

## Հյուսիս-Հարավ նախագիծ. ևս մեկ մայրուղի պատրաստ է շահագործման ԱՌՎԱԿ կենտրոնի մեկնաբանությունը, 06.06.2024 թ.

2024 թ. հունիսի սկզբին Թեհրանը պաշտոնապես հայտնեց, որ ավարտել է երկաթուղու այն հատվածի շինարարությունը, որը կմիացնի Պարսից ծոցի Բանդար Աբբաս նավահանգիստը Կասպից ծովի Էնզելի (Բանդարե Անզալի) նավահանգստի հետ: Այսպիսով, Հյուսիս-Հարավ նախագծի հիմնական լոգիստիկ հաղորդակցություններից մեկը պատրաստ է շահագործման: Այն կապահովի Հնդկական օվկիանոսից Իրան ժամանող ապրանքների տեղափոխումը Կասպից ծովի նավահանգստային պահեստներ, որտեղից նավերով դրանք կհասցվեն Աստրախան, իսկ այնուհետև երկաթուղով և մայրուղիներով Բալթյան կամ Մերձսևծովյան տարածաշրջաններ: Իհարկե, այս երթուղին ենթադրում է նաև բեռների հետադարձ տեղափոխություն:

Այսպիսով, համաշխարհային նախագիծը ձեռք է բերել հաղորդակցության ևս մեկ կարևոր հատված՝ նպաստելով Եվրոպայի և Հնդկական օվկիանոսի ավազանի երկրների միջև ապրանքաշրջանառության ընդլայնմանը:

Ըստ ոլորտային փորձագետների հաշվարկների՝ Սանկտ Պետերբուրգից հնդկական Մումբայ ապրանքների առաքումը Հյուսիս-Հարավ նախագծի առաջարկվող երթուղիներով կտևի մոտ 10 օր՝ գոյություն ունեցող, հիմնականում՝ Միջերկրական ծովով և Սուեզի ջրանցքով անցնող այլ երթուղիների 30-45 օրվա փոխարեն: Ժամանակային առավելությունը էական ազդեցություն կունենա փոխադրման գնի վրա և, ի վերջո, դրական ազդեցություն կունենա փոխադրվող ապրանքների վերջնական արժեքի և մատչելիության վրա: Սա հատկապես կարևոր է Արևելյան Աֆրիկայի մերձափնյա աղքատ պետությունների և Կենտրոնական Ասիայի՝ մթերային խնդիրներ ունեցող չորային երկրների համար: Աշխարհում աշխարհաքաղաքական անկայունության և աճող կլիմայական ու բնապահպանական խնդիրների լույսի ներքո մոլորակի խիտ բնակեցված շրջաններին սննդի անխափան մատակարարումը դառնում է ավելի ու ավելի բարդ խնդիր և, հետևաբար, Հյուսիս-Հարավ նախագիծն, իր առավելությունների շնորհիվ, առանձնահատուկ կարևորություն է ստանում:

Հյուսիս-Հարավ նախագծի հեռանկարները մեծապես կապված են դրա հիմնական շահառուների՝ Ռուսաստանի, Իրանի և Հնդկաստանի ցանկության հետ՝ հնարավորինս դիվերսիֆիկացնել տրանսպորտային ուղիները: Այսպիսով, բացի Ադրբեջանի տարածքով ուղիղ երկաթուղային հաղորդակցությունից, Ռուսաստանի Դաշնությունը և Իրանը ձգտում են «երկրորդ կյանք» հաղորդել Վոլգա-Կասպյան հայտնի առևտրային ճանապարհին, որը հնագույն ժամանակներից ծառայում էր Վոլգայի խանություններին, իսկ հետո՝ նաև Մոսկովյան Ռուսիային, նաև ապահովում հուսալի հաղորդակցություն՝ Հարավային Ասիայի և Մերձավոր Արևելքի հետ: Այս առևտրային ճանապարհի

վերաաշխուժացման նոր տարրը պետք է լինի Վոլգա-Դոն ջրանցքը, որով Իրանից ժամանող ապրանքները նավերով պետք է տեղափոխվեն Ազովի ծով և ավելի ուշ՝ դեպի արևմտյան մերձսևծովյան երկրներ:

Երթուղիները դիվերսիֆիկացնելու ձգտման մեկ այլ օրինակ է հայ-վրացական ցամաքային ճանապարհը, որի համար Թեհրանը և Նյու Դելին հետևողականորեն լոբբինգ են իրականացրել՝ չնայած Ադրբեջանի դժգոհությանը և Սյունիքի տեղանքի ռելիեֆի բարդությանը, ինչը հաղթահարելու համար մեծ ծախսեր է պահանջվում: Ռուսաստանը նույնպես բավականին դրական է վերաբերվում այս երթուղուն: Եվրասիական միջկառավարական խորհրդի 04.06.2024 թ. հերթական նիստի շրջանակում ՌԴ փոխվարչապետ Ալեքսեյ Օվերչուկն ընդգծել էր, որ Հյուսիս-Հարավ ավտոմայրուղու Քաջարանի թունելի կառուցումը կարևոր ենթակառուցվածքային ծրագիր է, որը կօգնի Հայաստանի և Վրաստանի միջոցով Իրանը կապել Ռուսաստանի և Սև ծովի հետ: Օվերչուկի կարծիքով, պատահական չէ, որ ֆինանսավորման մի մասն իր վրա է վերցրել Կայունացման և զարգացման Եվրասիական հիմնադրամը, որի հիմնական դոնորը հենց Ռուսաստանի Դաշնությունն է:

Այսպիսով, Հյուսիս-Հարավ նախագծի աշխարհագրության առավելագույն դիվերսիֆիկացիան և ընդլայնումը ոչ միայն կմեծացնի փոխադրումների ծավալը, այլև կպահպանի անխափան մատակարարումների հնարավորությունն այն դեպքում, երբ ֆորս-մաժորը «խաղից դուրս կբերի» որևէ տարանցիկ երկիր, կամ եթե այդ երկիրն իր ծառայությունների համեմատ չափազանց մեծ աշխարհաքաղաքական գին կպահանջի: Եվ բավական հիմքեր կան ենթադրելու, որ այս առումով Մոսկվան, Նյու Դելին և Թեհրանը ամենաշատը անհանգստացած են ալիևյան Ադրբեջանով: