

## Հայկական երկաթուղի. ուղղագծեր և ուղղություններ

ԱՌՎԱԿ կենտրոնի մեկնաբանությունը, 26.02.2026 թ.<sup>1</sup>

Անտրագիա

ԱՌՎԱԿ-ը վերլուծում է Հայկական երկաթուղիները «Ռուսական երկաթուղիներ» ՔԲԸ-ի («ՀԿԵ» ՓԲԸ) կառավարմանը հանձնելու կոնցեսիոն պայմանագրի շուրջ իրավիճակի կտրուկ սրվելը: Քննարկվում են վարչապետ Նիկոլ Փաշինյանի հայտարարությունները երրորդ երկրներին կոնցեսիայի հնարավոր փոխանցման մասին և դրանց կապն ԱՄՆ փոխնախագահ Ջեյ Դի Վենսի՝ փարաձաշրջան կատարած այցի հետ: Կենտրոնն ուսումնասիրում է ռազմավարական ճյուղերից (էներգետիկա, լոգիստիկա) ռուսական կապիտալի դուրս մղմանն ուղղված Հայաստանի ղեկավարության համակարգային միջոցառումները և գնահատում ընդդիմության՝ ի դեմս Ռոբերտ Քոչարյանի, առաջարկած այլընտրանքային տրանսպորտային նախագծերը: Եզրակացության մեջ ձևակերպվում է Հարավային Կովկասի առանցքային լոգիստիկ հանգույցների նկատմամբ վերահսկողության կորստի պայմաններում Մոսկվայի առջև ծառայած երկրները:

**Քանալի բառեր.** Հայաստան, ՀԿԵ, Ռուսաստանյան երկաթուղիներ, Նիկոլ Փաշինյան, Ռոբերտ Քոչարյան, Ջեյ Դի Վենս, տրանսպորտային միջանցքներ, «խաղաղության խաչմերուկ», TRIPP, ինտեգրում, կոնցեսիա:

### 1. Վերջնագիր տարեդարձի օրը. նոր պահանջներ ՀԿԵ-ին

13.02.2026 թ.՝ ուղիղ 18 տարի առաջ Հայկական երկաթուղիները Ռուսաստանի օպերատորի կառավարմանը հանձնելու մասին պայմանագրի ստորագրման օրը, ՀՀ վարչապետ Նիկոլ Փաշինյանը ճեպագրույցի ժամանակ հայտարարեց, որ չի բացառում «Հարավկովկասյան երկաթուղու» կոնցեսիայի վաճառքը «*թե՛ Ռուսաստանին, թե՛ Հայաստանին բարեկամ երկրներից որևէ մեկին*» [1]: Նա նշել է, որ ՌԴ բարձրագույն ղեկավարության հետ առանձնագրույցների ընթացքում համոզվել է, որ Մոսկվան հասկանում է Հայաստանի համար բացված հնարավորությունները և պատրաստ է աջակցել Երևանի տարանցիկ ներուժի ամրապնդմանն ուղղված նախագծերին:

Սակայն, մյուս կողմից, վարչապետն ավստոսանք է հայտնել առ այն, որ Հայաստանի հնարավոր գործընկերները, ենթադրաբար, պայման են դնում տարածաշրջանային տարանցիկ մեզանախագծերում այն ընդգրկելու համար «Հայկական երկաթուղիների» նկատմամբ կոնցեսիայի իրավունքի օտարումը Ռուսաստանի Դաշնությունից: Նրանք Ռուսաստանի Դաշնության հետ համագործակցությունը գնահատում են բարձր ռիսկային և չեն ցանկանում, որ առևտրային երթուղիների հայկական հատվածը գտնվի ռուսական կողմի վերահսկողության ներքո:

### 2. Պետական կառավարումից դեպի «երրորդ կողմ». Ն. Փաշինյանի հռետորաբանության փոխակերպումը

Ն. Փաշինյանն առաջին անգամ չէ, որ բարձրացնում է 2008 թվականին կնքված միջպետական պայմանագրի վերանայման հարցը: Դեռևս 2025 թ. դեկտեմբերին

<sup>1</sup> Նյութի բնօրինակը (ռուս.) հրապարակվել է մեր կայքէջում 23.02.2026 թ.:



Հատկանշական է, որ դեռևս 2025 թ. նոյեմբերին ՀՀ կառավարությունը չէր արկեց ռուսաստանցի գործարար Սամվել Կարապետյանի «Տաշիր կապիտալ» ընկերությանը պատկանող «Հայաստանի էլեկտրական ցանցեր» ՓԲԸ-ի կառավարման լիցենզիան [5]: Դրան հաջորդեց 09.02.2026 թ.-ին Երևանում Հայաստանի վարչապետի և ԱՄՆ փոխնախագահ Ջեյ Դի Վենսի կողմից «Ատոմային էներգետիկայի բնագավառում համագործակցության մասին հայտարարության» ստորագրումը, որը նախատեսում է միջուկային էներգետիկայի ոլորտում հայ-ռուսական բազային փոխգործակցության հեռանկարային փոխարինում ամերիկյան փոքր մոդուլային ռեակտորների ծրագրով [6]: Ներկայումս քննարկման առարկա է դարձել երկաթուղին, որի կառավարման իրավունքը դիտարկվում է որպես Ռուսաստանի Դաշնության առանցքային ռազմավարական ակտիվներից մեկը Հայաստանում: Փորձագիտական հանրությունը կարծում է, որ այս միջոցառումները կրում են համալիր բնույթ և ուղղված են ռուսական մնացորդային ազդեցության վերացմանը: Մոսկվային արդիականացման վերաբերյալ պահանջներ ներկայացնելով՝ ՀՀ իշխանությունները, հավանաբար, նպատակ ունեն ոչ այնքան բարելավել հարթակների որակը, որքան հիմքեր ստեղծել դրանց հետագա ազգայնացման և այլ շահագրգիռ կողմերին փոխանցելու համար:

#### **4. Ջեյ Դի Վենսի այցը և Երևանի դիրքորոշման արմատականացումը**

Այս խնդիրը արմատներով քաղաքական է, այլ ոչ թե տնտեսական, ինչը հաստատվում է Ջեյ Դի Վենսի Հայաստան կատարած այցով: Հենց այս այցից հետո վարչապետ Ն. Փաշինյանն արմատականացրեց իր հայտարարությունները և փաստացի մատնանշեց երկաթուղիները երրորդ կողմին փոխանցելու անայլընտրանքայնությունը՝ անկախ Մոսկվայի՝ դրանց վերականգնման գործում ներդրումներ անելու պատրաստակամությունից:

Այս համատեքստում հատկանշական է, որ հայկական ընդդիմությունն ընդհանուր առմամբ թույլ արձագանք դրսևորեց իշխանության նախաձեռնությանը՝ սահմանափակվելով «թուրք-ադրբեջանական երկյակին» կառավարման հնարավոր փոխանցման մասին մտահոգություններով: Ռացիոնալ և բանավեճային հարթությունում թեման մեկնաբանեց միայն «Հայաստան» դաշինքի առաջնորդ, նախկին նախագահ Ռոբերտ Քոչարյանը: 2026 թ. հունվարի 29-ին Երևանում կայացած մամուլի ասուլիսում նա հայտարարեց, որ TRIPP նախագիծը, որի հիմքը պետք է կազմի Սյունիքի տարածքում գտնվող երկաթուղային գիծը, չի կարող արդյունավետ համարվել Հայաստանի համար առանց Նախիջևանի արևելյան սահմաններից մինչև հայկական Երասխ հաղորդակցությունների ներառման [7]: Ըստ նախկին նախագահի՝ միայն այդ դեպքում ամերիկյան կառավարումը Հայաստանին օգուտ կերաշխավորի՝ ապահովելով կարճաժամկետային հասանելիություն դեպի հարավային շրջաններ և իրանական սահման: Բացի այդ, Ռ. Քոչարյանն ընդգծեց, որ Հայաստանը առավելություն կստանա, եթե երթուղու շահագործմանը մասնակցեն այնպիսի պետություններ, ինչպիսիք են ՌԴ-ն և ՉԺՀ-ն:

## 5. Ռ. Քոչարյանի այլընտրանքը. Աբխազական երկաթուղի

13.02.2026 թ. Ռ. Քոչարյանը ուշադրություն հրավիրեց Աբխազական երկաթուղու վրա, որի ապաշրջափակումը Հայաստանի Հանրապետությանը կապահովի ավելի կարճ և շահավետ հաղորդակցություն Ռուսաստանի Դաշնության հետ՝ համեմատած Ադրբեջանի տարածքով անցնող երթուղու հետ: Ըստ Ռ. Քոչարյանի՝ աբխազական հատվածի գործարկման վերսկսումը ռազմավարական առումով ձեռնտու է Ռուսաստանի Դաշնությանը, Թուրքիայի Հանրապետությանը, Հայաստանի Հանրապետությանը, ինչպես նաև Վրաստանին, որը մտահոգություններ է հայտնում տարանցիկ փոխադրումների ոլորտում մրցունակության հնարավոր կորստի վերաբերյալ [8]: ՀՀ նախկին նախագահը այս խնդրի լուծմանն անհամաձայնությունը որակեց որպես «հանցագործություն»: Նրա գնահատմամբ, դրա իրականացումը հնարավորություն կտար Հայաստանին նվազեցնել «միջազգային գործընկերների» պայմաններից կախվածությունը, որոնք սպառնում են դուրս թողնել երկիրը տարածաշրջանային գործընթացներից: Ըստ էության, նա ձգտում է ցույց տալ, որ կառավարության գործողությունները թելադրված են բացառապես քաղաքական նկատառումներով: Այնուամենայնիվ նրա առաջարկած «այլընտրանքը» բավականին վիճահարույց է: Աբխազական երկաթուղու վերագործարկման հարցը քննարկվում է ավելի քան 30 տարի՝ առանց էական առաջընթացի հասնելու: Տնտեսական տեսանկյունից Ռ. Քոչարյանի դիրքորոշումը հիմնավորված է, սակայն քաղաքական գործոնները մշտապես դարձել են բանակցային գործընթացի տապալման պատճառ:

## 6. Թուրք-ադրբեջանական վեկտորը և Ռուսաստանի մեկուսացումը

Կասկածներ է հարուցում նաև Թուրքիայի շահագրգռվածությունը Թբիլիսի–Սուխում–Սոչի գծի վերագործարկման հարցում: 2020 թ. իրադարձություններից հետո և ռուս-ուկրաինական պատերազմի ֆոնին Անկարան փոխել է առաջնահերթությունները: Այժմ Թուրքիան կենտրոնացած է Արևելք–Արևմուտք առանցքով երթուղիների վրա, որոնք ճանապարհ են բացում դեպի Կենտրոնական Ասիա, այլ ոչ թե Հյուսիս–Հարավ ուղղության վրա, ինչը թույլ կտար ՌԴ-ին պահպանել դիրքերը Սևծովյան-կասպյան տարածաշրջանում: Այս հարցում Անկարային աջակցում է Բաքուն, որը Հյուսիս–Հարավ երթուղիների գործարկումը թույլատրում է միայն իր տարածքով և իր վերահսկողության տակ:

Ադրբեջանը տիրապետում է Վրաստանի նկատմամբ ազդեցության զգալի լծակների՝ Աբխազիայի վերաբերյալ նախաձեռնությունները արգելափակելու համար, և դեմ է հանդես գալիս հայկական այն նախագծերին, որոնք կարող են Երևանը վերածել տրանսպորտային խաչմերուկի: Սա ևս մեկ անգամ հաստատեցին Իլհամ Ալիևի հայտարարությունները 2026 թ. փետրվարին Մյունխենի անվտանգության համաժողովի ժամանակ: Նախ՝ նա կասկած հայտնեց Երասխի երկաթուղային ճյուղը Կարս–Իգդիր–Նախիջևան–Բաքու երթուղուն միացնելու նպատակահարմարության վերաբերյալ:

Երկրորդ՝ հեգնանքով ակնարկեց, որ Ն. Փաշինյանի «առասպելական» «Խաղաղության խաչմերուկ» նախագծին վիճակված չէ իրականություն դառնալ [9]:

## 7. Եզրակացություն. երկրնորանք Մոսկվայի համար

Նոր աշխարհաքաղաքական իրականությունը Հայաստանին ստիպում է բավարարվել բացառապես Արևմուտք–Արևելք առանցքի տրամաբանության մեջ տարանցիկ օղակի գործառույթներով, ընդ որում՝ Թուրքիայի և Ադրբեջանի համար ընդունելի երթուղային կոնֆիգուրացիաներով: Հայաստանի երկաթուղային կապը ՌԴ-ի հետ հյուսիսում և Իրանի հետ հարավում երկու դեպքում էլ պետք է անցնի ադրբեջանական տարածքներով՝ Երևանին դնելով Բաքվից ծայրահեղ տնտեսական կախվածության մեջ:

Մոսկվան էլ հայտնվել է բարդ երկրնորանքի առջև. կամ նա հրաժարվում է ՀԿԵ-ից և դուրս գալիս խաղից, ինչը կատեգորիկ չի համապատասխանում Հարավային Կովկասում նրա շահերին, կամ, հույսը դնելով Հայաստանի ներքաղաքական իրավիճակի փոփոխության վրա, ավելացնում է ներդրումները ենթակառուցվածքներում, որոնք Ն. Փաշինյանի իշխանության պահպանման դեպքում կօգտագործվեն ի շահ Ռուսաստանի աշխարհաքաղաքական մրցակիցների:

## Հղումներ

- [1] «Пашинян предложил РФ продать концессию на ж/д Армении третьей стране». *Ведомости*, 14.02.2026, <https://www.vedomosti.ru/politics/news/2026/02/14/1176359-pashinyan-predlozhit-prodat> (բեռնման օրը՝ 16.02.2026).
- [2] «Пашинян и Путин обсуждали вопрос восстановления участков железной дороги в Армении». *ARKA News Agency*, 25.12.2025, <https://arka.am/news/economy/pashinyan-i-putin-obsuzhdali-vopros-vosstanovleniya-uchastkov-zheleznoy-dorogi-v-armenii/> (բեռնման օրը՝ 16.02.2026).
- [3] «Россия поможет Армении наладить железнодорожное сообщение с Азербайджаном и Турцией». *ARKA News Agency*, 12.02.2026, <https://arka.am/news/economy/rossiya-pomozhet-armenii-naladit-zheleznodorozhnoe-soobshchenie-s-azerbaydzhanom-i-turtsiey/> (բեռնման օրը՝ 16.02.2026).
- [4] «Ереван больше не устраивает российская концессия на железные дороги Армении». *Ритм Евразии*, 15.02.2026, <https://www.ritmeurasia.ru/news--2026-02-15-erevan-bolshe-ne-ustrivaet-rossijskaja-koncessija-na-zheleznye-dorogi-armenii-85868> (բեռնման օրը՝ 16.02.2026).
- [5] «ЗАО «Электросети Армении» лишено лицензии на распределение электроэнергии и мощности». *ARKA News Agency*, 17.11.2025, <https://arka.am/news/economy/zao-elektroseti-armenii-lisheno-litsenzii-na-raspredelenie-elektroenergii-i-moshchnosti-/> (բեռնման օրը՝ 07.02.2026).
- [6] «Что заставило власти Армении спешно подписать с Венсом заявление о модульных АЭС: эксперт». *Sputnik Armenia*, 11.02.2026, <https://am.sputniknews.ru/20260211/что-zastavilo-vlasti-armenii-speshno-podpisat-s-vensom-zayavlenie-o-modulnykh-aes-ekspert--98653116.html> (բեռնման օրը՝ 17.02.2026).
- [7] «Кочарян назвал проект TRIPP крупнейшей угрозой безопасности Армении». *Голос Армении*, 29.01.2026, <https://www.golosarmenii.am/кочарян-назвал-проект-tripp-крупнейшей-угр/> (բեռնման օրը՝ 17.02.2026).
- [8] «Роберт Кочарян: Ж/Д сообщение через Грузию и Абхазию – полностью реалистичный проект, которым надо заниматься». *NEWS.am*, 13.02.2026, <https://news.am/rus/news/930469.html> (բեռնման օրը՝ 17.02.2026).
- [9] «Он и перезапустит ваш «Перекресток мира»» - ВИДЕО. *Qafqazinfo*, 14.02.2026, <https://qafqazinfo.az/news/detailru/-61542> (բեռնման օրը՝ 18.02.2026).