

# Իրանի ճանապարհային քարտեզը որպես նոր այլընտրանք տարածաշրջանում

**Վարդազարյան Երեմ Մ.**

*ք.գ.թ., Միջազգային հարաբերությունների և դիվանագիտության ամբիոնի դոցենտ  
Երևանի պետական համալսարան (Երևան, ՀՀ)  
evartazaryan@mail.ru*

**Հակոբյան Էրիկ Ա.**

*Միջազգային հարաբերությունների և դիվանագիտության ամբիոն, քակալալրիատի ուսանող,  
Երևանի պետական համալսարան (Երևան, ՀՀ)  
erik.hakobyan.2020@gmail.com*

**ՀՏԳ՝ 32, 327(55); EDN: PNJHZQ; DOI: 10.58587/18292437-2023.1-12**

**Հանգուցաբառեր՝** այլընտրանք, երկաթուղի, ճանապարհ, տարածաշրջան, ուղի, տրանսպորտ, աշխատանք, հարաբերություններ, ռեսուրս, քաղաքականություն

## **Дорожная карта Ирана как новая альтернатива в регионе**

**Вардазарян Ерем М.**

*к.п.н., доцент кафедры Международных отношений и дипломатии,  
Ереванский государственный университет (Ереван, РА)  
evartazaryan@mail.ru*

**Акопян Эрик А.**

*студент бакалавриата, Факультет Международных отношений,  
Ереванский государственный университет (Ереван, РА)  
erik.hakobyan.2020@gmail.com*

**Аннотация.** С 80-х годов 20 века и по сегодняшний день Иран находится под санкциями, введенными США, что не позволяет стране развивать международные экономические связи с американскими и европейскими странами и выходить на мировой рынок. В попытке уравновесить и избежать внутреннего экономического коллапса в условиях введенных санкций Иран принял решение и с последних десятилетий 20-го века стал выходить на более высокий уровень сотрудничества со странами региона, что нашло отражение в политике соединения его железнодорожной сети с соседними и другими странами региона, наиболее известное из которых называется «железнодорожной политикой».

Иран также хочет иметь второй, альтернативный вариант в дополнение к железнодорожному сообщению с какой-либо страной, потому что эта дорога может выйти из строя по разным причинам, в результате чего страны потеряют этот жизненно важный путь между собой. Чтобы этого не допустить, Иран хочет иметь альтернативные варианты всех своих межгосударственных железных дорог со своими проектами, которые в основном действуют или проектируются через территорию других государств.

**Ключевые слова:** альтернатива, железная дорога, дорога, регион, путь, транспорт, работа, отношения, ресурс, политика

## **The Road Map of Iran as a New Alternative in the Region**

**Vardazaryan Yerem M.**

*Candidate of Political Sciences, Associate Professor of the Department of International Relations and  
Diplomacy, Yerevan State University (Yerevan, RA)  
evartazaryan@mail.ru*

**Hakobyan Erik A.**

*Undergraduate student, Faculty of International Relations,  
Yerevan State University (Yerevan, RA)  
erik.hakobyan.2020@gmail.com*

**Abstract.** From the 80s of the 20th century until today, Iran is under sanctions imposed by the United States, which does not allow the country to develop international economic ties with American and European countries and enter the world market. In an attempt to counterbalance and avoid domestic economic collapse in the face of imposed sanctions, Iran made a decision and since the last decades of the 20th century began to engage in a higher level of cooperation with regional countries, which was reflected in the policy of connecting its railway network with neighboring and other regional countries, most famously is called "railway policy".

Iran also wants to have a second, alternative option in addition to having a railway connection with any country, because that road may cease to be operational for various reasons, as a result of which the countries will lose this vital

path between them. In order to prevent this, Iran wants to have alternative versions of all its interstate railways with its projects, which mainly operate or are being designed through the territory of other states.

**Keywords:** alternative, railway, road, region, track, transport, work, relationship, resource, policy

Քաղաքագիտության մեջ հաճախակիորեն օգտագործվում է «երկաթուղային քաղաքակա- նություն» արտահայտությունը: Այն իրենից ներ- կայացնում է մի իրողություն, երբ տրանսպոր- տային միջոցների համար ճանապարհ նախա- գծելիս երկիրը ցանկանում է այլընտրանք գտնել, որպեսզի տարբեր պատճառներով առաջին ճանապարհի խափանման դեպքում անելանելի վիճակում չհայտնվի և կարողանա շահագործել այլընտրանքային տարբերակը: Իր աշխարհա- գրական դիրքով պայմանավորված՝ Իրանը ցան- կանում է տրանսպորտային միջանցք դառնալ Չինաստանից դեպի արևմուտք տանող ճա- նապարհին, որը հին աշխարհում հայտնի է եղել «Մետաքսի ճանապարհ» անվամբ, իսկ այսօր գրեթե նույն աշխարհագրական ուղին համար- վող և Չինաստանի կողմից ներկայացվող «Մեկ գոտի, մեկ ճանապարհ» նախագծի անունով:

Ինչպես արձանագրում է Միջազգային և անվտանգության հարցերի հայկական ինստի- տուտը, Իրանը վերջին տասնամյակներում ձեռնամուխ եղավ երկրի ներսում և սահման- ներից դուրս երկաթուղային ցանցը զարգացնել ու բարելավել, հատկապես այն ժամանակ, երբ կանխատեսելի էր դառնում, որ Իրան-ԱՄՆ լարվածությունը չի թուլանա, իսկ ԱՄՆ-ի կողմից Իրանի նկատմամբ կիրառվող պատժամիջոց- ները չեն վերացվի մոտակա տարիներին: Երկրի ներսում Իրանը գծել էր 20-ամյա ծրագիր (2005-2025), ըստ որի՝ մինչև 2025 թվականը երկաթու- ղային ցանցը այն աստիճանի պետք է բարե- լավված և արդիականացված լինի, որ ուղևոր- ների թիվը 25 մլն-ի փոխարեն լինի 65 մլն [1]: Սա ցույց է տալիս ցանցի բազմազանությանն ու օգտագործման նպատակահարմարությանն ուղղված Իրանի ինտենսիվ աշխատանքները: Բացի ուղևորներից, տրամաբանական հե- տևանք է թողնում նաև այն փաստը, որ Իրանը ցանկանում է մեծացնել երկաթուղիների միջո- ցով բեռնափոխադրումների ծավալը:

Դեռևս 1996 թվականին Իրանի և Թուրք- մենաստանի միջև կառուցվել էր երկաթուղի, որը հայտնի է «Թեջեն-Մերասի-Մեշհեդ երկաթգիծ» անվամբ, որը ավարտին հասցվեց 2014 թվա- կանին, երբ երկաթգծի երկարությունը հասավ Ղազախստան: Քանի որ Չինաստանը համար- վում է Իրանի գլխավոր գործընկերը, Իրանը երկար տարիներ աշխատել է այն ուղղությամբ, որպեսզի Չինաստանի հետ երկաթուղային ճանապարհով ապահովված լինի: Այդ նպատա- կով Իրանից դեպի Ղազախստան ձգվող երկա- թուղու կառուցումը շարունակվեց՝ հասնելով Չինաստան, իսկ արդեն պատրաստի երկա-

թուղով առաջին գնացքի ուղևորությունը տեղի ունեցավ 2016 թվականին, որը տևեց մոտ 2 շաբաթ՝ ավելի կարճ, քան նավերով է տեղա- փոխությունը իրականացվում Չինաստանից դեպի Իրան և հակառակ ուղղությամբ:

Քանի որ Իրանի համար Չինաստանը որպես առևտրային գործընկեր առաջնային դիրքում է գտնվում և նրա հետ առևտրաշրջա- նառությունը տարեցտարի մեծանալու միտում ունի, Իրանը, բացի Ղազախստանով անցնող երկաթուղուց, անհրաժեշտություն է համարում դեպի Չինաստան տանող երկրորդ՝ այլընտրան- քային ճանապարհ որոնել: Ինչպես հայտա- բարում է Ղրղզստանում Իրանի դեսպան Ալի Նաջաֆի Խոշրուդին, նախատեսվելիք այդ «հնգակողմ երկաթուղին կկապի Իրանը Աֆղա- նստանի, Տաջիկստանի և Ղրղզստանի տարածք- ներով Չինաստանի հետ» [2]: Նախնական չա- փումներով երկաթգծի երկարությունը կազմում է մոտ 2000 կմ, որի ամենադժվար ուղին անցնե- լու է Տաջիկստանի տարածքով, քանի որ ճանա- պարհի այս մասում են գտնվում ամենաբարդ ռելիեֆային տեղանքները, այդ իսկ պատճառով նախահաշվային արդյունքները ցույց են տալիս, որ երկաթուղու կառուցման ամենաձախաստար հատվածը հենց Տաջիկստանում է գտնվում: Ինչ վերաբերում է Աֆղանստանին, Իրանը վերջինիս հետ դեռևս 2017 թվականի հուլիսին փոխըմբռն- ման հուշագիր է ստորագրել, ըստ որի՝ երկու երկրների երկաթուղային ցանցերը առաջի- կայում կկապվեն իրար [3]: Այլընտրանքային ճանապարհի կառուցումը Իրանի համար ևս մեկ շահավետ քայլ կլինի, քանի որ դրա միջոցով վերջինս միջազգային ծրագրում կինտեգրի և կկապվի իրանախոս բնակչություն ունեցող Տաջիկստանի հետ:

Իրանական երկաթուղային ճանապարհը արևմտյան հատվածում շարունակվում է երեք ուղղություններով, որոնցից մեկը անցնում է Իրաքի և Սիրիայի տարածքով ու հասնում Միջերկրական ծով, երկրորդը Թուրքիայի տա- րածք է ներգործում, իսկ երրորդը՝ Հարավային Կովկասով: Իրանական երկաթուղին դեպի Իրաք նախատեսում է ունենալ երկաթուղային երկու ճանապարհ, որոնցից առաջինը իրա- նական ալ-Շալամչե սահմանային տերմինալը կկապի իրաքյան Բասրա քաղաքի հետ՝ դրանով իսկ առաջնահերթ լուծելով ուխտագնացների ուղևորությունը դեպի շիայական սրբավայրեր առավել մատչելի ճանապարհով: Իրաքով անցնող հաջորդ ուղղությունը հյուսիսով դեպի Սիրիա գնացող ուղին է, որի վերաբերյալ բավականին ընդգրկուն է խոսել Իրանի նախկին

նախագահ Հասան Ռուսիանին նախընտրական քարոզչության ժամանակ Իրանի Քուրդիստան նահանգ այցելելիս՝ հայտարարելով, որ ստեղծվելիք երկաթուղին կանցնի Իրանի Քուրդիստան նահանգով, Իրաքի տարածքով կկապվի Սիրիայի արևմտյան, մասնավորապես՝ Լաթաքիա նավահանգստի հետ և դուրս կգա դեպի Միջերկրական ծով [4]: Իրանական երկրորդ ուղղությունը դեպի արևմուտք Թուրքիայի տարածքով անցնող երկաթուղին է, որը հասում է Վանա լիճը՝ լաստանավային փոխադրումների միջոցով [5]:

Երրորդ ուղղությունը Հարավային Կովկասի տարածաշրջանն է: Այս տարածքով Իրանը կապվում է ոչ միայն Արևելյան Եվրոպայի, այլև Ռուսաստանի Դաշնության հետ, իսկ Ռուսաստանի տարածքի միջոցով կապի դուրս գալիս դեպի Հյուսիսային Եվրոպա: Իրանից դեպի Հարավային Կովկաս տանող երկու ուղղություններից մեկը Աստարայի սահմանային կետն է, մյուսը՝ նախիջևանյան Չուլֆան: Ինչպես գիտենք, Իրանի նախաձեռնությամբ դեռևս 2000 թվականին կնքվել է բազմակողմ համաձայնագիր Իրանի, Ռուսաստանի ու Հնդկաստանի կառավարությունների միջև «Հյուսիս-Հարավ» նախագծի ստեղծման մասին [6]: Եվրոպական երկրների հետ ապրանքների շրջանառությունը իրականացվում է Մուեզի ջրանցքով, իսկ «Հյուսիս-Հարավ» նախագծի իրագործման դեպքում ապրանքաշրջանառության ժամանակատարությունը 2 անգամ կկրճատվի: Նախագծին տարբեր ժամանակահատվածներում բազմաթիվ երկրներ են միացել. դրանցից մեկը Ադրբեջանն է, որը 2005 թվականին է միացել ու իր աշխատանքները սկսել Իրանի հետ երկաթուղային, ավտոմոբիլային ու ծովային ճանապարհներով երթուղիներ մշակելու ուղղությամբ [7]: Իրանը միայն «Հյուսիս-Հարավ» նախագծով երկաթուղային երեք ուղղություններով է կապվում իրենից հյուսիս գտնվող երկրների հետ: Դրանցից մեկը այն երկաթգիծն է, որը Թուրքմենստանով հասնում է Ղազախստան, իսկ այնտեղից բաժանվում երկու մասի. մեկը նույն ուղղությամբ միանում է Ռուսաստանի երկաթուղային ցանցին, մյուսը թեքվում դեպի արևելք ու հասնում Չինաստան: Այս ուղին առավել հայտնի է որպես «Հյուսիս-Հարավ» նախագծի արևելյան ճյուղ [8]: Իսկ մյուս երկուսը անցնում են Հարավային Կովկասով. դրանցից ավելի հեռանկարային և ապագայում լիարժեք գործող տարբերակը Իրանից դեպի Ադրբեջան կառուցվող Ռեշտ-Աստարա երկաթուղին է, որը ժամանակի ընթացքում բախվել է բազմաթիվ խնդիրների, սակայն միաժամանակ համարվում է տարածաշրջանի հզոր նախագծերից մեկը: Ղազվին-Ռեշտ-Աստարա երկաթգիծը Հյուսիսային

Եվրոպան և Հարավային Ասիան կապող «Հյուսիս-Հարավ» տրանսպորտային միջանցքի մի մասն է: Քանի որ այս ուղղությունը, մասնավորապես, երկաթուղային ճանապարհը, մեծ նշանակություն ունի Հայաստանի՝ Իրանի համար որպես այլընտրանքային ուղի լինելու փաստին, անհրաժեշտ է մի քանի մանրամասներ նշել: Երկաթգծի իրանական հատվածը սկսվում է Ղազվին քաղաքից և Ռեշտ քաղաքով հասնում Աստարա բնակավայր, որտեղից միանում է ադրբեջանական Աստարա կենտրոնին ու այնտեղից միանում Ադրբեջանի երկաթուղային ցանցին: Նաև նախագծում ներառված է, որ Իրանի Էնզելի քաղաքից նույնպես երկաթուղային գիծ է միանալու Ռեշտ-Աստարա երկաթուղուն: Մինչ ադրբեջանական ցանցին միանալը Իրանը բազմաթիվ խոչընդոտների է հանդիպել իր տարածքում երկաթգիծը կառուցելու համար: Իրականում Ղազվին, Ռեշտ և Աստարա քաղաքների միջև գտնվող հսկայական տարածքները գտնվում են բավականին բարդ ռելիեֆային դիրքերում, որտեղ երկաթգծի կառուցումը կապվում է մեծ ծախսերի հետ, միաժամանակ շատ ժամանակատար է: Օրինակ, Ղազվինից Ռեշտ ընկած երկաթգծի երկարությունը կազմում է 205 կիլոմետր, որի կառուցումը սկսվել է 2006 թվականին և ավարտվել միայն 2017-ին: Նախնական հաշվարկներով որոշված էր, որ տարեկան 3,8 մլն ուղևոր և 10 մլն տոննա բեռ կփոխանակվի Ռեշտ-Էնզելի ու Ռեշտ-Աստարա երթուղու կառուցման ավարտից հետո, ինչի վերաբերյալ հայտնել էր Գիլան նահանգի դեռևս այդ ժամանակվա նահանգապետ Մոստաֆա Սալարին, սակայն այն ժամանակ, երբ Ղազվին-Ռեշտ երկաթգծի կառուցումը ավարտին էր հասցվել, Ղազվին նահանգի Չարգասման հարցերով փոխնահանգապետ Ալի Ֆարոխզադը ասել էր, որ Ղազվին-Ռեշտ երկաթուղին տարեկան կհասցնի մոտ 2,5 մլն ուղևոր ու կտեղափոխի 7-7,5 մլն տոննա բեռ: Փաստը ցույց է տալիս, որ առկա խոչընդոտների պատճառով առաջին հերթին Իրանը տուժեց, քանի որ նախագծի իրականացման ժամանակատարությունը նախապես հաշվարկված ծրագրերը ամբողջովին կամ մասնակիորեն խափանեցին: Դրա վերաբերյալ խոսել է Հյուսիսային Ռեշտ քաղաքը ներկայացնող խորհրդարանի անդամ Մոհամմադ Սադեղ Հասանին. «Երկաթուղին հիմնականում նախատեսված է բեռնափոխադրումներ իրականացնելու համար, սակայն, ցավոք, մի քանի տարվա ջանքերից հետո մենք կարողացանք բացել միայն դեպի Ռեշտ երկաթուղին», միաժամանակ խոսելով դեպի Էնզելի հասնող երկաթուղու մասին՝ հավելել, որ մի քանի խնդիրների պատճառով չեն կարողացել ավարտել նախագիծը, և չեն կարող կանխատեսել այդ երկաթուղու վերջնական գործարկման ժամկետը

[9]: Երկայթուղու մյուս հատվածը, որը գտնվում է իրանական Աստարայի ու ադրբեջանական Աստարայի միջև, ինչի 8 կմ հատվածը գտնվում է Ադրբեջանի տարածքում, 2 կմ-ը՝ Իրանի, վաղուց ավարտին է հասցվել և երկար ժամանակ է, ինչ գործում է [10]: Իսկ երրորդ հատվածը, որը գտնվում է Ռեշտ և Աստարա քաղաքների միջև, դեռ շահագործման չի հանձնվել, ինչը բավականին դժվարացնում է բեռների արագ փոխադրումը Ռեշտից Աստարա ու հակառակ ուղղություններով: Ներկայումս Աստարայի և Ռեշտի միջև բեռները փոխադրվում են ավտոմոբիլային ճանապարհով, ինչը խոչընդոտում է երթուղու զարգացմանը: Քանի որ Իրանի համար շատ ծանր է երկայթուղու այդ հատվածի կառուցումը, այլ երկրներ տարբեր ժամանակահատվածներում փորձել են աջակցել, որպեսզի շինարարությունը արագ ավարտվի և ավելի շուտ սկսի շահագործվել: Օրինակ, Ռուսաստանը 2022 թվականի սկզբին հայտարարել էր, որ մինչև 2030 թվականը պատրաստվում էր 1,5 մլրդ դոլլարի ներդրում իրականացնել Իրանում Աստարայից դեպի Ռեշտ տանող 164 կմ երկարություն ունեցող երկաթգիծը կառուցելու նպատակով [11]: Մեկ այլ ժամանակահատվածում Ադրբեջանը 500 մլն դոլլարի արտոնյալ վարկ է տրամադրել Իրանին այդ ճանապարհի կառուցման համար: Մինչև երկայթուղու լիարժեք կառուցումը այդ հատվածին որպես փոխարինող միջոց բացի ավտոմոբիլային տրանսպորտից, գործում է նաև Կասպից ծովով անցնող նավերով փոխադրումը: 2016 թվականին Բաքվում կայացած «Հյուսիս-Հարավ միջազգային տրանսպորտային միջանցք. նոր ուղղություններ, զարգացում և հեռանկարներ» ֆորում-երկխոսության ժամանակ Իրանի երկայթուղիների ղեկավար Մոհսեն Փուրսեյդ Աղային ասել է, որ այս դեպքում ապրանքները կտեղափոխվեն Բանդար Աբասից Ղազվին երկայթուղու միջոցով, Ղազվինից այլ մեքենաներով կտեղափոխվեն Աստարա, այնուհետև կտեղափոխվեն երկայթուղային ճանապարհներով Ադրբեջան, իսկ երկրորդ տարբերակով կիրականացվի վազոններից նավահանգստի նավերի վրա ապրանքների ուղղակի բեռնում, այնուհետև Ամիրաբադից ապրանքները նավերով կհասցվեն Բաքվի Այլաթ նավահանգիստ, իսկ այնտեղից երկայթուղով՝ Վրաստան: Այս նախագծի ավարտը թույլ կտա տարեկան տեղափոխել առնվազն 10 մլն տոննա բեռ [12]:

Իրան-Ադրբեջան կոմունիկացիոն-տնտեսական հարաբերությունները բարձր մակարդակի վրա են գտնվում և լայնամասշտաբ նախագծի վրա են համատեղ աշխատում: Ռեշտ-Աստարա երկայթուղու միջոցով Իրանը կկարողանա ամենակարճ ճանապարհով հասնել Ռուսաստան, մասնավորապես՝ Աստրախան և ավելի հյուսիսային երկրամասեր: Ադրբեջանի տարած-

քով Իրանը կարող է միանալ Բաքու-Թբիլիսի-Կարս երկայթուղուն, որը 2017 թվականից գործում է, սակայն այստեղ մեկ ուրիշ հանգամանք կա. Թավրիզի հատվածից դեպի նախիջևանյան Չուլֆա գնացող երկայթուղու վերագործարկման դեպքում անհրաժեշտություն չի լինի այլևս օգտվելու Բաքու-Թբիլիսի-Կարս երկայթուղուց, եթե բեռնափոխադրումները իրականացվում են դեպի արևմուտք ուղղությամբ: Եթե խոսքը գնում է դեպի Թուրքիա փոխադրմանը, ապա դրա համար կառուցված է Վանա լճի վրայով անցնող երկաթգիծը: Եթե չսկսվեն բանակցությունները Երասխ-Չուլֆա-Մեդրի երկաթգծի վերականգնման շուրջ, ապա Իրանը նախատեսում է վերականգնել Թավրիզից դեպի Չուլֆա ընկած երկաթգիծը և Նախիջևանի ու Դիլուջուի միջև ընկած մոտ 8 կիլոմետր երկարություն ունեցող սահմանով դուրս գալ դեպի Թուրքիա: Այս երկաթգծի մասին շատ է խոսվում թուրքական պետական ու ոչ պետական մակարդակներով, միաժամանակ նշվում, որ այդ գիծը հասնելու է Կարս ու դառնալու է Բաքու-Թբիլիսի-Կարս երկայթուղու մի ճյուղը: իսկ դեպի Ռուսաստան որպես այլընտրանքային երկաթուղային ճանապարհ Իրանի համար կարող է հանդիսանալ Վրաստանով դեպի Աբխազիա և այդտեղից դեպի Սոչի ճանապարհը, որը հիմա չի գործում փակ սահմանների պատճառով: Ինչ վերաբերում է Հայաստանին, ապա նախկինում պայմանավորվածություն էր ձեռք բերվել երկու երկրների միջև Հայաստանի տարածքով երկաթգիծ կառուցելու մասին, որը կկազմեր 470 կմ. այն Ազարակից կհասներ Գեղարքունիքի մարզում գտնվող Գագարինի կայարան, իսկ մյուս ուղղությունն կլիներ Մեդրի-Վայոց ձոր-Երասխ կապը [13]: Քանի որ այս նախագիծը շատ ծախսատար էր, որը իրականություն դարձնելու համար ավելի քան 5 մլրդ դոլլարի ներդրում պետք է կատարվեր, ժամանակի ընթացքում ավելի քիչ հեռանկարային դարձավ և առաջնային ծրագրերից մղվեց դեպի երկրորդային դիրքեր: Նկատելով, որ Հայաստանում «Հյուսիս-Հարավ» ճանապարհի շինարարությունը դեռ ավարտին չի հասցվում, երկայթուղային կապի համար բավականաչափ ներդրումների կատարումը այդ պահի դրությամբ անհրաժեշտ է, իսկ արխազական հատվածում Վրաստանի հետ սահմանը դեռևս փակ է մնում, Իրանը նախընտրեց «Հյուսիս-Հարավ» ծրագրով նախատեսված երկայթուղային և ավտոմոբիլային ճանապարհները անցկացնել Ադրբեջանի տարածքով, քանի որ Իրանին անհրաժեշտ էր ուղիղ կապ հաստատել Ռուսաստանի հետ, իսկ դեպի Ռուսաստան անցնող ամենակարճ ուղին անցնում է Ադրբեջանով:

Չնայած մեր երկիրը առայժմ դուրս է մնում այն ծրագրից, որը նախաձեռնել էր Իրանը իր

«երկաթուղային քաղաքականությունում»` հայ-իրանական հարաբերությունները բավականին սերտ կապերի մեջ են բազմաթիվ այլ ոլորտներում: Ի սկզբանե նորանկախ Հայաստանի արտաքին քաղաքականությունը հիմնվել է հետևյալ կարևորագույն դրույթի վրա. պետության և ժողովրդի անվտանգությունը խարսխված է բոլոր հարևանների հետ հարաբերությունների բարելավման սկզբունքի վրա: Ելնելով այս հիմնադրույթից` Հայաստանը եռանդուն քայլեր ձեռնարկեց իր հարավային հարևանի հետ դիվանագիտական հարաբերություններ հաստատելու ուղղությամբ [14]: Օրինակ, քննարկվել է հայ-իրանական սահմանին համատեղ առևտրային քաղաքի և Իրանի հետ համատեղ տեխնոլոգիական քաղաքի ստեղծման հարցը [15]: Քանի որ Իրանի նկատմամբ սահմանված են պատժամիջոցներ, նրան հարկավոր է, որպեսզի այլ երկրների միջոցով իր ապրանքները տեխնոլոգիական ու առևտրային ոլորտներում կարողանա արտահանի և վաճառի: Իրանի Արևելյան Ադրբեջան նահանգում էլեկտրաէներգիայի հետ կապված ավելի քան 2000 նախագծերի շրջանակներում դեպի Հայաստան էլեկտրահաղորդման նոր գիծ է բացվել, Հերիս-Մեդրի էլեկտրահաղորդման 90 կիլոմետրանոց գիծը գրեթե 400 կիլովատ էլեկտրաէներգիա է արտահանում Հայաստան [16]: Իր առանձնահատուկ դիրքներն ունեն Արաքս գետի վրա կառուցված հայ-իրանական սահմանին գտնվող կամուրջը, որի բացումն իրականացավ 1996 թվականին, և 1990-ականներին գազամուղի կառուցման որոշումը, սակայն քանի որ Հայաստանին ներմուծում էր մեծամասամբ ռուսական գազ, որի հետևանքով Ռուսաստանի ազդեցությունը այս ոլորտում մեր երկրում մեծ էր, գազամուղի կառուցումը 10 տարով հետաձգվեց: Այն սկսեց կառուցվել միայն 2004-ին, սակայն ծավալները զգալիորեն նվազեցված էին: Մեկ այլ իրողություն է Հայաստանի և Իրանի միջև Արաքսի վրա հիդրոէլեկտրակայաններ կառուցելու մասին ստորագրված համաձայնագիրը [17]:

Ներկա ժամանակներում, երբ Ուկրաինայում իրավիճակը ծայրահեղ սրվել է, և Արևմուտք-Ռուսաստան բացահայտ հակամարտությունը հասել է իր ճգնաժամային բնույթի ամենավերին աստիճանին, Հարավային Կովկասով անցնող երթուղիները էլ ավելի են կարևորվում շահագործող երկրների համար: Այս իրողության հետ կապված ՌԴ փոխվարչապետ Ալեքսանդր Նովակը Հյուսիս-Հարավ տրանսպորտային միջանցքի մասին հռչակագիրը ստորագրելու հարցերով անցկացված միջոցառման ժամանակ հայտարարել էր. «*Երևք պետություն (Իրանը, ՌԴ-ն և Ադրբեջանը) Հյուսիս-Հարավ տարանցիկ տրանսպորտային միջանցքի մասնակիցներ են:*

*Հաշվի առնելով աշխարհում տիրող փոփոխություններն ու զորքայ իրադարձությունները (հատկապես Ուկրաինայում տիրող դեպքերը), ինչպես նաև միջազգային տրանսպորտային ճանապարհներով ապրանքների ու էներգակիրների տեղափոխման հետ կապված խնդիրները, Հյուսիս-Հարավ տրանսպորտային միջանցքի կարևորությունը կրկին գրավել է միջազգային հանրության ուշադրությունը»:* Նա նշել է, որ այսօրվա դրությամբ սեփական բեռները տեղափոխելու համար այդ միջանցքի հնարավորություններից օգտվելու լուրջ պահանջարկ կա Մերձավոր և Միջին Արևելքի տարածաշրջանի երկրներում, ինչպես նաև այլ տարածաշրջանների պետություններում [18]:

Երբ տրանսպորտային կոմունիկացիա է կառուցվում, նախաձեռնող երկիրը, տվյալ դեպքում` Իրանը, ցանկանում է այլընտրանքային ճանապարհ ունենալ: Իրանը ցանկանում է երկաթուղային կապ ունենալ Չինաստանի հետ, որի համար կառուցվեց Չինաստան-Ղազախստան-Թուրքմենստան-Իրան երկաթգիծը: Ներկայումս, երբ մի ճանապարհը կա, Իրանը նախաձեռնում է իրագործել մի ծրագիր, որի արդյունքում կառուցված կլինի Չինաստան-Ղրղզստան-Տաջիկստան-Աֆղանստան-Իրան երկաթգիծը` որպես այլընտրանքային ճանապարհ: Իսկ Հարավային Կովկասում սկսում է Ղազվին-Ռեշտ-Աստարա երկաթգծի շինարարությունը, որպեսզի ամենակարճ ճանապարհով երկաթուղային կապ ունենա Ռուսաստանի և Հյուսիսային Եվրոպա հետ` միաժամանակ ունենալով որպես այլընտրանք երկաթուղին Նախիջևանի, Հայաստանի ու Վրաստանի տարածքով դեպի Ռուսաստան անցնող երկաթուղին` հուսալով, որ Աբխազիայի հետ սահմանը կվերաբացվի:

Ներկայիս իրողություններում Ռուսաստանի Դաշնության և Եվրոպական բազմաթիվ երկրների, մասնավորապես ԵՄ անդամ-երկրների միջև սահմանները փակված են` կապված Ուկրաինայում տիրող և օրեցօր լարվող իրավիճակի և ՌԴ-ի դեմ սահմանվող պատժամիջոցների հետ: ՌԴ-ի դեմ այժմ գործընթաց է սկսվել, որի նպատակն է վերջինիս ճանաչումը որպես ահաբեկչական կազմակերպություններին ֆինանսավորող պետություն, ինչը նպատակաուղղված է ՌԴ-ի ամբողջական մեկուսացում համաշխարհային քաղաքականությունում:

Իրանի համար Հայ-իրանական սահմանը «կարմիր գիծ» է. Իրանը իր բարձրաստիճան պաշտոնյաների հնչեցրած արտահայտություններով վստահեցնում է, որ ցանկացած գնով կպահպանի Հայաստանի հետ իր ձևավորած սահմանը: Իսկ ինչ վերաբերում է Լեռնային Ղարաբաղի հիմնախնդրին, Իրանը խուսափում է հստակ տեսակետ նշելուց և չեզոքություն է

պահպանում, որոշ դեպքերում հայտարարում Ադրբեջանի տարածքային ամբողջականության վերականգնման մասին՝ հաշվի առնելով իսլամի, առավելապես, շիիզմի գործոնը: Իրանը, հաշվի առնելով առաջնահերթ սեփական շահերը, տրանսպորտային և առևտրատնտեսական կապերի տեսանկյունից բավականին սերտ հարաբերությունների մեջ է գտնվում և՛ Ադրբեջանի, և՛ Թուրքիայի հետ: Պարզապես Ադրբեջանի հետ հարաբերությունների հերթական լարվածությունը այն աստիճանի հասնի, որ երկու երկրների միջև երթուղին որոշակի ժամանակով փակվի, Հայաստանի տարածքը Իրանի նրա համար կդիտվի որպես այլընտրանքային ճանապարհ:

### Օգտագործված գրականության ցանկ

1. Երկաթուղային աշխարհաքաղաքականություն. Իրանի վարած քաղաքականությունը տրանսպորտային հանգույց դառնալու ուղղությամբ, <https://hetq.am/hy/article/82058>
2. Иран вынашивает планы единой сети железных дорог со странами Центральной Азии, <https://www.ritmeurasia.org/news--2017-01-12--iran-vynashivaet-plany-edinoj-seti-zheleznyh-dorog-so-stranami-centralnoj-azii-27797>
3. Иран и Афганистан свяжут свои железные дороги, [https://iran.ru/news/economics/106210/Iran\\_i\\_Afganistan\\_svyazhut\\_svoi\\_zheleznye\\_dorogi](https://iran.ru/news/economics/106210/Iran_i_Afganistan_svyazhut_svoi_zheleznye_dorogi)
4. Железнодорожная линия соединит Иран со Средиземным Морем через Курдистан и Сирию, <https://by114.atervers.net/panel/75464-zheleznodorozhnaja-linija-soedinit-iran-so.html>
5. Иран организует транзитный железнодорожный коридор в Германию через Турцию, [https://iran.ru/news/economics/106483/Iran\\_organizuet\\_tranzitnyy\\_zheleznodorozhnyy\\_koridor\\_v\\_Germaniyu\\_cherez\\_Turciyu](https://iran.ru/news/economics/106483/Iran_organizuet_tranzitnyy_zheleznodorozhnyy_koridor_v_Germaniyu_cherez_Turciyu)
6. Международный транспортный коридор (МКТ) «Север-Юг» основан на соглашении, первоначально подписанном между Россией, Ираном и Индией в 2000 году. <https://regnum.ru/news/economy/2395750.html>
7. Азербайджан присоединился к соглашению в 2005 году. В целом этот документ ратифицировали 13 стран. <https://news.day.az/economy/1430979.html>
8. Հյուսիս-Հարավ նախագծի արևելյան ճյուղ՝ Ղազախստան-Թուրքմենստան - Իրան երկաթուղի, <https://goo.su/9bECd> (ссылка укорочена)
9. В Иране открылась железная дорога Решт - Казвин, <https://goo.su/su5t9F> (ссылка укорочена)
10. Тестовый грузовой поезд отправлен в четверг по железной дороге Астара (Азербайджан) - Астара (Иран), [https://tass.ru/ekonomika/4942072?utm\\_source=ru.wikipedia.org&utm\\_medium=referral&utm\\_campaign=ru.wikipedia.org&utm\\_referrer=ru.wikipedia.org](https://tass.ru/ekonomika/4942072?utm_source=ru.wikipedia.org&utm_medium=referral&utm_campaign=ru.wikipedia.org&utm_referrer=ru.wikipedia.org)
11. Россия собралась дать Ирану денег на строительство железной дороги, <https://lenta.ru/news/2022/07/26/pomozhem/>
12. АЖД разработали новый транзитный маршрут Юго-Запад – Персидский залив – Чёрное море, <https://portnews.ru/digest/16700/>
13. Ուֆայում Սարգսյանը խոսել է Հայաստան-Իրան երկաթուղային ճանապարհի կարևորության մասին, <https://www.azatutyun.am/a/27119092.html>
14. Հայ-իրանական հարաբերությունների Հայաստանի անկախության ձեռքբերումից հետո, <https://arar.sci.am/dlibra/publication/307994/edition/282838/content>
15. Հյուսիսային Իրանի բիզնեսը Հայաստանում ներկայացրել է իր սպրանքները, <https://armeniasputnik.am/20220901/hjusisajin-iranibiznesy-hajastanum-nerkajacrel-e-ir-apranqnerajd-tvum-paghpaghaky-47617462.html>
16. Iran launches new power transmission line to Armenia, <https://en.irna.ir/news/84870336/Iran-launches-new-power-transmission-line-to-Armenia>
17. Հայաստան-Իրան տնտեսական հարաբերությունները (1991-2008թթ.), [http://ysu.am/files/03L\\_Petrosyan.pdf](http://ysu.am/files/03L_Petrosyan.pdf)
18. Azerbaijan, Russia, Iran Sign Declaration on North-South Transport Corridor, <https://caspiannews.com/news-detail/azerbaijan-russia-iran-sign-declaration-on-north-south-transport-corridor-2022-9-11-0/>

Տճանա/Հանձնվել է՝ 11.02.2023

Րեցենզիվանա/Գրախոսվել է՝ 18.02.2023

Մրնյա/Ընդունվել է՝ 20.02.2023