

Ծովային գերիշխանություն հաստատելու Անկարայի հավակնությունները

Ա. Ս. Սիմավորյան

Սեղմագիր

Հոդվածում քննադատական լույսի ներքո դիտարկվում են թուրքական ռազմավարական «Կապույտ հայրենիք» դոկտրինի իրավական, աշխարհաքաղաքական և գաղափարախոսական առանձնահատկությունները՝ հիմնվելով դրա հիմնադիրներ համարվող Զիհաթ Յայջըլի և Զեմ Գյուրդենիզի հայտարարությունների և օրենսդրական վերջին նախաձեռնությունների վրա: Հեղինակը վերլուծում է հարցի հետ կապված ներպետական օրենսդրական ինստիտուցիոնալացման Անկարայի փորձերը, որի նպատակն է միակողմանիորեն վերանայել Միջերկրական և Էգեյան ծովերում առկա իրավական սրատուս-քվոն: Առանձնահատուկ ուշադրություն է դարձվում միջազգային ծովային իրավունքի (UNCLOS) նորմերի նենգափոխման, Բացառիկ տնտեսական գոտիներում Թուրքիայի կողմից նախատեսվող էքսպանսիայի մեխանիզմներին:

Բանալի բառեր. «Կապույտ հայրենիք», օրենսդրություն, Թուրքիա, Հունաստան, Կիպրոս, Արևելյան Միջերկրական, Բացառիկ տնտեսական գոտի:

Ankara's ambitions to establish maritime dominance

Simavoryan A. S.

Summary

The article critically examines the legal, geopolitical and ideological features of the Turkish strategic “Blue Homeland” doctrine, based on the statements and legislative initiatives of its founders, Cihat Yaycı and Cem Gürdeniz. The author analyzes Ankara’s attempts of domestic legislative institutionalization of the issue, which aims to unilaterally revise the legal status quo in the Mediterranean and Aegean Seas. Particular attention is paid to the mechanisms of circumvention of the norms of the International Law of the Sea (UNCLOS), and Turkey’s planned expansion in Exclusive Economic Zones.

Keywords: “Blue Homeland”, legislation, Turkey, Greece, Cyprus, Eastern Mediterranean, Exclusive Economic Zone.

Ծովային գերիշխանություն հաստատելու Անկարայի հավակնությունները¹

Արեստակես Ս. Սիմավորյան²

Առաջաբանի փոխարեն

21-րդ դարում ծովերն ու օվկիանոսները կարևոր տեղ են զբաղեցնում ժամանակակից միջազգային հարաբերություններում, քանի որ դրանց շուրջ ձևավորվում են աշխարհաքաղաքական և աշխարհատնտեսական հավասարակշռությունները: Բազմաթիվ պետություններ սեփական ռազմավարական պլանավորումից ելնելով՝ շարունակաբար ամրապնդում են իրենց ռազմածովային դիրքերը միջազգային ջրերում, փորձելով պաշտպանել իրենց առևտրային ուղիներն ու վերահսկել ծովային ռեսուրսները գլոբալացման և միջազգային մրցակցության պայմաններում:

Հայտնի է, որ օվկիանոսները համաշխարհային տնտեսությունում ունեն իրենց հիմնարար դերը: Միջազգային առևտրի 80%-ն իրականացվում է ծովով³, որով պայմանավորված միջազգային ջրերը հանդիսանում են համաշխարհային առևտրային փոխանակման գլխավոր զարկերակներից մեկը: Ածխաջրածինները, արդյունաբերական ապրանքները, հումքը և սննդամթերքը անընդմեջ տեղափոխվում են խոշոր միջազգային նավահանգիստները միացնող հազարավոր նավերի շնորհիվ:

Միևնույն ժամանակ, ծովային տրանսպորտից նման կախվածությունը բացատրում է, թե ինչու են արդի աշխարհաքաղաքականության առաջատար պետություններն առանձնահատուկ կարևորություն տալիս առևտրային ուղիների, ինչպես նաև ռազմավարական նշանակության նեղուցների ու ջրանցքների (Հորմուզ, Մալակկա, Բոսֆոր, Սուեզ, Պանամա և այլն) անվտանգությանը: Այս ռազմավարական կետերի շուրջ ցանկացած բնույթի ճգնաժամ աներկբա կերպով ազդելու է միջազգային տնտեսական հարաբերությունների վրա՝ գոյացնելով էներգետիկ ճգնաժամեր և դանդաղեցնելով միջազգային առևտուրն, ինչի ականատեսն ենք այսօր՝ պայմանավորված Հորմուզի նեղուցի շուրջ ծավալվող իրադարձություններով:

¹ Հոդվածը խմբագրություն է ներկայացվել 2026 թ. հունիսի 6-ին:

² Արևելագետ, թուրքագետ: 2008–2019 թթ. աշխատել է ՀՀ կառավարությանն առընթեր «Նորավանք» գիտակրթական հիմնադրամում որպես Հայագիտական կենտրոնի ղեկավար, 2014–2021 թթ.՝ ՀՀ պետական կառավարման ակադեմիայի «Տարածաշրջանային հետազոտությունների կենտրոն»-ի գիտաշխատող: 2019–2021 թթ. աշխատել է ՀՀ վարչապետի աշխատակազմի «Հանրային կապերի և տեղեկատվության կենտրոն» ՊՈԱԿ-ի «Վերլուծական ծառայության» բաժնում որպես ավագ փորձագետ: 2021–2022 թթ. «Հայաստանի ազգային արխիվ» ՊՈԱԿ-ի «Գիտահետազոտական աշխատանքների և միջազգային կապերի բաժնի» գլխավոր արխիվագետ: 100-ից ավելի գիտավերլուծական հոդվածների և 12 կոլեկտիվ մենագրության հեղինակ է:

³ Shipping and Ports. *World Bank Group*, <https://www.worldbank.org/ext/en/topic/transport/shipping-and-ports> (բեռնման օրը՝ 25.05.2026).

Ելնելով վերոգրյալից, հատկապես խոշոր տերությունները մշակում են հավակնոտ ծովային ռազմավարություններ, արդիականացնում իրենց ռազմական և առևտրային նավատորմերը, ինչպես նաև ներդրումներ են կատարում մեծ նավեր ընդունելու ունակ նավահանգիստների կառուցման մեջ: Այս առումով, Չինաստանը հիանալի կերպով ցույց է տալիս այս միտումներն իր «Ծովային մետաքսի ճանապարհի» ռազմավարությամբ՝ ամրապնդելով իր ներկայությունը արտատարածաշրջանային նավահանգիստներում: Այս քաղաքականությամբ Պեկինը վերջին տասնամյակում իր տնտեսական և քաղաքական ազդեցությունն է հաստատել աշխարհի մի շարք տարածաշրջաններում, մասնավորապես՝ Աֆրիկայում, Հնդկական օվկիանոսում և Միջերկրական ծովում:

Այս համատեքստում, համաշխարհային բոլոր օվկիանոսներում սեփական ռազմածովային ուժերի ներկայության շնորհիվ, ԱՄՆ-ը շարունակում է պահպանել առաջատար ծովային տերության կարգավիճակը: Վերահսկելով ծովային տարածքները՝ Վաշինգտոնը ոչ միայն պաշտպանում է իր դաշնակիցներին ու երաշխավորում նավարկության ազատությունը, այլև ամրապնդում է իր գերիշխող դիրքը միջազգային առևտրում: Այդուհանդերձ, այլ տերություններ ևս, մասնավորապես՝ Ռուսաստանը, Հնդկաստանը և Միացյալ Թագավորությունը, սեփական ռազմավարական շահերի պաշտպանության նպատակով ակտիվորեն ձգտում են ընդլայնել իրենց ծովային ներկայությունը:

Հարկ է հավելել, որ 21-րդ դարն ուղեկցվում է միջպետական լարվածության աճով, ինչը հատկապես դրսևորվում է ծովային բացառիկ տնտեսական գոտիներում (այսուհետ՝ ԲՏԳ) առկա բնական պաշարների՝ ածխաջրածինների և ստորջրյա հանքանյութերի շահագործման նպատակով վերահսկողության սահմանմանն ուղղված պայքարում: Այս իրադրությունը մրցակցություն է առաջացնում աշխարհի մի շարք տարածաշրջաններում, ինչպիսիք են Հարավչինական և Միջերկրական ծովը, որտեղ առկա են էներգետիկ ռեսուրսներով հարուստ ծովային տարածքներ: Այդ պատճառով, միջազգային ջրերը վերածվել են նաև տեխնոլոգիական մրցակցության ասպարեզի, որն ուղեկցվում է ստորջրյա մալուխների, ռազմածովային նշանակության ԱԹՍ-ների և ծովային սահմանների վերահսկման առաջադեմ համակարգերի մշակմամբ:

Գալով Անկարայի ծովային քաղաքականությանը, նկատենք, որ վերջինս փորձում է այս հարցում հիմնարար կերպով վերափոխել իր նախկինում եղած մոտեցումները: Պատմականորեն իրեն դիտարկելով հիմնականում ցամաքային կայսրություն, Թուրքիան այժմ պաշտոնապես հայտարարում է իր ծովային ընդլայնման հավակնությունների մասին: Անկարայի ծովային ռազմավարությունը, որը մասնագիտական շրջանակներում ստացել է «Կապույտ հայրենիք» («Մավի Վաթան») անվանումը, սուկ ափամերձ շրջանների պաշտպանության դոկտրին չէ, այլ Արևելյան Միջերկրական, Էգեյան և Սև ծովերում ազդեցության ոլորտների վերաբաշխման հավակնոտ հռչակագիր: Այդ հավակնությունները մի կողմից հիմնված են պատմական ռևանշիզմի, մյուս կողմից՝ էներգետիկ անկախության

հրատապ անհրաժեշտության, ինչպես նաև տարածաշրջանային գերակայության հասնելու ձգտման վրա, ինչը Թուրքիային թույլ կտա սեփական պայմանները թելադրել թե՛ հարևաններին, թե՛ համաշխարհային դերակատարներին:

Թուրքիայի ծովային նկրտումների ծավալն ու խորությունը հասկանալու համար անհրաժեշտ է նախևառաջ դիտարկել Օսմանյան կայսրության փլուզումից հետո հաստատված իրավական և հոգեբանական ժառանգությունը: Այսպես կոչված Սևրի համախտանիշը՝ արևմտյան տերությունների կողմից երկրի մասնատման ենթարկվելու վերաբերյալ ենթագիտակցական վախը, խորապես արմատացած է թուրքական քաղաքական դիսկուրսում⁴: 1923 թվականի Լոզանի պայմանագիրը, հստակեցնելով Թուրքիայի արդի ցամաքային սահմանները, այդուհանդերձ, անորոշ թողեց ծովային սահմանազատման հարցը՝ հատկապես Հունաստանի հետ հարաբերություններում⁵: Արդյունքում, այդ տարիներից ի վեր Թուրքիայի գիտավերլուծական, ակադեմիական և քաղաքական շրջանակների կողմից բարձրաձայնվում է Անկարայի՝ «աշխարհագրական փակուղում կամ թակարդում հայտնվելու» մասին խոսույթը:

2000-ական թթ. կեսերից այս հարցը դարձավ իշխանությունների և ռազմական ղեկավարության մտահոգություններից մեկը, հատկապես, երբ 2004 թ. հոկտեմբերի 4-ին Սևիլիայի համալսարանի իսպանացի գիտնականներ, աշխարհագրագետներ Խուան Լուիս Սուարես դե Վիվերոն և Խուան Կառլոս Ռոդրիգես Մատեոսը հրապարակեցին Եվրամիության ծովային սահմանների մասին մի ակադեմիական հոդված, որում քարտեզի միջոցով հստակորեն սահմանազատում էին ԵՄ անդամ պետությունների ԲՏԳ-ները, ինչը փաստացի ամրապնդում էր Կիպրոսի հունական մասի տարածքային արդարացի պահանջները⁶:

Հոդվածը խիստ քննադատության արժանացավ Թուրքիայում, մասնավորապես՝ երկրի ռազմական ղեկավարության կողմից: 2006 թ. Անկարայում Թուրքիայի ռազմածովային հրամանատարության կողմից կազմակերպված սիմպոզիումի ընթացքում ծովային ռազմավարական պլանավորումը վերահսկող ծովակալ Ջեմ Գյուրդենիզը մեղադրեց ԵՄ-ին՝ քարտեզը որպես հիմք անարդարացիորեն ճանաչելու մեջ: Քանի որ Թուրքիան առ այսօր չի վավերացրել ՄԱԿ-ի «Ծովային իրավունքի մասին» կոնվենցիան, նա այն ժամանակ կոչ արեց իշխանություններին պաշտպանել պետության զգալիորեն ավելի լայն ԲՏԳ սահմանները և այդ քաղաքականությունը անվանեց «Կապույտ հայրենիք», որով նշանավորեց թուրքական տարածքային պահանջների պաշտոնական դոկտրինի ձևավորման սկիզբը:

⁴ Gül, M. (2016). Güvenlikteki kavramsal değişim ve Türkiye'nin güvenlik yaklaşımı ve politikalarına etkileri. *Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 21(1), 303-320.

⁵ Միմավորյան, Ա. (2025). Մեկ ծով, երկու հակադիր օրակարգ. Աթենք–Անկարա հակասությունները Էգեյան ծովում. *ԱՌՎԱԿ հայկական վերլուծական կենտրոն*, <https://arvak.am/մեկ-ծով-երկու-հակադիր-օրակարգ-աթենք/> (ընթերցման օրը՝ 25.05.2026):

⁶ De Vivero, J. L. S., & Mateos, J. C. R. (2006). Maritime Europe and EU enlargement. A geopolitical perspective. *Marine policy*, 30(2), 167-172.

2009 թվականից ի վեր Ջ. Գյուրդենիզի բացի, այս գիծը շարունակեց ծովակալ, Ռազմածովային ուժերի հրամանատարության նախկին գլխավոր շտաբի պետ (պաշտոնավարել է 20.08.2017–18.05.2020 թթ.), Լիբիայի և Թուրքիայի միջև ծովային սահմանազատման համաձայնագրի վրա աշխատած Ջիհաթ Յայջըն, ով մշակել է Թուրքիայի պահանջած ԲՏԳ ուրվագծերը և Թուրքիայի ծովային քաղաքականությանն առնչվող մի քանի գրքերի հեղինակ է:

Էգեյան հանգույցը և Միջերկրածովյան դիմակայությունը

Անկարայի նկրտումների և հարևանների շահերի միջև բախման հիմնական ասպարեզներն Արևելյան Միջերկրականն ու Էգեյան ծովերն են: Այստեղ Թուրքիան կոշտ դիմակայության մեջ է Հունաստանի և Կիպրոսի Հանրապետության հետ: Հիմնական իրավական վեճը ծագում է այն հարցի շուրջ, թե արդյո՞ք կղզիներն իրավունք ունեն իրենց սեփական մայրցամաքային ծանծաղուտի (շելֆի) և ԲՏԳ-ի նկատմամբ: Հունաստանը, հիմնվելով «Ծովային իրավունքի մասին» ՄԱԿ-ի կոնվենցիայի (UNCLOS) վրա, պնդում է, որ նույնիսկ ամենափոքր կղզիներն ունեն իրենց սեփական ծովային գոտիները:

Թուրքիան, որը միտումնավոր չի ստորագրել այս կոնվենցիան, հակառակն է պնդում. կղզիները չեն կարող խախտել մայրցամաքային պետության մայրցամաքային ծանծաղուտը: Որպես վճռականության դրսևորում՝ Անկարան դիվանագիտական նոտաներից անցավ ուժային գործողությունների: Թուրքական հետազոտական և հորատման նավերը, որոնք ուղեկցվում են ռազմանավերով, պարբերաբար մտնում են այն ջրերը, որոնք Կիպրոսն ու Հունաստանը համարում են իրենցը: Անկարայի նվաճողական դիվանագիտության գազաթնակետը՝ Թուրքիայի Հանրապետության կառավարության և Լիբիայի Պետության Ազգային Միասնության կառավարության միջև 2019 թ. նոյեմբերի 27-ին ստորագրված «Միջերկրական ծովում ծովային իրավասության տարածքների սահմանազատման վերաբերյալ փոխըմբռնման հուշագիրն» էր: Այդ փաստաթղթով Թուրքիան և Լիբիայի Ազգային համաձայնության կառավարությունը գծեցին իրենց Բացառիկ տնտեսական գոտիների (ԲՏԳ) սահմանները, որոնց իրար «կպնելու» արդյունքում Միջերկրական ծովի քարտեզի վրա հայտնվեց մի լայն «սեպ», որն անցնում է անմիջապես հունական կղզիների (հատկապես Կրետեի և Հռոդոսի) կողքով՝ փաստացի արգելափակելով Հունաստանի և Կիպրոսի միջև ծովային կապն ու ԲՏԳ-ների միացումը: Սա առիթ դարձավ, որով Թուրքիան խոչընդոտի եվրոպական կոնսորցիումների կողմից Լևանտի ավազանից դեպի Եվրոպա *EastMed* գազատարի կառուցման ծրագրերը⁷:

Համաձայնագրի ստորագրումից հետո, Ջ. Յայջըն, ելույթ ունենալով կառավարամետ «Ռազմավարական մտածողության ինստիտուտի» կազմակերպած միջոցառմանը, հանդես

⁷ Միմավորյան, Ա. (2025). Իսրայել-Հունաստան-Կիպրոս ռազմավարական դաշինքի որոշ հարցերի մասին. *ԱՌ-ՎԱԿ հայկական վերլուծական կենտրոն*, <https://arvak.am/իսրայել-հունաստան-կիպրոս-ռազմավար/> (բեռնման օրը՝ 25.05.2026):

եկավ հայտարարությամբ, որով բացահայտվեց Անկարայի ռազմավարական ախորժակը. «Մինչ օրս մենք եղել ենք ռեակտիվ երկիր, որը դեմ է եղել Հունաստանի և Կիպրոսի հույն վարչակազմերի կողմից ստորագրված նախաձեռնություններին և համաձայնագրերին: Երկրները բաղկացած են երեք մասից՝ ցամաքային, ծովային և օդային: «Կապույտ հայրենիքը» նույնպես մեր երկրի մի մասն է: Այս համաձայնագրով մեր երկրին ավելացվել է Թուրքիայի մեկ քառորդի չափ տարածք...: Այս տարածքը իրավամբ մերն է՝ մաքուր, ինչպես մեր մոր կաթը...: Սևիլիայի համալսարանի կողմից Եվրասիայի կողմից պատվիրված քարտեզի համաձայն, որն անտեսում է Թուրքիայի իրավունքները, մեզ տրված տարածքը կազմում է 41,000 քառ. կմ, մինչդեռ իրականում մենք պետք է տիրապետենք 189,000 քառ. կմ: Այլ կերպ ասած՝ նրանք ցանկանում էին մեզանից խլել մեր հայրենիքի 148,000 քառ. կմ-ը»⁸:

Հարկ է ընդգծել, որ ըստ UNCLOS-ի 121-րդ հոդվածի՝ բնակեցված կղզիներն ունեն նույնպիսի ԲՏԳ և մայրցամաքային ծանծաղուտի իրավունք: Թուրքիան, չլինելով UNCLOS-ի անդամ, ըստ էության, փորձում է **միջազգային իրավունքում ներդնել սեփական նախադեպային իրավունքը**, համաձայն որի՝ կղզիները չեն կարող սահմանափակել մայրցամաքի (տվյալ դեպքում՝ Անատոլիայի) ծովային իրավագրության գոտիները: Ուստի, «ավելացված տարածքը» իրավական առումով վիճարկելի է և չի ճանաչվում միջազգային հանրության (այդ թվում՝ ԵՄ-ի և ԱՄՆ-ի) կողմից:

Ակնհայտ է, որ Զ. Յայջըն, օգտագործելով «ռեակտիվ-պրոակտիվ» հակադրությունը, փորձում է հիմնավորել Անկարայի ագրեսիվ ու նվաճողական արտաքին քաղաքականությունը, որը նախկինում (որոշակի բացառություններով) առաջնորդվում էր «Խաղաղություն հայրենիքում, խաղաղություն աշխարհում» քեմալական ստատուս-քվոյի սկզբունքով: Քանի որ այս համատեքստում իրավական փաստարկները թույլ են և վիճելի, հեղինակը խնդիրը ռացիոնալ-իրավական հարթությունից տեղափոխում է «սրբազան-բարոյական դաշտ», որտեղ Անկարայի կողմից ցանկացած զիջում կորակվի որպես «հայրենիքի դավաճանություն»:

Ինչ վերաբերում է Սևիլիայի համալսարանի փորձագետների կողմից մշակված քարտեզին, ապա այն Եվրասիան ճանաչողական պատվերով իրականացված սոսկ ակադեմիական հետազոտություն է, որտեղ ԲՏԳ սահմանները գծված են տեսական հարթությունում՝ հիմնվելով բացառապես ՄԱԿ-ի Ծովային իրավունքի կոնվենցիայի դրույթների վրա: Հետևաբար, այն երբևէ չի հանդիսացել ԵՄ պաշտոնական իրավական քարտեզ կամ պարտադիր ուժ ունեցող փաստաթուղթ: Մինչդեռ թուրքական ծովային ստրատեգիան այն ներկայացնում են որպես Անկարայի դեմ Արևմուտքի որդեգրած «պաշտոնական դավադրություն»՝ այդպիսով փորձելով արդարացնել սեփական մաքսիմալիստական հավակնությունները:

⁸ Türkiye-Libya Deniz Mutabakatı'nın Fikir Babası Tümamiral Dr. Cihat Yaycı SDE'de Konuştu. *Stratejik Düşünce Enstitüsü*, 05.12.2019, <https://www.sde.org.tr/faaliyetler/turkiye-libya-deniz-mutabakatinin-fikir-babasi-tumamiral-dr-cihat-yayci-sdede-konustu-faaliyeti-14295> (բեռնման օրը՝ 25.05.2026).

Էներգետիկ հրամայական և ռազմածովային նավատորմի արդիականացում

Անկարայի ծովային հավակնությունները պայմանավորված են նաև խիստ տնտեսական անհրաժեշտությամբ: Թուրքիայի աճող տնտեսությունն ու բազմամիլիոնանոց բնակչությունը էներգետիկ բարձր կախվածություն ունեն արտաքին շուկաներից՝ հիմնականում Ռուսաստանից և Ադրբեջանից: 2010-ական թթ. սկզբին Արևելյան Միջերկրական ծովում բնական գազի հսկայական պաշարների հայտնաբերումը տարածաշրջանը վերածեց աշխարհաքաղաքական կարևոր հանգույցի, որից Անկարային փորձեցին մեկուսացնել «Արևելյան Միջերկրածովյան գազի ֆորումի» ստեղծման միջոցով (վերջինիս կազմում ընդգրկված էին Եգիպտոսը, Իսրայելը, Կիպրոսը, Հունաստանը և Հորդանանը): Տարածաշրջանային էներգետիկ նախագծերից մեկուսացման այս քաղաքականությունը մղեց Թուրքիային ստեղծելու սեփական արդիական խորջրյա հորատման նավատորմը: Զուգահեռաբար Անկարան հայտարարեց, որ թույլ չի տա ավազանում որևէ էներգետիկ ծրագրի իրականացում՝ առանց իր անմիջական մասնակցության կամ համաձայնության: Ավելին, Սև ծովում գազի հետախուզման գործում գրանցված հաջողությունը (խոսքը Սաքարյայի գազային նոր հանքավայրի մասին է⁹) միայն ամրապնդեց թուրքական ղեկավարության մոտ այն համոզմունքը, որ էներգետիկ ինքնիշխանության բանալին ծովի հատակին է: Այնպես որ, էներգետիկ գործոնը նույնպես նպաստող գործոն է նրա ծովային նկրտումների համար:

Ակնհայտ է, որ ցանկացած աշխարհաքաղաքական դրկտորին կենսունակ չէ առանց իրականացման համապատասխան գործիքակազմի. հետևաբար Անկարան, սեփական հավակնություններին զուգահեռ, ակտիվորեն զարգացնում է ռազմածովային նավաշինության ոլորտը: Եթե նախկինում Թուրքիան հիմնականում ներմուծում էր արևմտյան արտադրության շահագործված ֆրեգատներ, ապա այսօր երկիրը վերածվել է ռազմական կորվետների, ֆրեգատների և հակասուզանավային համակարգերի ակտիվ արտահանողի: Զուգահեռաբար Անկարան կառուցել և շահագործման է հանձնել հարձակողական անօդաչու թռչող սարքերով համալրված «TCG Anadolu» ունիվերսալ դեսանտային նավը: Թուրքիան արդիականացնում է նաև իր սուզանավային նավատորմը՝ գերմանական լիցենզիաների հիման վրա կառուցելով անօդային շարժիչային համակարգերով (AIP) սուզանավեր և դրանք հագեցնելով տեղական արտադրության հրթիռային սպառազինությամբ:

Սև ծովի հավասարակշռությունը և Մոնտրոյի կոնվենցիան

Սև ծովը հատուկ տեղ է զբաղեցնում Անկարայի ծովային ռազմավարության մեջ, որտեղ Բոսֆորի նեղուցը հաշվի առնելով՝ Թուրքիան հանդես է գալիս նեղուցի գլխավոր

⁹ Sakarya Gaz Sahası'nda yıl sonu hedefi 7,5 milyar metreküp. *Akşam Gazetesi*, 01.06.2026, <https://www.aksam.com.tr/ekonomi/sakarya-gaz-sahasinda-yil-sonu-hedefi-75-milyar-metrekup/haber-1671436> (բեռնման օրը՝ 25.05.2026).

«դարպասապահի» դերում: 1936 թ. Մոնտրոյի կոնվենցիան Անկարային բացառիկ իրավունք է տալիս՝ կարգավորելու ռազմանավերի անցումը Բոսֆորի և Դարդանեյի նեղուցներով¹⁰: Համաշխարհային և տարածաշրջանային հակամարտությունների համատեքստում այն հսկայական նշանակություն ունի: Անկարան հմտորեն օգտագործում է իր այս կարգավիճակը՝ հավասարակշռելով ՆԱՏՕ-ի անդամի իր պարտավորությունները ավամերձ պետությունների հետ գործընկերության հետ՝ ձգտելով կանխել Սև ծովի վերածումը գերտերությունների ուղղակի բախման գոտու, ինչը կարող է խաթարել իր ունեցած գերիշխանությունը: Միևնույն ժամանակ, «Սլամբուլ» այլընտրանքային արհեստական ջրանցքի կառուցման նախագիծը միտված է Անկարայի բացառիկ վերահսկողության ներքո գտնվող նոր ջրուղու ստեղծմանը, ինչը Թուրքիային հնարավորություն կտա շրջանցել միջազգային իրավական սահմանափակումները՝ մասնավորապես Մոնտրոյի կոնվենցիայի դրույթները: Այս գործոնը կարող է արմատապես փոխել ուժերի աշխարհաքաղաքական հավասարակշռությունը Սև ծովի ավազանում¹¹:

Աշխարհաքաղաքական փակուղիներ և ընդլայնման հորիզոններ

Չնայած իր վճռական գործողություններին, Թուրքիայի մաքսիմալիստական մոտեցումն իր ծովային սահմանների նկատմամբ նրան հասցրել է որոշակի «դիվանագիտական մեկուսացման»: «Կապույտ հայրենիքի» դոկտրինի հետևից ընկնելը, ագրեսիվ նպատակադրումները՝ նրա դեմ համախմբել է կոալիցիաներ, որը ներառում է ոչ միայն Հունաստանն ու Կիպրոսը, այլև Ֆրանսիան ու Իսրայելը: Իսկ Վաշինգտոնն ու Բրյուսելը բազմիցս կոչ են արել Անկարային հարգել միջազգային իրավունքը և զերծ մնալ միակողմանի քայլերից, որոնք սպառնում են ՆԱՏՕ-ի հարավային թևի կայունությանը:

Ամփոփելով վերոնշյալ գործոններն ու քայլերը՝ ակնհայտ է դառնում, որ Թուրքիայի ծովային նկրտումները սոսկ ներկայիս քաղաքական վերնախավի ժամանակավոր քմահաճույքը չեն, այլ երկրի ռազմաքաղաքական էլիտայի ներսում ձևավորված երկարաժամկետ կոնսենսուսի արդյունք: Ի վերջո, 21-րդ դարի բազմաբևեռ աշխարհակարգում գերտերության կամ համաշխարհային առաջատար դերակատարի կարգավիճակն անհնար է պատկերացնել առանց ծովային հաղորդակցուղիների և ռեսուրսների նկատմամբ ամուր վերահսկողության: Ուստի Անկարայի կողմից ձեռնարկվող համալիր քայլերը միտված են ռազմավարական նշանակության ջրային տարածքներում սեփական դիրքերի անշրջելի ամրապնդմանը:

¹⁰ Միմավորյան, Ա. (2026). Ստամբուլի ջրանցքը ներքաղաքական և աշխարհաքաղաքական չափումներում. *ԱՌՎԱԿ հայկական վերլուծական կենտրոն*, <https://arvak.am/sunambrul-i-ջրանցքը-ներքաղաքական-և-աշխ/> (բեռնման օրը՝ 25.05.2026):

¹¹ Simavoryan, A. (2020). The Istanbul Canal or New Bosphorus. *Orbeli Center*, <https://orbeli.am/en/post/476/2020-06-18/The+Istanbul+Canal+or+New+Bosphorus> (բեռնման օրը՝ 25.05.2026).

Ռազմական բախման հավանականության տեսանկյունից թերևս ամենավտանգավոր ուղղությունը Միջերկրական ծովի ավազանն է, որտեղ թուրքական իշխանությունները ձգտում են թելադրել սեփական խաղի կանոնները, որոնք ոչ մի կերպ չեն համապատասխանում միջազգային ծովային իրավունքի ընդունված նորմերին: Նշված իրողությունը թույլ է տալիս ենթադրել, որ Անկարան կշարունակի զուգակցել դիվանագիտական մանևրներն ու ռազմածովային ուժի ցուցադրումը: Այս մարտավարությամբ Թուրքիան փորձում է միջազգային հանրությանը պարտադրել այն համոզմունքը, որ տարածաշրջանային ջրերում աշխարհաքաղաքական ոչ մի հավասարում չի կարող լուծվել առանց թուրքական կողմի կենսական շահերը հաշվի առնելու:

Վերջին զարգացումների հետքերով

Խնդիրը վերջին շրջանում բուռն քննարկումների տեղիք է տվել ոչ միայն թուրքական, այլև միջազգային ԶԼՄ-ների մոտ: Պատճառը 2026 թ. մայիսի 12-ին Անկարայի համալսարանի Ծովային իրավունքի ազգային հետազոտական կենտրոնի (DEHUKAM) կողմից կազմակերպված «*Ծովային իրավունքի ժամանակակից միտումները*» խորագրով մամուլի ասուլիսն էր: Միջոցառման ընթացքում հայտնի դարձավ, որ Թուրքիայի «Կապույտ հայրենիք» ծովային հայեցակարգին համապատասխան երկար ժամանակ մշակվում է «Թուրքիայի ծովային իրավասության մասին» օրենքը: Հետազոտական կենտրոնի տնօրենների խորհրդի նախագահ Սուլեյման Օնելն իր ելույթում ընդգծել է, որ նախագիծն այս պահին գտնվում է ուսումնասիրության փուլում և դեռևս չի ներկայացվել Թուրքիայի Ազգային մեծ ժողովին: Ըստ նրա՝ եթե փաստաթուղթը խորհրդարան մտցվի օրինագծի տեսքով, ապա դրա վերջնական բովանդակությունն ու ճակատագիրը կորոշի օրենսդիր մարմինը: Իսկ կենտրոնի գործադիր տնօրեն դոկտոր Մուստաֆա Բաշքարանն իր հերթին նշել էր, որ այս օրինագծով «*Միջազգային իրավունքին համապատասխան, սահմանվելու է թուրքական մայրցամաքային ծանծաղույրն ու ԲՏԳ-ները, և դրանցում իրականացվող տնտեսական, գիտական և նապահպանական գործունեությունը ենթակա է բացառապես ԹՀ թույլտվությանը կամ համաձայնությանը*»¹²:

Այսպիսով, այլևս գործ ունենք ոչ թե պաշտոնական հռետորաբանության հետ, այլ մի իրողության, երբ Անկարան պաշտոնական հռետորաբանությունից անցում է կատարում խնդրի պետական-իրավական ինստիտուցիոնալացման, այսինքն՝ իշխանությունների նպատակները վերածվելու են կոնկրետ օրենսդրական պարտավորությունների:

Ակնհայտ է, որ օրենքի ընդունման պարագայում, արտաքին ծավալապաշտական հավակնությունները դուրս կբերվեն նաև ներքաղաքական քննարկումների դաշտից (ի

¹² Mavi Vatan kanunu nedir? DEHUKAM'ın düzenlediği etkinlikte, “Türk Deniz Yetki Alanları Kanun Taslağı” A’dan Z’ye konuşuldu. *HaberDenizde.com*, 14.05.2026, <https://www.haberdendizde.com/denizde-gundem/mavi-vatan-kanunu-nedir/> (բեռնման օրը՝ 25.05.2026).

դեպ, այս օրենքի ընդունմանն իր աջակցություն են հայտնել ընդդիմադիր ՀԺԿ-ն ներկայացնող մի շարք պաշտոնյաններ¹³) և կամրագրվեն օրենքի տեսքով, որը պարտադիր պետական ռազմավարություն կդառնա ցանկացած իշխանության համար:

Փաստորեն, Անկարայի ծովային պահանջներն այնքան էլ ժամանակավոր մարտավարական քայլ չէր, ինչպես շատերն էին կարծում: Այժմ կարելի է ենթադրել, որ եթե օրինագիծը դրվի քվերարկության և ընդունվի, ապա դրվելու են դրա երկարաժամկետ իրավական հիմքերը, որի հետևանքով Անկարան բախվելու է աշխարհաքաղաքական մարտահրավերների՝ տեղային և գլոբալ մակարդակներում: Օրենքի ընդունումը կսահմանափակի հենց Թուրքիայի դիվանագիտական մանևրելու հնարավորությունը, հատկապես, երբ հայեցակարգը դառնա օրենք: Այդ պարագայում թուրքական կառավարությունները զրկվելու են փոխզիջման գնալու հնարավորությունից, քանի որ օրենքից նահանջը կդիտվի իբրև սահմանադրական կարգի խախտում:

Այս օրենսդրական նախաձեռնության իրազեկումից 2 օր անց բավականին ծավալուն և **ազդեցիկ շեշտադրումներով** լի վերլուծական հոդվածով հանդես եկավ «Կապույտ հայրենիք» հայեցակարգի ճարտարապետ համարվող Ջ. Գյուրդենիզը: Իր հեղինակային հոդվածում նա բառացիորեն նշվում է. «Այս օրենքով պետք է հայտարարվի Արևելյան Միջերկրական ծովի բացառիկ տնտեսական գոտին (ՔՏԳ), պետք է անվանականորեն հայտարարվեն Էգեյան ծովի 153 կղզիները, կղզյակները և ժայռերը, որոնք կկազմեն ապագա ծովային իրավասության բաժանման հիմքը, և պետք է հայտարարվեն հատուկ ձկնորսական գոտիներն Էգեյան ծովում, որոնք կներառեն այդ կղզիները, կղզյակները և ժայռերը: Ավելին, այս օրենքի հաստատմամբ, մեր տարածաշրջանի առջև գտնվող տարածքներում պետք է սկսվեն սեյսմիկ և հորատման աշխատանքներ՝ 1, 4, 5, 6 և 7 լիցենզիավորված գոտիներում, որոնք 2007 թ. հայտարարվել են Կիպրոսի Հանրապետության «աստիճանային կողմից» (չակերտները հեղինակին են – Ա.Ս.), որը ներխուժում է մեր մայրցամաքային ծանծաղուտը Արևելյան Միջերկրական ծովում: **Դրա ժամկետը պետք է նախատեսվի սեպտեմբերին՝ ի պատասխան Ստամբուլում բնակվող հույն ուղղափառ քահանա Բարթոլոմեոսի այն հայտարարությանը, որ այդ ամսին բացվելու է «Հեյբելիադայի աստվածաբանական դպրոցը»¹⁴:**

Տեքստի, թերևս, ամենակարևոր տողը՝ **աշխարհաքաղաքական և էներգետիկ հարցերը Տիեզերական պատրիարքության գործունեության** հետ փոխկապակցելն է: Հեղինակն առաջարկում է թուրքական կառավարությանը՝ որպես սպասվող «կրոնական»

¹³ CHP ‘Mavi Vatan Yasası’na destek verdi: ‘Uluslararası ortamda karşılığı olur’. *Cumhuriyet gazetesi*, 15.05.2026, <https://www.cumhuriyet.com.tr/turkiye/chp-mavi-vatan-yasasi-na-destek-verdi-uluslararasi-ortamda-karsiligi-olur-2503870> (բեռնման օրը՝ 25.05.2026).

¹⁴ Cem Gürdeniz. Mavi Vatan ve Deniz Yetki Alanları Yasası. *Türk Asya Stratejik Araştırmalar Merkezi*. 18.05.2026. https://tasam.org/tr-TR/Icerik/75312/mavi_vatan_ve_deniz_yetki_alanlari_yasasi (բեռնման օրը՝ 25.05.2026).

իրադարձությանն ուղղված պատժիչ պատասխան՝ իր գործողությունները պլանավորի սեպտեմբերին և կապում է այս հարցը Հալկիի աստվածաբանական դպրոցի (Հեյբելիադա կղզում գտնվող կրոնական ճեմարան) հնարավոր վերաբացման հետ, որը փակվել է թուրքական իշխանությունների կողմից դեռևս 1971 թ.: Ինչպես տեսնում ենք, նա նաև դիտավորյալ զրկում է Կոստանդնուպոլսի Տիեզերական պատրիարքության առաջնորդ, պատրիարք Բարթոլոմեոսին իր միջազգային տիտղոսից՝ նրա կարգավիճակը հասցնելով «շարքային մի ուղղափառ քահանայի»: Այս դիսկուրսը բացահայտում է թուրքական ազգայնամոլական և հունաստյաց մտածողության խորը շերտերը: Նա հողվածում, ըստ էության, ակնարկում է անգամ ծովային միջազգային պայմանագրերի վերանայման, նվաճողական քաղաքականությունն օրինականացնելու համար ազգային-պետական իրավունքի ընդունման և դրա օգտագործման, էներգետիկ ոլորտում լարվածության սրման և ուժի կիրառման պատրաստակամության մասին:

Եզրափակիչ դիտարկումներ

Հանրագումարի բերելով ասվածը՝ ակնհայտ է, որ մինչև 200 ծովային մղոն լայնությամբ ԲՏԳ-ների իրավական ամրագրմանն ուղղված Թուրքիայի վերջին օրենսդրական նախաձեռնությունը վկայում է Անկարայի՝ «իրավական-հարձակողական մանևրների» փուլ անցնելու և քաղաքական շանտաժի լեզվով խոսելու մտադրության մասին: Անկարան հստակ ազդարարում է. եթե դիվանագիտական ուղիներով չապահովվի Միջերկրական ծովում ստատուս-քվոյի՝ իր համար ցանկալի վերանայումը, ապա նա պատրաստ է գործի դնել ռազմաքաղաքական զինանոցի ողջ գործիքակազմը՝ սեփական պահանջներն օրինականացնելու համար: Այս մոտեցմամբ առաջնորդվելիս թուրքական իշխանությունները տարածաշրջանն անխուսափելիորեն տանում են դեպի վտանգավոր ճգնաժամ: Սեփական խաղի կանոնները պարտադրելու Անկարայի փորձերը ոչ միայն պարարտ հող են ստեղծում լոկալ ռազմական բախումների համար, այլև կարող են հանգեցնել միջազգային երկարատև տնտեսական պատժամիջոցների, ինչը զգալիորեն կխոչընդոտի եվրոպական կապիտալի հոսքը Թուրքիա: ԵՄ-ի և ՆԱՏՕ-ի հետ ամեն գնով առճակատման գնալու պատրաստակամությունը և սեփական նպատակներին հասնելու կույր համառությունը կարող են ի չիք դարձնել տարածաշրջանային գերիշխանություն հաստատելու Անկարայի բոլոր ձգտումները:

Ավարտելով թեմայի շուրջ քննարկումը, որպես վերջաբան, այնուամենայնիվ, նկատենք, որ «Կապույտ հայրենիք» դոկտրինը շատ առումներով հիշեցնում է 2-րդ աշխարհամարտի տարիներին ֆաշիստական Գերմանիայի կողմից օգտագործված «Lebensraum» («կենսական տարածք») հայեցակարգը: Եթե ժամանակին նացիստները պնդում էին, որ Վերսալյան պայմանագրով Գերմանիան անարդարացիորեն «սեղմվել» է իր սահմաններում, և նրանից խլվել են իրեն հասանելիք տարածքները, ապա թուրք ծովային

ստրատեգներ՝ Զ. Յայջըն և Զ. Գյուրդենիզը պնդում են, որ Լոզանի պայմանագրով (1923 թ.) և ժամանակակից քարտեզներով Թուրքիան «բանտարկված է» ցամաքում, և «Արևմուտքը փորձում է խլել իրեն հասանելի ծովային տարածքները»: Սրանից էլ բխում է այսպես կոչված «անհրաժեշտության» գաղափարը՝ **«85 միլիոն բնակչությամբ Թուրքիան չի կարող զարգանալ առանց էներգետիկ ռեսուրսների, հեղևաբար Միջերկրական ծովի էներգետիկ նշանակության հանքավայրերի յուրացումը (ներառյալ՝ Էգեյան ծովում 153 կղզիների, կղզյակների և ժայռուների նկատմամբ սուվերեն վերահսկողություն հաստատելու նրա ունեցած նպատակները) երկրի գոյատևման և ապագայի հարցն է»:** Սա ծովային էքսպանսիայի ձգտման դասական օրինակ է, և ապագա ագրեսիան արդարացնելու փորձ: Այդպես արդարացնում էին իրենց գործողություններն Երրորդ Ռայխի ռազմաքաղաքական ղեկավարությունը, ասելով՝ **«ազգը բազմանում է, և նրան կենսակարարածք է պետք ապրելու և սնվելու համար»:** Արդյունքում՝ ցամաքային էքսպանսիա դեպի Արևելյան Եվրոպա, ապա՝ ԽՍՀՄ տարածք:

Որոշակի զուգահեռներ կարելի է տեսնել նաև միջազգային իրավունքի նենգափոխման և միջազգային նորմերի նկատմամբ սեփական իրավունքի գերակայության սահմանման համատեքստում: Ժամանակին համանման կերպով գործեց Նացիստական Գերմանիան, որը, բացահայտորեն անտեսելով Ազգերի լիգան ու միջազգային պայմանագրերը, առաջնորդվեց «բնական իրավունքի» և ուժի դիրքերից՝ բռնակցելով (անեքսիայի ենթարկելով) Ավստրիան ու Չեխոսլովակիան: Նույնօրինակ մեթոդաբանությամբ է գործում նաև Անկարան. չստորագրելով ՄԱԿ-ի «Ծովային իրավունքի մասին» կոնվենցիան (UNCLOS)՝ Թուրքիան ձևավորում է սեփական միակողմանի օրենսդրությունը և հարմար առիթի դեպքում ռազմածովային նավատորմի միջոցով փորձելու է պարտադրել սեփական կամքը՝ անտեսելով ՄԱԿ-ի իրավական նորմերն ու ԵՄ-ի հորդորները»:

Ամեն դեպքում հարկ է արձանագրել, որ թուրք հասարակությունն իր պատմական ուղիով և մշակութային արմատներով ծովային ազգ չէ. ուստի բարդ է միանշանակ պնդել՝ արդյո՞ք «Կապույտ հայրենիքը» ներքին սոցիալական պահանջմունք է, թե՞ վերնախավի կողմից վերևից պարտադրված գաղափարախոսություն: Ինչևէ, Անկարայի կողմից շրջանառվող այն վտանգավոր դրույթը, թե «Թուրքիայի աշխարհագրական սահմանները փոքր են սեփական ամբիցիաների համար, ուստի երկիրն իրավունք ունի վերագծելու քարտեզները՝ հանուն ազգային-պետական շահերի», հիմք է տալիս «Կապույտ հայրենիք» դոկտրինն ուղղակիորեն որակել որպես 21-րդ դարի թուրքական ռեվիզիոնիզմի և ծավալապաշտական (ֆաշիստական) քաղաքականության ակնառու դրսևորում:

Առաջին հայացքից կարող է թվալ, թե այս առումով Հայաստանի Հանրապետության համար ենթադրվող վտանգներն անհամեմատ հեռու են գտնվում նրա աշխարհագրական սահմաններից, մինչդեռ այն պետությունները, որոնք որդեգրում են առավելապաշտական վարքագիծ ծովում, նույն սկզբունքներն են կիրառում ցամաքում: Հետևաբար, այն դեքում, եթե

Անկարային հաջողվի ուժի կամ ռազմական շանտաժի միջոցով միջազգային հանրությանը պարտադրել «Կապույտ հայրենիքի» իրավական կանոնները ծովում, ապա Հարավային Կովկասում նա կգործի էլ ավելի անկաշկանդ ու կոշտ մեթոդներով՝ չունենալով միջազգային իրավունքի կամ պատժամիջոցների վախը: Այնպես որ, Թուրքիայի ծովային հավակնությունների հայելում արտացոլված է Հայաստանի անվտանգային միջավայրի հնարավոր վատթարացումը:

Գրականություն և աղբյուրներ

1. Shipping and Ports. *World Bank Group*,
<https://www.worldbank.org/ext/en/topic/transport/shipping-and-ports>
2. Gül, M. (2016). Güvenlikteki kavramsal değişim ve Türkiye'nin güvenlik yaklaşımı ve politikalarına etkileri. *Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 21(1), 303-320.
3. Միմավորյան, Ա. (2025). Մեկ ծով, երկու հակադիր օրակարգ. Աթենք–Անկարա հակասությունները Էզեյան ծովում.
ԱՌՎԱԿ հայկական վերլուծական կենտրոն,
<https://arvak.am/մեկ-ծով-երկու-հակադիր-օրակարգ-աթենք/>
4. De Vivero, J. L. S., & Mateos, J. C. R. (2006). Maritime Europe and EU enlargement. A geopolitical perspective.
Marine policy, 30(2), 167-172.
5. Միմավորյան, Ա. (2025). Իսրայել-Հունաստան-Կիպրոս ռազմավարական դաշինքի որոշ հարցերի մասին. *ԱՌՎԱԿ հայկական վերլուծական կենտրոն*.
<https://arvak.am/իսրայել-հունաստան-կիպրոս-ռազմավար/>
6. Türkiye-Libya Deniz Mutabakatı'nın Fikir Babası Tümamiral Dr. Cihat Yaycı SDE'de Konuştu.
Stratejik Düşünce Enstitüsü, 05.12.2019,
<https://www.sde.org.tr/faaliyetler/turkiye-libya-deniz-mutabakatinin-fikir-babasi-tumamiral-dr-cihat-yayci-sdede-konustu-faaliyeti-14295>
7. Sakarya Gaz Sahası'nda yıl sonu hedefi 7,5 milyar metreküp.
Akşam Gazetesi, 01.06.2026,
<https://www.aksam.com.tr/ekonomi/sakarya-gaz-sahasinda-yil-sonu-hedefi-75-milyar-metrekup/haber-1671436>
8. Միմավորյան, Ա. (2026). Ստամբուլի ջրանցքը ներքաղաքական և աշխարհաքաղաքական չափումներում. *ԱՌՎԱԿ հայկական վերլուծական կենտրոն*.
<https://arvak.am/ստամբուլի-ջրանցքը-ներքաղաքական-և-աշխ/>
9. Simavoryan, A. (2020). The Istanbul Canal or New Bosphorus.
Orbeli Center, June, 18, 2020,
<https://orbeli.am/en/post/476/2020-06-18/The+Istanbul+Canal+or+New+Bosphorus>
10. Mavi Vatan kanunu nedir? DEHUKAM'ın düzenlediği etkinlikte, "Türk Deniz Yetki Alanları Kanun Taslağı" A'dan Z'ye konuşuldu.

HaberDenizde.com, 14.05.2026,

<https://www.haberdenizde.com/denizde-gundem/mavi-vatan-kanunu-nedir/>

11. CHP ‘Mavi Vatan Yasası’na destek verdi: ‘Uluslararası ortamda karşılığı olur’.

Cumhuriyet gazetesi, 15.05.2026,

<https://www.cumhuriyet.com.tr/turkiye/chp-mavi-vatan-yasasi-na-destek-verdi-uluslararasi-ortamda-karsiligi-olur-2503870>

12. Cem Gürdeniz. Mavi Vatan ve Deniz Yetki Alanları Yasası.

Türk Asya Stratejik Araştırmalar Merkezi, 18.05.2026,

https://tasam.org/tr-TR/Icerik/75312/mavi_vatan_ve_deniz_yetki_alanlari_yasasi