

**Վրաց-աբխազական երկաթուղու վերագործարկման  
հեռանկարներն ու խոչընդոտները  
ԱՌՎԱԿ կենտրոնի մեկնաբանությունը, 05.07.2024 թ.<sup>1</sup>**

Ռուսաստանի Դաշնության և Իրանի՝ «Հյուսիս-Հարավ» մեգանախագիծը կյանքի կոչելուն ուղղված համատեղ քայլերի համատեքստում կրկին արդիական է դառնում Վրաստանի և Աբխազիայի միջև երկաթուղային հաղորդակցության վերականգնման խնդիրը: Իրանը և Հնդկաստանը, որոնք Արևելք-Արևմուտք առանցքի երկայնքով չինական «Ճանապարհի» հետ մրցակցող երթուղու հիմնական շահառուներից են, համառորեն պնդում են «Հյուսիս-Հարավ» լոգիստիկ հաղորդակցությունների առավելագույն դիվերսիֆիկացման վրա: Դեպի Ռուսաստան և Եվրոպա տրանսպորտային այն երթուղիների շրջանակը, որոնց լոբբինգն են կատարում, բացի ադրբեջանական երկաթուղուց, ներառում է Թուրքմենստանով և Ղազախստանով անցնող մայրուղին, Կասպից ծովի նավագնացության երթուղին, ինչպես նաև հայկական տրանսպորտային զարկերակը, որոնց նշանակությունը բազմապատկվում է, եթե Վրացական Փոթի և Անակլիա նավահանգիստներում փոխադրման կետերի հնարավորությունները ավելացվում են Թբիլիսի-Ինգուրի-Սուխում-Փսու-Սոչի երկաթուղու օգտագործման հեռանկարին:

Ռուսական կողմն իր հերթին առավելագույնս կենտրոնացած է ադրբեջանական լոգիստիկ տարբերակի վրա, ինչը, հավանաբար, պայմանավորված է Բաքուն ռուս-իրանական ռազմաքաղաքական դաշինքին «կապելու» փորձով, որի ձևավորումը նախատեսվում է ապագայում: Թեհրանն իր հերթին ավելի զուսպ վերաբերմունք է ցուցաբերում «ադրբեջանական լոգիստիկ առաջնահերթության» նկատմամբ, ինչպես դա անում են հենց Ռուսաստանում շատ փորձագետներ: Օրինակ, քաղաքական գիտությունների դոկտոր, ռազմաքաղաքական հարցերով փորձագետ Միխայիլ Ալեքսանդրովը կարծում է, որ ադրբեջանական մայրուղին «ամենաքիչ գրավիչն» է Ա՝ տնտեսական, և՛ քաղաքական տեսանկյունից, և որ, բացի այդ, Ադրբեջանն ինքը չի ցանկանում նպաստել ռուս-իրանական աշխարհաքաղաքական նախագծերին իր չափից ավելի կապվածությանը: Միևնույն ժամանակ, Թեհրանն ինքը հակված չէ մեկուսացումից դուրս գալու իր կենսական նախագծերը կախվածության մեջ դնել Բաքվից: Իր «Իրականությունից հեռու դիցաբանություններ» հոդվածում Մ. Ալեքսանդրովը գրում է. «Իրանի ղեկավարությունն աջակցում է Հյուսիս-Հարավ նախագծին, դրա մասին խոսք չկա: Բայց դա վերաբերում է առաջին հերթին Կասպից ծովով, ինչպես նաև Ղազախստանով և Թուրքմենստանով անցնող տարանցիկ երթուղիներին: Եվ, կգարմանաք, Հայաստանի ու Վրաստանի միջոցով, որոնց մասին ռուսական

<sup>1</sup> Նյութի բնօրինակը (ռուս.) հրապարակվել է մեր կայքէջում 12.06.2024 թ.:

իշխանությունը լիովին լուում է: Բայց Իրանի ղեկավարությունն այնքան էլ չի աջակցում իր հաշվին երկաթուղու կառուցմանը, որը կապվելու է Ադրբեջանի հետ: Նրանք փնտրում են կոմերցիոն ներդրողներ, որոնք, պարզվում է, այնքան էլ հետաքրքրված չեն այս նախագծով»:

Նշենք, որ ՌԴ ղեկավարն ինքն է խոստովանում ադրբեջանական երկաթուղու «Հյուսիս-Հարավ» նախագծին ինտեգրվելու հետ կապված խնդիրները: Այսպես, 05.06.2024 թ.-ին Վ. Պուտինն առաջատար լրատվական գործակալությունների ղեկավարների հետ հանդիպման ժամանակ ասաց, որ դեռևս կան չլուծված խնդիրներ՝ կապված ադրբեջանական և իրանական հատվածների անհետացած կամ քայքայվող հատվածների ֆինանսավորման, ջրաչափի ստանդարտների ընտրության և շատ այլ խնդիրների հետ կապված: Միևնույն ժամանակ, միակ բանը, որն, ըստ ՌԴ նախագահի, լավատեսություն է ներշնչում «Հյուսիս-Հարավ» նախագծում, ադրբեջանական մայրուղու ապագայի վերաբերյալ Իլհամ Ալիևի բարեհաճությունն է այս գաղափարին: Սակայն այդ «բարյացակամությունն», ըստ ռուսական մի շարք փորձագիտական շրջանակների օբյեկտիվ կարծիքի, գործնական առումով դեռևս ոչ մի բանով չի ապահովվել:

Այս ֆոնին վրաց-աբխազական երկաթուղու վերակենդանացման գաղափարը կրկին սկսում է նշանակություն ձեռք բերել: Բնականաբար, այս նախագիծը համատեղվում է «Աշխարհի խաչմերուկ» հայկական նախաձեռնության և Սյունիքով դեպի Իրան միջազգային չափանիշներին համապատասխանող ավտոմայրուղու կառուցման ծրագրի հետ: «Հյուսիս-հարավ» ծրագրի շահառուների և, առաջին հերթին, Իրանի հետաքրքրությունը նշված հայ-վրաց-աբխազական երթուղու նկատմամբ այժմ մեծանում է նաև Վրաստանում տեղի ունեցող վերջին իրադարձությունների հետ կապված, որտեղ իշխանությունները արևմտյան վեկտորից հեռանալու նշաններ են ցույց տալիս: Եթե այս միտումը ամրագրվի հոկտեմբերին կայանալիք առաջիկա խորհրդարանական ընտրություններում ներկայիս իշխող «Վրացական երազանք» կուսակցության հաղթանակով, ապա Հարավային Կովկասում նոր աշխարհաքաղաքական իրողություն կհայտնվի՝ հնարավորություններ բացելով քաղաքական և տնտեսական կապերի ստեղծման համար, որոնք բոլորովին վերջերս ոչ իրատեսական էին համարվում : .

Հավասարակշռության արսիոմատիկ օրենքը հուշում է, որ Վրաստանը ստիպված է աշխարհաքաղաքական աջակցություն փնտրել ազատական միջազգային հանրության ճնշումը հաղթահարելու համար: Այս առումով այն արդեն զգալի աջակցություն է ստանում Չինաստանից, ինչպես հավատում են Արևմուտքին: Բայց այն կձգտի դիվերսիֆիկացնել գործընկերությունները և, առաջին հերթին, կենտրոնանալ տարածաշրջանային դերակատարների վրա՝ խորացնել հարաբերությունները Իրանի հետ և ընդհանուր եզրեր փնտրել Ռուսաստանի Դաշնության հետ: Այս միտումն անխուսափելի է թվում, այդ թվում՝ հիմնված թուրք-ադրբեջանական երկյակի

ազդեցության թուլացման անհրաժեշտության վրա, որը կձգտի լրացնել Վրաստանի քաղաքական տարածքում արևմտյան ազդեցության թուլացումից հետո ստեղծված բացերը: Նման պայմաններում հավասարակշռության անհրաժեշտությունը Թբիլիսիին անխուսափելիորեն կդրդի տարածաշրջանային այլ խոշոր խաղացողների հետ, այդ թվում՝ առևտրատնտեսական ոլորտում դիվերսիֆիկացված փոխգործակցության:

Մի շարք արևմտյան վերլուծաբանների կարծիքով, Թբիլիսին իր հակաարևմտյան դեմարշում զարմանալիորեն ամուր դիրք է ցույց տալիս՝ վստահ լինելով Պեկինի աջակցությանը: Վրաստանի ներկայիս իշխանություններին հաջողվել է այն ձեռք բերել «Մեկ գոտի, մեկ ճանապարհ» ծրագրում երկրի՝ որպես Կենտրոնական Ասիայից Եվրոպա հիմնական երթուղու հիմնական լոգիստիկ հանգույցի ներգրավման արդյունքում: Այս հաջող գործարքի բանալին տրանսպորտային հաղորդակցության ոլորտում մի շարք ներդրումային նախագծերն էին, որոնց իրականացման համար Պեկինն արդեն միջոցներ է հատկացնում ինչպես մասնավոր ընկերություններից, այնպես էլ պետական միջոցներից: Հիմնականը Անակլիա նավահանգստի կառուցման նախագիծն էր: Դեռևս 2020 թ. Վրաստանի ղեկավարությունը խզել էր պայմանագիրը Անակլիայի զարգացման կոնսորցիումի հետ, որի հիմնադիրներն էին *TVS Holding* խոշորագույն միջազգային առևտրային բանկը և ամերիկյան *Conti International LLC* ընկերությունը: Իսկ օրերս ընթանում է Սև ծովում այս խոշոր նավահանգստի կառուցման նախագիծը չին-սինգապուրյան *China Communications Construction Company Limited (Չինաստան) & China Harbor Investment Pte. Ltd (Սինգապուր)* ներդրումային կոնսորցիումին փոխանցելու պայմանագրային հիմքերի ձևակերպման գործընթացը: Բազմամիլիարդանոց գործարքը Վրաստանին կտրամադրի ոչ միայն ներդրումների ներհոսք՝ կարճաժամկետ և միջնաժամկետում խթանելով շինարարության հետ կապված արդյունաբերական հատվածների և ամբողջ տնտեսության ակտիվացումը, այլ նաև՝ երաշխավորում է չինական կողմի աշխատանքը «Մեկ գոտի, մեկ ճանապարհ» միջին երթուղու բեռնափոխադրումների զանգվածային ուղղման ուղղությամբ դեպի վրացական այս նավահանգստային հանգույց:

Վրաստանի տնտեսական և աշխարհաքաղաքական շահերի տեսանկյունից «Անակլիայի» գործարքից նրա օգուտները անհերքելի են, հատկապես հաշվի առնելով այն փաստը, որ Անակլիայի նախագծի բաժնետոմսերի հսկիչ ծրարը (51%) մնում է Թբիլիսիին: Տեսականորեն, վրաց-աբխազական երկաթուղու ապաշրջափակման սխեման նույնպես տեղավորվում է Վրաստանի «հանգուցային քաղաքականության» համատեքստում, որը ձգտում է իր անհերքելի աշխարհագրական առավելությունը վերածել տնտեսական բարգավաճման, կայունության և ռազմավարական անվտանգության ակտիվի, որի պատասխանատվությունը պետք է ճանաչեն համաշխարհային առևտրով հետաքրքրված գլխավոր երկրները: Այս համատեքստում,

վրաց-աբխազական մայրուղու ապաշրջափակումն այս պահին Թբիլիսիի համար չի կարող տաբու թեմա լինել, ինչպես նախկինում ենթադրվում էր, հատկապես, եթե տարածաշրջանում ստեղծվող նոր պայմաններում Աբխազիայի միջոցով Ռուսաստանի Դաշնության հետ առևտրատնտեսական փոխգործակցությունը կարող է նույնիսկ որոշակի դրական դեր խաղալ Վրաստանի համար՝ իր տարածքային խնդիրների լուծման համատեքստում:

Ընդհանուր առմամբ, փորձագիտական հանրությունում պատճառների շուրջ թյուրիմացություն կա, թե ինչու Վրաստանը չցանկացավ ապաշրջափակել վրաց-աբխազական երկաթուղին, որով վերջին գնացքը անցավ 1991 թ.: Դրա քաղաքական դրդապատճառը, անշուշտ, երկաթուղու օգտագործելու հեռանկարն էր, ինչին հատկապես դեմ էր Մ. Սահակաշվիլիի կառավարությունը, որը շրջանառության մեջ դրեց այն թեզը, որ աբխազական կողմի հետ ցանկացած համագործակցություն կամրապնդի Սուխումի փաստարկները և կլեգիտիմացնի նրա քաղաքական ինքնիշխանության իրավունքը: Մինչդեռ, եթե այս մայրուղու լիարժեք գործարկումը հաստատվեր Սահակաշվիլիի կուսակցության արտաքին գործընկերների կողմից և խոստանար բեռնափոխադրումների շահութաբերություն, ապա Թբիլիսին կստանար եկամտի լուրջ աղբյուր, ինչը նրան թույլ կտար գտնել «անջատողական սուբյեկտի» հետ առևտրային և լոգիստիկ համագործակցությունն արդարացնող ձևակերպումներ: Առավելևս, Վրաստանի և Աբխազիայի հարաբերություններում նմանատիպ օրինակների առկայության ֆոնին: Խոսքը Ինգուրի հիդրոէլեկտրակայանի մասին է, որը տասնամյակներ շարունակ շահագործվել է երկու կողմերի կողմից հավասարության հիմունքներով: Երկաթուղու դեպքում, սակայն, նման համագործակցությունը չստացվեց՝ հիմնականում, վերագործարկման տնտեսական ծախսերի անիմաստ լինելու պատճառով:

Դեռ 2012–2013 թթ. ռուս հեղինակավոր կոնֆլիկտաբան-փորձագետ Նատալյա Միրիմանովան մի խումբ վրացի, աբխազ, ադրբեջանցի և հայ մասնագետների հետ համատեղ անցկացրել է Հարավկովկասյան երկաթուղիների վիճակի լայնածավալ ուսումնասիրություն և հաշվարկներ կատարել վերանորոգման արժեքի և այդ երկաթուղիների շահագործման շահութաբերության վերաբերյալ: Վերլուծությունը ցույց է տվել, որ հայկական և վրացական հիմնական երթուղիները բավականին ընդունելի վիճակում են միջազգային առևտրի համար, մինչդեռ կովկասյան մայրուղու աբխազական հատվածը՝ Ինգուրիից մինչև Փսոու կայարան, հիմնովին վերակառուցման և վերանորոգման կարիք ունի՝ ընդհանուր մոտ 260 մլն դոլար արժողությամբ: Գումարն այն տարիներին բացարձակապես անհասանելի էր թե Վրաստանի, թե նույնիսկ Ռուսաստանի և, հատկապես, Աբխազիայի համար: Հաշվի առնելով այն ժամանակվա հնարավոր բեռնահոսքի ծավալները Զուգդիդի–Սուխում–Փսոու–Սոչի ճյուղով, որը կարող



միջանցքի» մասին աշխուժացած խոսակցությունները: Կարելի է ենթադրել, որ եթե Վրաստանի ընտրություններում արևմտամետ ուժերը պարտվեն, Վաշինգտոնը և Լոնդոնը լոբբինգ են անելու համաշխարհային առևտրային ճանապարհների խաչմերուկը դեպի հարավ՝ Գյումրի-Նախիջևան-Սյունիք գծով տեղափոխելու նախագծի համար, որպեսզի հեռացնեն Թբիլիսիին մեծ խաղից և կանխեն Ռուսաստանի տնտեսական և աշխարհառազմավարական «սերտաճումը» Իրանի հետ: