

Հարավային Կովկասում ձևավորվող տրանսպորտային երթուղիները և տարածաշրջանային ու արտատարածաշրջանային պետությունների դիրքորոշումը

Մանվելյան Արմեն Բ.

պ. գ. թ., ՀՀ ԳԱԱ Արևելագիտության Ինստիտուտի ավագ գիտաշխատող (Երևան, ՀՀ)

ORCID iD: 0000-0003-4940-3700

armenmanvelyan@gmail.com

ՀՏԳ՝ 327.8; EDN: BMBLJA;

DOI: 10.58587/18292437-2023.6-15

Հանգուցաբառեր՝ Հարավային Կովկաս, երթուղիներ, երկաթուղի, 44-օրյա պատերազմ, Սյունիք, Նախիջևան, տրանսպորտային միջանցք, աշխարհաքաղաքականություն

Транспортные маршруты, формирующиеся на Южном Кавказе, и позиция региональных и внерегиональных государств

Манвелян Армен Б.

к.и.н., старший научный сотрудник, Институт востоковедения НАН РА (Ереван, РА)

Аннотация: 44-дневная война диаметрально изменила архитектуру безопасности Южного Кавказа, сложившуюся после первой Арцахской войны. Сегодня Армения уже не имеет того стратегического и географического превосходства, которое существовало до 27 сентября 2020 года: суверенный контроль над Арцахом и благоприятные оборонные характеристики, военные возможности, дополнительная 90-километровая граница с Ираном – географическое и геополитическое превосходство и т.д. Нынешняя власть Сама Республика Армения отказалась от своих географических и геополитических преимуществ, признав Арцах частью Азербайджана в октябре 2022 года в Праге. Это осуществлялось на основе так называемого улучшения отношений между Арменией и Азербайджаном и реализации новых дорожных возможностей, которые изначально были представлены в виде открытия транспортных маршрутов или «Зангезурского коридора» и в настоящее время представлены под названием «Перекресток Мир».

Ключевые слова: Южный Кавказ, маршруты, 44-дневная война, транспортный коридор, Сюник, Нахиджеван, геополитика, железная дорога

Transport routes emerging in the South Caucasus and the position of regional and extra-regional states

Manvelyan Armen B.

Candidate of Historical Sciences, Senior Researcher at the Institute of Oriental Studies of the National Academy of Sciences of the Republic of Armenia (Yerevan, RA)

Abstract, The 44-day war diametrically changed the security architecture of the South Caucasus that emerged after the first Artsakh war. Today, Armenia no longer has the strategic and geographical superiority that existed before September 27, 2020: sovereign control over Artsakh and favorable defense characteristics, military capabilities, an additional 90-kilometer border with Iran - geographical and geopolitical superiority, etc. The current government the Republic of Armenia itself abandoned its geographical and geopolitical advantages by recognizing Artsakh as part of Azerbaijan in October 2022 in Prague. This was carried out on the basis of the so-called improvement of relations between Armenia and Azerbaijan and the implementation of new road opportunities, which were initially presented in the form of the opening of transport routes or the Zangezur corridor and are currently presented under the name “Crossroads of the World”.

Keywords: South Caucasus, routes, 44-day war, transport corridor, Syunik, Nakhichevan, geopolitics, railway

Աշխարհաքաղաքական նոր իրողությունները 44-օրյա պատերազմից հետո

44-օրյա պատերազմը տրամազծորեն վերափոխեց Հարավային Կովկասի անվտանգային նարտարապետությունը, որը ձևավորվել էր Արցախյան առաջին պատերազմից հետո՝ 1994 թ. մայիսին կնքված հրադադարով [1]: Հետագա զիջումները և Արցախի հայաթափումը վերջնականապես ոչնչացրեց մեր անվտանգային-

ռազմավարական այն չնչին առավելությունները, որոնք դեռ պահպանվում էին նոյեմբերի 9-ի կնքված եռակողմ հայտարարությամբ:

Այսօր Հայաստանը այլևս չունի ռազմավարական և աշխարհագրական գերազանցություն, որոնք առկա էին մինչ 2020 թ. սեպտեմբերի 27-ը՝ Արցախի նկատմամբ ինքնիշխան վերահսկողություն և բարենպաստ պաշտպանական բնագծեր, ռազմական կարողություններ, Իրանի հետ

հավելյալ 90 կմ–անոց սահմանագիծ՝ աշխարհագրական և աշխարհաքաղաքական գերակայություն և այլն:

Այս իրողությունները վերջին 30 տարիներին ՀՀ-ին հնարավորություն էին տալիս կարևոր դեր խաղալ տարածաշրջանի անվտանգային համակարգում՝ իր խոսքը ունենալ Հարավային Կովկասում ընթացող աշխարհաքաղաքական գարգացումներում: Սակայն ՀՀ-ի գործող իշխանությունը ինքը հրաժարվեց աշխարհագրական ու աշխարհաքաղաքական առավելություններից 2022 թ.-ի հոկտեմբերին Դրագայում Արցախը ճանաչելով Ադրբեյջանի մաս [2]:

Սա իրականացվեց ՀՀ-ԱՀ հարաբերությունների իբեր թե լավացման և ճանապարհային նոր հնարավորությունների իրականացման հիմնավորմամբ, որը սկզբում ներկայացվում էր ճանապարհատրանսպորտային ուղիների բացման կամ «գանգեզուրի» միջանցքի տեսքով, իսկ ներկայումս ներկայացվում է «խաղաղության խաչմերուկ» անվամբ:

Ճանապարհային և հաղորդակցության հնարավորությունները Հարավային Կովկասում և Հայաստանը

1994 թ.-ից ի վեր, դարաբաղյան հակամարտությամբ պայմանավորված, հայ-ադրբեյջանական և հայ-թուրքական տրանսպորտային հաղորդակցությունները դադարել են գործել: Այս իրավիճակը էլ ավելի սրվեց վրացաբխազական հակամարտության հետևանքով փակված արխազական երկաթգծի պատճառով, ինչը ՀՀ-ին զրկեց երկաթգծային ուղիղ կապ ունենալ իր դաշնակցի՝ Ռուսաստանի Դաշնության հետ, որը նաև Հայաստանի հիմնական առևտրատնտեսական գործընկերն է եղել այս ողջ ընթացքում:

Արցախյան վերջին պատերազմում կրած պարտությունից և նոյեմբարի 9-ի հայտարարությունից հետո ՀՀ-ի շուրջ ստեղծված նոր իրողությունների շարքում է նաև տրանսպորտային հաղորդակցությունների ստեղծման կամ վերաբացման հարցը, որը նախևառաջ տեղ էր գտել հրադարի մասին եռակողմ հայտարարության իններորդ կետում, իսկ այնուհետև առանձին վերահաստատվել 2021 թ.-ի հունվարի 11-ի եռակողմ հայտարարությամբ [3]: Հետագայում ևս ՀՀ գործող իշխանությունները բազմաթիվ անգամ բարձրաձայնում էին Հայաստանը խաչմերուկի վերածելու իրենց ծրագրերի մասին:

ՀՀ գործող իշխանությունները ի սկզբանե դրական են արտահայտվել այս գործընթացի մասին՝ ընդգծելով ոչ միայն վերաբացված ավտոճանապարհների և երկաթուղիների տնտեսական հնարավոր օգուտները, այլև դրանից բխող՝ տարածաշրջանում խաղաղության հաստատման հնարավորությունը:

Ադրբեյջանը ընդհանուր առմամբ կողմ է արտահայտվում հաղորդակցությունների բացմանը և համառոտ են պահանջում է իրեն ճանապարհ տրամադրել՝ ՀՀ-ի տարածքով դեպի Նախիջևան և Թուրքիա ուղիղ կապ հաստատելու համար: Համաձայն նոյեմբերի 9-ի հայտարարության, ՀՀ-ն իր տարածքով հատուկ կարգավիճակ ունեցող ճանապարհ պետք է տրամադրի Ադրբեյջանին՝ Նախիջևանի հետ կապ հաստատելու համար:

Եվ եթե սկզբնական շրջանում խոսքը գնում էր Մեղրիով խորհրդային ժամանակներում գործող ճանապարհների և երկաթգծի վերականգման մասին, ապա հետագայում պաշտոնական Ադրբեյջանը առաջ քաշեց այսպես կոչված «Չանգեզուրի միջանցքի» գաղափարը, որը, ըստ որոշ հայտարարությունների, պետք է անցնի Սյունիքի հյուսիսով՝ մասնավորապես Գորիս-Միսիան հատվածով, որը Ադրբեյջանը Նախիջևանից բաժանող ամենանեղ հատվածն է [7]:

Ստեղծված նոր իրողությունների պայմաններում հստակ երևում է, որ տարբեր պետություններ, մասնավորապես Ռուսաստանը, Թուրքիան և Իրանը ռազմավարական առումով տարբեր մոտեցումներ և պատկերացումներ ունեն նոր տրանսպորտային հեռանկարների մասով: Հայաստանը այս առումով հայտնվում է տարբեր տերությունների շահերի բախման կիզակետում, որտեղ առկա են նաև Չինաստանի, Հնդկաստանի, ԱՄՆ-ի և ԵՄ-ի շահերը:

Այս համագործակցային-մրցակցային քաղաքականությունը ենթադրում է նաև, որ Ռուսաստանը և Թուրքիան, և Իրանի Իսլամական Հանրապետությունը, տարբեր պատճառներով կողմ են որպեսզի Հարավային Կովկասի 30 տարի փակված տրանսպորտային ճանապարհները վերջնականապես բացվեն և ամրացնեն կապերը Ռուսաստանի, Թուրքիայի և Իրանի միջև:

Սա սկզբունքային նշանակություն ունի ՌԴ համար: Ավելին, հենց այս գործընթացը կյանքի կոչելու նպատակով է 44-օրյա պատերազմից հետո ՌԴ-ն ստանձնեց Ադրբեյջանի և Հայաստանի միջև ակտիվ միջնորդի դերը: Ռուսաստանի առաջարկով Ռուսաստանի փոխվարչապետը, Հայաստանի և Ադրբեյջանի փոխվարչապետերի հետ դեռևս 2020 թ. նոյեմբերին ստեղծեցին աշխատանքային խումբ, որը փորձում էր չափորոշիչներ մշակել և տրանսպորտային հաղորդակցության գործընթացը վերակենդանեցնել [6]:

Միևնույն ժամանակ, հայ գործարար շրջանակներում կա անհանգստություն, որ սպաշրջափակումից առավել շատ օգտվելու է Ադրբեյջանը և Թուրքիան, այլ ոչ թե Հայաստանը, քանի որ ճանապարհների բացման դեպքում հայկական տրանսպորտային միջոցները Ադրբեյ-

ջանի տարածքում իրական սպառնալիքի տակ են լինելու՝ թողնելով հայկական ապրանքների անվտանգ տեղափոխման հարցը Բաքվի և Անկարայի հայեցողությանը:

Տրանսպորտային հաղորդակցությունների բացման համատեքստում սակայն, Ադրբեջանի հիմնական նպատակը «Չանգեզուրի միջանցք» նախագիծն է մնում: Բաքուն կարծում է, որ դա նախևառաջ կմիացնի Նախիջևանը Ադրբեջանին և ուղիղ կապ կհաստատվի Թուրքիայի հետ՝ նպաստելով ապրանքաշրջանառության ավելացմանն ու տնտեսական զարգացմանը: Ըստ Ադրբեջանի տնտեսական հաշվարկների, «Չանգեզուրի միջանցքը» բացվելու դեպքում ապրանքների փոխադրման ճանապարհաձախսերը էականորեն կնվազեն և եկամուտները կավելանան [8]:

Չուգահեռ, Ադրբեջանում էր, որ Հայաստանը կարող է օգտվել այս ամենից, եթե կատարի իր պահանջները. հրաժարվի Արցախից և դուրս բերի զորքերը, բացի Թուրքիայի հետ սահմանը, հրաժարվելով Յեղասպանության հարցից և այլն: Այս պայմանների կատարման դեպքում Ադրբեջանը և Թուրքիան պատրաստ են դիտարկել իրենց սահմանների բացման հարցը: Սակայն նույնիսկ Արցախից հարցից հրաժարումից ու Արցախի հայաթափումից հետո, Բաքուն հրաժարվում է գնալ համագործակցության և շարունակում է նոր պահանջներ առաջադրել:

Թուրքիան ունի իր հստակ պատկերացումները տարածաշրջանի տրանսպորտային հաղորդակցությունների բացման վերաբերյալ, որը ամենաբարձր մակարդակով շարունակաբար հնչեցնում է նոյեմբերի 9-ից սկսած: Ըստ այդմ, տրանսպորտային ապաշրջափակումը Անկարայում տեսնում են բացառապես «Չանգեզուրի միջանցքի» ստեղծման տեսքով: Թուրքերը այդ ճանապարհը կոչում են հենց միջանցք, որը պետք է ունենա հատուկ կարգավիճակ՝ գերծ հայկական որևէ տեսակի վերահսկողությունից: Ի հեճուկս հայկական կողմի ցանկության՝ շահագործել հայ-թուրքական տրանսպորտային փակված՝ օրինակ Կարս-Գյումրի երկաթգիծը, թուրքերը չեն պատրաստվում այս հարցը ընդգկել ապաշրջափակման իրենց օրակարգի մեջ:

Թուրքիա-Նախիջևան-Ադրբեջան կապը ցամաքային ճանապարհով հնարավոր է հաստատել կա՛մ Վայոց ձորի, կա՛մ Սյունիքի մարզի տարածքով: Վայոց ձորի մարզը թուրքերի համար պակաս կարևոր է, քան Սյունիքը, քանի որ այն չի հատվում տարածաշրջանի կարևորագույն տրանսպորտային ուղիների հետ: Բացի այդ, Վայոց ձորին սահմանակից Զարվաճառի շրջանի առկա ճանապարհային ցանցը, շրջանի աշխարհագրական հեռավորու-

թյունը ադրբեջանական քաղաքներից և սկանապատ դաշտերը հնարավորություն չեն տա նվազագույնը առաջիկա հինգ տարիներին այն ինտեգրել իրենց տնտեսական ծրագրերում և ճանապարհներ կառուցել դեպի Հայաստան (օր.՝ դեպի Չերմուկ) [9]:

Փոխարենը, եթե ճանապարհը անցնի Սյունիքով՝ Գորիս-Միսիան հատվածով, ապա այն կմիանա Ադրբեջանի կողմից կառուցված Բերձորի ճանապարհին, ու դրանով կինտեգրվի ադրբեջանական ճանապարհային ցանցին: Հետևապես, տեսականորեն ամենակարճ 40 կմ հատուկ կարգավիճակով ճանապարհը հնարավոր է կառուցել հենց Սյունիքի միջով՝ Հայաստանի Հանրապետության տարածքի ամենանեղ հատվածով [9]:

1930-ական թվականներին Խորհրդային Միությունը կառուցեց Նախիջևանը Մեղրիով Բաքվին կապող երկաթուղին: Արդյունքում, իրանական երկաթուղային ցանցը հյուսիսային Չուֆա քաղաքով միանում էր Նախիջևանի Չուֆա քաղաքին: Խորհրդային միության անկման նախօրեին Իրան՝ Չուֆայի երկաթուղով բեռնափոխադրումները հասել էին 2.69 միլիոն տոննայի՝ կազմելով Իրանի արտահանման մոտ 10 տոկոսը [4]:

Արցախյան առաջին պատերազմից հետո Նախիջևան - Բաքու երկաթուղին դադարեց գործել՝ զրկելով նաև Իրանին դեպի հյուսիս երկաթուղային կապից: Սակայն, 2020 թ.-ի նոյեմբերի 9-ի հայտարարությունը Իրանում նոր հույսեր առաջացրեց հարավկովկասյան նախկին տրանսպորտային ցանցի վերականգնման հեռանկարի մասով:

Վերջին տասնամյակում Իրանը Կովկասի հետ կապող երկու խոշոր նախագծեր են առաջարկել: Առաջինը կազմվել է 2005 թ.-ին Ռուսաստանի, Իրանի և Ադրբեջանի կողմից՝ նպատակ ունենալով երկաթուղով կապել հարավային Ադրբեջանի Աստարա քաղաքը իրանական Ռաշթ և Ղազվին քաղաքների հետ: Ծրագրի իրականացման ընթացքը դանդաղել է ֆինանսական խնդիրների, ինչպես նաև Իրանի նկատմամբ ԱՄՆ կողմից սանկցիաների պատճառով: Մինչ 2018 թ.-ը Ադրբեջանը համաձայնել էր 500 մլն դոլար հատկացնել մնացյալ 211 կմ Ռաշթ-Աստարա հատվածի շինարարությանը, սակայն Բաքվին այդպես էլ չհաջողվեց վճարել այդ գումարը, և ծրագիրը մնաց անավարտ [10]:

Իրականացվելու դեպքում այն կարող էր դառնալ Հյուսիս-հարավ միջազգային տրանսպորտային միջանցքի (INSTC) կարևոր բաղադրիչը: Վերջինս միջմայրացամաքային մուլտիմոդալ ճանապարհ է, որը սկիզբ է առնում Հնդկաստանից, ձգվում Պարսից ծոցով, Ադրբեջանով և Իրանով դեպի Ռուսաստան և Եվրոպա:

Երկրորդ ծրագիրը՝ «Հայաստանի հարավային երկաթուղին», ենթադրում էր Հայաստան-Իրան երկաթուղային կապի ստեղծում, որով Երևանը Սյունիքի միջոցով կապվելու էր Թավրիզին: 470 կմ երկարությամբ երկաթուղու արժեքը գնահատվել էր 3.5 միլիարդ դոլար, որը, սակայն, չհաջողվեց ձեռք բերել: Հայաստանը փորձ արեց այս ծրագրում ներգրավվել Չինաստանին, որպեսզի վերջինից ֆինանսական աջակցություն ստանա չինական Գուոի և ճանապարհ նախաձեռնության շրջանակներում: Սակայն, ամենայն հավանականությամբ, Պեկինում լրջորեն հետաքրքրված չեն այս ծրագրով՝ ի տարբերություն հյուսիս-հարավ այլընտրանքային ծրագրերի:

Նոյեմբերի 9-ի հայտարարությունից հետո Իրանը շտապեց իր աջակցությունը հայտնել խորհրդային տրասպորտային ցանցի վերականգման վերաբերյալ, ինչը Իրանին հնարավորություն կտա Չոլֆայով նախ կապվել Երևանի և Թբիլիսիի հետ (հյուսիս-հարավ), ապա նույն երկաթուղային ցանցով Հայաստանի հարավային մասով կապվել Բաքվի և ապա Ռուսաստանի հետ (արևմուտք-արևելք):

Ինչպես Իրանի նախկին արտգործ նախարար Մոհամմադ Չարիֆն էր նշել. «Չոլֆա-Նախիջևան երկաթուղու գործարկումը Իրանին անհրաժեշտ է հարևան երկրներ և եվրասիական շուկա մուտք ունենալու համար» [4]: Իրանի իշխանությունները նաև ընդձուլ են, որ Չոլֆա-Երասխ (Հայաստան) կապը կարող է ապագայում հող նախապատրաստել Կասպից ծով-Սև ծով միջանցքի համար: Հետևապես, Իրանի՝ կողմից երեսնամյա դադարից հետո հարավկովկասյան երկաթուղային ցանցին միանալը կարող է նպաստել տարածաշրջանային ինտեգրացիային, կյանքի կոչել հյուսիս-հարավ միջանցքի ստեղծումը և իրականություն դարձնել 3+3 ձևաչափով՝ Իրան-Ռուսաստան-Թուրքիա և Հայաստան-Ադրբեջան-Վրաստան:

Հետպատերազմյան շրջանում ԱՄՆ-ի քաղաքականությունը Հարավային Կովկասում առավելապես կենտրոնացած է եղել պատերազմի հետևանքների վերացման և ԵԱՀԿ Մինսկի խմբի շրջանակներում հակամարտության կարգավորման գործընթացի վերականգման վրա: Թեև պաշտոնական հայտարարություններում անդրադարձ կատարվել է տարածաշրջանային հաղորդակցությունների բացման հարցին, Վաշինգտոնը ավելի շատ ուշադրություն դարձրել է հայ-ադրբեջանական երկխոսության, ռազմագերիների վերադարձի և Արցախի կարգավիճակի շուրջ բանակցությունների վերսկսման վրա:

Մինևույն ժամանակ, հաղորդակցությունների բացման խնդրի նկատմամբ ԱՄՆ հրապարակային գուսպ կեցվածքը, Հայաստանի

սահմանների անձեռնմխելիության վերաբերյալ հայտարարությունները և դիվանագիտական շրջանակներից ստացված որոշակի տեղեկատվությունը վկայում են, որ ԱՄՆ կողմից չի ողջունվում Հայաստանի տարածքով դեպի Նախիջևան միջանցքի բացումը, որը Վաշինգտոնում հակված են դիտարկել որպես ռուսական կամ ռուս-թուրքական համատեղ նախագիծ: Այնուամենայնիվ, ԱՄՆ-ն սկզբունքորեն դեմ չէ հաղորդակցությունների բացմանը, պայմանով, որ դա չի ենթադրի հատուկ կարգավիճակ ունեցող ճանապարհների ստեղծում, այլ երկրների միջև նախկինում գոյություն ունեցած ճանապարհների ապաշրջափակում, ինչպիսին կարող է լինել խորհրդային երկաթուղիների վերագործարկումը:

90-ականներին՝ Եվրոպական ընկերակցության շրջանում, եվրոպական պետությունները արդեն իսկ հետաքրքրություն էին ցուցաբերում Հարավային Կովկաս՝ ՏՐԱՍԵԿԱ (TRACECA) և ԻՆՈԳԵՅԹ (INOGATE) ծրագրերի միջոցով [5]:

Առաջին ծրագիրը տրասպորտային հաղորդակցության ուղիների բազմազանեցման էր ուղղված և ներառում էր Հարավային Կովկասը և Կենտրոնական Ասիան: Երկրորդը՝ ԻՆՈԳԵՅԹԸ կրկնում էր նույն երթուղին, սակայն նպատակ ուներ աշխատել հակառակ ուղղությամբ՝ նախատեսելով կառուցել Միջին Ասիայից գազի ու նավթի խողովակաշարեր ու անջառնակ տարանցման համար ուղիներ դեպի Եվրոպա: Հետագայում ի հայտ եկան ավելի փոքր ծրագրեր, որոնք պետք է ներառվեին այս ծրագրերում և մասամբ լրացնեին այն: Օրինակ՝ հայտնի ՆԱԲՈՒԿՈ (Nabucco) գազախողովակաշարը, որը այդպես էլ իրականություն չդարձավ, կամ արդեն իսկ գործող Հարավկովկասյան գազային միջանցքը:

Դեռևս 2003 թ. ԵՄ անվտանգության ռազմավարության մեջ Հարավային Կովկասի կարևորությունը ընդգծվում էր նաև էներգետիկ մատակարարումների բազմազանեցման խնդրի համատեքստում [11]: Սա կարևոր է, քանի որ վերջին տարիներին ԵՄ-ում սկսել են մեծ տեղ տալ էներգետիկ բազմազանեցմանը, որն ունի աշխարհաքաղաքական նշանակություն՝ այդ կերպ նվազեցնելով անխաջրածնային կախվածությունը Ռուսաստանի Դաշնությունից: ԵՄ-ն վերջին տարիներին կրճատում է կախվածությունը ավանադական վառելիքից, նվազեցնելով դրանց սպառումը և այն փոխարինելով վերականգնողական էներգետիկայով, թեև կախվածությունը ավանդականից նշանակալի չափով դեռ առկա է:

Քանի որ ներկայումս որևիցե հստակ պայմանավորվածություն և ժամկետներ չկան, հնչում են կարծիքներ, որ թեև ոչ նշանակալի, բայց ինչ որ օգուտներ Եվրոպան կարող է

ստանալ ավելի արագ հաղորդակցության դեպքում, եթե Թուրքիայից բացվի ճանապարհ դեպի Ադրբեջան և ապա Կասպից ծովի ավազանի մյուս պետություններ: Բայց ԵՄ համար հստակ չէ, թե այս ամենը ինչ է իրենից ներկայացնում և ինչպես են զարգանալու իրադարձությունները: Այստեղ ևս որոշիչ գործոն կա՝ կապված բանակցային գործընթացի և նրա բովանդակության վրա ՌԴ նշանակալի ազդեցություն հետ, ինչը ԵՄ-ի համար խնդիր է, քանի որ հասկանալի է, որ ՌԴ ամեն ինչ անելու է ԵՄ ազդեցությունը այս առումով նվազագույնի հասցնելու համար:

Տարածաշրջանում տրանսպորտային հաղորդակցությունների բացման տնտեսական արդյունավետության մասին խոսելիս՝ անհրաժեշտ է նախ հասկանալ, թե կստանա արդյոք Հայաստանը օգուտ դրանց շահագործումից, թե՛ ոչ: Ամենայն հավանականությամբ՝ ոչ, առավել ևս, երբ խոսքը գնում է միջանցքի մասին, ինչը արտոնյալ պայմաններով անցման հնարավորություն է ենթադրում, որը հայկական կողմը չի վերահսկելու: Բացի այդ, եթե նույնիսկ այն հայերի կողմից վերահսկվի, ապա 30-40 կմ-ի համար արդյոք ինչ որ մեկը պատրաստվում է Հայաստանին յուրջ գումար վճարել և արդյոք Երևանը համապատասխան կարողություններ գումարի շուրջ բանակցություններում ունի առավելագույնը ստանալու համար: Այս կարևոր հարցերը առաջին հայացքից են միայն տնտեսական, բայց իրականում քաղաքական խնդիրներ են: Օրինակ, Վրաստանը, որը ինչ որ պահի շոշափելի գումար էր ստանում տարանցիկ խողովակաշարերի համար, հիմա տարեկան ստանում է ընդամենը 50 միլիոն դոլար [12]:

Եվ սա դեռ խողովակաշարերի համար, մինչդեռ հայտնի չէ ավտոճանապարհի համար նախատեսվում է ինչ որ վճար, թե՛ ոչ: Մյուս կողմից, հայ-թուրքական սահմանի բացման դեպքում առաջ կգա նաև հայ և թուրք գործարարների, արդյունաբերողների, գյուղատնտեսների միջև ուղիղ մրցակցության խնդիրը, և որտեղ հայերը հաղթելու հնարավորություն չունեն: Առավել ևս, որ թուրքական պետությունը վստահաբար աջակցելու է իր բիզնեսին և այդպես հայկական շուկան յուրացվելու է թուրքերի կողմից:

Այսպիսով, սահմանի բացման դեպքում ավելի հավանական է, որ Հայաստանում արտադրությունը կնվազի, ներքին շուկայում կմեծանա մրցակցությունը, սակայն դրսի շուկա մուտք գործելու հնարավորություն հայերը չեն ունենա: Մինչև պատերազմը որոշ հաշվարկներ արվել էին, թե ինչ կլինի սահմանների բացման դեպքում: Համաձայն դրանց, ՀՀ-ն տարեկան 1 տոկոս ՀՆԱ-ի աճ պետք է ունենա, թեև սա նույնպես վիճելի է: Գումարած, եթե նախկինում

Հայաստանը կարող էր ավելի ամուր դիրքերից բանակցել, ապա հիմա այդ ներուժը շատ ավելի թույլ է:

Եզրակացությունները

Հարավային Կովկասը թևակոխում է աշխարհաքաղաքական մի շրջափուլ, որտեղ տարածաշրջանային օրակարգի առաջնային հարցերից է դարձել տրանսպորտային-հաղորդակցության նոր ուղիների և սահմանների բացման խնդիրը: Այս հեռանկարը կարող է փոխել ոչ միայն Հարավային Կովկասի երկրների հաղորդակցային քարտեզը, այլև միջպետական հարաբերությունների որակը և այլ տերությունների ընդգրկվածությունը այստեղ:

Սակայն, Հարավային Կովկասի տրանսպորտային-հաղորդակցային նոր հնարավորությունները տարբեր պետությունների կողմից յուրովի է մեկնաբանվում: Ադրբեջանի և Թուրքիայի համար սա առաջին հերթին ենթադրում է «Չանգեզուրի միջանցքի» ստեղծում:

Ռուսաստանը հետպատերազմյան Հարավային Կովկասի երկարաժամկետ կայունության գրավականը համարում է տրանսպորտային հաղորդակցությունների վերաբացումը և հակամարտ կողմերի միջև տնտեսական հարաբերությունների ստեղծումը իր վերահսկողությամբ:

ԱՄՆ-ը և Եվրամիությունը աջակցում է հետպատերազմյան Հարավային Կովկասում ճանապարհների ապաշրջափակման գաղափարին՝ ելնելով իրենց ռազմավարական շահերից, որոնցից առանցքային է Իրանի մեկուսացման շարունակական ուժեղացումը և տարածաշրջանում Ռուսաստանի դիրքերի թուլացումը:

Իրանի համար թուրք-ադրբեջանական ակտիվությունը նոր մարտահրավեր է, որը սպառնում է կտրել այդ պետությունը իր հյուսիսիային հարևան Հայաստանից, ուժեղացնելով իր մեկուսացումը, և դեպի հյուսիս՝ Ռուսաստան ճանապարհային հարցերում կախման մեջ գցել Ադրբեջանից:

Հայաստանի համար տրանսպորտային ապաշրջափակումը ավելի շուտ ռիսկեր և քան հնարավորություններ է պարունակում: «Չանգեզուրի միջանցք» կոչվող ծրագրի իրագործումը էականորեն կնվազեցնի հայկական պետության ինքնիշխանության աստիճանը: «Խաղաղության խաչմերուկի» գաղափարի «Չանգեզուրի միջանցքի» ընդլայնված տարբերակն է ավելի մեծ ռիսկերով և անվտանգային խնդիրներով: Ստեղծված աշխարհաքաղաքական ներկա իրականության մեջ նոր ուղիների բացման և խորհրդային երկաթուղիների վերագործարկման հեռանկարը նվազագույնն է: Մյուս կողմից, հարևանների հետ հարաբերությունների ստեղծումը, ադրբեջանաթուրքական ապրանքների ներհոսքը հղի է սեփական արտադրական

հզորությունների նվազման, ապա քաղաքական կախվածության մեջ ընկնելու վտանգներով:

Օգտագործված գրականության ցանկը

1. Հայ-ադրբեջանական (Բիշկեքյան) հրադադարի պայմանագրի տեքստը // <https://karabakhfacts.com/wp-content/uploads/2013/12/Ceasefire.pdf>
2. Երևանը ճանաչել է Լեռնային Ղարաբաղը որպես Ադրբեջանի մաս. ՌԴ ԱԳՆ // <https://yerkir.am/hy/article/2023/07/15/15317>
3. Նիկոլ Փաշինյանի, Վլադիմիր Պուտինի և Իլհամ Ալիևի հանդիպման արդյունքներով ընդունվել է համատեղ հայտարարություն // <https://www.primeminister.am/hy/press-release/item/2021/01/11/Nikol-Pashinyan-Moscow-meeting-Announcement/>
4. Jolfa-Nakhchivan railway facilitates Iran's access to Eurasia // <https://en.irna.ir/news/84680974/Jolfa-Nakhchivan-railway-facilitates-Iran-s-access-to-Eurasia>
5. The European Union's TACIS programme // https://www.traceca-org.org/fileadmin/fm-dam/Tacis/tacis_traceca_eval.pdf
6. Հայաստանի, Ադրբեջանի և Ռուսաստանի փոխվարչապետերը մոտ օրերս հանդիպելու են // <https://www.azatutyun.am/a/31069644.html>

Հեղինակի հարցազրույցները առաջատար փորձագետների հետ

7. Հարցազրույց Եվրասիա փորձագիտական ակումբի համակարգող, քաղաքական վերլուծաբան, ք.գ.թ., դոցենտ Արամ Սաֆարյանի հետ:
8. Հարցազրույց Ադրբեջանի հարցերով փորձագետ, ք.գ.թ., Անժելա Էլիբեգովայի հետ:
9. Հարցազրույց թուրքագետ, պատմական գիտությունների թեկնածու, ԵՊՀ դասախոս Վարուժան Գեղամյանի հետ:
10. Հարցազրույց պ.գ.թ., իրանագետ, ՀՀ ԳԱԱ Արևելագիտության ինստիտուտի Իրանի բաժնի վարիչ Գոհար Իսկանդարյանի հետ:
11. Հարցազրույց ք.գ.թ., ԵՊՀ դոցենտ Նարեկ Գալստյանի հետ:
12. Հարցազրույց տնտեսագետ, «Կովկաս» ինստիտուտի գիտաշխատող Հրանտ Միքայելյանի հետ:

Տժանա/Հանձնվել է՝ 29.11.2023

Рецензирована/Գրախոսվել է՝ 06.12.2023

Принята/Ընդունվել է՝ 08.12.2023