

Ո՞ւմ շահերից է բխում Միջին միջանցքը Փորձագետի մեկնաբանություն, 02.10.2024 թ.¹

Նորայր Ա. Դունամալյան²

Միջին միջանցքի (այլ անվանումը՝ «Մեջտեղի միջանցք» կամ «Անդրկասպյան տրանսպորտային երթուղի») նշանակությունը կտրուկ աճել է 2022–2024 թթ.¹ Ուկրաինայում պատերազմի և Սուեզի ջրանցքի շրջափակման պատճառով Եվրասիայի ցամաքային և ծովային ուղիների վերաձևափոխման համապատկերում: Ուշագրավ է, որ 2024 թ. այդ տրանսպորտային ուղու կարևորության մասին խոսել են ինչպես ԱՄՆ-ի պետդեպարտամենտի ներկայացուցիչները², նույնպես և պաշտոնատար անձինք ՉԺՀ-ում³, ովքեր մինչ այդ մուլտիմոդալ փոխադրումների թեման շրջանցում էին՝ համարելով տնտեսական տեսակետից անշահույթաբեր:

Միջին միջանցքի նկատմամբ հետաքրքրության աճը կարելի է բացատրել ոչ այնքան տնտեսական, որքան աշխարհաքաղաքական դրոպապատճառներով: Մինչև 2022 թ. ԵՄ-ն, ԱՄՆ-ը, Չինաստանը և այլ երկրների կողմից նախաձեռնված շատ նախագծեր համարվում էին ձախողման դատապարտված՝ տարածաշրջանում էթնոքաղաքական հակամարտությունների և Հարավային Կովկասում թույլ զարգացած ենթակառուցվածքի պատճառով: Սակայն այսօր *Միջին միջանցքի* նախագծի իրացումն ընկալվում է որպես ռազմավարական առումով կարևոր ռեսուրս՝ անդրեվրասիական տրանսպորտային երթուղիների դիվերսիֆիկացման, ինչպես նաև նախագծի մասնակից-երկրների համար աշխարհաքաղաքական հնարավորությունների ընդլայնման տեսակետից:

Ենթակառուցվածքային այլընտրանք՝ Ռուսաստանի շրջանցմամբ

Միջին միջանցքի գլխավոր առավելություն է դարձել նրա այլընտրանքայնությունը Ռուսաստանով փոխադրումների նկատմամբ, թեկուզ մինչև Եվրոպա ապրանքների տարանցման ժամկետները (մոտ 20–25 օր⁴) զիջում են մյուս ցամաքային երթուղիներին, սակայն մի քանի անգամ գերազանցում են ծովային ուղիների հնարավորությունները: Համեմատության համար՝ Չինաստանից Եվրոպա երկաթգծային երթուղով՝

¹ Նյույթի բնօրինակը (ռուս.) հրապարակվել է մեր կայքէջում 27.09.2024 թ.:

² Քաղաքական գիտությունների թեկնածու, Ռուս–Հայկական (Սլավոնական) համալսարանի քաղաքագիտության ամբիոնի դոցենտ, ավելի քան 15 գիտական աշխատությունների և հոդվածների հեղինակ:

³ Լ. Սարգսյան, «Միջին միջանցքն» օրակարգում. Կարո՞ղ է Երևանը միանալ Անդրկասպյան երթուղուն» (ռուս.) / Sputnik Armenia (03.07.2024), <https://am.sputniknews.ru/20240703/sredniy-koridor-na-povestke-mozhet-li-erevan-podklyuchitsya-k-transkaspiskomu-marshrutu-77940360.html> (բեռնման օրը՝ 10.09.2024).

⁴ Չինաստանը մեծ նշանակություն է տալիս Միջին միջանցքին. Չինաստանի գործերով ժամանակավոր հավատարմատար (ռուս.) / Business media (05.07.2024), <https://bm.ge/ru/news/kитай-придаёт-болгое-значеніе-srednemu-koridoru-vremennyi-poverennyi-v-delax-kitaia> (բեռնման օրը՝ 10.09.2024).

Ղազախստանի, Ռուսաստանի և Բելառուսի տարածքով ապրանքների փոխադրումը կարող է տևել 9 օր⁵: Ընդ որում արժե նշել, որ 2021 թ. ցամաքային փոխադրումները զբաղեցրել են ԵՄ-ի և Չինաստանի⁶ միջև ամբողջ բեռնաշրջանառության 5,8%-ը, քանզի ծովային փոխադրումները, չնայած մեծ ժամկետներին, մի քանի անգամ ավելի էժան են արժենում, քան լաստանավային տեղափոխումները, երկաթուղային և բեռնատար տրանսպորտ ներառող մուլտիմոդալ երթուղիները:

Որպես հետևանք՝ *Միջին միջանցքով* փոխադրվող ապրանքների քանակը զգալիորեն զիջում է մյուս երթուղիներին, թեկուզ և այդտեղ առկա են մի շարք նրբություններ: Գոյություն ունի Կասպից ծովի նավահանգիստներում բեռների ընդունման հզորությունների հիմնախնդիր: Ղազախստանում գտնվող Ակտաու և Կուրիկ նավահանգիստները միասին ունակ են մշակել շուրջ 12 մլն տոննա բեռ (առանց հաշվի առնելու նավթի արտահանումը)⁷, այն ժամանակ, երբ Ադրբեջանում ընդունող Ալյաթ նավահանգիստը կարող է ընդունել 15 մլն տոննա բեռ⁸: Սակայն հետաքրքիր է այն փաստը, որ Կասպից ծովի ամենախոշոր նավահանգիստը Թուրքմենբաշին է 17 մլն տոննա հզորությամբ՝ առանց հաշվի առնելու նավթի արտահանումը⁹, որը, նախ և առաջ, քաղաքական պատճառներով դուրս է թողնված *Միջին միջանցքի* նախագծից, մինչդեռ դրա մյուս մասնակիցները ենթակառուցվածքային ներուժի պակաս ունեն:

Եթե խոսենք *Միջին միջանցքով* փոխադրվող ապրանքների քանակի մասին, ապա տվյալ պահին այսպիսին է պատկերը. 2023 թ. բեռների միջազգային փոխադրումների ծավալը կազմել է 2,76 մլն տոննա¹⁰, երբ Հյուսիս–Հարավ (Ռուսաստան–Ադրբեջան–Իրան և Ռուսաստան–Կենտրոնական Ասիա–Իրան) նախագծի երկաթուղային բաղադրիչով

⁵ Անդրկասպյան միջազգային տրանսպորտային երթուղու զարգացման գծով Աշխատանքային խմբի նիստերն անցկացվել են Շիմքենտում (ռուս.) / «TMTM» միջազգային ընկերակցություն (31.05.2024), <https://middlecorridor.com/ru/press-tsentr/novosti/zasedaniya-rabochej-gruppy-po-razvitiyu-transkapsijskogo-mezhdunarodnogo-transportnogo-marshruta-provedeny-v-shymkente> (բեռնման օրը՝ 10.09.2024).

⁶ Ա. Բիկովա, Չինաստանից Եվրոպա երկաթուղային փոխադրումները վերստին հանրաճանաչ են դարձել (ռուս.) / Lardi Today (23.01.2024), https://logist.today/ru/dnevnik_logista/2024-01-23/zheleznodorozhnye-perevozki-iz-kitaya-v-evropu-vnov-obreli-populyarnost/ (բեռնման օրը՝ 10.09.2024).

⁷ Road freight transportation from the EU to China: current status and prospects / ERAI – Information and analytical digest (April 2022), https://index1520.com/upload/medialibrary/afe/h84w9oykb18i5bym6wippefd2x8uz75/ERAI-Auto_EN.pdf (բեռնման օրը՝ 10.09.2024).

⁸ Ղազախստանի ծովային նավահանգիստների թողունակությունը կազմում է տարեկան 23,7 մլն տոննա բեռներ (ռուս.) / ԱՊՀ ինտերնետ-պորտալ (14.03.2022), <https://e-cis.info/news/567/98869/> (բեռնման օրը՝ 10.09.2024).

⁹ Ադրբեջանական Ալյաթ նավահանգստում առանձին տեղամաս է հասկացվել Թուրքմենստանից բերված բեռների համար (ռուս.) / Turkmenportal (25.11.2022), <https://turkmenportal.com/blog/54703/v-azerbaidzhanskom-portu-alyat-vydelen-otdelnyi-uchastok-dlya-gruzov-iz-turkmenistana#> (բեռնման օրը՝ 10.09.2024).

¹⁰ Է. Բոյարով, Կասպից ծովի Թուրքմենբաշի նավահանգիստն ավելացրել է միջազգային բեռնափոխադրումների ծավալը (ռուս.) / Daryo (16.11.2023), <https://daryo.uz/ru/2023/11/16/kapsijskij-port-turkmenbasi-uvelicil-obem-mezhdunarodnyh-gruzoperevozok> (բեռնման օրը՝ 10.09.2024).

փոխադրվել են շուրջ 12 մլն տոննա բեռներ: Եթե հաշվի առնենք, որ 2024 թ. 1-ին եռամսյակում փոխադրումների ընդհանուր ծավալը ՉԺՀ-ի հետ հաղորդակցման մեջ աճել է մինչև 42,5 մլն տոննա¹¹, ապա կարծես թե ծայր աստիճան քիչ է *Միջին միջանցքով* անցնող բեռների ծավալը, թեկուզ նախատեսվում է փոխադրվող ապրանքների քանակն առ 2030 թ. մեծացնել մինչև 11 մլն տոննա: Համենայն դեպս, մնում է ներդրումներ կատարելու նպատակահարմարության հարցը *Միջին միջանցքում*, որը նշանակալի մրցակցային առավելություններ չի տալիս մյուս ենթակառուցվածքային նախագծերի հետ պայքարում:

Համաշխարհային բանկի 2023 թ. նոյեմբերին հրապարակած զեկույցում նշվել են մյուս նախաձեռնությունների նկատմամբ *Միջին միջանցքի* մի շարք առավելություններ. նախ՝ տարածաշրջանային ինտեգրման, ենթակառուցվածքի զարգացման և Հարավային Կովկասի ու Կենտրոնական Ասիայի երկրների միջև տնտեսական կապերի խորացման խթանում, երկրորդ՝ Ռուսաստանից Ղազախստանի, Ադրբեջանի և Վրաստանի կախվածության նվազում՝ առևտրային ուղիների դիվերսիֆիկացման և այդ երկրների արտադրական ներուժի աճի շրջանակներում¹²: Մինչդեռ Անդրկասպյան երթուղու հիմնական հիմնախնդիրներ են մնում նախագծի մասնակից-երկրների թույլ ինտեգրված տրանսպորտային համակարգերը և ապրանքների շարունակական տարանցման բացակայությունը: Հարկ է նշել, որ ապրանքների կանգուրդը գլխավորապես տեղի է ունենում կասպիական նավահանգիստներում, ինչը մեծացնում է փոխադրումների արժեքը: Առանձին հիմնախնդիր է Կասպից ծովի ծանծաղացումը, ինչը կարող է անպիտանիության հասցնի հսկայական ներդրումներ արժեցած նոր նավահանգստային հաղորդակցությունները:

Մեծ հաշվով, *Միջին միջանցքը* շարունակում են անվանել տարածաշրջանային նախագիծ¹³, որն ի վիճակի չէ զգալիորեն ազդել միջազգային առևտրի մակարդակի վրա: Դրա հետ մեկտեղ՝ այդ երթուղու աշխարհաքաղաքական նշանակությունը և սիմվոլիզմը մեծ դեր ունեն գլոբալ խաղացողների համար, ովքեր փորձում են ի շահ իրենց խաղարկել հաղորդակցությունների ընթացիկ զարգացումը:

¹¹ Եվրասիական տրանսպորտային հիմնականախքը (ռուս.) / EA5P վերլուծական զեկույցը (Հունիս 2024), <https://eabr.org/upload/iblock/6ce/Evraziyskiy-transportnyy-karkas.pdf> (բեռնման օրը՝ 10.09.2024).

¹² Դ. Իլյուշենկով, Չինաստանից Եվրոպա կոնտեյներների Ռուսաստանով տարանցումն աճել է 1,5 անգամ (ռուս.) / Ведомости (05.04.2024), <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2024/04/05/1030001-tranzit-konteinerov-iz-kitaya-v-evropu-cherez-rossiyu-viros> (բեռնման օրը՝ 10.09.2024).

¹³ Միջին առևտրա-տրանսպորտային միջանցք (ռուս.) / World Bank Group (Նոյեմբեր 2023), <https://thedocs.worldbank.org/en/doc/6db8357f577756fc20492968d8bc0ca-0080062023/original/Middle-Trade-and-Transport-Corridor-Executive-Summary-RUS.pdf> (բեռնման օրը՝ 10.09.2024).

Ներդրումների և աշխարհակարգի փոփոխության սպասումով

Ղազախստանի, Ադրբեջանի և Վրաստանի, որպես *Միջին միջանցքի* հիմնական շահառուների, շահերը կայանում են Հարավային Կովկասի և Կենտրոնական Ասիայի երկրների քաղաքական ու տնտեսական ինտեգրման համար հիմքերի ստեղծման մեջ՝ տարածաշրջանային հեգեմոնների և, մասնավորապես, Ռուսաստանի կողմից ճնշումը նվազագույնի հասցնելու նպատակով: 2023 թ. ապրիլի 10-ին Աստանայում ստորագրվել է Ադրբեջանի և Ղազախստանի նախագահների համատեղ հայտարարությունը, որի շրջանակներում *Միջին միջանցքը* հայտարարվել է «ազգային տրանսպորտային ռազմավարությունների» կարևորագույն առաջնահերթություններից մեկը: Խոսքը վերաբերում է նախագծի մասնակից-երկրների ներսում տնտեսական և քաղաքական կայունության հաստատմանը: Ըստ երևույթին, այդպիսի մարտավարության ընտրությունն ուղղված է արտաքին ուժերի ազդեցության նվազեցմանը՝ բազմաբևեռ աշխարհի կայացման պայմաններում, որտեղ *Միջին միջանցքը* կարող է որպես հիմք հանդես գալ ինտեգրացիոն միավորման համար:

Այս համատեքստում արժե ուշադրություն դարձնել Ռուսաստանին մեկուսացնելու նպատակով Արևմուտքի՝ նման նախաձեռնությունների ամրապնդմանն ուղղված դիրքորոշման վրա: Արևմուտքի համար կարևոր է դիվերսիֆիկացման և ենթակառուցվածքային զարգացման կարգախոսների ներքո Հարավային Կովկասի և Կենտրոնական Ասիայի երկրներին «պոկել» Ռուսաստանից: Այս համատեքստում կարևոր է Ղազախստանի՝ որպես մի տարածքի դերը, որը աշխարհաքաղաքական առումով Ուզբեկստանին, Ղրղզստանին, Տաջիկստանին և Թուրքմենիստանին մեկուսացնում է Ռուսաստանից: ՌԴ-ն նշված երկրների մասնակցությամբ, Ղազախստանի շրջանցմամբ Հարավային տրանսպորտային միջանցքի ստեղծմանն աջակցում է հենց այն գործողություններին¹⁴ դիմակայելու տրամաբանության մեջ, որոնք սահմանափակում են ռուսաստանյան ազդեցությունը Կենտրոնական Ասիայում:

Եվս մեկ կարևոր ասպեկտ է ԵՄ-ի և ԱՄՆ-ի հովանու ներքո միասնական քաղաքական-տնտեսական տարածությանը Հարավային Կովկասի և Կենտրոնական Ասիայի ինտեգրման նախագիծը: ԽՍՀՄ փլուզումից հետո արևմտյան այնպիսի նախաձեռնություններ, ինչպիսիք են *TRACECA*-ն և *INOGATE*-ն, ինչպես նաև չավարտված «Նաբուկկո» նախագիծը, թիրախավորված էին նրան, որպեսզի հետխորհրդային տարածքի հարավային գոտին զատեն որպես առանձին աշխարհագրական միավոր: Հենց այդ պատճառով է, որ 2008 թ. ԱՄՆ-ը և ԵՄ-ը քննադատել են Հարավային Կովկասում,

¹⁴ Կ. Նոգոյբակ, Ի՞նչ ռիսկեր է Ղազախստանի համար բերում «Հարավային միջանցքի» նախագիծը (ռու.) / Cabar Asia (04.08.2023), <https://cabar.asia/ru/kakie-riski-dlya-kazahstana-neset-proekt-yuzhnogo-koridora> (բեռնման օրը՝ 10.09.2024).

Հայաստանի շրջանցմամբ, հաղորդակցությունների շինարարությունը, այդպիսով իսկ ակնարկելով Ռուսաստանի դիրքերի իրական ամրապնդումը:

Նույն այդ տրամաբանության մեջ արևմտյան երկրները ձեռնամուխ են եղել Հարավային Կովկասում քաղաքացիական հասարակության և մարդասիրական ոլորտի աջակցության ցուցաբերմանը, ինչն այսօր շարունակվում է Կենտրոնական Ասիայում՝ ՌԴ դեմ պատժիչ քաղաքականության պահպանմանն աջակցության շրջանակներում: Մյուս կողմից՝ ԵՄ-ին անհրաժեշտ էր Կենտրոնական Ասիայի հաղորդակցություններն օգտագործել սեփական էներգետիկ ոլորտի դիվերսիֆիկացումը խորացնելու համար, ինչն արդեն ուղղված էր Չինաստանի դեմ, որը ձգտում էր Թուրքմենստանից և Ուզբեկստանից նավթագազատարներն ուղղել դեպի չինական սպառողներ:

Այս ամենով հանդերձ, *Միջին միջանցքի* զարգացման շրջանակներում նշանակալի գործոն է մնում ՉԺՀ-ի դիրքորոշումը: Նախագծի նկատմամբ Չինաստանի հետաքրքրությունը կարելի է բացատրել «Մեկ գոտի՝ մեկ ճանապարհ» նախաձեռնության շրջանակներում ենթակառուցվածքների ընդլայնմամբ, սակայն, ի տարբերություն ԵՄ-ի, չինական ղեկավարությունն աշխատում է ոչ թե Կենտրոնական Ասիայի և Հարավային Կովկասի ինտեգրման, այլ միջանցքի երկրների հետ առանձին-առանձին գործընկերային հարաբերությունների կառուցման համար: Ուստի և *Միջին միջանցքի* նախագծին Չինաստանի աջակցությունն իրագործվում է անհատապես «Նոր Մետաքսի ճանապարհի» շրջանակներում¹⁵ դազախա-չինական համաձայնագրերի, ինչպես նաև Վրաստանի¹⁶ և Ադրբեջանի¹⁷ հետ ռազմավարական գործընկերության մասին հռչակագրերի հիման վրա: Չինաստանի համար կարևոր է Եվրոպայի հետ անդադար հաղորդակցություն ապահովել անդրեվրասիական ցամաքային երթուղիների միջոցով, ուստի *Միջին միջանցքն* ընկալվում է որպես նշանակալի ակտիվ Մերձավոր Արևելքի, Իրանի և Թուրքիայի ուղղությամբ ենթակառուցվածքի հետագա ընդլայնման համար:

Այլ կերպ ասած, մենք տեսնում ենք տրանսպորտի և տնտեսական կապերի զարգացման ոլորտում ներդաշնակ նախագծերի ստեղծման ձգտում՝ աշխարհաքաղաքական հակամարտության համապատկերում, ինչը ցուցադրում է գլոբալ և տարածաշրջանային խաղացողների մարտավարական և ռազմավարական պայքարը¹⁸:

¹⁵ Ա. Բիկովա, Չինաստանն ուշադրություն է դարձրել «Միջին միջանցքի» վրա և պատրաստ է ներդրում կատարել նրա զարգացման գործում (ռուս.) / Lardi Today (19.10.2023), https://logist.today/ru/dnevnik_logista/2023-10-19/kitaj-obratil-vnimanie-na-srednij-koridor-i-gotov-investirovat-v-ego-razvitie/ (բեռնման օրը՝ 10.09.2024).

¹⁶ Ղարիբաշվիլին Դավոսում պատմել է «Միջին միջանցքի», ՉԺՀ-ի հետ հարաբերությունների և ենթակառուցվածքային նախագծերի մասին / Civil Georgia (20.01.2024), <https://civil.ge/ru/archives/578123> (բեռնման օրը՝ 10.09.2024).

¹⁷ Ադրբեջանը և Չինաստանն ընդունել են հռչակագիր ռազմավարական գործընկերության մասին / TACC (03.07.2024), <https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/21267517> (բեռնման օրը՝ 10.09.2024).

¹⁸ Ադրբեջանը և Չինաստանն ընդունել են հռչակագիր ռազմավարական գործընկերության մասին / TACC (03.07.2024), <https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/21267517> (բեռնման օրը՝ 10.09.2024).

Առաջին հայացքից քաղաքականության ընդհանուր վեկտորը կարող է թվալ որպես շահերի համընկնում, սակայն տարբերությունը կայանում է վերջնական նպատակների մեջ: Ի դեպ, Չինաստանը իր տրամադրության տակ ունի ներդրումներ և լավ զարգացած է ենթակառուցվածքների առումով, բայց առայժմ թույլ ազդեցություն ունի տարածաշրջանում, *Միջին միջանցքի* մասնակից-երկրների տնտեսությունները հաջողությամբ ներդրումներ են ներգրավում, բայց կառուցվածքային և հաստատութենական առումներով բավարար զարգացած չեն, իսկ ԵՄ-ն օժտված է տարածաշրջանային բոլոր խաղացողների հետ կապերով, բայց սահմանափակումներ ունի տվյալ նախագծում ներդրումներ անելու խնդրում¹⁹: Ելնելով դրանից, հնարավոր է հասնել սիներգետիկ արդյունքի անմիջապես մի քանի խաղացողների ներուժի միջոցով:

Հյուսիս-Հարավն իբրև աշխարհաքաղաքական արգելապատնե՛շ

Միջին միջանցքի համար

Համենայն դեպս, *Միջին միջանցքի* իրացման գլխավոր արդյունքը մնում է Կենտրոնական Ասիայով և Հարավային Կովկասով դեպի Եվրոպա տրանսպորտային հաղորդակցությունների (այդ թվում՝ նավթագազատարների) կարգավորման շրջանակներում Ռուսաստանի տարածքի շրջանցումը: Ռուսաստանը, որպես պատասխան ստեղծված իրավիճակին, փորձում է վերականգնել խորհրդային ենթակառուցվածքը (և մասնավորապես, Ադրբեջանի, Հայաստանի, Վրաստանի և Աբխազիայի տարածքով), տարածաշրջանային բոլոր տրանսպորտային ուղիները հանգուցելով իր հետ ու թույլ չտալով, որպեսզի շրջանցվի Ռուսաստանի տարածքը որևէ ծավալուն նախաձեռնության շրջանակներում: *Հյուսիս-Հարավ նախագիծն* այդ համատեքստում ընկալվում է որպես Հարավային Կովկասի և Կենտրոնական Ասիայի վրա արևմտյան ազդեցության տարածման արգելապատնե՛շ, քանզի այն հատում է բոլոր նախկին և ապագա կապուղիներն այդ տարածաշրջաններում: Սակայն, դրա հետ մեկտեղ, ծայր աստիճան բարդ աշխարհաքաղաքական իրավիճակ է ծագում:

Այն երկրները, որոնց միջով անցնում են *Հյուսիս-Հարավ ՄՏՄ*-ի արևմտյան և արևելյան երթուղիները, քաղաքականապես շահագրգռված են տարածաշրջանում Ռուսաստանի ազդեցության սահմանափակմամբ և, հազիվ թե, *Միջին միջանցքի* փոխարեն գերապատվությունը տան *Հյուսիս-Հարավ նախագիծին*: Ադրբեջանի և Ղազախստանի համար այդ տրանսպորտային երթուղին օժտված է ոչ այնքան տնտեսական, որքան քաղաքական նշանակությամբ՝ ուղղված դրանց ինքնուրույնության ամրապնդմանը և տարածաշրջանի մյուս երկրների ներգրավմանն իրենց շահերի ուղեծրի

¹⁹ Ն. Ա. Դունամայան, Հարավային Կովկասի աշխարհաքաղաքական դիրքավորումն Արևմուտք-Ռուսաստան դիմակայության համատեքստում, մոտիվներ, սուբյեկտներ և գործոններ (ռուս.) / ԱՌՎԱԿ կենտրոն (25.07.2023), <https://arvak.am/ru/геополитическое-позиционирование-юж/> (ընդման օրը՝ 10.09.2024).

մեջ: Ի տարբերություն Ռուսաստանի՝ որպես գերտերության, հարաբերությունների միջին երկրների՝ Թուրքիայի և Իրանի հետ, *Միջին միջանցք* նախագծի մասնակից-երկրների միջև դաշինքն ընկալվում է որպես աշխարհաքաղաքական առումով խոցելի պետությունների միություն, որը ձգտում է նվազեցնել Հարավային Կովկասում և Կենտրոնական Ասիայում հեգեմոնիայի է հավակնող ցանկացած անդրատարածաշրջանային խաղացողի ազդեցությունը, ինչը համապատասխանում է Եվրասիայի փոքր երկրների վերաբերյալ ԱՄՆ-ի արտաքին քաղաքական դոկտրինային:

Մյուս կողմից՝ ՌԴ-ի և Իրանի հարաբերություններն աչքի չեն ընկնում կայունությամբ և ունեն մարտավարական բնույթ, ինչը հարցականի տակ է դնում Իրանի տարածքով տրանսպորտային ուղիների աշխատանքի արդյունավետությունն ապագայում: Իրանի տարածքը հեռանկարում կարող է փոքր ի շատե նշանակալի ռեսուրս դառնալ մի կողմից՝ Չինաստանի, և մյուս կողմից՝ Թուրքիայի, Եվրոպայի, Մերձավոր Արևելքի և Աֆրիկայի միջև անխափան տրանսպորտային փոխադրումների ապահովման համար, սակայն քաղաքական հիմնախնդիրները և ԻԻՀ-ի դեմ պատժամիջոցները խոչընդոտում են երկրի տրանսպորտային համակարգի մեջ ներդրումների ներհոսքին: Իրանի Իսլամական Հանրապետության ղեկավարությունն իր հերթին փորձում է դիմադրել տարածաշրջանային այն տրանսպորտային նախագծերին, որոնց նպատակն է Թեհրանի մեկուսացումը: Դրա հետևանքով իրանական դիրքորոշումը կոշտ կերպով մերժում է Իրանի տարածքը շրջանցող *Միջին միջանցքի* միասնական ենթակառուցվածքի կայացումը՝ նախագիծն անվանելով «ՆԱՏՕ-ի թուրանական միջանցք»²⁰: Դրա հետ մեկտեղ, Իրանի իշխանությունները ձգտում են նվազագույնի հասցնել ռիսկերը՝ ներդասավորվելով *Միջին միջանցքի* ենթակառուցվածքային համակարգի մեջ, Ադրբեջանը Նախիջևանի հետ իր տարածքով կապող հաղորդակցությունների (Արաքսի միջանցք) և *Հյուսիս-Հարավ նախագծի* շրջանակներում Աստարա-Ռեշտ երկաթուղու կառուցմամբ:

Հենց այդ պատճառով Հայաստանի կողմից Սյունիքի միջով հաղորդակցությունների բացումը «սարքորածի ենթարկելու» մասին ռուսաստանյան կողմի հայտարարությունները արժանացան Իրանի դիվանագիտական բողոքին²¹: Ուշագրավ է, որ ՌԴ-ն, ի տարբերություն Իրանի, հստակ չի արտահայտում իր դիրքորոշումը *Միջին միջանցքի* մասին, սահմանափակվելով Հարավային Կովկասի տարածաշրջանում իր շահերի առաջնորդմամբ՝ նավթն ու գազը Եվրոպա հասցնելու այլընտրանքային ուղիների որոնման շրջանակներում: Որպես հետևանք՝ այսպես կոչված «Չանգեզուրի միջանցքի» մասին

²⁰ Միջին միջանցքն ամենայն ջանքերով ձգտում է իր ուղին գտնել Եվրասիայի միջով (ռու.) / ERAI (13.01.2021), <https://index1520.com/analytics/sredniy-koridor-izo-vsekh-sil-pytaetsya-nayti-svoy-put-cherez-evraziyu/> (բեռնման օրը՝ 10.09.2024).

²¹ Կեղծ Չանգեզուրյան և Անդրկասպյան միջանցքներ (ռու.) / Pars Today (14.05.2024), <https://parstoday.ir/ru/radio/iran-i200962> (բեռնման օրը՝ 10.09.2024).

ադրբեջանական խոսույթին Ռուսաստանի իշխանությունների աջակցությունը ներառվում է «*ռուս-հայկական զիջումների*»²² ընդհանուր համատեքստի մեջ (չարժե 2020 թ. հետո Հայաստանի զիջումներն ընկալել միայն զուտ հայկական շահերի շրջանակներում) Ուկրաինայում տեղի ունեցող պատերազմի պատճառով առաջացած քաղաքական և տնտեսական բարդ կացության համապատկերում: Մյուս կողմից՝ ՌԴ իշխանությունները հույս ունեն գերազանցել Թուրքիային տարածաշրջանում հաղորդակցությունների նոր համակարգի ստեղծման շրջանակներում՝ ձգտելով կանխել Իգդիրից Նախիջևան երկաթգծի շինարարությունը և այդ քայլով վերականգնել «խորհրդային» տրանսպորտային համակարգը, որը հանգուցվում է Աբխազիայի, Վրաստանի, Հայաստանի և Ադրբեջանի տարածքներում՝ դեպի արտաքին աշխարհ երկու ելքով. Բաքու-Թբիլիսի-Կարս և Ջուլֆա-Թավրիզ երթուղիներով (Կարս-Գյումրի երթուղին նույնպես կարող է Ռուսաստանի կողմից ընկալվել որպես Իգդիր-Նախիջևան երկաթուղու նմանօրինակ): Սակայն ռուսաստանյան կողմը հաշվի չի առնում երկու հանգամանք. նախ՝ Բաքու-Թբիլիսի-Կարս երկաթուղու կառուցումը, չնայած իր անշահութաբերությանը (6 մլն տոննա հզորության պարագայում ընդամենը 680 հազ. տոննա բեռ 2022 թ.), դիտարկվել է, նախ և առաջ, որպես քաղաքական նախագիծ²³, ներառված «Նոր Մետաքսի ճանապարհի» մեջ, որտեղ Ռուսաստանը կարող է «օգտատեր» լինել, բայց ոչ շահառու, երկրորդ՝ ԱՄՆ-ի աջակցությամբ *Միջին միջանցք* նախագծի քաղաքական կշիռը կարող է ուղղված լինել ինչպես Ռուսաստանի և Իրանի, նույնպես և Թուրքիայի չափազանց մեծ ազդեցության դեմ:

Այլ կերպ ասած՝ հիմնական հիմնախնդիրը ոչ թե ապրանքների փոխադրման տեխնիկական բարդությունների մեջ է, այլ՝ ինքնուրույն տարածաշրջանի կառուցման մեջ, որը կսկսի խաղալ «*Ռուսաստանի փափուկ փորատակի*» դերը (ըստ Սոլժենիցինի եզրույթի): Ելնելով դրանից, կարճաժամկետ հեռանկարում *Միջին միջանցքի* անշահավետությունն ու անմրցունակությունը կարող են անտեսվել հոգուտ միջազգային խաղացողների երկարաժամկետ քաղաքական շահերի՝ ուղղված Ռուսաստանի և Իրանի թուլացմանը: Այս համատեքստում սաստկանում է Հայաստանի միջով հաղորդակցությունների բացման շուրջ Ռուսաստանի և Արևմուտքի աշխարհաքաղաքական պայքարի գործոնը, ինչին կարող է զուգակցել Չինաստանի «գալուստը» տարածաշրջան, որը կդիտարկվի որպես փոխզիջումային որոշում, օրինակ, Սյունիքով տրանսպորտային միջանցքի սպասարկման շրջանակներում:

²² ՌԴ նոր գազային ռազմավարությունը և «Ջանգեզուրի միջանցքը» (ռուս.) / ԱՌՎԱԿ կենտրոնի մեկնաբանությունը (03.09.2024), <https://arvak.am/ru/Новая-газовая-стратегия-рф/> (բեռնման օրը՝ 10.09.2024).

²³ Մ. Մագիր, Երկաթուղագիծ Ռուսաստանի շրջանցմամբ. Հայացք Մոսկվայից (ռուս.) / EDnews (02.11.2017), <https://ednews.net/ru/news/analytical-wing/208023-koleya-v-obxod-rossii> (բեռնման օրը՝ 10.09.2024).

Այդ փոխդասավորվածության մեջ Հայաստանի շահերն իր տարածքի նկատմամբ ինքնիշխանության պահպանման մեջ է և օգուտների քաղումը նոր տրանսպորտային երթուղիներից, սակայն հիմնական սպառնալիք է դառնում Միջին միջանցքի քաղաքական ուղղվածությունը, որի շրջանակներում, որպես հավանական «ռուսամետ» կամ «իրանամետ», փորձելու են չեզոքացնել հայկական գործոնը: Ստեղծված պայմաններում անհրաժեշտ է, որպեսզի Հայաստանն արագ տեմպերով ավարտի «Հյուսիս-Հարավ» ավտոմայրուղու հարավային հատվածի շինարարությունը, ինչը կհանգեցնի Իրանի հետ շահերի մերձեցմանը և մասնակիորեն կվտանգազերծի երկրի հարավային սահմանը: Դրա հետ մեկտեղ, Սյունիքով միջանցքի այլընտրանք կարող է դառնալ Իջևանով ու Երասխով ճանապարհների բացման քննարկումը, ինչն ուշադրությունը քաղաքականից կտեղափոխի ենթակառուցվածքային հիմնախնդիրներ:

ԱՂԲՅՈՒՐՆԵՐ ԵՎ ԳՐԱԿԱՆՈՒԹՅՈՒՆ

1. Առաքելյան Է., «Չանգեզուրի միջանցք». Թեհրանն ազդեցության լծակներ ունի՞ (ռուս.) / Civilnet (06.09.2024), <https://www.civilnet.am/ru/news/796106/зангезурский-коридор-есть-ли-у-тегерана-рычаги-воздействия>
2. Ահմեդզադե Շ., Շրջանցելով Ռուսաստանը: Ինչի՞ մեջ է Չինաստանից Եվրոպա Միջինացված միջանցքի զարգացման իմաստը (ռուս.) / Բեռլինի Կարնեգի կենտրոն (24.07.2024), <https://carnegieendowment.org/russia-eurasia/politika/2024/06/silk-road-war-ukraine?lang=ru>
3. Բոյարով Է., Կասպից ծովի Թուրքմենբաշի նավահանգիստն ավելացրել է միջազգային բեռնափոխադրումների ծավալը (ռուս.) / Daryo (16.11.2023), <https://daryo.uz/ru/2023/11/16/kaspijskij-port-turkmenbasi-uvelicil-obem-mezdunarodnyh-gruzoperevozok>
4. Բիկովա Ա., Չինաստանից Եվրոպա երկաթուղային փոխադրումները վերստին հանրաճանաչ են դարձել (ռուս.) / Lardi Today (23.01.2024), https://logist.today/ru/dnevnik_logista/2024-01-23/zheleznodorozhnye-perevozki-iz-kitaya-v-evropu-vnov-obreli-populyarnost/
5. Բիկովա Ա., Չինաստանն ուշադրություն է դարձրել «Միջին միջանցքի» վրա և պատրաստ է ներդրում կատարել նրա զարգացման գործում (ռուս.) / Lardi Today (19.10.2023), https://logist.today/ru/dnevnik_logista/2023-10-19/kitaj-obratil-vnimanie-na-srednij-koridor-i-gotov-investirovat-v-ego-razvitie/
6. Ադրբեջանական Ալյաթ նավահանգստում առանձին տեղամաս է հատկացվել Թուրքմենստանից բերված բեռների համար (ռուս.) / Turkmenportal (25.11.2022), <https://turkmenportal.com/blog/54703/v-azerbaidzhanskom-portu-alyat-vydelen-otdelnyi-uchastok-dlya-gruzov-iz-turkmenistana#>
7. Ղարիբաշվիլին Դավոսում պատմել է «Միջին միջանցքի», ՉԺՀ-ի հետ հարաբերությունների և ենթակառուցվածքային նախագծերի մասին (ռուս.) / Civil Georgia (20.01.2024), <https://civil.ge/ru/archives/578123>
8. Դունամայյան Ն. Ա., Հարավային Կովկասի աշխարհաքաղաքական դիրքավորումն Արևմուտք-Ռուսաստան դիմակայության համատեքստում, մոտիվներ, սուբյեկտներ և գործոններ (ռուս.) / ԱՌՎԱԿ կենտրոն (25.07.2023), <https://arvak.am/ru/геополитическое-позиционирование-юж/>

9. Եվրասիական տրանսպորտային հիմնականախառն / ԵԱԲՔ վերլուծական զեկույցը (Հունիս 2024), <https://eabr.org/upload/iblock/6ce/Evraziyskiy-transportnyy-karkas.pdf>
10. Անդրկասպյան միջազգային տրանսպորտային երթուղու զարգացման գծով Աշխատանքային խմբի նիստերն անցկացվել են Շիմքենտում / «TMTM» միջազգային ընկերակցություն (31.05.2024), <https://middlecorridor.com/ru/press-tsentr/novosti/zasedaniya-rabochej-gruppy-po-razvitiyu-transkaspiskogo-mezhdunarodnogo-transportnogo-marshruta-provedeny-v-shymkente>
11. Իլյուշենկով Դ., Չինաստանից Եվրոպա կոնտեյներների Ռուսաստանով տարանցումն աճել է 1,5 անգամ (ռուս.) / Ведомости (05.04.2024), <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2024/04/05/1030001-tranzit-konteinerov-iz-kitaya-v-evropu-cherez-rossiyu-viros>
12. Չինաստանը մեծ նշանակություն է տալիս Միջին միջանցքին. Չինաստանի գործերով ժամանակավոր հավատարմատար (ռուս.) / Business media (05.07.2024), <https://bm.ge/ru/news/kitai-pridaet-bolshoe-znachenie-srednemu-koridoru-vremennyi-poverennyi-v-delax-kitaia>
13. Մազիդ Մ., Երկաթուղափոխ Ռուսաստանի շրջանցմամբ. Հայացք Մոսկվայից (ռուս.) / EDnews (02.11.2017). <https://ednews.net/ru/news/analytical-wing/208023-koleya-v-obhod-rossii>
14. ՌԴ նոր գազային ռազմավարությունը և «Զանգեզուրի միջանցքը» (ռուս.) / ԱՌՎԱԿ կենտրոնի մեկնաբանությունը (03.09.2024), <https://arvak.am/ru/новая-газовая-стратегия-рф/>
15. Նոգոյբաև Կ., Ինչն է Ղազախստանի համար բերում «Հարավային միջանցքի» նախագիծը (ռուս.) / Cabar Asia (04.08.2023), <https://cabar.asia/ru/kakie-riski-dlya-kazahstana-neset-proekt-yuzhnogo-koridora>
16. Ղազախստանի ծովային նավահանգիստների թողունակությունը կազմում է տարեկան 23,7 մլն տոննա բեռներ (ռուս.) / ԱՊՀ ինտերնետ-պորտալ (14.03.2022), <https://e-cis.info/news/567/98869/>
17. Լ. Սարգսյան, «Միջին միջանցքն» օրակարգում. կարո՞ղ է Երևանը միանալ Անդրկասպյան երթուղուն» (ռուս.) / Sputnik Armenia (03.07.2024), <https://am.sputniknews.ru/20240703/sredniy-koridor-na-povestke-mozhet-li-erevan-podklyuchitsya-k-transkaspiskomu-marshrutu-77940360.html>
18. Միջին միջանցքն ամենայն ջանքերով ձգտում է իր ուղին գտնել Եվրասիայի միջով (ռուս.) / ERAI (13.01.2021), <https://index1520.com/analytics/sredniy-koridor-izo-vsekh-sil-pytaetsya-nayti-svoy-put-cherez-evraziyu/>
19. Միջին առևտրա-տրանսպորտային միջանցք (ռուս.) / World Bank Group (Նոյեմբեր 2023), <https://thedocs.worldbank.org/en/doc/6db8357f7577756fc20492968d8bc0ca-0080062023/original/Middle-Trade-and-Transport-Corridor-Executive-Summary-RUS.pdf>
20. Կեղծ Զանգեզուրյան և Անդրկասպյան միջանցքներ (ռուս.) / Pars Today (14.05.2024), <https://parstoday.ir/ru/radio/iran-i200962>
21. Արբեջանը և Չինաստանն ընդունել են հռչակագիր ռազմավարական գործընկերության մասին (ռուս.) / TACC (03.07.2024), <https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/21267517>
22. Road freight transportation from the EU to China: current status and prospects / ERAI – Information and analytical digest (April 2022), https://index1520.com/upload/medialibrary/afe/h84w9oykb18i5bym6wippefdy2x8uz75/ERAI-Auto_EN.pdf