

ՌՈՒՍԱՍՏԱՆԻ՝ ՍՈՒԵՉԻՆ ԱՅԼԸՆՏՐԱՆՔ ՆԱԽԱԳԻԾԸ.**ՀՀ-Ն ԻՆՔՆԱՄԵԿՈՒՍԱՑՈՂ ԵՐԿԻՐ²****«Հյուսիս-Հարավ» միջազգային տրանսպորտային միջանցքը՝****Սուեզին այլընտրանք նոր զարկերակ**

Ռուս-ուկրաինական պատերազմի մեկնարկից, ՌԴ-ի դեմ միջազգային պատժամիջոցների կիրառումից հետո, ինչպես նաև սևծովյան տրանսպորտային ուղիներով բեռների տեղափոխման բարդացման պայմաններում «Հյուսիս-Հարավ» միջազգային տրանսպորտային միջանցքը (ՄՏՄ) ձեռք է բերել չափազանց կարևոր նշանակություն: Եվ շատերը, խորքային տեղեկություններ չունենալով այս մեզանախագծի մասին, երևի թե չնկատեցին, որ Վ. Պուտինի՝ 2024 թ. օգոստոսի 18-19-ը Ադրբեյջան կատարած պետական այցի շրջանակներում կայացած Պուտին-Ալիև բանակցությունների առանցքային թեմաներից մեկը հենց «Հյուսիս-Հարավ» ՄՏՄ-ն էր:

Ի՞նչ է «Հյուսիս-Հարավ» ՄՏՄ-ն: Ըստ ՌԴ արտգործնախարարության պաշտոնական տեղեկանքի՝ «Հյուսիս-Հարավ» միջազգային տրանսպորտային միջանցքը դա մուլտիմոդալ երթուղի է ուղևորների և բեռների փոխադրման համար, Սանկտ Պետերբուրգից մինչև Հնդկաստանի Մումբայ (Բոմբեյ) նավահանգիստ՝ 7.200 կմ ընդհանուր երկարությամբ: Այն ստեղծվել է Հնդկաստանից, Իրանից և Պարսից ծոցի այլ երկրներից դեպի Ռուսաստանի տարածք (Կասպից ծովով) և, հետագայում՝ Հյուսիսային և Արևմտյան Եվրոպա տարանցիկ բեռնափոխադրումներ իրականացնելու համար: ՌԴ տրանսպորտային քաղաքականության առաջնահերթ ուղղություններից մեկը համարվող «Հյուսիս-Հարավ» ՄՏՄ-ի զարգացումը համապատասխանում է Ռուսաստանի Դաշնության՝ մինչև 2030 թ. տրանսպորտային և երկաթուղային տրանսպորտի զարգացման ռազմավարություններին և համապատասխան այլ դաշնային նպատակային ծրագրերին: Այս նախագծի իրավական հիմքը «Հյուսիս-Հարավ» միջազգային տրանսպորտային միջանցքի մասին միջկառավարական համաձայնագիրն է, որը ստորագրվել է Ռուսաստանի, Հնդկաստանի և Իրանի կողմից Սանկտ-Պետերբուրգում 2000 թ. սեպտեմբերի 12-ին 2-րդ Միջազգային եվրասիական տրանսպորտային

¹ Պատմական գիտությունների թեկնածու, ՀՀ ԳԱԱ պատմության ինստիտուտի Սփյուռքի և հայ գաղթաբանների պատմության բաժնի գիտաշխատող: Գիտական հետաքրքրությունները՝ Վրաստանի հայության, մասնավորապես՝ ջավախահայության հիմնախնդիրներ, Հայաստան-Վրաստան հարաբերություններում առկա բազմաբնույթ հիմնահարցեր, Վրաստանի տեղաբնիկ ժողովուրդների ու ազգային փոքրամասնությունների խնդիրներ: Հեղինակ է 1 մենագրության և մոտ 35 հոդվածի:

² Հոդվածը խմբագրություն է հանձնվել 25.08.2024 թ.:

համաժողովի ժամանակ: 2002 թ. մայիսին Համաձայնագիրը վավերացվել է դրա բոլոր մասնակիցների կողմից և ուժի մեջ մտել³: «Հյուսիս-Հարավ» նախագիծը, որի նպատակն է կրճատել Ռուսաստանից Հնդկաստան ապրանքների փոխադրման երթուղին և այլընտրանք ստեղծել Սուեզի ջրանցքին, մեծ հետաքրքրություն է առաջացրել շահագրգիռ երկրների շրջանում, արդյունքում՝ հետագայում Համաձայնագրին միացել են Բելառուսը, Ղազախստանը, Թուրքմենստանը⁴, Օմանը, Տաջիկստանը, Ադրբեջանը, Հայաստանը, Սիրիան, Բուլղարիան, Ղրղզստանը, Թուրքիան և Ուկրաինան: Այժմ «Հյուսիս-Հարավ» ՄՏՄ-ն ներառում է, ընդհանուր առմամբ, 14 երկիր:

Մեզանախագծի երթուղիները և Ադրբեջանի՝ հիմնական առանցք դառնալու ջանքերը

Չնայած, որ Կասպից ծովի ավազանում «Հյուսիս-Հարավ» միջանցքն անցնում է երեք երթուղիներով. 1. «**Տրանսկասպյան**»՝ օգտագործելով Ռուսաստանի և Իրանի նավահանգիստները, 2. «**Արևմտյան**»՝ Ադրբեջանով, 3. «**Արևելյան**»՝ Ղազախստանով⁵ և

³ Международный транспортный коридор «Север-Юг» (справка). (01.11.2016), https://www.mid.ru/ru/foreignpolicy/economic_diplomacy/1537456/ (բեռնման օրը՝ 20.08.2024).

⁴ Ըստ ՌԴ արտգործնախարարության տեղեկանքի՝ Կասպից ծովի արևելյան ափի երկայնքով (Գորգան (ԻԻՀ)-Էտրեկ-Բերեքթթ (Թուրքմենստան)-Ուզեն (Ղազախստան) երթուղին հանդիսանում է «Հյուսիս-Հարավ» ՄՏՄ-ի այլընտրանքային երկաթուղային նախագիծը, որի վերաբերյալ համաձայնագիրը ստորագրվել է 2007 թ. հոկտեմբերին Թեհրանում՝ մերձկասպյան երկրների ղեկավարների հանդիպման ժամանակ: Նոր երկաթուղային գիծը կրճատում է արևելյան երթուղին 600 կմ-ով: Ճանապարհի երկարությունը 677 կմ է, որից Ղազախստանում՝ 137 կմ, Թուրքմենստանում՝ 470 կմ, Իրանում՝ 70 կմ: 2011 թ. նոյեմբերին ավարտվել է ղազախական հատվածի շինարարությունը: Տե՛ս Международный транспортный коридор «Север-Юг» (справка). (01.11.2016), https://www.mid.ru/ru/foreign_policy/economic_diplomacy/1537456/ (բեռնման օրը՝ 20.08.2024):

⁵ 2024 թ. օգոստոսի սկզբին Մոսկվայում տեղի է ունեցել հանդիպում ՌԴ և Ղազախստանի տրանսպորտի նախարարներ Ռոման Ստարովոյտի և Մարատ Կարաբակի միջև, որտեղ քննարկվել է նաև «Հյուսիս-Հարավ» նախագծի, մասնավորապես, երթուղու արևելյան ճյուղի զարգացումը: Տե՛ս Михаил Голицын, МТК «Север-Юг» позволит России создать логистический суперхаб. (11.08.2024), <https://www.ritmeurasia.ru/news--2024-08-11--mtk-sever-jug-pozvolit-rossii-sozdat-logisticheskij-superhab-74985> (բեռնման օրը՝ 21.08.2024): 2024 թ. օգոստոսի 8-ին կառավարական «Ղազախստանսկայա պրավդա» թերթում հրապարակվել է Ղազախստանի նախագահ Կասիմ-ժոմարտ Տոկակի «Կենտրոնական Ասիայի վերածնունդը. կայուն զարգացման և բարգավաճման ճանապարհին» վերտառությամբ հոդվածը, որտեղ նա խոսել է Կենտրոնական Ասիան համաշխարհային տրանսպորտային և լոգիստիկ հանգույցի վերածելու ծրագրերի մասին և շեշտել «Հյուսիս-Հարավ» նախագծի կարևոր դերը: «Առաջին հերթին դա խոստումնալից չինական «Մեկ գոյի, մեկ ճանապարհ» նախագիծն է և «Հյուսիս-Հարավ» ՄՏՄ-ն, որում այս կամ այն չափով ներգրավված են փարաձաղջանի բոլոր երկրները», – ընդգծել է Կ. ժ. Տոկակը՝ իր ծրագրային հոդվածում քննարկելով տարածաշրջանի տնտեսական վերելքի գործոնները: Տե՛ս Касым-Жомарт Токаев, Ренессанс Центральной Азии: На пути к устойчивому развитию и процветанию. (08.08.2024). <https://kazpravda.kz/n/ renessans-tsentralnoy-azii-na-puti-k-ustoychivomu-razvitiyu-i-protsvetaniyu/> (բեռնման օրը՝ 20.08.2024):

Թուրքմենստանով⁶, այդուհանդերձ, սկզբնական շրջանում այս խոշոր նախագծի հիմնական, առանցքային դերակատարներն են հանդիսացել ՌԴ-ն, Ադրբեջանն ու Իրանը: Ամենևին պատահական չէ, որ ադրբեջանական և ադրբեջանամետ հայտնի տեղեկատվական-վերլուծական հարթակները հայտարարում են, որ «...միջանցքի զարգացումը մեծապես կախված է Իրանի հետ Ադրբեջանի և Ռուսաստանի հարաբերություններից»⁷: Հավելենք, որ Ռուս-ուկրաինական ռազմական հակամարտության, ՌԴ-ի դեմ պատժամիջոցների սահմանման մեկնարկի և «Հյուսիս-Հարավ» ՄՏՄ-ի ստեղծման հրատապության պայմաններում 2022 թ. սեպտեմբերի 9-ին Բաքվում Ռուսաստանը, Ադրբեջանը և Իրանը համատեղ եռակողմ հռչակագիր են ստորագրել «Հյուսիս-Հարավ» ՄՏՄ-ի զարգացման վերաբերյալ⁸:



Քարտեզ 1. «Հյուսիս-Հարավ» միջազգային տրանսպորտային միջանցքը՝ Սուեզին այլընտրանք նոր զարկերակ, **աղբյուր՝** *Особая экономическая зона "ЛОТОС"*:

⁶ 2024 թ. հուլիսի 19-ին Ղազախստանում (նավահանգստային Ակտաու քաղաքում) անցակցվող Հյուսիս-Հարավ տրանսպորտային առևտրի և արտահանման առաջին համաժողովում Ռուսաստանը, Ղազախստանը, Իրանը և Թուրքմենստանը ստորագրել են «Հյուսիս-Հարավ» ՄՏՄ-ի Արևելյան երթուղու ներուժի համաժամանակյա զարգացման ճանապարհային քարտեզը 2024-2025 թվականների համար: Տե՛ս ՐՓ, Կազախստան, Իրան և Տուրքմենստանը համաձայնագրվեցին զարգացնելու արևելյան ՄՏՄ Սևեր-Յուգ (19.07.2024). <https://tass.ru/ekonomika/21405565> (բեռնման օրը՝ 20.08.2024):

⁷ Роза Байрамлы, Как МТК "Север-Юг" повлиял на развитие отношений России и Азербайджана. (04.12.2023). <https://vestikavkaza.ru/analytics/kak-mtk-sever-ug-povliial-na-razvitie-otnosenij-rossii-i-azerbajdzana.html#top> (բեռնման օրը՝ 21.08.2024):

⁸ Համապատասխան զարգացման հռչակագիրը ստորագրել են Ռուսաստանի փոխվարչապետ Ալեքսանդր Նովակը, ԱՀ փոխվարչապետ Շահին Մուստաֆաևը և Իրանի Իսլամական Հանրապետության ճանապարհների և քաղաքաշինության նախարար Ռուստամ Ղասեմին: Տե՛ս Александр Новак: Проект «Север-Юг» почти в два раза сократит сроки доставки товаров из Азиатско-Тихоокеанского региона в Европу. (09.09.2022). <http://government.ru/news/46488/> (բեռնման օրը՝ 21.08.2024):

Առաջին. 2025 թ. կլրացվի միջանցքի բացակայող վերջին օղակը՝ Իրանի Ռեշտ և Աստարա քաղաքների միջև 162 կմ երկարությամբ երկաթգծի կառուցումը (պայմանագիրը ստորագրվել է 2023 թ.)¹⁶: Ռեշտ–Աստարա գիծը Ռեշտ–Ղազվին երկաթուղով (170 կմ) ելք կապահովի դեպի Պարսից ծոցի իրանական նավահանգիստներ: Հավելենք, որ Ռեշտ–Ղազվին երկաթուղին կառուցվել է 2009–2018 թթ., շահագործման հանձնվել՝ 2019 թ.: Հատկանշական է, որ այս երկաթգծի բացման արարողությանը, ի թիվս այլոց, ներկա էին նաև Իրաքի և Պակիստանի պետական պաշտոնյաներ: Իսկ թե ինչո՞ւ, կբացատրենք ստորև:



Քարտեզ 2. «Հյուսիս–Հարավ» ՄՏՄ-ի գլխավոր երթուղիները, աղբյուր՝ Газета «Коммерсантъ»

Երկրորդ. 2025 թ. կավարտվի նաև Շալամչե (Իրան)–Բասրա (Իրաք) 32 կմ երկարությամբ նոր երկաթուղու կառուցումը: Այսինքն, Իրանում Աստարա–Ռեշտ–Ղազվին երկաթուղու ստեղծումը տեղի է ունենում Իրաքի և Իրանի կողմից լայնածավալ միջսահմանային երկաթուղային ցանցի ձևավորման հետ միաժամանակ: Մինչ այժմ գործում են Իրան–Իրաք երկաթուղային երկու սահմանային անցումներ, սակայն կողմերը պայմանավորվել են երկաթգիծ կառուցել նաև Բասրա նավահանգստի (Պարսից ծոցի

¹⁶ Что такое транспортный коридор «Север—Юг». (01.05.2024), <https://www.kommersant.ru/doc/6679748> (բեռնման օրը՝ 22.08.2024).

ամենամեծ իրաքյան նավահանգիստը) և Իրանի Շալամչե սահմանային կետի միջև: Շալամչեն երկաթուղով (20 կմ) կապված է իրանական Խորամշահր նավահանգստի հետ, իսկ այս նավահանգիստը, հիշեցնենք, մասնակցում է «Հյուսիս-Հարավ» միջազգային տրանսպորտային միջանցքին:

2023 թ. սեպտեմբերի 2-ին Իրանի հարավարևմտյան Խուզեստան նահանգում տեղի ունեցած Շալամչե-Բասրա երկաթուղու շինարարության բացման արարողության ժամանակ, որին մասնակցում էր նաև Իրաքի վարչապետը, Իրանի առաջին փոխնախագահ Մոհամմադ Մոխբերը երկաթգիծն անվանել է Իրանի և Իրաքի համար ռազմավարական նախագիծ, որը կարող է մեծ փոփոխությունների հանգեցնել Արևմտյան Ասիայի տարածաշրջանում: *«Բացի երկու երկրների երկաթուղիները միացնելուց, Շալամչե-Բասրա երկաթգիծը միջազգային տրանսպորտային ուղիների հավելումն է: Տարածաշրջանային և արտարարածաշրջանային բոլոր երկրներին անհրաժեշտ են երկու Հյուսիս-Հարավ և Արևելք-Արևմուտք տրանսպորտային միջանցքներ: 32 կմ երկարությամբ Շալամչե-Բասրա երկաթուղին Իրանը կկապի Միջերկրական ծովի (Հորդանան և Սիրիա) հետ»,* – նշել է Իրանի փոխնախագահը¹⁷: Ըստ Իրաքի տրանսպորտի նախարարության գնահատականի, Իրան-Իրաք նոր գիծը *«...կլրացնի արևելք-արևմուտք երկաթուղային միջանցքների բացը՝ Իրաքին Իրանի միջոցով նոր ելք ապահովելով դեպի Աֆղանստան, Պակիստան և Հնդկաստան»*: Բացի այդ, նույն գիծը Իրաքով *«նոր կապ կստեղծի Իրանի երկաթուղիների և սիրիական նավահանգիստների միջև»*¹⁸:

Մեզանախագիծը և Պակիստանի հնարավոր դերակատարությունը

«Հյուսիս-Հարավ» ՄՏՄ-ի դերն ու հնալքն այնքան մեծ է, որ հնդկա-պակիստանյան լարված հարաբերությունների պայմաններում Պակիստանը ևս շահագրգռված է մասնակցել այս միջանցքին: Ավելին, Իրանի և Պակիստանի երկաթուղային ցանցերը վաղուց միացված են միմյանց. դա Զահեդան (Իրան)-Նոկ Կունդի (Պակիստան) 200 կմ երկարությամբ գիծն է: Իր հերթին, Պակիստանի և Հնդկաստանի միջև կան չորս երկաթուղային սահմանային անցումներ:

Փորձագետների գնահատականների համաձայն՝ «Հյուսիս-Հարավ» միջանցքի հարավային հատվածում Պակիստանի մասնակցությամբ երկաթուղու տարբերակը մոտ մեկ հինգերորդով կնվազեցնի ընդհանուր տրանսպորտային ծախսերը: Նախ՝ կվերանա

¹⁷ Железная дорога Шаламче–Басра будет завершена через два года. (04.09.2023). https://iran.ru/news/economics/123725/Zheleznyaya_doroga_Shalamche_Basra_budet_zavershena_cherez_dva_goda (բեռնման օրը՝ 22.08.2024).

¹⁸ Леонид Алексеев, Ж/д проект Решт–Астара работает на формирование евроазиатского коридора «Север–Юг». (28.01.2023). <https://www.ritmeurasia.ru/news--2023-01-28--zh-d-proekt-resht-astara-rabotaet-na-formirovanie-evroaziatskogo-koridora-sever-jug-64363> (բեռնման օրը՝ 22.08.2024).

Իրան–Հնդկական թերակղզի հատվածում ծովային տրանսպորտից երկաթուղային (և հակառակը) գերբեռնվածությունը, երկրորդ՝ Պակիստանում տարանցման ցածր սակագներ են:

Պակիստանի ներգրավումը «Հյուսիս–Հարավ» ՄՏՄ-ին, տնտեսական մրցունակության հետ մեկտեղ, կարող է օգնել նվազեցնել լարվածության մակարդակը Պակիստան–Հնդկաստան հարաբերություններում:

«Հյուսիս–Հարավ» ՄՏՄ-ի նախագծերը և երկրների մասնակցությունը դրանցում

«Հյուսիս–Հարավ» ՄՏՄ-ի բոլոր երեք երթուղիներում ենթակառուցվածքային խոչընդոտները վերացնելու նպատակով իրականացվում կամ նախատեսվում են իրականացնել ավելի քան 100 ներդրումային ծրագրեր \$38,2 մլրդ ընդհանուր արժեքով, որի ամենամեծ ծավալը (համապատասխանաբար՝ 35% և 34%) անհրաժեշտ է Ռուսաստանում և Իրանում «Հյուսիս–Հարավ» ՄՏՄ-ի տրանսպորտային ենթակառուցվածքների զարգացման համար: Ղազախստանին բաժին է ընկնում միջանցքի զարգացման նախագծերի ընդհանուր արժեքի 16,5%-ը, Թուրքմենստանին՝ 1,6%, Ադրբեջանին՝ 7,3%, Հայաստանին՝ 4,8%, Վրաստանին՝ 1,5%:

Շուրջ 102 ներդրումային նախագծերը բաշխված են ըստ հետևյալ ոլորտների. 20 ծրագիր երկաթուղային տրանսպորտի ոլորտում, 59-ը՝ ճանապարհային, 7-ը՝ սահմանային անցման կետերի և հարակից ենթակառուցվածքների, 8-ը՝ ծովային նավահանգիստների, 4-ը՝ ներքին ջրային ուղիների, 4-ը՝ նավաշինության ոլորտում: Նախագծերն ըստ երկրների ներկայացված են հետևյալ կերպ. 8-ը՝ Ադրբեջանի տարածքում, 5-ը՝ Հայաստանի, 1-ը՝ Վրաստանի, 11-ը՝ Իրանի, 22-ը՝ Ղազախստանի, 52-ը՝ Ռուսաստանի, 3-ը՝ Թուրքմենստանի: 102 ծրագրից 67-ը ֆինանսավորում են ազգային պետական բյուջեները, 35-ի դեպքում հնարավորություն է տրվում ներգրավել երրորդ կողմի ներդրողներին¹⁹:

ՀՀ նախագծերը՝ «Հյուսիս–Հարավ» ՄՏՄ-ի Արևմտյան երթուղու համակարգի մաս

Ինչպես տեսանք, Հայաստանին բաժին է ընկնում միջանցքի զարգացման նախագծերի ընդհանուր արժեքի 4,8%-ը կամ \$1,83 մլրդ: ՀՀ-ի համար առանձնացված նախագծերը մտնում են **ըստ առաջնահերթության երեք խմբի բաժանվող նախագծերի** առաջին խմբի մեջ (*միջանցքի առանցքային հատվածներում*

¹⁹ Винокуров Е. (руководитель авторского коллектива), Ахунбаев А., Забоев А., Усманов Н., Международный транспортный коридор «Север — Юг»: инвестиционные решения и мягкая инфраструктура, Доклады и рабочие документы 22/2, Евразийский банк развития, Алматы, Москва, 2022, с. 5, 34, 37, 40.

բեռնավորիսադրումներին խոչընդոտ հանդիսացող կրիտիկական խցանումների և բացակայող օղակների վերացում):

Վերլուծական փաստաթղթերում նշված է, որ **առաջին խմբի նախագծերի** իրականացումը որոշիչ նշանակություն ունի **Արևմտյան երթուղու** զարգացման համար, որտեղ հիմնական ենթակառուցվածքային խոչընդոտը Իրանի Ռեշտ–Աստարա երկաթուղային անավարտ հատվածն է: Երկաթուղուց ավտոմոբիլ կրկնակի փոխադրումը ճանապարհի այս հատվածում մեծացնում է բեռների առաքման արժեքը և ժամանակը՝ ընդհուպ մինչև տնտեսական նպատակահարմարությունը կորցնելու աստիճան: Առաջնահերթ ծրագրերով (1-ին խումբ) նախատեսված ներդրումների մեծ մասը (69,1%) նախատեսված է «Հյուսիս–Հարավ» ՄՏՄ-ի Արևմտյան երթուղու զարգացման համար: Առաջնահերթ ներդրումների ընդհանուր ծավալում **Տրանսկասպյան երթուղու** տեսակարար կշիռը կազմում է 19,1%, ևս 11,8%-ը բաժին է ընկնում միջանցքի Արևելյան երթուղուն:

«Հյուսիս–Հարավ» ՄՏՄ-ի **Արևմտյան երթուղու** զարգացման առաջնահերթ ծրագրերը (1-ին խումբ) ներառում են.

- Ռեշտ–Աստարա գծի բացակայող երկաթուղային հատվածի կառուցում Իրանում,
- Ալյաթ–Աստարա և Սումգայիթ–Յալամա երկաթուղային գծերի արդիականացում Ադրբեջանում,
- Վերին Լարս (Հյուսիսային Օսիա, ՌԴ–Վրաստան սահմանային անցակետ – Վ.Ս.) և Յարագ–Կազմալյար (Դաղստան, ՌԴ–Ադրբեջան սահմանային անցակետ – Վ.Ս.) ավտոմոբիլային անցակետերի արդիականացում,
- Սամուր և Աստարա երկաթուղային անցակետերի արդիականացում Ադրբեջանում, ինչպես նաև Դերբենտ երկաթուղային անցակետը՝ Ռուսաստանում,
- Բաքու–ՌԴ սահման արագընթաց մայրուղու հատվածի կառուցում,
- «Հյուսիս–Հարավ» ավտոճանապարհային միջանցքի հատվածների կառուցում Հայաստանում,
- Ներթնգ–Սերջան–Բանդար Աբբաս արագընթաց մայրուղու Սերջան–Բանդար Աբբաս հատվածի կառուցում Իրանում,
- Վլադիկավկազ, Գուդերմես, Գրոզնի, Դերբենտ և Խասավյուրտ քաղաքների շրջանցիկ ճանապարհների կառուցում Վլադիկավկազ–Մախաչկալա–Ադրբեջանի հետ սահման P-217 «Կովկաս» մայրուղու վրա,
- Մախաչկալա քաղաքի շրջանցիկ ճանապարհի կառուցում Պ-215 Աստրախան–Մախաչկալա ավտոմայրուղու վրա:

Ինչպես տեսանք, իրականացվում են մի շարք ներդրումային ծրագրեր Հայաստանի Հանրապետությունում և Վրաստանում՝ Ռուսաստանին և Հայաստանին կապող «Հյուսիս–Հարավ» ավտոմայրուղու զարգացման համար, որը ներառում է

Ռազմավիրական ճանապարհի և Վերին Լարսի միջազգային ավտոճանապարհային անցակետի հատվածները, ինչպես նաև Հայաստանի Հանրապետության տարածքում կառուցվող նոր արագընթաց մայրուղու հատվածները: Ավանդաբար այս մայրուղին ասոցացվում է «Հյուսիս-Հարավ» ՄՏՄ-ի հետ՝ հատկապես հաշվի առնելով Հայաստանի մասնակցությունը «Հյուսիս-Հարավ» ՄՏՄ համաձայնագրին, թեև այն աշխարհագրորեն անջատված է միջանցքի **Արևմտյան** ավտոճանապարհային երթուղուց: Վերլուծական փաստաթղթերում նշվում է, որ ՀՀ տարածքում «Հյուսիս-Հարավ» ավտոճանապարհային երթուղու կառուցումը պաշտոնապես «Հյուսիս-Հարավ» ՄՏՄ զարգացման նախագծերից է, քանի որ Հայաստանը այդ նախագծի մասին համաձայնագրի լիիրավ մասնակիցն է:

«Հյուսիս-Հարավ» ՄՏՄ-ի զարգացման ներդրումային նախագծերի ցանկի Հայաստանի Հանրապետության ենթաբաժնում ներառված են թվով 5 ծրագրեր²⁰, որոնցից 4-ը՝ 1-ին խմբի տակ (առաջնահերթ նախագծեր): Դրանք են՝ 1. Քաջարան-Ազարակ հատվածի կառուցում մինչև Իրանի հետ սահման, 2. Գյումրի-Բավրա հատվածի կառուցում, 3. Քաջարանի թունելի կառուցում՝ Սիսիան-Քաջարան հատվածում, 4. Բարգուշատի թունելի կառուցում՝ Սիսիան-Քաջարան հատվածում: ՀՀ-ին վերաբերող 5-րդ ծրագիրը ներկայացված է 2-րդ խմբի տակ (*հիմնական տարածքների որակական բնութագրերի բարելավում և այլընտրանքային վայրերի զարգացում միջանցքի ընդհանուր թողունակությունը մեծացնելու նպատակով*), դա Երասխ-Մեղրի-Հորադիզ երկաթուղային հատվածի կառուցման ծրագիրն է:

Մեզանախագծին Վրաստանի մասնակցությունը. 2025 թվականը՝ վճռորոշ տարի

«Հյուսիս-Հարավ» ՄՏՄ-ի նախագծերի ցանկի Վրաստանի ենթաբաժնում կա մեկ ծրագիր՝ նշված 1-ին խմբի տակ (առաջնահերթ նախագծեր): Դա Ռազմավիրական մայրուղու Քվեշեթի-Կոբի հատվածում ճանապարհների, թունելների և կամուրջների կառուցման խոշոր նախագիծն է:

Հաշվի առնելով անցյալի սխալները՝ Ռուսաստանի հետ առևտրատնտեսական և մի շարք այլ ոլորտներում հարաբերությունների խորացման և այդ շրջանակներում հյուսիս-հարավ ճանապարհատրանսպորտային համակարգի զարգացման խնդիրը վրացական կողմի համար դարձել է գլխավոր առաջնահերթություններից մեկը: Վրաստանի իշխանությունների կողմից այդ ուղղությամբ իրականացվող խոշոր ծրագրերից է դեպի ՌԴ սահմանային անցակետ տանող Մցխեթա-Ստեփանծմինդա-ՌԴ սահման (Վերին Լարս) ավտոմայրուղու ամենադժվարանցանելի՝ Կոբի-Գուդաուրի հատվածը շրջանցող

²⁰ Հայաստանում, Ղազախստանում և Ռուսաստանում նախատեսվում է իրականացնել 79 ծրագիր (5-ը՝ Հայաստանում, 22-ը՝ Ղազախստանում, 52-ը՝ Ռուսաստանում) 21,8 մլրդ դոլար ընդհանուր գումարով, որը կազմում է միջանցքի զարգացման բոլոր ներդրումների 53%-ը: «Հյուսիս-Հարավ» ՄՏՄ-ի զարգացման համար անհրաժեշտ բոլոր ներդրումների 34%-ը նախատեսված է իրանական ենթակառուցվածքների համար:

Քվեշեթի-Կոբի ճանապարհի շինարարությունը: Վրաստանի ճանապարհաշինության պատմության մեջ խոշորագույններից մեկը համարվող հավակնոտ այս ծրագրի՝ նոր ճանապարհի կառուցման նախագիծը հաստատվել է 2019 թ., շինարարությունն սկսվել է 2020 թ. սեպտեմբերին, այն նախատեսված է ավարտել փուլառվով՝ 2024–2025 թվականներին: Վրաստանի Տարածաշրջանային զարգացման և ենթակառուցվածքների նախարարության ճանապարհային դեպարտամենտի հաղորդմամբ՝ Քվեշեթի-Կոբի ծրագրի շրջանակներում կառուցվում է ընդհանուր 23 կմ երկարությամբ 2 գոտի ասֆալտբետոնե ճանապարհ, 5 կամուրջ, 5 թունել, վերականգնվում է 1 կամուրջ: Թունելներից առանձնանում է 9 կմ երկարությամբ և 15 մ տրամագծով թունելը, որն ամենամեծն է Վրաստանում և եզակիներից մեկը աշխարհում²¹: Վերջինս նաև համարվում է Եվրոպայի ամենաբարդ ինժեներական կառույցներից մեկը²²: Նոր ճանապարհը Քվեշեթի-Կոբի հեռավորությունը կկրճատի 11 կմ-ով (գործող ճանապարհը 34 կմ է, կառուցվողը՝ 23), երթևեկության տևողությունը՝ մինչև մեկ ժամով (Թբիլիսի-Ստեփանծմինդա երթևեկությունը 2,5 ժամի փոխարեն կտևի 1 ժամ 45 րոպե): Նոր ճանապարհով հնարավոր կլինի զարգացնել մինչև 80 կմ/ժամ արագություն (գործող մայրուղու տվյալ հատվածում 30-35 կմ/ժամ առավելագույն թույլատրելի արագության փոխարեն): Վերջապես, խոշոր այս նախագիծը երթևեկողներին կազատի հայտնի Խաչի լեռնանցքի չափազանց վտանգավոր և ճնահույքերի պատճառով հաճախակի փակվող հատվածից, որտեղ գտնվում է Ռազմավիրական ճանապարհի ամենաբարձր կետը՝ 2.395 մ: Եթե այժմ Քվեշեթի-Կոբի հատվածում ճանապարհորդությունը տևում է մոտ մեկ ժամ (ձմռանը ավելի երկար), և երթևեկությունը հաճախ արգելվում է ճնահյուսի վտանգի պատճառով, ապա ծրագրի ավարտից հետո ճանապարհը հնարավոր կլինի անցնել ընդամենը 15 րոպեում²³:

Ռազմավիրական մայրուղու Քվեշեթի-Կոբի ճանապարհի ծրագիրն իրականացվում է Ասիական զարգացման բանկի (ԱԶԲ), Վերակառուցման և զարգացման եվրոպական

²¹ Վրաստանի տարածաշրջանային զարգացման և ենթակառուցվածքների նախարար Իրակլի Կարսելաձեն 2023 թ. դեկտեմբերի 2-ին հայտարարել է, որ վրաց-ռուսական սահման տանող մայրուղու Քվեշեթի-Կոբի հատվածի վրա ինը կիլոմետրանոց թունելի շինարարությունը կավարտվի 2024 թ. փետրվարին, իսկ թունելում կսկսվեն բարելավման աշխատանքները (տե՛ս Строительство самого длинного тоннеля к границе Грузии с Россией – последние данные. (02.12.2023). <https://sputnik-georgia.ru/20231202/stroitelstvo-samogo-dlinnogo-tonnelya-k-granitse-gruzii-s-rossiy---poslednie-dannye-284661079.html> (բեռնման օրը՝ 22.08.2024).

²² საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტრო, საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი, ქვეშეთი-კობის 9 კმ-იანი გვირაბი უკვე 5 კმ-ზეა გაჭრილი. (27.01.2023). <http://www.georoad.ge/?lang=geo&act=news&func=menu&uid=1674808507&pid=1340628946> (բեռնման օրը՝ 22.08.2024).

²³ Строительство самого длинного тоннеля к границе Грузии с Россией – последние данные. (02.12.2023). <https://sputnik-georgia.ru/20231202/stroitelstvo-samogo-dlinnogo-tonnelya-k-granitse-gruzii-s-rossiy---poslednie-dannye-284661079.html> (բեռնման օրը՝ 22.08.2024).

բանկի (ՎՋԵԲ) և Վրաստանի կառավարության միջոցներով, և դրա ընդհանուր արժեքը կազմում է 1,2 մլրդ լարի (\$558,6 մլն, որից 415 մլն-ը ներդրվել է ԱՋԲ-ի, 60 մլն-ը՝ ՎՋԵԲ-ի, 83,6 մլն-ը՝ Վրաստանի կառավարության կողմից): Խաչի լեռնանցքի տակով անցնող 9 կմ երկարությամբ խոշոր թունելը կառուցում է միջազգային մրցույթում հաղթած չինական խոշորագույն «China Railway Tunnel Group Co» ընկերությունը: Պայմանագիրը կնքվել է 2019 թ. սեպտեմբերին: Իր մասնաճյուղի միջոցով Վրաստանում 2002 թ. գործունեություն ծավալող չինական մեկ այլ ընկերություն՝ «China Railway 23rd Bureau Group Co»-ն, հաղթել է Քվեշեթի-Կոբի ճանապարհի 13 կմ-ի շինարարության մրցույթում²⁴:

Ռուսաստանի նախագծերը Վրաստանի ուղղությամբ՝ մեզանախագծի շրջանակներում

«Հյուսիս-Հարավ» ՄՏՄ-ի նախագծերի Ռուսաստանի ենթաբաժնում Ռազմավիրական մայրուղուն առնչվող նախագծերը երկուսն են, երկուսն էլ նշված են 1-ին խմբի տակ (առաջնահերթ նախագծեր). 1. *Վերին Լարսի միջազգային ավտոճանապարհային անցակետի վերակառուցում. II փուլ*, 2. *«Վերին Լարս» միջազգային անցակետին կից ճանապարհային սպասարկման օբյեկտների, տրանսպորտային լոգիստիկ կենտրոնի, ենթակառուցվածքների կառուցում*²⁵: Ըստ նախատեսվող պլանի՝ «Վերին Լարս» միջազգային անցակետի ռուսական կողմում կտեղակայվեն ճանապարհային սպասարկման օբյեկտները և տրանսպորտային լոգիստիկ կենտրոնները: Նախատեսվում է կառուցել բաց և փակ ժամանակավոր պահեստներ, այդ թվում՝ փչացող ապրանքների համար, շարժական տեսչական և տեսչական համալիրի համար տեղամաս (գոտի), վարորդների համար հյուրանոց, տրանսպորտային միջոցների համար բաց ավտոկայանատեղի և այլն: Նախատեսվում է ստեղծել «էլեկտրոնային հերթերի» համակարգ: Նախագծով ակնկալվող արդյունքը լինելու է Ռուսաստանի, Բելառուսի, Վրաստանի, Հայաստանի, Թուրքիայի և Իրանի միջև «Հյուսիս-Հարավ» ավտոճանապարհով փոխադրվող ապրանքների փոխադրման, պահպանման և մաքսազերծման պայմանների ստեղծումը:

«Հյուսիս-Հարավ» ՄՏՄ-ի **Արևմտյան** երթուղու՝ Ռազմավիրական մայրուղուն առնչվող նախագծերից է կրկին 1-ին խմբի տակ (առաջնահերթ) նշված նախագիծը՝ Վլադիկավկազի շրջանցիկ ավտոճանապարհի շինարարությունը: 10–25 կմ

²⁴ Давид Беридзе, Китайский чудо-тоннель возле границы с Россией – дорога к Ларсу станет безопаснее. (19.10.2021). <https://sputnik-georgia.ru/20211019/kitayskiy-chudo-tonnel-vozle-granitsy-s-rossiey-doroga-k-larsu-stanet-bezopasnee-260637621.html> (բեռնման օրը՝ 23.08.2024).

²⁵ Винокуров Е. (руководитель авторского коллектива), Ахунбаев А., Забоев А., Усманов Н., Международный транспортный коридор «Север-Юг»: инвестиционные решения и мягкая инфраструктура, с. 39, 44, 56, 66.

երկարությամբ նոր հատվածը գտնվում է P-217 «Կովկաս» (Վլադիկավկազ–Մախաչկալա–Ադրբեջանի հետ սահման) ավտոմայրուղու վրա, որը կարևոր նշանակություն ունի «Հյուսիս–Հարավ» ՄՏԿ-ի Արևմտյան երթուղով ճանապարհային բեռնափոխադրումների իրականացման համար: Վլադիկավկազ քաղաք մուտքը խոչընդոտ է ինչպես «Հյուսիս–Հարավ» ՄՏԿ-ի ողջ Արևմտյան երթուղու, այնպես էլ «Վերին Լարս» միջազգային անցակետով Ռուսաստան–Վրաստան–Հայաստան ճանապարհային երթուղու համար: Ծրագրով ակնկալվում է թողունակության, արագության և երթևեկության անվտանգության բարձրացում, «Հյուսիս–Հարավ» ՄՏԿ-ով բեռների առաքման ժամանակի կրճատում, «Վերին Լարս» միջազգային անցակետով Ռուսաստան–Վրաստան–Հայաստան երթուղու թողունակության ավելացում:

Հայաստանը և մեզանախագիծը. ի՞նչ է տեղի ունենում վարագույրի հետևում

Ինչպես տեսանք՝ թե՛ Ռազմավիրական մայրուղին (Վրաստան–Ռուսաստան), թե՛ Հայաստանի «Հյուսիս–Հարավ» ավտոմայրուղին, թե՛ Ադրբեջանի գլխավոր տարանցիկ ուղիները հանդիսանում են «Հյուսիս–Հարավ» միջազգային տրանսպորտային միջանցքի բարդ համակարգի (**Արևմտյան** երթուղու) մի մասը, և վերջիններիս արդիականացման խնդիրը ներառված է «Հյուսիս–Հարավ» ՄՏԿ-ի Արևմտյան երթուղու զարգացման առաջնահերթ ծրագրերի ցանկում:

Տեսանք, թե ինչ է տեղի ունենում Ադրբեջանի և Վրաստանի պարագայում. քրտնաջան աշխատանք ու մեզանախագծերի իրականացում՝ տնտեսական և աշխարհառազմավարական նշանակություն ունեցող այս խոշորագույն նախագծին հնարավորինս սեղմ ժամկետներում միանալու համար: Եվ դա այն դեպքում, երբ, օրինակ, Վրաստանն ընտրել է եվրաինտեգրման ուղին, այդուհանդերձ, լավ գիտակցելով «Հյուսիս–Հարավ» ՄՏԿ-ի տնտեսական, ռազմավարական և աշխարհաքաղաքական խոշոր նշանակությունը, ձգտում է չկզղիանալ և, հնարավորինս, իր կողմը թեքել տարանցիկ նախագծերը՝ քաջ գիտակցելով, որ դա նյարդայնացնելու է տարանցիկ ուղիների հորիզոնական առանցքի ջատագով Արևմուտքին:

Ի՞նչ է տեղի ունենում ՀՀ-ում:

2022 թ. փետրվարի 17-ին ՀՀ կառավարության նիստում անդրադառնալով Հյուսիս–հարավ ավտոճանապարհի Սիսիան–Քաջարան հատվածի նախաորակավորման մրցույթին, ՀՀ վարչապետ Նիկոլ Փաշինյանը նշել է. «...Վերջին շրջանի մեր քննարկումների արդյունքում, նկատի ունեմ փարածաշրջանային կոմունիկացիաների բացման թեման, Հյուսիս–հարավ նախագիծը, ըստ էության, մենք վերածնակերպել ենք և դարձրել ենք Հյուսիս–հարավ, արևելք–արևմուտք նախագիծ: ...Ըստ էության, սա նշանակում է, որ այդ ճանապարհի ճյուղերից մեկը, նկատի ունեմ Հյուսիս–հարավ, արևելք–արևմուտք, կամ եթե կարճ ասենք՝ հայկական խաչմերուկի ճյուղերից մեկը,

կկապի հյուսիսը հարավին, այսինքն, ըստ էության, Հայաստանի Հանրապետությունից դեպի Իրանի Իսլամական Հանրապետություն, մյուս ճյուղը, ըստ էության, Ադրբեջան, Հայաստան և հետագայում՝ դեպի Նախիջևան, Թուրքիա: Եվ մենք այս նախագիծը տեղավորում ենք ահա այս ընդհանուր կոնտեքստում»²⁶: Միայն առաջին հայացքից ՀՀ-ի համար օգտաշահ այս առաջարկ-բանաձևով Նիկոլ Փաշինյանը, ըստ էության, թե՛ քաղաքակրթական, թե՛ ռազմավարական ու աշխարհաքաղաքական տեսանկյունից երկու իրար հակադիր՝ հյուսիս-հարավ ու արևելք-արևմուտք առանցքներն անմիջականորեն կապում է իրար՝ անվանակոչելով այն «Հայկական խաչմերուկ»: Փաստենք, որ արհեստաձին և անիրականանալի այս գաղափար-առաջարկը, որին ոչ մի հարևան երկիր բարձր մակարդակով արձագանք չի տվել, և որևէ լուրջ գործընթաց տեղի չի ունեցել այդ ուղղությամբ²⁷, իրականում, մեր կարծիքով, ուներ (և ունի) մի քանի նպատակ. 1. բացասաբար ազդել «Հյուսիս-Հարավ» ՄՏՄ-ի ստեղծման վրա (սա կարող էր լինել նաև Արևմուտքի քողարկված պահանջների մեջ), 2. հայ հասարակության առջև քողարկել հորիզոնական, այն է՝ թուրք-ադրբեջանական նոր առանցքի ընտրության տխրահոշակ փաստը, 3. հավասարության նշան դնելով երկու առանցքների միջև՝ իբրև «Հյուսիս-Հարավ» ՄՏՄ-ին մաս կազմելու կամ այդ ուղղությամբ աշխատանքներ տանելու անուղղակի կամ քողարկված նախապայման բերել արևելք-արևմուտք թուրք-ադրբեջանական առանցքին մաս կազմելու գործընթացը (սա կարող է լինել թե՛ Արևմուտքի, թե՛ Թուրքիա-Ադրբեջանի, թե՛ երկուսի ներկայացրած համատեղ պահանջների մեջ):

Այսպիսով, ընտրելով տարանցիկ ուղիների հորիզոնական՝ թուրք-ադրբեջանական վեկտորը, ՀՀ ներկայիս իշխանությունները թե՛ Ռուսաստանի, թե՛ Իրանի և «Հյուսիս-Հարավ» ՄՏՄ-ի մասնակից և շահագրգիռ երկրների հետ աշխատանքներ կամ չեն տանում, կամ դրանք կրում են ձևական, իներցիոն բնույթ: Ավելին, գնալով խորացվում է միջանցքի գլխավոր ճարտարապետ և ՀՀ դեռևս ռազմավարական դաշնակից հանդիսացող ՌԴ-ի հետ անջրպետը²⁸: Դա է վկայում տարածաշրջանով անցնող տարանցիկ ուղիների շուրջ քննարկումների եռուն օրերին (ՌԴ նախագահի՝ Ադրբեջան

²⁶ Վարչապետը մանրամասներ է ներկայացրել Հյուսիս-հարավ, արևելք-արևմուտք նախագծի վերաբերյալ: (17.02.2022), <https://www.primeminister.am/hy/press-release/item/2022/02/17/Cabinet-meeting-Speech/> (բեռնման օրը՝ 24.08.2024):

²⁷ Թեև Ն. Փաշինյանը «Խաղաղության խաչմերուկ» ծրագիրն ու դրա սկզբունքները ներկայացրել է, օրինակ, 26.10.2023-ին Թբիլիսիում կայացած «Մետաքսի ճանապարհ» միջազգային ֆորումի ընթացքում և, ապա, առանձին քննարկել 2024 թ. մարտի 25-ին Երևանում՝ Վրաստանի նոր վարչապետ Իրակլի Կոբախիձեի հետ, գործնական տեղաշարժեր ծրագրի իրականացման առումով չեն նկատվում:

²⁸ 15.12.2023-ին Հայ-ռուսական տնտեսական համագործակցության միջկառավարական հանդիպման ժամանակ ՌԴ փոխվարչապետ Ա. Օվերչուկը հայտարարել էր, որ ՌԴ-ն աջակցում է վարչապետ Ն. Փաշինյանի «Խաղաղության խաչմերուկ» նախագծի իրականացմանը: (Տես <https://armenpress.am/ru/article/1126329> (բեռնման օրը՝ 25.08.2024)): Սակայն այս դեպքում ևս գործնական տեղաշարժերի մասին խոսելը վաղ է:

այցի ավարտի հենց հաջորդ օրը՝ 2024 թ. օգոստոսի 20-ին) ՀՀ արտգործնախարարության արձագանքը ՌԴ արտգործնախարարի հայտարարությանը²⁹, այն էլ մամուլի խոսնակի՝ լրատվամիջոցներին տված մեկնաբանության միջոցով: Դա փաստեց, թե որքան են խորացել հակասությունները ՀՀ անվտանգության համար հսկայական դեր ունեցող, տարածաշրջանի հաղորդակցուղիների ճարտարապետի դիրքերից հանդես եկող գերտերության, ռազմավարական դաշնակցի հետ, և ինչպիսի վտանգավոր իրավիճակ կարող է ստեղծվել թյուրքական հերթական հնարավոր ներխուժման (այս անգամ՝ արդեն ՀՀ) և հնարավոր պատերազմի դեպքում:

Ն. Փաշինյանի իշխանության վարած թվացյալ խաղաղության տանող, իսկ իրականում՝ Ադրբեջանի աճող պահանջների պայմաններում նոր ռազմական էսկալացիայի ռիսկերը կտրուկ մեծացնող քաղաքականության արդյունքում չափազանց բարդ է խոսել երկրի տարածքում իրականացվելիք տարանցիկ մեզանախագծերի մասին: Երբեմն հենց այնպես՝ «բանավոր ըմբռնումներով», երբեմն միջազգայնորեն սահմանված նորմերի բացակայությամբ իրականացվող «սահմանազատման և սահմանազոծման» մասին հայտարարություններով միջպետական մայրուղիների՝ Ադրբեջանին պարբերաբար հանձնման պայմաններում Հայաստանը կորցրել է վստահությունն ու վանել միջազգային ներդրողներին: Վերջիններիս ու շահագրգիռ այլ կողմերի համար պարզապես հայտնի չէ, օրինակ, թե «Հյուսիս-Հարավ» ավտոմայրուղին վաղը կանցնի Տիգրանաշենո՞վ, թե՞ դա կարող է շուտով մեկ անձի որոշմամբ և ինչ-որ հայտարարությամբ հանձնվել Ադրբեջանին, ինչպես, օրինակ, Գորիս-Կապան, Իջևան-Նոյեմբերյան միջպետական ավտոմայրուղիները, Կապան-Ճակատեն ավտոճանապարհը և այլն: Հավելենք, որ այն աշխատանքները, որոնք կատարվում են «Հյուսիս-Հարավ» ավտոմայրուղու վրա, մեծապես իրականացվում են հիմնականում իրանական կողմի շահագրգռվածության և ջանքերի արդյունքում, որն այս կամ այն կերպ հայտարարում է՝ իր համար Ադրբեջանի երթուղին ավելի քիչ վստահելի է, և եթե լինել ՀՀ-ի միջոցով այլընտրանք, ինքը կընտրեր վերջինը³⁰:

Հաշվի առնելով իրանական կողմի սկզբունքային դիրքորոշումն ու իրականացվող աշխատանքները ՀՀ տարածքով տրանսպորտային կոմունիկացիաների բարելավման հարցում հայկական կողմը պետք է հետևողականություն ցուցաբերի և փորձի կյանքի կոչել Իրան-Հայաստան երկաթուղու կառուցման գաղափարի՝ երկկողմանի և միջպետական կոմունիկացիոն ծրագրերի օրակարգ վերադառնալու հարցը:

²⁹ ՀՀ ԱԳՆ մամուլի խոսնակի պատասխանը լրատվամիջոցից ստացված հարցմանը: (20.08.2024), https://www.mfa.am/hy/interviews-articles-and-comments/2024/08/20/comment_spo/12765 (բեռնման օրը՝ 24.08.2024):

³⁰ Փույա Հոսեյնի, Եթե ինչ-որ միջանցք լինի, դա ոչ միայն Իրանին է վնասելու, այլև ՀՀ գոյությունն է վտանգի տակ դրվելու: (30.07.2024), <https://yerkir.am/hy/article/2024/07/30/34618> (բեռնման օրը՝ 24.08.2024):

Ամփոփելով՝ փաստենք, որ Սուեզի ջրանցքին այլընտրանք հանդես եկող «Հյուսիս-Հարավ» միջազգային տրանսպորտային միջանցքը չափազանց կարևոր դեր է ստանձնել տարածաշրջանում և աշխարհում՝ տնտեսականից զատ ձեռք բերելով նաև ռազմավարական և աշխարհաքաղաքական խոշոր նշանակություն: Միջանցքը լայն ազդեցություն ունի շահագրգիռ երկրների միջպետական հարաբերությունների վրա՝ այն աստիճան, որ, դրանով պայմանավորված, որոշ երկրներ ավելի են խորացնում ու ջերմացնում հարաբերությունները, շրջանցում կամ հաղթահարում մինչ այդ առկա բազմաթիվ խութեր ու վիհեր: Լավագույնս գիտակցելով Միջանցքի հեռահար ու որոշիչ ազդեցությունը, ինչպես նաև Ռուսաստանի գերզգայուն դիրքավորումը «Հյուսիս-Հարավ» ՄՏՄ-ի նկատմամբ, Ադրբեջանը ձգտում է ամեն գնով դառնալ նախագծի առանցքն ու ճարտարապետը: Նաև դրանով է պայմանավորված Ի. Ալիևի ձգտումը՝ ամեն գնով խորացնել ՌԴ-Ադրբեջան հարաբերությունները: Ստացվում է, որ, մի կողմից, Ադրբեջանը թմբկահարում է տարածաշրջանի հաղորդակցուղիների վերաբացման իր բարի ցանկության մասին, մյուս կողմից, սպառնալիքներով ու շանտաժներով նորանոր պահանջներ ներկայացնելով ՀՀ-ին, վերջինի հանդեպ վարում է տոտալ մեկուսացման քաղաքականություն: Ի դեպ, տառացիորեն նույնն է տեղի ունենում նաև Թուրքիայի պարագայում. նույնական հայտարարությունների պայմաններում որևէ գործնական քայլ գոյություն չունի, օրինակ, Կարս-Գյումրի-Ադրբեջան (Նախիջևան, Ղազախ) երկաթուղու վերաբացման մասին, սակայն մեծ թափով իրականացվում են ՀՀ մեկուսացման նախագծերը (օրինակ, որպես ՀՀ-ն մեկուսացնող Բաքու-Թբիլիսի-Ախալքալաք-Կարս երկաթուղու շարունակություն կառուցվում է Կարս-Իզմիր-Նախիջևան երկաթուղին՝ լիակատար դարձնելով ՀՀ շրջափակումը)³¹:

Ընտրելով թուրք-ադրբեջանական հորիզոնական ուղին (որը կարելի է անվանել չափազանց վտանգավոր փակուղի) և խորացնելով հակասությունները հյուսիս-հարավ առանցքի ջատագով երկրների հետ, ցավոք, ՀՀ իշխանությունները գնալով երկիրը դուրս են թողնում տարածաշրջանային նախագծերից՝ կամա-ակամա ներքաշվելով թուրք-ադրբեջանական մեկուսացման քաղաքականության մեջ:

ԳՐԱԿԱՆՈՒԹՅՈՒՆ ԵՎ ԱՂԲՅՈՒՐՆԵՐ

1. Международный транспортный коридор «Север-Юг» (справка). (01.11.2016), https://www.mid.ru/ru/foreign_policy/economic_diplomacy/1537456/

³¹ Այդ մասին տե՛ս Վահե Սարգսյան, Արցախյան վերջին գոյապայքարը, Վրաստանը, տարանցիկ նոր նախագծերը և Հայաստանի շրջափակման գործընթացը, Պատմաբանասիրական հանդես (ՊԲՀ), Երևան, 2021, № 1, էջ 47-63:

2. Михаил Голицын, МТК «Север-Юг» позволит России создать логистический суперхаб. (11.08.2024), <https://www.ritmeurasia.ru/news--2024-08-11--mtk-sever-jug-pozvolit-rossii-sozdat-logisticheskij-superhab-74985>
3. Касым-Жомарт Токаев, Ренессанс Центральной Азии: На пути к устойчивому развитию и процветанию. (08.08.2024), <https://kazpravda.kz/n/renessans-tsentralnoy-azii-na-puti-k-ustoychivomu-razvitiyu-i-prosvetaniyu/>
4. Иран и Туркмения договорились развивать восточный маршрут МТК Север-Юг. (19.07.2024), <https://tass.ru/ekonomika/21405565>
5. Роза Байрамлы, Как МТК "Север-Юг" повлиял на развитие отношений России и Азербайджана. (04.12.2023), <https://vestikavkaza.ru/analytics/kak-mtk-sever-ug-povliat-na-razvitiie-otnosenij-rossii-i-azerbajdzana.html#top>
6. Александр Новак: Проект «Север-Юг» почти в два раза сократит сроки доставки товаров из Азиатско-Тихоокеанского региона в Европу. (09.09.2022). <http://government.ru/news/46488/>
7. Владимир Прохвятилов, Азербайджан и Международный транспортный коридор «Север – Юг»: Запад усиливает давление. *Стратегии развития*, N 2 (13), 2023, с. 54-57.
8. Встреча с ветеранами–строителями и работниками Байкало-Амурской магистрали. (22.04.2024) <http://special.kremlin.ru/catalog/keywords/61/events/73922>
9. Алиев поддержал расширение инфраструктуры коридора "Север-Юг". (03.07.2024), <https://ria.ru/20240703/aliev-1957076658.html>
10. Шойгу обсудил в Баку попытки вмешательства Запада в процессы на Южном Кавказе. (06.08.2024), <https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/21541535>
11. Совместное заявление Президента Российской Федерации В.В.Путина и Президента Азербайджанской Республики И. Г. Алиева. (19.08.2024), <http://kremlin.ru/supplement/6177> (բնիմալի օրը՝ 21.08.2024).
12. Заявления Владимира Путина и Ильхама Алиева для СМИ. (19.08.2024). <http://kremlin.ru/events/president/news/74887>
13. Декларация о союзническом взаимодействии между Российской Федерацией и Азербайджанской Республикой. (22.02.2022), <http://www.kremlin.ru/supplement/5777> (բնիմալի օրը՝ 21.08.2024).
14. Что такое транспортный коридор «Север-Юг». (01.05.2024), <https://www.kommersant.ru/doc/6679748>
15. Железная дорога Шаламче–Басра будет завершена через два года. (04.09.2023), https://iran.ru/news/economics/123725/Zheleznaya_doroga_Shalamche_Basra_budet_zavershena_chere_z_dva_goda
16. Леонид Алексеев, Ж/д проект Решт–Астара работает на формирование евроазиатского коридора «Север-Юг». (28.01.2023), <https://www.ritmeurasia.ru/news--2023-01-28--zh-d-proekt-resht-astara-rabotaet-na-formirovanie-evroaziatskogo-koridora-sever-jug-64363>
17. Винокуров Е. (руководитель авторского коллектива), Ахунбаев А., Забоев А., Усманов Н., Международный транспортный коридор «Север-Юг»: инвестиционные решения и мягкая

инфраструктура, Доклады и рабочие документы 22/2, Евразийский банк развития, Алматы, Москва, 2022, с. 5, 34, 37, 40.

18. Строительство самого длинного тоннеля к границе Грузии с Россией – последние данные. (02.12.2023). <https://sputnik-georgia.ru/20231202/stroitelstvo-samogo-dlinnogo-tonnelya-k-granitse-gruzii-s-rossiey---poslednie-dannye-284661079.html>

19. საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტრო, საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი, ქვეშეთი-კობის 9 კმ-იანი გვირაბი უკვე 5 კმ-ზეა გაჭრილი. (27.01.2023), <http://www.georoad.ge/?lang=geo&act=news&func=menu&uid=1674808507&pid=1340628946>

20. Строительство самого длинного тоннеля к границе Грузии с Россией – последние данные. (02.12.2023). <https://sputnik-georgia.ru/20231202/stroitelstvo-samogo-dlinnogo-tonnelya-k-granitse-gruzii-s-rossiey---poslednie-dannye-284661079.html>

21. Давид Беридзе, Китайский чудо-тоннель возле границы с Россией – дорога к Ларсу станет безопаснее. (19.10.2021), <https://sputnik-georgia.ru/20211019/kitayskiy-chudo-tonnel-vozle-granitsy-s-rossiey--doroga-k-larsu-stanet-bezopasnee-260637621.html>

22. Винокуров Е. (руководитель авторского коллектива), Ахунбаев А., Забоев А., Усманов Н., Международный транспортный коридор «Север-Юг»: инвестиционные решения и мягкая инфраструктура, с. 39, 44, 56, 66.

23. Վարչապետը մանրամասներ է ներկայացրել Հյուսիս-հարավ, արևելք-արևմուտք նախագծի վերաբերյալ: (17.02.2022), <https://www.primeminister.am/hy/press-release/item/2022/02/17/Cabinet-meeting-Speech/>

24. ՀՀ ԱԳՆ մամուլի խոսնակի պատասխանը լրատվամիջոցից ստացված հարցմանը: (20.08.2024), https://www.mfa.am/hy/interviews-articles-and-comments/2024/08/20/comment_spo/12765

25. Փոլյա Հոսեյնի, Եթե ինչ-որ միջանցք լինի, դա ոչ միայն Իրանին է վնասելու, այլև ՀՀ գոյությունն է վտանգի տակ դրվելու: (30.07.2024), <https://yerkir.am/hy/article/2024/07/30/34618>

26. Վահե Սարգսյան, Արցախյան վերջին գոյապայքարը, Վրաստանը, տարանցիկ նոր նախագծերը և Հայաստանի շրջափակման գործընթացը, Պատմաբանասիրական հանդես (ՊԲՀ), Երևան, 2021, № 1, էջ 47–63: