

Միջազգային տրանսպորտային միջանցքները և դրանց ազդեցությունը տարածաշրջանային անվտանգության վրա²

1. Հիմնախնդրի արդիականությունը

և «Միջազգային տրանսպորտային միջանցք» (USU) հասկացությունը

Միջազգային հարաբերությունների համակարգում պետության դիրքի ամրությունը մեծապես որոշվում է նրա տնտեսական զարգացման հաջողության վիճակով, ՀՆԱ-ի մակարդակով, տեխնոլոգիական հագեցվածությամբ, հումքային ներուժով, արդյունաբերական զարգացմամբ, ֆիզիկական աշխարհագրությամբ, ուժային կառույցների արդյունավետությամբ և, իհարկե, տրանսպորտային և հաղորդակցության ենթակառուցվածքներով: Այս բոլոր գործոններն ուղղակիորեն ազդում են երկրի և տարածաշրջանի տնտեսական անվտանգության վրա:

Բոլոր ժամանակներում տրանսպորտային երթուղիները նպաստել են առևտրային հարաբերությունների աճին և նախադրյալներ ստեղծել պետությունների զարգացման համար: Պատմականորեն տրանսպորտային հաղորդակցությունները եղել և շարունակում են մնալ ժողովուրդների, պետությունների, քաղաքակրթությունների և մայրցամաքների միջև բազմազան (առևտրային, տնտեսական, մշակութային, քաղաքակրթական, քաղաքական և ռազմական) հարաբերությունների զարգացման կարևորագույն միջոց: Հին աշխարհում և միջնադարում Արևելյան Ասիան Միջերկրական ծովի և Եվրոպայի հետ կապված էր քարավանային ճանապարհով, որն աշխարհին հայտնի է որպես «Մեծ Մետաքսի ճանապարհ»: Այս եզրույթը 1877 թ. շրջանառության մեջ է դրել գերմանացի աշխարհագրագետ Ֆերդինանդ ֆոն Ռիխտհոֆենը: «Մեծ Մետաքսի ճանապարհը» ի հայտ է եկել Ալեքսանդր Մակեդոնացու նվաճողական արշավանքներից հետո, ինչը հնարավորություն է տվել զգալիորեն ընդլայնել Արևմուտքի և Արևելքի միմյանց մասին իմացությունը և նախադրյալներ ստեղծել առևտրային կապերի հաստատման համար: Իսկ «Մետաքսի ճանապարհ» անվանումն արտացոլում էր Չինաստանից արտահանման հիմնական ապրանքը՝ մետաքսը:

¹ Քաղաքական գիտությունների դոկտոր, իրավաբանական գիտությունների թեկնածու, պրոֆեսոր: Ավարտել է Սարատովի Ն.Գ. Չերնիշևսկու անվան պետական համալսարանի պատմության ֆակուլտետը: Պատմաբան, քաղաքագետ, հակամարտաբանության, քաղաքականության և անվտանգության հարցերով փորձագետ, հետազոտական հետաքրքրության առարկա են թուրքագիտությունը, իրանագիտությունը, հայագիտությունը (ներառյալ՝ Ղարաբաղյան հիմնախնդիրը), կովկասագիտությունը: Հեղինակ է հիմնարար գիտական հետազոտության՝ «Պանթուրքիզմը Կովկասում Թուրքիայի աշխարհառազմավարության մեջ» մենագրության, ինչպես նաև տարբեր պարբերականներում հարյուրավոր գիտական և վերլուծական հոդվածների:

² Հոդվածը բերվում է թարգմանաբար: Ռուսերեն բնագիրը խմբագրություն է ներկայացվել 28.04.2025 թ.:

Այդ ժամանակից ի վեր և մինչ օրս մարդկությունը ճանաչել է տարանցիկ հաղորդակցությունների շատ նոր երթուղիներ, որոնք, մի կողմից, դարձել են տեխնոլոգիական առաջընթացի հետևանք, քանզի ճանապարհների և տրանսպորտային միջոցների որակը մշտապես ուղղակիորեն կախված է գիտատեխնիկական զարգացումից, իսկ մյուս կողմից՝ բնական տնտեսական համագործակցությունից և միջազգային մրցակցությունից:

Նոր ճանապարհները (տրանսպորտային հաղորդակցություններ և միջանցքներ) միշտ էլ փոփոխությունների ուղի են: Ընդ որում, որոշ աշխարհաքաղաքական կենտրոնների և խաղացողների համար՝ դրական, իսկ առանձին դեպքերում՝ բացասական՝ այլ սուբյեկտների համար (որոնք, օրինակ, հայտնվել են տվյալ նախագծերից դուրս կամ ռազմական պարտությունների և կախյալ վիճակի պատճառով իրենց ազգային շահերին հակառակ հարկադրված են եղել հանցակիցներ դառնալ):

Փաստորեն, տրանսպորտային հաղորդակցություններն ազգային և համաշխարհային տնտեսության «արյունադար անոթներն» են: Պատմական մեծ գետերը, ծովային և օվկիանոսային, երկաթուղիներն ու մայրուղիները, համաշխարհային տեղեկատվական մայրուղին ձևավորում են մեր մոլորակի հաղորդակցման շրջանակը և հիմք հանդիսանում միջքաղաքակրթական երկխոսության համար:

Մինչդեռ, միջազգային տարանցիկ հաղորդակցությունները մշտապես ուղեկցում են նման նախագծերի շահառուների տնտեսական զարգացմանը, փոխում համաշխարհային առևտրի և աշխարհաքաղաքականության ուրվագծերը: Հաճախ միջազգային տրանսպորտային հաղորդակցությունների նոր երթուղիների որոշման գործընթացը, որը բխում է համաշխարհային խաղացողների ազգային շահերի բնույթից, ձևավորվում է բուռն աշխարհաքաղաքական մրցակցության և հակամարտող հարաբերությունների պայմաններում, դառնում նվաճողական քաղաքականության հետևանք և կայսերական հավակնությունների իրականացման միջոց: Արտահանման-ներմուծման գործառնությունների առանցքային դերակատարների (ասել է թե՛ համաշխարհային տնտեսության) շահերի հավասարակշռության խախտումը խթանում է արտաքին սպառնալիքների, հակասական ընդհարումների աճը և բացասաբար է անդրադառնում տարածաշրջանային և համաշխարհային անվտանգության վիճակի վրա:

Միջազգային տրանսպորտային միջանցքների կարևոր երթուղիների վերջնական որոշման գործընթացում նման բացասական միտումը հաճախ ուղեկցվում է տեղային և տարածաշրջանային պատերազմներով: Ընդամին, հակամարտող կողմերին աջակցում են հակադիր աշխարհաքաղաքական կենտրոնները, որոնք, հաճախ իրենց շահերից ելնելով, շահագործում են տեղական հակասությունները՝ կարևոր տարածքների և դրանց միջով անցնող հաղորդակցությունների նկատմամբ սեփական վերահսկողությունը հաստատելու համար՝ միջազգային տրանսպորտային միջանցքների ճակատագրի և

ապրանքների տարանցման վրա հետագա ազդեցության նպատակով: Մասնավորապես, ինչպես իրենց գործունեության, այնպես էլ՝ ոչ շահավետ երթուղին արգելափակելու առումով, եթե նախագծի իրականացումը հակասում է ազգային շահերին կամ կայսերական նկրտումներին:

Հարկ է նշել, որ միջազգային տրանսպորտային միջանցքները (ՄՏՄ) ինչպես ծնվում են՝ հաշվի առնելով տնտեսական և աշխարհաքաղաքական շահերի համադրումը, այնպես էլ դադարում են գոյություն ունենալ նույն պատճառներով: Հակառակ դեպքում, նույն «Մեծ Մեդաքսի ճանապարհը», որը մեկ անգամ հայտնվել էր անտիկ դարաշրջանում, կշարունակվեր մինչև մեր օրերը: Եվ չնայած ժամանակակից աշխարհն այս նախագծին կրկին վերադառնում է պատմական պարույրի նոր փուլում, սա արդեն նոր տեխնոլոգիական Չինաստանի նոր տարանցիկ ուղի է (ներառյալ՝ ինչպես արտահանման տեսականիով, այնպես էլ հավանական այլընտրանքային երթուղիներով): ՄՏՄ-ն ծնվում է՝ հաշվի առնելով օբյեկտիվ տնտեսական և աշխարհաքաղաքական փոփոխությունները, դառնում բազմազան հակասությունների հետևանք, իսկ երբեմն ուղեկցվում տարբեր ինտենսիվության և ընդգրկման ծավալների հակամարտություններով: Այնուամենայնիվ, ի վերջո, ՄՏՄ նախագծի իրականացումը ենթադրում է դրա գործունեության խիստ անվտանգության ռեժիմի զուգահեռ ապահովում (ներառյալ միջազգային իրավական, տեխնիկական, ռազմական, հակաահաբեկչական և այլն):

Պարզ ասած, ոչ ոք մեծ ներդրումներ չի կատարի երկար բազմակիլոմետրանոց տարանցիկ հաղորդակցությունների և միջանցքների (ներառյալ ավտոմոբիլային, երկաթգծային, օդային, ծովային, էներգետիկ, մալուխային) կառուցման գործում, եթե երկրները (տարածաշրջաններն ու մայրցամաքները) միացնող այս երթուղու որոշակի մասում (հատվածում) պահպանվում է ռազմական հակամարտության սպառնալիքի բարձր աստիճան կամ միջազգային ահաբեկչության և դիվերսիոն պատերազմի հավանականություն:

Նշված թեզը հաստատող վառ օրինակներից մեկը 20 և 21-րդ դարերի սահմանագծին Թուրքիայի արևելքում և հարավ-արևելքում քրդական ապստամբական շարժման սպառնալիքի տեղայնացումն է՝ Ադրբեջանի, այսպես կոչված, «դարի պայմանագրերի» իրականացման համար՝ ուղղված Ռուսաստանի շրջանցմամբ համաշխարհային շուկաներ կասպիական նավթի և գազի տարանցման այլընտրանքային ուղու ձևավորմանը:

Այսպես, 1999 թ. փետրվարին անցկացվեց ԱՄՆ-ի, Իսրայելի և Թուրքիայի հատուկ ծառայությունների համատեղ գործողություն՝ Քենիայում Հունաստանի դեսպանի նստավայրում Քրդստանի աշխատավորական կուսակցության (ՔԱԿ) առաջնորդ Ա. Օջալանի ձերբակալության համար: ՔԱԿ-ի ղեկավարն այն ժամանակ սպառնացել էր

ակտիվ դիվերսիոն-խափանարար գործողություններ կատարել Թուրքիայի տարածքում՝ ադրբեջանական նավթի և գազի տարանցման հավանական երթուղու երկայնքով: Նման հեռանկարը սպառնալիք կստեղծեր ոչ միայն Թուրքիայի Հանրապետության անվտանգության, այլև ԵՄ երկրների, ինչպես նաև արևմտյան և թուրքական խոշորագույն էներգետիկ ընկերությունների (ներառյալ՝ *British Petroleum, Pennzoil, Amoco, Total Energies, BOTAS* և այլն) ֆինանսատնտեսական շահերի համար: Այդ առումով խաղաղույթ էր կատարվել Աբդուլլահ Օջալանի ձերբակալության և ցմահ բանտարկության վրա, ինչն Անատոլիայում քրդական շարժմանը զրկեց միանձնյա առաջնորդից:

Թուրքիայում քրդական սպառնալիքի տեղայնացումը նպաստեց 1999 թ. նոյեմբերին ԵԱՀԿ Ստամբուլյան գազաթնաժողովում ադրբեջանական նավթի՝ Ռուսաստանի շրջանցմամբ Թուրքիայի տարածքով դեպի Եվրոպա գլխավոր տարանցիկ երթուղու որոշմանը: Այն ժամանակ Ռուսաստանը ստիպված էր արդարացնել Չեչնիայում սահմանադրական կարգի հաստատման իր ռազմական գործողությունները, սակայն ձեռքից բաց թողեց Ադրբեջանից կասպիական նավթի տարանցման հարցը:

Ըստ էության, նույն 1999-ի ամռանը չեչենական խմբավորումների «*արշավանքը*» դեպի Դաղստան (Կարամախի և Չաբանմախի), իբր, Հյուսիսային Կովկասում Իսլամական համադաշնությունը ստեղծելու նպատակով, պարզվեց, որ ԱՄՆ-ի, Մեծ Բրիտանիայի և Թուրքիայի հատուկ ծառայությունների հատուկ գործողության մի մասն էր՝ Բաքվից ռուսական նավթի տարանցիկ ուղին արգելափակելու նպատակով: Այդ ժամանակ Չեչնիան փաստացի կառավարվում էր տեղի անջատողականների (Բասաև-Յանդարբիև-Մասխադով) կողմից և արգելափակում էր Բաքու-Գրոզնի-Նովոռոսիյսկ նավթամուղը: Մոսկվան Ադրբեջանի նախագահ Հեյդար Ալիևին առաջարկել էր նույն երթուղին, բայց շրջանցելով Չեչնիան (այսինքն՝ Դաղստանից Ստավրոպոլ և այնուհետև՝ Նովոռոսիյսկ): Սակայն, դրան ի պատասխան, չեչեն գրոհայիններն արտաքին հրահանգով որոշել էին հրի մատնել Դաղստանը և խափանել ադրբեջանական նավթի միջազգային տարանցման ռուսական վերահսկողության բոլոր ծրագրերը:

Այլ կերպ ասած, ՆԱՏՕ-ի երկրների և նրանց դաշնակից Իսրայելի հատուկ ծառայությունների երկու հատուկ գործողությունների գնով Արևմուտքին հաջողվեց հաստատել Ադրբեջանից կասպիական նավթի արտահանման հիմնական երթուղու սեփական տարբերակը, ինչը նրանց ապահովեց աշխարհատնտեսական մուտք դեպի Հարավային Կովկաս և նոր մուլտիմոդալ միջազգային տրանսպորտային միջանցքների ձևավորում: Իսկ այսօր, յուրացնելով Հարավային Կովկասը, Թուրքիան և Արևմուտքը (ԱՄՆ և Եվրոպա) փորձում են իրենց ազդեցությունը տարածել հետխորհրդային հարավ-արևելքի, այսինքն՝ Կենտրոնական Ասիայի ռեսուրսներով հարուստ տարածաշրջանի վրա:

Արդյունքում, 1999 թ. աշնանը ԱՄՆ նախագահ Բ. Բիլնթոնի մասնակցությամբ ԵԱՀԿ Ստամբուլյան գագաթնաժողովը, սահմանեց Ադրբեջանից Վրաստանի տարածքով դեպի Թուրքիա և Եվրոպա տարանցիկ տրանսպորտային-էներգետիկ հաղորդակցությունների հիմնական երթուղին: Արևմուտքը միլիարդավոր դոլարներ է ֆինանսավորել նավթի և գազի խողովակաշարերի, մայրուղիների և երկաթուղիների ցանցի կառուցման համար 21-րդ դարի առաջին քառորդում Լոնդոնի, Վաշինգտոնի և Անկարայի նմանօրինակ ռազմավարությունը հանգեցրեց «Հարավային տրանսպորտային միջանցքի» (ՀՏՄ) ձևավորմանը և Հարավային Կովկասում՝ ի դեմս Ադրբեջանի, աշխարհաքաղաքական կենտրոնի ձևավորման նախագծի իրականացմանը: Վերջինս, իր աշխարհագրական դիրքի շնորհիվ, անգլոսաքսոնների և Թուրքիայի համար առանցքային հետաքրքրություն է ներկայացնում Կենտրոնական Ասիա դուրս գալու ճանապարհին՝ պանթուրանիզմի դոկտրինի և ժամանակակից Թյուրքական պետությունների կազմակերպության (ԹՊԿ) քողի ներքո:

ՄՏՄ-ի օպտիմալ երթուղիների ուժային լուծման մեկ այլ օրինակ է Գազայի հատվածում շարունակվող արաբա-իսրայելական պատերազմը: Մասնավորապես, երկրի հարավում տվյալ տարածքի էթնիկ զտմանն ուղղված (փաստորեն Գազայից երկու միլիոն արաբ բնակչության արտաքսումը) Թեյ Ավիվի քաղաքականությունը մեծամասամբ հետապնդում է Միջերկրական ծովի ափին իր հարավային նավահանգիստների լիակատար վերահսկողության հաստատման խնդիր, որտեղով նախատեսվում է Հնդկաստանից Եվրոպա ապրանքների տարանցման ծովային երթուղիներից մեկի անցումը:

ԽՍՀՄ փլուզմամբ և Երկրորդ համաշխարհային պատերազմի արդյունքում հաստատված աշխարհակարգի երկբևեռ համակարգի վերացմամբ միջազգային հանրությունը հայտնվեց անկայուն գործընթացների և զլոբալ փոփոխությունների վիճակում: Պայարզվեց, որ «սառը պատերազմի» և Խորհրդային Միության ինքնակործանման արդյունքում իրեն միանձնյա «հաղթող» ճանաչելու և Վաշինգտոնի գերիշխող առաջնորդության ներքո միաբևեռ աշխարհ ձևավորելու ԱՄՆ-ի հույսերն անիրատեսական են առարկայական հակասությունների պատճառով և ուժային տարբեր կենտրոնների առկայությամբ, որոնք հավակնում են պահպանելու համաշխարհային հավասարակշռությունը և անվտանգության ստեղծելու բազմաբևեռ համաշխարհային կառույց:

2007 թ. փետրվարին Մյունխենյան անվտանգության միջազգային համաժողովում Ռուսաստանի նախագահ Վ. Պուտինը հրապարակավ հերքեց ԱՄՆ-ի համաշխարհային տիրապետության ռազմավարությունը և կոչ արեց հարգել ժամանակակից աշխարհի բազմազանությունը: 21-րդ դարի առաջին քառորդի հետագա ժամանակահատվածը վկայում է, որ աշխարհն ընկղմվել է ճգնաժամի և հակասությունների,

հակամարտությունների և տեղային պատերազմների քառսային գործընթացի մեջ: Միջազգային անվտանգության նախկին համակարգը և ՄԱԿ-ի հաստատությունն անհամարժեք էին ժամանակի նոր մարտահրավերներին, անարդյունավետ՝ միջազգային հանրության թույլ և անպաշտպան ուժերի դեմ ոմանց ռազմական կամայականությունները կասեցնելու ճանապարհին: Դրա վկայությունն են Իրաքում և Լիբիայում տեղական իշխող վարչակարգերի վերացմամբ տեղի ունեցած պատերազմը, վրաց-ռուսական և ռուս-ուկրաինական հակամարտությունները, Լեռնային Ղարաբաղում 44-օրյա պատերազմը և հայ բնակչության տեղահանությունը, Սիրիայում չավարտված քաղաքացիական պատերազմը և Գազայի հատվածում շարունակվող պաղեստինա-իսրայելական ռազմական հակամարտությունը:

Ըստ այդմ, գլոբալ փոխակերպումների ժամանակահատվածում օբյեկտիվորեն ի հայտ են գալիս նոր միջազգային տրանսպորտային հաղորդակցությունների և միջանցքների ձևավորման պայմանները, որոնք կարտացոլեն նոր աշխարհակարգի ուրվագծերը, նոր վերընթաց ուժերը և համաշխարհային առևտրի նոր տեսքը: Բնականաբար, հաճախ հիմնական արտահանման ապրանքն ինքնին կարող է դառնալ բարձր (ներառյալ) հակամարտային մրցակցության առարկա:

Օրինակ՝ 20-րդ դարից սկսած, երբ նավթը նոր նշանակություն ձեռք բերեց համաշխարհային տնտեսության մեջ և սկսեց շահագործվել արդյունաբերական նպատակներով, մարդկության պատմությունը գիտի տարբեր աստիճանի ինտենսիվության բազմաթիվ հակամարտություններ և պատերազմներ, որոնք մղվել են նավթի տիրապետման և վերահսկման իրավունքի համար, որոնք այժմ մխում են նավթի պատճառով և կարող են բռնկվել նոր ուժով:

Խորհրդային Միությունը փորձում էր ուշադիր վերաբերվել իր բնական պաշարներին՝ ապահովելով հումքային հարստության շահագործման տարածաշրջանային հավասարակշռությունը և միևնույն ժամանակ թույլ չտալով խախտումներ նույն միութենական հանրապետությունների նկատմամբ, որոնց ֆիզիկական աշխարհագրությունն առանձնանում էր նույն նավթի և գազի հսկայական պաշարներով: Այդ իսկ պատճառով նախախորհրդային և խորհրդային շրջանների ազգային ծայրամասերի նկատմամբ Ռուսաստանին կայսերական ծախսերի մեջ մեղադրելու բոլոր փորձերը չեն համապատասխանում իրականությանը: Այլապես այսօր, օրինակ, նույն մերձկասպյան երկրները (Ադրբեջան, Ղազախստան, Թուրքմենստան) չէին ունենա ռազմավարական հումքի նշված տեսակների այդքան մեծ պաշարներ, հետխորհրդային շրջանում որոնց հասանելիության համար նկատվում է առանցքային համաշխարհային խաղացողների և տարածաշրջանային կարևոր երկրների բացահայտ պայքար:

Այնուամենայնիվ, 1990–2000-ական թվականներին ԽՍՀՄ փլուզումից հետո մենք ականատես եղանք դեպի Ադրբեջանի կասայան նավթ և գազ Մեծ Բրիտանիայի, ԱՄՆ-ի, Թուրքիայի, Ֆրանսիայի, Իտալիայի և այլ խոշոր էներգետիկ ընկերությունների՝ Ռուսաստանի շրջանցմամբ նոր այլընտրանքային՝ միջազգային տրանսպորտային-էներգետիկ միջանցքի իրականացմանը: Արդյունքում, 1994–2020 թթ. իրականացվել է ՄՏՄ մուլտիմոդալ նախագիծը (ներառյալ Բաքու–Թբիլիսի–Ջեյհան նավթամուղը, Բաքու–Թբիլիսի–Էրզրում գազատարը, Տրանսանատոլիական (TANAP) և Տրանսադրիատիկ (TAP) գազատարները, Բաքու–Թբիլիսի–Կարս երկաթգծային մայրուղին):

Այսօր Անդրկովկասում հայտնվել է հարավկովկասյան նոր տրանսպորտային-էներգետիկ միջանցք, որը կարող է դառնալ չինական «Մեկ գոյրի, մեկ ճանապարհ» ՄՏՄ-ի առանցքային կապող հատվածներից մեկը «Միջին միջանցք» նախագծի շրջանակներում: Այլ կերպ ասած, աշխարհաքաղաքական հակառակորդները, որոնք միշտ էլ ուշադիր են համաշխարհային և տարածաշրջանային վերափոխումների նկատմամբ, ավանդաբար օգտագործում են իրենց մրցակիցների ժամանակավոր թուլությունը սեփական հնարավորություններն ընդլայնելու և ուժերի պատմականորեն ձևավորված հավասարակշռությունը փոխելու համար: Հաճախ աշխարհաքաղաքական հավակնություններն այս դեպքում որոշիչ են դառնում նոր ՄՏՄ-ների կարծես թե տնտեսական նախագծերի իրականացման ճանապարհին:

Մասնավորապես, տնտեսության և աշխարհաքաղաքականության հարաբերություններում նման անհավասարակշռությունն ակնհայտ դրսևորվեց աշխարհագրական բոլոր այլընտրանքային ուղիներից ամենաերկար (1730 կմ) և, համապատասխանաբար, ամենաթանկ (ավելի քան 3 մլրդ դոլար) Բաքու–Թբիլիսի–Ջեյհան նավթամուղի իրականացման ժամանակ, երբ գործում էր Բաքու–Գրոզնի–Նովոռոսիյսկը անվտանգ այլընտրանքը:

Որոշ փորձագետներ, գնահատելով 1990-2000-ական թվականներին տեղային հակամարտությունները Կովկասում (ներառյալ՝ ղարաբաղյան, արխազական, չեչենական), չեն բացառում, որ դրանք արհեստականորեն նախաձեռնվել են շահագրգիռ օտարերկրյա պետությունների և նրանց հատուկ ծառայությունների (մասնավորապես՝ Մեծ Բրիտանիայի, ԱՄՆ-ի, Թուրքիայի, Իսրայելի) մասնակցությամբ՝ Ռուսաստանի ՄՏՄ երթուղու արգելափակման և կասայան նավթի ու գազի տարանցման համար: 2020 թ. իմ հրապարակումներից մեկում ես ստիպված էի նշել, որ «1994 թ. նոյեմբեր-դեկտեմբերին Արևմուտքի երկրների և Թուրքիայի հափուկ ծառայությունները, օգտագործելով Ադրբեջանը, նախաձեռնել են ներքին ռազմական հակամարտություն Ռուսաստանում՝ Չեչնիա էպիկենտրոնով, որպեսզի արգելափակեն ռուսական նավթամուղը»³:

³ Սվարանց Ա., Լեռնային Ղարաբաղն ընդդեմ ադրբեջանա-թուրքական ահաբեկչական կոալիցիայի (ռուս.). Новости САР. 2020 թ. հոկտեմբերի 27:

Այսպիսով, միջազգային տրանսպորտային միջանցքները գլոբալ աշխարհաքաղաքական փոխակերպումների և ինտեգրման գործընթացների պայմաններում հանդիսանում են համաաշխարհային տնտեսության զարգացման կարևոր գործոններ: ՄՏՄ-ն իր մեջ ներառում է միջազգային տնտեսական հարաբերությունների տարբեր մասնակիցների միջև կայուն տրանսպորտային հաղորդակցությունների ստեղծում ու շահագործում:

ՄՏՄ-ն նշանակում է տարանցիկ տրանսպորտային հաղորդակցությունների երթուղիներ, որոնք մի շարք երկրներ միացնում են միասնական տնտեսական համակարգի մեջ՝ ուղևորների և ապրանքների երթևեկության համար: Միևնույն ժամանակ, այս առումով հաճախ կարելի է գտնել նաև «մուլտիմոդալ ՄՏՄ» անվանումը, այսինքն՝ խոսքը տրանսպորտային և հաղորդակցական կապերի մի քանի մոդուլների (տեսակների) մասին է (ներառյալ ավտոմայրուղիները և երկաթուղիները, խողովակաշարերի ցանցը, էլեկտրահաղորդման գծերը)⁴:

Համապատասխանաբար, ՄՏՄ-ի մուլտիմոդալ նախագիծը ենթադրում է ապրանքների խոշոր արտադրողի կետից մինչև խոշոր վճարունակ սպառողի կետ շահավետ տարանցիկ երթուղիների որոշում, ներառում է տարբեր տեսակի տրանսպորտային և էներգետիկ կապերի ցանց (ավտոմոբիլային, երկաթուղային, օդային, ծովային, խողովակաշարային, մալուխային)՝ կանոնավոր ռեժիմով ապրանքների և ուղևորների փոխադրման համար և համապատասխան ճանապարհային-տրանսպորտային հաղորդակցությունների (մայրուղիների, երկաթգծային ուղիների, նավահանգիստների, օդանավակայանների, մաքսային և սահմանային հսկողության էլեկտրոնային համակարգերի և այլնի ձևավորմամբ):

Ինքնին աշխարհագրությունը (հատկապես ելք դեպի ծովային սահմաններ) երբեմն որոշում է ՄՏՄ-ի կարևորությունը: Այսօր (ինչպես և երեկ) դժվար է գերազնահատել Սևծովյան նեղուցների տնտեսական և ռազմաքաղաքական նշանակությունը, որոնք ապահովում են մուտք-ելք դեպի Սև ու Միջերկրական ծովեր և Ատլանտյան օվկիանոս: Եվ նա, ով վերահսկում է Բոսֆորն ու Դարդանելը, մնում է համաաշխարհային աշխարհաքաղաքականության առանցքային դերում: Իր հերթին, 1869 թ. նոյեմբերի 17-ին Սուեզի ջրանցքի բացումը հեղափոխություն էր համաաշխարհային ծովային առևտրում: Մասնավորապես, Եգիպտոսում բաց, նավարկային ջրանցքի կառուցումը թույլ տվեց միացնել Միջերկրական և Կարմիր ծովերը՝ ապահովելով Հնդկականից Ատլանտյան օվկիանոս ելքի ամենակարճ ծովային ուղին, քանի որ նավերն այլևս կարիք չունեին շրջանցելու Աֆրիկան, իսկ ջրային ուղին կրճատվեց 8.000 կմ-ով:

⁴ Տես Ասիական Ռուսաստանի տրանսպորտային միջանցքներ. կարգավիճակ և հեռանկարներ, https://bstudy.net/650516/politika/mezhdunarodnye_transportnye_koridory_natsionalnaya_bezopasnost_rossii (բեռնման օրը: 23.09.2024):

ՄՏՄ-ները, որպես կանոն, խթանում են այն պետությունների ազգային տնտեսությունների զարգացումը, որոնց տարածքով դրանք անցնում են: Միևնույն ժամանակ, դրանք կարող են համարվել նաև որպես ՄՏՄ դիզայներների «փափուկ ուժի» կարևոր գործիքակազմ, ծրագրի թույլ մասնակիցների նկատմամբ ավելի ուժեղ սուբյեկտների նվաճման քաղաքականության մաս: Բոլոր դեպքերում, այս խնդիրն հարուցում է քաղաքականության, տնտեսագիտության և անվտանգության հիմնավոր հետաքրքրությունը, ինչպես նաև ակադեմիական գիտության (քաղաքագիտություն, տնտեսագիտություն, սոցիոլոգիա, իրավագիտություն և այլն) հետազոտական հետաքրքրությունը:

Հարկ է նշել, որ վերջին տարիներին Ռուսաստանի ակադեմիական պրակտիկայում հայտնվել են ՄՏՄ-ին առնչվող հարցերի վերաբերյալ մեծ թվով բազմազան գիտական աշխատություններ (ատենախոսություններ, մենագրություններ, հոդվածներ, զեկույցներ): Առանձնահատուկ հետաքրքրություն են առաջացնում մի շարք հեղինակների (այդ թվում՝ Ի. Աբասալիևի, Լ. Ալբրեխտի, Պ. Բիրյուկովի, Լ. Վարդոսկու, Ա. Վոլոդինի, Վ. Վորոնովի, Ն. Գրիգորևի, Ա. Գորոխովայի, Ե. Գլադսկիխի, Ի. Երմակովի, Կ. Ժուրավյովի, Մ. Կոմովի, Վ. Լազարևի, Է. Լևիտինի, Մ. Տուրանայի, Կ. Խլոպովի, Է. Շուստովայի և այլոց) հետազոտությունները, որոնք նվիրված են ՄՏՄ-ի ձևավորման և զարգացման տեսական ու մեթոդական հիմունքներին, ինչպես նաև, որոշակի երկրների, տարածաշրջանների և մայրցամաքների նկատմամբ կիրառվող իրադարձությունների դինամիկայի վրա ՄՏՄ-ի ազդեցության տնտեսական և աշխարհաքաղաքական ասպեկտներին⁵:

Կարելի է ասել, որ ՄՏՄ-ի հետ կապված հարցերի ամբողջության որակյալ ուսումնասիրությունը նպաստում է ոչ միայն մասնագետների հանրության, այլև ամբողջ գիտական դպրոցների ձևավորմանը, որոնց տեսակետները կարող են զուգակցվել և հակասել, քանի որ հաճախ եզրակացություններն արձանագրում են ոչ միայն ՄՏՄ-ի նոր նախագծերի ձևավորման օբյեկտիվ իրականությունը, այլև արտացոլում իրենց իսկ՝ փորձագետների քաղաքական ներգրավվածությունը՝ հաշվի առնելով նրանց բնակության երկրների քաղաքական վերաբերմունքը և քաղաքացիական պատկանելությունը:

⁵ Տես՝ Աբբասալիև Ի. Ս. Տրանսպորտային միջանցքների դերը միջազգային համագործակցության մեջ (Կասպից տարածաշրջանի օրինակով) (ռու.), Вестник Северного (Арктического) федерального университета. Серия гуманитарные и социальные науки. Մ., 2022. Հ. 22. № 3; Վոլոդին Ա. Գ., Վոլոդինա Մ. Ա. «Հյուսիս-Հարավ» միջազգային տրանսպորտային միջանցքի նախագիծը՝ որպես Ռուսաստանի արտաքին տնտեսական կապերի հնարավոր ամրապնդման գործոն // Գլոբալ վերափոխումների ուրվագծեր. Քաղաքականություն, տնտեսություն, իրավունք (ռու.), Մ., 2019. Թ. 12. № 6. Էջ 29-42; Սվարանց Ա. Լեռնային Ղարաբաղն ընդդեմ ադրբեջանա-թուրքական ահաբեկչական կոալիցիայի (ռու.), Новости САР. 2020. 27 հոկտեմբեր; Տուրանա Մ. Օ., Գորոխովա Ի. Վ. Տրանսպորտային ոլորտում ազգային շահերի նշանակությունը Ռուսաստանի ազգային անվտանգության ապահովման համար (ռու.), Федерализм: Մ., 2022. Թ. 27. № 3 (107). Էջ 125-138 և այլն:

Արդիականացվում է ազգային (պետական), տարածաշրջանային և գլոբալ անվտանգության վրա ՄՏՄ-ի ազդեցության տնտեսական և աշխարհաքաղաքական ասպեկտների հետ կապված մի շարք հարցերի ուսումնասիրությունը: Հարավային Կովկասն, օրինակ, իր ֆիզիկական աշխարհագրության և տարածաշրջանի սուբյեկտների աշխարհաքաղաքական տարբեր ուղենիշների, արտաքին խաղացողների շահերի տարբեր ներկայանակի շնորհիվ, որոնք շահագրգռված են այստեղ սեփական ազդեցության պահպանմամբ կամ հաստատմամբ, այսօր մի կողմից վերածվում է դրսի մեծ ուշադրությունը հարուցած շրջանների, իսկ մյուս կողմից՝ Արևելք-Արևմուտք և Հյուսիս-Հարավ ուղղություններով ապրանքների միջազգային տարանցման առանցքային կապող օղակի (խաչմերուկի):

Հարավային Կովկասը հանդես է գալիս որպես կարևոր երթուղի նախագծվող մոլոտիմոդալ ՄՏՄ-ների, որոնք արտաքին և ներքին շահերի հավասարակշռման պայմաններում կարող են բերել տարածաշրջանային խաղաղություն և անվտանգություն: Սակայն նման հավասարակշռություն դեռևս չի նկատվում, և տարածաշրջանում պահպանվում է հակասությունների և հակամարտությունների սաստկացման վտանգը:

2. Արդի համաշխարհային և տարածաշրջանային առանցքային խաղացողների հակամարտային շահերը ՄՏՄ-ների ձևավորման գործընթացում

Ժամանակին Վ. Լենինը արդարացիորեն պնդում էր, որ «Քաղաքականությունը տնտեսության խտացված արտահայտությունն է»⁶: Այս բանաձևն ապացուցված է ժամանակի ընթացքում, քանի որ պետության խնդիրը զարգացած տնտեսության ստեղծումն է, առանց որի կառավարության համար դժվար է պահել իշխանությունը և ապահովել երկրի անվտանգությունն արտաքին սպառնալիքներից: Եթե ՄՏՄ-ների նախագծերի իրականացման ընթացքում տնտեսական շահերի պրիզմայով դիտարկենք արդի առանցքային համաշխարհային և տարածաշրջանային պետությունների քաղաքականությունը, ապա կարող ենք եզրակացնել, որ այնտեղ, որտեղ մեծ փողեր կան, միշտ էլ շահերի բախում է ի հայտ գալիս: Բնականաբար, հարուստ երկրները մշտապես ցանկանում են էլ ավելի հարստանալ (ընդ որում, հաճախ այլ՝ ավելի թույլ և հետամնաց, պետությունների շահերի հաշվին):

ՄՏՄ-ի կառուցողական նշանակության վերաբերյալ փորձագետ Ի. Աբասալիևը նշում է. «Միջազգային տրանսպորտային միջանցքներն, ընդհանրապես, և եվրասիական միջանցքները, մասնավորապես, ծառայում են որպես միջազգային համագործակցության

⁶ Լենին Վ. Ի. Եվս մեկ անգամ արհմիությունների, ներկայիս պահի և տ. Տրոցկու և Բուխարինի սխալների մասին // PSS. 5-րդ Հր. Մ., «Քաղաքական գրականություն», 1969, հատ. 42, էջ 278:

սկզբունքորեն նոր մեխանիզմ և պետությունների հարաբերությունների աճող փոփոխականության հաղթահարմանն ուղղված գործոն: Համաշխարհային քաղաքական լանդշաֆտի անկայունության և արտաքին քաղաքական դիսկերի ավելացման հետ կապված ազգային օրակարգերի արդիականացման միտումը, ի վնաս միջազգային ինտեգրման գործընթացների, կառուցողականորեն հաղթահարում է ստանում կազմակերպչական ձևերով»⁷:

Այլ կերպ ասած, Ի. Աբասալինն առանձնացնում է ՄՏՄ-ի դրական դերը, քանի որ նման միջազգային տնտեսական նախագծերը, նրա կարծիքով, նպաստում են պետությունների միջև ճգնաժամային գործընթացների և փոփոխական հարաբերությունների հաղթահարմանը, հակամարտային ազգային օրակարգը տեղափոխում են ավելի կառուցողական հուն՝ առևտրային և միջազգային ինտեգրման կապերի զարգացման միջոցով: Ընդհանուր առմամբ, այս տեսակետը շատ կառուցողական է, եթե իրականում ՄՏՄ-ի բոլոր կողմերն ու մասնակիցները պաշտպանում են հավասար իրավունքների, կայունության, անվտանգության և փոխշահավետ գործընկերության հարգման սկզբունքները, այսինքն՝ բացառում են ինքնիշխանության խախտումը, աշխարհաքաղաքական հավակնությունները և ուժի իրավունքը:

Սակայն ՄՏՄ-ի նման դրական բնութագիրը, որը ժխտում է առաջատար աշխարհաքաղաքական խաղացողների հակասական շահերի առկայությունը նման նախագծերի մշակման և իրականացման փուլում, վկայում է հետազոտության առարկայի թերի ներկայացման մասին (կամ ՄՏՄ-ի այս կամ այն հասկացությանը կողմնակալ մոտեցում մասնակիցների, երթուղիների և վերահսկողության մեխանիզմների առումով): Հակառակ դեպքում ՄՏՄ-ների բոլոր նախագծերը, անկախ նախաձեռնողի և մշակողի ինդեքսից, կստանային արտաքին սուբյեկտների միանշանակ աջակցությունը. ամեն ինչում կգերակշռեր իրատեսությունն ու ինտեգրման օգուտը:

Մեր կարծիքի համոզիչ օրինակներից մեկը հայ-ադրբեջանական հարաբերությունների ներկա վիճակն է: Ինչպես հայտնի է, Ադրբեջանը, չկատարելով 2020 թ. նոյեմբերի 9-ի եռակողմ (Ադրբեջան, Հայաստան, Ռուսաստան) համաձայնագրի որևէ կետ, որպես Հայաստանի հետ խաղաղության պայմանագրի ստորագրման պայմաններից մեկը՝ պնդում է նշված առցանց-հայտարարության 9-րդ կետը, այսինքն՝ այսպես կոչված, «*Ձանգեզուրի միջանցքի*» անարգել և անվերահսկելի բացում Նախիջևանի Ինքնավար Հանրապետության (ՆԻՀ) և այնուհետև Թուրքիայի հետ կապ պահպանելու համար:

⁷ Աբասալին Ի.Ս. Տրանսպորտային միջանցքների դերը միջազգային համագործակցության մեջ (Կասպից տարածաշրջանի օրինակով) (ռու.), Вестник Северного (Арктического) федерального университета. Серия гуманитарные и социальные науки. У., 2022, հատ. 22. № 3:

Հայաստանի կառավարությունը սկզբունքորեն համաձայն է քննարկել տրանսպորտային հաղորդակցությունների ապաշրջափակումը (ներառյալ՝ Մեղրիի շրջանով Նախիջևանի հետ Ադրբեջանի կապը), սակայն հրաժարվում է այդ հաղորդակցությունը դիտարկել միջանցքի և սեփական տարածքի նկատմամբ ինքնիշխանության կորստի տրամաբանության մեջ: Տվյալ հակասությունը մի քանի տարի շարունակվում է մնացյալ աշխարհի աչքի առաջ, բայց լուծում չի գտնում, հավանաբար, առանցքային արտաքին խաղացողների շահերի հակասության պատճառով:

Այլ կերպ ասած, ապրանքների տարանցման հեռանկարը և ֆինանսական շահույթը դեռևս համոզիչ փաստարկ չեն դառնում տարածաշրջանային շահերի և Հարավային Կովկասով հետաքրքրվող արտաքին ուժերի ընդհանրության համար: Իսկ եթե ԱՄՆ-ի նախագահ Դ. Թրամփի կողմից Չինաստանի հետ հայտարարված *«սակագնային պատերազմը»* հետագայում ևս պահպանվի, ապա Վաշինգտոնն ինչպե՞ս կհամաձայնի *«Միջին միջանցքին»*՝ Հարավային Կովկասի երկրներով, շրջանցելով նույն Ռուսաստանը, դեպի Արևմուտք (Թուրքիա և ԵՄ) չինական ապրանքների տարանցման պարագայում:

Մինչդեռ, պրակտիկան ցույց է տալիս, որ որոշ ՄՏՄ-ներ հաճախ մշակվում և իրականացվում են ի վնաս այլ խոշոր խաղացողների և փոքր երկրների շահերի, ունեն քաղաքական շարժառիթ՝ ուրիշների անվտանգության հաշվին տնտեսական և աշխարհաքաղաքական օգուտներ ստանալու համար: Որպես համոզիչ օրինակ կարելի է նշել Ադրբեջանից Վրաստանի տարածքով, Ռուսաստանի շրջանցմամբ, դեպի Թուրքիա և Եվրոպա Հարավային էներգետիկ և տրանսպորտային միջանցքի ձևավորման պատմությունը:

1990-ականների վերջերին Մեծ Բրիտանիային և ԱՄՆ-ին չհաջողվեց նշված ՄՏՄ-ն Հարավային Կովկասում իրականացնել ավելի ռացիոնալ, այսինքն՝ ավելի քիչ ֆինանսական ներդրումներով՝ Հայաստանի հարավում գտնվող նույն Զանգեզուրի երթուղով դրա երկարության կրճատմամբ: Որպես տվյալ նախագծին Հայաստանի մասնակցության և տարածաշրջանից Ռուսաստանի հետագա դուրս մղման փոխզիջումային պայման՝ ամերիկացիներն այն ժամանակ առաջարկում էին Երևանի և Բաքվի միջև տարածքային փոխանակման տարբերակ՝ որպես Ղարաբաղյան խնդրի լուծման ուղի (մասնավորապես՝ ԼՂԻՄ տարածքը Լաչինի միջանցքով հանդերձ, հանձնվում է Հայաստանին, իսկ Մեղրու շրջանի մի մասը՝ Ադրբեջանին): Սակայն այն ժամանակ այդ փոխզիջումը զարգացում չստացավ Բաքվում և Երևանում կարծիքների բևեռացման (մասնավորապես, Ադրբեջանում նախագահի արտաքին քաղաքականության գծով խորհրդական Վաֆա Գուլուզադեի և ԱԳ նախարար Թոֆիկ Զուլֆուգարովի հրաժարականի, իսկ Հայաստանում 1999 թ. հոկտեմբերի 27-ին խորհրդարանի գնդակահարության և վարչապետ Վազգեն Սարգսյանի ու ԱԺ նախագահ Կարեն

Դեմիրճյանի սպանության) պատճառով: Այսօր Զանգեզուրի երթուղու թեման կրկին արդիականացվում է չինական ՄՏՄ նախագծում «Միջին միջանցքի» առնչությամբ:

Արաբական Արևելքի երկրների (Սաուդյան Արաբիա եւ ԱՄԷ), Իսրայելի և Թուրքիայի շահերի բախումը բավականին ցայտուն արտահայտվում է հնդկական ՄՏՄ-ի դեպքում՝ պաղեստինյան Գազայի հատվածում տեղի ունեցած արձագանքի պարագայում:

Փորձենք հասկանալ 21-րդ դարի առաջին քառորդում ՄՏՄ նախագծերի իրականացման գործում հակասական շահերի էությունը՝ օգտագործելով համաշխարհային և տարածաշրջանային առանցքային խաղացողների օրինակը::

ԱՄՆ-ը, որը համաշխարհային հարթակում դիրքավորվել է որպես գլոբալ խաղացող, բառացիորեն բոլոր նշանակալի տնտեսական նախագծերում (ներառյալ ՄՏՄ-ն) ցույց է տալիս իր ներկայությունը (կամ որպես մասնակից նախագծող, կամ որպես կործանիչ-հակառակորդ): Միացյալ Նահանգները, որպես իր ընդդիմախոսների (մրցակիցների և հակառակորդների) վրա ճնշման միջոց, միջոցների բավականին հայտնի զինանոց է օգտագործում:

Մասնավորապես, դա կոչտ տնտեսական և ֆինանսական պատժամիջոցների քաղաքականություն է (օրինակ, Հյուսիսային Կորեայի, Իրանի, Ռուսաստանի և Չինաստանի հանդեպ), ֆինանսա-ներդրումային և տեխնոլոգիական աջակցությունը նոր տնտեսական կենտրոնների և հակակշիռների ձևավորման գործում (օրինակ, Չինաստան և Հնդկաստան), տեղային հակամարտությունների նախաձեռնում՝ ՄՏՄ-ի այս կամ այն նախագծերի արգելափակման կամ առաջխաղացման համար (օրինակ, Մերձավոր Արևելքում և Հարավային Կովկասում), ՄՏՄ-ի շահավետ և համաձայնեցված նախագծերում անմիջական (լրիվ կամ մասնակի) ներդրումներ, ամերիկյան անդրազգային կորպորացիաների միջոցով մասնակցությունը նոր ՄՏՄ-ներին:

Զբիգնև Բժեգինսկու «Շախմատային մեծ խաղատախտակը» գրքում, (1997թ) արտացոլված են ԱՄՆ-ի աշխարհաքաղաքական հրամայականները և ռազմավարությունը՝ 21-րդ դարում Եվրասիայի (առաջին հերթին՝ հետխորհրդային տարածքի) նկատմամբ վերահսկողություն հաստատելու համար: Զ. Բժեգինսկին ողջամտորեն կարծում էր, որ Կիևում արևմտամետ քաղաքական ռեժիմի հաստատմամբ Ուկրաինայի վերջնական հեռացումը Ռուսաստանից ԱՄՆ-ին թույլ կտա պահպանել միակ «համաշխարհային կայսրության» կարգավիճակը և բացառել Եվրասիայում նոր հզոր Ռուսական տերության վերածննդի հեռանկարը: Լինելով Մակքինդերի անգլո-սաքսոնական աշխարհաքաղաքական դպրոցի հետևորդ՝ Բժեգինսկին քաղաքականությունը դիտարկում էր ծովային և ցամաքային քաղաքակրթությունների դիմակայության համատեքստում:

Այդ իսկ պատճառով, Ռուսաստանի հերթական հզորացումը թույլ չտալու համար Զ. Բժեզինսկին առաջարկում էր Եվրասիա ներթափանցելու ռազմավարություն՝ հենվելով «աշխարհաքաղաքական կենտրոնների» կարգավիճակով իր կողմից ներկայացվող առանցքային երկրների վրա, հաշվի առնելով դրանց կարևոր աշխարհագրական դիրքը: Ամերիկացի աշխարհաքաղաքագետը երկրների այս խմբին է դասել Ուկրաինային, Թուրքիային, Իրանին, Ադրբեջանին և Հարավային Կորեային:

Անդրադառնալով հետխորհրդային հարավին՝ նա, մասնավորապես, նշել է. «Անկախ Ադրբեջանը, որը միացված է Արևմուտքի շուկաներին Ռուսաստանի կողմից վերահսկվող տարածքով չանցնող նավթատարներով, նաև է դառնում է Միջին Ասիայի էներգակիրներով հարուստ հանրապետություններ մուտք գործելու խոշոր մայրուղի առաջատար և էներգասպառող տնտեսությունների համար»⁸:

Այլ կերպ ասած, ԱՄՆ-ը, հաշվի առնելով Ադրբեջանի ֆիզիկական աշխարհագրությունը, այն առանձնացնում է որպես կարևոր միջազգային միջանցք (էներգետիկ և տրանսպորտային)՝ Արևմուտքը Կենտրոնական Ասիայի հետ կապելու համար՝ շրջանցելով Ռուսաստանը, ինչն էլ շահերի բախում է ստեղծում համաշխարհային առանցքային խաղացողների միջև:

Որպես հետխորհրդային տարածքում լայնածավալ ներդրման մեխանիզմ՝ Ռուսաստանին թուլացնելու և ավանդական պատմական ներկայության տարածաշրջաններից հետագայում տեղահանելու համար, Բժեզինսկին առաջարկել է որպես աշխարհատնտեսական գործիքակազմ օգտագործել Կասպից ավազանի, այնուհետև Կենտրոնական Ասիայի տարածաշրջանի բնական (առաջին հերթին՝ էներգետիկ) պաշարները, Ռուսաստանի շրջանցմամբ, համաշխարհային (հատկապես եվրոպական) շուկաներ արտահանելու համար:

Գնահատելով համաշխարհային շուկաներում Չինաստանի հզորացումը՝ ԱՄՆ-ն այժմ փորձում է հնարավորինս սահմանափակել չինական ապրանքների առևտրատնտեսական առաջընթացը: ԱՄՆ-ի նախագահ Դ. Թրամփի ներկայիս վարչակազմի կողմից Չինաստանի դեմ իրականացվող «սակագնային պատերազմը» ոչ միայն ամերիկյան շուկան չինական արտադրանքից պաշտպանելու փորձ է, ինչը Չինաստանի համար ավելի քան 700 մլրդ դոլար արժողությամբ հիմնական շուկան կորցնելու սպառնալիք է ստեղծում, այլև ազդանշան է չինական «Մեկ գույր, մեկ ճանապարհ» ՄՏՄ նախագծի ճանապարհին: Քանզի, հաշվի առնելով Ուկրաինայի հակամարտության պատճառով Եվրոպայի հակառուսական պատժամիջոցները և ԱՄՆ-ի հակաեվրոպական սակագները, Պեկինը կծգտի ընդլայնել իր ապրանքների արտահանումը ԵՄ շուկա: Այս առումով ԱՄՆ-ի և Չինաստանի շահերը կարող են կրկին բախվել Անդրկովկասյան տարանցիկ երթուղում:

⁸ Բժեզինսկի Զ., Շախմատային մեծ խաղատախտակ: (ռու.), Միջազգային հարաբերություններ, Մ., 1998, էջ 26:

Մեծ Բրիտանիա: Նախկինում լինելով համակարգային աշխարհաքաղաքական հակամարտության նախագծող՝ եվրասիական տարածքի առանցքային պաշարներին տիրապետելու համար, փաստորեն, ԽՍՀՄ փլուզմամբ և երկու դարի սահմանագծում Ռուսաստանի ժամանակավոր թուլացմամբ Լոնդոնը փորձում է վերակենդանացնել «Մեծ խաղ» հակամարտային նախագծի մարտավարությունը՝ նպատակ ունենալով ՌԴ-ին հետևողականորեն դուրս մղել բնական պաշարների շահագործման և հարստությունների դուրսներմղման պատմական պատասխանատվության տարածաշրջաններից:

Համապատասխանաբար, Բրիտանիան աջակցում է ընդդեմ Ռուսաստանի այլընտրանքային ՄՏՄ նախագծերին, ինչը, ի վերջո, կարող է հանգեցնել գլոբալ աշխարհաքաղաքական «շախմատային տրախտակի» վերաձևակերպմանը: Այս առումով Լոնդոնը հանդես է եկել որպես Հարավային Կովկասում «Հարավային տրանսպորտային միջանցքի» գլխավոր նախաձեռնող՝ հենվելով Թուրքիայի և Ադրբեջանի վրա և աջակցում է Կասպից ծովով և Ադրբեջանով դեպի Թուրքիա ու Եվրոպա Միջին միջանցքի նախագծին, հեռանկարում չի բացառում «Թուրանական ՄՏՄ»-ի իրականացումը՝ Անդրկովկասով Միջին Ասիա կամ ինչպես հիմա Անկարայում են ասում՝ «Արևմտյան և Արևելյան Թուրքեստան» Թուրքիայի մուտքով:

Բրիտանական ՄԻ-6 հետախուզության ղեկավար Ռիչարդ Մուրը հոգ է տանում այդ նախագծի մասին: 2024 թ. նոյեմբերին Բաքու կատարած այցի ժամանակ Ռ. Մուրն ADA համալսարանում հանդես է եկել «Հինգ օդակ» անգլոսաքսոնական կազմակերպության նմանությամբ թյուրքական միություն ստեղծելու առաջարկով: Եվ, իհարկե, Լոնդոնը փորձում է Ռուսաստանից ռևանշ վերցնել 19-20-րդ դարերի սահմանագծին «Մեծ խաղում» կրած աշխարհաքաղաքական պարտության համար:

Չինաստանն այսօր ոչ միայն հանդես է գալիս որպես «Մեկ գոյի, մեկ ճանապարհ» ՄՏՄ մեզանախագծի նախաձեռնող՝ չինական արտադրության ապրանքները Եվրոպա արտահանելու համար, այլև այլընտրանքային ցամաքային և ծովային հաղորդակցությունների որոնման մեջ նախատեսում է «սպառռումը ստեղծում է պահանջարկ» սկզբունքի միջոցով իր ազդեցության ուղեծրում ներգրավել մի շարք փոքր և համեմատաբար խոշոր տարածաշրջանային երկրների, որոնք ընդգրկված են ՄՏՄ-ի չինական երթուղում:

Այլ կերպ ասած, կոմունիստական Չինաստանը փորձում է համաշխարհային գերիշխանության «չինական հեղափոխություն» իրականացնել ոչ թե մարքս-լենինյան (Մաո Ցզե Դունի հավելմամբ) գաղափարախոսության արտահանման, այլ չինական արտադրության նյութական ապրանքների միջոցով: Միևնույն ժամանակ, Պեկինը շահագրգռված է լայնածավալ մուտք գործել վճարունակ եվրոպական շուկա, քանի որ ՉԺՀ-ի արտաքին առևտրաշրջանառության մեծ մասը բաժին է ընկնում եվրոպական շուկային (2022 թ.՝ 847 մլրդ դոլար, 2023 թ.՝ 782,9 մլրդ դոլար, 2024 թ.՝ 785,82 մլրդ

դոլար)⁹: Ըստ այդմ, Չինաստանը զգուշավոր է Մերձավոր Արևելքի երկրների միջոցով դեպի Եվրոպա հնդկական ՄՏՄ մրցակցային նախագծի իրականացման հեռանկարների հարցում և փորձում է իր հզորությամբ կասեցնել Թուրքիայի պանթուրքիստական ծրագրերն Ուրումչի կենտրոնով Սինցյան-Ույղուրական ինքնավար մարզ (CYAP, ՍՈՒԻՄ) մուտք գործելու վերաբերյալ:

Հնդկաստանը տնտեսական զարգացման և ԱՄՆ-ի ու ԵՄ-ի (հատկապես Ֆրանսիայի) կողմից արտաքին աջակցության (ներդրումային և տեխնոլոգիական) դինամիկա է ապրում: Համապատասխանաբար, Նյու Դելին շահագրգռված է դեպի Եվրոպա հնդկական ՄՏՄ-ի իրականացմամբ ինչպես Մերձավոր Արևելքի, այնպես էլ Հարավային Կովկասի երկրների միջոցով՝ հաշվի առնելով տվյալ նախագծի նկատմամբ մի խումբ երկրների (ներառյալ Չինաստանը, Պակիստանը, Թուրքիան) հակամարտ վերաբերմունքը:

Թուրքիան նոր հարյուրամյակում Մեծ Բրիտանիայի և հետխորհրդային տարածքի թյուրքական հանրապետությունների (առաջին հերթին՝ աշխարհագրորեն մոտ Ադրբեջանի) հետ հատուկ հարաբերությունների շնորհիվ դարձել է կարևոր կապող կենտրոն Կասպից ավազանից դեպի Եվրոպա ռազմավարական հումքի (նավթի և գազի) տարանցման ճանապարհին: Այս միտումը մեծանում է Ռուսաստանի հետ փոխշահավետ առևտրային (առաջին հերթին՝ էներգետիկ) համագործակցության միջոցով («Կապույտ հոսք» և «Թուրքական հոսք» գազատարներ, ինչպես նաև «Գազային հանգույց» մեգանախագիծ) և Կենտրոնական Ասիա համակարգային ելք ունենալու Անկարայի ծրագրերով («Թուրանական միջանցք»): Վերջինս հնարավոր սպառնալիք է ներկայացնում՝ Եվրասիական մայրցամաքի մի խումբ կարևոր երկրների (մասնավորապես՝ Ռուսաստանի, Իրանի, Չինաստանի և Հնդկաստանի) նկատմամբ հակամարտ շահերի խառնուրդով:

Ռուսաստանը, նախկինի պես մնալով աշխարհի խոշորագույն պետությունը Եվրասիայի կենտրոնում, հանդես է գալիս որպես կարևոր «Հյուսիս–Հարավ» ՄՏՄ-ի նախաձեռնողը: Ամենահարուստ բնական ռեսուրսները և Ռուսաստանի շահավետ աշխարհագրությունը թույլ են տալիս նրան հանդես գալ որպես առանցքային գործընկեր ինչպես Գլոբալ հարավի երկրների, այնպես էլ հավաքական Արևմուտքի համար: Ռուսական վերահսկողությունն Արկտիկայի մեծ մասում տեսանելի հեռանկարում առանցքային ազդեցություն է ցուցաբերելու միջազգային առևտրի և տարանցիկ ապրանքների վրա:

Սակայն «Հյուսիս–Հարավ» ՄՏՄ նախագիծը արդի ժամանակաշրջանում Արևմուտքի հետ շարունակվող հակասությունների պահպանման, ուկրաինական հակամարտության

⁹ Տես <https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2024/01/13/1014874-cto-znachit-pervii-spad> (ռու.) (բեռնման օրը՝ 07.05.2024), Եվրամիության և Չինաստանի միջև առևտրի ծավալը 2024թ. նվազել է (ռու.), <https://www.tass.ru/2025/01/13> (բեռնման օրը՝ 25.04.2025):

(առավելապես եվրոպական երկրների հետ), ինչպես նաև դեպի Կենտրոնական Ասիա Թուրքիայի աշխարհաքաղաքական և աշխարհատնտեսական նկրտումների պատճառով չի կարող հաղթահարվել: Այս նախագծում Հնդկական օվկիանոս Ռուսաստանի դուրս գալու կարևորագույն գործընկերն Իրանն է, որը, սակայն, չի ցանկանում Ադրբեջանի հզորացումը և կարող է դառնալ արտաքին, ամերիկա-իսրայելական ագրեսիայի օբյեկտ:

3. Միջազգային տրանսպորտային միջանցքների ժամանակակից նախագծերն ու դրանց ազդեցությունը տնտեսական զարգացման և աշխարհաքաղաքականության վրա

Եվրասիական մայրցամաքը ներկա փուլում վճռորոշ է աշխարհակարգի նոր ուրվագծերի, համաշխարհային ռեսուրսային բազայի և առևտրի ձևավորման առումով, ինչը ծնում է միջազգային տրանսպորտային միջանցքների նոր նախագծերի սահմանում, որոնք անմիջական ազդեցություն կունենան ընթացիկ դարի տնտեսական առաջընթացի և աշխարհաքաղաքական վերափոխումների վրա: Վերջինս անմիջական ազդեցություն կունենա գլոբալ և տարածաշրջանային անվտանգության համակարգի ձևավորման գործընթացի վրա: ՄՏՄ-ի նախանշված նախագծերի շարքում առանձնանում են այնպիսիք, ինչպիսիք են չինական «Մեկ գոտի, մեկ ճանապարհ» (BRI), հնդկական (IMEC), թուրքական «Միջին» (կամ «Թուրանական») միջանցքը և ռուսական «Հյուսիս-Հարավ»-ը (NS):

Չինական «Մեկ գոտի, մեկ ճանապարհ» (BRI) նախագիծը դեպի Եվրոպա: Այս նախագիծն առաջին անգամ հրապարակել է Չինաստանի նախագահ Սի Յզինպինը 2023 թ. սեպտեմբերին Ղազախստան և Ինդոնեզիա կատարած այցերի ժամանակ:

Մասնավորապես, Չինաստանի առաջնորդն առաջարկել է միավորել ցամաքային և ծովային առևտրային ուղիները՝ Մերձդնեստրից դեպի Հարավարևելյան Ասիայի, Մերձավոր Արևելքի, Աֆրիկայի և Եվրոպայի երկրներ ապրանքների ավելի արագ առաքման համար: ՉԺՀ ԱԳՆ-ն տվյալ խոշորածավալ նախագիծը ներառել է Պեկինի դիվանագիտության ռազմավարության և 13-րդ հինգամյա ծրագրի բովանդակության մեջ:

Չինական նախաձեռնության էությունը Միջազգային համագործակցության և զարգացման նոր մոդելի որոնումն է, ձևավորումը և խթանումը՝ Չինաստանի մասնակցությամբ գործող տարածաշրջանային երկկողմ և բազմակողմ փոխգործակցության մեխանիզմների և կառույցների ամրապնդման միջոցով:

Հին Մետաքսի ճանապարհի ոգու շարունակականության և զարգացման հիման վրա «Մեկ գոտի, մեկ ճանապարհ» նախագիծը կոչ է անում մշակել տարածաշրջանային տնտեսական գործընկերության նոր մեխանիզմներ, խթանել ներգրավված երկրների տնտեսական բարգավաճումը, ամրապնդել տարբեր քաղաքակրթությունների միջև

մշակութային փոխանակումներն ու կապերը բոլոր ոլորտներում, ինչպես նաև նպաստել խաղաղությանն ու կայուն զարգացմանը:

«Մեկ գուրի, մեկ ճանապարհ»-ն ընդգրկում է Եվրասիայի մեծ մասը՝ միացնելով զարգացող երկրները (այդ թվում՝ հետխորհրդային հանրապետությունների «նոր տնտեսությունները») և զարգացած երկրները: Մեզանախագծի նախաձեռնողի տարածքը հարուստ է ռեսուրսներով, այնտեղ է ապրում է մոլորակի բնակչության 63%-ը, իսկ ենթադրյալ տնտեսական ծավալը՝ 21 տրիլիոն դոլար: Մինչև 2022 թ. այս նախաձեռնության մեջ ներդրվել է ավելի քան 1 տրիլիոն դոլար:

Տվյալ նախագծի շրջանակներում ՄՏՄ-ն դիտարկում է 3-րդ անդրեվրասիական տնտեսական միջանցքների ստեղծումը.

1) «Հյուսիսային» (Չինաստան, Կենտրոնական Ասիայի երկրներ, Ռուսաստան և Եվրոպա);

2) «Միջին» կամ Կենտրոնական» (Չինաստան, Ղազախստան, Կասպից ծով, Ադրբեյջան, Վրաստան/Հայաստան, Թուրքիա/Իրան և Եվրոպա);

3) «Հարավային» (Չինաստան, Հարավարևելյան Ասիայի երկրներ, Հարավային Ասիա, Հնդկական օվկիանոս):

Ըստ այդմ, «Մեկ գուրի, մեկ ճանապարհ» նախագծի անվանումը բավարար չափով չի արտացոլում չինական ծրագրերի էությունը, քանզի մենք չենք տեսնում մեկ ճանապարհ՝ դրանք մի քանիսն են: Բացի այդ, կենտրոնական («Միջին») միջանցքն ունի երկու հակասական երթուղի (մասնավորապես՝ Ադրբեյջանի, Վրաստանի, Հայաստանի և Թուրքիայի, կամ Իրանի, Հայաստանի, Վրաստանի տարածքով):

Պեկինն այս նախագիծը համարում է ոչ միայն մասշտաբային, այլև կենսական նշանակության, քանի որ չինական ֆաբրիկաների և գործարանների ապրանքների գերարտադրությունը պահանջում է մեծ և վճարունակ շուկա՝ ի դեմս ԵՄ-ի: Արևմուտքի երկրները (ԱՄՆ և Եվրոպա) կազմում են ՉԺՀ-ի արտաքին առևտրաշրջանառության կեսից ավելին, առանց այդ շուկաների Պեկինը կարող է զրկվել ավելի քան 1,5 տրիլիոն դոլարից և բարդացնել ներքին մատակարարման խնդիրները՝ տնտեսությունը լճացման և հետընթացի մեջ ընկղմելու սպառնալիքով: Միննոյն ժամանակ, Չինաստանը հույս ունի Եվրասիական երկրների մի խումբ փոքր տնտեսությունների հետ երկկողմ առևտրատնտեսական հարաբերությունների զարգացման գործընթացում նպաստել ոչ միայն կառուցողական գործընկերության զարգացմանը, այլև որոշակի չափով նրանց ներքաշել ՉԺՀ-ից տնտեսական և աշխարհաքաղաքական կախվածության մեջ:

Քանի որ ԱՄՆ-ի նախագահ Դոնալդ Թրամփի նոր վարչակազմը հակաչինական գործողություններ է ձեռնարկում (ներառյալ չինական ապրանքների համար սակագնային տուրքերի բարձրացումը մինչև 145%, ճնշում Հարավային Ամերիկայի երկրների վրա՝ Չինաստանի հետ նրանց առևտրային կապերը սահմանափակելու

համար, և այդ, այսպես կոչված, «պանամական պրակտիկան» Վաշինգտոնի կողմից կարող է տարածվել այլ երկրների և տարածաշրջանների վրա), Պեկինը փորձում է հաշվի առնել ԵՄ-ի նման դժգոհությունը ԱՄՆ-ի «առևտրային պատերազմից» ու Եվրոպային ներգրավել ՉԺՀ-ի հետ դաշինքի մեջ՝ չինական արտադրանքի արտահանումը մեծացնելու համար:

Ռուսաստանի վերաբերյալ Պեկինն առաջարկում է ՄՏՄ-ի հյուսիսային երթուղին, սակայն ռուս-ուկրաինական ճգնաժամը և դրան հաջորդած հավաքական Արևմուտքի կողմից կոշտ հակառուսական պատժամիջոցներն այսօր փաստացի ժամանակավորապես փակել են չինական տարանցման ռուսական հատվածը: Ըստ այդմ, Ղազախստանի, Կասպից ծովի և Հարավային Կովկասի երկրներով անցնող «Միջին միջանցքը» որոշակի սպառնալիք է ստեղծում Չինական ՄՏՄ-ի կողմից Ռուսաստանը շրջանցելու և հետխորհրդային տարածքի հարավային շրջաններում (Կենտրոնական Ասիայում և Հարավային Կովկասում) Չինաստանի տարածաշրջանային տնտեսական և աշխարհաքաղաքական դիրքերի ամրապնդման համար:

Չինաստանն արդեն իսկ բավականին պրագմատիկ և գործընկերային հարաբերություններ է հաստատել Կենտրոնական Ասիայի հանրապետությունների (հատկապես Թուրքմենստանի, Ղազախստանի և Ուզբեկստանի) և Ադրբեջանի հետ: Ուշադրություն է գրավում Ադրբեջանի նախագահ Ի. Ալիևի 2025 թ. ապրիլյան պաշտոնական այցը Պեկին, որի ընթացքում ստորագրվեց ադրբեջանա-չինական հռչակագիրը երկրների միջև համապարփակ ռազմավարական գործընկերության մասին, ըստ որի Ադրբեջանը դառնում է դեպի Արևմուտք չինական ապրանքների տարանցման տարածաշրջանային կենտրոն:

Միաժամանակ, «Մեկ գոտի, մեկ ճանապարհ» ՄՏՄ-ի նախագծի շրջանակներում Չինաստանը մտադիր է իր տրանսպորտային ցանցում ներառել նաև Հայաստանը, ինչի մասին հայտարարել է Երևանում ՉԺՀ գործերի ժամանակավոր հավատարմատար Մին Չենը՝ դեպի Թուրքիա և Եվրոպա բեռնափոխադրումների «Միջին միջանցքին» ՀՀ մասնակցության համատեքստում¹⁰: Այսպիսով, հայկական տարանցիկ հատվածը Տավուշով և Գյումրիով կամ Զանգեզուրով (Մեղրի) կարող է դառնալ չինական ՄՏՄ նախագծի «Միջին միջանցքի» կարևոր բաղադրիչը: Ընդ որում, Տավուշով և Գյումրիով անցնող երթուղին ամենակարճն է մյուս այլընտրանքների (Զանգեզուր կամ Վրաստան) համեմատ և ֆինանսապես օպտիմալ, ինչը կատաղիմրցակցություն է պահպանում հարևան Վրաստանի և Իրանի համար: Չինական նախագծում «Միջին միջանցքը» ենթադրում է նաև Սև ծովով դեպի Եվրոպա իր ապրանքների տարանցման վրացական երթուղի: Այդ նպատակով չինացիները սկսել են Վրաստանում ներդրումներ կատարել

¹⁰ Տես <https://t.me/bagramyan26/76526> (բեռնման օր՝ 24.04.2025):

Անակլիայի խորջրյա նավահանգստի կառուցման նախագիծը, որը կկարողանա ընդունել օվկիանոսային կոնտեյներային նավեր: Հենց այդ պատճառով էլ փորձագետների մի մասը կարծում է, որ Վրաստանի հետ Արևմուտքի հարաբերությունների սրման պատճառներից մեկը դարձել է Անակլիա սևծովյան նավահանգստի զարգացման նախագիծը՝ հոգուտ Չինաստանի:

Չինական «Մեկ գոտի, մեկ ճանապարհ» նախագծի իրականացման հիմնական ընդդիմախոսն այսօր ԱՄՆ-ն է, որը դժգոհություն է հայտնում Թայվան կղզու ճակատագրի վերաբերյալ Պեկինի քաղաքականությունից, չին-ռուսական փոխշահավետ ռազմավարական գործընկերության զարգացումից և ԵՄ երկրների տնտեսությունների վրա ազդեցության հեռանկարից: Այդ իսկ պատճառով 2023 թ. ԱՄՆ-ի և Չինաստանի միջև առևտրաշրջանառությունը նվազել է 12,2%-ով և կազմել 607,01 մլրդ դոլար¹¹: Եվ դա է պատճառը, որ նույն 2023 թ. ԱՄՆ-ը սկսեց աջակցել չինական նախագծին այլընտրանք հանդիսացող դեպի Եվրոպա ուղղվող հնդկական ՄՏՄ-ին, իսկ այսօր Դոնալդ Թրամփը սահմանել է չինական ապրանքների սակագների բարձրացման մրցավազք:

Դեպի Եվրոպա հնդկական տրանսպորտային միջանցքի նախագիծ (IMEC): 2023 թ. սեպտեմբերին ԱՄՆ-ի նախագահ Զոգեֆ Բայդենը Նյու Դելիում կայացած G20 գագաթնաժողովից հետո հայտարարեց հնդկական ՄՏՄ-ի ստեղծման մասին: Մասնավորապես, հայտարարելով, որ ԱՄՆ-ը, ԵՄ-ը, Սաուդյան Արաբիան, ԱՄԷ-ն, Իսրայելը, Հորդանանը և Հնդկաստանն ավարտել են Հնդկաստան-Մերձավոր Արևելք-Եվրոպա երթուղով նոր տնտեսական միջանցքի վերաբերյալ պատմական համաձայնագրի շուրջ աշխատանքները:

Սույն նախագիծը նախատեսում է ներդրումներ ծովային և երկաթուղային փոխադրումներում, որոնք կխթանեն համաշխարհային առևտրի զարգացումը, բնապահպանորեն մաքուր էներգիայի մատակարարումը, համացանցային մալուխների տեղադրումը և Մերձավոր Արևելքի երկրների ու ՄՏՄ-ի մյուս մասնակիցների նոր ինտեգրումը: Սույն նախագծի իրականացումը ենթադրում է չինական «Մեկ գոտի, մեկ ճանապարհ» ՄՏԿ-ի այլընտրանքի ստեղծում և հանդիսանում է ԱՄՆ-ի առանցքային նախաձեռնություններից մեկը՝ ՉԺՀ-ի աճող ազդեցությանը դիմակայելու նպատակով: Ահա թե ինչու Պեկինը չմասնակցեց 2023 թ. սեպտեմբերին Նյու Դելիում կայացած Շանհայի համագործակցության կազմակերպության (ՇՀԿ) հայտնի գագաթնաժողովին: Մինչդեռ, հնդկական տարանցումն առայժմ դադարեցվում է պաղեստինա-իսրայելական շարունակվող հակամարտությամբ՝ Գազայի հատվածում՝ Միջերկրական ծովի ափին, որտեղ նախատեսվում է տարանցիկ հոսք Հնդկաստանից: Բացի այդ, այս

¹¹ Տես Չինաստանի և ԱՄՆ-ի ապրանքաշրջանառությունը 2023 թ. նվազել է 12,2%-ով: (ռուս.), <https://ria.ru.2023.12.07.html> (բեռնման օրը՝ 02.04.2024):

հակամարտությունը դեռևս թույլ չի տալիս ԱՄՆ-ին առևտրային հարաբերություններ հաստատելու Էր-Ռիադի և Թել Ավիվի միջև:

Իր հերթին Թուրքիան, ճաշակելով տարանցիկ տարածքի առավելությունները, ցանկանում է միանալ հնդկական ՄՏՄ-ին և հանդես գալ որպես ապրանքների տարանցիկ փոխադրման կետ Մերսին նավահանգստի շրջանում: Ըստ երևույթին, այդ պատճառով է նախագահ Ռեջեփ Էրդողանն այդքան ակտիվորեն դեմ հանդես գալիս Գազայի հատվածի էթնոժողովրդագրությունը փոխելու Իսրայելի քաղաքականությանը և առաջարկում է պաղեստինյան հարցի կարգավորման թուրքական ծրագիր՝ Անկարային տրամադրելով անկախ Պաղեստինի անվտանգության երաշխավորի միջազգային մանդատ՝ Գազայի ծովային նավահանգստի տարածք թուրքական խաղաղապահ ուժերի մուտքով:

Սակայն հնդկական ՄՏՄ-ին թուրքական մասնակցությունը որոշվում է ոչ թե Նյու Դելիում կամ Թել Ավիվում, այլ ավելի շուտ՝ Վաշինգտոնում և մեծապես կախված է Մերձավոր Արևելքում և հետխորհրդային տարածքում ամերիկյան հավակնությունները բավարարելու Անկարայի դիրքորոշումից: Վերջինս անմիջական ազդեցություն է ունենում Թուրքիայի վրա, 2024 թ. սկզբից ի վեր ի հայտ եկած բանկային հատվածի խնդիրները և ռուսական գործարքներով վճարումներ կատարելուց թուրքական կողմի հրաժարումը: Իսկ 2024 թ. մարտի 31-ին իշխող «Արդարություն և զարգացում» կուսակցության պարտությունը ՏԻՄ ընտրություններում՝ հոգուտ արևմտամետ ընդդիմության, ահագանգ է Էրդողանի ինքնիշխան քաղաքականության համար: Սիրիայում թուրք-իսրայելական շահերի բախման թեման նույնպես շարունակում է մնալ ԱՄՆ-ի խիստ ուշադրության և հակասությունները լուծելու ռազմական սցենարը բացառելու ցանկության առարկա: Մինչդեռ հնդկական ՄՏՄ-ի մասնակիցներից մեկը կարող է դառնալ Պարսից ծոցով Հնդկաստանին աշխարհագրորեն մոտ գտնվող Իրանը: Հնդկական տարանցման իրանական երթուղին ենթադրում է Հյուսիսային ճյուղավորում՝ հայկական Զանգեզուրով, այնուհետև՝ Վրաստանով, Սև ծովով և ապա՝ դեպի Եվրոպա: Հենց այդ պատճառով էլ Թեհրանը հրապարակայնորեն դեմ է Հայաստանի կողմից Զանգեզուրի միջանցքի տրամադրմանը՝ հոգուտ թուրքական «Թուրանական միջանցք» ՄՏՄ նախագծի, որը դեռևս ներկայացվում է չինական տարանցման «Մեկ գուրի, մեկ ճանապարհ» բանաձևի ներքո:

Իրանը օգտագործեց պաղեստինա-իսրայելական հակամարտության թատերաբեմը՝ Եմենում, Լիբանանում, Սիրիայում և Իրաքում իր վստահված ուժերի հնարավորություններն Արևմուտքի դեմ ցուցադրելու համար: Կարմիր ծովում և Ադենի ծոցում իրանամետ հույժները փաստացի արգելափակել են անգլոսաքսոնների միջազգային առևտրային նավատորմը և Գազայի հատվածում մարտական գործողությունների ժամանակ անարդյունավետ են դարձրել անցումը Սուեզի ջրանցքով:

Ինչպես հայտնի է, ապահովագրական ընկերությունները բարձրացրել են լցանավերի (տանկերներ) դրույքաչափերը, իսկ առևտրային նավերից շատերը ստիպված են եղել փոխել իրենց երթուղիները: Ըստ այդմ, Իրանի համար հնդկական ՄՏՄ-ն տնտեսական և աշխարհաքաղաքական կարևոր նշանակություն է ներկայացնում, ինչի համար Թեհրանը շարունակելու է իր պայքարը:

Իսկ միջուկային դոսյեի շուրջ ԱՄՆ-ի և Իրանի միջև բանակցություններում փոխզիջումային որոշման հասնելու, Իրանի դեմ ամերիկա-իսրայելական ագրեսիան կասեցնելու դեպքում Թեհրանի համար բացվում է պատժամիջոցների մի մասը հանելու (կամ մեղմելու) հեռանկար, ինչը կհանգեցնի ՄՏՄ-ի արդիականացմանը՝ իրանական ապրանքները (առաջին հերթին՝ գազը) համաշխարհային շուկաներ (հատկապես՝ ԵՄ երկրներ) արտահանելու համար: Եվ այս դեպքում Հայաստանը կարող է կարևոր կամուրջ դառնալ դեպի Եվրոպա և Ռուսաստան Իրանի ճանապարհին:

Ինչպես տեսնում ենք, հնդկական տարանցման իրականացմանը զուգահեռ ձևավորվում են հակամարտ շահեր, որոնք ազդում են Մերձավոր Արևելքի և Հարավային Կովկասի պետությունների մի մասի ազգային և տարածաշրջանային անվտանգության վրա:

Թուրքիայի էներգետիկ և տրանսպորտային միջանցքի («Միջին» կամ «Թուրանական միջանցք») տարանցիկ նախագիծը դեպի Եվրոպա: Թուրքիան, հաշվի առնելով իր շահավետ տնտեսական և աշխարհագրական դիրքը երեք մայրցամաքների (Ասիա, Աֆրիկա և Եվրոպա) հանգույցում և մի շարք ռազմավարական նախագծերի իրականացումը, Ադրբեջանի էներգետիկ ռեսուրսները արտահանմանը եվրոպական շուկա՝ շրջանցելով Ռուսաստանը, ձեռք է բերել կարևոր տարանցիկ նշանակություն: Անկարան շարունակում է էներգետիկ վերափոխման, առևտրային պրագմատիզմի քաղաքականությունը և հավակնում է տարածաշրջանային տերության կարգավիճակի բարձրացմանը մի քանի փոխկապակցված ռազմավարությունների՝ նեոօսմանականության, նեոպանթուրանականության, թուրքական եվրասիականության և թուրքական առանցքի շրջանակներում: Այլ կերպ ասած, Թուրքիան բազմաբևեռ աշխարհի նախագծում հավակնում է իր թյուրքական բևեռի և Ասիայի ու Եվրոպայի միջև կապող կամրջի դերին:

Ըստ այդմ, 2020–2023 թթ. Լեռնային Ղարաբաղում թուրք-ադրբեջանական երկյակի ռազմական հաջողությունից հետո Թուրքիան ձեռնամուխ է եղել Թուրանի ուրվագծերի ձևավորման ակտիվ քաղաքականությանը՝ հայկական ամենակարճ Զանգեզուրի ուղիով դեպի Ադրբեջան, այնուհետև՝ Կենտրոնական Ասիայի թյուրքական երկրներ, որոնք հարուստ էներգետիկ և հանքային պաշարներ ունեն: Նորրաստեղծ թյուրքական երկրների պաշարների յուրացման իր արևելյան տնտեսական քաղաքականությունն Անկարան իրականացնում է ինչպես ԹՊԿ նախագծի, այնպես էլ

չինական «Մեկ գուրի, մեկ ճանապարհ» մեզա-նախագծին մասնակցության շրջանակներում:

Այդ իսկ պատճառով առաջարկվում է Միջին միջանցքի իրականացում, որը թույլ կտա թուրքերին ապավինել Զանգեզուրի միջանցքի վերահսկողությանը և համակարգային ելք դեպի պատմական Արևմտյան և Արևելյան Թուրքեստանի սահմաններ: Բացի այդ, Անկարան փորձում է օգտագործել Ռուսաստանի ժամանակավոր տնտեսական և աշխարհաքաղաքական բարդությունները, որոնք կապված են ուկրաինական ճգնաժամի իրավիճակում Արևմուտքի դիմակայության հետ, թուրքմենական գազի, դազախական ուրանի և, ընդհանրապես, թուրքական աշխարհի առաջխաղացման համար:

Թուրքիան ԱՄՆ-ի և Մեծ Բրիտանիայի հետ բանակցություններում իր արևելյան քաղաքականությունը ներկայացնում է որպես ՆԱՏՕ-ի ռազմավարության մաս, քանի որ Հյուսիսատլանտյան դաշինքը «նրա ուսերին կմտնի» Կենտրոնական Ասիա, ինչը թույլ կտա «սանիտարական միջանցք» ստեղծել Ռուսաստանի, Իրանի և Չինաստանի միջև: Այս հարացույցում Թուրքիան մշակում է նաև «Թուրանական բանակի» որպես ՆԱՏՕ-ի ասիական ինչ-որ բյուրոյի, նախագիծը:

Մինչդեռ թուրքական «Միջին» («Թուրանական») միջանցքի նախագիծը հակասում է Իրանի ազգային շահերին և անվտանգությանը: Ռուսաստանն առայժմ ստիպված է գործընկերային երկխոսություն վարել Թուրքիայի հետ՝ աշխարհաքաղաքականության այլ ուղղություններում ժամանակավոր դժվարությունների պատճառով: Սակայն դա չի նշանակում, որ Մոսկվան անտեսում է իր ռազմավարական շահերը և թույլ կտա Անկարային թուլացնել և դուրս մղել ռուսական դարավոր ներկայությունը Հարավային Կովկասում և Կենտրոնական Ասիայում: Չինաստանը հույսը դնում է իր տնտեսական և ռազմական հզորության վրա, որը թույլ կտա նրան հեշտությամբ դադարեցնել Թուրքիայի կայսերական նկրտումները թուրքական ՍՈՒԻՄ շրջանի նկատմամբ: Ըստ այդմ, Արևմուտքը (ԱՄՆ, Մեծ Բրիտանիա և Ֆրանսիա) կփորձի Հայաստանի և Ադրբեջանի միջև պահպանվող հակամարտ հակասություններն օգտագործել Հարավային Կովկասում տարածաշրջանային հետագա գործողությունների հարցում Թուրքիային հնազանդեցնելու համար:

Պատահական չէ, որ 2025 թ. գարնանը Սամարղանդում (Ուզբեկստան) տեղի ունեցավ ԵՄ ղեկավարության և Կենտրոնական Ասիայի հանրապետությունների ղեկավարների առաջին գագաթնաժողովը: Ընդ որում, մայրցամաքային Եվրոպան՝ հումքի պակաս զգալով Ռուսաստանի դեմ պատժամիջոցների պատճառով և հաշվի առնելով Ադրբեջանի էներգետիկ պաշարների սակավությունը, ձգտում է նոր տարանցիկ հաղորդակցություններ ձևավորել Կենտրոնական Ասիայի հետ կապի համար: Այս նախագիծը պահանջում է մեծ ներդրումներ, որոնք չունեն ո՛չ Թուրքիայի, ո՛չ

Ադրբեջանի, ո՛չ էլ Կենտրոնական Ասիայի երկրների բանկերը: Սամարղանդում Բրյուսելը 12 մլրդ եվրոյի ներդրում է խոստացել կապի, էներգետիկայի և այլ ենթակառուցվածքային նախագծերում:

Ռուսական «Հյուսիս-Հարավ» տրանսպորտային միջանցքի նախագիծը (NS):

Ռուսաստանը, լինելով աշխարհի և, մասնավորապես, Եվրասիայի ամենամեծ պետությունը, իր օբյեկտիվ չափանիշներով չի կարող հեռու մնալ ՄՏՄ-ի կարևոր նախագծերից: Ռուսաստանի աշխարհագրությունն ինքնին ամենակարևոր տարանցիկ օղակն է Արևմուտքն Արևելքի հետ և հակառակը, Հյուսիսը Հարավի հետ և հակառակը կապելու համար: Ռուսաստանի տարածքով են անցնում Եվրասիական կարևորագույն հաղորդակցությունները և շարունակում են արդիականացվել նոր երթուղիները ԵԱՏՄ, ՇՀԿ, ԲՐԻԿՍ ինտեգրման կառույցների շրջանակներում: Լինելով Արևմտիկայի տերը և ունենալով ամենաժամանակակից ատոմային նավատորմը՝ Ռուսաստանը ներկա փուլում ձևավորում է ՄՏՄ-ի նոր հյուսիսային հոսքերն Արևմտիկայի միջով:

Ցավոք, ռուս-ուկրաինական շարունակվող հակամարտության և Ռուսաստանի դեմ Արևմուտքի պատժամիջոցային պատերազմի պատճառով այսօր աշխարհը հայտնվել է ռազմաքաղաքական սուր ճգնաժամի փաստի առջև: Նման քաղաքականությունն զգալի վնաս է հասցրել նախ և առաջ հենց մայրցամաքային Եվրոպայի տնտեսական շահերին, արևմտյան հատուկ ծառայությունների դիվերսիաների միջոցով շարքից հանվել են ռուսական գազի ԵՄ արտահանման կարևոր էներգետիկ հաղորդակցությունները (մասնավորապես՝ դիվերսիաները «Հյուսիսային հոսք-1 և 2» գազատարների վրա): Դրանով անուղղելի վնաս է հասցվում Եվրոպայի էներգետիկ անվտանգությանը:

2024 թ. սեպտեմբերին Գերմանիայի կանցլեր Օլաֆ Շոլցը Բալթիկ ծովում ռուսական «Հյուսիսային հոսք» գազատարների պայթեցումն ահաբեկչական գործողություն էր անվանել և անվտանգության մարմիններին ու դատախազությանը կոչ արել հետաքննել այդ գործը՝ մեղավորներին պատասխանատվության ենթարկելով: 2024 թ. օգոստոսին գերմանական *ARD*, *Süddeutsche Zeitung* և *Die Zeit* պարբերականները հայտնել էին, որ Բեռլինը «Հյուսիսային հոսք» գազատարներում ահաբեկչության մեջ կասկածվող ուկրաինացի սուզանավոր-դիվերսանտ Վլադիմիր Ժուրավյովին ձերբակալելու կարգադիր է տվել: Գերմանական կողմի տվյալներով՝ այդ դիվերսիոն գործողությանը մասնակցել է 6 հոգուց բաղկացած դիվերսիոն խումբ¹²:

Հաշվի առնելով դեպի Եվրոպա ռուսական տարանցիկ հաղորդակցությունների ժամանակային սահմանափակումները և արգելափակումը՝ Մոսկվան հանդես է գալիս որպես գլոբալ Հարավի երկրների (Չինաստան, Հնդկաստան, Թուրքիա, Իրան,

¹² Շոլցը կոչ է արել հետաքննել պայթյունները Nord Stream-ում: (ռու.), РБК, 15.09.2024, <https://www.rbc.ru/politics/15/09/2024/66e5f1479a794763b3da5e54?ysclid=ma5fxs6jtg4495295> (բեռնման օրը՝ 28.04.2025):

Արաբական Արևելք, Հարավ-արևելյան Ասիա, Աֆրիկա և այլն) հետ բազմավեկտոր կապերի ակտիվացման նախաձեռնող: Այս դիվանագիտության շրջանակներում Ռուսաստանն առաջարկում է «Հյուսիս–Հարավ» ՄՏՄ բազմամոդալ նախագիծը:

Նշված ՄՏՄ ցամաքային երթուղիներից մեկն ընդգրկում է Ադրբեջանը, Հայաստանը, Վրաստանը, Իրանը, Թուրքիան: Եվ կրկին արդիականացվում է Զանգեզուրի երթուղու վերահսկողության հարցը, որով կարող են անցնել 3-4 տարբեր ՄՏՄ-ներ (ներառյալ ռուսական, չինական, հնդկական, թուրքական): Զանգեզուրի վերահսկողության համար պայքարը մտնում է աշխարհաքաղաքական տարբեր դերակատարների և փոքր երկրների (մասնավորապես՝ Ռուսաստանի, ԱՄՆ-ի, Մեծ Բրիտանիայի, Թուրքիայի, Իրանի, Չինաստանի, Հնդկաստանի, Ադրբեջանի, Հայաստանի) միջև շահերի բախման տիրույթում:

«Հյուսիս–Հարավ» ՄՏՄ նախագծում Ռուսաստանի առանցքային նպատակը Պարսից ծոցով Հնդկական օվկիանոսի գոտի ելքն է: Դեպի Կասպից ծով և Պարսից ծոց ելք ունեցող Իրանի նկատմամբ պահպանվում է 700-750 կմ երկարությամբ և մոտ 10 մլրդ դոլար արժողությամբ ջրային ջրանցքի ստեղծման նախագիծը, որը կարող է միացնել նշված ջրային ավազանները և նվազեցնել նույն Սևծովյան նեղուցների նշանակությունը՝ ապահովելով նույն Եվրասիայի մի խումբ երկրների ավելի օպերատիվ ելքը Պարսից և Օմանի ծոցով դեպի Հորմուզի նեղուց և Հնդկական օվկիանոս: Եվ, բնականաբար, Իրանում նման նախագծի իրականացման գործընթացը համաշխարհային օրակարգում լուրջ հակասությունների առարկա է դառնում գլոբալ և տարածաշրջանային խաղացողների միջև:

Այս առնչությամբ ռուս փորձագետ Արտյոմ Լեոնովը նշում է, որ ռուս-իրանական ջրանցքը կարող է եվրասիական փոխադրումներն ապահովել ամենակարճ ճանապարհով: Ըստ Ա.Լեոնովի, Կասպից ծով-Պարսից ծոց 750 կմ երկարությամբ ռուս-իրանական նավագնացության ջրանցքի նախագիծը մշակվել է դեռևս 1910 թ. Ռուսական կայսրությունում¹³:

Հետագայում Մեծ Բրիտանիան և ԱՄՆ-ն ամեն կերպ փորձեցին կանխել նշված ջրանցքի կառուցումը, որպեսզի բացառեն Ռուսաստանի ուժեղացումը հարավում և թույլ չտան Հնդկական Օվկիանոսի գոտի ելքերի վրա նրա վերահսկողությունը: Հայտնի տնտեսագետ Վալենտին Կատասոնովն այս կապակցությամբ նշում է, որ 1943 թ. Կասպից ջրանցքի նախագծի մասին Թեհրանի խորհրդաժողովում իրանական շահ Մ. Փահլավիի հետ հանդիպման ժամանակ հիշել է Ի. Ստալինը: Սակայն իրանական կողմը, հետագայում հայտնվելով ԱՄՆ-ի կոշտ ազդեցության տակ, չի զարգացրել այդ թեման¹⁴:

¹³ Տես Արտյոմ Լեոնով: Սուեզի փոխարեն՝ Կասպից ծովից դեպի Հնդկական օվկիանոս: (ռու.), https://www.stoletie.ru/rossiya_i_mir/vmesto_sueca_iz_kaspija_v_indijskij_ocean_180.htm (բեռնման օրը՝ 24.09.2024):

¹⁴ Նույն տեղում:

1996 թ. իրանական ոլորտային պատվիրակությունն այցելեց Վոլգա-Դոնի ջրանցք և Վոլգա-Բալթյան ջրուղի: Իրանցիները բանակցություններ են անցկացրել «Ռուսմորոռնեֆլոտում»՝ «Կասպից ծով-Պարսից ծոց» նախագծի համատեղ փորձաքննության և դրա իրականացման շուրջ: 2018-ի օգոստոսին Կասպից երկրներն Ակտաուում ստորագրեցին հայտնի համաձայնագիր Կասպից ավազանի նոր կարգավիճակի որոշման վերաբերյալ, որը վերացրեց այդ ջրանցքի կառուցման իրավական խոչընդոտները: Մասնավորապես, Կասպից մայրուղին նախատեսվում է անցկացնել միջին ջրային տարածքով, այսինքն՝ չեզոք ջրերում, որտեղ չկան ազգային ծովային գոտիներ: Իրանական մասում ջրանցքի երթուղին նախատեսում է անցկացնել Կասպից ծովի հարավում գտնվող Էնզելի նավահանգստից և այնուհետև Սեֆիդրուդ-Կերխե-Նահիր-էլ-Կահլա գետերի երկայնքով՝ թափվելով Շատտ-էլ-Արաբ և Պարսից ծոց:

Նման տրանսպորտային զարկերակը թույլ կտա ձևավորել միջանցիկ և ամենակարճ ջրային տարանցիկ ուղի Բալթյան տարածաշրջանից մինչև Պարսից ծոց և Հնդկական օվկիանոս: Ըստ այդմ, շատ երկրների համար Կասպից ջրանցքով Հնդկական օվկիանոս ելքը կդառնա երկու անգամ ավելի կարճ, քան Բոսֆոր-Դարդանել-Սուեզ-Կարմիր ծովով:

1997 թ., ինչպես պնդում է Ա. Լեոնովը, ԱՄՆ-ն նախագգույնացրել է Իրանին, որ կձեռնարկվեն ամենախիստ տնտեսական պատժամիջոցները ցանկացած ընկերությունների և կազմակերպությունների դեմ, որոնք ձեռնամուխ կլինեն Կասպից ջրանցքի կառուցմանը, քանի որ այս նախագծի իրականացումը կթուլացնի Միացյալ Նահանգների աշխարհաքաղաքական ազդեցությունը¹⁵:

ԱՂԲՅՈՒՐՆԵՐ ԵՎ ԳՐԱԿԱՆՈՒԹՅՈՒՆ

1. Սվարանց Ա., Լեոնային Ղարաբաղն ընդդեմ ադրբեջանա-թուրքական ահաբեկչական կոալիցիայի (ռուս.), Новости САР. 2020 թ. հոկտեմբերի 27:
2. Ասիական Ռուսաստանի տրանսպորտային միջանցքներ. կարգավիճակ և հեռանկարներ (ռուս.), https://bstudy.net/650516/politika/mezhdunarodnye_transportnye_koridory_natsionalnaya_bezopasnost_rossii
3. Տես՝ Աբբասալիև Ի. Ա., Տրանսպորտային միջանցքների դերը միջազգային համագործակցության մեջ (Կասպից տարածաշրջանի օրինակով) (ռուս.), Вестник Северного (Арктического) федерального университета. Серия гуманитарные и социальные науки.. Մ., 2022. Հ. 22. № 3:
4. Վոլոդին Ա. Գ., Վոլոդինա Մ. Ա., «Հյուսիս-Հարավ» միջազգային տրանսպորտային միջանցքի նախագիծը՝ որպես Ռուսաստանի արտաքին տնտեսական կապերի հնարավոր ամրապնդման գործոն // Գլոբալ վերափոխումների ուրվագծեր. Քաղաքականություն, տնտեսություն, իրավունք (ռուս.), Մ., 2019. Թ. 12. № 6. Էջ 29-42:
5. Սվարանց Ա., Լեոնային Ղարաբաղն ընդդեմ ադրբեջանա-թուրքական ահաբեկչական կոալիցիայի: (ռուս.), Новости САР. 2020. 27 հոկտեմբեր:

¹⁵ Նույն տեղում:

6. Տուրանա Մ., Օ., Գորոխովա Ի. Վ., Տրանսպորտային ոլորտում ազգային շահերի նշանակությունը Ռուսաստանի ազգային անվտանգության ապահովման համար (ռու.), Федерализм: Մ., 2022. Թ. 27. № 3 (107). էջ 125-138:
7. Լենին Վ. Ի. Եվս մեկ անգամ արհմիությունների, ներկայիս պահի և տ. Տրոցկու և Բուխարինի սխալների մասին // PSS. 5-րդ Հր. Մ., «Քաղաքական գրականություն», 1969, հատ. 42, էջ 278:
8. Աբբասալին Ի. Ս. Տրանսպորտային միջանցքների դերը միջազգային համագործակցության մեջ (Կասպից տարածաշրջանի օրինակով) (ռու.), Вестник Северного (Арктического) федерального университета. Серия гуманитарные и социальные науки. Մ., 2022, հատ. 22. № 3:
9. <https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2024/01/13/1014874-chto-znachit-pervii-spad>
10. Եվրամիության և Չինաստանի միջև առևտրի ծավալը 2024 թ. նվազել է (ռու.), <https://www.tass.ru/2025/01/13>
11. <https://t.me/bagramyan26/76526>
12. Չինաստանի և ԱՄՆ-ի ապրանքաշրջանառությունը 2023 թ. նվազել է 12,2%-ով (ռու.), <https://ria.ru.2023.12.07.html>
13. Շուրջ կոչ է արել հետաքննել պայթյունները Nord Stream-ում: (ռու.), РБК, 15.09.2024, <https://www.rbc.ru/politics/15/09/2024/66e5f1479a794763b3da5e54?ysclid=ma5fxs6jtg4495295>
14. Տես Արտյոմ Լեոնով: Սուեզի փոխարեն՝ Կասպից ծովից դեպի Հնդկական օվկիանոս: (ռու.), https://www.stoletie.ru/rossiya_i_mir/vmesto_sueca_iz_kaspija_v_indijskij_okean_180.htm