

**Թուրքիան ձգտում է մենաշնորհել Պարսից ծոցով
անցնող մայրցամաքային առևտուրը
ԱՌՎԱԿ կենտրոնի մեկնաբանությունը, 15.11.2024 թ.¹**

2023 թ. հունվարի վերջին Նավթ արտահանող երկրների կազմակերպությունն (ՆԱԵԿ, OPEC) առաջադրել է Մերձավոր Արևելքում նոր առևտրային ուղու ստեղծման նախագիծ՝ «Զարգացման ուղի» անվանմամբ: Խոսքը վերաբերում է Պարսից ծոցից Իրաքի տարածքով դեպի Թուրքիա՝ մինչև Միջերկրական ծովի Մերսին նավահանգիստ երկաթգծի և բազմաշերտ ավտոմայրուղու անցկացմանը: Արդեն 2023 թ. մարտին Թուրքիայի նախագահ Ռեջեփ Թայիփ Էրդողանը հայտարարել էր, որ այդ նախագիծը լիովին համապատասխանում է Անկարայի շահերին ու կարող է դառնալ «նոր Մեդաքսի ճանապարհ Թուրքիայի համար»²:

Նախնական հաշվարկներով՝ Գրանդ Ֆաու-Մերսին նավահանգիստների միջև երկաթգծի անցկացումը պետք է ավարտվի մինչև 2038 թ.: Նախագծի ծանուցված արժեքն ավելի քան €18 մլրդ է, որի վճարումը կստանձնի ԱՄԷ-ն: Երկաթուղու իրաքյան հատվածը կձգվի մոտավորապես 1200 կմ և կանցնի Բասրայով, Էդ-Դիվանիայով, Նաջաֆով, Քերբելայով և Մոսուլով, ապա կհասնի թուրքական սահմանին: Իսկ երթուղու թուրքական մասը տակավին գտնվում է մշակման փուլում՝ հաշվի առնելով երկրի բարդ լեռնային տեղանքը, ինչպես նաև, հավանաբար, քրդաբնակ տարածաշրջաններում դրա անվտանգության հետ կապված խնդիրները:

22.04.2024 թ. Ռ. Էրդողանը 12 տարվա մեջ առաջին անգամ այցելեց Բաղդադ, որտեղ լայն ձևաչափով բանակցություններ է վարել իրանցի իր գործընկեր Աբդուլ Լատիֆ Ռաշիդի ու երկրի վարչապետ Մուհամեդ Շիա Աս-Սուդանիի հետ: Համաձայն ՉԼՄ-ների՝ պետությունների ղեկավարները և նրանց գլխավորած պատվիրակությունները քննարկել են տարածաշրջանում անվտանգային իրադրությունը, Իրաքում առկա «ջրային ճգնաժամը», ինչպես նաև նավթի և գազի արտահանման հետ կապված մի շարք հարցեր³: Քննարկումների արդյունքում ստորագրվել է միջպետական համաձայնագրերի փաթեթ, որը կարգավորում է Տիգրիսի և Եփրատի ջրերի բաժանման, թուրքական ընկերությունների կողմից Իրաքում ամբարտակների և ջրամբարների նոր համակարգի կառուցման հարցերը, ինչպես նաև օրինականացնում թուրքական բանակի մշտական հարվածներն ու հարձակումները Հյուսիսային Իրաքի այն շրջաններում,

¹ Նյութի բնօրինակը (ռուս.) հրապարակվել է մեր կայքէջում 11.11.2024 թ.:

² Բիկովա Անաստասիա, «Իրաքին և Թուրքիային կկապի «Զարգացման ուղի» նոր առևտրային երթուղին». (ռուս.) Logist. Today (28.03.2023), https://logist.today/ru/dnevnik_logista/2023-03-28/irak-i-turtsiyu-soedinit-novyi-torgoviy-marshrut-doroga-razvitiya/ (բեռնման օրը՝ 08.11.2024):

³ «Էրդողանը 12 տարվա մեջ առաջին անգամ այցով ժամանել է Իրաք». (ռուս.) Интерфакс (22.04.2024), <https://www.interfax.ru/world/957135> (բեռնման օրը՝ 07.11.2024):

որտեղ կենտրոնացած են ՔԲԿ-ի ուժերը: Միևնույն ժամանակ, թուրքական և իրաքյան ՋԼՄ-ները համեմատաբար թույլ են լուսաբանել «Ջարգացման ուղու» շուրջ բանակցությունների թեման, ինչը, հավանաբար, պայմանավորված է նրանով, որ Անկարան ու Բաղդադը չէին ցանկանում վաղաժամ գրավել իրենց գլխավոր տարածաշրջանային մրցակիցների և գործընկերների անհարկի ուշադրությունն այդ նախագծի նկատմամբ: Մինչդեռ հարկ է հատուկ նշել, որ Թուրքիան և Իրաքը հազիվ թե կարողանային համաձայնության գալ միանգամայն զգայուն «ջրային» և «քրդական» հարցերի շուրջ, եթե չլինեիր իրենց շահերի համընկնումը OPEC-ի կողմից առաջարկվող «Ջարգացման ուղի» նախագծի վերաբերյալ: Հետևապես, կարելի է ենթադրել, որ Պարսից ծոց–Իրաք–Թուրքիա–Միջերկրական ծով առևտրային ուղու ստեղծման փոխադարձ հետաքրքրության աճը նպաստեց, որպեսզի Անկարան ու Բաղդադը հաղթահարեն հակասություններն այն հարցերի շուրջ, որոնք տասնամյակներ շարունակ նրանք չէին կարողանում լուծել:

Ինչ վերաբերում է «Ջարգացման ուղի» նախագծի լուսաբանման հարցում կողմերի զգուշավորությանը, ապա խոսքն Իսրայելի, Իրանի և Եգիպտոսի հետ առանց այն էլ ոչ հասարակ հարաբերությունները վատթարացնելու Անկարայի և Բաղդադի դժկամության մասին է: Բանն այն է, որ հենց այդ երկրներն են հայտնվելու աշխարհաքաղաքական ու տնտեսական պարտության մեջ, եթե իրագործվի թուրք–իրաքյան նախագծված երթուղին: Եգիպտոսն արդեն իսկ ֆինանսական ու տնտեսական մեծ ծախսեր է կրում Կարմիր ծովում խաթարված անվտանգության պատճառով: Համաձայն փորձագետների հաշվարկների՝ արդեն մինչ 2024 թ. հունվար Սուեզի ջրանցքով բեռների հոսքը նվազել է 40%-ով, հունիսին՝ մինչև 80%-ով, իսկ ներմուծումը Եվրոպա այս ջրային ճանապարհով իջել է ռեկորդային ցածր մակարդակի՝ ավելի ցածր, քան Covid-ի ժամանակ էր^{4,5}: Ենթադրաբար՝ «Ջարգացման ուղի» նախագիծը, Աֆրիկյան շրջանցող ծովային երթուղու հետ միասին, որը ներկայումս գերադասում են աշխարհի խոշորագույն փոխադրողները, կարող են զգայուն հարված հասցնել Եգիպտոսի տնտեսության այն հատվածին, որը կապված է տարանցման հետ: Կահիրեի համար, որն իր հիմնական արտարժույթային եկամուտներն ապահովում է զբոսաշրջության և Սուեզով ծովային տարանցման հաշվին, նման հեռանկարը կործանարար հետևանքներ կունենա:

Մյուս կողմից՝ թուրք–իրաքյան երթուղին հնարավոր մրցակից է «Պարսից ծոց–Ան ծով» իրանա–հնդկական ճանապարհային նախագծի համար, որը տարանցման ուրվագծում ներառում է ԻԻՀ-ի, ՀՀ-ի և Վրաստանի տարածքները: Թեհրանին չի կարող

⁴ «Վերլուծաբանը պատմել է, թե ինչ չափով է բեռների հոսքը նվազել Սուեզի ջրանցքով». (ռուս.) РИА НОВОСТИ (20.01.2024), <https://ria.ru/20240120/gruzopotok-1922465965.html> (բեռնման օրը՝ 07.11.2024):

⁵ Սարգսյան Լատրա, «Ինչպես է Թուրքիան Պաղեստինն օգտագործում առևտրային ուղիների վերածնունդի համար». (ռուս.) SPUTNIK (28.06.2024), <https://am.sputniknews.ru/20240628/v-obkhod-armenii-kak-turtsiya-ispolzuet-palestinu-dlya-perekroyki-torgovyykh-putey-77760475.html> (բեռնման օրը՝ 07.11.2024):

չանհանգստացնել այն հանգամանքը, որ Անկարան և Բաղդադն, ըստ էության, փորձում են առգրավել Հարավային Ասիայից Եվրոպա բեռնափոխադրումների առյուծի բաժինը և այդպիսով իսկ Իրանին դուրս մղել «Հյուսիս-Հարավ» միջմայրցամաքային ծրագրի առանցքային դիրքերից, որը հիմնականում լրբեինգ է անում ու ֆինանսավորում Հնդկաստանը: OPEC-ի երկրների ծանուցած «Չարգացման ուղին» ունի մի շարք առավելություններ իրանա-հայ-վրացական նախագծի համեմատ: Առաջին գործնականում արդեն գրեթե փող է գտնվել երկաթուղու շինարարության համար և, որ շատ կարևոր է, այն կստացվի մեկ աղբյուրից՝ ԱՄԷ-ի պետական միջոցներից: Երկրորդ. «Չարգացման ուղին» ենթադրում է նվազագույնի հասցնել անխափան բեռնահոսքերի ֆինանսական ծախսերը և ժամանակը, քանի որ խոսքն այս պարագայում վերաբերում է Հնդկական օվկիանոսը Միջերկրական ծովին անդադար կապող երկաթգծային ուղուն, ինչը բացառում է ավելի քան 2000 կմ երկարության ճանապարհին ապրանքների փոխաբեռնման անհրաժեշտությունը: Երրորդ. «Չարգացման ուղի» նախագծի մասնակից կողմերը պարտավորվել են ստեղծել արդյունավետ արտոնյալ գործառնական ռեժիմ՝ ներառյալ նյութական, ֆինանսական և տեղեկատվական հոսքերի կենտրոնացումը բարձրորակ առաքման ծառայությունների զուգակցմամբ, ինչը կապիտալի շրջանառության արագացում և ապրանքների, վճարման և այլ փաստաթղթերի անցման համաժամացում կապահովի: *Hellenic Shipping News*-ի տվյալներով՝ մինչև 2028 թ. Պարսից ծոցի Գրանդ Ֆաու նավահանգիստը, որի արդիականացմանը, բացի ԱՄԷ-ից, մասնակցում է նաև Կատարը, կարող է մշակման և փոխադրման համար «Չարգացման ուղու» երթուղին ապահովել ավելի քան 36 մլն տոննա բեռնարկղային և 22 մլն տոննա սորուն բեռներով⁶: Նման թողունակության հասնելու և ճանապարհային ծառայության ծանուցված հարմարությունների պայմաններում Պարսից ծոցի իրանական Չաբահար նավահանգիստը ձեռք կբերի ուժեղ մրցակից՝ ի դեմս Գրանդ Ֆաուի, որը կարող է իր վրա կենտրոնացնել ասիական ու եվրոպական խոշորագույն առևտրային և փոխադրող ընկերությունների ուշադրությունը: Հաշվի առնելով, որ իրանա-հայ-վրացական, իրանա-ադրբեջանական և իրանա-ռուսաստանյան անդրկասպյան երթուղիների գործարկման ուղղությամբ Թեհրանի աշխատանքները ձգձգվում են մի շարք քաղաքական, ֆինանսական և տեխնիկական պատճառներով, «Չարգացման ուղին» կարող է առաջ անցնել Հյուսիս-Հարավ առանցքով անդրասիական բեռնահոսքերի համար մրցակցային պայքարում: Սակայն եգիպտական և իրանական նշված ուղիներից բացի, «Չարգացման ուղին», փաստորեն, մարտահրավեր է նետել ևս մեկ լայնածավալ տրանսպորտա-էներգետիկ

⁶ Սարգսյան Լատրա, «Ինչպես է Թուրքիան Պաղեստինն օգտագործում առևտրային ուղիների վերածնման համար». (ռուս.) SPUTNIK (28.06.2024), <https://am.sputniknews.ru/20240628/v-obkhod-armenii-kak-turtsiya-ispolzuet-palestinu-dlya-perekroyki-torgovoykh-putey-77760475.html> (բեռնման օրը՝ 07.11.2024):

տարածաշրջանային ծրագրի, որի առանցքային շահառուն Իսրայելն է: Եվ հենց այս հանգամանքն է թուրք-իսրայելական հարաբերություններում լարվածության աճի ստվերային գործոններից մեկը, որի մասին Անկարան ու Թեյ Ավիլը գերադասում են չբանավիճել հանրային տիրույթում:

Բանն այն է, որ դեռևս 09.09.2023 թ. Նյու Դելիում կայացած G-20 գագաթնաժողովի շրջանակներում ԱՄՆ-ի նախագահ Զ. Բայդենը հայտարարել էր *India-Middle East-Europe Economic Corridor (IMEC)* երկաթուղային և ծովային մուլտիմոդալ միջանցքի ստեղծման մասին, որը պետք է իրար կապեր Հնդկաստանը, Մերձավոր Արևելքը և Եվրոպան: Համաձայն Սպիտակ տան կայքէջում հրապարակված փոխըմբռնման հուշագրի՝ IMEC-ը նպատակաուղղված էր «*տնտեսական զարգացման խթանմանն Ասիայի, Պարսից ծոցի երկրների և Եվրոպայի միջև կապերի և ինֆրագրման ընդլայնման միջոցով*»: Նախագծում նախատեսված էր երկու միջանցք: Համաձայն ծանուցված ծրագրերի՝ «Արևելյան միջանցքը» պետք է Հնդկաստանը ծովով կապեր Պարսից ծոցի և ԱՄԷ-ի հետ, իսկ «Հյուսիսային միջանցքը»՝ Պարսից ծոցը հունական Պիրեյ նավահանգստի հետ՝ ԱՄԷ-ի, Սաուդյան Արաբիայի, Հորդանանի և Իսրայելի միջոցով: Ծրագրված երկաթգծային երթուղու երկայնքով պետք է անցկացվեին էլեկտրամատակարարման և թվային հաղորդակցության մալուխներ, ինչպես նաև խողովակաշար՝ արտամղելու համար «կանաչ» ջրածինը (ստացվում է ջրից՝ վերականգնվող էներգիայի աղբյուրներից ստացված էլեկտրականության օգտագործման միջոցով)⁷:

IMEC նոր երթուղու հայեցակարգն առաջարկվել էր Բայդենի հայտարարությունից երկու տարի առաջ: Այդ մասին առաջին անգամ հայտնի է դարձել 18.10.2021-ին՝ Հնդկաստանի, ԱՄՆ-ի, Իսրայելի և ԱՄԷ-ի ԱԳ նախարարների հանդիպումից հետո⁸: Այդ ժամանակից սկսած՝ ԱՄՆ-ն ակտիվ աշխատանք է ծավալել Սաուդյան Արաբիայի հետ, որի տարածքով նախատեսվում էր անցկացնել երկաթուղու հիմնական հատվածը՝ Պարսից ծոցից մինչև Միջերկրական ծովի իսրայելական ափ:

Բանակցությունների արդյունքը դարձավ նախագծին մասնակցելու սաուդցիների համաձայնությունը և միջանցքի շինարարության համար \$20 մլրդ հատկացնելու նրանց պատրաստակամությունը: 2023 թ. Բայդենի կողմից Նյու Դելիում նախագիծը ներկայացվելուց անմիջապես հետո ամերիկյան ԶԼՄ-ներն այդ իրադարձությունն անվանեցին արտաքին քաղաքականության ասպարեզում Նահանգների ամենամեծ հաջողությունը՝ առնվազն վերջին տասնամյակում:

⁷ «ԱՄՆ-ը և Հնդկաստանը կկառուցեն Եվրոպա տանող միջանցք»: (ռուս.) Ведомости (11.09.2023), <https://www.vedomosti.ru/politics/articles/2023/09/11/994386-ssha-i-indiya-postroyat-koridor-v-evropu> \ (բեռնման օրը՝ 10.11.2024):

⁸ «Մեկ նպատակով. արդյո՞ք մրցակցելու են IMEC-ը և «Մեկ գոտի, մեկ ճանապարհը»». (ռուս.) TASS (22.09.2023), <https://tass.ru/opinions/18817749> \ (բեռնման օրը՝ 08.11.2024):

Համարվում էր, որ IMEC-ը, նախ, կդառնա Պեկինի անդրմայրցամաքային «Մեկ գոտի, մեկ ճանապարհ» նախագծի անհաղթահարելի աշխարհառազմավարական մրցակիցը և Հնդկաստանի աճող արդյունաբերական հզորության շնորհիվ չինական արտադրանքը դուրս կմղի եվրոպական ու աֆրիկյան շուկաներից⁹: Երկրորդ, գոհունակությամբ նշվել է, որ այդ երթուղին լրացուցիչ կապող հանգույց կդառնա մի կողմից՝ Իսրայելի և Արաբական պետությունների լիգայի (ԱՊԼ) առանցքային երկրների՝ Սաուդյան Արաբիայի, Արաբական Միացյալ Էմիրությունների և Հորդանանի միջև, մյուս կողմից՝ ինչը համապատասխանում է ամերիկա-իսրայելական դոկտրինին՝ միտված կանխելու ասիական երկրների և Մադրիբի համերաշխությունը ազգային (տվյալ դեպքում՝ արաբական) կամ իսլամական ինքնության հիման վրա:

Չնայած նրան, որ շատ փորձագետներ IMEC-ի նախաձեռնությունը համարում էին չինական ծրագրին «*ձեռաց հապճեպ կարված հակաՆԱԽԱԳԻԾ*», այն իրականություն դառնալու մեծ հնարավորություններ ունի, այն էլ՝ համեմատաբար կարճ ժամկետներում: Նախ և առաջ՝ IMEC-ի նախաձեռնության գլխավոր առավելությունն այն էր, որ ծրագրի մասնակից բոլոր երկրներն էլ, ի տարբերություն «Մեկ գոտի, մեկ ճանապարհ» նախագծում Չինաստանի գործընկերների, ֆինանսապես ինքնաբավ էին՝ պատրաստ անհապաղ ներդրումներ կատարել աշխատանքներում: IMEC-ի հունական հատվածի ծախսերը պատրաստ էին հոգալու եվրոպական ծանրաշայիններ Ֆրանսիան, Գերմանիան և Իտալիան, որոնց առավելապես գրավում էր նախաձեռնության «*կանաչ էներգիա*» բաղադրիչը, որը խոստանում է մաքուր էներգիայի լրացուցիչ աղբյուրներ մատակարարել Հին Աշխարհին:

Ընդհանուր առմամբ՝ կարելի է ենթադրել, որ արդեն մինչ այժմ IMEC-ը մեծ ծավալի կատարված աշխատանք կարձանագրեր, եթե չլիներ մի չափազանց կարևոր հանգամանք, որը շեղեց իրադարձությունների ընթացքը Մերձավոր Արևելքում և ամբողջ աշխարհում: Զ. Բայդենի կողմից նախագիծը ներկայացվելուց մեկ ամիս էլ չանցած՝ ՀԱՄԱՍ-ը լայնածավալ հարձակում կազմակերպեց Իսրայելի վրա, ի պատասխան որի՝ Թել Ավիվը Գազայում սկսեց «*երկաթե սրեր*» ռազմագործողությունը: Պաղեստինա-իսրայելական նոր դաժան պատերազմն առնվազն սառեցրեց նախաձեռնությունը՝ անհնարին դարձնելով դրա իրագործումը գոնե տվյալ փուլում: Բաց աղբյուրներից քաղված տվյալների համաձայն՝ IMEC նախագծի շրջանակներում ներկայումս հանդիպումներ կամ քննարկումներ չեն ընթանում: Իսրայելը, որի տարածքում պետք է հանգուցվեր երթուղին, երկու ճակատով խրված է պատերազմի մեջ: Հորդանանը գտնվում է հնարավոր պայթյունի գոտում՝ հաշվի առնելով նրա ռազմավարական

⁹ «Տնտեսական միջանցք» Հնդկաստանից դեպի Եվրոպա. ԱՄՆ նոր ծրագիրը Չինաստանի դեմ»: (ռուս.) Ռազմաքաղաքական վերլուծաբանություն (17.09.2023), <https://vpoanalytics.com/geopolitika-i-bezopasnost/ekonomicheskij-koridor-iz-indii-v-evropu-novyi-plan-ssha-protiv-kitaya/> (բեռնման օրը՝ 09.11.2024):

գործընկերային հարաբերությունները Թել Ավիվի և ԱՄՆ-ի հետ: Սաուդյան Արաբիան կենտրոնացած է արքայազն Մուհամմեդ բեն Սալմանի կրեատիվ նախագծերի վրա: Ակնհայտ է, որ IMEC-ը լավագույն դեպքում սառեցված է, եթե ոչ՝ ամբողջովին զրկված ապագայում դրա վրա աշխատանքները վերսկսելու հեռանկարից:

Հավանաբար, հատկապես վերը նշվածի տրամաբանության մեջ է, որ արևմտյան քաղաքական շատ գործիչներ ու փորձագետներ պնդում են, թե Իրանի «մատը» խառն է Իսրայելի վրա 07.10.2023 թ. կատաղի հարձակումը կազմակերպելու գործում: Այսինքն՝ Իսրայելի վրա անցյալ տարվա հարձակմանն Իրանի մասնակցության դրդապատճառներից մեկը համարվում է IMEC-ը, որը մրցակցում է իրանա-հնդկական «Հյուսիս-Հարավ» նախագծի հետ՝ իր վրա գրավելով Նյու Դելիի ուշադրությունը: Թեհրանը, իր առաջարկած երթուղիների գրավչությունը կորցնելու ու Հարավային Ասիա-Եվրոպա աշխարհառազմավարական ու աշխարհատնտեսական հանգույցի ճամփեզրին հայտնվելու մտավախություն ունենալով, նախընտրեց «առաջանցիկ խաղալ» և հիմնավորապես ապակայունացնել այն տարածաշրջանը, որտեղով պետք է անցներ մրցակից ճանապարհային միջանցքը: Հենց տվյալ տրամաբանության շրջանակներում է դիտարկվում Կարմիր ծովում Բաբելմանդեբի նեղուցի փաստացի շրջափակումը Թեհրանի դաշնակից հուբների կողմից, ինչի շնորհիվ Սուեզի ջրանցքը մեծապես կորցրել է հետաքրքրությունը միջազգային ծովային բեռնափոխադրողների շրջանում: Այսպես, թե այնպես՝ վերոնշյալ երթուղիների անվտանգության արժեզրկումը ծառայում է Իրանի շահերին՝ Թեհրանի մտադրությունների համատեքստում՝ իր տարածքն ու ենթակառուցվածքները, որպես ամենահարմար տարանցիկ հարթակ, առաջարկելու Հնդկաստանին ու Եվրոպային՝ Ռուսաստանի հետ մեկտեղ: Դիտարկվող տրամաբանության մեջ Իրանի շահերը բավականին պարզ են երևում:

Սակայն չպետք է մոռանալ Թուրքիայի մասին, որը, ինչպես ցույց են տալիս իրադարձությունները, նույնպես հայտնվել է տարածաշրջանային այն խաղացողների շարքում, ովքեր շահագրգռված են, որպեսզի պաղեստինա-իսրայելական պատերազմը երկարաժամկետ ու կատաղի բնույթ կրի: Առ այսօր չկա որևէ ապացույց, թե արդյո՞ք թուրքական հետախուզությունը ներգրավված էր 07.10.2023-ի իրադարձություններին, սակայն անվիճելի է այն փաստը, որ Գազայում, այնուհետև՝ Լիբանանում ռազմագործողությունների բռնկումն ու շարունակումը հետևողականորեն նպաստում են «Զարգացման ուղի» երթուղու ստեղծման Թուրքիայի ծրագրերին: Սա մասամբ պարզաբանում է, թե ինչու է Ռ. Էրդողանը հակված հակաիսրայելական հռետորաբանությանը՝ հավակնելով պաղեստինցիների պաշտպանի դերին և, միաժամանակ, անշեղորեն ռազմավարական հումք և արտադրանք է մատակարարում Թել Ավիվին: Գազայում Իսրայելի երկարատև ռազմագործողությունը և ՑԱՀԱԼ-ի ներխուժումը Լիբանան Ռ. Էրդողանի համար հնարավորությունների պատուհան

բացեցին՝ Սիրիայի հետ հարաբերությունները կայունացնելու, ինչպես նաև Իրանի հետ մերձեցման փորձերի համար, որի հետ տասնամյակներ շարունակ Անկարայում հակասություններ են կուտակվել: Այդ ջանքերին մեծապես նպաստեցին նաև ԱՄԷ-ն ու Կատարը, որոնք IMEC նախագծի սառեցումից հետո, ձգտում էին չկորցնել Հնդկաստանի ռազմավարությունից օգտվելու՝ Մերձավոր Արևելքով և Պարսից ծոցով դեպի Եվրոպա դուրս գալու հնարավորությունը: Կարևոր է նաև նկատի ունենալ, որ ԱՄԷ-ն փորձում է թույլ չտալ, որ Եվրոպայի հետ հնդկական գլոբալ առևտրի հարցը տեղափոխվի ոչ մշտապես բարեկամ Իրանի տիրույթ: Թուրքիան իր հերթին նաև քայլեր է ձեռնարկում «Պարսից ծոց-Սև ծով» իրանական երթուղին արժեզրկելու ուղղությամբ: Կարելի է ենթադրել, որ Բաքվի, ապա և Ժամանակին Անկարայի ագրեսիվ հռետորաբանությունը Սյունիքի տարածքով հաղորդակցության հարցում ուղղված է լարվածության մթնոլորտի պահպանմանն Իրանի հյուսիսային սահմաններում և, ընդհանուր առմամբ, Հարավային Կովկասում: Այս տեսակետից միանգամայն հավանական է, որ ա. կ. «Չանգեզուրի միջանցքի» բռնազավթման հարցն իրականում դրված չէ թուրք-ադրբեջանական երկյակի օրակարգում՝ դա չափազանց վտանգավոր կլիներ Անկարայի և Բաքվի համար, սակայն առկա է ձգտում Նյու Դելիի աչքում արժեզրկելու Սյունիքի զարկերակի անվտանգությունը, ինչը նշանակում է տապալել վերջինիս լայն օգտագործման հեռանկարները: Թե Թուրքիայի համար սկզբունքորեն ինչքան կարևոր է «Զարգացման ուղի» նախագիծը, հուշում է այդ երկրի չափազանց զգուշավոր վերաբերմունքը Հնդկաստանի հանդեպ: 22.10.2024 թ. Կազանում մեկնարկեց ԲՐԻԿՍ-ի գագաթնաժողովը, որից հետո հայտնի դարձավ, որ մերժվել է Թուրքիայի, որին միջոցառմանը ներկայացնում էր անձամբ նախագահ Ռ. Էրդողանը, անդամակցումն այդ կազմակերպությանը: Միջազգային ԶԼՄ-ներն անմիջապես նշեցին, որ հենց Հնդկաստանն է դեմ արտահայտվել կազմակերպությանը Թուրքիայի լիարժեք մասնակցությանը: Այս թեման մեկնաբանած բոլոր փորձագետներն էլ ենթադրություն էին հայտնել, թե Հնդկաստանը նման քայլի է դիմել Նյու Դելիի հանդեպ թշնամական Իսլամաբադի հետ Անկարայի դաշնակցային հարաբերությունների պատճառով¹⁰: Այսպես, թե այնպես՝ տեղի ունեցածը մեծ հարված էր Թուրքիայի հեղինակությանը և Էրդողանի ինքնասիրությանը: Թուրքիայի նախագահի աշխատակազմը շտապել էր հերքել «հնդկական վերոյի» մասին լուրերը, հայտարարելով, որ Թուրքիայի կամ այլ երկրների անդամակցության հարցը ԲՐԻԿՍ-ի կազանյան գագաթնաժողովի օրակարգում ընդհանրապես չկար¹¹: Սակայն և՛ Ռ. Էրդողանը, և՛ նրա արտգործնախարար Հ. Ֆիդանը

¹⁰ «Փորձագետ. Թուրքիայի մուտքը ԲՐԻԿՍ արգելափակված է Հնդկաստանի կողմից՝ Պակիստանի հետ Անկարայի լավ հարաբերությունների պատճառով»: (ռուս.) Ռազմական տեսություն (24.10.2024), <https://topwar.ru/252479-jekspert-vstuplenie-turcii-v-briks-blokiruet-indija-iz-za-horoshih-otnoshenij-ankary-s-pakis-tanom.html> (բեռնման օրը՝ 07.11.2024):

¹¹ «Անկարայում հերքել են ԲՐԻԿՍ-ին Թուրքիայի անդամակցությունը Հնդկաստանի կողմից

տնտեսական էքսպանսիայի համար: Սակայն դրա համար Թուրքիան դեռ պետք է ապացուցի, որ Իրաքի հետ իր հարաբերությունների ջերմացումը կդիմանա ժամանակի քննությանը, և որ Քրդական հարցը, որի «խաղաղ լուծմանը» Անկարայում ներկայումս փորձում են ընդհուպ մոտենալ, այլևս չի սպառնա անդրազգային առևտրին: Եվ, իհարկե, դրան զուգահեռ Թուրքիան ստիպված կլինի շարունակել կոշտ հռետորաբանությունը պաղեստինա-իսրայելական և լիբանանա-իսրայելական պատերազմների վերաբերյալ, ինչպես նաև պահպանել լարվածությունն Ադրբեջանի և Հայաստանի միջև: Սա բարդ ու վտանգավոր խաղ է Անկարայի համար, բայց այնտեղ, հավանաբար, համոզված են, որ «խաղն այդ կարդարացնի իրեն»: