

Բարուն ակտիվացնում է «վրացական ուղղությունը»՝ հետևելով աշխարհաքաղաքական կենտրոններին

ԱՌՎԱԿ կենտրոնի մեկնաբանությունը, 27.04.2026 թ.¹

Անտրագիա

ԱՌՎԱԿ-ը վերլուծում է Ադրբեջանի դիվանագիտական և տնտեսական ջանքերի կտրուկ ուժեղացումը վրացական ուղիում՝ «Միջին ուղի» տարանցիկ երթուղիների նկատմամբ վերահսկողության համար գլոբալ պայքարի համատեքստում: Ուշադրության կենտրոնում էլիսամ Ալիևի Թբիլիսի կատարած այցի արդյունքներն են և նրա ոչ պաշտոնական շփումները Վրաստանի ղեկավարության հետ: Քննարկվում են TRIPP նախագծի հնարավոր կազմալուծման առնչությամբ Բաքվի մտավարկությունները և երկաթուղու արխազական հատվածի ապաշրջանակման հեռանկարները, ինչը սպառնում է Ադրբեջանի մենաշնորհի տարանցման կարգավիճակին: Հարուկ ուշադրություն է դարձվում Չինաստանի՝ որպես տարածաշրջանային գործընթացների «սովետային կարգավորող» դերին և Բաքվի ու Թբիլիսիի միջև տրանսպորտային-տնտեսական թաքնված պատերազմի առաջացման ռիսկերին:

Բանալի բառեր. Հարավային Կովկաս, Վրաստան, Ադրբեջան, Չինաստան, Իլիամ Ալիև, Բիժինա Իվանիշվիլի, «Միջին ուղի», TRIPP, արխազական երկաթուղի, տրանսպորտային պատերազմ, աշխարհապոլիտիկա:

1. Վրաստանի լոգիստիկ դերի փոխակերպումը

Նախորդ հրապարակումներում ԱՌՎԱԿ-ը վերլուծել էր վրացական ուղու վրա աշխարհաքաղաքական խոշոր ուժային կենտրոնների (ԱՄՆ, Միացյալ Թագավորություն, ՌԴ) աշխուժացման համատեքստը՝ այդ միտումը կապելով Մերձավոր Արևելքում տեղի ունեցող գործընթացների հետ: Իրանական ռազմարշավը և դրա հետևանքները գլոբալ դերակատարներին ստիպում են վերանայել լոգիստիկայի հայեցակարգն Արևմտյան Ասիայում, որտեղ ԻԻՀ-ն առանցքային դիրք է զբաղեցնում: Իրանի ուղղությամբ անվտանգության համապատկերի կազմալուծման և երկրի ներսում ու դրա շուրջը իրավիճակի զարգացման հեռանկարների անորոշության հետ կապված՝ ուժի գլոբալ կենտրոնները որպես այլընտրանք դիտարկում են հիմնական առևտրա-էներգետիկ երթուղիները դեպի Հարավային Կովկաս տեղափոխելու տարբերակը: Դա քանիցս բարձրացնում է Վրաստանի աշխարհառազմավարական դերը, որը պատրաստ է «Միջին ուղի» նախագծի շրջանակներում իրականացվող տարանցիկ գործողությունների խոշոր շահառու դառնալ:

Այս կապակցությամբ հատուկ հետաքրքրություն է ներկայացնում Վրաստանում ՉԺՀ ակտիվության աճը: Ի տարբերություն ԱՄՆ-ի, ՄԹ-ի և ՌԴ-ի, Պեկինը գրեթե ընդհանրապես խուսափում է այդ հարավկովկասյան հանրապետության քաղաքական իրավիճակին ուղղակի «միջամտության» փորձերից՝ կենտրոնանալով նրա նոր նավահանգստային համալիրների կառուցման, տարանցիկ ենթակառուցվածքներում տեխնոլոգիական նորարարությունների ներդրման և ավտոմոբիլային, երկաթուղային ու թունելային հաղորդակցությունների ցանցի ընդլայնմանն ուղղված ծավալուն ներդրումների վրա:

¹ Նյութի բնօրինակը (ռուս.) հրապարակվել է մեր կայքէջում 23.04.2026 թ.:

3. Բաքվի շահերը վրացական ուղղությամբ

Հատկանշական է թվում Ադրբեջանի տեսանելի ակտիվացումը վրացական հարթակում: Ժամանակագրական առումով այն համընկնում է Թբիլիսիի հետ հարաբերություններում նոր փուլ սկսելու ԱՄՆ-ի և Միացյալ Թագավորության նախաձեռնությունների հետ, ինչը վկայում է նաև «վրացական խաղի» մեջ ներգրավվելու Բաքվի ծրագրերի մասին: Ադրբեջանը ներկայանում է որպես ինքնուրույն և ծանրակշիռ տարածաշրջանային դերակատար, որը սեփական շահեր ունի տարանցիկ փոխդասավորությունների նկատմամբ և բավարար ներուժ դրանք առաջ մղելու համար: Սակայն պետք է հաշվի առնել, որ վրացական ուղու վրա Բաքվի վերջին գործողությունները, հնարավոր է, թելադրված են ոչ միայն «Ադրբեջանի ինքնիշխան շահերով», այլև միաժամանակ հանդիսանում են վերոհիշյալ ծավալուն աշխարհաքաղաքական խմբի տարր՝ Թբիլիսիում չինական գերիշխանությունը տապալելու համար:

06.04.2026 թ. Ադրբեջանի ղեկավար Ի. Ալիևը պետական այցով ժամանել էր Թբիլիսի, որտեղ կայացել են նրա հանդիպումները Վրաստանի վարչապետ Իրակլի Կոբախիձեի և երկրի նախագահ Միխայիլ Կավելաշվիլիի հետ: Այնուամենայնիվ, կարծիք կա, որ նրա այցի ոչ պաշտոնական, բայց կարևորագույն տարրը Վրաստանի ոչ պաշտոնական առաջնորդ, «Վրացական երազանք–Ժողովրդավարական Վրաստան» իշխող կուսակցության հիմնադիր և պատվավոր նախագահ, միլիարդատեր Բիծինա Իվանիշվիլու հետ հանդիպումն էր: Այս փաստը հատկապես ընդգծում է, որ այն օրակարգը, որով Ալիևը ժամանել էր Թբիլիսի, մեծ նշանակություն ուներ Բաքվի համար: Դա Ադրբեջանի նախագահին դրդել է առանձնագրույց ունենալ մի մարդու հետ, որին համարում են Վրաստանի ամբողջ արտաքին քաղաքականության ճարտարապետը և «Միջին ուղի» նախագծի շրջանակներում հանրապետություն չինական ներդրումային ծավալման թույլտվության նախաձեռնողը:

Ակնհայտ է, որ Ի. Ալիևի համար առանձնակի հետաքրքրություն էին ներկայացնում Թբիլիսիի հետագա ծրագրերը՝ Իրանի շուրջ տեղի ունեցող վերջին իրադարձությունների և վրացական տարանցիկ հարթակի նկատմամբ գլոբալ դերակատարների հարաճուն հետաքրքրության լույսի ներքո: Այդ մասին անուղակիորեն վկայում են նաև Ի. Կոբախիձեի և Մ. Կավելաշվիլիի հետ Ի. Ալիևի բանակցությունների բովանդակության մասին Բաքվի պաշտոնական ամփոփագրերը, որոնց գլխավոր տարրը դարձել են «Միջին ուղի» հեռանկարների և դրանում վրաց-ադրբեջանական համատեղ տարանցիկ ծրագրերի դերի քննարկումները:

4. TRIPP նախագծի ճգնաժամը և ա. կ. «Ձանգեզուրի միջանցք»-ին սպառնացող վտանգը

Դատելով ըստ ամենայնի՝ Ադրբեջանի առաջնորդին մտահոգում է երկու խնդիր, որոնք կարող են հարվածի տակ դնել Հարավային Կովկասում «Միջին ուղի» տարանցիկ

երթուղիների այն փոխդասավորությունը, որն առավելագույնս արտացոլում է Բաքվի շահերը:

Առաջինը TRIPP նախագծին սպառնացող վտանգն է, որի իրագործումը հարցականի տակ է հայտնվել Իրանի շուրջ աճող լարվածության պայմաններում: Չնայած այն հանգամանքին, որ Բաքուն խուսափում է ընդունել այդ նախագծի ակնհայտ կապն Իրանում տիրող իրավիճակի հետ, ադրբեջանցի քաղաքական գործիչները հասկանում են, որ Թեհրանը խիստ բացասաբար է տրամադրված դրա իրականացման նկատմամբ: Եթե Իրանի դեմ պատերազմը ձգձգվի, ապա TRIPP-ի շինարարությունը կհետաձգվի՝ Իրանի զինված ուժերի կողմից դրա ենթակառուցվածքի ոչնչացման մշտական սպառնալիքի պատճառով: Իսկ եթե Վաշինգտոնն ու Թեհրանը երկուստեք որոշում ընդունեն՝ հիմնովին ձեռնամուխ լինել բանակցությունների սեղանի շուրջ կուտակված բոլոր խնդիրների լուծմանը, ապա իրանական կողմը, սպասելի է, «*Թրամփի միջանցք*» նախագծի վերացման կամ վերածնակերպման հարցը կընդգրկի խաղաղության համաձայնագրի առաջնահերթ պայմանների շարքում: Հաշվի առնելով դա, TRIPP-ի հեռանկարներն այս պահին իսկապես մշուշոտ են:

Այդ մասին է վկայում նաև Նիկոլ Փաշինյանի 13.04.2026 թ. հայտարարությունը, որում նա խոստովանել է, թե Իրանում տեղի ունեցող իրադարձությունները կարող են ժամանակի առումով հետաձգել նախագծի իրականացումը: Հայաստանի վարչապետը վկայակոչել է, որ «*ԱՄՆ վարչակազմը, առնվազն այս պահին, TRIPP-ն առաջնահերթություն չի համարում*»: «*Թրամփի միջանցքը*», որը Բաքուն դիտարկում է որպես առավել ընդարձակ և հավակնոտ, այսպես կոչված, «*Ձանգեզուրի միջանցք*» նախագծի բաղկացուցիչ տարր, համաթուրքական ինտեգրման համատեքստում աշխարհաքաղաքական այլ օգուտներից բացի, պետք է բազմազանացներ դեպի Ադրբեջան և Ադրբեջանից Թուրքիա բեռնափոխադրումները՝ դրանով իսկ նվազեցնելով Վրաստանի դերը «*Միջին ուղու*» փոխդասավորության մեջ: Որպես վրացական մայրուղիներին այլընտրանք գործարկելով TRIPP-ը, հենց Ադրբեջանը, Բաքվի իշխանությունների մտահղացմամբ, պետք է դառնա Հարավային Կովկասում «*Միջին ուղու*» գլխավոր հանգույցը՝ Վրաստանին մղելով տարածաշրջանում լրացուցիչ, բայց ոչ գլխավոր լոգիստիկ հարթակի դիրքեր: Բացի այդ, Բաքվի և Երևանի միջև հակամարտության կարգավորման շրջանակներում TRIPP-ի գործարկումը նպաստում է հայ-ադրբեջանական ճանապարհային հաղորդակցության ապաշրջափակմանը՝ Երևանի համար ավելի կարճ ճանապարհ բացելով դեպի ռուսաստանյան շուկա՝ շրջանցելով Վրաստանը: Դա կնպաստի նաև «*Հյուսիս-Հարավ*» երթուղու երկայնքով Վրաստանի առանցքային տարանցիկ դերի արժեզրկմանը՝ հօգուտ Բաքվի ձգելով ՀՀ-ից և ԻԻՀ-ից ՌԴ և հակառակ ուղղությամբ եկող բեռնափոխադրումները:

Այդպիսով իսկ TRIPP-ի իրականացումը համարվում է Ադրբեջանի աշխարհաքաղաքական և աշխարհատնտեսական ծրագրերի կարևոր բաղադրիչ, ծրագրեր, որոնք ուղղված են

տարածաշրջանում առանցքային դերակատարի դերում նրա հաստատմանը, իր օրակարգի թելադրմանը և սեփական հայեցողությամբ «*տարանցիկ քվտրաների*» բաշխմանը:

Ակնհայտ է, որ Իլիամ Ալիևը տազնապ է ապրում այդ նախագծի հնարավոր փլուզման կապակցությամբ և փորձում է հասկանալ, թե ինչպե՞ս են վրաց առաջնորդները մտադիր տնօրինել տարածաշրջանում իրենց կողմից բացված տարանցիկ երթուղին առաջ մղելու հնարավորությունը և այդ փոխդասավորության մեջ նրանք ի՞նչ դեր են հատկացնում Ադրբեջանին:

5. «Աբխազական ուղղության» հեռանկարները. «Հյուսիս-Հարավ» ընդդեմ «Արևելքի»

Թբիլիսիում Ի. Ալիևի քննարկած երկրորդ կարևոր թեման, ամենայն հավանականությամբ, արխազական երկաթուղու հարցն էր: Բաքվին չեն կարող չանհանգստացնել Ջուզդիդի-Օջամչիր-Սուխում-Սոչի երկաթուղային մայրուղու բացման հնարավորության մասին հաճախակի դարձած խոսակցությունները՝ Հայաստանը տարանցիկ մեկուսացումից դուրս բերելու համար դրա օգտագործման համատեքստում: Եթե Ադրբեջանում կարող էին հայկական ընդդիմության՝ ի դեմս Ռոբերտ Քոչարյանի, բազմիցս արված հայտարարությունները մեկնաբանվել որպես նախընտրական հոետորաբանության տարր, ապա հենց Աբխազիայում, Ռուսաստանում և Վրաստանում այդ թեմայի արդիականացումը Բաքվին ստիպում է այլ կերպ գնահատել իրավիճակը:

2026 թ. ապրիլի սկզբին Աբխազիայի էկոնոմիկայի նախարար Ադգուր Միկվաբիան, ելույթ ունենալով Աբխազական տնտեսական համաժողովում, հայտարարել էր, որ բավականին մեծ է Վրաստան-Աբխազիա-ՌԴ երկաթուղու բացման հնարավորությունը: Համաժողովի մյուս մասնակիցները նաև վստահություն են հայտնել, որ այդ մայրուղու գործարկումը շատ ձեռնտու է Աբխազիային, Ռուսաստանին, Թուրքիային, Հայաստանին և Վրաստանին, քանի որ կապահովի նրանց միջև միջանցիկ առևտրատրանսպորտային կապ՝ բոլոր կողմերին ապահովելով շահավետ և արագ մուտք միմյանց շուկաներ: Բանախոսները վկայակոչել են Օջամչիրում լայնածավալ բեռնատար պահեստարանի հաջող փորձնական գործարկումը, որն ի վիճակի է բեռնափոխադրումների մեծ ծավալներ սպասարկել:

Բաքվում, ակնհայտորեն, հասկանում են, որ Օջամչիրի համալիրը չէր կարող կառուցվել առանց վրաց-արխազական մայրուղու ապաշրջափակման հեռանկարի հաշվարկի, և, հետևաբար, կարծում են, որ բանը մնացել է միայն Թբիլիսիի քաղաքական որոշման հրապարակմանը, որը, իրենց կարծիքով, ՌԴ-ի և Վրաստանի միջև համաձայնեցվել էր վերջին իրադարձություններից շատ առաջ:

Վրաց-արխազական երկաթուղու բացումը կարող է արմատապես փոխել տարածաշրջանում նախագծվող ողջ լոգիստիկ կառուցվածքը՝ «*Միջին ուղին*» լրացնելով այն

հասող «Հյուսիս-Հարավ» երթուղով: Արդյունքում ձևավորվում է խաչմերուկ, որի կենտրոնում գտնվում է Վրաստանը: Տվյալ կազմաձևման պարագայում Թբիլիսին ոչ միայն կախվածության մեջ է դնում Ադրբեջանի ողջ տարանցիկ ներուժը, այլև հնարավորություն է տալիս Ռուսաստանին և Թուրքիային հաստատել առավել կարճ և շահավետ ցամաքային կապ՝ շրջանցելով Բաքվի առաջարկած տարբերակները: Միևնույն ժամանակ, դա դուրս է բերում Հայաստանը մեկուսացումից, քանի որ Ադրբեջանը ներկայումս նրան մղում է իր հաղորդակցություններից օգտվելու առանց այլընտրանքի, ինչի հետևանքով էլ ավելի է ուժեղանում Հայաստանի տնտեսական կախվածությունը: Բացի այդ, վրաց-արխազական մայրուղու ապաշրջափակումը նպաստում է Իրանի ակտիվացմանը Հայաստանի և Վրաստանի տարանցիկ ներուժը Եվրոպայի ուղղությամբ որպես ամենալավարկված տարբերակ օգտագործելու համատեքստում, ինչը նույնպես չի բխում Ադրբեջանի շահերից:

Բաքվում ակնհայտորեն հասկանում են, որ անհնար է անտեսել նման սցենարի հնարավորությունը Հարավային Կովկասում, և հենց այդ պատճառով էլ Ի. Ալիևն այցելել է Վրաստան՝ իր համար այդ հարցերը պարզելու համար:

6. Թաքնված տրանսպորտային պատերազմ. նավահանգիստներ և բյուրոկրատիա

Դեռևս պարզ չէ, թե ինչով է Ի. Ալիևը հեռացել Թբիլիսիից և գո՞հ է, արդյոք, ստացած պատասխաններից: Դատելով անուղղակի տեղեկություններից՝ մեծ է հավանականությունը, որ Ադրբեջանի առաջնորդը չի կարողացել իր վրացի գործընկերների հետ վերջնակետ դնել խնդրահարույց օրակարգում և այնքան էլ հակված չէ վստահել նրանց, չնայած Թբիլիսին փորձել է Բաքվին ցույց տալ, որ հաշվի է առնում նրա շահերը: 15.04.2026 թ. Վրաստանի արտաքին գործերի նախարար Մակա Բոչորիշվիլին, ելույթ ունենալով հանրապետության խորհրդարանում, հայտարարել է, թե «քանի դեռ չի լուծվել Արխազիայի և Հարավային Օսիայի հարցը, չի կարող լուծվել Վրաստանի և Ռուսաստանի միջև երկաթուղային հաղորդակցության հարցը»: Այս հայտարարությունը կարելի է մեկնաբանել որպես յուրօրինակ պաշտոնական պատասխան Բաքվի մտահոգություններին:

Մինչդեռ Ադրբեջանում այս հարցում ակնհայտորեն այնքան էլ հակված չեն լավատեսության: Վրացի տնտեսական փորձագետների հաղորդագրությունների համաձայն, Բաքուն վերջին ամիսներին մեծ խոչընդոտներ է ստեղծում Կասպից ծովի Այլաթ նավահանգստում վրացական արտահանման ապրանքների համար: Նրանց խոսքով, ադրբեջանական կողմն արհեստական ձգձգումներ և բյուրոկրատական քաջբռնկներ է ստեղծում վրացական բեռնարկղերի տեղափոխման համար, և վերջին շրջանում այդ պրակտիկան արդեն համակարգված բնույթ է կրում: Հնարավոր է՝ նկատի է առնվում Թբիլիսիում Ալիևի բանակցություններից հետո ընկած ժամանակահատվածը: Ակնհայտ են երկու հարևանների միջև թաքնված, բայց ընդլայնման հավակնող տրանսպորտային-տնտեսական պատերազմի նախանշանները: Թվում է, թե Ադրբեջանի առաջնորդն

ազդանշաններ է տալիս Վրաստանի գործընկերներին՝ ձգտելով ցույց տալ, որ Բաքուն պատրաստ է զրկվել «Միջին ուղու» առանցքային խաղացողի դերից և կարող է վնաս հասցնել վրաց տնտեսական շահերին, եթե Թբիլիսին փորձի Ադրբեջանից խլել այդ կառույցի առաջատարի դիրքը և, առավել ևս, ձգտի ի վնաս ադրբեջանական շահերի առաջ մղել «Հյուսիս-Հարավ» առևտրա-էներգետիկ երթուղու նախագիծը:

Ամփոփում

Հարկ է նշել, որ սա բավականին ռիսկային ձեռնարկում է Պեկինի աշխարհառազմավարական և աշխարհատնտեսական շահերի համատեքստում: Հենց Չինաստանն է հանդիսանում «Միջին ուղու» գլխավոր շահառուն, նրա ճարտարապետն ու խոշորագույն ներդրողը: Չինաստանը նաև զգալի ներդրում է ունեցել ենթակառուցվածքային չափանիշների ներդաշնակեցման և Ադրբեջանի ու Վրաստանի միջև լավարկված սակագնային քաղաքականության մեխանիզմների մշակման գործում՝ Հարավկովկասյան տարանցիկ գործողությունների արդյունավետության և դրանցից բխող ֆինանսատնտեսական օգուտների բարձրացման նպատակով: Պեկինն այս կառույցը հետևողականորեն կառուցել է ավելի քան 10 տարի և հազիվ թե պատրաստ լինի անտարբեր մնալ տեղական մակարդակի նման հակասությունների նկատմամբ, որոնք, սակայն, ապագայում կարող են վերաճել ամբողջ «Միջին ուղու» ճարտարապետության համար համակարգային մակարդակի հիմնախնդրի:

Հնարավոր է, Պեկինում առայժմ տեղի ունեցածը գնահատում են որպես տարածաշրջանում աշխարհաքաղաքական համապատկերի փոփոխության պայմաններում Ադրբեջանի կողմից «Միջին ուղու» ճարտարապետության մեջ իր թուլացած դիրքերը լավարկելու փորձեր: Դա իրենից ներկայացնում է նախագծի շրջանակներում Չինաստանի համար ընդունելի մրցակցային ձև: Դրա հետ մեկտեղ ՉԺՀ-ում չեն կարող չհետևել իրավիճակին նաև Բաքվի գործողությունների վարկածի տեսանկյունից՝ ի շահ Պեկինի գլոբալ մրցակիցների: Նման հավանականություն կա նաև՝ հաշվի առնելով ադրբեջանական քաղաքական վերնախավերի և ֆինանսատնտեսական խմբերի մեծ կախվածությունն արևմտյան ուժային կենտրոններից, որոնք նույնպես ակտիվացել են վրացական հարթակի վրա: Հաշվի առնելով տարածաշրջանում տիրող ճգնաժամային իրավիճակը՝ Բաքուն կարող է ներքաշվել Պեկինի գլոբալ մրցակիցների խաղի մեջ և գործել Հարավային Կովկասում, մասնավորապես, վրացական հարթակում չինական շահերի դեմ:

Այնուամենայնիվ, Պեկինը կառչած է մնում սպասողական դիրքորոշմանը և հանրային մակարդակում պահպանում զսպվածությունը՝ չնայած ընթացիկ իրադարձություններին: