ վերլուծության վրա և առաջարկելով այդ հարցով հետաքրքիրողներին ծանոթանալու Ս. Ա. Բեսսոնովի վերջ ցույց արված աշխատությունը, անհրաժեշտ է համարում սակայն ընդգծել այն փաստը, վոր յերկաթուղիներում ելեկտրական ուժի լայն գործադրումն տարեց-տարի ավելանում է և այդ պայմանավորված է ելեկտրական յերկաթուղային տրանսպորտի մի շարժառարկի առավելություններով, վորոնցից ամենակարեւորն են արագությունը, խնայողությունը և չահավետությունը:

^(*) Տե՛ս Համ Կ(ր) Կ XVI համագումարի վորդոմներն նյութերը:

ԽՍՀՄ, ունենալով սոցիալիստական տնտեսության բնութագրի բոլորով մի շարք առավելություններ, լրիվ հնարավորություններ ունի միասնական ելեկտրոսիստեմի բազայի վրա բացառիկ տեմպեր ծաղուկելու յերկաթուղային տրանսպորտի ելեկտրիֆիկացման բնագավառում:

Ինքն ըստ ինքյան հասկանալի յե, վոր յերկաթուղային տրանսպորտի զարգացումը բնորոշվում է վորջմիայն ճանապարհային ցանցի ընդարձակման խոշոր չափերով, այլ նաեւ շարժուկայն մեջ գտնվող կազմի (վագոնների) շատացումով:

1927 թ. Միացյալ Նահանգներն ունեյին 65,348 շոգեկառքեր, 2,378,800 բեռնատար և 55,729 մարդատար վագոններ, նույն տարում Անգլիան ուներ 24,013 շոգեկառքեր, 718,249 բեռնատար և 51,465 մարդատար վագոններ:

Ինչ վերաբերվում է Գերմանիային և Ֆրանսիային, սույա առաջինը 1924 թ. ուներ 30,200 շոգեկառք, 707,306 բեռնատար և 68,499 մարդատար վագոններ, իսկ յերկրորդը 1925 թ. ուներ 20812 շոգեկառք, 558,458 բեռնատար և 35,920 մարդատար վագոններ:

Իսկ Խորհրդային Միությունը 1928/29 թ. ուներ 17,810 շոգեկառք, 485,135 բեռնատար և 25,716 մարդատար վագոն:

Պետք է ասել, վոր վերջին յերկու հնգամյակներում մատնանշված շորտ կապիտալիստական յերկրներում նկատվում է շոգեկառքերի և մարդատար ու ապրանքատար վագոնների թվի ստաբիլիզացիա մինչև վ իսկ մասնակի կրճատում:

Այդ փաստը պայմանավորված է յերկու պատճառներով. սուսջին, պնացքների ավելի զորեղ կազմի գործադրմամբ և նրանց շահագործման ռացիոնալիզացիա:

յով (յերթեւեկութեան խտացումը և վաղճանների թվի
ավելացումն, անընդհատ ընթացքի հեռավորութեան
յերկարացումն և միջին բեռնավորման մեծացումը) և
յերկրորդը, նոր ավելի ուժեղ մրցակցի՝ ավտոմոբի-
լային տրանսպորտի հայտնվելու հետեւանքով, վորն
ավտոմոբիլների տեսակետից դարգացած յերկրներում
միսել է աչքի ընկնող դեր կատարել, վորպէս ճանա-
պարհորդային փոխադրութեան միջոց հեռավոր և
մանավանդ ավելի մոտ հեռավորութիւնների վրա՝
տպրանքները յերկաթուղային կայարանները, ջրային
նավահանգիստներն ու այլ կետերը հասցնելու հա-
մար:

Ինքնատիւնը հասկանալի յե, վոր կապիտա-
լիզմի սուր ճգնաժամը, վորը 1929 թ. յերկրորդ կեսից
սկսել է ՀԱՄ Նահանգներում և ընդգրկել ամբողջ կա-
պիտալիստական աշխարհը, խիստ բացասական կեր-
պով է անդրադարձել նաև «ծանր օրեր» ապրող կա-
պիտալիստական յերկրների յերկաթուղային տրանս-
պորտի աշխատանքի և դրութեան վրա:

Չնայած նրան, վոր ավտոմոբիլը ցամաքային
բեռնատար տրանսպորտի սխտեմում հանդիսանում է
վորպէս փոխադրման ավելի թանգարժեք միջոց (տա-
րածութեան մեկ միավորի վրա ծանրութեան մեկ
միավորի փոխադրման արժեքի տեսակետից), սա-
կայն վորոշ հեռավորութիւնների վրա նա աշխու-
մեծանելով ավելի շահավետ է, վորովհետեւ նա ապ-
րանքները տեղափոխում է մեկ պահեստից մյուսը,
կամ պահեստից խանութը և ընդհակառակը՝ թե
նույն քաղաքի սահմաններում և թե մարդաբնակ կե-
տերի միջեւ, առանց միջանկյալ վերաբեռնավորման
յերկաթուղային կայարաններում: Նա խոչը

առավելութիւններ ունի թե փոխադրման արագ տեմ-
պերի, թե ամեն տեսակի «պակսորդների» և թե չա-
հավետութեան տեսակետից: Միևնույն ժամանակ խո-
չոր դեր է խաղում նաև ավտոտրանսպորտի արագա-
շարժ հատկութիւնը:

Առավելութիւններն ավելի մեծ չափով արտա-
հայտվում են մարդատար ավտոտրանսպորտում, վո-
րը անհամեմատ արագաշարժ է, առանց ընդհատում-
ների հասցնում է մինչեւ նպատակակետը, քիչ է կապ-
ված ճանապարհային ցանցով (անուշա ճանապարհ-
ների ցանցը անհամեմատ շատ է յերկաթուղիներից)
և ավելի լավ հարմարութիւններ ունի ներքին կահա-
վորման տեսակետից:

Այդ բոլորը միասին պատճառ յեղան, վոր ավե-
լի առաջավոր կապիտալիստական յերկրներում XX
դարում լայն չափով զարգանա ավտոմոբիլային տը-
րանսպորտը, վորը անխնա կերպով դուրս է հշում
լծկանային տրանսպորտին, ցրված կետերը կապում
է մեծ, միջակ և փոքր կենտրոնների ու յերթեվեկու-
թեան գլխավոր հոսանքների հետ, «հալափում» և
«ցրում» է համապարհորդներին ու ապրանքները
տարբեր ուղղութեամբ և մի շարք դեպքերում լուրջ
կերպով մրցում է շոգեշարժ և ելեկտրական քաղափա-
յին ու միջփաղափային յերկաթուղային տրանսպորտի
հետ:

Ավտոտրանսպորտը մի այնպիսի լուրջ դործոն
հանդիսացավ ցամաքային հաղորդակցութեան միջոց-
ների ընդհանուր սխտեմում, վոր մի շարք յերկրների
ավտոմոբիլային պրորընքը դարձավ տրանսպորտային
տնտեսութեան տեխնիկական ռեկոնստրուկցիայի ամե-
նանշանկաւ բնագաղառներից մեկը:

Պարզ է, վոր այլ առնչությամբ հարց դնել յերկաթուղային տրանսպորտի «վերացման» մասին նույնպէս չի կարելի, ճիշտ այնպէս, ինչպէս չի կարելի խոսել ընդհանրապէս ջրային և ցամաքային տրանսպորտի խոսքով «վերացման» մասին, վորի մասին մենք արդեն վերը խոսել ենք։ Սակայն միանգամայն կասկածից զուրս է այն փաստը, վոր ավտոմոբիլային տրանսպորտը զարգանում է բացառիկ բուռն քափով և արդեն այժմ իսկ փոխադրութեան ցամաքային միջոցների ընդհանուր սխառնումն նա զրաւում է նշանակալից տեղ, հսկայական չափերի հասցնելով ժամանակակից փոխադրութեան միջոցները։

ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԻ ԵԼԵԿՏՐԻՖԻԿԱՅՄԱՆ ՊՐՈԲԼԵՄԸ.

Հաղորդակցութեան ժամանակակից տեխնիկական միջոցների զարգացումն ընթանում է այնպիսի տենդենցներով վոր ներքին այրման մոտորները ձեռք բերում գերիշխող դեր։ Ողային նավատորմում բնագիտով աշխատող անբոմոտորները, վորոնք ամենամոտ ապագայում պետք է փոխարինվեն (մանավանդ խոշոր ողանավերում) նավթային անբոմոտորներով, հանդիսանում են միակ իրապէս գոյութիւն ունեցող եներդիտիկ ուժը։ Ավտոտրանսպորտում բնագիտով աշխատող մոտորները, վորոնք նույնպէս ամենամոտ ապագայում (մանավանդ խոշոր ավտոմեքենաներում) պետք է փոխարինվեն և արդեն վորոշ տեղերում փոխարինվում են նավթային մոտորներով, նմանապէս հանդիսանում են միակ իրապէս գոյութիւն ունեցող եներդիտիկ ուժը։ Զրային տրանսպորտում ներքին այրման շարժիչներն անկասկած գրաւում են առաջնակարգ տեղ։ Միայն յերկաթուղային տրանսպորտում եներդիտիկ տեխնի-

կապէս առաջնակարգ աղբյուրը, վորը դաւիւս է շոգեմեքենային փոխարինելու, հանդիսանում է ելեկտրոտեներդիան, վորն իր հերթին կանխորոշում է մնացյալ տեխնիկական ամբողջ տրանսպորտի բաղդը, վոր վաղ թե ուշ նույնպէս պետք է սնվի ելեկտրոտեներդիայով։

Դանի վոր ընացքների յերթմնակութեանն ինքընբառներքան կապված է յերկաթուղային ճանապարհներին ցանցի հետ, ապա միանգամայն պարզ է, վոր նրան յայդ ցանցի հետ կրկնակի կերպով կապելը, որինակ, այդ ցանցի հետ կրկնակի կերպով կապելը, որինակ, ելեկտրալարերի միջոցով, բացի առավելութեաներից, վոր մի վնաս չի հասցնի յերկաթուղային տրանսպորտին։

Այդ հանգամանքով է բացատրվում, վոր յերկաթուղային տրանսպորտի զարգացումը հեշտութեամբ անցնում է մոտորիկացիայի ետապի վրայով և միանգամից մտնում էլեկտրիֆիկացիայի ավելի բարձր աստիճանը։

Միանգամայն պարզ է, վոր ճիշտ նույն մեթոդով ելեկտրիֆիկացման յենթարկել ծովային նավերը, կամ ավտոմոբիլը, կամ ինքնաթիւը բացարձակապէս անհնար է, կամ նպատակահարմար չէ, բացի քաղաքային և միջքաղաքային մշտական բնութիւն կրող ելեկտրոբուսային գծերի ցանցից։

Զրային, ողային և ավտոմոբիլային տրանսպորտի ելեկտրիֆիկացման համար անհրաժեշտ է մի այլ մեթոդ, այն է՝ հենց ապարատի մեջ ելեկտրոտեներդիայի թող, այն է՝ հենց ապարատի մեջ ելեկտրոտեներդիայի արտադրման կամ ակկուլուուիացիայի ապահովման մեթոդով։

Այդ խնդիրը մասնակի կերպով լուծվում է յերկաթուղային շոգեկառքերում (ի միջի այլոց այդ ավելի ոգտաւետ է այնպիսի յերկաթուղիների համար, վորոնք

անցնում են ջրով աղքատ շրջաններով) և ծովային ջերմազնացնելով՝ ներքին այրման չարժիչի և ելեկտրոմոտորի համադրծակցությամբ:

Սակայն խնդրի այդպիսի լուծումը պետք է համարել անբավարար, հետևապես, անցողիկ:

Այդ խնդրի արժատական լուծումը կարող էր հանդիսանալ ելեկտրական ակումուլյատորային մոտորների գործադրումը, թեև սակայն վոչ այն խոշոր, ծանր, բայց թույլ ակումուլյատորները, վորոնք գործադրվում են մեր կայարանների կամ արտասահմանյան անոդորոմների ակումուլյատորային սայլակներում, այլ այն տիպի, վորի մասին մեկ անգամ թուռցիկ կերպով հաղորդվեց մամուլի միջոցով. մենք նկատի ունենք խորհրդային ակադեմիկոս Յոֆֆեյի աշխատանքները, վորը ճշտում է ամենափոքր ապարատներում կենտրոնացնել մեծ քանակությամբ ելեկտրոններգիա, ոգտակար գործողության խոշոր կոնֆիցիենտով:

Ներքին այրման ժամանակակից տարբեր տեսակի մոտորների վերացման խնդիրը մեծ իմաստ է ստանում մանավանդ նրա համար, վոր ինչպես դուշակում են յերկրաբանները, նավթի համաշխարհային պաշարը (վորի 37 տոկոսն է միջին այլոց գտնվում է իՍՄՀ-ում), արտադրման և սպառման այն նորմաների դեպքում, ինչպիսին այժմ ունի աշխարհը, բոլորովին սպառված կլինի համարյա քսուրդ դարից հետո:

Սակայն յեթե մինչև իսկ այդ սպառնալիքն իրականության համապատասխանի (գծվար թե աշխարհիս բոլոր յերկրաբանները կարողանան յերաշխավորել, վոր նրանք հետադուտել են յերկրի խորքերի բոլոր նավթային հարատւթյունները, իսկ ժամանակակից քիմիան սովորել է ածուխից և այլ կարծր վառելանյութե-

րից նավթ ատանալու ճեղք), այնուամենայնիվ մնում է ռեալ հեղուկ վառելանյութի գեալի քանգարծեփությունը, հետեվապես միանգամայն ակտուալ է տեխնիկական տրանսպորտի բոլոր տեսակների ելեկտրիֆիկացման սրբրլիմը:

Միևնույն ժամանակ, թե ներկա և թե հետագա, ըստ յերեվույթին, յերկար ժամանակաշրջանի համար վերը թված տեխնիկական տրանսպորտի տեսակների մեջ ներքին այրման չարժիչները գրավելու յեն դերիչ-խող և նույնիսկ մենաշնորհ դիրք: Դա միանգամայն անվիճելի յէ:

ԱՎՏՈՄՈԲԻԼԱՅԻՆ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԻ ԶԱՐԳԱՑՄԱՆ ԺԱՄԱՆԱԿԱԿՑ ՏԵՄՊԵՐԸ

19-րդ դարի վերջին տարիներում ավտոմոբիլային տրանսպորտն անցնում էր իր գարգացման նախնական շրջանը, իսկ 20-րդ դարի առաջին իսկ տարիներում նա վերածվեց համաշխարհային պարկի, վորի ընդհանուր թիվը չափվում էր տասնյակ հազարներով:

Մեր դարի յերկրորդ հնգամյակում համաշխարհային ավտոպարկն արդեն չափվում էր հարյուր հազարներով, սրատեղադմի տարիները նրա հետագա դարգացումը կրկնապատկեցին մի քանի անգամ, իսկ պատերազմին հաջորդող ժամանակաշրջանը բնորոշվում է ավտոպարկերի տասնյակ միլլիոնանոց կազմով:

Հետեվյալ աղյուսակը ցույց է տալիս համաշխարհային ավտոտրանսպորտի աճումը 1917 թվից մինչև 1929 թիվը (տես 36 էջ):

Ամման այս դինամիկայում հետաքրքրական է վաշթե այն, վոր ավտոմոբիլների թիվն ընդհանրապես աճում է և վոչ ել այն, վոր ավելի սկզբնական ժամանա-

Համաժողովարհային ավտոմոբիլային արտադրության 1917 թ.
I/I-ից սկսելով 1929 I/I-ը

Տարիներ	Ավտոմոբիլների քանակը /մարզատար և ապրան- քատար/ /հազարներով/	Աճման 0/0	ՀԱՄՆ-ի բաժինը 0/0-ով
I/I 1917	4.232.2	—	83
I/I 1920	8.852.4	—	85
I/I 1921	10.942.9	24	84
I/I 1922	12.655.3	15	83
I/I 1923	14.673.6	16	83
I/I 1924	18.023.6	23	84
I/I 1925	21.311.1	18	83
I/I 1926	24.492.3	15	82
I/I 1927	27.514.3	12	80
I/I 1928	29.558.4	7	79
I/I 1929	31.778.2	8	77
I/I 1930	34.876.8	9	76

Կարճատև ամսան տեղյակ չարտադրանք ուժեղ և աշատեղ հետաքրքրական և այն դրուժյունը, վոր մինչև իսկ վերջին տարիներում, յերբ համաշխարհային շուկան մեծ չափով հագեցված և ավտոարտադրություն, աճման տեղը չարտադրություն և վորոշ չափով կայուն մնալ, ձգտելով դեպի ավելացումը: Վերջինս բացատրվում և վոր թե միայն «հին» ավտոմոբիլային յերկրների ավտոարտադրության ամսամբ, այլ դիվարտացիոն նրանով, վոր ավտոարտադրության մեծ թափով և մուտք դործում նորանոր յերկրներ, վորոնք միայն վերջին ժամանակ-

*) «Facts and Figures of the Automobile Industry». National Automobile Chamber of Commerce U. S. A. 1930 էջ 34. Տեղեկատուի մեջ աշատեղ և ուրիշ տեղերում ցույց և տված նախընթաց տարիների 31/XII:

Ավտոմոբիլային արտադրության 1917 թ. I/I-ից սկսելով 1930 I/I-ը

Տարիներ 1917	Մարզատար ավտոմոբիլների թիվը	Բեռատար ավտոմոբիլների թիվը	Բոլոր ավտոարտադրության միավորների թիվը
1896	4	—	4
1897	16	—	16
1898	90	—	90
1899	800	—	800
1900	3.200	—	3.200
1901	8.000	—	8.000
1902	14.800	—	14.800
1903	23.000	—	23.000
1904	32.920	—	32.920
1905	54.590	410	55.000
1906	77.400	600	78.000
1907	105.900	1.100	107.000
1908	140.300	1.700	142.000
1909	194.400	3.100	197.500
1910	305.900	6.050	312.000
1911	458.500	10.000	468.500
1912	619.500	20.000	639.500
1913	902.600	41.400	944.000
1914	1.695.262	63.800	1.758.062
1915	1.924.739	85.600	1.711.339
1916	2.309.666	136.000	2.445.666
1917	3.297.996	215.000	3.512.996
1918	4.657.340	326.000	4.983.340
1919	5.621.617	525.000	6.146.617
1920	6.771.074	794.372	7.565.446
1921	8.225.859	1.036.082	9.231.941
1922	9.346.195	1.118.520	10.464.715
1923	10.864.128	1.375.725	12.239.853
1924	13.479.608	1.612.569	15.092.177
1925	15.460.649	2.184.724	17.595.373
1926	17.512.638	2.441.709	19.954.347
1927	19.237.131	2.764.222	22.001.393
1928	20.219.224	2.914.019	23.133.243
1929	21.379.125	3.113.999	24.493.124
1930	23.121.589	3.379.854	26.501.443

ներս են սկսել լայն չափով գործադրել ավտոմոբիլները:

Բայց ավտոտրանսպորտի զարգացման կլասիկական յերկիրը հանդիսանում են Հյուսիսային Ամերիկայի Միացյալ Նահանգները, վորը սլարգ կերպով յերեւում ե վերոհիշյալ աղյուսակից:

Հետեւյալ աղյուսակը բնորոշ կերպով տալիս ե ավտոտրանսպորտի աճման դինամիկան ՀԱՄ Նահանգներում (տես աղյուսակը 37 էջում):

Այս աղյուսակի թվերը համեմատելով նախորդ աղյուսակի թվերի հետ, վորոնք բնորոշում ելին ավտոտրանսպորտային միավորների քանակն ամբողջ աշխահում, դժվար չե նկատել այն փաստը, վոր ավտոմոբիլների քանակի տեսակետից Միացյալ Նահանգները զբաղում են վոչ թե միայն առաջին, այլ և իշխող տեղը, իր ձեռքում ունենալով մինչև 1930 թ. I/1-ը համաշխարհային ավտոպարկի 76 տոկոսը:

ՀԱՄ Նահանգներն ավտոտրանսպորտի տեսակետից ամենահարուստ և ամենախոշոր պետութւյնների շարքում զբաղելով առաջին տեղը, փոխադրության այդ թանգարտեք գործիքը մտցրել են իրենց ժողովրդական տնտեսութւյան մեջ չափազանց ուժեղ և հետեւողական տեմպերով:

Նախ և առաջ պետք ե նշել, վոր յերբ բնոնատար ավտոմոբիլները դարձան տրանսպորտի արդյունավետ միջոց, սկսվեց նրանց արագ աճման շրջանը և նրանց թվի ավելացման տոկոսը մինչև 1914 թ. չարունակ գտնվում եր չափազանց բարձր մակարդակի վրա (55—107 տոկոս): Հետագա շրջանում՝ մինչև 1921 թ. վը՝ բնոնատար ավտոտրանսպորտը, չարունակ զբաղելով նորանոր բնոնաշրջանառութւյն, արդեն աճում եր

ավելի թույլ տեմպերով (54—34—61—51 տոկոս): Վերջապես հաջորդ յոթամյակում աճման տեմպը մեծ չափով պակասեց (27—32—13%), այնպես վոր, վերջին տարիներում աճման տոկոսը տալիս ե միանիշնրի կարգի թվեր:

Շատերը կարծում են, թե ՀԱՄ Նահանգների բնոնատար ավտոտրանսպորտի հետագա աճումը կամ կընթանա շատ դանդաղ, կամ նա ատարիլիզացիայի կենթարկվի արդեն հասած մակարդակի վրա:

Շատ հավանական ե, վոր այդ ճիշտ ե, սակայն Միացյալ Նահանգների բնոնատար ավտոտրանսպորտի այդ ծավալն այժմ ավելի քան բավական ե՝ նախ և առաջ այն պատճառով, վոր այժմյան չափազանց սուր տնտեսական ճգնաժամը, վորը հղի յե ամենագորեղ սոցիալական ցնցումներով, ուժեղ կերպով անդրադառնում ե յերկրի բնոնաշրջանառության վրա:

Իսկ ինչ վերաբերում ե Միացյալ Նահանգների Մարդատար ավտոտրանսպորտին, ապա նա հայտնվել ե ավելի վաղ ժամանակներում և զարգացել ե ավելի մեծ ու ավելի համաչափ տեմպերով: Միայն մեկեկես—յերկու տասնյակ միլիոնանոց մակարդակի վրա ակալել ե մարդատար ավտոպարկի աճման խիստ դանդաղումը, վորը բացատրվում ե վոչ թե կարիքների հազեցմամբ, այլ նույն ճշնաժամային յերեւոյթների հետեւանքով, սպառման չուկայի վոգրացմամբ, վորոնք իրենց հերթին ավելացնում են աշխատավորութւյան պահեստի բանակը (գործազուրկները) և ծայր աստիճան աղքատացնում լայն մասսաներին, վորոնք դարձել են ավտոտրանսպորտի խոշոր սպառողներ՝ անհատական ոգտագործման համար:

Հետեւապես զարմանալի չի լինի, յեթե այդ ճղգ-

նոստամբի հետեւանքով յերկրի մարդատար ավտոպարկը
վրջ միայն ստաբիլիզացիայի յենթարկվի՝ իր այժմյան
մակարդակի վրա, այլ և մինչև իսկ նկատելի կերպով
կրճատվի:

ԱՎՏՈՏՐԱՆՍՊՈՐՏԻ ԴԵՐԸ ԳՅՈՒՂԱՏՆՏԵՍՈՒԹՅԱՆ ՄԵՁ

Չափազանց կարեւոր և մատնանշել, վոր Միացյալ
Նահանգներում ավտոտրանսպորտը մեծ տեղ է բռնում
գյուղատնտեսութեան մեջ:

Այդ փաստը նրանով է ավելի հետաքրքրական դառ-
նում մեզ համար, վոր մեր յերկիրն այնպիսի մի յերկիր
է, վորը նույնպէս սկսում է դառնալ ավտոմոբիլային
և տրակտորային յերկիր:

Հսկայական հետաքրքրութիւն է ներկայացնում
հետեւյալ աղյուսակը, վորը բնորոշում է ՀԱ Միացյալ
Նահանգներում յեղած տրակտորների, մարդատար և
սպրանքատար ավտոմոբիլների թիւը (լատ նահանգ-
ների) 1925 թվից մինչև 1930 թիւը (տես էջ 44 և 45):

Կանգ չառնելով այն առանձին նահանգների գյու-
ղատնտեսական նշանակութեան վերլուծութեան վրա,
վորոնք հալասար գեր չեն խաղում (չնայած այդ հարցը
ինքնուրույն մեծ նշանակութիւն ունի), անցնենք ավ-
տոտրանսպորտային նշանակութիւն ունեցող մի քանի
խնդիրների քննութեան:

Նախ և առաջ անհրաժեշտ է մատնանշել, վոր, վոր-
պէս ընդհանուր կանոն, ՀԱՄՆ-երում տրակտորը գյու-
ղատնտեսութեան մեջ ավելի առաջ է դործադրվել, քան
թէ բեռնատար ավտոմոբիլը և նրա դործադրութեան
աճման դինամիկան սկզբներում ավելի ինտենսիվ եր,
քան այդ մենք տեսնում ենք բեռնատար ավտոտրանս-
պորտի վերաբերմամբ:

Այդ յերեւութը միանգամայն որիննալի է, վո-
րովհետեւ տրակտորն անմիջական արտադրական նշա-
նակութիւն ունեցող քաղող ուժ է:

Միոստմանակ ուշադրով է նաեւ այն փաստը, վոր
մարդատար ավտոտրանսպորտը գյուղատնտեսական
սեկտորում նույնպէս ավելի վաղ է դրավել առաջա-
վոր դիրքեր, քան բեռնատար ավտոտրանսպորտը:

Այստեղից պետք է հանել այն յեզրակացութիւնը,
վոր ամերիկական ձին և ջորինքն արդեն դուրս են
մղվում գյուղատնտեսական արտադրական և տեղային-
տրանսպորտային ատարիղից առաջին հերթին տրակ-
տորների և մարդատար սպլումոբիլների կողմից:

Մյուս կողմից անհրաժեշտ է ընդդէմ այն փաստը,
վոր 1925—1930 թ. ժամանակամիջոցում բեռնատար
ավտոմոբիլն սկսեց ինտենսիվ կերպով մուտք դործել
գյուղատնտեսութեան մեջ և այնուհետեւ սկսեց վտարել
անասունների քաղող ուժը գյուղատնտեսական տրանս-
պորտի նաեւ բեռնատար ատարիղից, արագա-
յնելով անասունների քաղող ուժի, վորպէս փո-
խադրական միջոցի վտարման պրոցեսն ընդհանրա-
պէս, վորովհետեւ քաղաքի հետ ունեցած ամերիկական
ֆերմերի տնտեսական կապերի ընդարձակումը և գյու-
ղատնտեսական բարդ մեքենաների (կոմբայնների) լայն
ողտադործումն առաջացրին ավելի դրեղ փոխադրա-
կան բեռնատար միջոցների պահանջ:

Դրա հետ միասին չպետք է նաեւ մոռանալ վոր առ
1 հունվարի 1930 թ. ՀԱՄ Նահանգներում կային մո-
տապլորտայէս 19 միլիոն ձիեր և ջորինքն (1920 թ. յե-
ղած 27,3 միլիոնի փոխարեն, և 8 միլ. ձիերի ու ջո-
րինքնի վերացումն ազատեց նրանց «կերակրող» 11 միլ-
լիոն հեկտար ցանքային տարածութիւնը), վորոնք

դեռևս չեն վտարված մեքենայական տրանսպորտի կողմից, դրանցից 13.400.000 ձիեր էյին (1925 թ. յեղած 16.489.000 փոխարեն): Այդ բացատրվում է նրանով, Վորմեկ կողմից՝ ամերիկական կապիտալիստական պայմաններում դեռևս վոչ բոլոր Ֆերմերներն ու կապալառուները, իսկ մյուս կողմից՝ դյուղատնտեսական արտադրական տրանսպորտային վոչ բոլոր պրոցեսներն անցել են տրակտորի և ավտոմոբիլի դործադրման, վորովհետև վերջիններս դեռ չեն աշխատում այն արդյունավետությամբ ու բեռնավորվածությամբ, վոր կարող է կատարվել սոցիալիստական համայնացված գյուղատնտեսության պայմաններում: ¹⁾

Ավելի սարգ կերպով սուած, պատկերը հետևյալն է.—Միացյալ Նահանգների դյուղատնտեսության մեջ բեռնատար ավտոմոբիլների թիվը մոտավորապես համապատասխանում է տրակտորների թվին, իսկ մարդատար ավտոմոբիլների թիվը մոտավորապես վեց անգամ ավել է տրակտորների թվից:

Այդպես է ՀԱՄ Նահանգների տրակտորիզացիայի և ավտոմոբիլիզացիայի ընդհանուր պատկերը, վորը ճգնաժամի հարվածների տակ անխուսափելիորեն պետք է լինանա և մինչև իսկ նկատելի չափով հետադիմի:

Մեր դյուղատնտեսության մեջ, վորն ապրում է սոցիալիստական վերակառուցման բուռն շրջան, տրակտորի և ավտոմոբիլի ոգտագործումը պետք է ընթանա և արդեն ընթանում է այլ կարգով և այլ տեսքերով:

¹⁾ Տես ընդ. Յե. Ա. Յակովլևիլի գեկուցումը Համ Կ(բ) VI համագումարում, զլուխ I.

Նախ և առաջ մեր դյուղատնտեսությունը գինվում է տրակտորներով (դրանում կա նմանություն ՀԱՄՆ-ների հետ, յեթե մի կողմը թողնենք մարդատար ավտոտրանսպորտը), սակայն, ինքնատիքյան ակնհայտ է (դրանում նույնպես կա զանազանություն ՀԱՄՆ-ներից), վոր մեր խոշոր սոցիալիստական տնտեսությունը պահանջում է տրակտորի կիրառման ավելի արագ տեմպեր և այն ել ավելի մեծ մասշտաբով և ավելի ուժեղ տեսակներ:

Այնուհետև բեռնատար ավտոմոբիլը մեր դյուղատնտեսության մեջ (նույնպես զանազանություն Հ. Ա. Մ. Ն. -ներից) պետք է կիրառվի ավելի վաղ և ավելի արագ, քան թե մարդատար ավտոմոբիլը, վորը մեր դյուղացիության համար նույնպես մեծ չափով անհրաժեշտ է լինելու (թեկուզ և այլ պատճառներով), քան ամերիկական Ֆերմերի համար:

Խորհրդային կոլեկտիվացող դյուղատնտեսություն մեջ ավտոմոբիլների դործադրման այդ հակառակ կարգը բացատրվում է այն փաստով, վոր միառանկ կարգը բացատրվում է ինարարության շահերի տեսական սոցիալիստական շինարարության շահերի տեսակետից մեր յերկրում առաջին հերթին պետք է ապահովել դյուղատնտեսական սարանքային բեռնաշրջանառությունը:

Ինքնրատիքյան հասկանալի յե, վոր, հաշվի առնելով ընթացիկ հնգամյակում մեր ունեցած հսկայական կարիքը տեղային տրանսպորտի մեջ, մենք առայժմ չենք կարող հարց դնել դյուղատնտեսության մեջ կենդանական քաշող ուժի լիկվիդացիայի մասին, ինչպես և չենք կարող հարց բարձրացնել նրա կրճատման մասին, այլ ընդհակառակը, մեր առաջ դրվում

Տրակտորներ և ավտոմոբիլներ ՀԱՄՆ.

Երի գյուղատնտեսության մեջ^{*)} (հազար միավորներով)

Ն ա հ ա ն զ ն ե Ր	Տրակտորների թիվը	
	1925 թ.	առ 1/1 1930 թ.
Ցեխաս	16.9	33.5
Ոհայո	30.9	52.2
Իլլինոյս	43.4	65.7
Այովա	37.2	59.0
Պենսիլվանիա	19.8	34.7
Վիսկոնսին	29.5	52.6
Նիյու-Յորկ	25.7	45.1
Միննեսոտա	26.7	41.9
Միսսուրի	12.8	19.8
Կանզաս	31.2	52.0
Ինդիանա	23.6	35.4
Միչիգան	19.2	35.4
Կալիֆորնիա	29.9	50.0
Ոկլահոմա	10.9	21.3
Նեբրասկա	18.8	32.4
Հյուս. Կորոլինա	8.1	14.4
Վիրջինիա	6.8	11.2
Ջորջիա	4.2	7.3
Կենտուկկի	5.0	8.6
Այաբամա	2.5	4.5
Տեննեսսի	4.9	8.4
Միսսիսիպի	1.9	3.4
Հյուս. Դակոտա	17.4	27.2
Արկանզաս	3.5	6.0
Վաշինգտոն	4.5	7.1
Հար. Դակոտա	17.4	27.3
Հար. Կարոլինա	2.9	4.8
Մոնտանա	6.8	9.8
Որեգոն	5.8	9.3
Լուիզյանա	3.5	5.5
Արևմտ. Վիրջինիա	1.9	3.4
Կոլորադո	6.7	9.4
Ֆլորիդա	2.7	5.5
Մերիլենդ	4.0	6.9
Իդահո	1.9	4.0
Նիյու-Ջերսի	4.4	7.7
Մասաչուսեթս	2.2	4.3

Բուհնաապր ավտոմոբ. թիվը		Մարդատար ավտոմոբ. թիվը		Բոլոր ավտոմոբ. թ. առ 1/1 1930 թ.
1925 թ.	առ 1/1 1930 թ.	1925 թ.	առ 1/1 1930 թ.	1/1 1930 թ.
2.3	42.6	205.0	357.0	399.6
2.0	42.5	180.0	229.5	272.0
1.7	34.0	164.0	229.0	263.0
1.8	28.4	218.0	230.0	258.4
1.7	42.0	190.0	198.0	240.0
1.1	35.0	175.0	198.5	233.5
8.0	43.5	170.0	187.5	231.0
0.9	28.5	174.0	198.0	226.5
0.9	23.9	160.0	196.0	219.9
1.1	22.8	166.0	185.0	207.8
1.6	26.6	160.0	181.0	207.6
2.2	21.6	142.0	179.5	201.1
3.1	35.0	139.0	160.0	195.0
0.5	17.5	106.4	165.5	183.0
1.0	20.0	138.0	148.0	168.0
0.7	25.1	88.5	136.5	161.0
0.6	24.0	93.5	115.0	139.0
0.4	15.4	68.7	108.5	123.9
0.9	11.3	62.6	108.5	119.8
0.2	13.5	35.8	97.5	111.0
0.8	9.1	54.8	89.5	98.6
0.9	15.5	43.0	83.0	98.5
0.3	10.5	76.4	87.5	98.0
0.6	8.4	30.0	86.0	94.4
2.4	15.0	54.0	79.0	94.0
0.2	10.3	71.0	83.0	93.3
0.3	8.3	51.8	76.5	84.8
0.4	8.5	44.2	64.0	72.5
1.0	8.5	50.0	62.0	70.5
0.9	10.2	29.0	60.0	70.2
0.2	7.5	34.0	61.0	68.5
0.4	9.6	49.0	57.8	67.4
0.7	14.5	31.0	46.0	60.5
0.4	9.5	51.0	50.0	59.5
0.2	2.9	25.8	56.0	58.9
1.8	12.4	37.0	31.5	43.9
0.7	13.0	36.0	30.7	43.7

*) Նույն տեղ եջ 16. Տվյալները 1925 թվի համար վերցրած են

վորոշ կլորացումով:

ն ա հ ա ն գ ն ե ր	Տրակտորներ, թիվը		Բնահատար ավտո- մոբիլներ, թիվը		Սարգատար ավտո- մոբիլներ, թիվը		Բոլոր ավ- տոմոբիլ- ների թի- վը առ 1/1 1930 թ.
	1925 թ.	առ 1/1 1930 թ.	1925 թ.	առ 1/1 1930 թ.	1925 թ.	առ 1/1 1930 թ.	
Մեն	1,8	3,2	0,2	7,1	28,5	32,5	39,6
Ռ-տան	0,8	1,3	0,1	4,0	14,5	31,0	35,0
Կոնսեկաիկուս	1,4	2,7	0,8	6,5	18,0	20,5	27,0
Վերմոնտ	1,6	3,0	0,4	3,8	19,0	22,3	26,1
Ռալյոմինգ	1,3	2,0	0,2	2,8	15,0	21,0	23,8
Ն. Հեմպիր	0,5	1,0	0,2	4,6	14,8	18,7	23,3
Ն. Մեյնսիկա	1,1	1,8	0,2	3,6	13,2	19,5	23,1
Սերիդան	1,2	1,9	0,2	2,7	7,6	13,5	16,2
Գեյլավար	0,7	1,3	0,1	3,2	9,4	10,0	13,0
Նեպոկա	0,2	0,3	0,1	1,0	2,5	5,0	6,0
Ռոդ-Այլենդ	0,3	0,6	0,1	1,0	5,6	4,3	5,3
Ընդամենը	—	846,2	367,9	767,2	3.453,2	4.910,3	5.677,5
0/10-ով յեղնում գտնվող ավտոմոբիլների ընդհա- նուր թվի նկատմամբ							
	—	—	—	22,69	—	21,25	21,43

և կենդանական քաշող ուժի ամբլացման անհրաժեշտությունը խնդրելը:

Ճիշտ է, կրկնողային դաշտերից անասունների քաշող ուժը նկատելի կերպով պետք է վտարվի, բայց նա դեռ պետք է աշխատի «մահացող» անհատ տնտեսություններին դաշտերում և նմանապես տրանսպորտի սպասարկման ասպարիզում՝ վոչ միայն գյուղատնտեսություն, այլ և տեղական ամբողջ բեռնաշրջանառություն մեջ:

Հետևյալ աղյուսակը նախորդից պակաս հետա-

Ջանադան ԵՖերգեսիկ ուժերի առևտրամեք 20.Մ.Ն. րի գյուղատնտեսության մեջ (միլիոն ուժամեքով) ¹

Շարժիչ ուժերի տեսակը	1928 թ.	1928 թ.
Կենդանական քաշող ուժ	9.700,0	8.400,0
Տրակտորներ ներքին այրման շարժիչներով	1.600,0	4.800,0
Բեռնատար ավտոմոբիլներ	600,0	1.400,0
Ելեկտրոններգիա	900,0	1.400,0
Ստացիոնար շարժիչներ փոքր	1.500,0	1.300,0
» » մեծերը	500,0	300,0
Շողկշարժ տրակտորներ	1.000,0	300,0
Հողմաղացներ	200,0	200,0
Ընդամենը	16.000,0	18.100,0

1. Պրոֆեսոր Գ. Ա. Ստուդենսկի «Технический перевод в американском сельском хозяйстве», էջ 55, Ср.-Волинск. и-во, 1930. «The Tractor Field Book», էջ 152—153, 1929 թ.

քրքրական չե. նա ցույց է տալիս զանազան եներգետիկ ուժերի համեմատական մասնակցութիւնը գյուղատնտեսութեան մեջ ՀԱՄ Նահանգներում (տես 47 եջ):

Մենք հատկապես բերեցինք այդ աղյուսակը, փորպետից ցույց տանք զանազան եներգետիկ ուժերի տեսակարար կշիռը, փորձենք գործում են ամենաառաջադուր յերկրի գյուղատնտեսութեան մեջ, փորպետից քի անդամ յիշս ցուցադրենք, փոր կենդանական քաշող ուժը գյուղատնտեսութեան եներգետիկ միջոցների ընդհանուր հաշվեկշիռում դեռևս խոշոր դեր է կատարում:

Միաժամանակ վերոհիշյալ աղյուսակը ամենայն պարզութեամբ ցույց է տալիս, փոր բեռնատար ավտոմոբիլները չափազանց ինտենսիվ կերպով մուտք են ուժը գյուղատնտեսութեան եներգետիկ միջոցների շարքը:

ԱՎՏՈՆԵՐԳԻՄԱՅԻ ՏԵՂԸ ՀԱՄ ՆԱՀԱՆԳՆԵՐԻ ԸՆԴՀԱՆՈՒՐ ԵՆԵՐԳԵՏԻԿ ՀԱՇՎԵԿՇՈՒՄ

Ուսումնասիրութեան յենթարկելով ավտոմոբիլային տրանսպորտի զարգացումը, չենք կարող չմատնանշել հետեւյալ չափազանց կարեւոր դրութեան վրա. յեթե ՀԱՄ Նահանգների գյուղատնտեսութեան եներգետիկ հաշվեկշիռում բեռնատար ավտոմոբիլները կատարում են բաւական խոշոր, սակայն, բնականաբար, դեռևս սահմանափակ դեր (տես վերը), ապա Միացյալ Նահանգներ ընդհանուր եներգետիկ բալանսում ամբողջ ավտոտրանսպորտը շատ նշանավոր տեղ է գրավում:

Հետեւյալ աղյուսակը միանգամայն ցայտուն կերպով բնորոշում է այդ փաստը (տես աղ. 49 եջ):

Այս թվերը ցույց են տալիս, փոր ՀԱՄ Նահանգներ ի ավտոմոբիլային տրանսպորտը կազմում է յերկրի ընդհանուր ժողովրդական տնտեսութեան բոլոր տեսի-

Հ. Ա. Մ. Նահանգ. եներգետիկ բալանսը ¹⁾

Եներգիայի աղբյուրի տեսակը	Քանակը HP /3իւս ուժ/
Ավտոմոբիլներ.	400 միլիոն
Գյուղատնտեսական շարժիչներ.	200 »
Շողեշարժ յերկաթուղիներ	150 »
Կենտրոնական կայաններ և արդյունաբերութիւն	45 »
Նավային շարժիչներ.	16 »
Շարժիչներ լեռնային դործում.	5 »
Ելեքտրական յերկաթուղիներ և տրամվայ.	4 »
Ստացիոնար (փոշ արդյունաբերական շարժիչներ)	4 »
Ընդամենը.	824 միլիոն.

նիկական շարժիչ աղբյուրների 50%-ը և ավտոտրանսպորտի զարգացման պատմութիւնը ՀԱՄ Նահանգներում ցույց է տալիս փոխադրութեան այդ նոր միջոցի բացառիկ դերը:

Սակայն, հասկանալի յե, փոր այդ տվյալները դեռևս բաւական չեն, փորովհետեւ նրանք ցուցադրում են համապատասխան եներգետիկ աղբյուրների պտտեցիալ գործընթացը: Իսկ յեթե վերցնենք նրանց փառական աշխատանքի ուժածամբերը, ապա միանգամայն այլ պատկեր կտեսցվի:

Մի կողմ թողնելով ճանապարհորդաշրջանառու-

¹⁾ С. А. Вышетравский. «Американский автомобилизм»,
էջ 12, Гиз, 1929 г.

Թյան մեջ ավտոտրանսպորտի հսկայական դերի հարցը մանավանդ անհատական ուղևորությունն ավտոտրանսպորտի, մի խնդիր, վերն ալոոր մեղ համար յերկրորդական նշանակություն ունի (մի քանի տարուց հետո այդ խնդիրը մեղ համար նույնպես ակտուալ կլինի) սահմանափակվելով միայն ակնարկներով, վոր 192 թվին ՀԱՄ Նահանգներում ավտոտրանսպորտի ուղևորական կիրմետրաժը կազմում եր 514 միլիարդ իսկ յերկաթուղիները՝ 50 միլիարդ. (տրամվայը՝ 6 մետրոպոլիտենը՝ 21, ավտոբուսները՝ 43 միլիարդը և Լոնդոնում 1929 թվին ուղևորների 50%-ից ավելի փոխադրված են ավտոբուսներով,—կանգ առնենք միայն մի մոմենտի վրա՝ ՀԱՄ Նահանգներում 1928 թվականից բեռնատար ավտոտրանսպորտի դերի վրա, յերկաթուղիների հիմնական ցանցի կատարած բեռնատար աշխատանքի համեմատությունը) :

Յեղած տվյալների համաձայն 1928 թ. ընթացքում ՀԱՄ Նահանգներում կատարված ամբողջ 723 միլիարդ տոնն-կիրմետր բեռնատար աշխատանքից յերկաթուղիները կատարել են 687 միլիարդ տոնն-կիրմետր իսկ ավտոտրանսպորտը՝ 36 միլիարդ :

Այս թիվը ցույց է տալիս, վոր ՀԱՄ Նահանգներում ավտոտրանսպորտն աշխատելով, ընդհանրապես համեմատաբար փոքր դիտանցիաների (հեռավորություն) վրա, չնայած իր հսկայական բեռնաշրջանառությանը, դեռևս ընդունակ չէ մրցելու յերկաթուղիների հետ՝ միջին և հեռու տարածությունների վրա :

ՍՈՑԻԱԼԻՍՏԻԿԱՆ ԲԱՇԽՈՒՄԸ ԱՇԽԱՐՀԻՄ ՁԱՆԱԶԱՆ ՑԵՐԿՐՆԵՐՈՒՄ

Համաշխարհային ավտոտրանսպորտի և ՀԱՄ Նահանգների ավտոտրանսպորտի աճումը ցույց տվող աղյուսակներից միանգամայն պարզ կերպով յերևում է, վոր Միացյալ Նահանգները մեծ չափով առաջ են անցել բոլոր մյուս յերկրներից միասին վերցրած վոչ միայն ավտոմոբիլների քաղաքակցության տեսակետից, այլև հարաբերական չափով (բնակչության և տեղիքի տարբերության նկատմամբ) առաջնակարգ և ամենամեծ չափով տեղը գրավում են ՀԱՄ Նահանգները :

Սակայն այդ տվյալները, վորոնք վերաբերվում են միմիայն համաշխարհային ավտոտրանսպորտի ընդհանուր թվին և ՀԱՄ Նահանգների ավտոտրանսպորտին, մեր կարծիքով, դեռևս բավական չեն : Ուստի բերենք ավտոտրանսպորտի բաշխումը աշխարհի բոլոր պետությունների միջև, վորոնք զիջ թե չառնիսեմ են ավտոմոբիլի զարգացման յենթարկվել (տես էջ 52—53 աղյուսակը) :

Ինչ վերաբերում է մնացած յերկրներին, ապա նրանցից յուրաքանչյուրին հասնում է 20,000-ից պակաս ավտոմոբիլներ :

1929 թ. ընթացքում կատարված փոփոխությունները հետևյալն են. յեթե առ 1 հունվար 1929 թ. հաշվառման յենթարկված աշխարհի ամբողջ ավտոպարկը բաղկացած եր 26.814.442 թիթե փարուտար ավտոմոբիլներից, 255.184 ավտոբուսներից և 4.708.577 բեռնատար ավտոմոբիլներից իսկ ընդամենը 31.778.203 ավտոտրանսպորտային միավորներից, վորով միջին

六

$$=$$

1. *E. coli* CTX-38-40 cp. ta'bi ta' CTX-32 ta' VACC—baxim yoki.
2. *Yersinia enterocolitica*, *Shigella flexneri* 1033 p. 1.038.995. *Staphylococcus aureus* 52.044 ta'kuzatlar. 347.55

1929 P. No 20-22:

1929 p. № 20-22:
4-й семестр 1929 г. № 1-6 полугодия 1929 г. № 1-6 полугодия 1930 г.:

4. 2h study

Հաշվով մեկ միավորին ընկնում եր 58 մարդ յերկրա-
գնդի աղբարնակչության թվից, ապա առ 1-ն հունվար
1930 թ. հաշվառման յենթարկված ամբողջ ավտոպար-
կը արդեն բաղկացած եր 29.355.559 թեթև մարդա-
տար ավտոմոբիլներից, 241.526 ավտոբուսներից,
5.279.752 բեռնատար ավտոմոբիլներից, իսկ ընամենը
34.876.837 ավտոտրանսպորտային միավորներից, մի-
ջին հաշվով մեկ ավտոմոբիլին ընկնում եր 54.6 մարդ:

Ավտոտրանսպորտի բոլոր տեսակների նկատմամբ
մենք տեսնում ենք աճում, առանձնապես ուժեղ կեր-
պով ե աճել թեթև մարդատար ավտոմոբիլների և բեռ-
նատար ավտոմոբիլների խումբը (մի շարք յերկրնե-
րում ավտոբուսները հաշվառման չենթարկելու հետե-
վանքով, նրանց թիվը առ 1/1 1930 թ. սրահաս ե ցույց
տրված, սակայն փաստորեն այդ զեռով նույնպես աճում
ե յեղել, թեև վոչ այնքան խոշոր):

Մարդատար քեթև ավտոմոբիլների բացարձակ
թվի տեսակետից առ 1 հունվ. 1930 թ. յերկրները դա-
սավորվում եյին հետեվյալ կերպ՝ Միացյալ Նահանգ-
ներ, Կանադա, Անգլիա (առանց Միացյալ թագավո-
րության մնացած յերեք մասերի, իսկ նրանց հետ մի-
ասին Անգլիան Կանադայից առաջ ե անցնում), Ֆրան-
սիան, Ավստրալիա, Գերմանիա, Արգենտինա, Իտալիա,
Նոր-Ջեյլանդիա, Իսպանիա, Հարավ-Աֆրիկական մի-
ություն, Հնդկաստան, Բրազիլիա, Շվեդիա, Շոտլան-
դիա, Դանիա, Հոլանդական Արևելյան Հնդկաստան,
Հոլլանդիա, Շվեյցարիա, Մեքսիկա, Ճապոնիա, Ուելս,
Չեխո-Սլովակիա, Ալժիր Ուրուգվայ, Հավայան
կղզիներ, Կուբա, Բրիտանական Մալայա, Իրլանդական
անկախ պետություն, Ռումինիա, Նորվեգիա, Լեհաս-
տան, Պորտուգալիա, Ֆիլիպպյան կղզիներ, Չինաս-

տան (առանց Հոնգ-Կոնգի), Չիլի, Ֆինլանդիա, Յե-
դիպոս, Ավստրիա, Հյուսիսային Իրլանդիա, Ֆրան-
սիական Մարոկկո, Ֆրանսիական Հնդկաստան, Յեյլոն
կղզի (14,470), Հունգարիա (13,293), Հունաստան
(12,500), Թունիս (12,141), Վենեսուելա (11,350)
ԽՍՀՄ, Կոլումբիա (10,000) և մի շարք այլ յերկրներ:

1929 թ. ընթացքում այդ տեսակետից տեղի յեն
ունեցել հետեվյալ չափազանց ցատու լիտիվիստի-
ները. —Ավստրալիան առաջ ե անցել Գերմանիայից, Նոր
Ջեյլանդիան նույնպես փոխադրվել ե մեկ տեղ առաջ,
Բրազիլիան և Շվեդիան իրենց տեղերը զիջել են նրան-
ցից առաջ անցած Իսպանիային, Հարավ-Աֆրիկական
միությանը և Հնդկաստանին, Ճապոնիան հետ ե գնա-
ցել չորս տեղ, Ալժիրն առաջ ե անցել չորս տեղ, Հա-
վայան կղզիները հասել ու անցել են Կուբայից, Բրիտա-
նական Մալայան առաջ ե անցել յերեք տեղ, Ռումի-
նիան նույնպես մի քանի տեղ առաջ ե շարժվել, իսկ
ԽՍՀՄ-ն քառասուն յերկու յերրորդ տեղից Կոլումբիա-
յի հետ միասին գրավել են հավասար՝ քառասուն ին-
յերբարդ տեղը, (չնայած ավելացրել ե մարդատար թե-
թվե ավտոմոբիլների թիվը 2.000 միավորով), հետ
մնալով Մարոկկոյից, Հնդկաստանից, Յեյլոնից, Հունգա-
րիայից, Հունաստանից, Թունիսից և Վենեսուելայից:

Ավտոբուսների տեսակետից (բացարձակ թվով)
յերկրները առ 1 հունվարի 1930 թ. դասավորվում են
հետեվյալ կերպ՝ Միացյալ Նահանգներ, Անգլիա, Ֆր-
անսիա, Հնդկաստան, Գերմանիա, Իտալիա, Հոլլան-
դական Արևելյան Հնդկաստան, Չինաստան, Շոտլան-
դիա, Ռումինիա, Ուելս, Ֆիլիպպյան կղզիներ, Յեյ-

լուն կղզին (2694), Արգենտինա, ԽՍՀՄ, Ավստրիա (2,500) և այլ յերկրները:

1929 թ. ընթացքում տեղի յեն ունեցել հետեւյալ փոփոխությունները՝ Ֆրանսիան անցել և Հնդկաստանից, իսկ ԽՍՀՄ-ն տասնվեցերորդ տեղից հետ ե ընկել տասնութերորդ տեղը՝ համարաւոր Ավստրիայի հետ:

Բեռնատար ավտոմոբիլների բացարձակ թվի տեսակետից յերկրները առ 1 հունվարի 1930 թ. դասաւորուած էյին հետեւյալ կերպ՝ Միացյալ Նահանգներ, Ֆրանսիա, Անգլիա, Գերմանիա, Կանադա, Ավստրալիա, Արգենտինա, Բրազիլիա, Իտալիա, Իսպանիա, Բելգիա, Շվեդիա, Հնդկաստան, Հոլլանդիա, Ճապոնիա, Շոտլանդիա, Դանիա, Նոր Զելանդիա, Ավստրալիա, Մեկսիկա, Ուելս, Կուբա, Հարավ-Աֆրիկական Միութիւն, Զեխտ-Սլովակիա, Շվեյցարիա, Նորվեգիա, ԽՍՀՄ և այլ յերկրներ:

1929 թ. ընթացքում տեղի յեն ունեցել հետեւյալ փոփոխությունները՝ Արգենտինան առաջ ե անցել Բրազիլիայից, Իտալիան և Իսպանիան առաջ են անցել Բելգիայից, Շոտլանդիան հետ ե մնացել չորս տեղ, Հնդկաստան առաջ ե անցել յերեք պետութիւնից, Շվեյցարիան առաջ ե անցել Զեխտ-Սլովակիայից և Նորվեգիայից, Կուբան Հարավ-Աֆրիկական Միութիւնը իսկ ԽՍՀՄ-նը քսանհինգերորդի փոխարեն գրավել քսանյոթերորդ տեղը, այսինքն՝ փաստորեն պահպանել ե իր տեղը, վորովհետեւ առ 1 հունվարի 1929 թ. մի չարք յերկրներ հաշւառման չեն յենթարկվել:

Ինչ վերաբերում ե ավտոտրանսպորտային ամբարկի բացարձակ թվին, ապա առ 1 հունվարի 1929 թ. յերկրները դասաւորվում էյին այնպիսի կարգով:

ինչպէս այդ ցույց ե տրված աղյուսակում, և ԽՍՀՄ պահպանել ե քսասուուն յերկու յերրորդ տեղը, ինչպէս առ 1 հունվար 1929 թ.:

Այդպիսով մենք տեսնում ենք, վոր ԽՍՀՄ-ն, չնայած 1929 թ. ընթացքում վորոշ չափով ավելացրել ե իր ավտոպարկը, բայց փաստորեն կամ պահպանել ե իր չափազանց յետամնաց տեղը, կամ մինչևիսկ ավելի յետ ե մնացել, վորը վկայում ե մեր յերկրի ավտոմոբիլեզացիայի չափազանց աննշան տեմպի մասին անցյալ տարվա ընթացքում:

Այդ տեսակետից մեր յետամնացութիւնն ել ավելի բացահայտ ե, յեթե մասնանշենք, վոր ըստ ավտոմոբիլների հարաբերական թվի՝ աղբարնակչութիւն համեմատութիւնմբ առ 1 հունվարի 1930 թ.՝ յերկրները դասաւորում էյին հետեւյալ կերպ՝ Միացյալ Նահանգներ, Համայն Կղզիներ, Կանադա, Նոր Զելանդիա, Ավստրալիա, յուրաքանչյուր ավտոմոբիլին ընկնում ե ընդհանուր աղբարնակչութիւն 4,6-ից մինչև 10 մարդ, Մոնակոն, Ալյասկան, Ջիբրալտարը, Անգլիան, Արգենտինան, Հոլլանդական Արեւմտյան Հնդկաստանը, Ֆրանսիական, Լյուքսեմբուրգը, Դանիան, Ուելսը, Ուրուգվայը, Շոտլանդիան, Շվեդիան, Վերդինիան Կղզիները, Բազամյան Կղզիները վորտեղ ավտոմոբիլին ընկնում ե 16-ից մինչև 50 մարդ, իսկ ԽՍՀՄ-ն գրավում եր հարյուր քառասուն իններորդ տեղը, առ 1 հունվարի 1929 թ. ունեցած՝ հարյուր քառասուն յոթերորդ տեղի փոխարեն, մինչդեռ ԽՍՀՄ-ին հետեւում էյին Սոլոմոնյան կղզիները (6,629), Արաբիան (9450), Բրիտանական Սոմալին (6,629), Արաբիան (9450), Բրիտանական Սոմալին (6,629), Քորեյան (12,258), Հաբեշտանը (17,781)

17,778 ပိယာနုကလံ

Պետր և ասեյ, մոր վերոհիշյալ պատկերը 1930 թ.

Զնալած: 1930 թ. դեկտեմբերի 15 թվականի

Առաջինը՝ մենք ուզում ելինք ցույց տալ, Վոր ՀԿ

Յերկրորդը՝ մենք ուզում եյինք վորոչեւ այդ ան-

ԵՐԿՐ Ե ՎԵՐՈՒՄԵՆԻԱՅԻՆ Ե ՏԵՐ ԵՐԿՐԵՆ

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ԻՍԿԱՐԳԱՆԵՐԻ ՍԻՊԵՐԸ

Եւ ի նկատմանս անոր խոստովանեալս թա՛մ անակալից

ՊՆԵՆՔ մարդատար մեքենաները:

Գրեցման և արժանիության հարցում, փորձի ըստ

Տեղափոխվելով Գեորգի Գրիգորյանի ֆիլմերի ֆունկցիոնալ խմբի մեջ, ինչպես և մյուս

ՆԵ՛, ՂԵՐԱՂՎՈՒՄ ԵՆՆ ԵՄԼԷ ԿԱՎԻԱԳԻԱՆ ԺՈՍՏՐՆԵՐԻ ԿՐԻՄԱ-
ԴՐՈՒԹՅԱՄԸ :

Պոսեյդոն մեքենաների յերրորդ խմբի շքեղ հարմարություններին մասին, մենք՝ նկատի չենք ունեցել վոլթե սովորական հարուստ կահավորումը, վորը հատուկ և ժամնակակից մարդատար ավտոմոբիլներին ճշշող մեծամասնությունը (հարթ և անաղմուկ ընթացք, դեղնեղիկ սարգավարում և այլն), այլ այն փաստը, վոր այդ մեքենաների վրա դրված են շատ ուժեղ մոտորներ (40-80 HP), վորը նրանց տալիս և մեկ ժամում 150 կիլոմետր արագություն և հաճելի ընթացք, հատած առալեկադայն հնարավորություն։ Այդ կարգի մեքենաների ներքին սարքավորումը կատարյալ և ամենաշքեղ կերպով։

Հասկանալի չէ, Վորը Հահադործման մեջ այդ մեքե-
նաները չափադանց քանգալածիք են, և հետեւագետ
հաշիվելով սովորական վեց մարդու տեղ, մեկ մարդ կի-
ւորեալի արժեքը մի քանի տնդամ ալել և, քան թէ մի
վորեն «Յորդի» վրա :

Միաժամանակ աշխարհի մեքեաների կապիտալ արժեքը յերկու տասնյակ անգամ աճել է, քան Նոյի «մորյուխ» արժեքը :

Կատկած չկա, վոր մեր իմպորտացիոն ուղղանները
խոշոր սխալ են կատարել, վոր մի շարք տարիների ըն-
թացքում ներմուծել են մեքենաների այդ թանկարժեք
տեսակները և հետևյալեա իրուր տեղը ծախսել են բա-
վական մեծ քանակությամբ արտառահմանյան վալ-
յուտա, ներմուծել են ավելի քիչ մեքենաներ, քան կա-
րույ էլին ներմուծել, յեթե ընտրելին ավելի ձեռնառ-
մեքենաները, այդ մեքենաներին «դատապարտել են»

Բաղականին արագ մաշցման ժեր ճանապարհների վրա,
վոր և հասել են չարադանց բացատական հետեվանք-
ներին:

Բազմատեղանի, բայց և այնպես բավական չափերով մեքենաների խմբին են պատկանում գլխավորապես յեվրոպական մի շարք պետությունների մարդատար վեցտեղանի ավտոմոբիլները տեսակները և մեկ այնքան լավ ծանոթ ամերիկական ավտոմոբիլները, ինչպիսին և «Բյուչիկ»-ը (վեց-դեռանյալին մոտորով), վերջ պարզ և, նպատակահարմար և մարդկանց խմբերի սխտեմատիկ փոխադրություն համար :

Մանր մեքենաների ամենամասնալսյալան տեսակը հանդիսանում է ամերիկական «Յորդ»-ը և «Շելլո-լե»-ն, ֆրանսիական «Սիտրոնեն»-ը և «Պենո»-ն և իտալական «Ֆիատ»-ը, վրոնք ունեն չորս նստելու տեղ (նույն թվում նաև զեկի մոտ նստելու տեղը) և վրոնք ըստ իրենց կապիտալ արժեքի չափ հիման են (362—500 դոլար) և չահագործման մեջ բաղական տնտեսելի յեն :

Բացի դրանից մեքենաների նույն ալյուխումբը, մանավանդ «Փորդերը», չափազործման մեջ խնամքի տեսակետից բավականին չափավոր են և բավականին յերկար ժամանակ են աշխատում, մինչև իսկ վոր չափազործման պայմաններում :

Ինքնըստինքյան հասկանալի յե, վոր չորստեղանի մեքենան բավարար չափով կարող ե սպասարկել մարդմանց փոքրաթիվ խմբի (մեր դանազան հանձնաժողովականը, ընտանիքները և այլն) և ավելի չհասվիտ ե լինելը, յետմ, յեթե հատուկ չփեր չպահվի:

Վերջինիս խմբի ավարտմամբ հինգերի վերահիշյալ հիմնա-
կան հատկութիւնները վճռական նշանակութիւն ունե-

ցան մեր համապատասխան որդանների համար, յեր
նրանք ընտրեցին «Փորդ Ա» մարդատար մեքենան (վեր
ջին մարկան), վորպես իմպորտի համար առաջին չը
ջանում ամենանպատակահարմար տիպի մեքենայի
պատրաստի (հավաքված) վիճակում (362 դոլլար ֆը
րանկո արտադրութեան տեղը — Դիտրոյտ), այնուհետեւ
քանդված (հավաքված) վիճակում (300 դոլլար ֆը
րանկո—Դիտրոյտ) այն հաշվով, վոր նրանց մասերը հա
վաքվեն խորհրդային դործարաններում և վերջապես
արտադրելու մեր Նեփեգորովի դործարանում:

Պետք է ասել, վոր այդ տիպի մեքենան արագաբե
րում է նաև վորպես յերկտեղ ավտոմոբիլ (յերբոր
պահեստի տեղով):

Տակսամոտորները տարբերվում են սովորական
մանր, մեծ և թանգարժեք մեքենաներից միայն նրա
նով, վոր նրանք ունեն «հաշվիչ», վորն արձանագրում
է ճանապահորդութեան արժեքը, նայած անցած կիլո
մետրի և ճանապահորդների թվի (զանազան տակսա
ցիա):

Տակսամոտորների սովորական տեսակները հանդ
սանում են չորս և վեցտեղանի մասսայական ավտոմո
բիլները:

Մարդատար մեքենաները զանազանվում են նա
վորպես փակ և բաց մեքենա:

Պետք է ասել, վոր հետապատեւրպմյան տարիներ
ընթացքում փակ մարդատար ավտոմոբիլների (Լիմու
զիններ) բացարձակ և հարաբերական քանակը — տա
րեց—տարի խոչոր չափով ավելանում էր, վորը բաց
տըրվում է այդ տեսակի ավտոմոբիլների խոչոր առա
վելութուններով ձմեռ ժամանակը և վատ յեղանակն

րին: Բացի դրանից, Լիմուզինը մշտական դարձի
պահանջ ավելի քիչ է դրում, քան բաց մեքենաները,
ինչպես և ամենալավ կերպով պաշտպանում է ճանա
պահորդներին ցեխից և փոշուց:

Որինակ, 1920 թվից մինչև 1929 թիվը մարդա
տար փակ ավտոմոբիլների արտադրութեանը Հ. Ա.
Մ. Ն. — ներում 10,3 տոկոսից բարցրացել է մինչև 89,4
տոկոս, վորը ցայտուն կերպով ցույց է տալիս Լիմու
զինների արտադրութեան հակայական աճումը:

Վորպես պալիատիվ միջոց մեքենաների «փակվա
ծութեան» համարյա բոլոր ֆիրմաները իրենց ավտո
մոբիլներին ավելացնում են նաև մեկ կոմպլեկտ տենտ
(ծածկ), վորը քաշվում է մեքենայի վրա ձմեռը և վատ
յեղանակներին:

Պարզ է, վոր բաց մեքենան ունի նաև իր առավելու
թյունները, մանավանդ լավ յեղանակներին, վորը ա
պացուցելու կարիք չկա:

Պոսելով մասսայական ոգտագործման համար ա
մենից ավել չահավետ մեքենաների մասին, պետք է
ընդգծել այն փաստը, վոր մինչև իսկ «Փորդը» դեռևս
բացարձակապես չահավետ ավտոմոբիլ չէ, հարց է ծա
ղում ունենալ բացարձակապես փոփոխվող մեքե
նա, վորը չահագործման մեջ ամենաթանազինը լինի:

Այդ հարցը դրված է նաև մեր կոնստրուկտորային
մտքի առաջ:

Բեռնատար ավտոպարկը նույնպես կարելի չէ ստո
րաթանել մի շարք հատկանիշներով:

Նախ և առաջ պնեմատիկ շիները յերկար ժամա
նակ դործադրվում եյին միմայն մեկ ու կես — յերկու
տոննանոց բեռնատար մեքենաների վրա, մնացած, ա

վելի ծանր մեքենաների համար դործածվում է յին ամբողջապես ուտիւն շիներ :

Այժմ տարբեր տոննաթի բեռնատար ավտոմոբիլների վրա, մինչև իսկ 6—8 տոննանոցները, դործածվում են միմիայն պենսիլվանիա շիներ :

Բեռնատար մեքենաների ստորաբաժանուման հիմնական հատկանիշը՝ նրանց տուննաժնի է :

Բեռնատար ավտոմոբիլների ամենամեծ չափով տարածված տեսակներն են $1\frac{1}{2}$ և $2\frac{1}{2}$ տոնն. մեքենաները և առաջինն ավելի շատ է տարածված, քան յերկրորդը :

Հետևյալ խումբն է՝ $3\frac{1}{2}$ —5 տոննանոցները :

Վերջին խումբը՝ 5 տոննից ավելի, նույն թվում յեռառանց բեռնատար մեքենաները 6—8 տոննանոց, վարոնք կարողանում են հաղթահարել ճանապարհի դժվարությունները, լավ են քաշում և կարողանում են քաշելով տանել վրենց հետևից մի քանի կցված սայլեր 10-ից մինչև 20 տոնն բեռով :

Պետք է ասել, վոր վերջին խմբի բեռնատար ավտոմոբիլները թե բացարձակ և թե հարաբերական քանակով ամենատարածվածիւն են :

Բեռնատար ավտոպարկի այդչիտի ստորաբաժանումն (ըստ տոննաթի) պայմանավորվում է այն դյուրությամբ, վոր ֆերմերի, մանրավաճառ առևտրականի, քաղաքային դործատերի և բեռնատար ավտոտրանսպորտի կապիտալիստական այլ ողտադործողների համար վորք բեռ վերցնող մեքենան (գոյություն ունեն մինչև իսկ կեստոննանոց և մեկտոննանոց մեքենաներ) ավելի հյորմար է և համապատասխանում է նրա տնտեսական մակարդակին :

Մոսկվայում հավասար է մոտավորապես 80 կոպեկի մեկ դոլլոնին, վորը, պարզ է, դեռևս քիչ է համարատախանում յերկրի ավտոմոբիլիզացման կուրսին :

Սակայն կասկածից դուրս է, վոր շատ շուտով, մասնաների մեջ մեքենաների լայն տարածմանը դուրքնթաց, բենզինի գները մեղանում, ինչպես և չահագործման վրա ընկնող հարկերը բավականաչափ կթեթեւանան :

ԱՎՏՈՄՈԲԻԼԱՅԻՆ ԱՐՏԱԴՐՈՒԹՅՈՒՆԸ

Վերահիշյալ թվերը արդեն բավական դաշափար են տալիս այն ընդարձակ զարգացման մասին, վորը ստացել է ավտոտրանսպորտն այժմ :

Ինքնըստինքյան հասկանալի յե, վոր ավտոտրանսպորտային միավորների քանակի մշտական աճումը հենված է ավտոտրանսպորտային դորեղ ինդուստրիայի վրա, վորը դարձել է ընդհանրապես ծանր արդյունաբերության խոշոր ճյուղերից մեկը :

Հետևյալ աղյուսակը պատկերացում է տալիս համաշխարհային ավտոտրանսպորտի աճման մասին, սկսած 1924 թ. մինչև 1929 թիվը :

Այդ աղյուսակը դեռևս լրիվ չէ (ԽՍՀՄ-ի մասին չեն տրված մի քանի տարիների տեղեկությունները, իսկ վերջին տարիների տեղեկությունները թերի յեն. իսկ վերջին տարիները առանձին գլխում), ԽՍՀՄ-ի մասին մենք կխոսենք առանձին գլխում), բայց համենայն դեպս նա տալիս է ամբողջ աշխարհի և մի շարք ավտոմոբիլիզացված յերկրների ավտոշինարարության ընդհանուր մասշտաբի ճիշտ պատկերը ու դինամիկան :

Ս. Գևորգյանի 1924 թ. միջին տարեկան հաշվարկային աղյուսակը սկսած 1924 թ. միջին 1929 թ. (հաշվարկային)

Յ ե ռ կ ը ն ե ռ ը	1924 թ.	1925 թ.	1926 թ.	1927 թ.	1928 թ.	1929 թ.
ՀԱՄ Նահանգներ	3,602,5	4,265,8	4,300,9	3,401,3	4,358,8	5,358,4
Ֆրանսիա	145,0	177,0	193,3	191,3	207,5	263,7
Կանադա	135,2	162,0	204,7	179,0	242,4	263,3
Անգլիա	146,6	167,0	198,7	211,9	211,9	238,8
Գերմանիա	18,0	49,4	37,2	96,6	89,9	70,5
Իտալիա	37,5	39,6	54,8	64,6	55,0	54,1
Չեխո-Սլովակիա	2,0	5,0	7,0	10,2	13,1	14,7
Ավստրիա	5,0	4,9	5,3	8,7	11,9	8,9
Բելգիա	4,8	5,6	6,0	6,5	8,1	7,0
Նիդերլանդներ	0,3	0,4	1,0	1,6	1,7	3,0
ԽՍՀՄ	—	—	—	0,5	0,8	1,7
Շվեդիա	0,2	0,3	0,4	1,2	1,4	1,5
Հունգարիա	0,2	0,4	0,4	0,4	0,5	0,8
Եսպանիա	—	—	—	0,2	0,5	0,5
Իռլանդիա	0,1	0,5	1,1	0,6	0,3	0,3
Անատոլիա	—	0,1	—	—	0,3	0,3
Փանիա	—	—	0,2	0,2	0,2	0,2
Ընդամենը	4,097,4	4,878,0	5,011,0	4,174,8	5,204,3	6,287,6

*) „F. and F.“ էջ 4 I.

Ամենից հետաքրքիր է ՀԱՄ Նահանգների ավտոշինարարության զարգացումը, վորն այդ տեսակետից առաջին տեղն է զբաղում:

Հետևյալ աղյուսակը ցուցադրում է ավտոարտադրության աճումը ՀԱՄ Նահանգներում և նրանց կառավարի ֆիլիալներում (1921 թ.), սկսած 1900 թվից մինչև 1929 թ., միաժամանակ ցույց է տալիս նաև ՀԱՄ Նահանգների ավտոարտադրության տեմպը, նրա անհավասարաչափությունը և անկանոնությունը, վոր ըզրույթ էն հենց կապիտալիստական արտադրության բնույթից (տես 84 և 85 էջ):

Յույց տված թվեր չափազանց հետաքրքիր են, նրանցից յերեւում է, վոր պատերազմի վերջնալուց հետո Միացյալ Նահանգների ավտոմոբիլային արտադրությունը թեւեղութեւ և բավական հասակի և ուժեղ ընդհատումների չըջանը, վորոնք արտահայտվում են արտադրության խոշոր կրճատումների մեջ, և գերադասարարական հզւածամերի այդ ցայտուն յերեւույթները կրկնվում են պարբերաբար յուրաքանչյուր յերեք տարին մեկ:

Ինչպես հայտնի յե, 1929 թ. յերկրորդ կիսում, Հյուսիս-Ամերիկյան ավտոմոբիլային արդյունաբերությունը մտել է ուժեղ ճգնաժամի չըջանը, վորը հանդիսանում է ՀԱՄ Նահանգների ցնցող ընդհանուր տրնտեսական հզւածամի մի մասը, այն ճգնաժամի, վոր ել ավելի լայն չափով ընդգրկում է կապիտալիստական այլ յերկրները և խորացնում կապիտալիստական փոռ սիստեմի ընդհանուր հզւածամը:

Կործանվեց ամերիկական կապիտալիզմի «բացառիկ վիճակի» առասպելը, կործանվեցին նաև Ֆրանսիական կապիտալիզմի «բացառիկ վիճակի» առասպելները:

Ավստրալիացիները ՀՍՄ Նահանգներում

Տ ա ռ ի ն ե ռ	Մարդատար ավտոմոբիլներ	
	Ք ա ն ա կ ը	Ավելացումը և սակասումը ‰-ով
1900.	4.192	—
1901.	7.000	—
1902.	9.000	28,5
1903.	11.235	24,8
1904.	22.419	99,6
1905.	24.580	9,5
1906.	33.500	36,4
1907.	43.300	29,2
1908.	63.500	46,6
1909.	127.731	101,1
1910.	181.000	41,7
1911.	199.319	10,1
1912.	356.000	78,6
1913.	461.500	29,6
1914.	543.679	17,8
1915.	895.930	64,7
1916.	1.525.578	70,2
1917.	1.745.792	14,4
1918.	943.436	46,0
1919.	1.657.652	75,7
1920.	1.905.560	15,0
1921.	1.518.061	19,7
1922.	2.369.089	55,0
1923.	3.753.945	58,4
1924.	3.303.646	12,0
1925.	3.870.744	17,2
1926.	3.948.843	2,0
1927.	3.083.360	22,0
1928.	4.012.188	30,0
1929.	4.794.898	19,5

*) Նույն տեղ էջ 5.

1900 թվից մինչև 1929 թ.)*

Բևեռատար ավտոմոբիլներ		Ընդամենը ավտոմոբիլներ	
Ք ա ն ա կ ը	Ավելացում և սակասումը ‰-ով	Ք ա ն ա կ ը	Ավելացում և սակասումը ‰-ով
—	—	4.192	—
—	—	7.000	—
—	—	9.000	28,5
—	—	11.235	24,8
411	—	22.830	103,2
450	9,4	25.000	9,5
500	11,1	34.000	36,0
700	40,0	44.000	29,4
1.500	114,2	65.000	47,7
3.255	116,3	130.986	101,5
6.000	84,3	187.000	42,7
10.681	78,0	210.000	12,2
22.000	105,9	378.000	80,0
23.500	6,8	485.000	28,3
25.375	7,9	569.014	17,3
74.000	191,6	969.930	70,2
92.130	24,5	1.617.708	66,7
128.157	39,1	1.873.949	15,8
227.250	77,3	1.170.686	37,5
275.943	21,4	1.933.595	65,0
321.789	16,6	2.227.349	15,1
164.304	52,3	1.682.365	24,4
277.140	81,0	2.646.229	57,2
426.505	54,0	4.180.450	57,9
434.140	1,8	3.737.786	8,1
557.056	28,5	4.427.800	18,4
556.818	0,2	4.505.661	1,7
497.000	10,6	3.580.380	20,5
588.983	18,5	4.601.141	28,6
826.811	40,5	5.621.709	22,0

ըը, վորը կարճ ժամանակից հետո նույնպես բռնվեց կապիտալիզմի համաշխարհային տնտեսական ճգնաժամի փոթորակից արեքներով: *)

Ֆինանսական պլանի ծախսերի մասում յերկրորդ Հ. Ա. Մ. Նահանգների ավտոարդյունաբերությունը հանդիսանում է ամերիկական ինդուստրիայի խոշորագույն ճյուղերից մեկը, և հետեվապես նրա ճըղնաժամը ամենացայտուն կերպով արտահայտում է համաշխարհային տնտեսություն ժամանակակից ճգնաժամային դրության ամբողջ ուժը, վորը ամենալուրջ հետեվանքները կունենա կապիտալիզմի համար:

Յեթե 1929 թիվը ընդհանուր առմամբ ՀԱՄ Նահանգների համար ավտոմոբիլների արտադրությունը նկատմամբ ցույց է տվել ռեկորդային թիվ՝ 5.621,7 հազար մեխանիզմ, ապա միևնույն տարին ցուցաբերում է հսկայական գերադասարկություն, վորը իր հերթին առաջացրել է արտադրության խիստ կրճատում 1929 թ. վերջին ամիսների ընթացքում և այնուհետև 1930 թ.

Հետեվյալ աղուսյակը ցուցադրում է ավտոմոբիլների արտադրությունը ՀԱՄ Նահանգներում 1929 թվի ընթացքում ըստ ամիսների (տես աղ. 87-րդ եջ):

Ըստ ամերիկական Automotive Industries ամսագրի տվյալների, ՀԱՄ Նահանգներում նախատեսված էր 1930 թվի ընթացքում արտադրել 4.685 հազար ավտոմոբիլ, վորն արդեն կարելի չէ մասնակի կերպով ստուգել, համաձայն 1930 թվի մի քանի ամիսների համար արդեն յեղած տվյալների:

1930 թվի առաջին ամիսների համար յեղած տվյալները վկայում են, վոր ավտոմոբիլների արտադրու-

*) Համաշխարհային կապիտալիզմի աշխարհի ճգնաժամի ընդարձակ վերլուծությունը տես ՀԱՄ-ի (Բ) թ. XVI համագումարում ընկ. Դ. Սալինի դրված վերոհիշյալ զեկուցման մեջ:

թյունը ընդհանուր առմամբ կրճատված է 45 տոկոսով անցյալ տարվա առաջին յեռամսյակի համեմատությամբ, միաժամանակ ավտոմոբիլների վաճառքը կրճատված է 12 տոկոսով, իսկ յեթե դուրս հանենք Ֆորդի Փիրման, ապա վաճառքը կրճատվել է 21 տոկոսով, յերկու դեպքերում էլ արտահանումը և յեկամուսները ընդհանուր առմամբ ընկել են 50 տոկոսով*):

Պատմեքներ արագրաբեր ՀԱՄ Նահանգներում 1929 թվի ընթացքում ըստ ամիսների**)

Ամիսները	Գնական հազարներով
Հունվար	422,5
Փետրվար	497,6
Մարտ	625,8
Ապրիլ	663,2
Մայիս	635,6
Հունիս	566,9
Հուլիս	517,8
Ոգոստոս	513,8
Սեպտեմբեր	429,1
Հոկտեմբեր	394,5
Նոյեմբեր	226,9
Դեկտեմբեր	124,0

Մի շարք ֆիրմաներ (Կրայսլեր, Գուլդմորիլ, Նաչ, Ռեո, Ստուդեբեկեր, Վիլլիս-Ուլերլենդ) ընկել են այնպիսի դրության մեջ վորը մոտ է սնանկության:

*) А. В. „Состояние автомпромышленности САСШ“, журн. „Американская техника и пормышленность“, № 6, 1930 г. изд Армторга Нью-Йорк

**) Д. Шнейдерова „Перспективы американской промышленности на 1930 г.“ журнал „Дорога и автомобиль“ 1930 г. стр. 64.

Այդպես և ՀԱՄ Նահանգների ավտոմոբիլային արտադրութեան գերութիւնը, վորը շարունակուած է ավելի ու ավելի վատթարանալ նաեւ հետագա ամիսներէ ընթացքում:

Ամենափոքր կասկած անգամ չկա, վոր ամերիկեան ավտոմոբիլային արդյունաբերութիւնը ճգնաժամի պայմաններում պետք է միջոցներ փնտրի համաշխարհային շուկայում իր արտադրանքը ել ավելի մեծ չափով վաճառելու համար, վորին հակադրվում է կապիտալիստական մյուս յերկրների ավտոարդյունաբերութեան կատարի զիմադրութիւնը և հետեւապես, մըրդակցային պայքարը իմպերիալիստական լագերում ել ավելի յե սրվում:

Դրա հետ միասին ամերիկական իմպերիալիզմը չի սահմանափակվում պատրաստի արտադրանքի արտահանութեամբ, վոր 1929 թվի առաջին կիսում 1928 թվի նույն շրջանի համեմատ աճել է 36,4 տոկոսով, այլ և սիստեմատիկաբար ընդարձակում է կապիտալիստի արտահանումը**):

Այժմ հայտնի յե, վոր միմիայն Ֆորդի Ֆիրման կառուցում է իր գործարանները և պատրաստի մասերից մեքենաներ հավաքելու արհեստանոցները մի շարք յերկրներում՝ Ֆրանսիայում 200 հազար մեքենաների համար, Անգլիայում 200 հազարի համար, Գերմանիայում 100 հազարի համար, Թուրքիայում 20 հազարի համար, նմանապես Լեհաստանում, Իրանդիայում և Իտալայում, վորտեղ Ֆորդը կապ է հաստատել իդոտո-Ֆրանկինի Ֆիրմայի հետ Ֆորդի մեքենաներ ար-

տադրելու համար, ըստ վորում մեքենաների մասերի մինչեւ 70 տոկոսը պետք է արտադրվի Իտալիայում և մինչեւ 30 տոկոսը Գերմանիայում: Մյուս Ֆիրմաները, մասնաւանդ խոշորագոյն կոնցերն «Ջեներալ մոտորս ընկ.» նույնպէս մեծ չափով կապիտալներ է արտահանում, վերջինս իր հսկողութեան տակ է վերցրել Ուպիլի գործարանները Գերմանիայում, Սիտրոենին՝ Ֆրանսիայում և արտասահմանում ունի 24 ձեռնարկութիւններ:

Մենք այստեղ չենք բերի տվյալներ ընթացիկ տասնամյակի մի շարք տարիների ընթացքում ՀԱՄ Նահանգներից ավտոմոբիլների արտահանման գինամիկայի մասին և ընթերցողին կառավարկենք մեղանում բավականին տարածված տեղեկուն՝ «АВТОМОБИЛЬ В ЦИФРАХ» (հրատ. ԽՍՀՄ-ի ԿՎՎ 1927 թ.), վորը դժբախտաբար այլեւս չի հրատարակվում և հետեւապես սահմանափակվում է մինչեւ 1926 թվի տվյալներով: Բերենք միայն մի աղյուսակ, վորը բնորոշում է մի շարք յերկրների ավտոմոբիլների արտահանութիւնը 1928 և 1929 թ. թ. և վորը պարզում է համաշխարհային շուկաներում պայքարին մասնակցողների տեսակարար կշիռը (տես 90 էջ):

Այս աղյուսակից յերեւում է, վոր հիմնական արտահանող յերկիրը հանդիսանում է ՀԱՄՆ-ը, իսկ Կանադան զրավում է յերկրորդ տեղը, սակայն ավտոարտադրութեան վրա ՀԱՄՆ-ների կապիտալի կողմից կատարվող կոնտրոլի հետեւանքով, Կանադան փաստորեն ոժանդակ դեր է կատարել:

Ինչ վերաբերում Հյուսիս-Ամերիկային (ՀԱՄՆ և Կանադա) ավտոարտահանութեան բաշխմանը, ապա 1928 թվում արտահանութիւնը ընկնում էր հետեւյալ

* Людвелл "Денни Америка завоевывает Британию стр. М, Гиз 1931.
88

**Յ.Վանոբիլների արտահանությունը արտագրող յեր-
կրներից 1928 թիվ 1929 թ 1)**

Ե Ր Կ Ը Ն Ե Ր	1928 թ.	1929 թ.
ՀԱՄՆ Նահանգներ	582.731	733.816
Կանադա	79.388	101.711
Ֆրանսիա	44.106	49.025
Անգլիա	32.654	42.321
Իտալիա	28.280	20.952 ²⁾
Գերմանիա	7.991	7.784
Բելգիա	3.366	2.723
Ավստրիա	1.912	2.249 ³⁾
Չեխո-Սլովակիա	1.530	1.389
Շվեյցարիա	341	12 ³⁾
Հոլլանդիա	287	— ⁴⁾
Իսպանիա	63	— ⁴⁾
Հունգարիա	28	— ⁴⁾

յերկրների վրա: Ավստրալիա (69733 ավտոմոբիլ), Ար-
գենտինա (58.919), Բրազիլիա (37.698), Հարավային
Աֆրիկա (29.677), Հնդկաստան (27.226), Մեծ Բրի-
տանիա (26.661), Շվեդիա (25.185), Բելգիա (25.153),
Նոր Զելանդիա (18.794), Հոլլանդական Արևելյան
Հնդկաստան (18.134), Մեկսիկա (16.139), Գերմանիա
(15.398), և այլ յերկրները (քիչ քանակությամբ):

Այս և ավտոմոբիլների համաշխարհային արտա-
դրություն և արտահանությունը սրտիկերը 1930 թվի
սկզբներին: Մենք տեսնում ենք աճում, սակայն կայուն
լիզմի կամար չափազանց բնորոշ՝ անհավասարաչափ,

¹⁾ «F and F» էջ 36. ՀԱՄՆ թվերի մեջ մտած են Նաև հա-
վաքելու համար կոմպլեկտները:

²⁾ Տասը ամսվա համար:

³⁾ Ինը ամսվա համար:

⁴⁾ Տվյալներ չկան:

խոշոր ցնցումներով, ուղեկցված կատաղի մրցակցա-
յին պայքարով և գերարտադրության ճգնաժամով:

Մենք չենք շոշափում մի շարք չափազանց հե-
տաքքեր հարցեր՝ ավտոարդյունաբերության կապի-
տալ ներդրումների մասին, ավտոմոբիլային արդյու-
նաբերության բանվորական ուժի և աշխատավարձի
մասին, նմանապես ռեզիլի և նախկին արդյունա-
բերության զարգացման մասին թե ամբողջ աշխարհում
և թե մանավանդ ՀԱՄՆ Նահանգներում:

Բոլոր այդ խնդիրները ինքնուրույն հետաքրքրու-
թյուն ունեն, վորովհետև աշատեղ հարցը զբոլում և
խոշոր պրոբլեմների մասին, վորոնք հատուկ վերու-
ծություն են պահանջում: Առաջարկելով հետաքրքրվող-
ներին վերը մատնանշված աղբյուրները և համապա-
ասխան հատուկ հրատարակությունները, կանգ առ-
նենք ելի մի արտադրական հարցի՝ ժամանակակից ավ-
տոմոբիլային խոշոր գործարանների արտադրության
մասշտաբի վրա:

Այդ հարցը վերին աստիճանի նշանակություն ունի
մեր յերկրի համար, վորը սկսել և ավտոմոբիլիզացիա-
յի յինթարկվել և ձեռնարկել և իր սեփական ավտոար-
տադրության կազմակերպմանը:

Հետեվյալ աղուսյակը ցուցադրում է ՀԱՄՆ-ի և
Յեվրոպայի (հետեվապես և ամբողջ աշխարհի) խոշոր
գործարանների արտադրանքը (տես աղ. էջ 92):

Ինչպես այս թվերն են ցույց տալիս, Յեվրոպայի
համար ավտոարտադրության մասշտաբը ուսմանա-
վակվում է արտադրանքի տասնյակ հազարավոր միա-
վորներով, իսկ Միացյալ Նահանգներում հարյուր հա-
զարավոր, որինակ՝ «Փորդ» ավտոմոբիլները արտա-

**ԱՇխատիկա ամենախոսք ազագործարանների արտա-
գրանք 1929 թվին (հազար միավորներով)**

Ցերկերներ	Ֆերմաներ	Մաշիկաներ	Ավտոմոբիլ- ների թիվը
Հ.Ա.Մ.Ն	«Փորդ մոտոր Ընկ.»	«Փորդ»	1.350,0
»	«Ջեներալ մոտորոս Ընկ.»	«Շեվրոլե»	800,0
»	Հուդգոն.	«Եսսեկ»	198,0
»	Վիլլիս-Ուիլերենզ	«Վիպալ»	170,0
»	«Ջեներալ մոտորոս Ընկ.»	«Դոնաթի»	165,0
»	»	«Բյուրի»	161,0
»	Կրայսլեր	«Պլիմուտ»	115,0
Մեդլիս	Մորրիս	«Մորրիս»	75,0
Ֆրանսիա	Սիտրոեն	«Սիտրոեն»	65,0
»	Թեմո	«Թեմո»	40,0
Իտալիա	Ֆիատ	«Ֆիատ»	37,0
Ֆրանսիա	Պեժո	«Պեժո»	20,0

դրվում են յոթանիշ թվերի քանակությամբ (միլիոնա-
վոր) :

Այդ վերաբերում է մարդատար մեքենաների ար-
տադրությանը, իսկ ինչ վերաբերում է բեռնատար-
ներին (իսկ ըստ տոննաթի մեկը տեսնում ենք ՀԱՄՆ-ում
բեռնատար մեքենաների արտադրության յուրահա-
տուկ բաշխում. մինչև 1 1/2 տոննա-68,8 տոկոս, մինչև
2 1/2 տոնն - 24,7 տոկոս, մինչև 5 տոնն - 4,5 տոկոս
և բարձր - 2 տոկոս 1928 թվին), ապա այդ մեքենանե-
րի արտադրությունը Ֆեվրուարյում ցույց է տալիս ա-
վելի փոքր մասշտաբով իսկ Հյուսիս-Ամերիկյանը հա-
տում է հնգանիշ կարգի թվերի, միմիայն Փորդը ար-
տադրում է իր թեթեվ բեռնատար մեքենաներից վեցա-
նիշ (հարյուր հազարի հասնող) քանակությամբ :

Այդ խնդիրը մեր յերկրի համար հատուկ է չափա-
զանց խոշոր նշանակություն ունի, վորովհետև միջակ

և ծանր բեռնատար ավտոշինարարության համար մեր
կառուցվող գործարանները արդեն ռեկորդային մասշ-
տաբների յին հասնում, իսկ թեթեվ մարդատար և ապ-
րանքատար մեքենաների գործարանները ձգտում ունեն
հասնելու արտադրության ուստիմալ մասշտաբի՝
500-700 հազար միավոր (տես ներքև) :

**ՀԱՆԱՊԱՐՀԱՅԻՆ ՇԻՆԱՐԱՐՈՒԹՅՈՒՆԸ ՅԵՎ ՆՐԱ
ԴՆԵՐԸ**

Ավտոմոբիլիզացիան սերտորեն կապված է ճանա-
պարհային շինարարության պրոբլեմի հետ, վորովհե-
տեմ ավտոտրանսպորտը պատկանում է ընդհանրա-
պես տրանսպորտի և մասնավորապես նրա ցամաքա-
յին տեսակի այն խմբին, վորի աշխատանքներն այն
չափով ավելի արդյունավետ են, վորչափ լավ է կա-
ռուցված այն ցանցը, վորի վրա նա աշխատում է :

Ժամանակակից վորակյալ ճանապարհներն առաջ
են յեկել ավտոտրանսպորտի լայն զարգացման հետե-
վանքով :

Պատմականորեն ճանապարհային տնտեսությունն
առաջացել է ավելի վաղ, քան վորեւե այլ մեխանիկա-
կան տրանսպորտ :

Հայտնի յե, վոր հին Հռոմում և նրա կայսրու-
թյան մեջ զոյություն ուներ կանոնավոր ճանապարհնե-
րի ցանց, իսկ Ժամանակակից յեվրոպական պետու-
թյուններում թե Ֆեվրուարյում և Ամերիկյանը դեռևս
նախքան ավտոտրանսպորտի հայտնվելը, նույնպես
զոյություն ուներ խճուղային ճանապարհների լավ
ցանց :

Ավտոտրանսպորտը ճանապարհային տնտեսության
մեջ իր հետ բերեց ճանապարհների ցանցի զարգացման

հսկայական մասշտաբներ և նրանց տեսակների արմատական վերակառուցում:

Ճանապարհի ամենապարզ տեսակը շատ կամ քիչ լայնություն ունեցող շալիղն է, իսկն անաջոտություն մեկ անգամ անցած սայլի հեղեղից, հետագայում ավելի չե «հարթվել» ու ձեռնակերպվել է տրանսպորտի լծկանաքարը միջոցների քիչ թե չափ մասնաշաղկապի յերթեվելություն շնորհիվ:

Սակայն այդ բնական գրունտային (հողաշեն) ճանապարհները կարելի չե սայլերի համար հարմար (проезжая) դարձնել, նրանց, թեկուզ կոպիտ կերպով հարթելու և ջրատար հասարակ առուներ կառուցելու միջոցով:

Գրունտային ճանապարհների հաջորդ խմբին են պատկանում աշտպես կոչված քարեկալված գրունտային ճանապարհները (ամերիկական):

Նրանց տարբերությունը չբարեկալված, սակայն սայլերի յերթեվելություն համար հարմար ճանապարհներից, կայանում և նրանում, վոր նրանց արված և համապատասխան պրոֆիլ «Պլանիրովկա», «հարթուելում» և ջրատար առուներ: Հետևյալից ավելի բարձր տիպի ճանապարհներից նրանք տարբերվում են միմիայն նրանով, վոր դուրի են համապատասխան արհեստական ծածկույթից, վորը իր հերթին անհրաժեշտ է դարձնում լայնքից խաչաձևվող պրոֆիլի վորոշ փոփոխությունը և մի շարք այլ հարմարեցումներ:

Ճանապարհների այդ տիպը քանակապես ամենատարածվածն է աշխարհիս բոլոր յերկրներում:

Այդ ճանապարհներով հնարավոր է լծկանաքարը տրանսպորտի, բեռնատար և մարդատար ավտոտրանսպորտի աղատ շարժումը (վերջինների համար սակայն ա-

վելի փոքր արագություն և տարվա վոշ բոլոր յեղանակներին):

վերակալ ճանապարհների խմբին պատկանում են նրանք, վորոնք բացի բարեկալված գրունտային ճանապարհների ընդհանուր հատկություններից, ունեն նաև այս կամ այն հագուստը, վորը հնարավորություն է տալիս փոխադրել ավելի ծանր բեռներ, հեղացնում է ավելի ծանր ավտոտրանսպորտների աշխատանքը և ավտոմոբիլային ու լծկանաքարը տրանսպորտին թույլ է տալիս միանգամայն աղատ կերպով յերթեվել տարվա բոլոր յեղանակներին:

Այդ խմբին են պատկանում խոշոր քարակաղով ծածկված (гравийные) ճանապարհները և խճուղինները, վորնք միմիայնից տարբերվում են ավաղի շերտի հաստությունով. սպիտակ շոսեն ծածկված է խճով, գուլգրոնապատ շոսեն նույնն է, միայն թե խճին ամրացված է գուլգրոնով (նավթային, քարածուխային, բնական) և տարբեր տեսակի եմուլսիայով (վերին շերտի ներքծման համար), քարձր տիպի ճանապարհներ-կլինկերային, բետոնային յերկաթաբետոնային, ասֆալտաբետոնային և մինչև իսկ կաուչուկային (վերջինները վորձնական կարգով կառուցված են մի քանի յերկրներում, նրանք յերկար ժամանակ չեն փչանում և ստեղծում են միանգամայն անաղմուկ յերթեվելություն, սակայն շատ թանկ են):

Ճանապարհների այդ խումբը տարեց-տարի ավելի լայն շարիվ և տարածվում է առաջավոր ավտոմոբիլիզացված յերկրներում և մեծ ճանապարհների վրա, վոր տեղ յերթեվելությունն ավելի ինտենսիվ է. այդ տեսակի ճանապարհները կառուցվում են բավական մեծ լայնությամբ (միանգամից չորս և ավելի մեքենաներ անց-

Փորձավարը և ժամանակը	Փորձի բնույթը	Անցած ճանապարհը մի- ևնույն քանակությամբ ծախսված վառելիքայու- թի գերազանցում	Անցած տարածու- ածություն 0 - ով	Գործարկող մեքենաները
Ուսույթ ֆիրման հա- շիվներով 1918 թ.	Մեծուկի և բնու- յթի համապարհ- ներ	7,9 մղոն է դիմաց 11,78 մղոնի մեկ զավթի վառե- լիքայութի գերազանցում	64	5 հատ 2 տոննայ բեռնած ավտոմո- բիլներ
Ուսույթ ֆիրման հա- շիվներով 1918 թ.	Մեծուկի (Վսկած իր- անցի 2 կմ) և բն- ույթի համա- պարհներ	9,39 մղոն է դիմաց 11,78 մղոնի մեծ զավթի վառե- լիքայութի գերազանցում	26	5 հատ 2 տոննայ բեռնած ավտոմոբի- լներ
Այսպիսի կապիտա- լիզացիայի 1921 թ.	Մեծուկի և բնույթի համապարհներ	21,2 տոնն մղոն է դիմաց 30,6 տոնն մղոնի մեծ զա- վթի վառելիքայութի գերա- զանցում	44	Մանր ագիտական ավտոմոբիլներ 2նգ- հանուր 42ի 4 8 տոնն և 3,5 տոնն ոչ ագիտար կապի

1) Я. Гольберг, «Какие выгоды несет автотранспорту улучшение дорог и замена массивных шин пневматиками. журнал, «Местный транспорт» № 4: 1928 г.

Ինչ վերաբերվում է ծանր մեքենաներին և քառօր
մեքենաներին, սպա կապիտալիստական յերկրներում
ներանք գործադրվում են կամ արդյունաբերության մեջ,
սույն թվում նաև շինարարական, կամ խոշոր առեկ-
տրական «գործերում», կամ տրանսպորտային ընկե-
րություններում, վերանք սպասարկում են զվարավորա-
յեա յերկաթուղային հանգույցները, նավահանգիստ-
ները և այլն:

Մեր յերկրի համար բեռնատար ավտոմոբիլներին անհրաժեշտ տեսակները վորոշելու համար խոշոր նշանակութիւն ունի մեկ հանգամանք՝ տարրեր բեռնունակութիւնը մեքենաների համեմատական չափաբաժանութիւնը (ծախսերի խնայողութիւն տեսակետից),

Տարբեր բեռնաւակութիւն ունեցող ալտամորէրը
ներքին մեջ հոկայական նշանակութիւն ունի «մեդյալ»
և «նգտակար» կշիռների միջև յեղած հարաբերութ-
յունը։ Որինակ, յեթե մեկկէկէ տոննանոց ալտամորէր-
ներում այդ հարաբերութիւնը 1,2 : 1, ապա 2½ տ.
մեքենայում այդ հարաբերութիւնն արդեն հալատար
է 1 : 1, իսկ 3½ տ. բեռնատար մեքենայում հարաբե-
րութիւնն էլ ավելի մեծ պլյուս է տալիս հոգուտ ող-
տակար կշռի, այսինքն՝ 0,9—0,8 : 1։ Ավելի մեծ տոն-
նաթի դեպքում նման հարաբերութիւնն էլ ավելի նը-
ստատաւոր է լինում։

Սակայն խնդրել եյությունը զրանով չի
վիակվում: Բանը նրանումն է, վոր մոտորել կառուցման
համար, վաւ ամբողջ մեքենայի արդեւքի 20 տոկոսն է
կազմում, $2\frac{1}{2}$ — $3\frac{1}{2}$ տ. սովորմոքելի համար մետաղ
զործ է ածվում 40 տոկոսով պակաս, քան յերկու
մեկուկեստոննանոց ավտոմոքելնեքի համար միատոնն

65

ՄԵԼԵՆԱՆՆԵՐԻ անցած նամապաշտի լեկաբեր նույն բանապարամբ վառելա-
նյութ ծախսելով՝ նայած նամապաշտի գուրբանը 1)

Փորձավարը և ժամանակը	Փորձի քնույթը	Անցած ճանապարհը մի- ևնույն բանապարամբ ծախսելով վառելանյութի գնով	Անցած տարածու- ածույթը 0/0-ով	Գործադրող մեքենաները
Ուսյա Փիլիման Կա- լիկենդում 1918 թ.	Խնուրի և բետո- նային ճանապարհ- ներ	7,9 մղոն ի դիմաց 11,78 մղոնի մեկ զավթի վառե- լանյութի դեպքում	64	5 հատ 2 տոննայ բեռնած ավտոմո- բիլներ
Ուսյա Փիլիման Կա- լիկենդում 1918 թ.	Խնուրի (չոված խը- մուղի շերված) և բե- տոնային ճանա- պարհներ	9,39 մղոն ի դիմաց 11,78 մղոնի մեծ զավթի վառե- լանյութի դեպքում	26	5 հատ 2 տոննայ բեռնած ավտոմոբիլ- ներ
Այովյան Կոլեզի փորձադաշտ 1921 թ.	Խնուրի և բետոնա- յին ճանապարհներ	21,2 տոնն մղոն ի դիմաց 30,6 տոնն մղոնի մեծ զա- լթի վառելանյութի դեպ- քում	44	Ծանր աղմակա- նավտոմոբիլներ ընդ- հանուր կշիռ 48 տոնն և 3,5 տոնն ոգտակար կշիռով

1) Я. Гольберг, «Какие выгоды несет автотранспорту улучшение дорог и замена массивных шин пневматиками. журнал, «Местный транспорт» № 4, 1928 г.

ինչ վերաբերվում է ծանր մեքենաներին և քաղող
մեքենաներին, ապա կապիտալիստական յերկրներում
ներանք դործադրվում են կամ արդյունաբերութան մեջ,
ույն թվում նաև շինարարական, կամ խոշոր առեկ-
տրական «գործերում», կամ տրանսպորտային ընկե-
րություններում, վերոնք սպասարկում են զվտավորա-
պես յերկաթուղային հանգույցները, նավահանգիստ-
ները և այլն:

Մեր յերկրի համար բեռնատար ավտոմոբիլների ան
հրաժեշտ տեսակները վորոշելու համար խոշոր նշանա-
կություն ունի մեկ հանգամանք՝ տարրեր բեռնունա-
կությամբ մեքենաների համեմատական շահավետու-
թյունը (ծախսերի խնայողութան տեսակետից),

Տարրեր բեռնունակություն ունեցող ավտոմոբիլ-
ների մեջ հսկայական նշանակութուն ունի «մեդյալ»
և «ոգտակար» կշիռների միջև յեղած հարաբերույթու-
նը: Որինակ, յեթե մեկեկեկ տոննանոց ավտոմոբիլ-
ներում այդ հարաբերությունը 1,2:1, ապա 21½ տ.
մեքենայում այդ հարաբերությունն արդեն հավասար
է 1:1, իսկ 31½ տ. բեռնատար մեքենայում հարաբե-
րությունն էլ ավելի մեծ պլյուս է տալիս հոգուտ ող-
տակար կշիռի, այսինքն՝ 0,9—0,8:1: Ավելի մեծ տոն-
նաժի դեպքում նման հարաբերությունն էլ ավելի նը-
պաստալոր է լինում:

Սակայն խնդրի եյությունը զբաղում է սահմանա-
փակվում: Բանը նրանումն է, վոր մոտորի կառուցման
համար, վար ամբողջ մեքենայի արժեքի 20 տոկոսն է
կաղմում, 21½—31½ տ. ավտոմոբիլի համար մետաղ
դործ է ածվում 40 տոկոսով պակաս, քան յերկու
մեկուկեստոննանոց ավտոմոբիլների համար միտսին:

Ավտոմոբիլի զանգիւն—3

վերցրած, վորոնք բեռնուհավաքյան տեսակետից համարվեք են մատնանշած ուժեղ մեքենային: Նույնպիսի էին ավելի պակաս, հարարերություն և ստացվում նաև անիվների սեպինե քանակում:

Յեթե հաշվի առնենք նաև շոֆերների թիվը, պահետի մասերը, դարձառային տարածության անհրաժեշտ չափը և շահագործման մի շարք այլ մեծ ու փոքր «մանրամասնությունները», ապա միանդամայն ակնհայտ է դառնում, վոր մեծ բեռնուհավաքյուն ունեցող մեքենաները, խոշոր չափերի հասնող սխտեմատիկ փոխադրությունների դեպքում, ավելի նպատակահարմար են, քան պակաս բեռնուհավաքները, թեև ինքնուրույն չյան հասկանալի չէ, ավելի ծանր մեքենաները պահանջում են ավելի վորակյալ և հետևյալս աղելի թանկարժեք ճանապարհներ:

Այդպիսով, նկատի ունենալով մեր արտադրության և մեր բեռաշրջանառության բնույթը, սոցիալիստական սեկտորի գերակշռող դրույթներ փազանեկալով ավելի ծանր բեռնատար ավտոարանայրտի ծայր աստիճան շահավետությամբ, պետք է բնորոշեն, վոր մեծ տոննաժ ունեցող ավտոմոբիլների համար ԽՍՀՄ-ում ապահովված է անհամեմատ մեծ տեսակարար կշիռ, քան թե կապիտալիստական յերկրներում:

Բացի դրանից, բեռնատար մեքենաների ստորաբաժանումը կատարվում է նաև եներգիւյնի այն աղբյուրի հասկանիչով, վորը զործադրվում է վորպես շարժիչ ուժ:

Բացի բենդինի ներքին ալրման շարժիչով զործող

սովորական ավտոմոբիլներից, գոյություն ունեն նաև շոգեշարժիչներով զործող մեքենաներ, (վորոնք բաղադրվին «մահանում» են տրանսպորտում, սակայն, դեռ «ապրում» են տրակտորային տնտեսության մեջ), գազոգեներատորային տիպի մեքենաներ (գլխավորապես արակառններ և կայարանային մեքենաներ), դիզելային ավտոմոբիլներ (և տրակտորներ) և ելեկտրոմոբիլներ:

Վերջինները զործադրվում են միմիայն քաղաքային և մերձքաղաքային նշանակություն ունեցող ելեկտրոտային դժերի վրա և աշխատում են ըստ «տրամվայական» սկզբունքի, տարբերվելով սովորական տրամվայից միմիայն նրանով, վոր նրանք յերթեկում են սովորական փողոցներով ու խճուղիներով և հետևյալս «լահայանում» են շարժման ավելի մեծ «ազատություն» (մի քանի մետր լայնության վրա):

Պետք է ասել, վոր ելեկտրոտային դժերը շնորհիվ իրենց շահավետության, մի շարք խոշոր քաղաքներում և նրանց շրջակայքում հետզհետե սկսում են ավելի մեծ հաջողություններ ունենալ:

Շոգեշարժիչներով աշխատող մեքենաները, ինչպես արդեն վերն ասացինք, անուշա ճանապարհների տրանսպորտում վոչ մի լուրջ նշանակություն չունեն, վորովհետև նրանց շահագործման դժվարությունները, դանդաղաշարժությունը և աննշան զործադրման չափազանց սահմանափակ մատչաբար:

Ավելի հետաքրքրական են գազոգեներատորային մեքենաները, վորոնք, ինչպես մեկ անգամ արամիտ կերպով արտահայտվեց Լենինգրադի պրոֆեսոր՝ Վ.

Յու. Գիտտիսը, նմանվում են «սախարինի»՝ ավտո-
տրանսպորտային «շաքարի» համեմատությամբ:

Գազոդեններատորային մեքենաների հիմնական թե-
րաթյունը հանդիսանում է նրա կոնստրուկցիայի ծան-
րակշիռությունը, չարժիչ սարքավորման կարգի սակա-
վագորությունը, 30 տոկոսով, վառելիքայուլթը մեքենա-
յին վոչ ավտոմատիկ ձեւով մատակարարելը:

Մեքենաների արդյունավետությունը կախում է
նրանց չահագործման չափազանց եփանդության մեջ, վո-
րովհետեւ վառելիքայուլթը, իսկ ավելի լավ՝ փայտածու-
խան չըջաններում), տորֆը (համապատաս-
խան չըջաններում) բրիկեռացված հարդը կամ ծղոտոր
(արհեստական կերպով խտացրած վիճակում, տափա-
տաններում) նման պայմաններում ամենաեփանդին վա-
ռելիքայուլթերն են:

Հասկանալի չէ, վոր տեխնիկան ձգտում է նրան,
վորպեսզի չեզոքացնի գազոդեններատորային մեքենաների
թույլ կողմերը և, ընդհակառակը, ուժեղացնի նոր դրա
կան հատկությունները:

Որինակ, արտասահմանյան գազոդեններատորների
սովորական 300-350 կիլոգրամում կշռի փոխարեն, Լենին-
գրադի Չերմային չարժիչների լարդրատորիայում աշ-
խատող մեր կոնստրուկտորներին հաջողվել է կառու-
ցել նման տեսակի մեքենա, վորի կշիռը սակայն հավա-
սար է միմիայն 100 կիլ.:

Ուժի պահպանման պրոբլեմը հաջողությամբ լուծ-
վում է կոմպրեսորների խտարանների կիրառման մի-
ջոցով:

Վառելիքայուլթի ավելի հաջող կերպով աշխատելու հա-
մար խառնվում է վորոշ քանակությամբ աշրած ֆոս-
ֆոր, վորը ավելի ղեկավարում «կատալիզատորի» (ոժան-

դակող նյութ) գեր է կատարում: Մեքենան տարացնելու
համար կարիք է լինում կոշցնել 15 բուպեյից ավելի,
սակայն այդ դեպքերում, ինչպես և խիստ դառնվերնե-
րում ոգնություն է հասնում բենզինը:

Գազոդեններատորը, առհասարակ ավելի հաջող կեր-
պով ոգտագործվում է վոչ թե փոքր, այլ ավելի ծանր
մեքենաների վրա և այնուհետեւ սողացող (гусеничный)
տրակտորների վրա:

Նրանք ավելի լավ են գործադրվում մանավանդ
ստացիոնար սարքավորումներում:

Մեր աշխատողներից ընկերներ Ս.Ն. Վետչինկինը,
Վ. Յու. Գիտտիսը, Նաումովը և ուրիշները այդ սա-
պարիցում շատ ոգտակար և կաջող աշխատանք են տա-
նում, սակայն, դժբախտաբար, այդ աշխատանքը դեռ
ևս հարկ չեղած մասշտաբով չի ծավալված, վորը մի-
այն ուշացնում է մեր յերկրի համար իրական և մեծ
ոգտակարություն խոտացող գազոդեններատորների
պրոբլեմի լուծումը:

Բավական է ասել, վոր մեր գյուղական և անտառա-
յին տնտեսություններում բենզինով աշխատող տրակ-
տորների թեկուզ և մասնակի փոխարինումը գաղամե-
քենաներով կտնտեսի հսկայական քանակությամբ նավ-
թային վառելիքայուլթ, վոր ինչպես հայտնի չէ, բավա-
կան թանգ է և անհրաժեշտ է լինում հեռու տեղից փո-
խադրել:

Անհրաժեշտ է նշել, վոր յերկրի պաշտպանության
համար եւ վորտեղ ամբողջ ավտոտրանսպորտը խոշոր
դեր է կատարում. հայտնի չէ, վոր Մարնի ճակատա-
մարտում տակսինները «ֆրկեցին» փարիզը և հետեւա-
պես մեր կարմիր բանակի մոտորիզացիան կարելիորա-

գույն խնդիրներից մեկն է հանդիսանում ԽՍՀՄ-ի պաշտպանության կազմակերպման գործում) դադողեներատորային մեքենաները պակաս նշանակություն չունեն, բավական է հիշեցնել, վոր ֆրանսիական բանակում դադողեներատորային մեքենաները (Ֆ, Ծ—Ծ տոն նանոց) ընդունված են մեծ քանակությամբ:

Ավտոտրանսպորտի համար ել ավելի խոշոր նշանակություն ունեն դիզելային տիպի շարժիչները:

Այդպիսի մեքենաների առավելություններն են. — հսկայական խնայողություն վառելանյութի արժեքում, ամեն տեսակի անաքուր նավթային վառելիքի գործադրման հնարավորությունը, մեկ ուժա-ժամում վառելանյութի ծախսումը 200 դր. փոխանակ 280 դր. («Բյուկ») 350 դր. («Ծորդ»), տեխնիկական չափա-դանց պարզությունը և վստահությունը («Վառվելը» և այլն):

Դիզելները հարկավոր չափով դործադրումը ԽՍՀՄ-ի ավտոտրանսպորտին, ըստ կատարված վորոշ չահյալք-ների, 1932-1933 թվում կտար 500 միլիոն ուրբու խնայողություն:

Ավտոտրանսպորտում դիզելների ամենագործնական կշիռը հավասար է 8-10 կիլոգրամ յուրաքանչյուր HP-ին:

Դիզելային մոտոռներ արդեն լայն դործածություն են ստացել ծանր ավտոտրանսպորտում, մասնավորապես ավտոբուսներում:

Մեր լարդրատորիաները Հենինդրադին և НАМИ այդ ուղղությամբ վորոշ աշխատանքներ են տանում, սակայն կոնստրուկտորային աշխատանքների կադմա-կերպչական անբավարար դարդացումն այստեղ նույնպես թույլ է տալիս դործը հարկ յեղած թափով առաջ տանել:

Պարզ է, վոր դադողեներատորային ու դիզելային մեքենաների և ելեկտրոբուսների խնդիրները հանդիսանում են ԽՍՀՄ-ի ավտոմոբիլիզացիայի գլխավոր գծի մասնակի պրորբներ և բնավ չեն վերացնում, այլ միայն լրացնում են ավտոմոբիլիզացիայի ընդհանուր պրորբեր: Մեր պլանային տնտեսությունն այդ խնդիրներն աչքաթույ անել չի կարող, վորովհետև նրանց դործադրումը պայմանավորված է մի շարք տնտեսական չափազանց յուրջ բնույթ ունեցող պատ-ճառներով, մանավանդ առաջիկա մի շարք տարիների ընթացքում, վորի մասին մենք արդեն խոսել ենք վերը:

ԱՎՏՈՄՈԲԻԼՆԵՐԻ ՅԵՎ ՏԱՔՍԻՆԵՐԻ ԴԵՐԸ

Վերը բերված աղյուսակներից յերեւում է, վոր ավտոբուսները տրանսպորտային տնտեսության մեջ բավական նշանավոր տեղ են գրավում: Նրանք հսկայական քանակությամբ ճանապարհորդներ են տեղավորում քաղաքի ներսում, մերձքաղաքային և միջ-քաղաքային հաղորդակցության մեջ:

Ավտոբուսները ավելի լայն չափով են տարածված այն կետերում, վորտեղ դեռևս տրամվայ չկա, իսկ այն տեղ, վորտեղ դրություն ունեն տրամվայի գծեր, վերջիններին աշխատում են լրացնել ելեկտրոֆիկացված զոնայում ելեկտրոբուսներով, իսկ այդ դնտյից դուրս սովորական ավտոբուսներով:

Հետեվյալ աղյուսակը ցուցադրում է ավտոբուսների քանակական աճումը և նրանց գործադրումը Հ. Ա. Մ. նահանգներում 1926 թվից մինչև 1930 թվի:

2. Ա. Մ. Նահանգների ավտոբուսային պարկը
1926 թ. մինչև 1930 թ. (առ 1.6 հունվարի)¹⁾
(հազարներով)

Գործադրումը	1926	1927	1928	1929	1930
1. Ընդհանուր ոգտագործման ավտոբուսներ					
Քաղաքային և միջքաղաքային	36,0	39,3	41,3	42,7	39,6
Միջ-նահանգային	1,5	2,5	3,2	3,8	6,0
Ընդամենը	37,0	41,8	44,5	46,5	45,6
2. Հատուկ ոգտագործման ավտոբուսներ					
Գյուղական (աշակերտներին դպրոց տանելու և վերադարձնելու համար)	27,0	32,8	35,9	40,9	42,0
Տուրիստական	2,0	2,6	2,7	2,7	2,7
Արդյունաբերության մեջ	1,1	1,1	1,1	1,0	1,0
Հյուրանոցներին համար	1,0	1,1	1,0	0,8	0,8
Այլ նպատակներին համար	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4
Ընդամենը ավտոբուսներ	69,5	79,8	85,6	92,3	92,5

Այս աղյուսակից յերեւում է, վոր Միացյալ Նահանգներում, վորը ավտոմոբիլի կողմից ամենատա-

¹⁾ Նույն տեղ 1930 թ. էջ 25.

ջալոր յերկիրն է, ավտոբուսային տնտեսությունը տարեց-տարի անընդհատ ընդարձակվում է, վորն ավելի հետաքրքրական է, վոր միայն ի հաշիվ սովորական քաղաքային, մերձքաղաքային և միջքաղաքային հաղորդակցության, այլ և հատուկ նպատակային գծերի հաշիվին: Ավտոբուսների աշխատանքի ընդարձակումը Հ. Ա. Մ. Նահանգներում ավելի ցայտուն կերպով յերեւում է այն փաստից, վոր 1929 թ. ընթացքում ընդհանուր ոգտագործման ավտոբուսների կողմից կատարված է 10,8 միլիարդ ճանապարհորդություն. 1926 թ. վաճ է 10,8 միլիարդ ճանապարհորդություն. 1926 թ. կատարված 7,8 միլիարդի, 1927 թ. կատարված մոտավորապես 8,8 միլիարդ և 1928 թ. 10,0 միլիարդ դեմաց:

Միանգամայն ակնհայտ է, վոր մարդատար ավտոմոբիլները, ավտոբուսի ձեւի, թե անհատական ոգտագործման համար՝ դեռևս չեն վերացնում ընդհանուր տաղորդման համար՝ դեռևս չեն վերացնում տեսակները, ոգտագործման տրանսպորտի զանազան տեսակները, ինչպես որինակ՝ «կառքերը», վորոնք, ինքն ըստ ինքյան հասկանալի յե, խոփարիմվում են տակսիմոտորն լով:

Բոլոր խոշոր քաղաքներում տակսիմների քանակը այնքան է աճել, վոր նրանք միանգամայն դուրս են գլել աստարիկից ձիաքաղաք մարդատար տրանսպորտի և միմիայն Հոռոմում և վարչապալում այժմ դեռևս կարելի յե հանդիպել սովորական կառքերի, վորոնք համարյա «մոսկովյան տիպի» են:

Կատարելից դուրս է, վոր մեղ մոտ սկսվող ավտոմոբիլիզացման պրոցեսի հետևանքով անհատական ճանապարհորդության տրանսպորտի մեջ տակսիմոտորիզացիան լայն ծավալ կստանա:

ՄՈՏՈՑԻԿԼՆԵՐ

Մոտոցիկլները պատկանում են մարդատար ավտո-
տրանսպորտի խմբին, հատկացված անհատական ուղ-
տադրոճման համար:

Մոտոցիկլետի հետեվի կողմից բարձի վրա յերկ-
րորդ մարդ նստեցնելու, կամ յերկրորդ անիվի միջո-
ցով մոտոցիկլետի կողքին սայլակ հարմարեցնելու ա-
մեն տեսակ փորձերը միմիայն ավելորդ անդամ ազա-
ցուցում են, վոր կոմպրոմիսն անողուտ է:

Մոտոցիկլը լավ է միայն այն ժամանակ, յերբ նա
կարողանում է զարդացնել իր մաքսիմալ արագություն-
նը, անցնում է համեմատաբար ավելի նեղ ճանապարհ-
ներով, ամենանեղ հոււոյ առաջ է անցնում ավտոմո-
բիլներից և այլն, այսինքն կարողանում է զուտ սպոր-
տային կամ անհատների փրկանդրության միջոցի դեր և
կամ կապի ծառայություն:

Այդ պատճառով մոտոցիկլները ձեռք են բերել մեծ
տիրություններ յուր և ստացել են լայն դործադրու-
թյուն, մասնավորապես յերկրի պաշտպանության բնա-
ղավառում:

Հետեվյալ աղյուսակը բնորոշում է մոտոցիկլների
բաշխումն աշխարհիս տարբեր յերկրներում (տես եջ
75):

Այնուհետեվ դալիս են Ձիւսաստանը (1,042) և Ալ-
ժերը (1,000), իսկ մնացած յերկրներում (յուրաքան-
չուրում) 1000 միավորից պակաս:

Ինչպիս յերեւում է այս աղյուսակից, մոտոցիկլե-
տի ամենախոշոր քանակությունը ընկնում է այն յեր-
կրներին, վորոնք ավելի մեծ չափով են ավտոմոբիլի-
զացված, մինչդեռ Հ. Ա. Մ. Նահանգներն առաջին տե-

Մոտոցիկլների բաշխումը ըստ յերկրների առ 1-6 հուլիսի 1928 թվի ¹⁾

Ցերկրները	Մոտոցիկ- լերի քա- նակը	Ցերկրները	Մոտոցիկ- լերի քա- նակը
Մեծ Բրիտանիա .	518.867	Կանադա .	7.604
Գերմանիա .	339.226	Հոլլանդական Ա- րեւելյան Հնդկաս- տան (առանց Բո- րնեոյի) .	7.234
Ֆրանսիա .	232.201	ԽՍՀՄ .	7.160
Հ.Ա.Մ.Ն. .	124.559	Նորվեգիա .	6.457
Իտալիա .	79.730	Ֆինլանդիա .	5.151
Հոլլանդիա .	50.600	Հունգարիա .	4.905
Նոր Զելանդիա .	35.071	Մեքսիկա .	4.026
Շվեդիա .	33.340	Ղեհաստան .	3.734
Քելդիա .	32.686	Ցեղիպոս .	3.245
Ավստրիա .	28.006	Պորտուգալիա .	2.211
Դանիա .	22.000	Արգենտինա .	2.017
Ջերմ. Սլովակիա .	20.006	Ֆր. Հնդկա-Չին. .	1.888
Իսպանիա .	18.125	Լյուքսեմբուրգ .	1.461
Ճապոնիա .	17.611		
Հնդկաստան .	14.294		

1). „World Highway Transport a statistical Survey“ In-
ternational Chabmer of Commerce, Brochure № 70. Paris.

Վերահսկողման—մասնադատման բազաների տարածույթը յեվրոպական մի տարբերակներում առ 1-6 հունվարի 1930 թվի ¹⁾

Յ Ե Ր Կ Ր Ն Ե Ր Ը	Բազաների քիվը	Մեկ բազային հասնող մեկ նաների քիվը
Ավստրիա	16	215,6
Լատվիա	10	301,4
Ֆինլանդիա	107	346,4
Դանիա	255	404,9
Նաորոնիա	5	541,0
Իսպանիա	321	543,2
Լիտվա	3	643,0
Հունաստան	24	708,3
Նորվեգիա	48	846,9
Ցեղոսլավիա	11	970,5
Շվեդարիա	70	1.009,3
Հունգարիա	16	1.202,3
Պորտուգալիա	19	1.534,2
Լեհաստան	23	1.666,0
Բելգիա	77	1.822,4
Ռումինիա	17	1.877,8
Հոլլանդիա	52	1.892,8
Շվեդիա	56	2.580,7
Բուլղարիա	1	3.300,0
Չեխո-Սլովակիա	11	5.963,6

¹⁾ Հստ զանազան աղբյուրների

ղը գերջում են յերեք յեվրոպական պետութայններին, իսկ իՍՀՄ-ն զրաւում է տասնութ յերորդ տեղը, այսինքն նորից չափազանց հետամնաց տեղ, ուստի անհրաժեշտ է իՍՀՄ-ի ավտոմոբիլիզացման պրոցեսում աչքաբոլ չափել և այդ պրոբլեմը, վորը զեռուս մըտնում է բաց և կարոտ անհրաժեշտ վերելքի:

Միաժամանակ այս աղուսյակի համեմատութայնն ավտոմոբիլներին աղուսյակի հետ ցույց է տալիս, վոր ավտոտրանսպորտի սխտեմում մոտոցիկլետի տեսակարար կշիռը չափազանց վորք է:

ԱՎՏՈՏՆՏԵՍՈՒԹՅԱՆ ՎԵՐԱՆՈՐՈԳՄԱՆ-ՄԱՏԱԿԱՐԱՐՄԱՆ ԲԱԶԱՆԵՐ

Միանգամայն պարզ է, վոր խոչոր ավտոտրանսպորտային տնտեսութայնը պահանջում է մատակարարման-վերանորոգման աչխատանքի համապատասխան դրամք, առանց վորի ավտոտրանսպորտի ինտենսիվ շահագործումը չափազանց դժվարանում է: Տվյալ դեպքում մենք նկատի ունենք տեխնիկական մատակարարման և վերանորոգման խնդիրը:

Բացի այն, վոր զեռ ավտոմոբիլի զնման ժամանակ տեղը պետք է մտահոգվի արագ մաշվող մասերի պահանջարկի կոմպլեկտ ձեռք բերելու մասին (այդ տեսակետից մենք իմիջի ալոց շատ և շատ «մեղքեր» ենք գործել մի շարք տարիների ընթացքում՝ մինչեւ 1930 թիվը, յերբ կազմակերպվեց հատուկ մարմին՝ «Ավտոտեխնոսնարը», վորը կոչված էր կազմակերպելու այդ գործն ամբողջ իՍՀՄ-ում), ամբողջ յերկրում ցրված են մեծ քանակութայն վերանորոգման-մատակարարման բազաներ, վորտեղ կարելի յէ ստանալ ցան-

կացած անհրաժեշտ մասը և արագորեն վերանորոգել մեքենան՝ մաշված մասերի փոխարինման միջոցով:

Միաժամանակ հսկայական նշանակություն ունի ճիշտ կազմակերպված գարաժային անտեսությունը և ավտոպարերի ընթացիկ սպասարկումը: Վոչ մի կտուկած չկա, վոր մեր պայմաններում ընդհանուր ոգտագործման դարձածային և վերանորոգման անտեսություն կազմակերպումը լայն ծավալ կստանա: Միաժամանակ սրարդ է, վոր այդ աշխատանքների լայն կազմակերպումը մեծապես հնարավոր է միայն այն դեպքում, յեթե յերկրում յեղած ավտոպարեր մաքսիմալ չափով միատես է:

Վորովհետև մեր յերկրր մի շարք տարիների ընթացքում ստանում եր տարրեր տիպի մեքենաներ (1922-1924 թ. ընթացքում ԽՍՀՄ նեմուծված են 52 տարրեր մարկայի մարդատար, 33 մարկայի բեռնատար և 13 մարկայի հատուկ մեքենաներ իսկ 1927 թ. աշխատում էյին 248 մարկայի մարդատար, 187 մարկային բեռնատար և 78 մարկայի հատուկ ավտոմոբիլներ *), ապա միանգամայն սրարդ է, թե վորչափ դեժվար եր և այժմ էլ դժվար է խոսել վերանորոգման մատակարարման նորմալ աշխատանքի մատին մեղանում:

Մինչդեռ առ 1-ն հունվարի 1929 թ. Հ.Ա.Մ. Նահանգներում կար 95.334 այդպիսի բաղա կանադայում 2.963, ըստ վորում մեկ բաղային հասնող ավտոմոբիլների թիվը Հ. Ա. Մ. Նահանգներում 257 հատ եր, իսկ կանադայում՝ 394:

*) Я Шатуновский «Автомобиль и Пешехонье». «Плановое хозяйство» № 12, 1925 г. стр. 161.

Ինչ վերաբերում է մի շարք յեվրոպական յերկրրների, ապա այնտեղ առ 1-ն հունվարի 1930 թ. այդ հարաբերությունը ընդունում է հետևյալ տեսքը (տես այդուտակ 77 էջ): Ինչ վերաբերում է այնպիսի յերկրների, ինչպիսիք են Անգլիան, Ֆրանսիան, Գերմանիան և Իտալիան, ապա նրանց բազաների ցանցը դանվում է համարյա նույն մակարդակի վրա, ինչ Հ. Ա. Մ. Նահանգներում: Բացի տեխնիկական մատակարարումից, այդ բաղաները կատարում են նաև «կամեքներ» և «պակրիչկաներ» մատակարարող ապարատների դերը:

Վերանորոգման և մատակարարման գործի դրվածքի կուլտուրականության աստիճանից (բաղաների բավարար ցանցը, փչցած մասերի փոխարինումը, բաղմատեսակ վերանորոգման սխեմներ և այլն) կարելի յեղատել ավտոտրանսպորտի աշխատանքների նորմալ կազմակերպման մատին:

Վերը բերած ավյալները ցույց են տալիս, վոր առանց համապատասխան մատակարարման—վերանորոգման ապարատի կազմակերպման, ավտոմոբիլիզացիան անիմատ է:

Բացի տեխնիկական պարագաներ և ուետին մատակարարելը, ավտոտրանսպորտի շահագործման համար հսկայական նշանակություն ունի նաև վառելանյութի մատակարարումը, վոր ընդհանուր ավտոտրանսպորտի աշխատանքներին համապատասխան ծախվում է չափազանց մեծ քանակությամբ: Այդ մատին գաղափար կարելի յե կազմել Հ. Ա. Մ. Նահանգներում բեռնի ծախսման մատին յեղած տեղեկությունից, ըստ վորի այնտեղ բեռնի ծախսումը ա-

վերացել է 1923 թ. 6,7 միլիարդ դալլոնից մինչև 13,8 միլիարդ դալլոնի 1928 թվին :

Առհասարակ, բոլոր ավտոմոբիլիզացված յերկրները կառարանապես հեղեղված են բենզինային կոալեկալինով (կալաններով), վարոնք մի քանի բույսեր ընթացում լցնում են կանգ առած մեքենաների բակերը (բենզինի անոթ) վառելանյութով: Պարզ է, վոր այդ մեծ հարմարություն է տալիս, վորովհետև արդատում է մեքենայի արտոջը իր մոտ ամեն տեսակի բենզինապահեստներ ունենալուց:

Ինքնատնիքյան հասկանալի յե, վոր յերկրում մեքենաների լայն չափով տարածման համար բավական չէ միայն մեծ քանակությամբ ավտոմոբիլներ և հիանալի կերպով կազմակերպված մատակարարման սխեմա ունենալ: Անհրաժեշտ է վորպեսզի ավտոմոբիլները ըստ իրենց գների լինեն մատչելի, վերանորոգումը և մատակարարումն հեշտ, իսկ մեքենաների, ուսանի և վառելանյութերի վրա դրված հարկերը ցածր:

Միանգամայն պարզ է, վոր վերանորոգման հեշտությունը կախված է մեքենաների և պահեստի մասերի ցածր գներից:

Ինչ վերաբերում է վառելանյութերի վաճառքի գներին, ապա բենզինի մանրավաճառ գները մի շարք յերկրներում խիստ տատանվում են՝ 36,6 կուպիկից մեկ դալլոնին Հ. Ա. Մ. Նահանգներում մինչև 1 ու. 30 կուպ. Բոլիվիայում, մինչդեռ ավելի մեծ չափով ավտոմոբիլիզացված և միաժամանակ սեփական նավթ ունեցող յերկրներում այդ գները համեմատաբար ցածր են:

Իսկ մեղանում բենզինի մանրավաճառքային գինը

նեղու համար) և մինչև իսկ յերկու- յերեք շաբ ուղիներ:

Ինքնատնիքյան պարզ է, վոր բարձր տիպի ճանապարհների գոյությունը վոչ միայն ապահովում է ընդհանրապես լավ յերթեվեկությունն այլ և տալիս է մի շարք առավելություններ, վորը պարզ կերպով յերևում է հետեյալ տվյալներից (տես աղ. 96 էջում):

Հետեյալ աղյուսակը ցույց է տալիս, վոր հավասար հեռավորության վրա անցած ճանապարհների դեպքում, վառելանյութերն ավելի քիչ քանակությամբ են

Ս. Վոստրախովսկի պահպանման ծախսերի խճայողությունը՝ 29. Մ. Ն. Յանապարհների վորակի կապակցությամբ ¹⁾

Ծախսերի տեսակները	Բարձր տիպի Միջակ տիպի		Ցածր տիպի
	ճանապարհներ	ճանապարհներ	ճանապարհներ
Բենզին	1.00	1.20	1.47
Ցուղ	1.00	1.00	1.00
Ռեդին	1.00	2.22	2.90
Վերանորոգում	1.00	1.20	1.47
Շեղանկ (амортизация)	1.00	1.10	1.24
Լիցենզիոն տուրք	1.00	1.00	1.00
Քարած	1.00	1.00	1.00
% հիմնական կապիտալի վրա	1.00	1.00	1.00
Ապահովագրում	1.00	1.00	1.00

ծախսվում, յերբ մեքենան վատ ճանապարհից անցնում է լավ ճանապարհի, իսկ այդ հանգամանքը հսկայական նշանակություն ունի, վորովհետև ավտոտրանսպորտի չահագործման ծախսերի ընդհանուր ծավալում

1) «F and F» էջ 81:

**Վառելիքային խմայուրներ վառ ճամպարներից լավերից
աճեցելու գնախուս¹⁾**

Փորձը կատարելու վայրը և ժամանակը	Փորձի բնույթը	Խնայողու- թյունը % ու ով մեքենաները	Փորձարկած մեքենաները
Վաշինգտոնի կոլլեջի փորձա- կայանը 1924 թ.	Վատ խճուղի և սոփորական բետոնի ճանապարհ	51	5-անգանի մարզատար ափամբիկ բաշը 1 ³ / ₄ տոնն
Վաշինգտոնի կոլլեջի փորձա- կայանը 1924 թ.	Վատ և լավ խճուղիներ	40	
Կենտուկիի ճանապարհային դե- պարտամենտը 1922 և 1923 թ.	Վատ և լավ ճանապարհներ	26	36 հատ մարզատար Փորձեր
Հյուսիս-Ամ. Միացյալ Նահանգ- ների հորաքարծու թյան գե- պարտամենտի հասարակական ճանապարհների բյուրո	Սոփորական խճուղի և բետո- նային ճանապարհներ	25	
Լավ ճանապարհների բյուրո Կալիֆոռնիայում 1917 թ.	Խճուղի և բետոնային ճանա- պարհներ	57	

Լավ ճանապարհների բյուրո Կալիֆոռնիայում 1917 թ.	Խճուղի և բետոնային ճանա- պարհներ տափարի գերնաշը- տով ³⁾ մասնաշարի հատուկ խմբ	24	
Լավ ճանապարհների բյուրո Կալիֆոռնիայում 1917 թ.	Խճուղի (гравийные) և բետո- նային ճանապարհներ	65	
Լավ ճանապարհների բյուրո Կալիֆոռնիայում 1917 թ.	Խճուղի (гравийные) և բետո- նային ճանապարհներ տափարի հատուկ ³⁾ մաս. հատուկ խմբ	37	
Շվեդարական փոստի գլխավոր վաշնաթյուն	Շվեդարիայում ճանապարհների բարելավման հետևանքով	25	
Բեքմորդի գեներալը Միջազ- գային ճանապարհային կոնգրե- սում Անգլիայում կատարված փորձերը մասին 1924 թ.	Անգլիայում ճանապարհների բարելավման հետևանքով	18	
Եգիպտոսի Գեներալ Ֆերման Հան- նովերում	Լավ և վատ ճանապարհների ճանապարհորդելու փորձերի հիման վրա	33	
Միջին հաշիվ տաքվում և խմայողություն		36	

¹⁾ Նույն գրքում:

վառելանյութերի վրա կատարված ծախքերը՝ կազմում են բավական խոշոր թիվ՝ 15-20 % (տես աղյուսակը 98 և 99 եջերում) :

Պակաս նշանակություն չունի այն ուղևորը, վորը ստացվում է ավտոմոբիլներին— փչացումներից պահպանելու և վերանորոգումների խնդրում, յերբ ավտոմոբիլները վատ ճանապարհներից անցնում և լավ ճանապարհներ և այդ տեսակետից խնայողությունն այնքան խոշոր է, վոր յեթե նույնիսկ չլինեյին բոլոր մյուս ոգոււները, վորոնք մենք հիշեցինք վերը, թեկուզ միայն այդ արդյունքի համար արժեք կառուցել լավ ճանապարհներ (տես աղյուսակը 101 եջում) :

Մեր բերած նյութերն ամենայն պարզությամբ ցույց են տալիս, թե լավ ճանապարհները ինչպիսի խոշոր նշանակություն ունեն ավտոտրասպորտի համար :

Սակայն ճանապարհների նշանակությունը չի սահմանափակվում միայն մեր բերած հանդամանքներով :

Ներքեվում, յերբ մենք կխոսենք հատկապես մեր ցարիզմից ժառանգությունն ստացած, ճանապարհապարհություն մասին, մենք առանձնապես կհիշենք այն վիթխարի կորուստների մասին, վոր ունենում և մեր ժողովրդական տնտեսությունը, ոգտվելով, ինչպես հայտնի է, դեռևս չափազանց մեծ չափով լծկանաբար տրանսպորտով :

Այստեղ մենք կսահմանափակվենք մի շատ հետաքրքիր աղյուսակով, վորը բնորոշում է ավտոտրանսպորտի պահպանման համեմատական արժեքները ՀԱՍՆ-ում ճանապարհների վորակի կապակցությամբ :

Իերված թվերը դժվար թե կոմենտարիաների կարելի ունենան :

Պահպանման փչացումներից պահպանելու յեվ վերանորոգումների վրա կատարված ծախքերի խնայողությունը ցանապարհների վրա կատարված ծախքի հետ համեմատելով

Փորձի բնույթը	Խնայողությունը % -ով
Լավ և վատ ճանապարհներ	25
Շատ վատ վրա կա խոշոր ու բարձր ճանապարհ և լավ ասֆալտով ծածկված ճանապարհներ	45—50
Շատ վատ վրա կա խոշոր ու բարձր ճանապարհ և լավ ասֆալտով ծածկված ճանապարհներ	50
Շատ վատ վրա կա խոշոր ու բարձր ճանապարհ և լավ ասֆալտով ծածկված ճանապարհներ	50

ՃԱՆԱՊԱՐՀԱՅԻՆ ՇԻՆԱՐԱՐՈՒԹՅՈՒՆԸ ՀԱՄ
ՆԱՀԱՆԳՆԵՐՈՒՄ

Մենք հատկապես կանգ չենք առնի համաշխարհային ճանապարհային տնտեսության դարդացման դինամիկայի վրա, չնայած այդ հարցը չափազանց հետաքրքիր է:

Մենք սխալված ենք սահմանափակվել միմիայն ՀԱՄ Նահանգներում դոյություն ունեցող ճանապարհային չինարարության աճման դինամիկայի վերլուծությունում, վերլուծությունում միացյալ նահանգները ճանապարհների տեսակետից նույնպես հանդիսանում է ամենաառաջավոր յերկիրը, վորն առաջ է անցել այդ տեսակետից ամենաապահովված յերկրապական յերկրներին:

Պետք է ավելացնենք, վոր ճանապարհային չինարարությունը ՀԱՄ Նահանգներում բուռն թափով սկսել է զարգանալ վերջին ժամանակներս, միայն ընթացիկ դարի քսանական թվականներին:

Մեր յերկրի համար այդ փաստը խոշոր նշանակություն ունի այն տեսակետից, վոր մենք նույնպես նոր ենք սկսում խոշոր ճանապարհային չինարարությունը և հետևյալապես այն որինակը, թե ինչպես ՀԱՄ Նահանգները հասնում ու անցնում եյին իրենցից ավելի առաջավոր յերկրներին, թույլ է տալիս մեզ ոգտագործելու (սակայն վոչ մեխանիկորեն) այդ փորձը անհրաժեշտ ծավալով ու չափով:

Մենք չահագրդովված ենք ՀԱՄ Նահանգների փորձով նաև այն պատճառով, վոր այդ յերկիրը, գտնվելով հսկայական տերիտորիայի վրա, նույնպիսի կոնտինենտալ յերկիր է, ինչպես ՈՍՀՄ-ն է չափազանց նույնանման աշխարհագրական և կլիմայական պայմաններով (Միություն կենտրոնական և հարավային մասեր-

րի նկատմամբ, իսկ հյուսիսային մասը ավելի լավ է համեմատել կանադայի և Ալյասկայի հետ):

Ի դեպ, խոսելով ՀԱՄ Նահանգների մասին, այսպես ասած, նրան հասնելու և անցնելու շատ բան ունենք: Այս դիտողությունը վերաբերվում է հավասարապես տեխնիկական տրանսպորտի բոլոր տեսակներին, բացառություն, և այն էլ ժամանակավոր, դուցե, ծովային առևտրական նավատորմի:

Հետևյալ աղյուսակը բնորոշում է ճանապարհային չինարարության դինամիկան ՀԱՄ Նահանգներում սկսած 1918 թվից մինչև 1927 թվը (տես աղյուսակ 104 կշում):

Բերած թվերը վկայում են այն մասին, վոր ՀԱՄ Նահանգներում ամենաինտենսիվ ճանապարհային չինարարությունը սկսվել է միայն վերջին տաս տարվա ընթացքում, վոր չինարարության ամենամեծ ծավալը պատկանում է բարելավված գրունտային, խնուրի և ցեմենտաբետոնային ֆառապահներին, վորոնք բոլորը միասին վերցրած կազմում են ամբողջ ճանապարհային չինարարության ավելի քան յերեք քառորդը և մոտավորապես հավասար տեսակարար կշիռ ունեն:

Ինքնըստինքյան հասկանալի յե, վոր այդ ծավալով ճանապարհների չինարարությունը կարիք ունի համապատասխան խոշոր դրամական հատկացումների, չինարարության համեմատաբար ցածր ինքնարժեքի և համապատասխան արդյունաբերության, թե ֆառապահային մեքենաների ու շինարարական նյութերի և թե հենց ֆառապահների շինարարության:

Ճանապարհային չինարարության բյուջետային և այլ հատկացումների, ինչպես և նրա ինքնարժեքի մա-

**ձառնադարձային շահաճանճանք 200. ճանճանքներում
1918 թ.—1927 թ. ընթացքում¹⁾**

ձառնադարձային տեսակները	Մ Պ Ն Ն Ն Ն Ն Ն Ն Ն Ն Ն									
	1918 թ.	1919 թ.	1920 թ.	1921 թ.	1922 թ.	1923 թ.	1924 թ.	1925 թ.	1926 թ.	1927 թ.
Հարժեքի գումարային	—	10	350	1.635	1.966	2.365	1.824	7.571	5.769	—
Ավադարձային-կապալին	—	47	384	1.112	1.017	806	730	1.884	965	—
Խճուղի	—	55	1.290	3.445	4.404	3.463	3.328	6.471	5.574	—
Մակադարձային	—	—	40	287	287	329	117	570	390	—
Գուղարձային	—	1	149	294	468	601	625	1.218	706	—
Առաջադարձային	7	25	159	393	131	210	244	294	313	—
Ցանճանքներում	6	19	496	2.127	1.621	1.292	2.432	5.233	5.900	—
Կլինիկային	—	—	27	207	69	167	122	61	26	—
Այլ տեսակի ձառնադարձներ	—	—	—	—	—	—	—	2.146	1.516	—

¹⁾ Յ. Մ. Գոլցբերգ. «Дорога в цифрах», стр. 52 «Автотор» 1928 г. Ընթերցողը նույն գրքում կգտնի ձառնադարձային նյութերի նկարագրի

սին ՀԱՄ Նաճանքներում ընթերցողը բավականաչափ նյութեր կգտնի Յ. Մ. Գոլցբերգի վերահիշյալ վիճակագրական տեղեկագրում և Ա. Զ. Զորջաճեյի «Дорожное дело в Соединенных Штатах Северной Америки» (Тарнспечать НКПС 1930 г.) գրքում, վորոշ տվյալներ մենք կրեքենք և այստեղ:

Ինչ վերաբերում է ձառնադարձային-չինարարական մեքենաների արդյունաբերության, ապա հետևյալ աղյուսակը, վորը ընդունում է մեքենայական սարքավորման նյութերի տարեկան աճումը ՀԱՄ Նաճանքներում, բավականաչափ պատկերավորում է ձառնադարձային մեխանիկական սարքավորման հատկապես խոշոր արդյունաբերական ճյուղի գոյության անվիճելի փաստը, առանց վորի միանգամայն անհնար կլինեք ձառնադարձների աղյուսակի չինարարության ծավալումը:

**ձառնադարձների մեխանիկական սարքավորման արեկան արագրման արժեքը ՀԱՄ Նաճանքներում
1914 թ. մինչեք 1927 թիքը**

Տարիներ	Արժեքը հազ. դոլ.
1914 թ.	3.545
1921 թ.	17.858
1924 թ.	24.264
1925 թ.	26.297
1927 թ.	37.728

Առ 1-ն հունվարի 1928 թվի ՀԱՄ Նաճանքներում ձառնադարձային չինարարության համար փաստորեն յեղած մեխանիկական սարքավորման արժեքը կլոր թրվով կազմում էք հարյուր միլիոն դոլար:

Վորոքեղի պատկերացենք մեք այդ գումարի մեծութունը, բավական է մատնանչենք, վոր նույնպես սարքավորման արժեք ամբողջ ՀԱՄ-ում առ 1-ն հոկտեմբերի 1929 թ. և 1930 թ. (Հաղորդակցության Ժկ Ցենտրոտրանսի տվյալներով կազմում էք ընդա-

ցութիւնն աշխարհիս մյուս յերեք մասերից՝ թե բարձրակ թվերով և թե համեմատական նշանակութեամբ, Յեւրոպայի քանակական խոշոր յետամնացութիւնն Ամերիկայից և վուջ թե միայն Ամերիկայի, այլ և Ավստրալիայի ու Ովկիանիայի խոշոր առաջադիմութիւնը:

Պեաք և ասել, վոր յեթե վերցնենք միայն Արեւմտեան Յեւրոպան, ապա այստեղ ճանապարհներն ցանցը ավելի խիտ է քան Ավստրալիայում և Աֆրիկայում, սակայն ավելի պակաս քան թե Հ. Ա. Մ. Նահանգներում: Հետեւյալ աղյուսակը ցույց է տալիս խճուղիների բաշխումն ամբողջ աշխարհում 1928 թ. (տես աղյուսակը 110—114 էջերում):

Մենք զիտավորյալ կերպով բերեցինք այդ չափազանց բնագրական տվյալները նրա համար, վորպէսզի ցույց տանք թե 1) ինչ չափով և ճանապարհային շինարարութիւնն ընդգրկել աշխարհիս բոլոր յերկրները, 2) ինչպիսի հսկայական թափ է ստացել այս շինարարութիւնը մի շարք յերկրներում և վերջապես 3) վորոչ որինչապի կապը ավտոմոբիլիզացիայի և ճանապարհային շինարարութեան միջեւ:

Բերված նյութերը զերծ չեն մի շարք թերութիւններից (թեկուղ վերցնենք ՈՍՂՄ վերաբերող թվերում յեղած սխալները և նրան ասեալան և յեւրոպական մասերի չբաժանելը), նրանցում բացակայում են վտակական և տեսական հատկանիշները (վորը, ճիշտ է, լրացվում է հախորդ աղյուսակի մեջ և ունի առաջնակարգ նշանակութիւն), բայց և այնպէս ընդհանուր պատկերը լրիվ գաղափար է տալիս ամբողջ աշխարհում քանակաբանների զարգացման խոշոր ծավալի մասին:

Վուջ մի կասկած չկա, վոր ընթացիկ և հաջորդ տարիները նշան են հետագա առաջադիմութեան, վորը և բնորոշ է աճման բարձր տեմպերով:

Ընթերցողը կարող է լսին չափով ոչտադործել այդ տվյալները մի շարք հետաքրքիր հանգամանքներ պարզաբանելու համար՝ յերկրների հերթականութիւնը ըստ ճանապարհների ցանցի բացարձակ տարածութեան, և հարաբերութիւնը տերրիտորիայի, բնակչութեան ու ավտոտրանսպորտի մեկ միավորի նկատմամբ և այլն:

Մենք կսահմանափակվենք միայն ցույց տալով ավելի մեծ չափով առաջադիմած յերկրների հերթականութիւնը:

Տերրիտորիայի տեսակետից առաջին տասնչորս յերկրները դասավորվում են հետեւյալ կերպ՝ առաջին տեղը զբաղում է Զիբրալտարը վորը մի մղոն ճանապարհի զիմաց ունի միայն 0,13 քառ. մղոն տերրիտորիա, այնուհետեւ զալիս են Ճապոնիան՝ (0,30), Լյուքսեմբուրգը՝ (0,39), Հյուսիսային Իրլանդիան՝ (0,40), Եմբուրգը՝ (0,50), Դանիան՝ (0,52), Ֆանիան՝ (0,53), Իրլանդական անկախ պետութիւնը՝ (0,57), Մադեյրան՝ (0,64), Բելգիան՝ (0,70), Լիտվան՝ (0,79), Գերմանիան՝ (0,84), Հոլանդիան՝ (0,85), և ՀԱՄ Նահանգները՝ (1,00):

Մեկ մղոն ճանապարհին ընկնող ավտոտրանսպորտի ամենամեծ քանակութեան տեսակից, առաջին տասնչորս յերկու պետութիւնները դասավորվում են հետեւյալ կերպ՝ առաջին տեղը զբաղում է Զիբրալտարը, վորը յուրաքանչյուր մի մղոն ճանապարհի զիմաց ունի 38,20 ավտոմեքենաներ, այնուհետեւ զալիս է Հավայական կղզիները՝ (24,34), Կուբա՝ (23,91), Կանադան կըղ-

Աշխարհամասեր և յերկրներ	Ճանապարհ- ներէ յերկա- րութիւնը	Ճանապարհ- ներէ յուս- քանչ. 1 մղ. քառակուսի մղ. քանակը	Ճանապարհ- ներէ 1 մղ. նիւն համող ալիտարան, մալ. քիւլը
Հունաստան	6.866	7.16	2.51
Գիւլղոս	2.920	1.23	0.61
Լուկանեմբուրգ	2.545	0.39	3.08
Ալբանիա	1.566	11.09	0.24
Իսլանդիա	1.243	31.94	0.62
Ազովյան կղզիներ	840	1.09	0.86
Եգիպտոսի կղզիներ	626	1.55	—
Դանցիկ	492	1.53	4.64
Մալտա	328	0.37	5.07
Ջիբրալտար	15	0.13	38.20
Ը ն դ ա մ ե ն ը .	2.450.439	4.208	1.69
Ա. ս. ի. ա.			
Ճապոնիա	575.325	0.30	0.13
Հնդկաստան	283.506	6.37	0.45
Հոլլանդական Արևելյան Հնդկաստան	36.175	20.28	2.00
Ֆրանսիական Հնդկա-Չին	20.022	13.71	0.83
Թյուրքիա	19.500	25.36	0.46
Չինաստան	17.746	241.29	1.56
Ցեյլոն	15.911	1.59	1.09
Կորեյա	10.767	7.92	0.24
Ֆիլիպպյան կղզիներ	7.373	15.60	3.98
Պարսկաստան	7.119	88.34	0.71
Բրիտանական Մալայա	6.791	7.67	4.64
Սինդ	5.015	11.96	1.11
Իրաք	4.800	29.84	0.65
Պաղեստին	1.256	7.17	2.64
Արաբիա	1.055	947.86	1.62
Ադամանիաստան	1.000	257.00	0.52
Սիւմ	654	306.03	10.47
Մակաո	9	4.88	—
Ը ն դ ա մ ե ն ը .	1.014.014	10.267	0.427

Աշխարհամասեր և յերկրներ	Ճանապարհ- ներէ յերկա- րութիւնը	Ճանապարհ- ներէ յուս- քանչ. 1 մղ. քառակուսի մղ. քանակը	Ճանապարհ- ներէ 1 մղ. նիւն համող ալիտարան, մալ. քիւլը
Ա. վաւարդիա յիւ ու- կիանիա			
Ավստրալիա	300.000	9.92	1.72
Նոր-Չելանդիա	48.146	2.17	3.15
Հավայան կղզիներ	1.700	3.79	24.34
Ֆիջի	441	16.06	2.18
Ֆրանսիական Ուկիանիա	180	55.93	2.20
Արևմտյան Սամոա	150	8.23	1.90
Բրիտանական կղզիներ	150	116.30	2.04
Դիլիամ	66	3.18	4.41
Սամոա	30	2.00	1.47
Ը ն դ ա մ ե ն ը .	350.863	9.40	2.03
Ա. Գ. Ի. կա			
Հարավային Աֆրիկական Միութիւն	85.598	4.99	1.47
Բրիտանական Արևելյան Աֆրիկա	38.325	20.01	0.35
Ալժիր	21.571	39.27	1.81
Բրիտանական Արևմտյան Աֆրիկա	20.098	26.34	0.64
Անգոլա	15.170	31.96	0.14
Ֆրանսիական Արևմտյան Աֆրիկա	14.912	83.64	0.41

Շարունակութուն

Աշխարհամասեր և յերկրներ	Ճանապարհի նրբեր յերկա- րութունը	Ճանապարհի յուրաքանչ 1 մղ. քառ. մղանների քանակը	Ճանապարհի 1 մղ. հասնող ավտոտրանս- պորտի միա- կերն. թիվը
Ֆրանսիական եկվադորային Աֆրիկա	10,505	110,81	0,06
Բելգիական Կոնգո	8.896	103,31	0,47
Հարավային Աֆրիկա	8.506	85,87	1,09
Թունիս	7.081	6,82	1,13
Մոզամբիկ	5.809	73,70	0,39
Իտալական Սոմալի	5.278	29,37	0,08
Մարոկկո	3.914	55,83	5,16
Մադագասկար	3.710	64,99	0,80
Յեզիպոս	3.346	114,47	7,47
Հարեջստան	2.000	175,00	0,22
Պորտուգալական Գվինեյա	1.740	8,01	—
Կերեայկա	1.487	242,76	—
Ներիարիյա	1.208	37,88	0,17
Տրիպոլիտանիա	1.025	878,05	0,68
Բրիտանական Սոմալի	834	81,53	0,06
Մավրիտանիա	634	1,14	5,31
Մադեյրա	491	0,64	1,17
Կանարյան կղզիներ	278	10,10	19,85
Լիբերիա	234	183,76	0,96
Անգլո-Յեզիպոսական Սուդան	225	4,508,44	9,32
Սեչելյան կղզիներ	45	3,47	0,31
Իսպանական Գվինեյա	10	1,003,60	—
Ը ն դ ա մ ե ն ը .	262.920	40,808	1,09
Բ ու լ ու ը .	7.805.629	6,594	4,103

ղիները՝ (19,85), Պանամա՝ (18,92), Սիմա՝ (10,47).
Անգլո-եզիպոսական Սուդանը՝ (9,32), Հոլանդական
Արևելամոյսն Հնդկաստանը՝ (9,06), ՀԱՄ Նահանգները՝
(8,17), Յեզիպոսը՝ (7,47). Մեծ Բրիտանիան՝
(7,23) և Շվեդիան՝ (7,04):

Ինքնըստինքյան հասկանալի չէ, վոր վերջին շարքը
միանգամայն պայմանական է, վորովհետեւ այդ տեսա-
կի բարեհաջող հարաբերությունը դեռեւս չի նշանա-
կում, վոր յերկիրը հազեցված է ավտոտրանսպորտով և
ճանապարհներով:

Բավական հետաքրքիր է նաև ճանապարհների չի-
նարարության և ծախսերի խնդիրը մի շարք յերկրնե-
րում:

Առաջարկելով այդ խնդրով հետաքրքրվողներին
ընթերցելու վերոհիշյալ նյութերի սկզբնական աղ-
բյուրը, մենք այստեղ կսահմանափակվենք բերելով մի
փոքր աղյուսակ, վորը տալիս է թվեր միայն մեծ Հա-
վով առաջադիմած յերկրների նկատմամբ: (Տես 116 էջ):

Ըստ այդ թվերի կարելի չէ պարզել
հետեւյալը՝ վորոշ պետութայններ հիմնական ուշա-
դրությունը դարձնում են գլխավորապես յեղած ճա-
նապարհների խողոր և լավ ցանցի պահպանման վրա,
խակ մյուսները դեռևս հարկադրված են միջոցների ա-
մենամեծ բաժինը դնել նոր ճանապարհների շինա-
րարության դործում:

Ինչ էլ վոր լինի, ճանապարհային շինարարու-
թյունը դարձել է ամբողջ աշխարհում պետութայն-
ների ժողովրդական տնտեսության ամենախոշորա-
գույն հատվածներից մեկը:

Հանապարհների տրանսպորտի ընդհանուր տնտեսական վիճակագրական ծախսերի մի շարք յերկրներում 1927¹) Բ.

Ցուցանիշներ	Հանապարհների տրանսպորտի ծախսեր	Նոր ճանապարհների կառուցման ծախսերը	Ընդամենը
ՀԱՄ Նահանգներ.	376.753.825	689.218.733	1.065.972.558
Մեծ Բրիտանիա . . .	—	—	250.000.000
Գերմանիա	—	—	143.000.000
Գանադա	16.024.617	39.729.667	45.754.284
Իտալիա	34.100.000	7.050.000	41.150.000
Իսպանիա	8.755.673	28.957.523	37.713.201
Չեխի	—	—	35.000.000
Հնդկաստան	18.679.916	10.555.812	29.235.728
Ավստրալիա	—	—	20.662.341
Նոր Զելանդիա	—	—	18.266.101
Կոլումբիա	5.861.274	7.815.032	13.354.231
Ֆրանսիա	13.205.329	148.902	13.674.376
Շվեդիա	9.199.210	3.626.833	12.826.043
Դանիա	—	—	11.750.000
Արգենտինա	—	—	10.874.700
Հոլլանդական Արևելյան Հնդկաստ.	—	—	10.000.000

¹ «World Highway Transport a statistical survey» հատված IV.

ՀԱՄՆ-ի բնական պեղքեր և ալկալայնի յեղանակով 382.148.339 զոլլար վերականգնողական և արժեթղթերի տոկոսներ և այլ ծախսեր (զանազան).

Իտալիան՝ հասարակական ճանապարհների վերաբերյալ 1926 թ. հուլիսից մինչև 1927 թ. հունիսը, ըստ վերադարձված տվյալների և այլ ճանապարհների—1926 թ. I/XII-ից:

Հնդկաստան—1926/1927 բյուջետային տարի:

ՈՐՀՐԴԱՅԻՆ ԱՎՏՈՃԱՆԱՊԱՐՀԱՅԻՆ ՏՆՏԵՍՈՒԹՅԱՆ ՅԵՎ ՇԻՆԱՐԱՐՈՒԹՅԱՆ ԴՐՈՒԹՅՈՒՆԸ
1929/1930 թ.

Վերը մենք արդեն մտաւոր պարզարտեցինք մեր ավտոմոբիլային և ճանապարհային տնտեսութեան շրջութիւնը. այդ մասին համառոտ կերպով կարելի չէ ասել, վոր մեր յերկրը ծայր աստիճան յետ և մնացել քե ավտոմոբիլների և քե քանապարհների տեսակետից:

Մենք ցարական Ռուսաստանից ժողովուրդները կատարյալ ճանապարհաշրջութիւն վոչ միայն նրա համար, վոր յերկրում ճանապարհային կուլտուրան համարյա բոլորովին բացակայում էր, այլ և այն պատճառով, վոր համեմատաբար վոքը քանակութեամբ վորակյալ ճանապարհները 50 տոկոսով զրոնում էին իմպերիալիստական պատերազմի հախկին տարածքներում, այն պատերազմի, վորի համար պարտաւարներում, այն պատերազմի, վորի համար ցարկովը դաշնակցելով Ֆրանսիական և անգլիական իմպերիալիզմի հետ, պատրաստվում էր դեռել 20-րդ դարի յերկրներից: Ինչպես հայտնի է, այդ ճանապարհները մնացին այժմյան Լեհաստանի և Լիւթիտանիայի տերիտորիայում:

Քաղաքացիական պատերազմի տարիների ընթացքում յերկրի ճանապարհները ցանցը միայն քայ-

Ավստրալիա—միմիայն ֆեդերատիվ և շտատների ճանապարհները:

Նոր Զելանդիա—1926 թ.

Կոլումբիա—միմիայն պետական ճանապարհները:

Ֆրանսիա—նույնը:

Շվեդիա—1926 թ.

Դանիա—1925/1926 բյուջետային տարի:

բայվում էր և դրա պատասխանատվությունն ընկնում է նույնպես ռուսական կալվածատերերի և բուրժուազիայի իմպերիալիստական դաշնակիցների վրա, վորոնք ինտերվենցիա և հակահեղափոխական ասպատամբություններ եյին կազմակերպում մեր յերկրում պրոլետարիատի տիրապետությունը տապալելու նպատակով:

Մեր ժողովրդական տնտեսության վերականգնման չրջանում ճանապարհները և տեղական տրանսպորտն ուշադրությամ չեյին արժանանում—կային ինչպես ասվում է, ալեւի կարեւոր պակասություններ:

Ի լրումն այդ բոլորի, ճանապարհային գործի մեջ թափանցեց մեծ չափով վնասարարությամ, վորն իրեն նպատակ էր դրել այդ ասպարիզում զինաթափ անել մեր յերկրը և խափանել մեր սոցիալիստական շինարարությունն այդ ամենակարեւոր բնագավառում, վորը կուսակցական և խորհրդային գերադաս մարմինների կողմից համարված է ՍՍՀՄ-ի ժողովրդական տնտեսության «ամենամեղ տեղերից մեկը»:

Մեր յերկրի բոլոր ճանապարհների ընդհանուր թվից, վորոնց ամբողջ տարածությունը հավասար է մոտավորապես յերեք միլիոն կիլոմետրի, առ մեկ հոկտեմբերի 1929 թ. հաշվառման են յենթարկված մոտավոր ճշտությամք միմիայն, 1.175.000 կիլոմետր ճանապարհ, նրանցից խճուղիներ են ընդամենը միմիայն 2 տոկոսը:

Ինչ վերաբերում է կապիտալ ֆոնդերին, ապա 1928-29 թ. նրանց ընդհանուր արժեքը հավասար էր նախապատերազմյանի միմիայն 50 տոկոսին, վորը բացարձակ արտահայտությամք կազմում է մոտավորապես 750.000.000 ռուբլի:

Ճանապարհային շինարարությունը 1928-29 թ. 10.000 կմ. խճուղի (гравийн. дорои) 9.000 կմ. բարեկապեցում այնպես էր, վոր յերականում կատարվում էր եյին միմիայն վերանորոգումներ և շարունակվում էր միայն առաջուց սկսած չափազանց քիչ թվով ճանապարհների կառուցումը: Բնականաբար, դա չէր կարող քիչ թե չատ եական փոփոխություն մտցնել ճանապարհային տնտեսության ընդհանուր կացության մեջ, վորն առ 1-ն հոկտեմբերի ուներ 24.000 կմ. շոտն, վալված գրունտային ճանապարհ (ճանապարհների 1.175.000 կմ. ընդհանուր տարածությունից):

1929-30 թիվը անցավ խիստ փոփոխությամ յենթարկված պայմանների նշանաբանի տակ: Վնասարարությունը լիկվիդացիայի յե յենթարկված, ճանապարհային շինարարության մեջ մտցված են պլանային առողջ հիմունքներ, շինարարությունն առանց պրոեկտների բոլորովին արգելված է և առ մեկ ապրիլի 1930 թ. արդեն նախապատրաստված են յեղել պրոեկտների 80 տոկոսը, շինարարության ծրագրերը վերանայված են՝ ամբողջ ուշադրություն ու միջոցները կարեւորագույն ոբյեկտների վրա կենտրոնացնելու նպատակով, դրամական հատկացումները ճապարհային տնտեսության համար խոշոր չափով ալեւացված են (342.000.000 ռուբլի 1928-29 թ. 142 միլ. ռուբլու ղեկմաց), ճանապարհների տեխնիկական կառուցման գիտնական վերանայված է, ալեւացված են արհեստական կառուցումների նոր տեսակներ, դեֆիցիտային շինակառուցումների նոր տեսակներ, շոտեթերով, ճապարհային շինարարության ընդհանուր ծրագիրը կազմում էր 915 կմ. կատարելագործված ճանապարհներ, 7.000 կմ. քարուղիներ, 10.000 կմ. բարելավված

դրուենային ճանապարհներ և 47 միլիոն ուսերու
ընդհանուր վերանորոգումներ:

Դրա հետ միասին 1929-30 թ. ճառապարհների
չինարարությունն ընթանում էր ծայրափեղ լարվա-
ծուքյան պայմաններում՝ ճանապարհաչինարարական
մեքենաների պահանջը բավարարված էր միայն 30
տոկոսով, տեղական նյութերի հայթայթումը և չինա-
նյութերի մատակարարումը ընթանում էյին դեռևի
թույլ, տեղական ճանապարհների ֆինանսական բազա-
յի անորոշության հետ միասին (մինչև չինարարա-
վան սեզոնի սկսվելը դեռևիս հաստատված չէին տե-
ղական հատկացումները մի շարք շրջաններում) նկատ
վում էր այնպիսի «արմատացած» յերեմիայթ, ինչ-
պիսին և ըստ տոնների գանձվող հարկերի (մի շարք
վայրերում) վոչ անմիջական նպատակի համար
«գոտագործում և, մյուս կողմից, արդյունաբերու-
թյան ու առևտրի խուսափելը ճանապարհային չի-
նարարության ֆինանսավորման մասնակցելուց, վորում
նրանք չափազանց չահագործված են: Չափազանց
թույլ և ճանապարհների չինարարության գործին ազ-
դաբնակչությանը անմիջական աշխատանքով և փոխա-
դրական միջոցներով մասնակից դարձելու նախադաս-
րաստումն ու կազմակերպումը (ըստ տվյալների առ
մեկ մայիսի 1930 թ.), չինարարությունը կազերելով
ապահովված էր շատ աննշան չափով, իսկ չինարարա-
կան բանվորների յերկու հարյուրհազարանոց բանակը
համարյա թե դեռ անմասն էր սոցիալիստական մրցման
մեթոդներից: Իսկ Ավստրոլորը մինչև վերջին ժամա-
նակները ճանապարհային չինարարությանը միանդա-
մայն աննշան ուշադրություն էր դարձնում և դյու-
ղում գրեթե վոչ մի բազա չուններ:

1929-30 թիվը պետք է լիներ և անկասկած յի-
շով բեկվան տարի մեր ճանապարհային չինարարու-
թյան պատմության մեջ, վորի հետամնացության չը-
նորհիվ մեր յերկիրն ամեն տարի կորցնում էր մի-
լիարդավոր ուսերին:

1930 թ. ապրիլին ԽՍՀՄ-ի Պետպլանի կողմից
հրավիրված հատուկ համաժողովենական ավտոճանա-
պարհային կոնֆերենցիան չսահմանափակեց միայն
արձանագրելով ճանապարհային չինարարության դը-
րությունը, այլ և ընդունեց մի շարք գործնական
վորոշումներ, վորպեսզի 1929-30 թ. պլանը իրագործ-
վի Լրիվ չափով:

Լավ չէր առաջներում և այժմ էլ լավ չէ դըր-
ված մեր յերկրում ավտոմոբիլային տրանսպորտի
գործը, վորի զարգացման աննշան մակարդակն անկա-
կած կրկնապատկում է ԽՍՀՄ-ի ժողովրդական տնտե-
սության կորուստները, չնորհիվ նրան, վոր դեռ ևս
ողտվում ենք լծկանաբար միջոցներից և այն էլ վստ
ճանապարհներում:

1927 թ. Վ. Վ. Ոսինսկին հանգես յեկավ իր նշա-
նավոր ֆելետոններով՝ «Ամերիկական ավտոմոբիլը թե
ոռոտական սայլը» և հարց դրեց ԽՍՀՄ-ում ավտոար-
տագրության կազմակերպման անհետաձգելի անհրա-
ժեշտության և Ավտոգորի ստեղծման մասին, նպա-
տակ ունենալով իրագործել յերկրի ավտոմոբիլիզա-
ցիայի հատուկ պլանը:

Ընկ. Ոսինսկու յեկույթը հանդիսացավ այն ուժեղ
խթանը, վորն արդեն հասունացել էր և պահանջում էր
բավարարել ԽՍՀՄ-ի աշխատավոր մաստաների սուր
կարիքը:

Շատ տեղին է, հիշել, վոր յերբ ընկ. Ոսինսկին

նուաճառները տարեկան 100.000 մեքենա արտադրող ավտոշինարարական գործարանի հիմնադրման խնդիրը, վրանց մեջ կասկած ծագեց, թե արդյոք կարելի չէ սպասել, վր ալըջաի արտադրանքը համապատասխան սպառող ունենա*)

Յերբ մենք կխոսենք յերկրի ավտոմոբիլիզացիան հնդամյա պլանի մասին, ցույց կտանք, թե վր չափով «արդարացան» մի քանիսների հոգետեսական մարդարեյությունները :

Այժմս, ինչպես և նախորդ ու առաջիկա տարիներին թացքում, մեր յերկիրն ավտոտրանսպորտի հսկայական պահանջ է գգում :

Առ մեկ հոկտեմբերի 1929 թ. Միության ավտոտրանսպորտը բաղկացած էր միայն 17.368 ավտոմոբիլներից և 6.906 մոտոցիկլներից, ըստ վրում մարդատար ավտոմոբիլներ՝ 7.759, ավտոբուսներ՝ 1.348 և բեռնատար մեքենաներ՝ 6.851 :

Ըստ 1929-30 թ. կոնարոլ թվերի ընթացիկ տարվա վերջում ավտոտրանսպորտը պետք է ավելանար 19.350 միավորով, իսկ դուրս դալով սմորտիզացիայի յենթարկված մեքենաների բաժինը, տարվա վերջին պետք է լիներ 35.000 մեքենա :

Սակայն փաստորեն առ մեկ հոկտեմբերի 1930 թ. մեր յերկիրն ունի միայն 30.190 ավտոմոբիլ :

1930-31 թվի բեռնատար ավտոտրանսպորտի պահանջը կազմում է ավելի քան 100 հազար միավոր

*) Տես Ն. Ոսինսկի «Американский автомобиль или российская телега» 1927 г. изд. «Правда и Беднота» (հայերեն թարգմանությունը՝ Ամերիկական ավտոմոբիլ, թե ուսուկան սայլ) — Նրատ. Հայպետհրատի 1930 թ.) : Այնուհետև նույն հեղինակի գիրքը՝ «Автомобилизация СССР» М. Гиз. 1930 г.

(մոտավորապես 3 տոնն միջին տոննաթով), իսկ մարդատար ավտոտրանսպորտի պահանջը նմանապես կազմում է մի քանի տասնյակ հազար միավորներ, մինչդեռ 1930-31 թ. ավտոմեքենաների արտադրության և հավաքման պայմաններում այդ պահանջի բավարարման հեռանկարները արտահայտվում են վրջավել 50 տոկոսից, վրը չի կարելի ծայր աստիճանաբար չհամարել :

ԱՎՏՈՎԵԿԱՆԱՅԻՆ ԲԵՌՆԱՏԱՐՁԱՆԱՌԻԹՅԱՆ ՅԵՎ ԲԵՌՆԱՏԱՐ ԱՇԽԱՏԱՆՔՆԵՐԻ ՀՆԳԱՄՅԱ ՀԵՌՆԱՅՐՆԵՐԸ ԽՍՀՄ-ՈՒՄ

Միայն վերջին ժամանակներս, չնորհիվ համապատասխան աշխատանքների, հաջողից քիչ թե չառնդունելի կերպով դնել ավտոձեկանային բեռնաշրջանառության և բեռնատար աշխատանքի հարցի մը չափումը մեր ժողովրդական տնտեսության զարգացման հնգամյա պլանի պահանջներում :

Այդ պրորիմը բաժանվում է չորս մասի .

1. Յերկաթուղիների հետ կապված ավտոձեկանային փոխադրություններ, 2. Ջրային ճանապարհների հետ կապված փոխադրություններ, 3. միջնադարյան փոխադրություններ, 4. միջնադարյան փոխադրություններ : Ինքնըստինքյան հասկանալի չէ, վր այդ չորս հատվածները միանգամայն համաչափ չեն և նըրանցից յուրաքանչյուրն ունի իր տեսակարար կշիռը :

Ինչ վերաբերվում է ավտոձեկանային տրանսպորտի բեռնաշրջանառությանն ու բեռնատար աշխատանքին, վրը կապված է ապրանքատար յերկաթուղային փոխադրությունների հետ, ապա այդ տվյալները չառ մոտավոր են թե հանրապետությունների

1928-29 թվի համար ընդունված 266,1 միլիոն տոննի
և 4.119,5 տոնն-կիլոմետրի նկատմամբ վորպես հաշ-
վառման հիմք վերցրած է յերկաթուղային տրանսպոր-
տի փաստացի բեռնաչրջանառություն 176,5 միլիոն
տոնն, ապա 1932-33 թ. համար ընդունված 573,8
միլիոն տոննի և 8.938,4 միլիոն տոնն-կիլոմետրի
զիմաց վերցրած է սկզբում նախատեսված յերկաթու-
ղային բեռնաչրջանառության 407,3 միլիոն տոննի
չափով, սակայն նա փաստորեն կաճի մինչև 560-
600 միլիոն տոնն, ուստի այդ տվյալները համապա-
տասխան ձևով կփոխվեն ավտոլծկանային բեռնա-
չրջանառության և բեռնատար աշխատանքի նկատ-
մամբ, ունենալով համապատասխան արտահայտու-
թյուն առանձին հանրապետությունների համար, վո-
րոնք մասնակցում են յերկաթուղային բեռնաչրջանա-
ռության մեջ:

Նմանապես ջրային ճանապարհների հետ կապված
ավտոլծկանային փոխադրություններին վերաբերվող
տվյալները ևս վերացված են մոտավոր չափով, վորով-
հետև յեթե 1928-29 թվի համար ընդունված 75,8
միլիոն տոննի և 736,4 միլիոն տոնն-կիլոմետրի նկատ-
մամբ վորպես հաշվառման հիմք վերցրած է գետային
տրանսպորտի փաստացի բեռնաչրջանառություն 48,4
միլիոն տոնն և ծովային՝ 9,6 միլիոն տոնն, ապա
1932-33 թվի համար ընդունված 170,9 միլիոն տոննի
և 1.693,4 միլիոն տոնն-կիլոմետրի զիմաց վերցրած
է գետային տրանսպորտի համար նախատեսված՝ 110
միլիոն տոննը:

Սակայն ըստ վերջին տվյալների գետային տրանս-
պորտի բեռնաչրջանառությունը 1932-33 թ. աճում է
մինչև 170-200 միլիոն տոննի, վորը անդրադառնում

է նաև ավտոլծկանային փոխադրումների վրա, փո-
փոխելով առանձին հանրապետությունների տվյալնե-
րը նրանց ջրային բեռնաչրջանառության մեջ մասնակ-
ցելուն համեմատ:

ԽՍՀ Միության ամբողջ միջջրջանային բնույթի
ավտոլծկանային չրջանառությունը, վորը կապված է
յերկաթուղիների և ջրային ճանապարհների հետ, ըստ
փաստացի տվյալների 1928-29 թ. հավասար էր 188,3
միլիոն տոննի, իսկ բեռնատար աշխատանքը՝ 2.885,5
միլիոն տոնն-կիլոմետրի:

Ինչ վերաբերում է հինգերորդ տարվան, ապա
այդ կարգի բեռնաչրջանառությունը կազմելու յի վոչ
պակաս 359,4 միլիոն տոնն, իսկ բեռնատար աշխա-
տանքը՝ 5.838,3 միլիոն տոնն-կիլոմետր:

Միջքաղաքային ավտոլծկանային փոխադրություն-
ները 1928-29 թ. արտահայտվում էին ԽՍՀ Միութ-
յան մեջ 176,0 միլիոն տոնն բեռնաչրջանառությամբ
և 842,5 միլիոն տոնն-կիլոմետր բեռնատար աշխա-
տանքով, իսկ հնգամյակի վերջին տարվա համար նա-
խատեսված են 296,1 միլիոն տոնն և 1.394,5 միլիոն
տոնն-կիլոմետր:

Իսկ ավտոլծկանային տրանսպորտի ընդհանուր
բեռնաչրջանառությունն ու բեռնատար աշխատանքը
1932-33 թվին մոտավոր ճշտությամբ կունենա հետևյալ
տեսքը:

(Առանց միջքաղաքայինների ու միջտնտեսականների):
Ըստ մշակված վարիանտի՝ բեռնաչրջանառությու-
նը 1.080,3 միլիոն տոնն և բեռնատար աշխատանք
16.465,7 տոնն կիլոմետր:

Հնգամյակի ստուգման հիման վրա պարզված ա-
վելի բարձր վարիանտի համաձայն, բեռնաչրջանառու-

թյունը—1,489—1,632 միլիոն տոնն և բեռնատար աշխատանքը՝ 23.000—25.000 միլիոն տոնն—կիրմետր :

Այս են ավտոձեղանային բեռնաշրջանառութեան մասովոր հեռանկարները ընթացիկ պլանային հնգամյակի սահմաններում :

Ինքնըստինքյան հասկանալի չէ, վոր խնդիրների մեջն ահում, վորոք պետք է լուծվեն ավտոձեղանային տրանսպորտի կողմից ըստ ճանապարհների համապատասխան ցանցի՝ ինճնաբերաբար պայմանավորում է ինչպես ավտոտրանսպորտի, նույնպես և ճանապարհային տնտեսության խոշոր ահումը (նկատի ունենալով աշխատանքի ահումը և տրանսպորտի ու ցանցի հետամնացությունը) :

ՃԱՆԱՊԱՐՀԱՅԻՆ ՇԻՆԱՐԱՐՈՒԹՅԱՆ ՀՆԳԱՄՅԱ ՊԼԱՆԵ ԽՍՀՄ-ՈՒՄ

Ցեննելով ավտոձեղանային բեռնատար աշխատանքի վերոհիշյալ հեռանկարները և այն խնդիրները, վորոնք անխուսափելի կերպով դրվում են մեր ճանապարհային շինարարութեան առաջ, հաշվի առնելով նաև ներկայիս ճանապարհային տնտեսութեան ծախրահիզ յետամնացությունն ու աղքատութեանը և վերջապես, նպատակ դնելով այդ «նեղ տեղն» ինչ գնով ել լինի հաղթահարել և այնպիսի հիմք գցել, վորի վրա կարողանա ահել սոցիալիզմ-կառուցող խորհրդային պետութեան հզոր ավտոճանապարհային տրանսպորտը, Հաղորդակցութեան Ժողովրդական Կոմիտեիատի ճանապարհների ու Տրանսպորտի Կենտրոնական Վարչությունը (Центральное Управление НКПС) ԽՍՀ Միութեան Պետականի հետ միատեղ նշել են ճանապարհային շինարարութեան հնգամյա պլանն այն

հաշվով, վորպեսզի մինչեկ այս պլանային շրջանի վերջը կառուցվի վաչ պակաս քան 360.000 կիրմետր բարձրարակ և վոչ պակաս քան 1.300.000 կիրմետր ավտոձեղան (բնական) գրունտային ճանապարհներ :

Մենք վերն արդեն բնորոշեցինք 1929-30 թ. ճանապարհային շինարարութեան ծավալը :

Ըստ ընթացիկ հնգամյա պլանի, մինչեկ 1932-33 թ. վերջը մեր յերկիրը պետք է կառուցի հետեվյալ ճանապարհների ցանցը .

Ճանապարհների տեսակները	Տարածութ. կիրմետրով	%-ը ընդ. շինարարութ. նկատմամբ
Ավտոձեղանային բեռնատար Գրունտային	1.300.000	78.4
Բարելավված գրունտային	221.000	13.3
Խճուղիներ և շոստ	80.000	4.8
Ավտոձեղանային շոստ	36.000	2.1
Գողթնապատ շոստ	20.000	1.2
Առօրյա տրանսպորտային Բետոնային և կիրակերային ճանապարհներ	3.000	0.2
Ընդամենը	1.660.000	1.00

Այդ թվերի դիմաց առ մեկ հոկտեմբերի 1929 թվի ունենք ակտիվ, վորն արտահայտվում է հետեվյալում՝ 9.000 կիրմետր բարելավված գրունտային ճանապարհներ (վորից 50 տոկոսը Զերնոտրեստի սխառնում), 10.000 կիրմետր Խճուղի, 23.500 կիրմետր

ապիտակ շոստե, 250 կիլոմետր դուրսոնապատ շոստե
և 150 կիլոմետր բարձր տիպի ճանապարհ:

Ինքնըստինքյան հասկանալի չէ, վոր ճանապարհա-
յին հնդամյակի վերահիշյալ թվերն իրենց մեջ չեն
պարունակում քաղաքային փողոցների և գործարան-
ների ու տնտեսությունների (սովխոզային-կոլխոզա-
յին) ներսում յեղած ճանապարհների տարածությու-
նը:

Յեթե հաշվի առնենք այն ակտիվը, վորը մեր
յերկիրը կունենա 1932-33 թ. վերջում՝ նախատես-
ված շինարարության հետևանքով՝ ապա կստեղծ-
վի ճանապարհների ցանց 1.701.000 կիլոմետրի ծա-
վալով, վորից 1.300.000 կիլոմետրը կլինի սովորական
գրունտային տեսակի լեկանաքարչի և թեթեւ ավտո-
տրանսպորտի համար, իսկ ճանապարհների մնացած
տեսակները կրաժանվեն հետեւյալ կերպ (կիլո-
մետրերով)՝

Բարելաված գրունտային	230,000
Խճուղիներ և շոստե	90,000
Սպիտակ շոստե	58,000
Գուղրոնապատ շոստե	20,000
Բարձր տիպի	3,000

Նոր շինարարության մոտավոր բաշխումը ըստ
մեր յերկրի զաւնակից հանրապետությունների, հաշվի
առնելով յեղած ակտիվը և նախատեսված բեռնաշր-
ջանառությունը, ընդունում ե հետեւյալ տեսքը՝

ԽՍՀՆՀ	70 տոկ.
ՈւՍՆՀ	18 »
ԲՍՆՀ	4 »
ԱՍՖՆՀ	3 »
Ուղբկ. ՍՆՀ	2.5 »
Թուրք. ՍՆՀ	1.5 »
Տաշկ. ՍՆՀ	1.0 »

Պարզ ե, վոր ԽՍՀՄ-ի Պետպլանը և համապատաս-
խան որդանները յուրաքանչյուր տարի կոնտրոլ թը-
վերի քննության առթիվ վերանայելով ճանապարհային
շինարարության պլանը, կմոտեցնեն նրան ավելի ճիշտ
թվերի, ինչպես տարեկան շինարարության, նույն-
պես և առանձին հանրապետությունների նկատմամբ,
վորը հատկապես կարիք ե զգում ճշտելու:

Համամիութենական ավտոճանապարհային կոնֆե-
րանսը ընդունեց շինարարության պլանով նախատես-
ված ընդհանուր ծավալ և Պետպլանի նախադասու-
թյունը, իսկ այնուհետեւ ԽՍՀՄ-ի կառավարությու-
նը հաստատեցին այդ ծավալը:

Կասկած չկա, վոր առաջ շարժվելով սյոպիսի
տեմպերով, վոր միջվնույն ժամանակ չի կարելի դեռ-
յեվս համեստ չհամարել, կարելի չե ավելի կամ պա-
կաս եիմնական կերպով յուծել ֆանապարեային
պրոբլեմը և դուրս հանել մեր յերկիրն ֆանապարեա-
գրկության դուրքյունից, վորում նա գտնվում եր
մինչեւ վերջին տարին:

Ճանապարհային շինարարության հնդամյա պլանն
իրականացնելու համար պահանջվում ե վոչ միայն
փող: Շինարարության ցուցանիշների փոփոխության
համապատասխան, նրանց տարեց-տարի սիտեմա-
տիկ նվազման ուղղությամբ, այդ գումարը նույն-
պես կարող ե փոփոխության յենթարկվել, սակայն
կասկած չկա, վոր խոսքն այստեղ մոտ չորս-հինգ
միլիարդ ռուբլի ընդհանուր գումարի մասին ե և
այդ գումարի մեջ պետք ե մտնեն վոչ միայն միութե-
նական, հանրապետական և տեղական բյուջեների
հատկացումները, այլ և տոններից դանձվող հարկերը,
արդյունաբերության և առեվտրի նյութական մաս-

նակցութիւնն ու բնակչութեան աշխատանքային-լըծ-
կանային ոժտակութիւնը:

Ամենից «նեղ» տեղը ճանապարհային շինարարու-
թեան համար հանդիսանում է քանադարիա-շինարա-
րական մեքենաների արդյունաբերութիւնը, վորից
պահանջվում է 446 միլ. ուրբու մեքենաներ, ինչպես
և շինարարական նյութերի արդյունաբերութիւնը,
վորի պահանջը հաւասար է ընդհանուր առմամբ 1,5
միլիարդ ուրբու (խոսքն ամբողջ հնդամյակի պա-
հանջի մասին է):

Մինչդեռ նույնիսկ 1929-30 թ. այդ արդյունաբե-
րական ճյուղերը չկարողացան բավարարել անհրա-
ժեշտ պահանջը և, հետևապէս, տվյալ խնդիր պահան-
ջում է քանադարիաշինարարական մեքենաների ու շի-
նարարական նյութերի արդյունաբերութեան հատուկ
նյութերի անհապաղ կազմակերպումը, հաշիւ առնե-
լով, իհարկէ այդ տեսակի արտադրանքը զգալի չա-
փով սպառող այլ ձեռնարկութիւնները:

Դրա հետ միասին դրվում նաև վորակյալ կադ-
րերի ամբողջ բաժնակ ստեղծելու խնդիրը, այն է՝ 11
հազար ինժեներների, 18.000 տեխնիկների և մի քա-
նի հարյուր հազար վորակյալ բանվորների:

Այս խնդիրներն արդեն դրված են համապատաս-
խան կառավարական որդանների առաջ ու հալմանու-
թիւնն է գտել նրանց կողմից և այժմ միայն նրանց
բավարար իրադրծումից է կախված մեր ճանա-
պարհային հնդամյակի բաղդը:

Անհրաժեշտ է ձեռք առնել բոլոր միջոցները, քե-
կառավարական և քե հաւարական կարգով, վոր-
պեղի պրոլետարական յերկրի քանադարիային շինա-

րարութեան հեգամյա սլանը ինչ գնով ել լինի կ-
տարվի լրիվ չափով:

ԽՍՀՄ-ի ԱՎՏՈՄՈԲԻԼԻԶԱՑԻԱՅԻ ՀԵՌԱՆԿԱՐՆԵՐԸ

Ընդհանուր ավտոմեքենային բեռնատար և մար-
դուտար շրջանառութեան մեծ աճումը ձիերի թվի
քիչ դրա կապակցութեամբ լծկանքարչ տրանսպոր-
տի աճման դանդաղումը և նույնիսկ կրճատումը
1929-30 թ., ավտոտրանսպորտի հսկայական տնտե-
սական առավելութիւնները մեր պայմաններում՝ ուղ-
բորը միասին ամենավճռական կերպով դնում են
մեր յերկրի ավտոմոբիլիզացմանն ուժեղ ընթացք տա-
լու անհրաժեշտութեան հարցը:

Հետեւյալ տվյալները, վորոնք մշակված են
հաղորդակցութեան ԺԿ Ցուղորտրանսի և ԽՍՀՄ-ի
Պետպլանի կողմից, ամենայն սլարդութեամբ պատկե-
րավորում են աճող ավտոմեքենային բեռնատար աշ-
խատանքի դրութիւնը, ըստ փոխադրման սեկտոր-
ների՝ ընթացիկ հնդամյակի սահմաններում:

Այդ տվյալները նշանակութիւնը մեծ է նրանով,
վոր նրանք մոտավոր լինելով հանդերձ, անկասկած
տալիս են թվերի ավելի ճիշտ չափը և ավելի շատ ավ-
տոմեքենային փոխադրումների աճման պակասեցման
տեմպ: Տես աղյուսակ 132 եջում:

Այդպիսով յեթե բեռնաշրջանառութեան աճումը
տալիս է կոեֆիցենտներ (առաջին տարվա նկատ-
մամբ) 1-1,25-1,6-2,1 և 2,94, ապա բեռնա-
տար աշխատանքի աճումը շնորհիվ ավտոտրանսպորտի
դործողութեան դաշտի շարավիղի ընդարձակման
(վորը միանգամայն որինաչափ է), տալիս է կոե-
ֆիցիտներ 1-1,3-1,8-2,5 և 3,4:

ախ հաշվով, վոր ամբողջ բեռնատար աշխատանքը 30 տոկոսի չափով կատարվի փոքր տոննաժ ունեցող մեքենաներով, 20 տոկոս՝ միջին տոննաժ ունեցող մեքենաներով և 50 տոկոսը՝ մեծ տոննաժ ունեցող մեքենաներով և այդ բոլորը մեր տնտեսությունը համար հատուկ՝ չահագործման մեծ ինտենսիվությունը, «Սայուզտրանսի» ու այլ խոշոր ավտոտնտեսությունների ավտոպարկերն առավելագույն չափով կենտրոնացած կազմակերպելու միջոցով:

Ինչ վերաբերում է հատուկ մեքենաներին (հրշեջ, սանիտարական, կոմունալ բարեկարգումների և այլն), ապա նրանց պահանջը հինգերորդ տարում կարտահայտվի 30.000 միավորով:

Իսկ մարդատար ավտոտրանսպորտի պահանջը հինգամյակի վերջին տարում նախատեսված է հետևյալ թվերով:

Ավտոբուսներ 10 տեղանի	18.000
» 20 »	9.000
» 30 »	6.000
Թեթև «Ֆորդեր»	140.000
Փոքրավարձ	200.000
Ընդամենը	373.000
Մոտոցիկլներ	70.000

Այսպիսով, հնգամյակի վերջին տարում ավտոտրանսպորտային միավորների ընդհանուր պահանջը կազմում է ընդհանուր գումարով 900.000 ավտոտրանսպորտային միավոր:

Մի կողմ թողնելով դաշնակից հանրապետությունների միջև ավտոտրանսպորտի պահանջի բաշխման խնդիրը, վորովհետև այդ թվերի ճշտությունը տրված չէ և ավելի

պայմանական են, քան ճանապարհային շինարարությունից, ալյուրից, ալյուրից ընդգծենք միմիայն ելի յերկու գլխավոր խնդիրներ:

Անկասկած, մեզանում ծանր ավտոտրանսպորտի տեսակարար կշիռը կապիտալիստական երկրների համեմատությունը աճում է ունիվերսալ չափերով, վորը միանգամայն համապատասխանում է մեր ժողովրդական տնտեսության բեռնաշրջանառությունը բուլժիշին և մասնալականացմանը:

Դրա հետ միասին սուր կերպով դրվում է խնդիր, վոր բացի «Ֆորդ» տիպի թեթև մարդատար ավտոմեքենաներից մեզ հարկավոր է նաև ավելի թեթև շախմատ և փափալիսարժ մեքենա, մի կողմից և վեցգլանային, ավելի ծանր մարդատար մեքենա, մյուս կողմից:

Հաղորդ. Ժկ-ի Ֆուդորտրանսի աշխատակիցները փորձեցին նայել հաշվել յերկրորդ հնգամյակի համար բեռնատար ավտոտրանսպորտի պահանջը:

Ֆեբրուարի հնգամյակի համար բեռնատար ավտոտրանսպորտի պահանջի պահանջի հիպոթեզը *)

Տարիները	Բեռնատար ավտոմոբիլներ (հազարն.)			
	1,5 տոնն	2,5 տոնն	մեծ տոննաժի	Ընդամենը
1933/34	280	102	127	509
1934/35	350	138	175	663
1935/36	500	180	228	9.8
1936/37	687	250	313	1.250
1937/38	880	320	400	1.600

*) Նույն գրքում:

Չնայած այդ աշխատանքների շատ հարաբերական արժեքին, այնուամենայնիվ չի կարելի կանգ չառնել այդ՝ անկասկած մեծ չափով նվազեցրած թվերի վրա:

Իսկ մարդատար թեթեվ ավտոմոբիլների պահանջը պետք է աճի ավելի մեծ չափով, քան թե բուհատար մեքենաների պահանջը (ըստ հիշյալ հիպոթեզի 1937-38 թվում մարդատար ավտոմոբիլները կպահանջվեն 4,6 միլիոն միավոր), ուստի արտադրության այն միջնիմալ չափերը, վոր պետք է ապահովվեն ըստ այդ հիպոթեզի, արտահայտվում են հետևյալ թվերով.

Փոքր տոննաժի բեռնատար մեքենաներ տարեկան . . .	300.000
Միջին » » » » » . . .	80.000
Մեծ » » » » » . . .	80.000
Հատուկ մեքենաներ	10-15.000
Ավտոբուսներ	50.000
Մարդատար մեքենաներ	1.000.000
Մոտոցիկլներ	100.000

Միանգամայն պարզ է, վոր իՍՆՄ-ի պետական ավտոճանապարհային կոնֆերանսի (1930 թ. ապրիլ) կողմից՝ ավտոմոբիլների արտադրության անհրաժեշտ չափի և պահանջվող ավտոմոբիլների քանակի մասին կատարված հաշիվները բացարձակապես նվազեցված են և կարող են համարվել միմիայն վորպես հիպոթետիկ առաջին չափերի պլանային հնգամյակի համար:

Ճշտության համար պետք է ասենք, վոր առաջին հնգամյակում պահանջվող ավտոմոբիլների պլանը և չեղրորդ հնգամյակի համար նախատեսվող թվերի կողմոններն իրենք գտնում էին, վոր այդ ավալները միանգամայն պայմանական ու մոտավոր են և չափազանց անբավարար: Նույնպիսի կարծիք հայտնեց նաև կոնֆերանսը:

Մի քիչ ավելի ուշ (1930 թ. ամառը) համաժողովե-նական ավտոտրանսպորտային միությանը (В А Т О), ղեկավարությամբ ընկ. Վ. Վ. Ոսինսկու, սկսեց մշակել թե ընթացիկ և թե հաջորդ հնգամյակների համար (1928-29-1932-33-1937-38) ավտոշինարարության պլանի նոր վարկանս, հենվելով յերկու դրույթի վրա. մեկ կողմից ավտոտրանսպորտի պահանջի և նրա արտադրության միջև յեղած ճեղքվածքը ծածկել ըստ հնարավորության մաքսիմալ չափով թե առանձին և թե յերկրորդ հնգամյակների ընթացքում, մյուս կողմից, -վճողականությամբ դուրս գալ այն ուղին, վոր, անհրաժեշտ չափով կապահովի կուսակցության և խորհրդային իշխանության լոպունդը՝ «հասնել ու անցնել»:

ՎԱՏՈ-ի պլանային վարչության աշխատակիցները Պետպլանի և Ցուդոտրանսի աշխատակիցների հետ միասին, մշակեցին այդպիսի տասնամյակի եսքիցը, վորի հիմնական ցուցանիշները ընկ. Ոսինսկին հնարավորություն ունեցավ արդեն հաղորդելու Համ ԿԿ (բ)-ի XVI համագումարին:

Հետևյալ աղյուսակը դադարիար է տալիս ավտո-տրանսպորտի և ավտոարտադրության աճման չափի մասին իՍՆՄ-ում համաձայն տասնամյա պլանի այդ եսքիցի (տես հետևյալ էջ):

Այդ աղյուսակում ուշադրության արժանի յե վոչ թե ավտոտրանսպորտի քանակական բուռն աճումը, իսկ դրա համար՝ ավտոմեքենաների արտադրանքը, այլ և մետաղի պահանջի խիստ բարձրացումը, վորը, ինչպես հայտնի յե, ավտոշինարարության համար հանդիմա-նում է գլխավոր նյութը:

Քաղաքի յնվ ավատարհացման և ածուր հիմնում
 1928/29 թվից մինչև 1937/38 թվը
 (ըստ ՎԱՏՈ-ի ետքիզային նախագծի)

Տարիներ	Ավտո- պարկի քանակը	Ընդհանուր արտա- դրանքը	Կապիտալ ներդրում- ների պա- հանջը	Մեծագույն պահանջը		
				Զու- գուն	Ցեր- կաթ	Պող- պատ
	հազար միավորներով	հազ. լուր.	հազար տոններով			
1928/29	21.4	1.51	6.061	—	—	—
1929/30	36.9	11.9	88.940	—	—	—
1930/31	70.5	38.9	187.539	9	11	31
1931/32	137.0	111.0	501.700	39	47	125
1932/33	600.0	450.0	1.230.100	141	189	543
1933/34	1.918.0	1.405.0	1.670.600	369	527	1.540
1934/35	5.235.0	3.600.0	2.000.000	915	1.405	3.755
1935/36	9.805.0	5.350.0	2.115.760	1.316	2.018	5.550
1936/37	16.590.0	8.250.0	1.560.300	2.093	3.115	8.769
1937/38	22.805.0	8.700.0	25.000	2.363	3.331	9.746

Ինչ վերաբերում է պարկի բաշխմանը ըստ հիմնա-
 կան տիպերի և ընդհանուր ավտոպարկի վառելանյութ-
 թերի պահանջի, ապա, համաձայն հիշյալ ետքիզի,
 ընդհանուր պատկերը հետևյալն է՝ (տես 139 աղյուսա-
 կը եջում) :

Անհրաժեշտ է ուժեղ կերպով ընդգծել այն հանդա-
 մանքը, վոր այդ ետքիզը տալիս է դեռևս սեվագիր
 տվյալները, վորը յենթակա յե հետագա խոր վե-
 բամշակման և հաղորդակցության ժողովրդատի գծով՝
 հիմնումի սոցիալիստական շինարարության համար ավ-
 տոտրանսպորտի իսկական ունալ պահանջի հաշվառման
 տեսակետից, և ԺՏԳԽ-ի գծով, այդ պահանջները ավ-
 տոշինարարության զարգացման համապատասխան տեմ-
 պերով և համապատասխան արդյունաբերական բաղա-
 յին ճյուղերով ապահովելու տեսակետից, և Պետպլանի

Ավտոպարկի բաշխումը յնվ վառելանյութի պահանջը
 1928/29 - 1937/38 թ. թ.
 (ՎԱՏՈ-ի ետքիզային նախագծով)

Տարիները	Բեռնա- տար ավ- տոմոբիլ.	Ընդհան. տոննածը	Մարդա- տար ավ- տոմոբիլ.	Վառելի ավտոմոբիլ. միավորներ մեկ տոն- նային հաշ- վով	Վառելա- նյութերի պահանջը
					հազ. տոնն
1928/29	13,47	28,8	7,93	58,9	70,0
1929/30	24,6	25,35	12,3	50,0	120,0
1930/31	47,9	98,9	22,6	47,2	230,0
1931/32	123,4	254,75	49,6	40,2	580,0
1932/33	307,7	610,1	193,0	95,4	1.950,0
1933/34	718,7	1.388,0	1.200,0	167,1	5.625,0
1934/35	1.462,0	2.834,5	3.773,0	258,0	15.350,0
1935/36	2.346,0	4.616,0	7.459,0	317,9	28.750,0
1936/37	3.488,0	7.517,0	13.102,0	375,6	48.650,0
1937/38	4.668,0	10.819,5	18.137,0	388,5	66.900,0

գծով՝ յերկրի ավտոմոբիլիզացիան ամբողջ սոցիալիս-
 տական շինարարության ընդհանուր աճման և զարգաց-
 ման հետ համադրելու տեսակետից :

Չի կարելի աչքաթող անել այն փաստը, վոր մինչև
 այժմ ել ժողովրդատնտեսական զարգացման տասնամ
 յա պլանի գեղեւ գոյութիւն չունի, թեպետ և արդեն
 ըստ գլխավոր պլանի կա հարուստ նախնական նյութ,
 վորը հաշված է 15 տարվա համար :

Ինչպես ել վոր լինի, կասկած չկա, վոր խորհրդնե-
 րի սոցիալիստական պետության ավտոմոբիլիզացիայի
 տվյալ հիպոթեզը ընդհանուր առմամբ և միջին հաշվով
 մոտ է այն իրականության, վոր սպասում է մեր
 յերկրին առաջիկա պլանային տասնամյակում (նույն
 հաշվում արդեն անցած յերկու տարում) :

Ի հարկե, այդ տվյալները նորից կվերանայվեն ու

կճշտվեն թե ամբողջ ավտոսպարկի և թե՛ նրա առանձին խմբավորումների ընդհանուր բանակության, ավտոմոբիլների տիպերի միջև չեղած հարաբերության, ավտոարտադրության աճման տեմպերի և ընդհանուր պտիլի վերակառուցման տեսակետից, սակայն հիմնական թվերը, վորոնք արտահայտվում են յերկու-յերեք տասնյակ միլիոն ավտոմոբիլներով, թեթեւ մարդատար ավտոտրանսպորտի հարաբերական և բացարձակ կերպով առաջ անցնելը բնոյատուր ավտոտրանսպորտից, ծանր տոննաժի համեմատական ուղիորդային աճումը բնոյատուր ավտոտրանսպորտում, — անկասկած չեն յենթարկվի փոփոխման:

Մեծ թափով աճող սոցիալիստական տնտեսության մեջ, վորի շրջագծերն որ ըստ որե ավելի պարզ և ցայտուն են դառնում, վորը լենինյան կուսակցության ղեկավարութեամբ պրոլետարիատի յերկաթե ձեռքերով վերակառման և շինարարության և կուլտուրայի բոլոր բնագավառներում, արանսպորտային տնտեսության ընդհանուր սխտեմում ավտոտրանսպորտը, վորը սոցիալիստական պայմաններում հսկայական և խիստ տարբեր դեր է խաղում կապիտալիզմի համեմատութեամբ, պետք է սպասարկի սոցիալիստական պետութեան բեռների և ճանապարհորդների առանձնահատուկ ավտոտրանսպորտային հոսանքներին և աշխատավորական մասսաների կուլտուրական պահանջներին:

Միաժամանակ պետք է ասել, վոր անցած յերկու տարվա ընթացքում յերկրում ավտոտրանսպորտը զարգանում էր դեռևս շատ և շատ դանդաղ: 1930 թ. տարիս է նույնպես դեռևս փոքր անում, իսկ 1931 թ. տարին խոստանում է տալ ուժեղ վերելք, սակայն կրկին դեռ վոչ այն չափով, վոր չափով հարկավոր է:

Այժմ, քանի դեռ ավարտված չի Յարսլավսկի և Մոսկվայի («Ամո») գործարանների ռեկոնստրուկցիան, վորոնք արտադրում են բնոյատուր ավտոմոբիլներ և նույնանման չասսի(մեքենայի կմախքը կաղժող յերկաթե շրջանակը) ավտոբուսների և կոմունալ նպատակների ծառայող հատուկ մեքենաների համար, քանի դեռ վերջացած չեն Նիժնեգորոդի գործարանի կառուցումը, վորը պետք է արտադրի թեթեւ մարդատար ավտոմոբիլներ («Փորդ Ա.») և բնոյատուր («Փորդ ԱԱ»), ԽՍՀՄ-ի ավտոմոբիլիզացիայի պրոցեսսը ընթանում է չափազանց դանդաղ:

Հետեւապես, կարճ ատած, հիմնական խնդիրները հանդում են նրան, վոր անհրաժեշտ է մակսիմալ չափով արագացնել հիշյալ յերեք գործարանների լրիվ չափով գործի դնելը՝ նիժնեգորոդի գործարանը 140 հազար միավորով, վորից 60 հազարից վոչ պակաս բնոյատուր մեքենաներ, Մոսկվայի գործարանը 25 հազար միավորով և Յարոսլավիցը՝ 10 հազար միավորով, իսկ այնուհետեւ անհրաժեշտ է հասնել ել ավելի խոշոր հետեւյանքների թե՛ ձեռնարկությունների կրկնապատկման միջոցով, մոտենալով արտադրութեան ամերիկական չափերին, և թե՛ նոր գործարաններ կառուցելու միջոցով, բայց արդեն սպեցիալիզացիայի յենթարկված հիմնական ազրեդատների արտադրութեան համար, վորոնց մախազծերը և հիմնադրամները պետք է կառարվեն ամերիկարն ժամանակվիցում, միաժամանակ ապահովելով համապատասխան խնդրատրիալ բազան, վորի անհրաժեշտ զարգացման բացակայութեան դեպքում ավտոշինարարութեանը չի կարող նորմալ չափով զարգանալ: Այդ տեսակետից 1931 թիվը պետք է հանդիսանա հետա-

զա տարիների համար վնասկան և զարգացման տեսակ-
քը վորոշող :

Այդ ձեռնարկումները թույլ կտան, մեկ կողմից,
վորոշ չափով հարթել ավտոտրանսպորտի պահանջի և
նրա փաստացի քանակի միջև յեղած ճեղքվածքը մասա-
կա տարիներում և, մյուս կողմից, — ապահովել միու-
թյան ավտոմոբիլիզացիայի անհրաժեշտ չափերը հետա-
զա շրջանում :

Ավտոճանապարհային շինարարության ամբողջ
պրոբլեմի վրա կենտրոնացած եր համաժխտելիս հախ-
ավտոճանապարհային հիշյալ կոնֆերանսի ուշադրու-
թյունը, այդ խնդրի վրա պետք է դրավել նաև ամբողջ
խորհրդային հասարակայնության ուշադրությունը,
հաշվի առնելով այն փաստը, վոր իմիջի ալուց, յեթե
մեզ հաջողվի ընթացիկ հնգամյակում հասնել բառ
ՀԱՏՈ—ի հիշյալ եսքիդի նախագծված արտադրության
աճմանը, ապա հորիզոնային Միությունը կունենա բոլոր
տվյալները արդեն 1933 թ-վին հասնելու և անցնելու մի
շարք ավտոմոբիլիզացված յեվրպայական պետություննե-
րից և իր ավտոտրանսպորտի բացարձակ բաժանու-
թյամբ անցնել առաջին տասնյակը, իսկ քառ ավտոբուս-
ներ և բեռնատար մեքենաների՝ ժիջե իսկ առաջին
հնգյակը աշխարհիս ավտոմոբիլիզացված յերկրների :

ՅԵԶՐԱՓԱԿՈՒՄ

Նորհրդային յերկիրը լարված աշխատանք է տա-
նում սոցիալիստական հասարակություն կառուցելու
համար, հասնելով իր տնտեսական զարգացման չտեսնե-
ված արագացմանը, վորը նախատեսել եր Վլադիմիր Ի-
լիչը, ցուցադրելով ամբողջ աշխարհին գործնականում՝
արտադրության սոցիալիստական կազմակերպման հրա-
կայական առավելությունները :

Այդ վիթխարի շինարարությունը, վորն իրականաց-
ված է աշխարհի մեկ վեցերորդ մասի վրա, հենվում է
լենինյան հարվածայինների մարտական ջոկատները
կազմող տասնյակ միլիոնավոր աշխատավորության
մասունների աշխատանքային ենտուղիաղմի հակայական
վերելքի վրա :

Այդ շինարարության մեջ տրանսպորտի վերակա-
ռուցման խնդիրը ընդհանրապես և յերկրի ավտոմոբի-
լիզացիան մասնավորապես գրավում են բավական մեծ
տեղ :

Մեր յերկիրը նախատեսված ժամկետներում ավտո-
մոբիլային յերկիր դարձնելու պրոբլեմը կարող է հա-
ջողությամբ լուծվել յերեք պայմանների դեպքում՝

Համապատասխան արդյունաբերության՝ մետաղա-
գործնական, կաուչուկի, մետիզմի, նավթային և մի
չարք այլ ճյուղերի շինարարության մակսիմալ լարման,

Ինդուստրիալ, ճանապարհային ու ավտոմոբիլային
կադրերի պատրաստման և համապատասխան վերանո-
րոգման—մատակարարման ու դարձաշին տնտեսու-
թյան կազմակերպման գործում մակսիմալ լարման,

ԽՍՀՄ—ի ավտոմոբիլային և ճանապարհային շինա-
րարության ոժանդակող ամբողջ մեր պրոլետարական
հասարակայնության մաքսիմալ լարման (ավտոդոր) :

Մեր յերկրի սոցիալիստական շինարարության ամբողջ ընթացքով նախատեսված են, իրականացվում են և ապահովված են տպագրչի համար տեկտրոգային տեմպեր ժողովրդական տնտեսության այդ ճյուղի համար ևս:

Սվտոտրանսպորտը և ճանապարհները ԽՍՀՄ-ում ծառայում են մեր յերկիրը սոցիալիստական հասարակության վերածելու մեծագույն գործին:

Սվտոտրանսպորտը և ճանապարհները կադիտալիզմի յերկրներում և մանավանդ՝ գաղութային յերկրներում ծառայում են աշխարհիս վերաբաժանման համար մղվող իմպերիալիստական պայքարի և աշխատավորական մասսաները իմպերիալիզմին ե՛լ ավելի ստրկացնելու գործին¹⁾:

Հենվելով տանյակ միլիոնավոր պրոլետարների և կոլխոզային գյուղացիների ամենալայն ինքնագործունեության վրա, կազմակերպելով և ուղղություն տալով մասսաների ստեղծագործական եներգիային Լենինյան կուսակցության գլխավոր գծի հունով, մենք կապահովենք ամբողջ սոցիալիստական շինարարության անհրաժեշտ տեմպերը, ինչպես և տրանսպորտայինը ընդհանրապես և ավտոմանսպահայինը մասնավորապես և մեր յերկրին կտանք նոր ժւժեղ միջոցներ մեր մեծ շինարարությունն արագացնելու, ուժեղ քափով անող հորիզոնային սոցիալիստական պետության ռեսուրսները բազմացնելու համար և կապահովենք կարմիր բանակի մեծագույն հաղթանակները համաշխարհային իմպերիալիզմի կողմից ԽՍՀՄ-ի վրա հարձակման դեպքերում:

¹⁾ Տես Լ. Դեննի վեցստեղծ գիրքը, իսկ մե շարք կլուստրացիաներ և առիթ, անգլո-ամերիկական իմպերիալիստական պայքարի մասին մի շարք բնագավառներում, ինչպես և ավտոմոբիլային:



<< Ազգային գրադարան



NL0222952

55.179

ԳԻՆԸ 40 ԿՈՊ. (41/2 Դ.)



Մ. ՅԱՐՅԱՐ

**АВТОМОБИЛИЗАЦИЯ И ДОРОЖНОЕ
СТРОИТЕЛЬСТВО В СССР**

Гасиздат ССР Армении
Эривань—1981