

1

ՍԵՊՏԵՄԲԵՐ
2023



RUSSIA

South Caucasus

IRAN

ՀՅՈՒՍԻՍ-ՀԱՐԱՎ ՄԻՋԱԶԳԱՅԻՆ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ
ՄԻՋԱՆՑՔԻ ԵՐԵՔ ԶՈՒԳԱՀԵՌ ՈՒՂՂՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԸ ԵՎ
ՀԱՅԱՍՏԱՆԸ

ՀՅՈՒՄԻՍ-ՀԱՐԱՎ ՄԻՋԱԶԳԱՅԻՆ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ՄԻՋԱՆՑՔԻ ԵՐԵՔ ԶՈՒԳԱՀԵՌ ՈՒՂՂՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԸ ԵՎ ՀԱՅԱՍՏԱՆԸ



ԲՈՎԱՆԴԱԿՈՒԹՅՈՒՆ

ՆԵՐԱԾՈՒԹՅՈՒՆ.....	1
1. ՀՅՈՒՄԻՍ-ՀԱՐԱՎ ՄԻՋԱԶԳԱՅԻՆ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ՄԻՋԱՆՔԸ.....	3
2. ՀՅՈՒՄԻՍ-ՀԱՐԱՎ ՈՒՂՂՈՒԹՅԱՄԲ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ԵՆԹԱԿԱՌՈՒՑՎԱԾՔՆԵՐԻ ԶԱՐԳԱՑՄԱՆ ԳՈՐԾԸՆԹԱՅԸ ՏԱՐԱԾԱՇՐՋԱՆԻ ԵՐԿՐՆԵՐՈՒՄ.....	13
2.1. Աղբբեջան	14
2.2. Իրան	16
2.3. Վրաստան	19
2.4. Թուրքիա	20
3. ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ԴԵՐԸ ՀՅՈՒՄԻՍ-ՀԱՐԱՎ ԾՐԱԳՐՈՒՄ. «ԿՈՄՈՒՆԻԿԱՅԻՈՆ ԽԱԶՄԵՐՈ՞ՒԿ», ԹԵ՞ «ՊԱՆԹՈՒՐԱՆԱԿԱՆ ԻՋԵՎԱՆԱՏՈՒՆ».....	22
4. ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ՄԵԿՈՒՍԱՑՄԱՆ ԽՈՐԱՑՄԱՆ ՍՊԱՌՆԱԼԻՔՆԵՐԸ	28
ԵԶՐԱԿԱՑՈՒԹՅՈՒՆ.....	31

ՆԵՐԱԾՈՒԹՅՈՒՆ

Հայաստանը օբյեկտիվ և սուբյեկտիվ հանգամանքների բերումով դուրս է մնացել Հարավային Կովկասում ձևավորված գրեթե բոլոր միջազգային տրանսպորտային միջանցքներից (USU): Հասկանալի պատճառներով ձևավորված և պլանավորվող արևելք-արևմուտք տրանսպորտային միջանցքները շրջանցում են մեր երկիրը, և տարածաշրջանային ինտեգրացիոն գործընթացներից վերջնականապես չկտրվելու միակ հույսը մասնակցությունն է Հյուսիս-հարավ տրանսպորտային միջանցքին: Հենց այս գիտակցումով էին պայմանավորված դեռևս Հայաստանի նախորդ իշխանությունների առաջ քաշած այնպիսի ծրագրերը, ինչպիսիք են Հյուսիս-հարավ ավտոճանապարհի շինարարությունը, Իրան-Հայաստան երկաթգծի վերաբերյալ տեսլականը: 2018-ին Հայաստանում տեղի ունեցած իշխանափոխությունից հետո Հայաստանի տրանսպորտային շրջափակումը հաղթահարելու ուղղությամբ որևէ էական քայլ չի կատարվել, իսկ 44-օրյա պատերազմի և դրան հաջորդած իրադարձությունների հետևանքով վերահսկողության լիարժեք կամ մասնակի կորուստը մի շարք կենսական մայրուղիների նկատմամբ առավել բարդացրել է իրավիճակը:

Իհարկե, այսօր ՀՀ իշխանությունները ակտիվորեն շահարկում են 2020թ. նոյեմբերի 9-ի հայտարարությամբ նախատեսվող տարածաշրջանային կոմունիկացիաների ապաշրջափակման թեման՝ փորձելով այն ներկայացնել որպես Հայաստանի տրանսպորտային մեկուսացումը հաղթահարելու ամենաիրատեսական ծրագիր, նույնիսկ խոսք է գնում այսպես կոչված «Հայկական խաչմերուկի» մասին: «Լույս» հիմնադրամը քանիցս անդրադարձել է Ադրբեջանի հետ կոմունիկացիաների ապաշրջափակման գաղափարի հետևում թաքնված ռազմաքաղաքական ենթատեքստին և Հայաստանի համար դրանից բխող սպառնալիքներին¹: Մենք այսօր էլ Ադրբեջանի տարածքով տրանսպորտային կոմունիկացիաների վերականգնման հեռանկարը համարում ենք անիրատեսական և գտնում ենք, որ եթե նույնիսկ Հայաստանի կողմից անհամաչափ զիջումների հետևանքով այն կյանքի կոչվի, ապա կապված է լինելու մի շարք ռիսկերի հետ: Հետևաբար, այսօր էլ, տարածաշրջանում տրանսպորտային մեկուսացումը հաղթահարելու միակ խելամիտ լուծումը Հայաստանի համար շարունակում է մնալ Հյուսիս-հարավ միջազգային տրանսպորտային միջանցքին

¹ «Այսպես կոչված «Չանգեզուրի միջանցքը». տնտեսական հեռանկա՞ր, թե՞ պանթուրանական քաղաքական նախագիծ», «Լույս» հիմնադրամ, 07 .թ1, 2. 2021

<https://www.luys.am/index.php?m=publicationsOne&pid=263> (Այցելվել է 28 .թ0.)8, .2023

«Ադրբեջանից դեպի Նախիջևան միջանցքները և դրանց ռիսկերը Հայաստանի համար», «Լույս» հիմնադրամ, 04 .թ0, 2.[htt20ps21://www.luys.am/index.php?m=publicationsOne&pid=209](https://www.luys.am/index.php?m=publicationsOne&pid=209) (Այցելվել է 28.08.2023թ.):

ակտիվ մասնակցությունը՝ այդ միջազգային մեզանախազծի արևմտյան ճյուղի գոնե ավտոմոբիլային բաղադրիչը դեպի ՀՀ տարածք վերաուղղելու միջոցով:

Ներկայումս՝ ռուս-ուկրաինական պատերազմի համատեքստում, Հյուսիս-հարավ ծրագրի նկատմամբ միջազգային հետաքրքրությունն ավելի է մեծացել, քանի որ արևմտյան պատժամիջոցների հետևանքով Ռուսաստանը զրկվել է տրանսպորտային հաղորդակցության ավանդական ուղղություններից և ստիպված է փնտրել նոր ուղիներ: Մինչ մեզ մոտ անորոշ են թե՛ ավտոճանապարհի, թե՛ երկաթգծի ճակատագրերը, տարածաշրջանի մյուս երկրները ակտիվ քայլեր են ձեռնարկում՝ Հյուսիս-հարավ ծրագրից առավելագույն օգուտ ստանալու նպատակով: Հայաստանի շուրջ արդեն գրեթե ձևավորվել են բոլոր տրանսպորտային ենթակառուցվածքները, որոնք հնարավորություն են տալիս շահագործել Հյուսիս-հարավ միջազգային տրանսպորտային միջանցքը՝ շրջանցելով մեր երկրի տարածքը: Հյուսիս-հարավ ՄՏՄ-ին պատշաճ մասնակցության ձախողումը կարող է վերջնական տեսքի բերել տարածաշրջանում Հայաստանի տրանսպորտային շրջափակման պատկերը, ինչին տարիներ շարունակ ձգտել են Ադրբեջանն ու Թուրքիան՝ այն դիտարկելով որպես Հայաստանի վրա առավելագույն ճնշում գործադրելու միջոց: Բացի այդ, Հայաստանը կարող է կորցնել տարածաշրջանի երկրների նկատմամբ այն պոտենցիալ առավելությունը, որը ձեռք էր բերել նախորդ տասնամյակում՝ անդամակցելով ԵԱՏՄ-ին և ԵՄ-ի հետ կնքելով Համապարփակ և ընդլայնված գործընկերության համաձայնագիրը (ՀԸԳՀ):

Այս վերլուծության նպատակն է ուսումնասիրել Հյուսիս-հարավ ՄՏՄ-ը, հասկանալ դրանում տարածաշրջանի երկրների մասնակցության մակարդակը, ինչպես նաև ծրագրում ներգրավվելու Հայաստանի հնարավորությունները: Մասնավորապես, նախ ուսումնասիրվել են Հյուսիս-հարավ ՄՏՄ-ի երեք ճյուղերը՝ Արևելյան, Կասպյան և Արևմտյան: Այդ միջանցքի արևմտյան ճյուղն իր հերթին ունի 3 հնարավոր ճյուղավորում՝ Ադրբեջանի, Հայաստանի և Թուրքիայի տարածքով:

Հարավային Կովկասում արդեն իսկ ձևավորված և առաջիկայում ավարտվող տրանսպորտային ենթակառուցվածքների ուսումնասիրությունը հնարավորություն է տալիս գնահատել հերթական միջազգային նախազծից Հայաստանի դուրս մնալու ռիսկերն ու դրանց հաղթահարման հնարավորությունները: Տարածաշրջանում տրանսպորտային շրջափակման հաղթահարումը Հայաստանի համար ունի ոչ միայն տնտեսական նշանակություն, այլև անմիջապես կապված է երկրի անվտանգության հետ, և դա պետք է լինի մեր արտաքին քաղաքականության առաջնահերթություններից մեկը:

1. ՀՅՈՒՍԻՍ-ՀԱՐԱՎ ՄԻՋԱԶԳԱՅԻՆ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ՄԻՋԱՆՔԸ

Հյուսիս-հարավ ՄՏՄ-ի ձևավորման մասին պայմանագիրը կնքվել է 2000թ. սեպտեմբերի 12-ին Սանկտ Պետերբուրգում՝ Եվրասիական երկրորդ տրանսպորտային համաժողովի շրջանակներում: Նախ այն ստորագրվել է Ռուսաստանի, Իրանի և Հնդկաստանի միջև, այնուհետև դրան միացել են մի շարք երկրներ, այդ թվում՝ Հայաստանը, Ադրբեջանը, Վրաստանը, Թուրքիան և այլն²: Ի սկզբանե Հյուսիս-հարավ տրանսպորտային միջանցքը դիտարկվում էր որպես Հնդկաստանից դեպի Եվրոպա և հակառակը բեռների փոխադրման այլընտրանքային ճանապարհ, որը բեռնափոխադրողներին հնարավորություն կտա կրճատել բեռների փոխադրման թե՛ ծախսերը, թե՛ ժամկետները:



3

Տրանսպորտային միջանցքը սկսվում է ՌԴ հյուսիս-արևմուտքից՝ Սանկտ Պետերբուրգից, որը կապված է հյուսիսարևելյան Եվրոպայի հետ, այնտեղից ջրային, ավտոմոբիլային և երկաթուղային ճանապարհներով կապվում է Կասպից ծովի և Հարավային Կովկասի հետ: Այնուհետև այն ձգվում է մինչև Իրանի հարավային նավահանգիստներ, որտեղից էլ Պարսից ծոցի և Արաբական ծովի միջոցով կապվում Հնդկաստանի նավահանգիստների հետ: Ներկայումս

² “The International North-South Transport Corridor (INSTC): India’s Grand Plan for Northern Connectivity”, By Polar Research and Policy Initiative, 06.06.2018 <http://polarconnection.org/india-instc-nordic-arctic/> (Այցելվել է 28.08.2023թ.):

³ “International North South Transport Corridor (INSTC) presentation”, Shankar Shinde, Federation of Freight Forwarders’ Association In India, 28.02.2018, <https://chemexcil.in/uploads/files/INSTC.PDF> (Այցելվել է 28.08.2023թ.):

Հնդկաստանի և ՌԴ-ի միջև բեռնափոխադրումները հիմնականում իրականացվում են Սուեզի ջրանցքով, դրանց տևողությունը 38-42 օր է, ինչը բավականին բարդացնում է առևտուրը: Հյուսիս-հարավ միջանցքի շահագործումը հնարավորություն կտա կրճատել այդ ժամանակը մինչև 16-21 օր՝ պահպանելով, իսկ որոշ դեպքերում նույնիսկ գերազանցելով Սուեզի ջրանցքով բեռնափոխադրումների սակագնային պայմանները:⁴

Հյուսիս-հարավ ՄՏՄ-ի Ռուսաստան-Իրան հատվածը ունի 3 հիմնական ուղիներ⁵: Առաջինը Տրանսկասպյան միջանցքն է, որը Ռուսաստանի կասպյան նավահանգիստները՝ Աստրախանը, Մախաչկալան, Օլյան Կասպից ծովի տարածքով կապում է իրանական Բանդար Էնզելի, Նուշեիր և Ամիրաբադ նավահանգիստների հետ: Երկրորդ՝ Արևելյան ուղին միմյանց է կապում ՌԴ-ի, Ղազախստանի, Ուզբեկստանի, Թուրքմենստանի և Իրանի երկաթուղիները⁶: Երրորդ՝ Արևմտյան ճյուղը ենթադրում է ՌԴ և Իրանի միջև երկաթուղային և ավտոմոբիլային կապ Հարավային Կովկասի երկրների տարածքով:

Հյուսիս-հարավ ՄՏՄ-ի Արևմտյան ճյուղը ամենահարմարն ու հեռանկարայինն է, այսօր այն ապահովում է այս միջանցքով բեռնափոխադրումների շուրջ 90%-ը⁷: Արևմտյան ճյուղն իր հերթին ենթադրում է 3 այլընտրանքային ուղղություններ: Արևմտյան ճյուղի հիմնական ուղղությունը ենթադրում է ուղիղ երկաթուղային կապ ռուսական Սամուր և ադրբեջանական Յալամա սահմանային անցակետերի միջև, որն այնուհետև Ադրբեջանի տարածքով ձգվում է մինչև Իրան-Ադրբեջան սահմանին գտնվող համանուն Աստարա քաղաքներ՝ միանալով Իրանի երկաթուղային ցանցին:

Երկրորդ այլընտրանքային ուղղությունը ենթադրում է Ռուսաստան-Իրան տրանսպորտային կապը ապահովել Վրաստանի և Հայաստանի տարածքով, ինչը հնարավորություն կտա նախ ընդլայնել Հյուսիս-հարավ ՄՏՄ-ի աշխարհագրությունը, բացի այդ գործող հիմնական ուղղությունների համար

⁴ “International North South Transport Corridor (INSTC) connecting India Central – Asia”, International Journal of Research in Social Sciences, Sanchita Chatterjee, April 2018, https://www.ijmra.us/project%20doc/2018/IJRSS_APRIL2018/IJMRA-13619.pdf (Այցելվել է 28.08.2023թ.):

⁵ “«Север-Юг»: выгоды «транзитного маневра» для Беларуси и России”, Александр Приходько, 30.03.2023, <https://eurasia.expert/sever-yug-vygody-tranzitnogo-manevra-dlya-belarusi-i-rossii/> (Այցելվել է 28.08.2023թ.):

⁶ “Международный транспортный коридор «Север – Юг» и сценарии трансрегиональной интеграции”, Валдай, Александр Караваев, Мандана Тишеев, 26.06.2019, <http://ru.valdaiclub.com/a/reports/transportnyy-koridor-sever-yug/> (Այցելվել է 28.08.2023թ.):

⁷ “Железнодорожные перевозки по транспортному коридору «Север—Юг» выросли почти на 42%”, Сергей Мингазов, 05.06.2023 <https://www.forbes.ru/biznes/490353-zeleznodoroznye-perevozki-po-transportnomu-koridoru-sever-ug-vyrosli-pochti-na-42> (Այցելվել է 28.08.2023թ.):

կարող է դառնալ մրցունակ այլընտրանք: Ծրագրի իրականացման տեսանկյունից շատ կարևոր են Հայաստանում Հյուսիս-հարավ տրանսպորտային միջանցքի ավտոմայրուղու, իսկ հեռանկարում՝ նաև Իրան-Հայաստան երկաթգծի կառուցումը, ինչպես նաև Վրաստանի տարանցիկ ճանապարհների արդիականացումը⁸: Հատկապես խոսքը վերաբերում է Վրաստանի հյուսիսային հատվածում գտնվող՝ դեպի ՌԴ տանող ճանապարհահատվածին, որը այժմ գտնվում է անմխիթար վիճակում և տարվա ընթացքում տևական ժամանակ փակ է լինում: Այս ուղղությամբ վրացական իշխանությունները արդեն իսկ որոշակի քայլեր են ձեռնարկել, որոնց կանդրադառնանք ստորև:

Արևմտյան ճյուղի երրորդ տարբերակը կապված է Թուրքիայի հետ. այն ենթադրում է բեռների փոխադրում Ռուսաստանից Վրաստանի տարածքով կամ Սև ծովով դեպի Թուրքիա, այնուհետև Իրան: Այս ուղղության համար հնարավոր բեռնափոխադրումների տարբերակներից մեկն էլ դիտարկվում է Ռուսական երկաթուղիների և Բաքու-Թբիլիսի-Կարս (ԲԹԿ) երկաթուղու համագործակցությունը, ինչը թույլ կտա միայն երկաթուղային տարբերակով ռուսական բեռները հասցնել մինչև արևելյան Թուրքիա, այնուհետև՝ Իրան: Երթուղու կարևորությունը կարող է մեծանալ, եթե արդիականացվի Թուրքիա-Իրան երկաթգիծը կամ լրացվի ու շահագործման մեջ դրվի Թուրքիա-Նախիջևան-Իրան երկաթգիծը, որի շուրջ քննարկումները վերջին շրջանում ակտիվացել են:

Հյուսիս-հարավ ՄՏՄ-ի հարավային հատվածը ձգվում է Իրանի հյուսիսային շրջաններից դեպի հարավային Բանդար Աբբաս և Չաբահար նավահանգիստներ, որտեղից էլ այն ծովային ճանապարհով հասնում է մինչև Հնդկաստանի Մումբայ նավահանգիստ: Որպես մեկ այլ ուղղություն՝ դիտարկվում է Պարսից ծոց-Սև ծով միջանցքը, որը կարելի է համարել Հյուսիս-հարավ միջանցքին ինտեգրվող ճյուղավորումներից մեկը: Այն հնարավորություն կտա զգալիորեն հեշտացնել բեռնափոխադրումները Ծոցի երկրներից դեպի հյուսիս և հակառակ ուղղություններով:

Կանխատեսվում է, որ Պարսից ծոցի մյուս երկրները նույնպես հետաքրքրություն կցուցաբերեն Հյուսիս-հարավ միջանցքի նկատմամբ: Վերջին ժամանակաշրջանում Իրանի և Սաուդյան Արաբիայի, ինչպես նաև մի շարք այլ արաբական երկրների միջև շփումների ակտիվացումն ու դրական դինամիկան կարող են մեծացնել Հյուսիս-հարավ ծրագրի նկատմամբ արաբական երկրների հետաքրքրությունը: Միջանցքի վրա կարող է անմիջական ազդեցություն ունենալ 2100 կմ երկարությամբ Տրանսարաբական երկաթգծի շինարարությունը, որը

⁸ “Коридор «Север–Юг» – проблемы и перспективы”, Сергей Жарков, 23.03.2019 <http://newcaucasus.com/politics/17400-koridor-sever-yug-problemyi-i-perspektivyi.html> (Այցելվել է 28.08.2023թ.):

կամրապնդի կապը Սաուդյան Արաբիայի, Բահրեյնի, Քուվեյթի, Օմանի, Կատարի, ԱՄԷ-ի միջև⁹:

Հյուսիս-հարավ ՄՏՄ-ի վերոհիշյալ երկաթուղային ուղղություններից այժմ լիարժեք շահագործվում է միայն Արևելյան միջանցքը՝ միջինասիական երկրների տարածքով: 2022թ. հուլիսին առաջին բեռնատար գնացքը՝ 39 կոնտեյներներից բաղկացած, Ռուսաստանից Ղազախստանի, Թուրքմենստանի տարածքով մեկնեց դեպի Իրանի հարավում գտնվող Բանդար Աբբաս նավահանգիստ, այնտեղից էլ Հնդկաստան¹⁰: Սակայն, ժամանակի տեսանկյունից այս ուղիով բեռնափոխադրումների ժամկետը մի քանի օրով ավելի երկար է, քան արևմտյան ուղղությամբ. այն ավելի ծախսատար է, ինչպես նաև կապված է մի շարք անվտանգային ռիսկերի հետ¹¹: Օրինակ, Իրանի և Թուրքմենստանի միջև Սարախս անցակետում սպասարկման ժամկետը 2023թ. մարտի դրությամբ մոտ 5 օր է կազմել, այնինչ, բացի այս անցակետից, բեռները պետք է անցնեն մի քանի այլ երկրների տարածքներով:¹²

ՄՏՄ-ի Կասպյան ծովային ուղին բախվում է իրանական նավահանգիստների՝ երկրի երկաթուղային ցանցին կապված չլինելու խնդրին¹³: Բացի այդ, ներկայումս այս ուղին ամենաժամանակատարն ու ծախսատարն է¹⁴: Ինչ վերաբերում է ՌԴ-Ադրբեջան-Իրան երկաթգծին, ապա առայժմ բացակայում են Իրանի տարածքում Ռեշտ-Աստարա և Չարահար նավահանգիստը իրանական երկաթուղային ցանցին կապող հատվածները¹⁵, սակայն այդ խոչընդոտները հաղթահարելու ուղղությամբ աշխատանքներ են տարվում: Բաց հատվածները

⁹ “The GCC railway really should be built (but might not be)”, By Jon Whiteaker, 16.05.2022, <https://www.investmentmonitor.ai/infrastructure/gcc-railway-built-infrastructure/?cf-view> (Այցելվել է 28.08.2023թ.):

¹⁰ “Revitalizing INSTC: Analyzing Geopolitical Realignments and the China Factor”, Jagannath P. Panda, February 2023, <https://www.isdp.eu/publication/revitalizing-instc-analyzing-geopolitical-realignments-and-the-china-factor/> (Այցելվել է 28.08.2023թ.):

¹¹ “«Север-Юг»: выгоды «транзитного маневра» для Беларуси и России”, Александр Приходько, 30.03.2023, <https://eurasia.expert/sever-yug-vygody-tranzitnogo-manevra-dlya-belarusi-i-rossii/> (Այցելվել է 28.08.2023թ.):

¹² “Коридор «Север – Юг» не справляется с возросшим грузопотоком”, Ксения Потаева, Арина Литова, 28.03.2023, <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2023/03/28/968353-koridor-sever-yug-ne-spravlyaetsya-s-vozrosshim-gruzopotokom> (Այցելվել է 28.08.2023թ.):

¹³ “Коридор «Север–Юг» – проблемы и перспективы”, Сергей Жарков, 23.03.2019, <http://newcaucasus.com/politics/17400-koridor-sever-yug-problemyi-i-perspektivyi.html> (Այցելվել է 28.08.2023թ.):

¹⁴ “«Север-Юг»: выгоды «транзитного маневра» для Беларуси и России”, Александр Приходько, 30.03.2023, <https://eurasia.expert/sever-yug-vygody-tranzitnogo-manevra-dlya-belarusi-i-rossii/> (Այցելվել է 28.08.2023թ.):

¹⁵ “Tehran to host 7th forum of North-South Transport Corridor”, IRNA, Tehran, 02.03.2019 <https://en.irna.ir/news/83228213/Tehran-to-host-7th-forum-of-North-South-Transport-Corridor> (Այցելվել է 28.08.2023թ.):

հնարավոր է լրացնել նաև ավտոճանապարհների միջոցով, ինչը, սակայն, բեռնափոխադրումների գործընթացը բարդացնում է, ինչպես նաև մեծացնում է ծախսային բեռը:

Ընդհանուր առմամբ, Եվրասիական զարգացման բանկը Հյուսիս-հարավ ծրագրի վերաբերյալ հրապարակած իր վերջին զեկույցում առանձնացրել է շուրջ 40 խոչընդոտ, որոնք խաթարում են միջանցքի զարգացումը: Բացի այդ, առանձնացրել է 38 մլրդ դոլար արժողությամբ շուրջ 100 ներդրումային նախագիծ, որոնք այս պահին իրականացվում կամ պլանավորված են, և որոնց իրագործումը նախատեսվում է մինչև 2030 թվականը: Այս նախագծերը Եվրասիական զարգացման բանկը բաժանել է 3 խմբերի՝ ըստ առաջնահերթության: Առաջնային կարևորության նախագծերի մեջ ներառված են Ռեշտ-Աստարա երկաթգիծը, Ադրբեջանում, Իրանում, Թուրքմենստանում և Ղազախստանում երկաթուղային երկրորդ գծերի և գործող երկաթուղիների էլեկտրականացում, կասպյան նավահանգիստների և ներքին ջրային ճանապարհների արդիականացում, անցակետերի արդիականացում և ճանապարհների երկայնքով լոգիստիկ կենտրոնների կառուցում: Ընդհանուր առմամբ, այս ծրագրերի արժեքը գնահատվում է 10 մլրդ դոլար, որի մեծ մասը (շուրջ 70%-ը) պետք է իրականացվի ՌԴ և Իրանի տարածքում:



¹⁶ “EDB report: The International North–South Transport Corridor’s importance is growing rapidly”, Eurasian Development Bank (EDB), 26.10.2022 <https://eabr.org/en/press/news/edb-report-the->

Հյուսիս-հարավ ՄՏՄ-ի նկատմամբ հետաքրքրության մեծացումը առաջին հերթին պայմանավորված է Հնդկաստանի տնտեսության աճի բարձր տեմպերով: 2000-2022թթ. Հնդկաստանի տնտեսությունը աճել է ավելի քան 7 անգամ՝ 477 միլիարդից հասնելով շուրջ 3,4 տրիլիոն դոլարի¹⁷: Միջազգային տնտեսական համաժողովի կանխատեսմամբ, առաջիկա տասնամյակի ընթացքում Հնդկաստանի ՀՆԱ-ի տարեկան աճը կազմելու է շուրջ 7,5%, ինչի արդյունքում 2030-ին այն կհասնի 6 մլրդ դոլարի, իսկ Հնդկաստանը կդառնա աշխարհում 3-րդ տնտեսությունը¹⁸: Նման աճը բերում է Հնդկաստանի արտահանման և ներմուծման ավելացման, ինչը խթանում է ողջ տարածաշրջանի առևտուրը. 2022-ին Հնդկաստանի արտաքին առևտրի շրջանառությունը կազմել է շուրջ 1,2 տրիլիոն դոլար՝ արտահանումը կազմել է 453 մլրդ դոլար, իսկ ներմուծումը՝ 732 մլրդ դոլար¹⁹:

Ուշագրավ է, որ Հնդկաստանում արագ տեմպերով աճում է սպառումը. քրիտանական Standard Chartered բանկը կանխատեսում է, որ մինչև 2030-ը, Հնդկաստանում երիտասարդ բնակչության թվի կտրուկ աճով պայմանավորված, արտադրության և ծառայությունների ոլորտում 100 մլն նոր աշխատատեղ ստեղծելու անհրաժեշտություն կառաջանա: Կանխատեսվում է նաև քաղաքացիների եկամուտների էական ավելացում՝ ինչը նույնպես նպաստում է սպառման աճին: Սա նշանակում է, որ Հնդկաստանը զգալիորեն ավելացնելու է ներմուծման ծավալները, ինչը Հյուսիս-հարավ ՄՏՄ-ին գտնվող երկրների համար լրացուցիչ հնարավորություններ է ստեղծում²⁰:

Հյուսիս-հարավ ՄՏՄ-ի շարժիչ ուժը պետք է լինի Հնդկաստան-ԵՄ և Հնդկաստան-ԵԱՏՄ (ՌԴ) առևտուրը, որը դեռևս չի գտնվում անհրաժեշտ բարձր մակարդակի վրա և ավելանալու մեծ ներուժ ունի: 2022-ին Հնդկաստան-ԵԱՏՄ առևտրի շրջանառությունը կազմել է շուրջ 44 մլրդ դոլար, որից Հնդկաստանը արտահանել է 3,5 մլրդ-ի, ներմուծել՝ 40,5 մլրդ-ի ապրանք: Հատկանշական է, որ

[international-north-south-transport-corridor-s-importance-is-growing-rapidly/](#) (Այցելվել է 28.08.2023թ.):

¹⁷ GDP, current prices, International Monetary Fund, March 2023, <https://www.imf.org/external/datamapper/NGDPD@WEO/IND?zoom=IND&highlight=IND> (Այցելվել է 28.08.2023թ.):

¹⁸ “Транспортный коридор «Север – Юг»: реалии транзита и перспективы трансрегиональной интеграции”, Александр Караваев, научный сотрудник Института Экономики РАН, Июнь 2019, <http://pcsu.ru/wp-content/uploads/2019/06/mtk-sever-yug-doklad.pdf> (Այցելվել է 28.08.2023թ.): India’s GDP to reach \$6 trillion by 2030: Standard Chartered Research, Rhik Kundu, 28.07.2023, <https://www.livemint.com/economy/indias-gdp-to-reach-6-trillion-by-2030-standard-chartered-research-11690543292749.html> (Այցելվել է 28.08.2023թ.):

¹⁹ IMF data, Exports and imports by areas and countries, <https://data.imf.org/regular.aspx?key=61013712> (Այցելվել է 28.08.2023թ.):

²⁰ “Международный транспортный коридор «Север – Юг» и сценарии трансрегиональной интеграции”, Валдай, Александр Караваев, Мандана Тишеев, 26.06.2019, <http://ru.valdaiclub.com/a/reports/transportnyy-koridor-sever-yug/> (Այցելվել է 28.08.2023թ.):

ԵԱՏՄ-ից Հնդկաստանի ներմուծման գերակշիռ մասը՝ 40 մլրդ դոլար, բաժին է ընկնում ՌԴ-ին, իսկ արտահանումը դեպի ՌԴ 2022-ին կազմել է շուրջ 2,9 մլրդ դոլար²¹:

Վերջին տարիներին Հնդկաստանի գլխավոր առևտրային գործընկերներն են ՉԺՀ-ն, ԱՄՆ-ն, ԱՄԷ-ն, Սաուդյան Արաբիան, Սինգապուրը և Մեծ Բրիտանիան: Սա թերևս հանդիսանում է հիմնական խոչընդոտող հանգամանքը, որի պատճառով Հյուսիս-հարավ ՄՏՄ-ի վերջնական ձևավորումը երկար տարիներ ձգձգվում էր: Ռուս-ուկրաինական պատերազմից հետո Մոսկվայի և Դելիի միջև առևտրի շրջանառության կտրուկ աճը, մասնավորապես՝ Ռուսաստանից էներգակիրների արտահանման ծավալների բազմապատկումը, զգալիորեն փոխում է վերոհիշյալ պատկերը: Միջանցքի զարգացման համար կարևոր խթան կարող է դառնալ նաև ԵԱՏՄ-Հնդկաստան ազատ առևտրի համաձայնագրի կնքումը, ինչը թույլ կտա ավելի հեշտությամբ օգտվել Հնդկաստանի հսկայական շուկայի հնարավորություններից:



Ներկայումս Հյուսիս-հարավ ՄՏՄ-ը Հնդկաստանի փորձագիտական շրջանակների կողմից դիտարկվում է որպես չինական «Գոտի և ճանապարհ»

²¹ IMF data, Exports and imports by areas and countries, <https://data.imf.org/regular.aspx?key=61013712> (Այցելվել է 28.08.2023թ.), “Международный транспортный коридор «Север – Юг» и сценарии трансрегиональной интеграции”, Валдай, Александр Караваев, Мандана Тишеяр, 26.06.2019, <http://ru.valdaiclub.com/a/reports/transportnyy-koridor-sever-yug/> (Այցելվել է 28.08.2023թ.):

միջանցքի այլընտրանք և մրցակից²²: Այն նաև արտացոլում է Հնդկաստանի աշխարհաքաղաքական հավակնությունները, և եթե Չինաստանը իր նախաձեռնած ծրագրի առաջնահերթ ուղղություններից մեկը դիտարկում է Պակիստանը, ապա Հնդկաստանի համար Հյուսիս-հարավ ՄՏՄ-ը կարևոր է նաև Իրանի տարածքով Աֆղանստանի հետ կապը ամրապնդելու, Պակիստանը շրջանցելու տեսանկյունից²³: Բացի այդ, ծրագրի իրականացումը Հնդկաստանին հնարավորություն կտա ՉԺՀ-ի հետ մրցակցել Կենտրոնական Ասիայի, Կովկասի, ԵԱՏՄ-ի և Եվրոպայի շուկաների համար²⁴:

Չնայած դրան, Հյուսիս-հարավ տրանսպորտային միջանցքը բազմաթիվ ուղղություններով կապված է Չինաստանի նախաձեռնած «Գոտի և ճանապարհ» ծրագրի հետ, ուստի երկու նախաձեռնությունների ինտեգրումը կարող է առավել մեծացնել դրանց կարևորությունը: Այսինքն՝ Հյուսիս-հարավ ՄՏՄ-ի վրա անմիջական ազդեցություն ունի նաև ՉԺՀ-ի տնտեսական էքսպանսիան, և այն հավակնում է դառնալ Չինաստան-արևմուտք և Չինաստան-հյուսիս առևտրի հիմնական ուղիներից մեկը: Ընդ որում, թե՛ չինական նախագծի, թե՛ Հյուսիս-հարավ միջանցքի առանցքային դերակատարներից մեկը հանդիսանում է Իրանը, որտեղ այդ երկու միջանցքները խաչվում են:

Ուշագրավ է, որ ըստ Արժույթի միջազգային հիմնադրամի կանխատեսումների՝ Հյուսիս-հարավ տրանսպորտային միջանցքին գտնվող գրեթե բոլոր երկրներում առաջիկայում սպասվում է ՀՆԱ-ի աճ: Մասնավորապես, ԱՄՀ-ը 2023 և 2024 թվականներին կանխատեսում է Ռուսաստանի համար համապատասխանաբար 0,7 և 1,3 տոկոս տնտեսական աճ, Հնդկաստանի համար՝ 5,9 և 6,3 տոկոս, Իրանի համար՝ 2-ական տոկոս, Հայաստանի համար՝ 5,5 և 5 տոկոս, Վրաստանի համար՝ 4 և 5 տոկոս, Ադրբեջանի համար՝ 3 և 2,6 տոկոս, Ղազախստանի համար՝ 4,3 և 4,9 տոկոս, Բելառուսի համար՝ 0,7 և 1,2 տոկոս, մյուս միջինասիական երկրների համար՝ 4-5 տոկոս տնտեսական աճ²⁵: Միջանցքի առանցքում գտնվող երկրներում տնտեսական ակտիվությունը կարող է դրա արդյունավետությունն ավելի մեծացնել:

²² “Is China Hitting Back at India’s INSTC Plans?”, The Diplomat, By Nima Khorrami, June 06, 2022 <https://thediplomat.com/2022/06/is-china-hitting-back-at-indias-instc-plans/> (Այցելվել է 28.08.2023թ.):

²³ “Chabahar: India’s New Move in the Great Indian Ocean Port Race”, by David Brewster, May 31, 2016, <https://nationalinterest.org/print/blog/the-buzz/chabahar-indias-new-move-the-great-indian-ocean-port-race-16401> (Այցելվել է 28.08.2023թ.):

²⁴ “Realizing India’s Strategic Interests in Central Asia”, Rhea Menon, Sharanya Rajiv, December 01, 2019, <https://carnegieindia.org/2019/12/01/realizing-india-s-strategic-interests-in-central-asia-pub-80576> (Այցելվել է 28.08.2023թ.):

²⁵ Real GDP growth, Annual percent change, International Monetary Fund, March 2023, https://www.imf.org/external/datamapper/NGDP_RPCH@WEO/OEMDC/ADVEC/WEOWORLD/CAQ (Այցելվել է 28.08.2023թ.):

Կանխատեսվում է, որ Հյուսիս-հարավ ՄՏՄ-ի լիարժեք շահագործման դեպքում այն կկարողանա ապահովել բեռնափոխադրումների տարեկան մինչև 30 մլն տոննա ծավալ²⁶, իսկ հետագայում այդ թիվը կարող է ավելանալ: Բեռնափոխադրումների աճի միտումը արդեն իսկ նկատելի է. 2022-ին միայն ռուսական հատվածով Հյուսիս-հարավ միջանցքի բոլոր ուղղություններով բեռնափոխադրումների ընդհանուր ծավալը կազմել է շուրջ 8,4 մլն տոննա, ինչը շուրջ 65 տոկոսով գերազանցում է 2021թ. ցուցանիշը²⁷: Արդեն 2023թ. հունվար-մարտ ամիսներին Հյուսիս-հարավ միջանցքով Ռուսական երկաթուղիների փոխադրումների ծավալը կազմել է ավելի քան 2,3 մլն տոննա, որից 2,2 միլիոնը՝ Արևմտյան ուղիով: Ընդհանուր առմամբ, նախորդ տարվա նույն ժամանակահատվածի համեմատ 2023-ի առաջին ամիսներին այս ուղիով բեռնափոխադրումների ծավալը կրկնապատկվել է, իսկ Տրանսկասպյան ուղիով՝ եռապատկվել: Այնուամենայնիվ սա կազմում է Ռուսական երկաթուղիների օրական շուրջ 3,5 մլն տոննա բեռնափոխադրումների կարողության միայն շատ փոքր հատվածը²⁸: Ավելին, եթե համեմատենք ՌԴ համար մյուս կարևոր տրանսպորտային միջանցքների կարողության հետ, ապա պետք է նշել, որ միայն Ազովի ծով-Սև ծով միջանցքով փոխադրումների ծավալը կազմել է ավելի քան 260 մլն տոննա²⁹, ինչը նշանակում է, որ Հյուսիս-հարավ միջանցքը դեռևս աճի և արդիականացման հսկայական չիրացված ներուժ ունի:

Ինչևէ, Հյուսիս-հարավ ՄՏՄ-ը այն եզակի տարածաշրջանային ծրագրերից է, որին մասնակցելու և որից օգտվելու հնարավորություն ունի նաև Հայաստանի Հանրապետությունը: Սակայն այս միջանցքի ընձեռած հնարավորություններից լիարժեք օգտվելու համար մեզ անհրաժեշտ են համապատասխան ենթակառուցվածքներ, որոնք առայժմ բացակայում են: Փոխարենը, տարածաշրջանի մյուս երկրները ակտիվորեն զարգացնում են իրենց տրանսպորտային ենթակառուցվածքները՝ դրանք հարմարեցնելով Հյուսիս-հարավ միջանցքի պահանջներին:

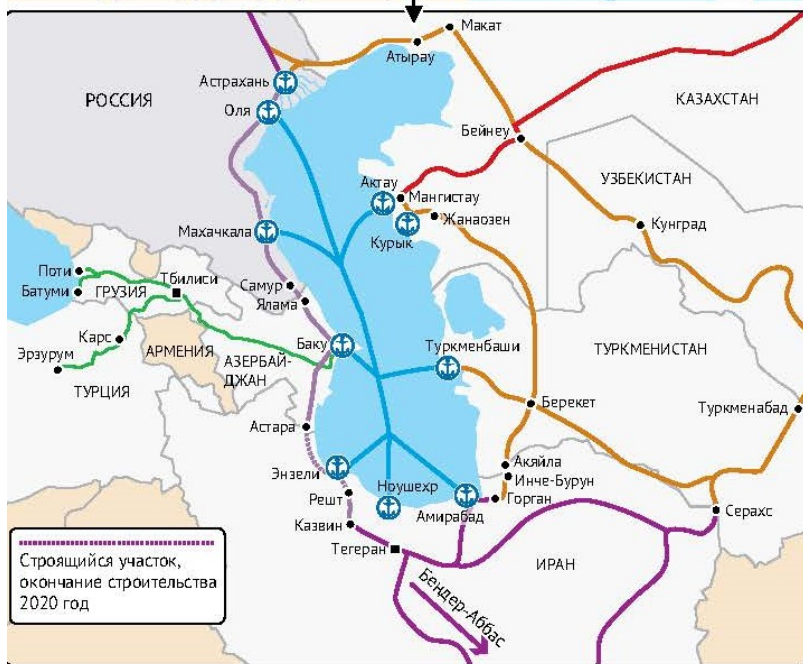
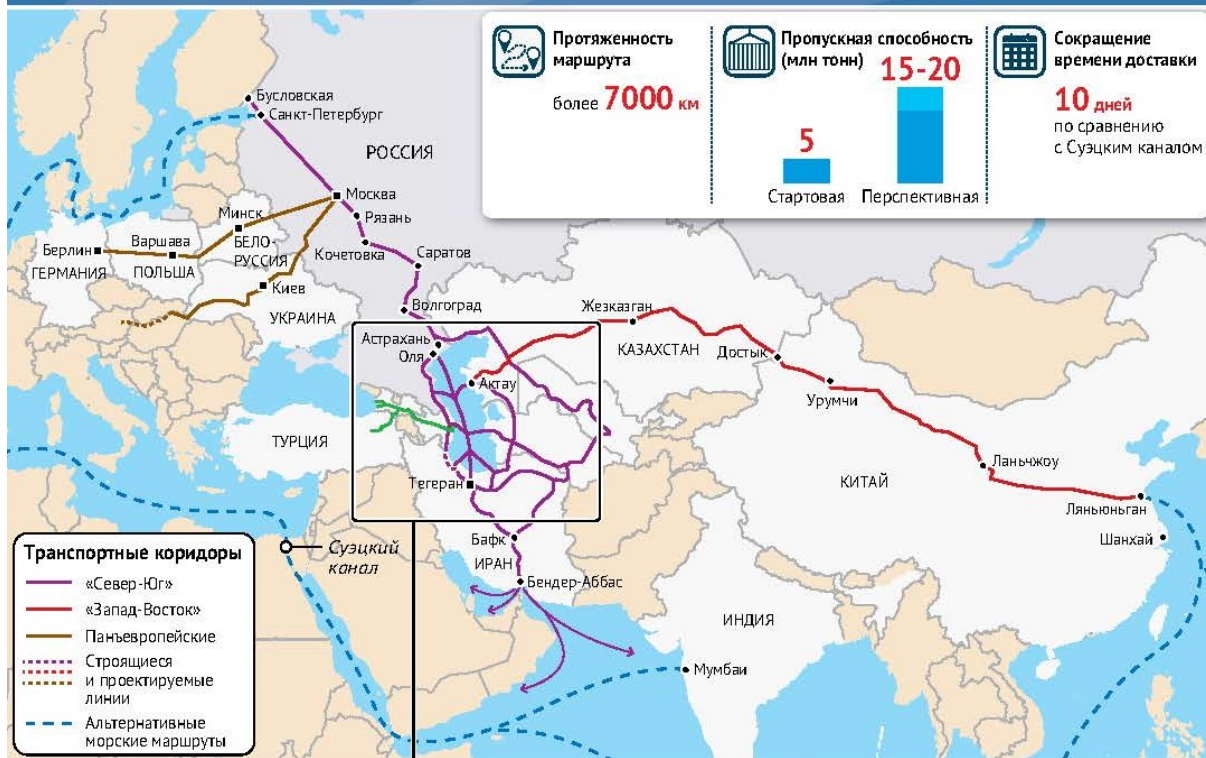
²⁶ “Россия собралась дать Ирану денег на строительство железной дороги”, LENTA.RU, 26 июля 2022, <https://lenta.ru/news/2022/07/26/pomozhem/> (Այցելվել է 28.08.2023թ.):

²⁷ “Объем перевозок по всем направлениям МТК «Север-Юг» в 2022 году вырос на 64,6% — до 8,4 млн тонн”, 4 мая 2023, <https://portnews.ru/news/346959/> (Այցելվել է 28.08.2023թ.):

²⁸ “The Expansion of the International North-South Transport Corridor: Geopolitical Updates”, By Emil Avdaliani, Apr 04, 2023, <https://www.silkroadbriefing.com/news/2023/04/04/the-expansion-of-the-international-north-south-transport-corridor-geopolitical-updates/> (Այցելվել է 28.08.2023թ.):

²⁹ “Началось расширение Международного транспортного коридора Север – Юг”, Никита Пешков (СКФО), 11.05.2023 <https://rg.ru/2023/05/11/reg-skfo/nachalos-rasshirenje-mezhdunarodnogo-transportnogo-koridora-sever-iug.html> (Այցելվել է 28.08.2023թ.):

ТРАНСПОРТНЫЙ КОРИДОР «СЕВЕР – ЮГ»



Транспортный коридор «Север-Юг»

- Транскаспийский маршрут
- ▶ Российские порты: Астрахань, Оля, Махачкала
- ▶ Порты Ирана: Энзели, Ноушехр, Амирабад
- ▶ Порт Казахстана: Актау, Курык
- ▶ Порт Туркменистана: Туркменбаши
- ▶ Порт Азербайджана: Баку (Алят)
- Западный маршрут
- ▶ Астрахань – Махачкала – Самур – Баку – Астара – Решт – Казвин
- Восточный маршрут
- ▶ Астрахань – Атырау – Макат – Бейнеу – Мангистау – Жанаозен – Берекет – Акяйла – Горган
- Транспортный коридор «Запад-Восток»
- Транспортный коридор Баку – Тбилиси – Карс

Источники: РЖД, открытые источники.

³⁰ “International North-South Transport Corridor”, Valdai, 28.02.2023

<https://valdaiclub.com/multimedia/infographics/international-north-south-transport-corridor/> (Այդպիսով է 28.08.2023թ.):

2. ՀՅՈՒՍԻՍ-ՀԱՐԱՎ ՈՒՂՂՈՒԹՅԱՄԲ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ԵՆԹԱԿԱՌՈՒՑՎԱԾՔՆԵՐԻ ԶԱՐԳԱՑՄԱՆ ԳՈՐԾԸՆԹԱՅԸ ՏԱՐԱԾԱՇՐՋԱՆԻ ԵՐԿՐՆԵՐՈՒՄ

Հարավային Կովկասը հավակնում է դառնալ արևելք-արևմուտք և հյուսիս-հարավ ուղղություններով միջազգային առևտրի կարևոր հանգույցներից մեկը, ուստի տարածաշրջանի երկրները փորձում են իրենց ենթակառուցվածքները համապատասխանեցնել դրանից բխող պահանջներին՝ ինչը կարող է այդ երկրների զարգացման համար կարևոր խթան հանդիսանալ: Տարածաշրջանի երկրներից այս ուղղությամբ առաջանցիկ ջանքեր է գործադրում Ադրբեջանը, որը ձգտում է մի կողմից՝ դառնալ Հարավային Կովկասում գլխավոր տրանսպորտային հանգույցը, մյուս կողմից՝ ամեն կերպ խորացնել Հայաստանի շրջափակումը: Ընդ որում, 44-օրյա պատերազմից հետո այս հարցում Ադրբեջանի հավակնություններն ավելի են մեծացել. վերջինս հավակնում է այսպես կոչված «Չանգեզուրի միջանցքի» անվան տակ սեփական վերահսկողությամբ տրանսպորտային ենթակառուցվածք ապահովել մի կողմից՝ Թուրքիայի և Կենտրոնական Ասիայի, մյուս կողմից՝ Իրանի և ՌԴ միջև: Այսպես կոչված «անկլավների» միջոցով փորձելով վերահսկողություն սահմանել ՀՀ կարևոր միջազգային մայրուղիների նկատմամբ՝ Բաքուն անթաքույց ձգտում է չեզոքացնել Հարավային Կովկասում Հյուսիս-հարավ մայրուղու հնարավոր այլընտրանքային ուղիները:

Տարածաշրջանի մյուս երկրները նույնպես մեծ ուշադրություն են դարձնում տրանսպորտային ենթակառուցվածքների զարգացմանը: Թուրքիան հավակնում է դառնալ արևելք-արևմուտք առևտրային, տրանսպորտային և էներգետիկ հիմնական հանգույցներից մեկը: Վրաստանը ձգտում է ամրապնդել իր տարանցիկ դերակատարությունը ինչպես հյուսիս-հարավ՝ ՌԴ-ից դեպի Հայաստան, Թուրքիա, Իրան, այնպես էլ արևելք-արևմուտք ուղղություններով: Տարածաշրջանային նշանակության գրեթե բոլոր տրանսպորտային միջանցքները անցնում են նաև Իրանի տարածքով, և այս տեսանկյունից Թեհրանի դերակատարությունը չափազանց կարևոր է³¹: Թեև սեփական ենթակառուցվածքների արդիականացման և զարգացման գործում Իրանը բախվում է ամերիկյան պատժամիջոցների բացասական հետևանքներին, այնուամենայնիվ, Թեհրանը նույնպես այս ուղղությամբ մեծ աշխատանք է տանում: Ընդհանուր առմամբ, Հայաստանի բոլոր հարևանները մեծ ուշադրություն են դարձնում

³¹ «Север — Юг» из кармана России. В чем проблемы с транзитным маршрутом через Иран», Никита Смагин, 8.06.2023, <https://carnegieendowment.org/politika/89913> (Այցելվել է 28.08.2023թ.):

տրանսպորտային ենթակառուցվածքների զարգացմանը. անդրադառնանք նրանցից յուրաքանչյուրին:



2.1. Ադրբեջան

Վերջին տարիներին Ադրբեջանը խոշոր ներդրումներ է կատարել երկրի տրանսպորտային ենթակառուցվածքների զարգացման գործում: Դրանց շարքում հատկապես կարևոր նշանակություն ուներ Բաքու-Թբիլիսի-Կարս երկաթգծի շինարարությունը, որի գլխավոր շահառուն և հիմնական ներդրողը Ադրբեջանն է. 2017-ի նոյեմբերին տեղի ունեցավ այս երկաթգծի բացման արարողությունը: 2018-ի մարտին բացվել է Իրանի և Ադրբեջանի սահմանամերձ համանուն Աստարա քաղաքները միմյանց կապող երկաթգիծը, ինչպես նաև ադրբեջանական Աստարայում բացվել է երկաթուղային նոր կայարան: 2019-ին ավարտվել է ռուս-ադրբեջանական սահմանին՝ Սամուր գետի վրա երկրորդ ավտոմոբիլային կամրջի շինարարությունը³²:

³² “Азербайджан и Россия заменили мост через Самур, построенный в прошлом веке”, Sputnik, 24.12.2019, <https://az.sputniknews.ru/20191224/Azerbaydzhan-i-Rossiya-zamenili-most-chez-Samur-postroenny-v-proshlom-veke-422698096.html> (Այցելվել է 28.08.2023թ.):

Բացի այդ, Ասիական զարգացման բանկի աջակցությամբ Ադրբեջանը նախատեսում է 2024-ին ավարտին հասցնել Բաքու-Յալամա (ՌԴ սահման) երկաթգծի արդիականացման ծրագիրը³³: Մեկ այլ ուղղությամբ՝ Ալյաթ-Աստարա (Իրանի սահման) երկաթուղու արդիականացման և էլեկտրաֆիկացիայի ավելի քան 1 մլրդ դոլար արժողությամբ ծրագիրը Ադրբեջանը նախատեսում է ավարտին հասցնել մինչև 2027 թվականը: Բաքվի նավահանգստի շինարարությունը զգալիորեն ավելացրել է Կասպից ծովով դեպի Ադրբեջան բեռնափոխադրումների հնարավորությունները. նախատեսվում է մինչև 2025-ը ավարտին հասցնել Բաքվի Ալյաթ նավահանգստի երրորդ փուլի շինարարությունը, ինչը հնարավորություն կտա վերջինիս միջոցով տարեկան ապրանքաշրջանառության ծավալը հասցնել 25 մլն տոննայի: Հորադիզ-Ադրբեյն (ՀՀ սահման) 110 կմ երկարությամբ երկաթգծի շինարարությունն Ադրբեջանը նախատեսում է ավարտին հասցնել մինչև 2024-ը:³⁴ Բաքուն նաև ֆինանսներ չի խնայում ինչպես Արցախի օկուպացված տարածքներում, այնպես էլ Ադրբեջանի մյուս շրջաններում միջազգային և այլ նշանակության ավտոմոբիլային ճանապարհների արդիականացման և վերակառուցման հարցում:

Բացի ենթակառուցվածքների շինարարությունից, Ադրբեջանը նաև որոշակի քայլեր է ձեռնարկում իր մաքսային տուրքերի բարելավման ուղղությամբ. մասնավորապես, դեռ 2015-ին Ադրբեջանը 40-50%-ով նվազեցրել էր հեղուկ նյութերի երկաթուղային փոխադրումների տարանցման տուրքերը: Բաքուն վերջին տարիներին պարբերաբար վերանայում է մաքսատուրքերը՝ նվազեցման ուղղությամբ³⁵: 2022թ. օգոստոսին ՌԴ-ի, Իրանի և Ադրբեջանի մաքսային ծառայությունները փոխըմբռնման հուշագիր են ստորագրել, որով նախատեսվում է սինխրոնիզացնել մաքսային ծառայությունների աշխատանքը³⁶: Ռուսական երկաթուղիները և Ադրբեջանական երկաթուղիները նախնական պայմանավորվածության են եկել, ըստ որի՝ Մոսկվայից Մումբայ 40 ֆուտանոց կոնտեյներների տարանցման արժեքը չպետք է գերազանցի 3000 դոլարը:

³³ “Реконструкция железнодорожной линии Сумгайыт-Ялама завершена на 53%”, БАКУ, Trend, 24 декабря 2019, <https://www.trend.az/azerbaijan/society/3761593.html> (Այցելվել է 28.08.2023թ.):

³⁴ “Какие инфраструктурные проекты осуществляет Баку в рамках реализации МТК Север-Юг”, Айгюль Тагиева, 22.11.2022, <https://az.sputniknews.ru/20221122/kakie-infrastrukturnye-proekty-osuschestvlyaet-baku-v-ramkakh-realizatsii-mtk-sever-yug-448809241.html> (Այցելվել է 28.08.2023թ.):

³⁵ “Более 200 видов товаров освобождены от таможенных пошлин в Азербайджане”, БАКУ, Sputnik, 18.04.2023, <https://az.sputniknews.ru/20230418/bolee-200-vidov-tovarov-osvobozhdeny-ot-tamozhennykh-poshlin-v-azerbaydzhane-453896429.html> (Այցելվել է 28.08.2023թ.), “Азербайджан отменил таможенную пошлину на импорт зерна”, Федор Сергеев, 04.02.2022 <https://kazakh-zerno.net/190809-azerbajdzhan-otmenil-tamozhennuju-poshlinu-na-import-zerna/> (Այցելվել է 28.08.2023թ.):

³⁶ “«Север-Юг»: выгоды «транзитного маневра» для Беларуси и России”, Александр Приходько, 30.03.2023, <https://eurasia.expert/sever-yug-vygody-tranzitnogo-manevra-dlya-belarusi-i-rossii/> (Այցելվել է 28.08.2023թ.):

Իրանում Աստարա-Ռեշտ երկաթուղու շինարարության ավարտից հետո Ադրբեջանը նախատեսում է դառնալ ՌԴ-Իրան հացահատիկի մատակարարման հիմնական տարանցող երկիրը³⁷:

Ադրբեջանը նաև բարելավում է իր գնացքների ու վագոնների շարժակազմը. Ադրբեջանական երկաթուղիները ռուսական Ուրալվագոնզավոդի հետ կնքած պայմանագրի շրջանակներում 2015-ին ստացել է շուրջ 3100 բեռնատար վագոններ: Իր տարանցիկ նշանակությունը մեծացնելու նպատակով Բաքուն ֆինանսավորում է նաև հարևան երկրներում երկաթգծերի շինարարության աշխատանքները: Դեռ 2007-ին Ադրբեջանը 775 մլն դոլարի վարկ էր տրամադրել Վրաստանին՝ Բաքու-Թբիլիսի-Կարս երկաթգծի վրացական հատվածի շինարարության նպատակով³⁸:

2.2. Իրան

Իրանը, հանդիսանալով արևելք-արևմուտք և հյուսիս-հարավ տրանսպորտային միջանցքների կարևոր հանգույցներից մեկը, նույնպես մեծ ջանքեր է գործադրում երկրի ենթակառուցվածքների բարելավման ուղղությամբ: 2019-ի մարտին Իրանում տեղի ունեցավ Ղազվին-Ռեշտ երկաթգծի բացումը, որը Հյուսիս-հարավ ՄՏՄ-ի ամենաբարդ հատվածներից մեկն է, ընդգրկում է 22 կմ երկարությամբ 53 թունելներ և շուրջ 1,5 կմ երկարությամբ երկաթուղային կամուրջ³⁹: Այսպիսով, ադրբեջանական երկաթգծին միանալու համար Իրանին չի բավարարում միայն Ռեշտ-Աստարա 162 կիլոմետրանոց հատվածը, որի շինարարության ֆինանսավորումը ստանձնել է Ռուսաստանի Դաշնությունը՝ համաձայն 2023թ. հունիսի 4-ին Իրանի հետ կնքված համաձայնագրի: Շինարարության մեկնարկը նախատեսված է 2024-ի սկզբին, իսկ կառուցման տևողությունը գնահատվում է 3-4 տարի⁴⁰: Իրանը նաև երկաթուղով կապված է միջինասիական երկրների հետ՝ Թուրքմենստանի տարածքով, որը այսօր էլ հնարավորություն է տալիս դեպի ՌԴ երկաթուղային բեռնափոխադրումներ

³⁷ “Азербайджан в международных транспортных коридорах: интеграция и трансвидовое сопряжение”, Александр Караваев, научный сотрудник Института экономики РАН, 2018, <http://irs-az.com/new/files/2018/230/2829.pdf> (Այցելվել է 28.08.2023թ.):

³⁸ “Международный транспортный коридор «Север – Юг» и сценарии трансрегиональной интеграции”, Валдай, Александр Караваев, Мандана Тишеяр, 26.06.2019, <http://ru.valdaiclub.com/a/reports/transportnyy-koridor-sever-yug/> (Այցելվել է 28.08.2023թ.):

³⁹ “В Иране открылась железная дорога Решт-Казвин”, ИРНА, 6 мар. 2019 г, <https://ru.irna.ir/news/3675152/В-Иране-открылась-железная-дорога-Решт-Казвин> (Այցելվել է 28.08.2023թ.):

⁴⁰ “Иран и Россия подписали контракт на строительство железной дороги Решт-Астара”, Тегеран, ИРНА, 04.07.2023, <https://ru.irna.ir/news/85160184/Иран-и-Россия-подписали-контракт-на-строительство-железной-дороги> (Այցելվել է 28.08.2023թ.), “Россия и Иран подписали соглашение о развитии транспортного коридора «Север – Юг»”, 25.05.2023, <https://transportrussia.ru/razdely/ofitsialno/10064-rossiya-i-iran-podpisali-soglashenie-o-razvitii-transportnogo-koridora-sever-yug.html> (Այցելվել է 28.08.2023թ.):

իրականացնել նաև արևելյան ուղղությամբ, թեև այս ճանապարհը անցնում է ավելի մեծ թվով երկրների տարածքով և լոգիստիկ առումով բախվում է որոշակի խոչընդոտների:

Ինչպես նշվեց, իր երկաթուղիների արդիականացման նպատակով Իրանը սերտորեն համագործակցում է ՌԴ-ի հետ. դեռ 2019-ին երկու երկրները պայմանավորվել են Թեհրանին 5 մլրդ դոլարին համարժեք վարկի տրամադրման շուրջ: Այս գումարը պետք է ծախսվեր ծովային տերմինալների շինարարության, երկաթգծերի շինարարության և էլեկտրականացման նպատակով⁴¹: Ռուս-ուկրաինական հակամարտության համատեքստում ենթակառուցվածքների ոլորտում Թեհրան-Մոսկվա համագործակցությունը առավել մեծ կարևորություն է ստացել⁴²:

⁴¹ “Меджлис Ирана разрешил правительству взять у России в кредит 5 млрд долларов”, ВЗГЛЯД, Анастасия Норина, 18 февраля 2019

https://vz.ru/news/2019/2/18/964878.html?utm_source=yxnews&utm_medium=mobile (Այցելվել է 28.08.2023թ.):

⁴² “Iran and Russia Cooperation in the Construction of Rasht-Astara: The Only Remaining Railway of the International North–South Transport Corridor (INSTC)”, Valdai, Vali Kaleji, 30.03.2023,

<https://valdaiclub.com/a/highlights/iran-and-russia-cooperation-in-the-construction/> (Այցելվել է 28.08.2023թ.):

ЖЕЛЕЗНЫЕ И АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ ИРАНА



ОБЪЕКТЫ ИНВЕСТИЦИЙ: ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПРОЕКТЫ
ИСТОЧНИК: МИНИСТЕРСТВО ДОРОГ И ГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВА ИРАНА, HERBERT SMITH FREEHILLS.

№	Маршрут	протяженность (км)	стоимость (\$ млн)
1	Решт–Астара	152	497
2	Керманшах–Хосрави	260	470
3	Шираз–Бушер	171	1200
4	Чабахар–Захедан	580	2200
5	Горган–Боджнурд	700	1084

ОБЪЕКТЫ ИНВЕСТИЦИЙ: ПРОЕКТЫ ПРОКЛАДКИ ВТОРОЙ КОЛЕИ
ИСТОЧНИК: МИНИСТЕРСТВО ДОРОГ И ГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВА ИРАНА, HERBERT SMITH FREEHILLS.

№	Маршрут	протяженность (км)	стоимость (\$ млн)
1	Бафк–Зерриншехр	431	323
2	Сагех–Доруд	268	386
3	Зенджан–Казвин	171	172
4	Мохаммадие–Бадруд	145	128
5	Бадруд–Мейбод*	254	233
6	Торбате-Хейдарийе–Мобарак-Абад	649	756

ОБЪЕКТЫ ИНВЕСТИЦИЙ: АВТОДОРОЖНЫЕ ПРОЕКТЫ
ИСТОЧНИК: МИНИСТЕРСТВО ДОРОГ И ГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВА ИРАНА, HERBERT SMITH FREEHILLS.

№	Маршрут	протяженность (км)	стоимость (€ млн)
1	Хамадан–Керманшах–Хосрави	185	880
2	Арак–Хорремабад	134	300
3	Салафчеган–Арак	157	110
4	Андимешк–Ахваз	185	880
5	Сирджан–Бендер-Аббас	185	880
6	Исфахан–Шираз	185	1200

КРУПНЕЙШИЕ ПОРТЫ ИРАНА
ИСТОЧНИК: МИНИСТЕРСТВО ДОРОГ И ГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВА ИРАНА, HERBERT SMITH FREEHILLS.

№	Порт	мощность (млн т)	мощность контейнерного терминала (тыс. TEU)	площадь (га)
1	Бендер-Аббас (Шахид-Реджаи)	90	3300	2200
2	Бендер-Имам Хомейни	55	700	11
3	Бушер	8	450	57
4	Амирабад	4		1060
5	Анзали	8,5		99
6	Чабахар	3,6		57

Իրանի տրանսպորտային ենթակառուցվածքների զարգացման հարցում մյուս խոշոր դերակատարը Հնդկաստանն է, որը նույնպես նախատեսում է Իրանում լուրջ ներդրումներ անել: Հնդկական ընկերությունները ներգրավված են Իրանի հարավային Չաբահար նավահանգստի արդիականացման ծրագրում⁴⁴: Հնդկաստանը ֆինանսավորել է նաև Իրանից Աֆղանստան Չարանջ-Դելարամ ավտոմոբիլային մայրուղու շինարարությունը: Ընդհանուր առմամբ, Հնդկաստանը մտադիր է իր անմիջական մասնակցությունն ունենալ Իրանում տրանսիրանական երկաթգծի նոր ցանցի ստեղծման գործում և պատրաստ է Իրանում խոշոր ներդրումներ կատարել⁴⁵: Արդեն նշվեց, որ Իրանը միաժամանակ հանդիսանում է նաև չինական «Գոտի և ճանապարհ» նախագծի առանցքային մասնակիցներից մեկը, ուստի իրանական տրանսպորտային ենթակառուցվածքների զարգացման հարցում Պեկինը ամենախոշոր ներդրողներից է: Վերջապես Թեհրանի և արաբական երկրների, առաջին հերթին՝ Սաուդյան Արաբիայի միջև հարաբերությունների կարգավորման վերջին շրջանում շոշափելի դարձած գործընթացը կարող է մեծացնել նաև Իրանի տարանցիկ դերակատարությունը Մերձավոր Արևելքից դեպի հյուսիս և արևելք հաղորդակցության ուղղություններով:

2.3. Վրաստան

Վրաստանը Հարավային Կովկասում շատ կարևոր լոգիստիկ դերակատարություն ունի. այն մի կողմից՝ Ադրբեջանը Թուրքիային կապող կարևոր օղակն է, մյուս կողմից՝ վերջինիս տարածքով է անցնում Հայաստանը ՌԴ-ին կապող միակ ճանապարհը: Արդեն նշվեց, որ Վրաստանը՝ Ադրբեջանի օժանդակությամբ, ավարտել է ԲԹԿ երկաթգծի իր հատվածի շինարարությունը: Չինական և արևմտյան ներդրումների շնորհիվ առաջիկայում նախատեսվում է Վրաստանում զգալիորեն բարելավել սևծովյան նավահանգիստների շահագործումը, որը Թբիլիսիին թույլ կտա ավելացնել ծովային բեռնափոխադրումների ծավալները. արդիականացվում են Բաթումիի և Փոթիի նավահանգիստները, առաջիկայում նախատեսվում է վերսկսել Անակլիայի նավահանգստի շինարարությունը⁴⁶:

⁴³ “Что мы знаем о железных дорогах Ирана? Продолжение о транспортных коридорах и портах”, Чернопятова Софья, 25 марта, 2023, <https://embassylife.ru/post/24652> (Այցելվել է 28.08.2023թ.):

⁴⁴ “The Political Economics of the International North-South Transport Corridor”, Vaishali Basu Sharma, 30/Jun/2022, <https://thewire.in/world/political-economics-international-north-south-transport-corridor-india-iran-russia> (Այցելվել է 28.08.2023թ.):

⁴⁵ “Iran Signs \$2b Rail Deal With India”, Financial Tribune, January 13, 2018, <https://financialtribune.com/articles/domestic-economy/79897/iran-signs-2b-rail-deal-with-india> (Այցելվել է 28.08.2023թ.):

⁴⁶ “Грузия наращивает портовые мощности и претендует на роль главных ворот Центральной Азии в Европу”, Эльвира Кадырова, 27/12/2022, <https://www.newscentralasia.net/2022/12/27/gruziya-narashchivayet-portovyye-moshchnosti-i-pretenduyet-na-rol-glavnykh-vorot-tsentralnoy-azii-v-yevropu/> (Այցելվել է 28.08.2023թ.):

2019-ի օգոստոսին հայտնի դարձավ, որ Ասիական զարգացման բանկը հաստատել է Վրաստանին 415 մլն դոլար վարկի տրամադրումը՝ Հյուսիս-հարավ մայրուղու շինարարության նպատակով: Խոսքը Վրաստանի հյուսիսում Քվեշեթի-Կոբի 23 կմ ճանապարհահատվածի մասին է, որը պետք է փոխարինի այժմ գործող 35 կմ երկարությամբ ճանապարհին: Վերջինս բավական անհաջող ճանապարհ է՝ լի բազմաթիվ ոլորաններով, որտեղ հաճախ փլուզումներ են տեղի ունենում, իսկ ձմռան ամիսներին պարբերաբար ճանապարհը փակվում է: Ծրագրի ընդհանուր արժեքը 558,6 մլն դոլար է, որից 60 մլն-ը տրամադրում է Զարգացման և վերակառուցման եվրոպական բանկը, 83,6 մլն-ը՝ Վրաստանի կառավարությունը⁴⁷: Այս ճանապարհի շինարարությունը պետք է ավարտվի 2024-ին⁴⁸:

Միաժամանակ, Վրաստանում ակտիվ տեմպերով շարունակվում են Արևելք-արևմուտք՝ Թբիլիսիից Բաթումի ավտոմայրուղու շինարարության աշխատանքները, ինչը հնարավորություն կտա այս երկու քաղաքների միջև երթևեկությունը կրճատել մինչև 3-3,5 ժամ⁴⁹: Այս և Վրաստանում իրականացվող ենթակառուցվածքների զարգացման մյուս ծրագրերը կարող են կարևոր դերակատարություն ունենալ երկրի տարանցիկ գրավչության բարելավման տեսանկյունից:

2.4. Թուրքիա

Թուրքիան նախատեսում է առաջիկա տարիներին իր երկաթուղային ցանցը զգալիորեն ընդարձակել: Մասնավորապես, Թուրքիայում մտադիր են երկրի ներկայիս 12 000 կմ ընդհանուր երկարությամբ երկաթգծերը մինչև 2035-ը հասցնել 31 000-ի: Ընդհանուր առմամբ, Թուրքիան մտադիր է մինչև 2035 թվականը ենթակառուցվածքների զարգացման համար ներդնել 42 մլրդ դոլար⁵⁰: Տրանսպորտային միջանցքների տեսանկյունից Թուրքիայի դերակատարությունը

⁴⁷ “ADB Approves \$415 Million Loan to Improve Georgia's North–South Road Corridor”, Asian Development Bank (ADB), 01 August 2019, <https://www.adb.org/news/adb-approves-415-million-loan-improve-georgias-north-south-road-corridor> (Այցելվել է 28.08.2023թ.):

⁴⁸ “Construction of 9-km long Kvesheti-Kobi tunnel starts. Why it is important for Georgia?”, Tbilisi, Georgia, 10 Sep 2021, <https://agenda.ge/en/news/2021/2606>, (Այցելվել է 28.08.2023թ.), “Implementation of Kvesheti-Kobi road project has already started” | Morning of Imedi TV “Roads of Georgia”, June 17, 2021, <https://kveshetikobiroad.ge/en/implementation-of-kvesheti-kobi-road-project-has-already-started-morning-of-imerdi-tv-roads-of-georgia/> (Այցելվել է 28.08.2023թ.):

⁴⁹ “Грузия активно продолжает строительство трассы Восток–Запад”, Sputnik, ТБИЛИСИ, 04.02.2023, <https://sputnik-georgia.ru/20230204/gruziya-aktivno-prodolzhit-stroitelstvo-trassy-vostok-zapad-274557115.html> (Այցելվել է 28.08.2023թ.), “На пути к становлению транспортным хабом – в Грузии утвердили восьмилетнюю стратегию” Sputnik, ТБИЛИСИ, 14.08.2023, <https://sputnik-georgia.ru/20230814/na-puti-k-stanovleniyu-transportnym-khabom--v-gruzii-utverdili-vosmiletnyuyu-strategiyu-281221824.html> (Այցելվել է 28.08.2023թ.):

⁵⁰ “Turkey builds massive high-speed railway to mark centennial anniversary”, Xinhua | 2017-05-14, http://www.xinhuanet.com/english/2017-05/14/c_136282781.htm (Այցելվել է 28.08.2023թ.):

հատկապես կարևորվում է արևելք-արևմուտք ուղղությամբ՝ Թուրքիան հանդիսանում է «Գոտի և ճանապարհ» ծրագրի հարավային հատվածի կարևոր մասնակիցներից մեկը: Պատահական չէ, որ Թուրքիայում ենթակառուցվածքների զարգացման ծրագրերի նկատմամբ մեծ հետաքրքրություն է ցուցաբերում Չինաստանը: Վերջինս Թուրքիայի տարածքը դիտարկում է որպես Պակիստանի, Իրանի տարածքով դեպի Եվրոպա ամենակարճ ուղիներից մեկը:

Այնուամենայնիվ, Թուրքիան որոշակի ծրագրեր ունի նաև հյուսիս-հարավ ուղղությամբ: ԲԹԿ երկաթգծի շինարարությամբ այդ երկրի երկաթուղիները կապվեցին Վրացական, իսկ նախագծին ՌԴ-ի միանալուց հետո՝ նաև Ռուսական երկաթուղիների հետ: Սա Թուրքիային հնարավորություն է տալիս տարանցումներ իրականացնել նաև հյուսիս-հարավ ուղղությամբ: Սակայն որոշակի բարդություններ կան Իրան-Թուրքիա երկաթգծի հետ կապված: Այժմ գործող երկաթուղին չի շրջանցում Վանա լիճը, և երկաթուղային վագոնները լճի մի ափից մյուսը տեղափոխվում են նավերով, ինչը բավականին բարդացնում է բեռնափոխադրումների և ուղևորափոխադրումների գործընթացը: Վերջին տարիներին մամուլում պարբերաբար տեղեկատվություն է հայտնվում Կարս-Իգդիր-Նախիջևան, այնուհետև դեպի Իրան երկաթգծի պակասող հատվածների շինարարության և Վանա լիճը շրջանցող երկաթուղու հիմնման մտադրությունների մասին, թեև այդ ուղղությամբ դեռ հստակ ծրագրեր չկան⁵¹: Այս գաղափարը հատկապես կարևորվեց Թուրքիայի կողմից 2020-ի 44-օրյա պատերազմից հետո՝ այսպես կոչված «Չանգեզուրի միջանցքի» շուրջ խոսակցությունների համատեքստում:

Թուրքիան անթաքույց ձգտում է դառնալ տարածաշրջանի ամենակարևոր տրանսպորտային հանգույցը և պատրաստ չէ այս հարցում հանդուրժել Իրանի մրցակցությունը: Ձգտելով դառնալ Արևելք-արևմուտք տրանսպորտային հիմնական հանգույցը՝ Անկարան միաժամանակ փորձում է սեփական վերահսկողության տակ պահել Հյուսիս-հարավ հնարավոր տրանսպորտային մայրուղիները: Հարավային Կովկասում Անկարան այս նպատակով օգտագործում է Բաքվի նկատմամբ լիակատար ռազմաքաղաքական վերահսկողությունը և վերջինիս ձեռամբ ու Հայաստանի նկատմամբ տարածքային և միջանցքային հավակնությունների շահարկմամբ ձգտում սեփական վերահսկողության տակ պահել Իրանից դեպի հյուսիս ձգվող ենթակառուցվածքները: Բացի այդ, Թուրքիան

⁵¹ “New Economic Corridors in the South Caucasus and the Chinese One Belt One Road” Feride Inan and Diana Yayloyan, The Economic Policy Research Foundation of Turkey (TEPAV) https://www.tepav.org.tr/upload/files/1523615843-0.New_Economic_Corridors_in_the_South_Caucasus_and_the_Chinese_One_Belt_One_Road.pdf (Այցելվել է 28.08.2023թ.):

չի թաքցնում այս ուղղությամբ իր հեռահար նպատակները նաև Կենտրոնական Ասիայում:

Միաժամանակ, սեփական տարածքով հյուսիս-հարավ ուղղությամբ տարանցիկ բեռնափոխադրումներ կազմակերպելու պայմաններ են ապահովում նաև Թուրքիայում առկա բարվոք ավտոմայրուղիները: Չնայած Թեհրանի և Անկարայի միջև տարածաշրջանային քաղաքականության և աշխարհաքաղաքական հարցերի շուրջ առկա հակասություններին՝ տրանսպորտային ոլորտում այս երկրների համագործակցությունը կարող է Թուրքիային դարձնել Հյուսիս-հարավ և Պարսից ծոց-Սև ծով միջազգային տրանսպորտային միջանցքների կարևոր օղակներից մեկը:

Այսպիսով, տարածաշրջանի բոլոր երկրները փորձում են երաշխավորել իրենց մասնակցությունը միջազգային տրանսպորտային միջանցքներին թե՛ հյուսիս-հարավ, թե՛ արևելք-արևմուտք ուղղություններով: Այդ նպատակով վերոհիշյալ չորս երկրները զգալիորեն բարելավել են իրենց տրանսպորտային ենթակառուցվածքները, ինչպես նաև ունեն դրանց հետագա ընդարձակման և արդիականացման լայնամասշտաբ ծրագրեր: Հյուսիս-հարավ ծրագրի մյուս խոշոր շահառուի՝ Ռուսաստանի ենթակառուցվածքները գտնվում են ավելի բարվոք վիճակում, թեև վերջինս, հատկապես արևմտյան պատժամիջոցների և ավանդական տրանսպորտային ուղղությունների արգելափակման համատեքստում, նույնպես մեծ ներդրումներ է կատարում սեփական ենթակառուցվածքների բարելավման ուղղությամբ:

3. ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ԴԵՐԸ ՀՅՈՒՄԻՍ-ՀԱՐԱՎ ԾՐԱԳՐՈՒՄ. «ԿՈՄՈՒՆԻԿԱՑԻՈՆ ԽԱՉՄԵՐՈ՞ՒԿ», ԹԵ՛ «ՊԱՆԹՈՒՐԱՆԱԿԱՆ ԻՋԵՎԱՆԱՏՈՒՆ»

Հայաստանը Հանդիսանում է ԵԱՏՄ-ի անդամ միակ երկիրը, որը միության մյուս անդամ երկրների հետ չունի ուղղակի երկաթուղային հաղորդակցություն: Սա զգալիորեն բարդացնում է Հայաստանի դրությունը և թույլ չի տալիս օգտվել տնտեսական միության ընձեռած բոլոր հնարավորություններից: Սրան զուգահեռ, Հայաստանը երկաթուղային հաղորդակցություն չունի նաև Իրանի հետ, որը կարող էր դառնալ դեպի Մերձավոր Արևելք, Կենտրոնական, Հարավային և Արևելյան Ասիա առևտրի կարևոր ուղղություններից մեկը: Ոչ բարվոք վիճակում են գտնվում նաև Հայաստանի միջպետական ավտոմոբիլային ճանապարհները: Այս իրողությունները Հայաստանի համար լուրջ բարդություններ են ստեղծում, որոնք հաղթահարելու նպատակով դեռևս նախորդ կառավարության կողմից

շրջանառության մեջ էին դրվել Հյուսիս-հարավ ավտոճանապարհի և Հայաստան-Իրան երկաթգծի նախագծերը:

Իրավիճակն ավելի փակուղային է դարձել 44-օրյա պատերազմից հետո, երբ ՀՀ տարածքով անցնող ռազմավարական միջպետական ճանապարհների նկատմամբ վերահսկողությունն անցավ Ադրբեջանին: Չնայած պատերազմից հետո ՀՀ գործող իշխանությունների կողմից շրջանառվող լավատեսությանը՝ Թուրքիայի և Ադրբեջանի կողմից տրանսպորտային հաղորդակցությունների ապաշրջափակման, ՀՀ տարանցիկ դերակատարության մեծացման, նույնիսկ Հայաստանը տրանսպորտային խաչմերուկ կամ այսպես կոչված «Հայկական խաչմերուկի» վերածելու մասով, հետագա իրադարձությունները ցույց տվեցին, որ այդ սպասումները սին և անիրատեսական էին: Այժմ Ադրբեջանի կողմից ՀՀ մի շարք այլ տարածքների և միջպետական ճանապարհների նկատմամբ ակնհայտ հավակնությունները, այդ թվում՝ Տավուշի և Տիգրանաշենի այսպես կոչված «անկլավների» մասով, Անկարայի և Բաքվի կողմից անդադար շրջանառվող միջանցքային տրամաբանությունը և ծավալապաշտական նկրտումները Սյունիքի նկատմամբ միտված են էլ ավելի խորացնելու Հայաստանի տարածաշրջանային մեկուսացումը:

Մինևույն ժամանակ, հետպատերազմական փորձը ցույց է տալիս, որ Անկարան և Բաքուն պատրաստ չեն փոխադարձության սկզբունքով և առանց լրացուցիչ նախապայմանների ճանապարհ տրամադրել Հայաստանին՝ Իրանի, ՌԴ-ի և այլ երկրների հետ երկաթուղային և ավտոմոբիլային հաղորդակցությունը դյուրացնելու նպատակով: Նման հնարավորությունը ՀՀ երկու հարևանների կողմից դիտարկվում է բացառապես Հայաստանից անհամարժեք և մեր երկրի կենսական շահերը ոտնահարող զիջումների համատեքստում: Այսինքն, եթե նույնիսկ ՀՀ գործող իշխանության զիջողական քաղաքականության հետևանքով՝ ազգային շահերի ոտնահարման գնով հնարավոր լինի բացել տրանսպորտային հաղորդակցությունը Թուրքիայի և Ադրբեջանի հետ, ապա դա ոչ թե երաշխավորելու է ՀՀ տրանսպորտային ապաշրջափակումը, այլ խորացնելու է այս ոլորտում անհամաչափ կախվածությունը Հայաստանի նկատմամբ թշնամաբար տրամադրված երկու հարևաններից՝ դրանից բխող ռազմաքաղաքական հետևանքներով:

Ստեղծված իրավիճակում Հայաստանի միակ այլընտրանքը վերադարձն է դեռևս նախորդ իշխանությունների կողմից առաջ քաշված և մեկնարկած ծրագրերի շուտափույթ իրագործմանը՝ Հյուսիս-հարավ նախագծի շրջանակներում: Այլապես մեծ է ռիսկը, որ Թուրքիայի և Ադրբեջանի կողմից տրանսպորտային ապաշրջափակման անվան տակ Հայաստանը կվերածվի ոչ թե «տրանսպորտային

խաչմերուկի», այլ Անկարայի և Բաքվի աշխարհաքաղաքական շահերը սպասարկող «պանթուրանական իջևանատան»:

Հյուսիս-հարավ ուղղությամբ Հայաստանի տրանսպորտային մեկուսացումը հաղթահարելու ուղղությամբ նախորդ տասնամյակներում քննարկվում էր հիմնականում 3 կարևորագույն նախագիծ՝

- ՀՀ տարածքում Հյուսիս-հարավ ավտոմայրուղու շուտափույթ կառուցումը,
- ՀՀ-Իրան երկաթգծի օպտիմալ և իրատեսական ծրագրի մշակումն ու իրագործումը,
- ՀՀ և Վրաստանի միջև տրանսպորտային հաղորդակցության բարելավումը՝ հեռանկարում Լարսի ճանապարհի արդիականացման ու Աբխազական երկաթգծի շահագործման տեսլականով:

Թերևս ամենաչարչրկված և բարդ նախագիծը Հայաստան-Իրան երկաթգիծն է: Այստեղ ի սկզբանե պետք է նկատի ունենալ, որ նախորդ իշխանությունները այս ծրագիրը առաջ էին քաշել որպես երկարաժամկետ մի տեսլական, որի իրագործումը պահանջում է երկարամյա ջանքեր, դիվանագիտական քրտնաջան և անդուլ աշխատանք: Այս ուղղությամբ, այնուամենայնիվ, որոշ քայլեր իրականացվել են դեռևս նախորդ տասնամյակում: Դեռ 2012-ին Հայաստանի կառավարությունը երկաթգծի կառուցման նպատակով կոնսեցիոն համաձայնագիր էր կնքել Դուբայում գործող Rasia FZE կազմակերպության հետ, իսկ 2014-ին ՀՀ կառավարությունը հաստատել էր երկաթգծի շինարարության նախնական ծրագիրը: Այն պետք է ունենար 300 կմ երկարություն, ընդգրկեր 19,4 կմ երկարությամբ 64 կամուրջներ և շուրջ 102,3 կմ երկարությամբ 60 թունելներ⁵²: Սակայն հետագայում այս ծրագիրը բախվեց ներդրումների հետ կապված խնդիրների հետ, ինչը անորոշ ժամանակով հետաձգեց դրա իրականացումը:

Ներկայումս Հայաստան-Իրան երկաթգիծը համարվում է համեմատաբար պակաս իրատեսական ծրագրերից, քանի որ նախատեսում է չափազանց մեծ ներդրումներ՝ ըստ տարբեր գնահատականների, շուրջ 3,5 մլրդ դոլար: Ծրագրի կարևորությունը կասկածի տակ է դնում նաև Վրաստան-Աբխազիա-ՌԴ երկաթգծի փակ լինելու հանգամանքը: Ակնհայտ է, որ միայն Իրանի ու վերջինիս տարածքով տարածաշրջանի մյուս երկրների հետ Հայաստանի ապրանքաշրջանառության ներկայիս ու կանխատեսվող ծավալները բավարար չեն նման ծախսերը տնտեսապես հիմնավորված դարձնելու համար: Սակայն այս իրավիճակը կարող է փոխվել վերջին տարիներին Ռուսաստան-Իրան-Հնդկաստան, Ռուսաստան-Իրան-Մերձավոր Արևելք, ԵԱՏՄ-Իրան առևտրի և հաղորդակցության ավելացումը

⁵² “Железная дорога Иран — Армения?” ИА Регнум, Ереван, 17 октября 2016, <https://regnum.ru/news/polit/2193409.html> (Այցելվել է 28.08.2023թ.):

կարող է դրական ազդեցություն ունենալ ծրագրի տնտեսական գրավչության վրա: Ինչևէ, չնայած երկաթգծի ծրագրի մասին հայտարարությանը, ինչպես նաև այն օրակարգից չհանելու հանգամանքին, այդ նախագիծը տարիներ շարունակ գտնվում էր մի տեսակ երկրորդ պլանում, երկրի իշխանությունները դրան անդրադառնում են խիստ հազվադեպ:

Ամեն դեպքում չի բացառվում, որ տարածաշրջանում աշխարհաքաղաքական իրողությունների փոփոխությունը՝ մասնավորապես Վրաստան-ՌԴ երկաթգծի վերագործարկումն ու Իրանի նկատմամբ Ամերիկյան պատժամիջոցների բացասական հետևանքների հաղթահարումը, կարող են նորից արդիական դարձնել Իրան-Հայաստան երկաթգծի գաղափարը: Միաժամանակ, Ադրբեջանի և Թուրքիայի ծավալապաշտական քաղաքականությունը, տարածաշրջանի բոլոր կոմունիկացիաները սեփական վերահսկողության տակ պահելու անթաքույց ձգտումը կարող է դրդել տարածաշրջանի մյուս խոշոր դերակատարներին, որպեսզի վերջիններս փոխեն իրենց մոտեցումը այլընտրանքային ենթակառուցվածքների նկատմամբ: Ո՛չ Ռուսաստանը և ո՛չ էլ Իրանը միանշանակ չեն ցանկանում տրանսպորտային կախվածության մեջ հայտնվել ՆԱՏՕ-ի անդամ Թուրքիայից և Հարավային Կովկասում վերջինիս կցորդից: Թերևս սրանով կարելի է բացատրել Հյուսիս-հարավ ծրագրի շուրջ ժամանակ առ ժամանակ տեղի ունեցող քննարկումները շահագրգիռ կողմերի միջև, որոնք շրջանցում են Ադրբեջանը, ինչին Բաքվում անթաքույց խանդով են արձագանքում:⁵³

Երկաթգծի գաղափարի վերակենդանացմանը կարող են նպաստել նաև Հարավային Կովկասի նկատմամբ Չինաստանի, Հնդկաստանի, Ծոցի երկրների հետաքրքրության աճը, ինչպես նաև ԵԱՏՄ-ի և Իրանի միջև ինտեգրման խորացումը:⁵⁴ Սակայն Հյուսիս-հարավ ՄՏՄ-ի ընձեռած հնարավորություններից օգտվելու տեսանկյունից Հայաստանի համար ավելի իրատեսական է մնում Հյուսիս-հարավ ավտոճանապարհի շինարարությունը:

Հայաստանում իրականացվող Հյուսիս-հարավ ճանապարհային միջանցքի ներդրումային ծրագիրը բաղկացած է 5 տրանշներից՝ 1) Երևան-Աշտարակ, Երևան-Արտաշատ, 2) Աշտարակ-Թալին, 3) Թալին-Լանջիկ, Լանջիկ-Գյումրի, 4) Արտաշատ-Ագարակ, 5) Գյումրի շրջանցիկ, Գյումրի-Բավրա: Ծրագրի իրականացման համար պայմանագրեր են կնքվել Ասիական զարգացման (ԱԶԲ), Եվրոպական ներդրումային (ԵՆԲ) և Եվրասիական զարգացման (ԵԱԶԲ) բանկերի

⁵³ “Обсуждения проекта Север-Юг в Тегеране: без участия Азербайджана”, Аскер Манафов, обозреватель haqqin.az , 5 июля 2023, <https://haqqin.az/news/288001> (Այցելվել է 28.08.2023թ.):

⁵⁴ “Железная дорога Иран — Армения?” ИА Регнум, Ереван, 17 октября 2016, <https://regnum.ru/news/polit/2193409.html> (Այցելվել է 28.08.2023թ.):

հետ, իսկ հաշվարկային արժեքը կազմում մոտ 1,5 միլիարդ ԱՄՆ դոլար:⁵⁵ Չնայած դրան, ըստ տարբեր գնահատականների՝ ծրագրի վերջնական արժեքը կարող է գերազանցել այդ ցուցանիշը. 2017թ. սեպտեմբերին ՀՀ տրանսպորտի, կապի և տեղեկատվական տեխնոլոգիաների նախկին նախարար Վահան Մարտիրոսյանը նշել էր, որ ծրագրի արժեքը կարող է գերազանցել 2 մլրդ դոլարը⁵⁶:

Առայժմ ավարտված է միայն 1-ին տրանշի շինարարությունը, որի պայմանագրային գինը կազմել է 70,4 մլն դոլար, և որի մեծ մասը կազմել է Ասիական զարգացման բանկի կողմից տրամադրված վարկը⁵⁷: Ընթացքի մեջ են գտնվում 2-րդ տրանշը՝ Աշտարակ-Թալին, և 3-րդ տրանշը՝ Թալին-Լանջիկ, Լանջիկ-Գյումրի: 2-րդ տրանշի վարկային համաձայնագիրը կնքվել է դեռևս 2011-ին, շինարարության պայմանագրային գինն է 179,6 մլն ԱՄՆ դոլար: 2-րդ տրանշի շրջանակներում կառուցվում է 42 կմ երկարությամբ ճանապարհ⁵⁸:

3-րդ տրանշի շրջանակներում կառուցվում է ընդհանուր 46,2 կմ երկարությամբ ճանապարհ, այն բաղկացած է 2 հատվածից՝ Թալին-Լանջիկ՝ 18,7 կմ, Լանջիկ-Գյումրի՝ 27,5 կմ: Երրորդ տրանշի վարկային համաձայնագրերը ստորագրվել էին ԱԶԲ-ի (11.03.2014թ.) և Եվրոպական ներդրումային բանկի հետ (18.11.2013թ.): Նախատեսվածի համաձայն՝ Թալին-Լանջիկ հատվածի համար ԱԶԲ-ը սովորական վարկային միջոցներից պետք է տրամադրեր 100 մլն դոլար, իսկ Լանջիկ-Գյումրի հատվածի համար ԵՆԲ-ը՝ 60 մլն եվրոյի վարկային միջոցներ⁵⁹: Այս ծրագրերի ընթացքը բավական դանդաղ է, իսկ 2018-ին Հայաստանում տեղի ունեցած ներքաղաքական զարգացումներից հետո ծրագիրը բախվել էր նաև մի շարք դատական գործընթացների ու քաջքշուկների հետ, որի հետևանքով իրականացման ժամկետները առավել անորոշ են դարձել:

Ինչ վերաբերում է 4-րդ և 5-րդ տրանշներին, ապա դրանց շինարարական աշխատանքները դեռ չեն մեկնարկել, ինչպես նաև հստակ հայտնի չեն ֆինանսավորման բոլոր աղբյուրները: Հյուսիս-հարավ միջանցքի ամենաբարդ հատվածը 4-րդ տրանշն է, որը նախատեսում է շուրջ 270 կմ ճանապարհի

⁵⁵ «Հյուսիս-հարավ ճանապարհային միջանցքի ներդրումային ծրագիր», Ճանապարհների զարգացման հիմնադրամ <https://tpio.am/am/projects/North-South-Road-Corridor-Investment-Program> (Այցելվել է 28.08.2023թ.):

⁵⁶ «Հյուսիս-հարավ ծրագիրը վերահսկողության տակ է, ամեն ինչ արվում է, որ խախտումներ չլինեն՝ ոչ ֆինանսական, ոչ շինարարական. Նախարար», Լիանա Առաքելյան, 26.09.17, <http://www.tert.am/am/news/2017/09/26/vahan-martirosyan/2494026> (Այցելվել է 28.08.2023թ.):

⁵⁷ Հյուսիս-Հարավ ճանապարհային միջանցքի ներդրումային ծրագիր/ Տրանշ 1, <https://www.northsouth.am/am/categories/show/109> (Այցելվել է 28.08.2023թ.):

⁵⁸ Հյուսիս-Հարավ ճանապարհային միջանցքի ներդրումային ծրագիր/ Տրանշ 2, <https://www.northsouth.am/am/categories/show/110> (Այցելվել է 28.08.2023թ.):

⁵⁹ Հյուսիս-Հարավ ճանապարհային միջանցքի ներդրումային ծրագիր/ Տրանշ 3, <https://www.northsouth.am/am/categories/show/119> (Այցելվել է 28.08.2023թ.):

կառուցում, այդ թվում՝ 18,7 կմ ընդհանուր երկարությամբ կամուրջներ և 24,9 կմ երկարությամբ թունելներ⁶⁰: Ծրագրի արժեքի վերաբերյալ հստակ տվյալները բացակայում են, ըստ որոշ գնահատականների՝ այն կարող է գերազանցել 1 մլրդ դոլարը: 44-օրյա պատերազմից հետո այս հարցում մեծ ակտիվություն էր ցուցաբերում ԵՄ-ը, մասնավորապես խոսք էր գնում Հայաստանին շուրջ 2,6 մլրդ եվրոյի վարկային և գրանտային միջոցների հատկացման մասին, որից 600 մլն եվրոն պետք է ուղղվեր Սյունիքում ճանապարհաշինարարական աշխատանքներին⁶¹: Սակայն ծրագրի ընդհանուր արժեքի, ֆինանսավորման աղբյուրների, իրականացման հստակ ժամկետների մասին տեղեկատվությունը բացակայում է: Ինչ վերաբերում է 5-րդ տրանշին, դրա շրջանակներում նախատեսվում է 60 կմ երկարությամբ ճանապարհահատվածի կառուցում Գյումրիի շրջանցիկ և Գյումրի-Բավրա հատվածում:⁶²

Հարկ է նշել, որ Հյուսիս-հարավ և Պարսից ծոց-Սև ծով ՄՏՄ-ներին Հայաստանի մասնակցության տեսանկյունից հատկապես մեծ կարևորություն ունեն հենց 4-րդ և 5-րդ տրանշները: Դրանց համար անհրաժեշտ ֆինանսավորման հայթայթումը և շինարարության շուտափույթ իրականացումը պետք է դառնա պետության առաջնահերթ խնդիրը, միևնույն ժամանակ հարկավոր է հնարավորինս արագացնել մյուս տրանշների շինարարության տեմպերը: Եթե Հայաստան-Իրան երկաթգծի շինարարությունը կարելի է դասել ավելի երկարաժամկետ ծրագրերի շարքին և այն կապել տարածաշրջանում պատեհ աշխարհաքաղաքական իրավիճակի ձևավորման հնարավորության հետ, ապա նույնը չի կարելի ասել Հյուսիս-հարավ մայրուղու մասին:

Ինչ վերաբերում է ՀՀ և Վրաստանի միջև տրանսպորտային հաղորդակցության բարելավմանը, ապա այստեղ նույնպես, ինչպես նշվեց, կարևոր նշանակություն ունի Հյուսիս-հարավ ծրագրի 2-րդ, 3-րդ և 5-րդ տրանշների իրականացումը: Միաժամանակ, այս ուղղությամբ հաջողությունները մեծ մասով կախված են նաև Վրաստանի իշխանությունների ջանքերից և ՌԴ-Վրաստան հարաբերությունների դինամիկայից: Վերջին շրջանում տեղի ունեցող զարգացումները, մասնավորապես՝ Վրաստանում դեպի Վերին Լարս մայրուղու արդիականացման աշխատանքները, Լարսի անցակետի կարողությունների

⁶⁰ Հյուսիս-Հարավ ճանապարհային միջանցքի ներդրումային ծրագիր/ Տրանշ 4, <https://www.northsouth.am/am/categories/show/126> (Այցելվել է 28.08.2023թ.):

⁶¹ «ԵՄ-ն 600 միլիոն եվրո կտրամադրի Հյուսիս-Հարավ մայրուղու դեռևս չկառուցված հատվածների շինարարության համար», factor.am, 03.07.2021, <https://factor.am/389921.html?fbclid=IwAR390US9npgdojlmcpqgf6vZl5eGzARI5EKfgr5y2bDhsraaBnVP8H1wvFD4> (Այցելվել է 28.08.2023թ.):

⁶² Հյուսիս-Հարավ ճանապարհային միջանցքի ներդրումային ծրագիր/ Տրանշ 5, <https://www.northsouth.am/am/categories/show/127> (Այցելվել է 28.08.2023թ.):

ընդլայնումը, Աբխազիայի տարածքով երկաթուղային հաղորդակցության վերականգնման շուրջ քննարկումները որոշակի լավատեսություն են ներշնչում:

4. ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ՄԵԿՈՒՍԱՑՄԱՆ ԽՈՐԱՑՄԱՆ ՍՊԱՌՆԱԼԻՔՆԵՐԸ

Արդեն նշվեց Հյուսիս-հարավ ՄՏՄ-ին ՀՀ մասնակցության կարևորության մասին: Այս ծրագրից դուրս մնալը Հայաստանի համար կարող է նշանակել տարածաշրջանային մեկուսացման առավել խորացում և երկրի տնտեսական գրավչության թուլացում, ինչը կհանգեցնի ինչպես տնտեսական, այնպես էլ անվտանգային սպառնալիքների ավելացման:

Դեպի ծով ելք չունեցող զարգացող պետությունների համար սովորաբար ընդհանուր ներմուծման ծախսերի 10-20%-ը կազմում է տրանսպորտային ծախսերի մասնաբաժինը, մինչդեռ զարգացած երկրների պարագայում այն կազմում է 5%⁶³: Սա առաջին հերթին կապված է ենթակառուցվածքների զարգացածության հետ, որը զարգացած երկրներում սովորաբար անհամեմատ ավելի բարվոք վիճակում է գտնվում: Միջազգային փորձագետների գնահատմամբ, դեպի ծով ելք չունեցող երկրներում տրանսպորտային ծախսերի 10% կրճատումը կարող է հանգեցնել առևտրի 25% աճի: Տրանսպորտային ծախսերը առևտրի վրա ավելի մեծ ազդեցություն են թողնում, քան ներմուծման և արտահանման մաքսատուրքերը⁶⁴:

Համաշխարհային բանկի վերլուծության համաձայն՝ դեպի ծով ելք չունեցող երկրների համար տարանցման ձգձգման 1 օրը այդ երկրների առևտրի ծավալը կրճատում է առնվազն 1%-ով: Ընդ որում, այս հարցում հատկապես զգայուն են գյուղատնտեսական և արդյունաբերական ապրանքները⁶⁵: Հայաստանը հանդիսանում է հենց այդպիսի երկրներից մեկը, իսկ գյուղատնտեսական և արդյունաբերական ապրանքները զբաղեցնում են ՀՀ ինչպես արտահանման,

⁶³ “География стран Евразийского Экономического Союза: от вызовов к возможностям”, доклад международного дискуссионного клуба Валдай, Ярослав Лисоволик, Вячеслав Сутырин, Москва, Октябрь 2017 https://eabr.org/upload/iblock/5d8/2017_10-Geografiya-stran-Evraziyskogo-ekonomicheskogo-soyuza.pdf (Այցելվել է 28.08.2023թ.):

⁶⁴ “New Economic Corridors in the South Caucasus and the Chinese One Belt One Road” Feride Inan and Diana Yayloyan, The Economic Policy Research Foundation of Turkey (TEPAV) <https://www.tepav.org.tr/upload/files/1523615843-0.New Economic Corridors in the South Caucasus and the Chinese One Belt One Road.pdf> (Այցելվել է 28.08.2023թ.):

⁶⁵ “Doing Business 2014 Comparing Business Regulations for Domestic Firms in 189 Economies”, 11TH EDITION A World Bank Group Corporate Flagship Understanding Regulations for Small and Medium-Size Enterprises, 2014, <http://documents.worldbank.org/curated/en/115171468330898480/pdf/823600PUB0Doin00Box379863B00PUBLIC0.pdf> (Այցելվել է 28.08.2023թ.):

այնպես էլ ներմուծման կարևոր հատվածը: Տրանսպորտային ենթակառուցվածքների բացակայությունը հատկապես բացասաբար է անդրադառնում Հայաստանից գյուղատնտեսական արտադրանքի արտահանման վրա: Վրաստան-ՌԴ ճանապարհի հաճախակի փակման հետևանքով հսկայական ֆինանսական վնասներ են կրում ինչպես Հայաստանի պետական, այնպես էլ մասնավոր հատվածները:

Ինչպես նկատեցինք, Անդրկովկասի մյուս երկրները ենթակառուցվածքների զարգացման գործում հիմնականում օբյեկտիվ պատճառներով մեզնից բավականին առաջ են անցել, ինչը մեծացնում է տարածաշրջանում Հայաստանի տրանսպորտային շրջափակման ռիսկերը: Ռուսաստան-Ադրբեջան-Իրան երկաթգծի շահագործումը՝ նույնիսկ առայժմ մինչև Աստարա, արդեն իսկ խթանել է այդ ուղղությամբ բեռնափոխադրումների աճը: Ռուս-ուկրաինական հակամարտության համատեքստում ՌԴ-ից բեռնափոխադրումների ուղիների տեղափոխումը դեպի արևելք և հարավ ավելի են ակտիվացրել Հյուսիս-հարավ երթուղով փոխադրումները:

Եթե հաշվի առնենք Իրան-ԵԱՏՄ համագործակցության խորացման միտումները, ապա Ադրբեջանում զարգացած ենթակառուցվածքների առկայությունը վերջինիս հնարավորություն է տալիս դառնալու Անդրկովկասում Իրան-ԵԱՏՄ առևտրի գլխավոր կատալիզատորը: Մինչդեռ հայտնի է, որ Հայաստանը հանդիսանում է Իրանի հետ ԵԱՏՄ-ի առևտրատնտեսական հարաբերությունների խորացման գլխավոր շահառուներից մեկը՝ որը փորձում է դառնալ տարածաշրջանում այդ համագործակցության հիմնական հենարանը և մեծ ակնկալիքներ ունի Իրանի և ԵԱՏՄ-ի միջև կնքված ազատ առևտրի համաձայնագրից: Նույնը կարելի է ասել ԵԱՏՄ-ի և տարածաշրջանի մյուս երկրների (Հնդկաստան, Պակիստան, Ծոցի երկրներ) միջև տնտեսական հարաբերությունների հնարավոր խորացման մասին: Ավելին, Հայաստանի և Հնդկաստանի միջև 44-օրյա պատերազմից հետո նկատելիորեն ակտիվացող համագործակցությունը, առաջին հերթին՝ ռազմաքաղաքական ոլորտում, մյուս կողմից՝ Իրանի անթաքույց աջակցությունը Հայաստանին տարածքային ամբողջականության պաշտպանության հարցում, էլ ավելի են ընդգծում այս երկրների հետ կայուն և անվտանգ տրանսպորտային հաղորդակցություն ունենալու անհրաժեշտությունը⁶⁶: Պատահական չէ, որ ադրբեջանական մամուլն ու

⁶⁶ «Հայաստան-Հնդկաստան համագործակցության չիրացված ներուժն ու հեռանկարները ռազմաքաղաքական և տնտեսական ոլորտներում», «Լույս» հիմնադրամ, 28.03.2023թ., <https://www.luys.am/index.php?m=publicationsOne&pid=349> (Այցելվել է 28.08.2023թ.):

փորձագիտական շրջանակները մեծ ուշադրությամբ և անհանգստությամբ են հետևում այս ուղղությամբ տեղի ունեցող զարգացումներին⁶⁷:

Ավելին, Իրան-ԵԱՏՄ տնտեսական հարաբերությունների ակտիվացումը և դրանում Ադրբեջանի դերակատարության մեծացումը կարող է նպաստավոր պայմաններ ստեղծել նաև ԵԱՏՄ-Ադրբեջան համագործակցության խորացման համար: Վերջին շրջանում շատ է խոսվում ԵԱՏՄ-Ադրբեջան ազատ առևտրի պայմանագրի կնքման հավանականության, նույնիսկ այդ կառույցին Ադրբեջանի հնարավոր անդամակցության մասին: Թեև առայժմ այդ սցենարը զսպող մի շարք հանգամանքներ կան, սակայն, հաշվի առնելով նաև հայ-ռուսական հարաբերություններում առկա լարվածությունը, ինչպես նաև ԵԱՏՄ մի շարք անդամների հետ Ադրբեջանի ջերմ հարաբերությունները, հետագայում Ադրբեջան-ԵԱՏՄ հարաբերություններում շրջադարձերը չեն բացառվում: Հատկանշական է, որ 44-օրյա պատերազմից հետո առաջին անգամ՝ 2023թ. մայիսին Ադրբեջանի նախագահը ՀՀ իշխանությունների համաձայնությամբ անձամբ մասնակցեց ԵԱՏՄ գագաթնաժողովին և հենց ինքն էլ չբացառեց ԵԱՏՄ հետ ինտեգրացիայի խորացումը՝ նշելով, որ այդ հարցում որևէ տարբու առկա չէ⁶⁸:

ՀՀ տարածքով միջանցք ստանալու թուրք-ադրբեջանական հավակնությունների համատեքստում՝ Հայաստանի համար մեկ այլ սպառնալիք կարող է դառնալ Կարս-Իզմիր-Նախիջևան-Իրան երկաթգծի շինարարությունը: Սա Ադրբեջանին և Թուրքիային հնարավորություն կտա Հայաստանին վերցնել երկաթուղային շրջանակի մեջ, ինչը մեկընդմիջտ կասկածի տակ կդնի Իրան-Հայաստան երկաթգծի շինարարության նպատակահարմարությունը: Ավելին, այս ծրագրի իրականացումը կարող է ընդհանրապես օրակարգից դուրս մղել հայ-թուրքական սահմանի բացման հնարավոր տնտեսական ազդեցության հարցը, քանի որ առանց այդ էլ տարածաշրջանի բոլոր երկրները կապված կլինեն ընդհանուր տրանսպորտային շղթայով: Նույն համատեքստում պետք է դիտարկել Բաքվի և Թեհրանի միջև ձեռք բերված պայմանավորվածությունը այսպես կոչված «Արագ» երկաթուղային միջանցքի նախագծի վերաբերյալ, որը իրանական կողմը խոստանում է ավարտին հասցնել առաջիկա 1 տարվա ընթացքում: Այն պետք է Ադրբեջանի կողմից Արցախի օկուպացված տարածքներում կառուցվող Հորադիզ-Աղբենդ երկաթգիծը Իրանի տարածքով կապի Նախիջևանի հետ⁶⁹: Այսպիսով,

⁶⁷ “Армения, Иран и Индия начали консультации: что обсуждалось на первой встрече?”, Фархад Мамедов, автор haqqin.az, 24 апреля 2023 <https://haqqin.az/news/281545> (Այցելվել է 28.08.2023թ.):

⁶⁸ “Алиев заявил об отсутствии табу в сближении с ЕАЭС”, Известия, 28 мая 2023, <https://iz.ru/1519791/2023-05-28/aliev-zaiavil-ob-otsutstvii-tabu-v-sblizhenii-s-eaes> (Այցելվել է 28.08.2023թ.):

⁶⁹ Глава МИД: Азербайджанская Республика заверила, что не стремится закрыть исторические транспортные пути Ирана, Тегеран, ИРНА, 5 июл. 2023 г. <https://ru.irna.ir/news/85161409/Глава-МИД-Азербайджанская-Республика-заверила-что-не-стремится> (Այցելվել է 28.08.2023թ.), “Баку и

բեռների և մարդկանց փոխադրման երկաթուղային մի շարք այլընտրանքների առկայությունը բացասական ազդեցություն կունենա նաև ՀՀ տարածքում Հյուսիս-հարավ մայրուղու շահագործումից ակնկալվող արդյունքի վրա, ինչը կնվազեցնի այդ ծրագրի ներդրումային գրավչությունը:

Ի վերջո, Վրաստանում նախատեսվող՝ Հյուսիս-հարավ մայրուղու բարեկարգման ծրագիրը, որը կարող է Հայաստանի համար լրացուցիչ տարանցիկ հնարավորություններ ստեղծել, հակառակ արդյունքը կունենա, եթե ՀՀ տրանսպորտային ենթակառուցվածքների զարգացումը շարունակի դանդաղ տեմպերով ընթանալ: Վրացական ճանապարհից կարող են կրկին օգտվել Ադրբեյջանը և հատկապես Թուրքիան՝ դեպի ՌԴ իրենց ավտոմոբիլային բեռնափոխադրումները կազմակերպելու նպատակով:

ԵԶՐԱԿԱՅՈՒԹՅՈՒՆ

Տարածաշրջանում Հայաստանի համար տրանսպորտային շրջափակումից խուսափելու միակ հնարավորությունը Հյուսիս-հարավ ՄՏՄ-ին լիարժեք մասնակցությունն է: Սակայն այս նպատակին հասնելու համար հարկավոր է արագացնել ՀՀ տրանսպորտային ենթակառուցվածքները ՄՏՄ-ի պահանջներին համապատասխանեցնելու գործընթացը. խոսքը առաջին հերթին Հյուսիս-հարավ ավտոճանապարհի շինարարության մասին է: Քանի դեռ պահպանվում է Հայաստանի՝ ԵԱՏՄ-ին անդամակցության, ԵՄ-ի հետ ՀԸԳՀ-ի առկայության առավելությունները, այս ծրագրերի իրականացման համար օտարերկրյա ներդրումներ գտնելը ավելի իրատեսական է: Թե ինչպիսի սպառնալիքներ կառաջանան ծրագրի ձգձգման հետևանքով, անդրադարձանք վերլուծության նախորդ հատվածում:

Մյուս կողմից՝ չպետք է շատ մեծ խանդավառությամբ և արհեստածին լավատեսությամբ սպասել այսպես կոչված «ճանապարհների ապաշրջափակման» մշուշոտ գործընթացին և այն ներկայացնել որպես սեփական ենթակառուցվածքները թարմացնելու, Իրանի ու Վրաստանի հետ նորմալ տրանսպորտային հաղորդակցություն ապահովելու երկարամյա ծրագրերի այլընտրանք: Եթե նույնիսկ այդ այլընտրանքային ճանապարհները բացվեն, ապա դրանք կախված են լինելու Թուրքիայի և Ադրբեյջանի ռազմաքաղաքական շահերից և հաշվարկներից՝ յուրաքանչյուր պահին փակվելու և Հայաստանի վրա լրացուցիչ ճնշում գործադրելու հեռանկարով: Եթե մի պահ պատկերացնենք, որ հյուսիս-հարավ բեռնափոխադրումների մի հատվածը ՀՀ տարածքով դեպի Իրան

Тегеран решили активизировать Южно-Аразский коридор”, 5 июля 2023, <https://haqqin.az/news/288071> (Այցելվել է 28.08.2023թ.):

և Վրաստան ուղղություններից տեղափոխվելու է Ադրբեջանի և Թուրքիայի տարածք, ապա կարող ենք ենթադրել, թե դա ինչ մեծ քաղաքական գործիք է դառնալու վերջիններիս ձեռքում՝ առավել ևս նորմալ այլընտրանքի բացակայության պայմաններում:

Հյուսիս-հարավ ավտոճանապարհի շինարարության ծրագիրը հնարավոր չէ կարճ ժամկետում իրականացնել միայն ՀՀ պետական բյուջեի ռեսուրսներով, ուստի դրա իրականացման համար անհրաժեշտ է ներգրավել համապատասխան օտարերկրյա ներդրումներ: Սակայն դա չի նշանակում, որ պետությունը պետք է փոքր մասնակցություն ունենա, այլ ճիշտ հակառակը՝ պետությունը պետք է նախաձեռնողականություն ցուցաբերի և իր մեծ ներդրումն ունենա ծրագրի իրականացման գործում:

Հայաստանում Հյուսիս-հարավ ծրագրի ֆինանսավորման կարևոր աղբյուրներից մեկը կարող է դառնալ Չինաստանը: Արժույթի միջազգային հիմնադրամի կանխատեսումներով՝ Չինաստանը մտադիր է առաջիկա տարիներին Հարավային Կովկասում և Կենտրոնական Ասիայում 35 մլրդ դոլարի ներդրում կատարել⁷⁰: Չինական ընկերությունները արդեն իսկ ծրագրի որոշ հատվածների շինարարությանը մասնակցության փորձ ունեն, սակայն հարկավոր է ավելի մեծացնել վերջինիս ներգրավվածությունը: Այդ նպատակով Հայաստանը պետք է փորձի ակտիվացնել իր մասնակցությունը Չինաստանի նախաձեռնած «Գոտի և ճանապարհ» նախագծին: Ներկայումս մենք ականատեսն ենք լինում, թե ինչպես են այդ ծրագրից ակտիվորեն օգտվում Վրաստանն ու Ադրբեջանը, ինչը հանգեցրել է այդ երկրներում վերջին տարիներին չինական ներդրումների զգալի աճի: Իրավիճակը շտկելու լավագույն եղանակը կարող է լինել 2023թ. աշնանը նախատեսվող «Գոտի և ճանապարհ» նախագծի շրջանակներում հերթական գազաթնաժողովին Հայաստանի ակտիվ և բարձր մակարդակով մասնակցությունը:

Հյուսիս-հարավ ՄՏՄ-ի շահագործումը էականորեն կկրճատի ԵԱՏՄ-Հնդկաստան առևտրի տրանսպորտային ծախսերը: Հնդկաստանի հետ ազատ առևտրի պայմանագրի հնարավոր կնքումը կարող է երկկողմ առևտրաշրջանառության համար լրացուցիչ խթան հանդիսանալ: Սա նշանակում է, որ Հնդկաստանը կարող է հետաքրքրված լինել նաև Հայաստանում ենթակառուցվածքների զարգացման գործում ներդրումներով: Ուշագրավ է, որ

⁷⁰ “New Economic Corridors in the South Caucasus and the Chinese One Belt One Road” Feride Inan and Diana Yayloyan, The Economic Policy Research Foundation of Turkey (TEPAV) https://www.tepav.org.tr/upload/files/1523615843-0.New_Economic_Corridors_in_the_South_Caucasus_and_the_Chinese_One_Belt_One_Road.pdf (Այցելվել է 28.08.2023թ.):

Հնդկաստանի համար ԵԱՏՄ-ի հետ համագործակցության առաջնային ոլորտներն են էներգետիկան, դեղագործությունը, առողջապահությունը, ՏՏ ոլորտը, ծառայություններն ու ոսկերչությունը. նշված գրեթե բոլոր ուղղություններով Հայաստանը կարող է Հնդկաստանի համար կարևոր գործընկեր դառնալ, իսկ տարածաշրջանում ԵԱՏՄ անդամ միակ պետություն լինելու հանգամանքը կարող է առավել մեծացնել Հնդկաստանի հետաքրքրությունը Հայաստանի նկատմամբ:

Արդեն նշվեց, որ ռուս-ուկրաինական հակամարտության համատեքստում զգալիորեն մեծացել է ՌԴ հետաքրքրությունը Հյուսիս-հարավ ծրագրի նկատմամբ: Մասնավորապես, Ռուսաստանը պատրաստվում է խոշոր ներդրումներ կատարել Իրանում: Նման զարգացումները որոշակի լավատեսություն են ներշնչում նաև ՀՀ տարածքում Հյուսիս-հարավ ավտոմայրուղու և երկաթգծի շինարարության ծրագրերում ռուսական ներդրումներ ներգրավելու հնարավորության տեսանկյունից:

Հյուսիս-հարավ ավտոճանապարհի շինարարության գործում ներդրումներ կատարելու հարցում կարող են շահագրգռված լինել նաև Ծոցի երկրները, իսկ ինչ վերաբերում է Իրանին, ապա, քանի դեռ պահպանվում են այդ երկրի դեմ ԱՄՆ-ի խիստ պատժամիջոցները, Թեհրանն ինքն է օտարերկրյա ներդրումների կարիք զգում: ՀԸԳՀ-ի լիարժեք կիրառումը Հայաստանին հնարավորություն կտա ենթակառուցվածքների զարգացման նպատակով նոր ներդրումներ ու դրամաշնորհներ ակնկալել նաև ԵՄ-ից: Մասնավորապես, պետք է ակտիվացնել աշխատանքը, որպեսզի ԵՄ կողմից խոստացված մի քանի միլիարդ եվրոյի աջակցությունը ավելի տեսանելիորեն ուղղվի ռազմավարական կարևորություն ունեցող ենթակառուցվածքային ծրագրերի իրականացմանը, այլ ոչ թե անհասկանալի գրանտների տեսքով տրամադրվի տարբեր ՀԿ-ների և այլ կառույցների:

Հարկ է նշել, որ Հյուսիս-հարավ ավտոմայրուղու առավելություններից մեկը կարող է լինել այն հանգամանքը, որ ներկայումս Իրանում երկաթուղու միջոցով տեղափոխվում է բեռների ընդամենը 2-3%-ը: Այսինքն՝ քանի դեռ Իրանական երկաթուղիների Ռեշտ-Աստարա հատվածի շինարարությունը չի ավարտվել, երկաթուղային բեռնափոխադրումները կազմում են այդ երկրի բեռնափոխադրումների միայն չնչին մասը: Իրանի բեռնատար ավտոմեքենաների պարկի կեսից ավելին բաղկացած է հնացած՝ 30 և ավելի տարվա մեքենաներից:⁷¹ Սա նշանակում է, որ Հյուսիս-հարավ ճանապարհի շինարարությամբ Հայաստանը Իրանին կարող է ոչ միայն համապատասխան ենթակառուցվածք առաջարկել, այլև

⁷¹“Международный транспортный коридор «Север — Юг» и сценарии трансрегиональной интеграции”, Александр Караваев, Мандана Тишехьяр, «Валдай», 2019
<http://ru.valdaiclub.com/files/27685/> (Այցելվել է 28.08.2023թ.):

հայկական բեռնափոխադրող ընկերությունները կարող են մասնակցություն ունենալ իրանական բեռների փոխադրման գործում: Սա կարող է նաև ԵԱՏՄ տարածքում գործող լոգիստիկ կազմակերպությունների կողմից Հայաստանում ներդրումներ կատարելու հնարավորություններ ստեղծել:

Ավելին, դեռ հարց է, թե նույնիսկ Ռեշտ-Աստարա երկաթուղու շինարարությունից հետո արդյո՞ք երկաթուղային բեռնափոխադրումները մրցակցությունից դուրս կթողնեն ավտոմոբիլային փոխադրումները: Հաշվի առնելով Իրանի առանձնահատկությունները, որտեղ պետական սուբսիդավորման շնորհիվ ներքին շուկայում 1 լիտր բենզինի արժեքը ընդամենը շուրջ 0,05 դոլար է, իսկ ավտոմոբիլային ճանապարհները բավական բարվոք վիճակում են գտնվում, ավտոմոբիլային բեռնափոխադրումները ամեն դեպքում կշարունակեն պահպանել իրենց մրցունակությունը: Հաշվի առնելով վերոհիշյալը, ինչպես նաև նկատի ունենալով տարածաշրջանային և աշխարհաքաղաքական գործոնները՝ կարելի է ենթադրել, որ ՀՀ տարածքում նորմալ ավտոմոբիլային ճանապարհների առկայության դեպքում Իրանը, այնուամենայնիվ, շահագրգռված կլինի բեռնափոխադրումների մի մասը իրականացնել ՀՀ տարածքով:⁷²

Հայաստանը կարող է իր ենթակառուցվածքների զարգացման գործում ակնկալել նաև ԵԱՏՄ-ի օժանդակությունը: Հայաստանը հանդիսանում է ԵԱՏՄ անդամ միակ պետությունը, որը չունի ուղիղ երկաթուղային կապ միության մյուս անդամների հետ: Հաշվի առնելով ԵԱՏՄ անդամ պետությունների միջև արդյունավետ տրանսպորտային հաղորդակցության կազմակերպման անհրաժեշտությունը՝ Հայաստանի հետ ուղիղ երկաթուղային հաղորդակցության վերականգնումը կարող է դիտարկվել որպես ԵԱՏՄ համաձայնեցված տրանսպորտային քաղաքականության առաջնահերթություններից մեկը: Սակայն շատ կարևոր է լինելու, թե ինչպես կզարգանան Հայաստանի հարաբերությունները ԵԱՏՄ անդամ պետությունների հետ, առաջին հերթին՝ ինչ ընթացք կունենա հայ-ռուսական համագործակցությունը:

Ընդհանուր առմամբ, տարածաշրջանում ՀՀ տրանսպորտային մեկուսացումը երկրի տնտեսության և անվտանգության համար գլխավոր մարտահրավերներից մեկն է, որին հակազդելու Հայաստանի գործիքակազմը այնքան էլ հարուստ չէ: Վերջնական մեկուսացումից խուսափելու համար հարկավոր է արագացված տեմպերով լծվել Հյուսիս-հարավ ճանապարհի շինարարության աշխատանքներին՝ դրա շուտափույթ իրագործումը դարձնելով ազգային օրակարգի կարևորագույն խնդիրներից մեկը:

⁷² «Север — Юг» из кармана России. В чем проблемы с транзитным маршрутом через Иран», Никита Смагин, 8.06.2023, <https://carnegieendowment.org/politika/89913> (Այցելվել է 28.08.2023թ.):

«ԼՈՒՅՍ հիմնադրամ» գրառմամբ հրապարակված նյութը պաշտպանված է ՀՀ օրենսդրությամբ և միջազգային համաձայնագրերով: Հրապարակված նյութի բոլոր իրավունքների բացառիկ իրավատերը «ԼՈՒՅՍ» հիմնադրամն է:

Նյութի ամբողջական կամ դրանից քաղվածքների վերարտադրումը թույլատրվում է իրականացնել միայն «ԼՈՒՅՍ հիմնադրամ» գրառման և համապատասխան **ակտիվ հղման տեղադրման պայմանով՝ պահպանելով «ԼՈՒՅՍ» հիմնադրամին պատկանող նյութերի օգտագործման կարգը:**