

**ԲԱՔՈՒ-ԹՔԻԼԻՍԻ-ԿԱՐՍ ԵՐԿԱԹՈՒՂԻՆ ԵՎ «ՀՅՈՒՄԻՍ-ՀԱՐԱՎ» ՄԻՋԱԶԳԱՅԻՆ  
ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ՄԻՋԱՆՑՔԸ ՀՀ ՈԱԶՄԱԿԱՐԱԿԱՆ ՏՆՏԵՍԱԿԱՆ ՇԱՀԵՐԻ  
ՀԱՄԱՏԵՔՍՈՒՄ**

**ԱԶԱՏ ՂԱՎԹՅԱՆ**, տնտեսական գիտությունների թեկնածու, ՀՀ ՊՆ Պաշտպանական ազգային հետազոտական համալսարանի Ազգային ռազմավարական հետազոտությունների ինստիտուտի Տարածաշրջանային ռազմավարական վերլուծությունների կենտրոնի գիտնական-վերլուծաբան, Քաղաքական գիտության Հայաստանի ասոցիացիայի անդամ

**ԲԱՔՈՒ-ԹՔԻԼԻՍԻ-ԿԱՐՍ ԵՐԿԱԹՈՒՂԻ**

Հոկտեմբերի 30-ին տեղի ունեցավ Բաքու-Թբիլիսի-Կարս (ԲԹԿ) երկաթուղու պաշտոնական բացման արարողությունը: Դրան, բացի Վրաստանի, Ադրբեջանի և Թուրքիայի ղեկավարներից, ներկա էին նաև Ղազախստանի, Ռեգբեկստանի, Տաջիկստանի և Թուրքմենստանի պաշտոնական բարձրաստիճան պատվիրակությունները<sup>1</sup>:

Առաջին փուլում նախատեսվում է ԲԹԿ երկաթուղով տեղափոխել մինչև 6.5 միլիոն տոննա բեռ և մոտավորապես 1 միլիոն ուղևորներ: Երկաթուղով բեռնափոխադրումների առավելագույն ծավալը կազմում է 17 միլիոն տոննա, իսկ ուղևորների քանակը՝ 3 միլիոն մարդ<sup>2</sup>:

Պետք է նշել, որ երկաթուղու շահավետությունը պայմանավորված է լինելու իրականացվող բեռնափոխադրումների ծավալի մեծացմամբ: Այս առումով, երկաթուղու բացման արարողությանը բոլոր երկրների ներկայացուցիչները հաստատեցին, որ երկաթգիծը դառնալու է ոչ միայն տարածաշրջանային, այլ նաև Արևելքից Արևմուտք և հակառակ ուղղությամբ բեռների տեղափոխման կարևորագույն միջանցք: Խոսքը վերաբերում է առաջին հերթին Չինաստան-Եվրոպա բեռնափոխադրումներին տվյալ երկաթուղու ինտեգրմանը, ինչը բխում է Վրաստանի, Ադրբեջանի և Թուրքիայի ռազմավարական շահերից: Այստեղ, առաջնային կարևորություն է ստանում Չինաստանի «Մեկ գոտի-Մեկ ճանապարհ» նախաձեռնության շրջանակներում Եվրասիա մայրցամաքում տվյալ երկաթուղու պահանջվածության ապահովումը:

<sup>1</sup> Дорога Баку-Тбилиси-Карс: начало формирования Великого Турана? <https://easdaily.com/ru/news/2017/11/01/doroga-baku-tbilisi-kars-nachalo-formirovaniya-velikogo-turana>

<sup>2</sup>Премьер Армении назвал условия для использования железной дороги Баку-Тбилиси-Карс <http://newsarmenia.am/news/armenia/premer-armenii-nazval-usloviya-dlya-ispolzovaniya-zheleznoy-dorogi-baku-tbilisi-kars/>

Այնուամենայնիվ կան մի շարք գործոններ, որոնք բացասաբար են ազդում «Մեկ գոտի-Մեկ ճանապարհ» նախաձեռնության շրջանակներում ԲԹԿ երկաթուղու պահանջվածության վրա.

- քաշային հաշվարկով Չինաստանից Եվրոպա բեռնափոխադրումների 94%-ը և արժեքային հաշվարկով 64%-ը իրականացվում է ծովային երթուղով<sup>3</sup>: Ինչ վերաբերում է ցամաքային ճանապարհով բեռնափոխադրումներին (ընդհանուր բեռնափոխադրումների 8.1 %-ը), ապա ներկայումս «Մեկ գոտի-Մեկ ճանապարհ» նախաձեռնության շրջանակներում դրանց գերակշիռ մասը իրականացվում է Չինաստան-Ռուսաստան-Բելառուս-Լեհաստան-Գերմանիա (Չունցին-Ղոստիկ-Մոսկվա-Բրեստ-Լոձ-Ղույսբուրգ ուղղություն)` ընդդգվելով Տրանս-Սիբիրյան ճանապարհի մեծ մասը և Չինաստան-Ղազախստան-Թուրքմենստան-Իրան-Պարսից ծոցի նավահանգիստներ երթուղիներով: Ի դեպ այդ երկուսը միակն են, որ պաշտոնապես ճանաչվել են «Մեկ գոտի-Մեկ ճանապարհ» նախաձեռնության շրջանակներում ցամաքով բեռնափոխադրումների իրականացման երթուղիներ:
- Պետք է նշել, որ Չինաստանից դեպի Եվրոպա բեռնափոխադրումների իրականացման համար գործում է նաև կենտրոնական երթուղին, որը անցնում է Ղազախստանի տարածքով, այնուհետև անցնելով Ռուսաստանի արևմտյան տարածքով մտնում Եվրոպա: Հարավային ուղղությունը անցնում է Ղազախստանի տարածքով մինչև Ակտաու նավահանգիստ և, կամ Կասպից ծովով հասնում է Ադրբեջան կամ` Իրան<sup>4</sup>: Պետք է նշել, որ Ռուսաստանի և Ղազախստանի տարածքով ցամաքային երթուղիները մեծ պահանջարկ են վայելում: Ինչ վերաբերում է հարավային ուղղությանը (դրանում ընդդգված է ԲԹԿ երկաթուղին), ապա դրանով բեռնափոխադրումների իրականացումը ֆինանսատնտեսական տեսանկյունից նպատակահարմար չէ: Բանը կայանում է նրանում, որ մինչ Եվրոպա հասնելը ճանապարհը անցնում է Ղազախստանի, Ադրբեջանի, Վրաստանի և Թուրքիայի տարբեր մաքսային ռեժիմներով,
- ԲԹԿ երկաթուղու կառուցումը, ի տարբերություն Ղազախստան-Թուրքմենստան-Իրան երկաթգծի, չի ֆինանսավորվել ոչ Եվրոպական, ոչ չինական բանկերի և ընկերությունների կողմից: Սա վկայում է այն մասին, որ երկաթուղու կառուցումը ոչ Եվրոպական երկրների, ոչ էլ Չինաստանի համար առաջնային կարևորություն չուներ,

<sup>3</sup> [https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2017/wp5/WP5\\_30th\\_session\\_Mr\\_Kosoy.pdf](https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2017/wp5/WP5_30th_session_Mr_Kosoy.pdf)

<sup>4</sup> Kosoy, V., A future of EU-EAEU-China cooperation in trade and railway transport <https://www.forbes.com/sites/wadeshepard/2017/04/17/multiple-routes-between-china-and-europe-is-why-the-new-silk-road-is-a-real-game-changer/#107737231feb>

- Չինաստանը փնտրում է բեռների տեղափոխման առավելապես անվտանգ տարբերակ, ինչը թույլ կտա Իրանի տարածքով դուրս գալ Սև ծով:
- Ինչ վերաբերում է Ռուսաստանի տարածքով և Վրաստանի տարածքով Չինաստանից Եվրոպա բեռնափոխադրումների համեմատությանը, ապա Ռուսաստանով մեկ կոնտեյների տեղափոխումը արժենում է 4000 դոլար, իսկ Վրաստանի տարածքով 3880 դոլար: Այնուամենայնիվ, ռուսական երթուղում առկա է ռեվերսային բեռնահոսք: Այսինքն՝ Ռուսաստանի տարածքով դեպի Չինաստան և Չինաստանից Եվրոպա կոնտեյներները տեղափոխվում են բեռնված, իսկ Վրաստանից Չինաստան՝ դատարկ: Մյուս կողմից, ռուսական ուղղությամբ գործում են հզոր լոգիստիկ ընկերություններ, որոնք շատ օպերատիվ են բեռների փնտրման, բաշխման և տեղափոխման մեջ<sup>5</sup>:

ԲԹԿ երկաթուղին որոշակի ազդեցություն է ունենալու Հայաստանի տնտեսական շահերի վրա: Պետք է նշել, որ տարածաշրջանում գործարկվել է նոր լոգիստիկ վեկտոր, որը նպատակաուղղված է Հայաստանի շրջափակման խորացմանը: Այս համատեքստում, հայաստանյան ընկերությունները չեն կարողանա ուղղակիորեն օգտվել այդ երկաթգծից: Դա հնարավոր կլինի միայն այն դեպքում, եթե հայկական ապրանքները ստանան վրացական ծագում:

Արևմտյան պետությունների հետ առևտրային հարաբերություններում Հայաստանը, այնուամենայնիվ, շարունակելու է օգտվել վրացական նավահանգիստներից՝ անկախ ԲԹԿ երկաթուղու գործարկումից: Ավելին՝ երկաթուղու գործարկումից հետո իր նավահանգիստների բեռնվածության ապահովման համար Վրաստանը շահագրգռված կլինի մեծացնելու Բաթումի և Փոթի նավահանգիստներով հայկական ապրանքների փոխադրումը:

Մյուս կողմից, այդ երկաթուղին մեծացնում է Ադրբեջանի և Թուրքիայի տնտեսական և քաղաքական ազդեցությունը Վրաստանի վրա: ԲԹԿ երկաթուղին կարող է լուրջ մարտահրավեր նետել Վրաստանում Անակլի նավահանգստին, ինչպես նաև նպաստել վրացական Բաթումի և Փոթի նավահանգիստների բեռնափոխադրումների անկմանը (Վրաստանի երկաթուղային գծով Ադրբեջանից բեռները փոխադրվելու են թուրքական նավահանգիստներ՝ այդպիսով շրջանցելով վրացական նավահանգիստները):

Պետք է նաև նշել, որ Բաթում կարող է սահմանել յուրաքանչյուր սակագին, նույնիսկ այն, որը Վրաստանին ձեռնադրի: Երկաթուղու իր մասի կառուցման համար Վրաստանը նաև 775

<sup>5</sup> Шелковый и железный путь через Кавказ, <https://jam-news.net/?p=43258&lang=ru>

միլիոն դոլար վարկ է ներգրավել Ադրբեջանից տարեկան 2%-ով 25 տարի մարման ժամկետով<sup>6</sup>:

Մյուս կողմից, ԲԹԿ-ի հիմնական մասում՝ վրացական Ախալքալաքից մինչև թուրքական սահման, կառուցված է նեղ երկաթգիծ, որով չեն կարող անցնել վրացական գնացքները և հետևաբար, դրանից Վրաստանը չի շահում<sup>7</sup>:

Ինչ վերաբերում է Արևելյան ուղղությամբ Հայաստանից բեռնափոխադրումներին, ապա դեպի Արևելք Հայաստանի առևտրային հոսքերը իրականացվում են գլխավորապես Իրանի տարածքով: Հետևաբար, այս համատեքստում ԲԹԿ երկաթուղին կարևորություն չունի:

Պետք է նշել, որ, իհարկե միջազգային բեռնափոխադրումների իրականացման գործում ԲԹԿ երկաթուղու պահանջվածության մեծացումը չի բխում ՀՀ շահերից, քանի որ դրանով Ադրբեջանն ու Թուրքիան մեծացնում են իրենց աշխարհատնտեսական և աշխարհաքաղաքական ռազմավարական ռեսուրսը: Այս առումով, անհրաժեշտ է վերլուծել տարածաշրջանից դուրս ԲԹԿ-ի պահանջվածության մեծացման հնարավորությունները:

Չնայած Չինաստանից Եվրոպա և հակառակ ուղղությամբ բեռնափոխադրումների իրականացմանը ԲԹԿ-ի պահանջվածության բարձրացման բացասական գործոններին, այդ երկաթուղին առաջին հերթին ծառայելու է մի կողմից Թուրքիայի, Վրաստանի և Ադրբեջանի և մյուս կողմից Կենտրոնական Ասիայի երկրների (հատկապես Ղազախստանի) միջև առևտրաշրջանառության մեծացմանը: Ղազախստանը, լինելով ԵԱՏՄ անդամ և Կենտրոնական Ասիայի առաջատար պետություն Կասպից ծովով փոխադրումների և այդ երկաթուղու միջոցով ընդլայնում է Թուրքիայի և այնուհետև Եվրոպայի սպառողական շուկաներին մուտքի հնարավորությունները:

Իր հերթին Ղազախստանը Ադրբեջանի համար բացում է դարպասներ դեպի Կենտրոնական Ասիայի և Չինաստանի շուկաներ: Պետք է նշել, որ 2015 թ. օգոստոսի 3-ին Տրանսկասպից միջազգային տրանսպորտային երթուղով Բաքվի Ալյաթ միջազգային առևտրային նավահանգիստ է ժամանել կոնտեյներային գնացք, որը ժամանել է Շիխեզգի-Ակտաու-Ալյաթ երթուղով: Չինաստանից Ադրբեջան բեռների տեղափոխումը փաստացի կազմել է 5 օր, իսկ ԲԹԿ-ի բացումից հետո բեռնափոխադրումների իրականացումը կտևի ևս 7 օր<sup>8</sup>:

Ղազախստանի և Ադրբեջանի միջև առևտրաշրջանառության մեծացման գործում էական նշանակություն ունի Կուրիկ և Ալյաթ նավահանգիստների աշխատանքը: Այս առումով, 2016 թ. դեկտեմբերին Ղազախստանը ավարտել է Կուրիկ նավահանգստի շոգենավային համալիրի

<sup>6</sup>Тарифные споры по “Баку-Тбилиси-Карс”: Грузия на кредитном крючке Азербайджана <https://ru.armeniasputnik.am/world/20171031/9267844/tarifnye-spory-po-baku-tbilisi-kars-gruziya-na-kreditnom-kryuchke-azerbajdzhana.html>

<sup>7</sup> Шелковый и железный путь через Кавказ, <https://jam-news.net/?p=43258&lang=ru>

<sup>8</sup>Казахстан-Азербайджан: новые возможности для сотрудничества, <http://www.kazpravda.kz/interviews/view/kazahstan--azerbaidzhan--novie-vozmozhnosti-dlya-sotrudnichestvakazahstan--azerbaidzhan--novie-vozmozhnosti-dlya-sotrudnichestva/>

շինարարությունը տարեկան 4 միլիոն տոննա բեռների տեղափոխման համար (համալիրը ծառայելու է նավթամթերքների, հացահատիկի, քիմիական նյութերի, պարարտանյութերի և այլ բեռների տեղափոխմանը), իսկ 2017 թ. մարտի 24-ին Կուրիկ նավահանգստից Բաքվի միջազգային ծովային առևտրային նավահանգիստ ժամանեցին առաջին բեռները: Ավելին՝ 2017 թ. մարտի 1-ին Ղազախստանի, Ադրբեջանի և Վրաստանի միջև համաձայնեցվել են Այաթ–Ակտաու–Այաթ և Այաթ–Կուրիկ–Այաթ ուղղություններով բեռնափոխադրումների իրականացման պայմանները:

2016 թ. հունվարին ուկրաինական Իլիչևսկ նավահանգստից դեպի Չինաստան նույնպես բաց է թողնվել փորձնական գնացք: Ավելին՝ Ադրբեջանը, Ղազախստանը, Վրաստանը և Ռեկրահնան ստորագրել են Տրանսկասպից միջազգային տրանսպորտային երթուղով բեռնափոխադրումների իրականացման մրցունակ ցածր սակագների սահմանման մասին արձանագրությունը, որը գործում է 2016 թ. հունիսի 1-ից:

2016 թ. փետրվարին Ռեկրահնան և Լիտվան ստորագրել են «Վիկինգ» կոնտեյներային գնացքի Տրանսկասպից միջազգային տրանսպորտային երթուղուն միանալու մասին հուշագիրը: Իսկ 2016 թ. մայիսին Տրանսկասպից միջազգային տրանսպորտային երթուղուն պաշտոնապես միացել է նաև Ռեկրահնան, որը առաջարկել է այդ միջանցքին Վրաստան–Ռեկրահնա–ԵՄ երթուղու ինտեգրում, այդ թվում՝ «Վիկինգ» գնացքի շահագործմամբ:

ԲԹԿ-ով բեռնափոխադրումների մեծացման հնարավորությունները դիտարկվել են նաև ՎՈՒԱՍ (Վրաստան, Ռեկրահնա, Ադրբեջան, Մոլդովա) երկրների համագործակցության շրջանակներում: Դրան կնպաստի սույն թվականի մարտի 27-ին ՎՈՒԱՍ երկրների միջև ազատ առևտրի գոտու ստեղծման վերաբերյալ կնքված համաձայնագիրը<sup>9</sup>:

Սույն թվականի նոյեմբերի 18-ին ստորագրվել է նաև «Լազուրիտի միջանցքի» նախագծի իրագործման համաձայնագիրը: Այն ստորագրվել է Աֆղանստանի, Թուրքմենստանի, Ադրբեջանի, Վրաստանի և Թուրքիայի միջև Աշխաբադում կայացած համաժողովի արդյունքներով<sup>10</sup>: Ընդ որում՝ փոխգործակցության տրամաբանությունը հասկանալի է. Կենտրոնական Ասիան հարուստ է էներգառեսուրսներով, իսկ Հարավային Ասիայում արագ աճում է բնակչությունը և զարգանում է արդյունաբերությունը: Աֆղանստանը գտնվում է հենց այդ տարածաշրջանների միջև և կարող է դառնալ տարանցիկ պետություն: «Լազուրիտի միջանցքի» նախագծի գաղափարը (Lapis Lasuli Transit, Trade & Transport Route Agreement) առաջացել է դեռևս 2012 թ.: Խոսքը գնում է մասնակից հինգ պետություններում ինտեգրված տարանցիկ և տրանսպորտային համակարգի ստեղծման մասին՝ ներառյալ ավտոմոբիլային և երկաթուղային ճանապարհները, ինչպես նաև մուլտիմոդալ ծովային

<sup>9</sup> Страны ГУАМ сегодня подпишут соглашение о зоне свободной торговли <https://www.rbc.ua/rus/news/strany-guam-segodnya-podpishut-soglashenie-1490601253.html>

<sup>10</sup> Лазуритовый коридор, или пора вспомнить историю <https://sputnik-georgia.ru/economy/20171118/238213048/Lazuritovyj-koridor-ili-Pora-vspomnit-istoriju.html>

նավահանգիստները: Աֆղանստանից բեռները անցնելու են մինչև Աշխաբադ, այնուհետև Թուրքմենբաշի նավահանգիստ: Այնտեղից բեռները տեղափոխվելու են Բաքու և հետո Թբիլիսի, ինչպես նաև Վրաստանի Փոթի և Բաթումի նավահանգիստներ: Վերջում բեռները հասնելու են թուրքական Կարս և Ստամբուլ և մտնելու են Եվրոպա: Ընդ որում՝ «Լազուրիտի միջանցքի» ենթակառուցվածքների մեծ մասը արդեն պատրաստ է: Ներկայումս նախագծի իրագործման համար ներդրումները գնահատվում են 2 միլիարդ դոլար: Դրանք հիմնականում ուղղվելու են ենթակառուցվածքների կատարելագործմանն ու մաքսային գործընթացների դյուրացմանը:

Այնուամենայնիվ, մինչ այդ անհրաժեշտ է որոշել տեխնիկա-տնտեսական հիմնավորումների իրականացման և միջանցքի ենթակառուցվածքների սպասարկման ֆինանսավորման ծավալները: Երկրորդ՝ անհրաժեշտ է զարգացնել խոշոր ավտոմոբիլային և երկաթուղային մայրուղիները: Եվ վերջապես ստեղծել տրանսսահմանային տնտեսական գոտիներ, որոնք օրինակ՝ կազատվեն հարկերից<sup>11</sup>:

Ադրբեջանը նաև միտված է ԲԹԿ-ով ներգրավել ռուսական ապրանքների բեռնափոխադրումները: Ադրբեջանը ներկրում է նաև ռուսաստանյան արտադրության վազոններ: Հարկ է նշել, որ 2015 թ. «Ադրբեջանի երկաթուղիներ ընկերությունը» ռուսական «Ուրալվազոնգավոդից» ստացել է 3100 բեռնատար վազոններ և ունի ևս տարբեր տեսակի 14000 վազոնների ներկրման ընտրություն<sup>12</sup>:

Այսպիսով, Ադրբեջանի ղեկավարությունը ձգտում է ազգային տնտեսական քաղաքականության շրջանակներում լուծել մի քանի փոխադարձաբար կապված խնդիրներ՝ կարևորելով նաև ԲԹԿ երկաթուղու նշանակությունը.

- հաղթահարել իր տարածքով բեռնափոխադրումների համակարգային անկումը՝ կապված նավթի և նավթամթերքների արտահանման կրճատման հետ,
- տրանսպորտային ենթակառուցվածքների զարգացում նոր արտադրական հզորությունների գոտում (տարածաշրջանային ազատ տնտեսական գոտիների և տեխնոպարկերի ստեղծում միջազգային նշանակության ավտոմայրուղիների երկայնքով),
- լոգիստիկ ենթակառուցվածքների ստեղծում նավահանգիստներում (Բաքվի միջազգային ծովային առևտրային երկրորդ նավահանգստի, ինչպես նաև Բաքու-Ալյաթ-Վրաստան մայրուղու միացման նոր ենթակառուցվածքի կառուցում),

<sup>11</sup> Տես նույն տեղում:

<sup>12</sup> Находка для России: Баку-Тбилиси-Карс, <https://inosmi.ru/politic/20171113/240751216.html>

- վարչական բարեփոխումների իրականացում միջազգային տրանսպորտա-լոգիստիկ ընկերությունների գործունեության աջակցման նպատակով<sup>13</sup>:

Վրաստանի, Ադրբեջանի և Թուրքիայի գերնպատակն է ԲԹԿ երկաթուղին դարձնել Հարավային և Կենտրոնական Ասիա-Եվրոպա բեռնափոխադրումների իրականացման կարևորագույն հանգույց: ԲԹԿ-ի պահանջվածության մեծացման նպատակով Ադրբեջանը, Վրաստանը և Թուրքիան համատեղ քայլեր են ձեռնարկում Կենտրոնական Ասիայի երկրների հետ առևտրատնտեսական հարաբերությունների ընդլայնման ուղղությամբ: Ընդ որում՝ էներգառեսուրսներից տնտեսության կախվածության նվազման նպատակով Ադրբեջանը շահագրգռված է ԲԹԿ երկաթուղով իրականացնել առաջին հերթին սեփական ոչ նավթագազային ապրանքների տեղափոխումներ: Դրանով Ադրբեջանը նաև նպատակ է հետապնդում Հայաստանի համար ավանդական օտարերկրյա շուկաներից դուրս հանել հայկական ապրանքները:

#### **«ՀՅՈՒՄԻՍ-ՀԱՐԱՎ» ՄԻՋԱԶԳԱՅԻՆ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ՄԻՋԱՆՑՔ**

Ադրբեջանը ակտիվորեն բանակցություններ է վարում Իրանի և Ռուսաստանի ղեկավարությունների հետ «Հյուսիս-Հարավ» միջազգային տրանսպորտային միջանցքի զարգացման նպատակով: Մասնավորապես, սույն թվականի մարտին Իրանի, Ռուսաստանի և Ադրբեջանի համապատասխան գերատեսչությունների ներկայացուցիչների հանդիպման ընթացքում որոշում էր կայացվել 50 %-ով կրճատել երկրների միջև երկաթուղային սակագները<sup>14</sup>:

«Հյուսիս-Հարավ» միջազգային տրանսպորտային միջանցքի շրջանակներում բացվել է նաև Ադրբեջանի և Իրանի միջև երկուղանի երկաթուղային կամուրջ: Ինչպես նաև ավարտված են երկու պետությունների միջև սահմանին կայարանի և կոնտեյներային տերմինալի շինարարությունները: Ադրբեջանական ներդրումների հաշվին 2018 թ. Իրանի տարածքում գործելու են չորս տերմինալներ ավելի քան 60 հա մակերեսով: «Հյուսիս-Հարավ» միջազգային տրանսպորտային միջանցքի զարգացման գործում նշանակալի առաջընթաց էր նաև Ադրբեջանի պատրաստակամությունը Իրանին տրամադրելու 500 միլիոն դոլար վարկային միջոցներ Աստարա-Ռեշտ երկաթուղու կառուցման համար, որի երկարությունը կազմում է 164 կմ<sup>15</sup>:

<sup>13</sup> Տես նույն տեղում:

<sup>14</sup> Иран, Россия и Азербайджан решили снизить железнодорожные тарифы на 50 % для активизации МТК "Север-Юг", [http://polpred.com/?ns=1&ns\\_id=2102091](http://polpred.com/?ns=1&ns_id=2102091)

<sup>15</sup> Находка для России: Баку-Тбилиси-Карс, <https://inosmi.ru/politic/20171113/240751216.html>

Մեկնարկել է նաև Ադրբեջանի և Ռուսաստանի սահմանին Սամուր գետի վրայով երկրորդ ավտոմոբիլային կամուրջի կառուցումը, ինչն ակնհայտորեն կնպաստի երկու երկրների միջև ապրանքաշրջանառության մեծացմանը: Կամուրջի հիմքի դրման արարողության ժամանակ Դաղստանի ղեկավարի պաշտոնակատար Վլադիմիր Վասիլևը տեղեկացրել է, որ կառուցվելու է Կասպից ծովի Ադրբեջանի սահմանից միջազգային մայրուղի: Կամուրջը և այդ մայրուղին դառնալու են Դերբենտում Կասպյան տրանսպորտա-լոգիստիկ համալիրի ստեղծման հիմնական բաղադրիչները: Այդպիսով Ռուսաստանի նպատակն է Դաղստանի և Աստրախանի մարզի նավահանգիստների ինտեգրումը Ղազախստանի, Թուրքմենստանի, Ադրբեջանի և Իրանի միջև բեռնափոխադրումներին<sup>16</sup>:

Այնուամենայնիվ, «Հյուսիս-Հարավ» միջազգային տրանսպորտային միջանցքի շրջանակներում Ադրբեջան-Իրան-Ռուսաստան եռակողմ համագործակցության ակտիվացումը դեռևս չի երաշխավորում այդ միջանցքի պահանջվածության մեծացում: Բանը կայանում է նրանում, որ այդ միջանցքի երեք երթուղիներից երկուսում տրանսկասպյան (Աստրախան, Օլյա, Մախաչկալա նավահանգիստներով) և արևմտյան (Աստրախան-Մախաչկալա-Սամուր ուղղություն, ապա Ադրբեջանի տարածքով մինչև պլանավորվող սահմանային Աստարա կայարան) բեռնափոխադրումների մեծացման համար անհրաժեշտ են ենթակառուցվածքային ներդրումներ: Մասնավորապես, Ռուսաստանը պետք է արդիականացներ աստրախանյան տրանսպորտային հանգույցը, զարգացներ նավահանգստային հզորությունները, որը հնարավոր էր Օլյա նավահանգստի ընդլայնման միջոցով: 2004թ. երկաթգիծ կառուցվեց մինչև Օլյա նավահանգիստ, սակայն նավահանգստի հզորությունն այդպես էլ չհասցվեց նախագծային տարեկան 8 մլն տոննայի:

Ներկայումս նավահանգստի հզորությունը կազմում է ընդամենը 2.65 մլն տոննա: Նույնիսկ այդ հզորությամբ այն չի աշխատում: Այնտեղ մշակվում են աննշան քանակությամբ բեռներ: Այն այդպես էլ չդարձավ «դարպասներ դեպի Հնդկաստան»: Հնդկաստանից Աստրախանի միջոցով փոխադրումները նույնպես սառեցվեցին<sup>17</sup>:

Այսօր «Հյուսիս-Հարավ» տրանսպորտային միջանցքում ձևավորվել է մոտավորապես հետևյալ պատկերը: Եթե նախագծի իրականացման սկզբնական շրջանում ենթադրվում էր, որ հիմնական բեռնահոսքերը կկազմեն տարանցումային բեռները Ռուսաստանի տարածքով Հնդկաստանից դեպի Հյուսիսային և Արևմտյան Եվրոպա ու հակառակ ուղղությամբ, ապա ներկայումս միջանցքի գործունեությունը հիմնականում հենված է ռուս-իրանական բեռնաշրջանառության վրա<sup>18</sup>:

<sup>16</sup> Տես նույն տեղում:

<sup>17</sup> Հյուսիս-Հարավ և Պարսից Ծոց-Սև ծով միջազգային տրանսպորտային միջանցքների զարգացման հեռանկարներն իրանական դիտանկյունից, <http://www.1in.am/2065908.html>

<sup>18</sup> Տես նույն տեղում:



«Հյուսիս-Հարավ» միջազգային տրանսպորտային միջանցքի պահանջվածության մեծացմանը խոչընդոտում է նաև Իրանի նկատմամբ սահմանված ԱՄՆ-ի տնտեսական պատժամիջոցների ուժեղացումը, իրանական տնտեսության պահպանողականությունը (ամբողջ ներկրումից պարտադիր 4%-ոց մաքսատուրքի վճարում) և Իրանի ներքին ենթակառուցվածքային համակարգի թույլ զարգացումը<sup>19</sup>: Վերջինիս շտկման համար 2005-2025 թթ. զարգացման ծրագրի շրջանակներում Իրանը մեծածավալ ներդրումներ է ներգրավում:

Իրանը, իր հերթին, ձգտում է վերածվել Արևելք-Արևմուտք և Հյուսիս-Հարավ ուղղություններով կարևորագույն առևտրային հանգույցի: Այդ նպատակով Իրանի առաջնային խնդիրներից է Սև ծովին միանալու ամենակարճ երթուղիների օգտագործումը: Այս առումով Իրանը շահագրգռված է Սև ծով-Պարսից Ծոց տրանսպորտային միջանցքի զարգացման գործում: Այդ միջանցքի զարգացման համար Իրանը դիտարկում է թե՛ Հայաստանի և թե՛ Ադրբեջանի տարածքով Սև ծով դուրս գալու տարբերակը և տարբեր ձևաչափերով մասնակցում Սև ծով-Պարսից Ծոց տրանսպորտային միջանցքի ստեղծման աշխատանքներին: Մասնավորապես, ընթացիկ տարվա հունիսին Իրանի, Ադրբեջանի և Վրաստանի երկաթուղային գերատեսչությունների ղեկավարները Թբիլիսիում համաձայնագիր են ստորագրել, ըստ որի պետք է ակտիվացվի Պարսից Ծոցը և Սև ծովը կապող երթուղին<sup>20</sup>:

Նոր միջանցքը նախատեսված է իրանական բեռնատարների համար, որոնք պետք է անցնեն Հայաստանով և Վրաստանով, որպեսզի հասնեն Սև ծով, որտեղից էլ կարող են տեղափոխվել Բուլղարիա, Հունաստան և նույնիսկ Իտալիա՝ օգտագործելով roll-on/roll-off (RORO) նավեր<sup>21</sup>: Ընդ որում՝ Հայաստանի տարածքով Պարսից ծոց-Սև ծով տրանսպորտային միջանցքով արդեն իրականացվել են բեռնափոխադրումներ:

Այսպիսով, «Հյուսիս-Հարավ» միջազգային տրանսպորտային միջանցքով բեռնափոխադրումների ընդլայնման գործում Ադրբեջանի շահագրգռվածությունը պայմանավորված է ոչ միայն տրանսպորտային երթուղիների բազմազանեցման քաղաքականությամբ: Ադրբեջանը ձգտում է խորացնել Հայաստանի առևտրատնտեսական շրջափակվածությունը: Այս առումով, որպես հակակշիռ Պարսից ծոց-Սև ծով միջազգային տրանսպորտային միջանցքում Հայաստանի դերի բարձրացումը ուղղակիորեն կախված է

<sup>19</sup> Находка для России: Баку-Тбилиси-Карс, <https://inosmi.ru/politic/20171113/240751216.html>

<sup>20</sup> Երկաթուղային աշխարհաքաղաքականություն. Իրանի վարած քաղաքականությունը տրանսպորտային հանգույց դառնալու ուղղությամբ, <http://hetq.am/arm/news/82058/erkatuxayin-ashkharhaqaxaqakanutyun%E2%80%A4-irani-varats-qaxaqakanutyuny-transportayin-hanguyc-darnalal-uxxutyamb.html>

<sup>21</sup> Հյուսիս-Հարավ և Պարսից Ծոց-Սև ծով միջազգային տրանսպորտային միջանցքների զարգացման հեռանկարներն իրանական դիտանկյունից, <http://www.1in.am/2065908.html>

Հայաստան-Իրան առևտրատնտեսական հարաբերությունների ընդլայնումից: Այս առումով, դրական գործոն է 2017 թ. մարտին ԵԱՏՄ-ի միջկառավարական խորհրդի անդամների կարգադրությունը Իրանի հետ ժամանակավոր նախապատվելի համաձայնագրի կնքման շուրջ աշխատանքների կազմակերպման համար: Այն ենթադրում է մաքսային սակագների ընտրովի կրճատում (խոսքը չի գնում լրիվ ազատ առևտրի գոտու մասին): Առաջնահերթ մաքսային սակագների ցանկում առկա է երկու կողմից ամենանշանակալի 20-ական դիրքեր: Ներկայումս ընթանում են ժամանակավոր ազատ առևտրի համաձայնագրի կնքման շուրջ ԵԱՏՄ-Իրան բանակցություններ: Դրան զուգահեռ քայլեր են ձեռնարկվում Մեղրիի ազատ տնտեսական գոտու զարգացման ուղղությամբ: Ընդ որում՝ այդ գոտում բացի իրանական ներդրումների ներգրավումից էական նշանակություն կունենա նաև հայ-չինական գործարար կապերի զարգացումը, ինչը կնպաստի նաև «Մեկ գոտի-Մեկ ճանապարհ» նախաձեռնությունում Հայաստանի լիարժեք մասնակցությանը:

## **ԵԶՐԱԿԱՑՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐ**

Չինաստանը փնտրում է բեռների տեղափոխման առավելապես անվտանգ տարբերակ, ինչը թույլ կտա Իրանի տարածքով դուրս գալ Սև ծով: Այս համատեքստում, Պարսից ծոց-Սև ծով տրանսպորտային միջանցքի ինտեգրումը Չինաստանից ծովով Իրան, այնուհետև Եվրոպա երթուղով բեռնափոխադրումների իրականացմանը կմեծացնի Հայաստանի հնարավորությունները լիարժեքորեն մասնակցելու Չինաստանի «Մեկ գոտի-Մեկ ճանապարհ» նախաձեռնությանը: Այդ նպատակով տվյալ միջանցքի շրջանակներում Հայաստանը պետք է արագացնի իր տարածքում ենթակառուցվածքային նախագծերի իրականացումը: Դրան զուգահեռ Մեղրիի ազատ տնտեսական գոտում հայ-չինական համատեղ ձեռնարկությունների հիմնումը և «արտադրված է Հայաստանում» դրոշմանիշով ապրանքների 0-ական մաքսատուրքով արտահանումը ԵԱՏՄ շուկաներ նոր լիցք կհաղորդի հայ-չինական առևտրատնտեսական հարաբերություններին: