Վրաստանի ռազմավարությունը TRIPP նախագծի իրականացման պայմաններում

ԱՌՎԱԿ կենտրոնի մեկնաբանությունը, 29.12.2025 թ.[1]

Սեղմագիր

ԱՌՎԱԿ-ը վերլուծում է Վրաստանի արտաքին քաղաքական և աշխարհատնտեսական ռազմավարությունը ԱՄՆ-ի կողմից աջակցվող TRIPP (Trump Route for International Peace and Prosperity) տրանսպորտային նախագծի գործարկման պայմաններում: Հատուկ ուշադրություն է դարձվում Ռումինիայի, Ադրբեջանի և Թուրքմենստանի մասնակցությամբ «Սև ծով–Կասպից ծով» միջանցքի ստեղծման մասին 08.12.2025 թ. համաձայնագրին՝ որպես Թբիլիսիի փորձ պահպանելու առանցքային տարանցիկ հանգույցի կարգավիճակը: Մեկնաբանությունում քննարկվում են տարանցման մենաշնորհի կորստին Վրաստանի հարմարվելու մեխանիզմները, Անակլիա նավահանգստի արդիականացման գործում չինական ներդրումների դերը, ինչպես նաեւ Պեկինի դիրքորոշումը, որը նոր երթուղիներն ինտեգրում է «Մեկ գոտի, մեկ ճանապարհ» նախաձեռնությանը: Գնահատվում են ավանդական «Միջին միջանցքի» և Հայաստանի տարածքով Նոր Հարավային երթուղու միջև մրցակցության ռիսկերը, ինչպես նաև Ռուսաստանի և Իրանի դիրքորոշումների ազդեցությունը տարածաշրջանային հաղորդակցությունների նոր ճարտարապետության կայունության վրա:

Բանալի բառեր. *Միջին միջանցք (Middle Corridor), TRIPP նախագիծ, Վրաստան, Հայաստան, Ադրբեջան, Չինաստան, տրանսպորտային լոգիստիկա, Անակլիայի նավահանգիստ, ռազմավարական գործընկերություն, աշխարհատնտեսական մրցակցություն*:

1. «Սև ծով–Կասպից ծով» երթուղու նախաձեռնությունը

Վրաստանը, Ռումինիան, Ադրբեջանը և Թուրքմենստանը 08.12.2025 թ. ստորագրել են համաձայնագիր «Սև ծով–Կասպից ծով» միջազգային տրանսպորտային երթուղու (ՄՏԵ) ստեղծման մասին: Փաստաթուղթը նախատեսում է տարանցման ոլորտում համագործակցության խորացում և Կենտրոնական Ասիայից Եվրոպա լրացուցիչ բեռնափոխադրումների ներգրավում: Նախագիծը ներառում է նաև թուրքմենական բնական գազի՝ Ադրբեջանի և Վրաստանի տարածքով փոխադրման երկարաժամկետ հեռանկարը: Այս նախաձեռնությունը հանդես է գալիս որպես «Միջին երթուղու» կառուցվածքային տարր, որն ուղղված է Կասպից-Սևծովյան տարածաշրջանում առևտրային և էներգետիկ հաղորդակցությունների ցանցի ընդլայնմանը:

2. Թբիլիսիի աշխարհատնտեսական շարժառիթը և մրցակցությունը TRIPP նախագծի հետ

Տարածաշրջանային ընթացիկ օրակարգի վերլուծությունը թույլ է տալիս Թբիլիսիին դիտարկել որպես տվյալ համաձայնագրի առանցքային շահառուներից և նախաձեռնողներից մեկը: Վրաստանի ձգտումը՝ ամրագրելու «Արևմուտք–Արևելք» առանցքով անփոխարինելի տարանցման հանգույցի կարգավիճակը, մեծապես

[1] Նյութի բնօրինակը (ռուս.) հրապարակվել է մեր կայքէջում 27.12.2025 թ.:

պայմանավորված է TRIPP (Trump Route for International Peace and Prosperity) նախագծի մեկնարկով: Ըստ փորձագիտական գնահատականների, ենթաշրջանի Հարավային սահմաններով (Ադրբեջան–Հայաստան–Թուրքիա) անցնող TRIPP երթուղին ունի բեռնահոսքերի զգալի մասի վերաբաշխման ներուժ, ինչը ռիսկեր է ստեղծում գործող վրացական տարանցիկ միջանցքների շահութաբերության համար:

3. Ռազմավարական գործընկերության գործոնը և տարածաշրջանային դերակատարների դիրքորոշումը

Տարանցման փոխդասավորության ձևափոխման չափորոշիչը ՀՀ վարչապետ Ն. Փաշինյանի և Ղազախստանի նախագահ Կ.-ժ. Տոկաևի հանդիպումն էր (21.11.2025 թ.), որի ընթացքում հայտարարվեց երկկողմ հարաբերությունների մակարդակը մինչև «*ռազմավարական գործընկերության*» ձևաչափ բարձրացնելու մասին: Հայկական ուղու վրա Աստանայի ակտիվացումը Թբիլիսիում ընկալվում է որպես «Միջին միջանցքի» առանցքային խաղացողների կողմից TRIPP երթուղու իրական իրագործման նշան:

Այս փոխդասավորության մեջ կարևոր գործոն է հանդիսանում ՉԺՀ-ի դիրքորոշումը: 2025 թվականի օգոստոսին Պեկինի և Երևանի միջև ռազմավարական գործընկերության հաստատումը՝ Թբիլիսիի և Բաքվի հետ համանման համաձայնագրերից հետո, վկայում է Չինաստանի պատրաստակամության մասին՝ Հայաստանի ներուժն ինտեգրել «Մեկ գոտի, մեկ ճանապարհ» գլոբալ նախաձեռնությանը: Այն փաստը, որ այս համաձայնագիրն ստորագրվել է ԱՄՆ-ի, Հայաստանի և Ադրբեջանի ղեկավարների վաշինգտոնյան հանդիպումից երեք շաբաթ անց, հաստատում է Պեկինի մտադրությունը՝ իր տարածաշրջանային ռազմավարությունը հարմարեցնել ենթակառուցվածքային նոր իրողություններին:

4. Ռուսաստանի և Իրանի դիրքորոշումները «Թրամփի երթուղու» վերաբերյալ

Ընթացիկ փուլում նկատվում է, որ ՌԴ-ն հարմարվել է TRIPP նախագծի մեկնարկի հեռանկարին: Մոսկվան պատրաստակամություն է հայտնում մասնակցելու նախաձեռնությանը, առաջին հերթին երկաթուղային լոգիստիկայի հատվածում, «ՀԿԵՈՒ» («ЮКЖД») ՓԲԸ օպերատորի միջոցով: Իրանի դիրքորոշումը մնում է երկակի, ինչը պայմանավորված է բարենորոգչական թևի (նախագահ Մ. Փեզեշքիան, ԱԳՆ) և պահպանողական շրջանակների միջև ներքաղաքական մրցակցությամբ: Չնայած Գերագույն առաջնորդի ներկայացուցիչների քննադատական հայտարարություններին (մասնավորապես՝ Ա. Ա. Վելայաթիի՝ 17.12.2025 թ.), Թեհրանի կողմից նախագծին արմատական հակազդեցության հավանականությունը նվազում է ԱՄՆ-ի, Չինաստանի և, հնարավոր է՝ Ռուսաստանի միջև ձևավորվող կոնսենսուսի համապատկերում:

5. Վրաստանի ենթակառուցվածքային պատասխանը. արդիականացում և ներդրումներ

«Սև ծով–Կասպից ծով» երթուղին Վրաստանի կողմից ներկայացվում է որպես հարավային միջանցքի գործառնական այլընտրանք: Թբիլիսին առաջարկում է թուրքմենական լոգիստիկ հանգույցն օգտագործել ղազախական նավահանգիստների փոխարեն, իսկ վրացական Փոթիի և կառուցվող Անակլիայի նավահանգիստները՝ որպես թուրքական Տրապիզոն և Սամսուն նավահանգիստների այլընտրանք:

Այս ռազմավարության իրականացումը ԵՄ-ի և ԱՄՆ-ի կողմից սահմանափակ աջակցության պայմաններում Թբիլիսիին ստիպում է հիմնվել չինական ներդրումների և Եվրամիության առանձին անդամների (Ռումինիա, Հունգարիա) հետ անջատ գործընկերության վրա: Վրաստանը նախատեսում է մինչև 2032 թ. շուրջ 7 մլրդ ԱՄՆ դոլար ուղղել երկաթուղային ենթակառուցվածքի արդիականացմանը, լոգիստիկ ծառայությունների թվայնացմանը և Անակլիա խորջրյա նավահանգստի շինարարության ավարտին:

6. Եզրակացություն

Չնայած ռազմավարության որոշ տարրերի հավակնոտությանը (մասնավորապես, թուրքմենական գազի տարանցման գաղափարը), Վրաստանի մոտեցումն ուղղված է «նվազագույն ծրագրի» կատարմանը՝ մրցունակության պահպանմանը տարանցման արժեքի և ժամանակի լավարկման հաշվին: Այն պայմաններում, երբ «Միջին ճանապարհի» ճարտարապետները շահագրգռված են երթուղիների առավելագույնս բազմազանացմամբ և կրկնօրինակմամբ, Վրաստանը հնարավորություն ունի պահպանել տարածաշրջանային տրանսպորտային համակարգի անհրաժեշտ օղակի իր նշանակությունը, օղակ, որը կլրացնի, այլ ոչ թե ամբողջությամբ կբացառի տարածաշրջանի տարանցման նոր հնարավորությունները:

Ընդհանուր առմամբ, Վրաստանը «*տարածաշրջանային մենաշնորհատիրոջ*» ռազմավարությունից անցնում է «*ակտիվ բազմազանացնողի*» ռազմավարության: Ռումինիայի և Թուրքմենստանի հետ համաձայնագրի ստորագրումը փորձ է ստեղծելու փակ լոգիստիկ օղակ, որը սակավ կախված է TRIPP երթուղու շրջանակներում Վաշինգտոնի քաղաքական պայմանավորվածություններից: