Աբխազիայով անցնող երկաթուղու և ավտոմայրուղու ճակատագիրը. սառեցված հնարավորությունների քննություն արդի զարգացումների խորապատկերին (Մաս II)

Սարգսյան Վ. Դ.

Սեղմագիր

Հոդվածը նվիրված է 1992–1993 թթ. վրաց-աբխազական զինված հակամարտության հետևանքով շահագործումից դուրս մնացած Աբխազական երկաթուղու և ավտոմայրուղու վերականգնման հիմնախնդրի վերլուծությանը: Ուսումնասիրվում են նշված հաղորդակցությունների վերագործարկման վերաբերյալ բանակցային գործընթացի հիմնական փուլերն ու բովանդակությունը, ինչպես նաև դրանց տեղն ու դերը տարածաշրջանային և միջազգային տրանսպորտային երթուղիների համակարգում: Քննարկվում են համապատասխան նախաձեռնությունների իրականացման իրավական, քաղաքական և տնտեսական ասպեկտները, վերլուծվում են շահագրգիռ կողմերի դիրքորոշումներն ու պայմանավորվածությունների ձեռքբերմանը խոչընդոտող գործոնները: Գնահատվում են տրանսպորտային հաղորդակցության վերականգնման հնարավոր հետևանքները տարածաշրջանային տրանսպորտա-լոգիստիկ կապերի, ինչպես նաև Հարավային Կովկասի քաղաքական-տնտեսական ճարտարապետության վերաձևավորման համատեքստում:

Բանալի բառեր: *Աբխազական երկաթուղի, ավտոմայրուղի, վրաց-աբխազական պատերազմ, բանակցային գործընթաց, վերագործարկում, ռուս-վրացական հարաբերություններ, տարածաշրջան, միջազգային տրանսպորտային ուղիներ:*

Судьба железной дороги и автомобильной магистрали, проходящих через Абхазию: анализ замороженных возможностей на фоне современных процессов (Часть II)

Саркисян В. Д.

Аннотация

Статья посвящена анализу проблематики восстановления Абхазской железной дороги и автомобильной магистрали, выведенных из эксплуатации в результате грузино-абхазского вооруженного конфликта 1992–1993 гг. Исследуются основные этапы и содержание переговорного процесса по вопросу возобновления функционирования указанных коммуникаций, а также их место в системе региональных и международных транспортных маршрутов. Рассматриваются правовые, политические и экономические аспекты реализации соответствующих инициатив, анализируются позиции заинтересованных сторон и факторы, препятствующие достижению договорённостей. Оцениваются возможные последствия восстановления транспортного сообщения для региональных транспортно-логистических связей и политико-экономической конфигурации Южного Кавказа.

Ключевые слова: *Абхазская железная дорога, автомагистраль, грузино-абхазская война, переговорный процесс, возобновление, российско-грузинские отношения, регион, международные транспортные маршруты.*

The fate of the railway and highway passing through Abkhazia: An analysis of frozen opportunities amid contemporary developments (Part 2)

Sarkisyan V. D.

Annotation

This article addresses the issue of the restoration of the Abkhaz Railway and the adjacent highway, which were rendered inoperative as a consequence of the 1992–1993 Georgian-Abkhaz armed conflict. The study examines the principal stages and dynamics of the negotiation process surrounding the reopening of these transport communications and evaluates their significance within the broader framework of regional and international transport corridors. Particular attention is devoted to the legal, political, and economic aspects of the proposed initiatives, as well as to the positions and interests of the stakeholders involved. The article further assesses the prospective impact of restoring these transport links on regional transport and logistics connectivity and on the evolving political and economic landscape of the South Caucasus.

Keywords: *Abkhazian railway, highway, Georgian-Abkhaz war, negotiation process, reopening, Russian-Georgian relations, region, international transport corridors.*

Աբխազիայով անցնող երկաթուղու և ավտոմայրուղու ճակատագիրը. սառեցված հնարավորությունների քննություն արդի զարգացումների խորապատկերին[1]

Վահե Դ. Սարգսյան[2]

(Մաս II, *տե՛ս՝ Մաս I*)

Աբխազական երկաթուղու և մայրուղու ճակատագիրը 1992–1993 թթ. վրաց-աբխազական պատերազմից հետո

ա. Իրավաքաղաքական գործընթացներ

Վրաց-աբխազական պատերազմի սկզբին՝ 1992 թ. օգոստոսի 12-ի լույս 13-ի գիշերը, նպատակ ունենալով խափանել Վրաստանի ռազմաքաղաքական ղեկավարության կողմից մշակված «Սուր» պլանի իրագործումը և կասեցնել վրացական զորքերի տեղաշարժը, Վրաստանի Զուգդիդի շրջանի «Ինգիրի» կայարանի մոտ աբխազական գվարդիայի հետախուզական ուժերի ուժերով ու միջոցներով պայթեցվել է երկաթուղու՝ Ինգուրի գետի վրայով անցնող երկաթուղային կամուրջը[3]: Այնուհետև երկաթուղային կամրջի քանդված բացվածքի երկայնքով փայտե հատակ է դրվել, որն օգտագործվում էր հետիոտների կողմից:

Ինգուրի գետի վրայով անցնող երկաթուղային կամրջի բացվածքներից մեկը պայթեցվել է 1993 թ. նոյեմբերին, երբ արդեն ավարտվել էր վրաց-աբխազական արյունալի պատերազմը: Պայթեցումից հետո փայտե տախտակամած դրվեց նրա հենարանների վրա, և նրանով սկսեցին տեղաշարժվել հետիոտները՝ Զուգդիդի (Վրաստանի կողմից) Գալիի (աբխազական կողմից) շրջանների մեգրել բնակիչները[4]:

2008 թ. հոկտեմբերի 24-ին կամրջի հերթական պայթեցման պատճառով հետիոտների համար ծառայող փայտե կոնստրուկցիաները փլուզվեցին: Թբիլիսին

---

[1] Հոդվածը խմբագրություն է փոխանցվել է 06.11.2026 թ.:

[2] Պատմական գիտությունների թեկնածու, ՀՀ ԳԱԱ պատմության ինստիտուտի Սփյուռքի և հայ գաղթօջախների պատմության բաժնի գիտաշխատող: Գիտական հետաքրքրությունները՝ Վրաստանի հայության, մասնավորապես՝ ջավախահայության հիմնախնդիրներ, Հայաստան–Վրաստան հարաբերություններում առկա բազմաբնույթ հիմնահարցեր, Վրաստանի տեղաբնիկ ժողովուրդների ու ազգային փոքրամասնությունների խնդիրներ: Հեղինակ է 1 մենագրության և ավելի քան 40 հոդվածի:

[3] Авидзба Аслан, Аджинджал Рисмаг, Краткая хроника Отечественной войны народа Абхазии 1992–1993 годов. http://apsnyteka.org/file/Avidzba-A_Ajinjal-R_Kratkaya_hronika_OVNA_1992-1993.pdf (բեռնման օրը՝ 31.07.2023). Ըստ մեկ այլ աբխազ հեղինակ Վիտալի Շարիայի՝ Ինգուր գետի վրայով երկաթուղային կամուրջը պայթեցվել է 1992 թվականի օգոստոսի 14-ի գիշերը: Տե՛ս՝ Виталий Шария, «Рельсы, рельсы, шпалы, шпалы…». *Эхо Кавказа,* 28.08.2015, https://www.ekhokavkaza.com/a/27214476.html (բեռնման օրը՝ 31.07.2023): Երկաթուղային կամրջի խարխլումից հետո Թբիլիսիում հրատապ որոշում է կայացվել վրացական զորքերի հիմնական մասը Աբխազիա ուղարկել մայրուղով և Փոթի քաղաքում ձևավորել ծովային դեսանտ, որը ռուսական Սևծովյան նավատորմի ուժերով և միջոցներով ափ է իջեցվել հաջորդ օրը՝ 1992 թ. օգոստոսի 15-ին, Գագրա քաղաքի շրջակայքում:

[4] Абхазия и Грузия жгут последние мосты, *Коммерсантъ,* 25.10.2008, https://www.kommersant.ru/doc/1047637 (բեռնման օրը՝ 06.09.2023).

դիվերսիոն գործողության և կամրջի նպատակամիտված պայթեցման համար մեղադրեց ռուսական զինվորականներին, Սուխումը՝ վրացական հատուկ ծառայություններին[5]: Երկաթուղային կամուրջը ևս մեկ անգամ պայթեցվեց մի քանի ամիս անց՝ 2009 թ. հունվարի 27-ին: Վրացական կողմը վերստին մեղադրեց Աբխազիայի զինված ուժերին՝ հայտարարելով, որ կամրջի պայթեցումը *«Գալիի շրջանի վրացի բնակչությանը արգելափակելու միտումնավոր քաղաքականության շարունակությունն է»*, աբխազական կողմը կամրջի պայթեցման մեղքը վերստին բարդեց վրացի դիվերսանտների վրա՝ վրացական կողմի հայտարարություններն անվանելով *«լկտի հորինվածք»*[6]:

Լրագրող, քաղաքագետ Սպարտակ Ժիդկովի վկայությամբ՝ 1994 թ. հունվարի 20-ին, ՌԴ նախագահ Բորիս Ելցինի՝ Թբիլիսի այցի նախօրյակին, Աբխազիայի Գալիի շրջանում աճող աբխազա-վրացական (մեգրելական) լարվածության պայմաններում աբխազները պայթեցրել են Ինգուր գետի վրայով անցնող ավտոմոբիլային կամուրջը՝ վախենալով Զուգդիդիի շրջանում կենտրոնացած վրացական ջոկատների ներխուժումից[7]: Ըստ համացանցում զետեղված մեկ տեղեկության՝ ավտոմոբիլային կամուրջը նորոգվել էր 1994 թ. հունիսի 26-29-ը ընկած ժամանակահատվածում՝ ռուսական խաղաղապահ զորքերի ուժերով[8]:

Փաստենք, որ ռուս խաղաղապահներն Աբխազիայում տեղակայված են 1994 թ. հուլիսի 23-ից: *«Ազդեցիկ անձինք»* տեղեկատվական և վերլուծական ամսագիրը տպագրել է 2006 թ. Աբխազիայի ամենաազդեցիկ դեմքերից մեկի՝ Աբխազիայի հերոս, Պատվո և փառքի 1-ին դասի շքանշանի ասպետ, գեներալ-լեյտենանտ, 1993–1996 և 2005–2007 թթ. Աբխազիայի չճանաչված հանրապետության պաշտպանության նախարար Սուլթան Սոսնալիևի ծավալուն հարցազրույցը՝ ուղեկցելով այն խնդրին վերաբերող որոշ փաստագրական տվյալներով: Ըստ այդ հրապարակման՝ 2006 թ. դրությամբ խաղաղապահների անձնակազմի թիվը կազմել է 2030, զրահատեխնիկայինը՝ 133 միավոր: Հյուսիսային Կովկասի ամենահայտնի և խարիզմատիկ ռազմական գործիչներից մեկը համարվող Սուլթան Սոսնալիևը նշված հարցազրույցում հայտնել է, որ Վրաստանում ռուսական խաղաղապահ զորակազմ տեղակայելու որոշումը կայացրել են երկու երկրների նախագահները՝ Բ. Ելցինը և Էդ. Շևարդնաձեն: Նրանց աջակցել են ԱՊՀ երկրների ղեկավարները, որոնք ռուսներին իրավունք են տվել այնտեղ ներկայացնելու ԱՊՀ կոլեկտիվ խաղաղապահ ուժերը: Սուլթան Սոսնալիևը հայտնել է նաև, որ տվյալ փուլում ԱՊՀ պետությունների ղեկավարների խորհուրդը երկարաձգել էր ռուս խաղաղապահների մանդատը, իսկ Վրաստանը սեփական ցանկությամբ չէր կարող միակողմանիորեն փոխել

[5] Նույն տեղում: Հատկանշական է, որ նույն օրը Աբխազիայի խորհրդարանն ընդունել էր *«Աբխազիայի Հանրապետության պետական սահմանը հաստատելու մասին»* բանաձևը:

[6] Взорван мост, соединявший приграничные села Абхазии и Грузии. *Кавказский Узел,* 27.01.2009, https://www.kavkaz-uzel.eu/articles/148661/ (բեռնման օրը՝ 06.09.2023).

[7] Спартак Жидков, Бросок малой империи, Майкоп, 1996, ст. 359-360.

[8] Ингури, материал из Википедии – свободной энциклопедии. *Wikipedia,* https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%98%D0%BD%D0%B3%D1%83%D1%80%D0%B8 (բեռնման օրը՝ 03.11.2023).

խաղաղապահ ուժերի մանդատը, համաձայն որի ռուս զինվորներն ու սպաները տեղակայված են Աբխազիայի և Վրաստանի սահմանին. դրա համար անհրաժեշտ էր խաղաղապահներ տեղակայելու որոշում կայացրած բոլոր պետությունների ղեկավարների որոշումը[9]:

Մինչ 2008 թվականը՝ միջազգայնորեն չճանաչված, 2008 թվականից՝ մասամբ ճանաչված վրաց-աբխազական սահմանին այս կամ այն կերպ գործել են մի քանի, այսպես կոչված, տեղական անցակետեր, որոնք, բնականաբար, չեն ճանաչվել պաշտոնական Վրաստանի կողմից, իսկ աբխազական կողմը պաշտոնականացրել է այդ անցակետերից ոչ բոլորը՝ պարբերաբար փակելով շատերն ու հայտարարելով, թե տվյալ փուլում կոնկրետ որոնք են Աբխազիայի իշխանությունների կողմից համարվել պաշտոնական անցակետեր:

2005 թ. գարնանը Վրաստանի Զուգդիդի շրջանային բյուջեի միջոցներով վերականգնվել է Ինգուր գետի վրայով անցնող և նույնանուն շրջանի Խուրչա գյուղը Աբխազիայի Գալիի շրջանի գյուղերի հետ կապող ճանապարհային կամուրջը: Երկաթե կոնստրուկցիայով կամուրջը, որը կառուցվել էր դրանից մի քանի տարի առաջ ՄԱԿ-ի առաքելության միջոցներով, ավերվել էր 2005 թ. մայիսի 14-ին՝ ծանր բեռ տեղափոխելու պատճառով առաջացած վթարի հետևանքով[10]:

Վրաց-աբխազական հարաբերությունների սրմամբ պայմանավորված՝ 2008 թ. հոկտեմբերին աբխազական կողմը ոչնչացրել է Ինգուրի գետի վրա առկա մի քանի ինքնաշեն հետիոտնային կամուրջներ՝ կանխելու տվյալ փուլում արդեն մասամբ ճանաչված սահմանի ապօրինի հատումը: Ըստ ՄԱԿ-ի Գլխավոր քարտուղարի՝ Աբխազիայում և Վրաստանում տիրող իրավիճակի վերաբերյալ զեկույցում ներկայացված հաղորդման՝ տվյալ ժամանակ պայթեցվել են Շամգոնա և Թագիլոնի գյուղերի շրջանում գտնվող կամուրջները, իսկ Օտոբայա և Օրսանտիա գյուղերի միջև գտնվող ևս մեկ կամուրջ ապամոնտաժվել և շրջապատվել է փշալարերով: Թագիլոնիի կամուրջը տեղի բնակիչները վերականգնել են դեկտեմբերին: Արդյունքում՝ Աբխազիայի իշխանությունները հայտնել են, որ պաշտոնական են 3 անցակետեր՝ Ինգուրի գետի կամրջի վրա և Սաբերիո ու Երկրորդ Օտոբայա գյուղերի շրջանում: ՄԱԿ-ի փաստաթղթում նշված է, որ, այնուամենայնիվ, դրանից հետո եղել են դեպքեր, երբ տեղի բնակչությունը շարունակել է այլ վայրերից, այդ թվում՝ գետը հատելու միջոցով, մի կողմից անցնել հակառակ կողմը[11]:

2009 թ. ապրիլի 30-ին Մոսկվայում տեղի ունեցավ ՌԴ-ի հետ Աբխազիայի Հանրապետության և Հարավային Օսիայի Հանրապետության միջև պետական սահմանի պաշտպանության համատեղ ջանքերի վերաբերյալ երկկողմ համաձայնագրերի

[9] «Персоны Влияния», 2006, сентябрь, N 2, с. 22-25.

[10] В Грузии начнутся работы по восстановлению моста через Ингури. *Кавказский Узел,* 17.05.2005, https://www.kavkaz-uzel.eu/articles/75259/ (բեռնման օրը՝ 07.11.2023).

[11] Организация Объединенных Наций, Совет Безопасности, Доклад Генерального секретаря о положении в Абхазии, Грузия, представленный во исполнение резолюции 1839 (2008) Совета Безопасности. 3 февраля 2009. *UNHCR, Агентство ООН по делам беженцев, Refworld, Глобальная база данных по законодательства и директивыных документов,* 03.02.2009, https://www.refworld.org.ru/country,,UNSC,,GEO,,4992e01c2,0.html (բեռնման օրը՝ 04.11.2023).

ստորագրման արարողությունը, որի ժամանակ ՌԴ-ի, Աբխազիայի և Հարավային Օսիայի նախագահների ներկայությամբ ստորագրվեցին ՌԴ ԱԴԾ-ի, Աբխազիայի Պետական անվտանգության ծառայության և Հարավային Օսիայի ՊԱԿ-ի միջև համագործակցության և փոխգործակցության մասին միջգերատեսչական համաձայնագրեր: Դրանցով ռուսական կողմն աջակցելու էր Աբխազիայի և ՀՕ-ի կառավարական մարմիններին կադրերի պատրաստման և ընդհանրապես ազգային սահմանային ծառայությունների ձևավորման հարցում[12]: Արդյունքում՝ ռուս և աբխազ սահմանապահները սկսեցին համատեղ պահպանել Աբխազիայի պետական սահմանը՝ տեղակայվելով Աբխազիայի բոլոր անցակետերում, մասնավորապես՝ Ինգուրի գետի գլխավոր կամրջի վրա, Գալիի շրջանի ստորին գոտում, օդանավակայանում, ծովային նավահանգիստներում և Փսոու գետի երկայնքով՝ ռուս-աբխազական սահմանին: (Վրաստանի հետ Աբխազիայի ցամաքային սահմանի երկարությունը, ներառյալ Կոդորի կիրճը, 162,8 կմ է, ծովայինը՝ 215,5 կմ: Ցամաքային սահմանի շուրջ 65 կմ երկարությամբ հատվածն անցնում է Ինգուրի գետով):

2009 թ. ապրիլի 30-ին Մոսկվայում Ռուսաստանի և Աբխազիայի նախագահներ Դմիտրի Մեդվեդևը և Սերգեյ Բաղապշը ստորագրեցին Աբխազիայի Հանրապետության պետական սահմանի պաշտպանությանն ուղղված համատեղ ջանքերի մասին համաձայնագիր: Նույն օրը սահմանապահների առաջին շարասյունը մտավ Աբխազիայի տարածք և դիրքեր գրավեց աբխազա-վրացական սահմանին՝ Ինգուրի գետի երկայնքով: Մայիսի 15-ին Աբխազիայի նախագահ Սերգեյ Բաղափշը հայտարարեց, որ ռուս սահմանապահների ընդհանուր թիվը կազմում է 1341 մարդ, աբխազներինը՝ մոտ 220[13]: Հավելենք, որ ՌԴ իշխանությունների որոշմանը դեմ է արտահայտվել Վրաստանի ԱԳՆ-ն, ավելի ուշ վրացական կողմը համաձայնագրի ստորագրումն անվանեց *«սադրիչ քայլ»*:

ՌԴ-ի կողմից Աբխազիայի անկախության ճանաչումից և վերոնշյալ համաձայնագրերի արդյունքում ռուս սահմանապահների տեղակայումից հետո, երբ վրաց-աբխազական փաստացի սահմանը Ռուսաստանի ու Աբխազիայի կողմից ճանաչվեց իբրև պետական սահման, ռուս զինվորականներն անհամեմատ խստացրեցին վրաց-աբխազական սահմանի վերահսկողությունը՝ անցկացնելով փշալարեր և կատարելով ամրաշինական աշխատանքներ: Այս և հետագա ժամանակահատվածում մշտապես խոսվել է մասամբ ճանաչված սահմանի տարբեր հատվածներում այս կամ այն կերպ գործող անցակետերի թվի կրճատման մասին: Տվյալ իրողությամբ պայմանավորված մեծապես դժվարացել է նաև

[12] Сегодня Россия подпишет соглашения с Абхазией и Южной Осетией об охране границы. *Кавказский Узел,* 30.04.2009, https://www.kavkaz-uzel.eu/articles/153576 (բեռնման օրը՝ 06.09.2023), Соглашение между Российской Федерацией и Республикой Абхазия о совместных усилиях в охране государственной границы Республики Абхазия, 30 апреля 2009 года. *Администрация Президента России,* 30.04.2009, http://www.kremlin.ru/supplement/190 (բեռնման օրը՝ 06.09.2023), Соглашение между Российской Федерацией и Республикой Южная Осетия о совместных усилиях в охране государственной границы Республики Южная Осетия, 30 апреля 2009 года. *Администрация Президента России,* 30.04.2009, http://www.kremlin.ru/supplement/191 (բեռնման օրը՝ 06.09.2023).

[13] Багапш: главное для Абхазии – безопасность границы с Грузией. *Кавказский Узел,* 16.05.2009, https://www.kavkaz-uzel.eu/articles/154211 (բեռնման օրը՝ 17.10.2023).

սահմանի տարբեր կողմերում հայտնված շրջանների՝ Գալիի և Զուգդիդիի վրացի (մեգրել) բնակիչների շփումը: Այս կամ այն անցակետի փակումով մեծացել է Գալիի շրջանի բնակավայրերի և գործող այլ անցակետերի միջև հեռավորությունը, թանկացել տեղաշարժը՝ լրացուցիչ դժվարություններ ստեղծելով առևտրի և հումանիտար կապերի համար: Այս ամենը տարիների ընթացքում հանգեցրել է վրաց-աբխազական սահմանն ապօրինի հատողների, հետևաբար նաև՝ դժբախտ պատահարների, բերման ենթարկվողների, տուգանվողների թվի ավելացմանը: Գործող անցակետերից օգտվել են այն քաղաքացիները, ովքեր ունեցել են կամ աբխազական, կամ ռուսական անձնագիր, կամ Աբխազիայի իշխանությունների կողմից տրված հատուկ անցագիր և, այսպես կոչված, *«թիվ 9 ձևաթուղթ»*: Հավելենք նաև, որ Աբխազիայում աբխազական անձը հաստատող փաստաթուղթ ունենալը պարտադիր դարձավ 2008 թ. օգոստոսյան պատերազմից հետո, երբ ՌԴ-ն ճանաչեց Աբխազիայի անկախությունը: Մինչ այս վավեր էին համարվում խորհրդային անձնագրերը կամ անչափահասների ծննդյան վկայականները: Պատերազմից հետո Գալիի վրացիների համար ներդրվեց «թիվ 9» հատուկ ձևաթուղթ, որը կարող էր ամեն ամիս թարմացվել՝ հաստատելով Գալիում բնակության վայրը և տալով որոշակի իրավունքներ (օրինակ, դրանով կարելի էր հատել սահմանը): 2008 թ. իրադարձություններից հետո շատ վրացիներ ստացան աբխազական անձնագրեր, սակայն դրանք չեղարկվեցին նրանց համար 2013 թվականին այն բանից հետո, երբ ուժի մեջ մտավ օրենք, համաձայն որի Աբխազիայի քաղաքացիները, իբրև երկրորդ քաղաքացիություն, կարող էին ունենալ միայն ՌԴ քաղաքացիություն [*հիշեցնենք՝ Գալիի գրեթե բոլոր վրացի բնակիչներն ըստ Աբխազիայի իշխանությունների հայտարարությունների, ունեցել են Վրաստանի քաղաքացիության անձնագրեր* (Գալիի շրջանի ղեկավար Թեմուր Նադարայան 2017 թ. հայտարարել է, որ նույն շրջանի էթնիկ վրացիների (մեգրելների) 96%-ից ավելին ունի Վրաստանի քաղաքացիություն)]: Այդ հենքի վրա 2014 թ. չեղարկվել է շուրջ 25 հազար աբխազական անձնագիր: 2017 թ. հունիսից «թիվ 9 ձևը», որը թարմացվում էր ամեն ամիս և արժեր 200 ռուբլի ($3,50), աստիճանաբար սկսեց փոխարինվել կացության թույլտվության փաստաթղթով: Հավելենք, որ, չնայած վերջինս թույլ էր տալիս անցնել Գալիի շրջանից դեպի Վրաստանի կողմից վերահսկվող տարածք, բայց դրանով իսկ այն կրողը հավասարեցվում էր օտարերկրացու կարգավիճակին: 2021 թ. տվյալներով՝ Գալիի շրջանի 30 հազար բնակիչներից միայն մոտ հազարն է ունեցել աբխազական անձնագիր. Աբխազիայի քաղաքացիություն ստանալու համար դիմողներից շատերը մերժվել են, քանի որ նրանք Վրաստանի քաղաքացիություն են ունեցել:

Չնայած որ 2013 թ. մայիսին Աբխազիայի իշխանությունների կողմից բացվեց 5լրացուցիչ անցակետ՝ 4 հետիոտնային և մեկ ավտոմոբիլային, և Ինգուրի գետի վրա գտնվող կամրջի վրայի հիմնական անցակետի հետ միասին դրանք դարձան 6, այդուհանդերձ, 2016 թ. ակտիվացան քննարկումները դրանց թվի կրճատման շուրջ: Աբխազական կողմի համապատասխան որոշումների արդյունքում նույն թվականի մարտ–ապրիլից մեկնարկեց անցակետերի փակման գործընթացը: Հավելենք, որ Աբխազիայի

կառավարությունը 2016 թ. մարտին *«Պետական սահմանների մասին»* օրենքում փոփոխություններ է մտցրել, որոնցով, ի թիվս այլ միջոցառումների, նախատեսվում էր անցակետերի կրճատում՝ վարչական սահմանն ավելի լավ վերահսկելու նպատակով:

Անցակետերի փակման վերաբերյալ հիմնականում երկու հակադիր մոտեցումներ են շրջանառվել.

1. Գալիի շրջանի էթնիկ վրացի (մեգրել) բնակիչների համար անցակետերի փակումը լրացուցիչ և երբեմն անհաղթահարելի խոչընդոտներ կստեղծի մայրենի լեզվով կրթություն ստանալու, բժշկական ծառայությունների մատուցման, առևտրի և հարազատների միջև շփումների համար. սա է եղել թե՛ Գալիի շրջանի ազգությամբ ոչ աբխազ բնակիչների, թե՛ պաշտոնական Վրաստանի, թե՛ Վրաստանին հովանավորող միջազգային (հիմնականում արևմտյան) կազմակերպությունների տեսակետը,

2. Աբխազիայի իշխանությունների պնդմամբ՝ բոլոր պայմանները ստեղծվել են, որպեսզի Գալիի շրջանի բնակիչները տեղաշարժվեն Ինգուրիի կամրջով, ինչի համար բարելավվել են ենթակառույցները, ներդրվել լրացուցիչ փոխադրամիջոցներ, իսկ դժգոհողների մեծամասնությունը նրանք են, ովքեր գումար են վաստակել մաքսանենգությունից և ապօրինի բիզնեսով են զբաղվել:

2016–2017 թթ. Աբխազիայի ղեկավարության կողմից անցակետերի թվի կրճատման ուղղությամբ ձեռնարկած քայլերի արդյունքում Գալիի շրջանի բնակիչներին թույլատրվեց օգտվել հիմնականում Ինգուրի գետի գլխավոր կամրջի վրա տեղակայված անցակետից:

2022 թ. սեպտեմբերին Աբխազիայի Պետական անվտանգության ծառայության սահմանապահ ջոկատի ղեկավար Ռուստամ Լատիպովը հայտարարել է, որ Աբխազիայի և Վրաստանի միջև պետական սահմանի վրա երկու անցակետ կա, որտեղ սահմանային հսկողություն են իրականացնում աբխազ և ռուս զինվորականները: Ըստ պաշտոնյայի՝ Աբխազիայի կառավարության հրամանի համաձայն աբխազա-վրացական սահմանը հատելու համար հանրապետության բնակիչները պետք է ունենան կամ աբխազական ներքին անձնագիր, կամ աբխազական օտարերկրյա անձնագիր, կամ կացության թույլտվություն: Ռուստամ Լատիպովը պաշտոնապես հայտնել է նաև, որ «թիվ 9 ձևը» (տեղեկանք քաղաքացու գրանցման և նրա հետ հաշվառված անձանց մասին) դադարել է գործել 2022 թ. հունվարից[14]: 2023 թ. հուլիսին տված իր մեկ այլ հարցազրույցում Ռ. Լատիպովը հայտարարել է, որ, շնորհիվ բացատրական աշխատանքների և այլնի, Ինգուրի գետի երկայնքով աբխազա-վրացական պետական սահմանը խախտողների թիվը գնալով նվազել է՝ հավելելով, որ ռուսական կողմի հետ միջկառավարական համաձայնագրի շրջանակներում նախատեսվում է վերակառուցել «Ինգուր» անցակետը, որտեղով հիմնականում շարժվում են

[14] Режим перехода: кто и как может пересекать абхазо-грузинскую границу. *Sputnik Абхазия,* 15.09.2022, https://sputnik-abkhazia.ru/20220915/rezhim-perekhoda-kto-i-kak-mozhet-peresekat-abkhazo-gruzinskuyu-granitsu-1041495659.html (բեռնման օրը՝ 18.10.2023). Ըստ պաշտոնյայի՝ «Ինգուր» անցակետով օրական սահմանը հատում է միջինը 1200 մարդ:

Գալիի շրջանի բնակիչները, Ինգուր ՀԷԿ-ի աշխատողները, որոշ դեպքերում Աբխազիայի քաղաքացիները, ովքեր համապատասխան մարմիններից Վրաստանի տարածք մեկնելու թույլտվություն են ստացել տարբեր տեսակի մարդասիրական հարցերով, ինչպես նաև միջազգային կազմակերպությունների աշխատակիցների փոքր տոկոսը[15]:

բ. Տնտեսական ասպեկտ

Աբխազիայի Հանրապետության կառավարության և «Ռուսական երկաթուղիներ» ՓԲԸ-ի միջև 2004 թվականի հուլիսի 19-ի Համաձայնագրի համաձայն՝ աշխատանքներ են իրականացվել Աբխազական երկաթուղու վրա՝ Փսոու գետի կամրջից մինչև Սուխում կայարան գծի հատվածում: Աշխատանքի ավարտված ծավալը դրամական արտահայտությամբ կազմել է 240 մլն ռուբլի ($8,8 մլն), այն հնարավորություն է տվել ուղևորափոխադրումներ իրականացնելու Սուխումի և Սոչիի միջև (էլեկտրագնացքով) և Սուխում–Մոսկվա ու Սուխում–Ռոստով վագոնները միացնել Ադլեր–Մոսկվա գնացքին[16]: Արդյունքում՝ Աբխազիան Մոսկվային կապող առաջին «հետպատերազմյան» գնացքը գործարկվել է 2004 թվականի սեպտեմբերի 12-ին[17]:

2005 թ. դրությամբ Աբխազական երկաթուղով գործել են Սուխում–Մոսկվա և Սուխում–Ադլեր մարդատար գնացքները: Բեռնափոխադրումներ գործնականում չեն եղել: Երկաթուղու աշխատակիցների թիվը կրճատված է եղել 7 անգամ և կազմել մոտ 500 մարդ: Նույն թվականի հուլիսի 19-ին Սուխումում ստորագրված արձանագրության համաձայն՝ Աբխազիայի, Ռուսաստանի և Վրաստանի[18] ներկայացուցիչների կողմից պլանավորվել է Անդրկովկասյան երկաթուղու աբխազական հատվածի համատեղ ուսումնասիրություն, որն իրականացվել է 2005 թ. հոկտեմբերի 17-23-ը: Ուսումնասիրելով 194 կմ երկաթուղային գիծ Փսուից (Աբխազիա) դեպի Ինգիրի (Վրաստանի Զուգդիդի շրջան) կայարան՝ փորձագետները եզրակացրել են, որ երկաթուղին «Փսոու» կայարանից

[15] Государственная граница Абхазии: ситуация на пунктах пропуска "Псоу" и "Ингур". *Sputnik Абхазия,* 28.07.2023, https://sputnik-abkhazia.ru/20230728/gosudarstvennaya-granitsa-abkhazii-situatsiya-na-punktakh-propuska-psou-i-ingur-1047166202.html, (բեռնման օրը՝ 18.10.2023). Ռ. Լատիպովը փաստել է, որ կան առանձին դեպքեր, երբ Ռուսաստանի քաղաքացիները դիմում են Աբխազիայի սահմանը հատելու և «Ինգուր» անցակետով Վրաստան մուտք գործելու թույլտվության համար, սակայն մասնագիտացված ծառայությունները նրանց հետ են պահում իրենց շահերից ելնելով՝ հաշվի առնելով Վրաստանի ոչ բարեկամական օրենքները (օկուպացված տարածքների մասին օրենքը և այլն), ըստ որոնց՝ օտարերկրյա քաղաքացիները, ովքեր Աբխազիայից կմեկնեն Վրաստան, Վրաստանի օրենսդրությամբ կենթարկվեն քրեական կամ վարչական պատասխանատվության:

[16] Восстановление железных дорог на Южном Кавказе: оценка потенциального экономического эффекта, International Alert, Лондон, октябрь, 2013, с. 12-13.

[17] Первый нескорый: 13 лет назад пришел первый поезд Сухум–Москва. *Sputnik Абхазия,* 12.09.2017, https://sputnik-abkhazia.ru/20170912/pervyj-neskoryj-13-let-nazad-prishel-pervyj-poezd-suxum-moskva-1021852367.html (բեռնման օրը՝ 17.02.2024).

[18] Ըստ Աբխազիայի փոխվարչապետ Լեոնիդ Լակերբայայի՝ քանի որ ժամանակին կամուրջների և թունելների նախագծումն իրականացվել է վրացի մասնագետների կողմից, թունելների տեխնիկական փաստաթղթերի հիմնական մասը գտնվել է Վրաստանում, և ռուս-աբխազական փորձագիտական խմբի աշխատանքին միացած վրացի փորձագետները թունելներից մեկում մի քանի շատ նշանակալից լրացումներ են կատարել: Տե՛ս՝ В Абхазии эксперты-железнодорожники завершили обследование участка Транскавказской железной дороги. *Кавказский Узел,* 24.10.2005, https://www.kavkaz-uzel.eu/articles/83727/ (բեռնման օրը՝ 18.10.2023).

մինչև «Սուխում» կայարան (102 կմ) հիմնանորոգման կարիք չունի, միայն անհրաժեշտ են միջոցներ՝ երթևեկության հուսալիությունը բարելավելու համար: Սուխումից Օչամչիրա հատվածում (54 կմ) երկաթուղային ենթակառուցվածքը պետք է վերականգնվի: Ճանապարհի այս հատվածում անհրաժեշտ է բացել կայարաններ և վերանորոգել գծերը՝ գնացքների երթևեկությունը կազմակերպելու համար: Օչամչիրայից մինչև Վրաստանի Զուգդիդի շրջանում գտնվող Ինգիրի կայարան (38 կմ) երկաթուղին և ենթակառուցվածքները պետք է վերակառուցվեն զրոյից[19]:

2009 թ. հայտարարվեց «Աբխազական երկաթուղին» «Ռուսական երկաթուղիներ» ՓԲԸ-ին 10 տարով ժամանակավոր կառավարման փոխանցելու մասին[20]:

2010 թ. դեկտեմբերի 24-ին ստորագրված երկկողմ համաձայնագրի համաձայն՝ Ռուսաստանի կառավարությունը Աբխազիային տրամադրել է 2 մլրդ ռուբլու չափով պետական արտահանման վարկ՝ Աբխազիայում երկաթուղու վերականգնման, ռուսական կազմակերպությունների կողմից ապրանքների ֆինանսավորման, ապրանքների ձեռքբերման և աշխատանքների իրականացման համար: Համաձայն միջկառավարական համաձայնագրի նախնական տարբերակի՝ այդ աշխատանքները նախատեսվում էր իրականացնել 2010–2011 թթ. ընթացքում, սակայն, քանի որ աշխատանքները նշված ժամկետում չեն ավարտվել, 2012 թ. դեկտեմբերին Համաձայնագրում փոփոխություններ են կատարվել, որի համաձայն՝ աշխատանքների կատարման ժամկետը երկարաձգվել է մինչև 2013 թ., իսկ վարկի մարումը 2021 թվականից մինչև 2023 թ.: 2017 թ. մարտին Աբխազիայի և Ռուսաստանի կառավարությունների կողմից ստորագրված թիվ 2 արձանագրությունը նախատեսում էր պետական արտահանման վարկի վերակառուցում, իսկ վարկի մարման ժամկետը 2023 թվականից երկարաձգվել է մինչև 2029 թվականը[21]:

2021 թ. մարտ ամսին Մոսկվայում տեղի ունեցած հանդիպման ժամանակ աբխազական կողմն առաջարկել է երկարաձգել վերակազմավորման ժամկետը մինչև 2034 թ., ինչն ընդունվել է Ռուսաստանի կողմից[22]: Արդյունքում, Մոսկվայում 2021 թ. դեկտեմբերի 10-ին, իսկ Սուխումում 2021 թ. դեկտեմբերի 13-ին ստորագրվեց *«ՌԴ կառավարության և*

---

[19] В Абхазии эксперты-железнодорожники завершили обследование участка Транскавказской железной дороги. *Кавказский Узел,* 24.10.2005, https://www.kavkaz-uzel.eu/articles/83727/ (բեռնման օրը՝ 18.10.2023).

[20] Абхазия временно передаст России железную дорогу и аэропорт. *Газета.Ru,* 15.05.2009, https://www.gazeta.ru/news/lenta/2009/05/15/n_1362195.shtml?updated (բեռնման օրը՝ 17.02.2024). Սուխումում կայացած մամուլի ասուլիսի ժամանակ Աբխազիայի նախագահ Սերգեյ Բաղապշը միաժամանակ հայտարարել է, որ Սուխումի օդանավակայանը նույնպես կհանձնվի Ռուսաստանի ժամանակավոր կառավարմանը:

[21] Выплата Абхазией железнодорожного кредита России продлена до 2029 года. *Sputnik Абхазия,* 12.06.2017, https://sputnik-abkhazia.ru/20170612/vyplata-abxaziej-zheleznodorozhnogo-kredita-rossii-prodlena-do-2029-goda-1021239948.html (բեռնման օրը՝ 17.02.2024). Աբխազիայի և Ռուսաստանի միջև երկաթուղու վերականգնման համար արտահանման վարկի պարտքի վերակառուցման մասին համաձայնագիրը Աբխազիայի խորհրդարանի կողմից վավերացվել է 2017 թ. հունիսի 12-ին:

[22] Кабмин Абхазии принял постановление по погашению железнодорожного кредита. *Sputnik Абхазия,* 10.09.2021, https://sputnik-abkhazia.ru/20210910/Kabmin-Abkhazii-prinyal-postanovlenie-po-pogasheniyu-zheleznodorozhnogo-kredita-1033181677.html (բեռնման օրը՝ 17.02.2024).

Աբխազիայի Հանրապետության կառավարության միջև 2010 թվականի դեկտեմբերի 24-ին ստորագրված «Աբխազիայի Հանրապետության կառավարությանը պետական արտահանման վարկ տրամադրելու մասին» Համաձայնագրում փոփոխություններ կատարելու մասին» թիվ 3 Արձանագրությունը: ՌԴ կառավարության ներկայացրած Արձանագրությունը Պետդումայի կողմից վավերացվել է 2022 թ. հոկտեմբերի 27-ին, հաստատվել Դաշնության խորհրդի կողմից 2022 թ. նոյեմբերի 2-ին[23]: Արձանագրությունը 5 տարով երկարացնում է պարտքի մարման ժամկետը՝ մինչև 2034 թ.: Միաժամանակ ապահովվում են վարկի մարման ժամկետների փոփոխություններ[24]:

Փաստենք, որ 2013 թվականից՝ հանրապետական երկաթուղու վերականգնման աշխատանքների ավարտից հետո, Աբխազիան պարբերաբար բարձրացրել է պայմանագրով նախատեսված վճարումների ժամանակացույցի վերանայման կամ նույնիսկ պարտքի դուրսգրման անհրաժեշտության հարցը[25]:

2022 թ. Ռուսաստանի հատուկ ռազմական գործողության մեկնարկով փոխվել են որոշակի երկրներ ապրանքներ մատակարարելու համար գոյություն ունեցող լոգիստիկ շղթաները, ինչի պատճառով մեծացել է Աբխազիայի տրանսպորտային հանգույցների պահանջարկը: Նույն թվականից սկսած՝ Աբխազական երկաթուղու ցանցի ծանրաբեռնվածությունը զգալիորեն ավելացել է, ինչը պայմանավորված է եղել համաշխարհային շուկաներում ածխի գնի աճով, Տրանսսիբիրյան, Բայկալ-Ամուրյան (ԲԱՄ) երկաթուղիներով արևելյան ուղղությամբ ածխի տեղափոխման վրա կիրառված սահմանափակումներով և Ռուսաստանից Աբխազիայի տարանցիկ ճանապարհով տեղափոխվող ածխի պահանջարկի ավելացմամբ: Տվյալ փուլում, ըստ «Աբխազական երկաթուղիներ» ընկերության նեկայացուցիչների, ածուխ վաճառողները փորձել են լոգիստիկ հնարավորություններ գտնել փոխադրման համար և հայտ են ներկայացրել Աբխազական երկաթուղուն, և «Աբխազական երկաթուղիներ» ընկերության խնդիրն է եղել ածուխը «Վեսյոլոյե» կայարանից (ՌԴ Ադլերի շրջան) հասցնել մինչև Օչամչիրայի (Աբխազիա) ծովային նավահանգիստ[26]:

---

[23] *«ՌԴ Կառավարության և Աբխազիայի Հանրապետության կառավարության միջև 2010 թ. դեկտեմբերի 24-ի «Աբխազիայի Հանրապետության կառավարությանը պետական արտահանման վարկ տրամադրելու մասին» համաձայնագրում փոփոխություններ կատարելու մասին թիվ 3 Արձանագրությունը վավերացնելու մասին»* Դաշնային օրենքը ՌԴ նախագահն ստորագրել է 2022 թ. նոյեմբերի 4-ին: Տե՛ս՝ Подписан закон о ратификации Протокола № 3 о внесении изменений в российско-абхазское межправсоглашение о предоставлении Правительству Абхазии государственного экспортного кредита. *Администрация Президента России,* 04.11.2022, http://kremlin.ru/acts/news/69763 (բեռնման օրը՝ 17.02.2024):

[24] Вносятся изменения в Соглашение между правительствами РФ и Республики Абхазия о предоставлении абхазской стороне экспортного кредита. *Совет Федерации Федерального собрания Российской Федерации,* 02.11.2022, http://www.council.gov.ru/events/news/139538/ (բեռնման օրը՝ 17.02.2024).

[25] Абхазии продлят срок погашения задолженности по железнодорожному кредиту. *Sputnik Абхазия,* 12.10.2017, https://sputnik-abkhazia.ru/20171012/abxazii-prodlyat-srok-pogasheniya-zadolzhennosti-po-zheleznodorozhnomu-kreditu-1022104376.html (բեռնման օրը՝ 17.02.2024).

[26] Транзит возможностей: как изменилась работа “Абхазской железной дороги”. *Sputnik Абхазия,* 01.12.2022, https://sputnik-abkhazia.ru/20221201/tranzit-vozmozhnostey-kak-izmenilas-rabota-abkhazskoy-

Աբխազական երկաթուղու՝ տվյալ փուլում ծանրաբեռնվածության ավելացմանը նպաստել է նաև ցանցի վերանորոգման և վերականգնման աշխատանքները, որոնց ուղղությամբ 2021–2022 թթ. ընկերությունը ծախսել է ավելի քան 100 մլն ռուբլի (գնվել և վերանորոգվել են լոկոմոտիվներ, շոգեքարշներ և էլեկտրաքարշներ, պլանավորվել են վերանորոգել 1990-ական թթ. պայթեցված և հետագայում վերականգնված կամուրջներ և այլն)[27]:

Ներկայացնելով 2010 թ. Ռուսաստանի կառավարության տրամադրած 2 մլրդ ռուբլու չափով պետական արտահանման վարկով իրականցրած ծրագրերը՝ 2023 թ. փետրվարին «Աբխազական երկաթուղիներ» ընկերության գլխավոր տնօրեն Արսու Չիտանավան փաստել է, որ մեծ ծավալի աշխատանք է իրականացվել՝ օգտագործելով վարկային միջոցները: 2010 թվականից այդ գումարներով կապիտալ վերանորոգվել է Փսուից մինչև «Սուխում» կայարանն ընկած՝ 104 կիլոմետրանոց երկաթուղային հատվածը, տեղադրվել են 45 նոր ուղեսլաքային անցումասարքեր, 30 կիլոմետրանոց հատվածում փայտակոճերի փոխարեն տեղադրվել են երկաթբետոնե կոճերով ռելսակոճային ցանցեր, փոխվել է կոնտակտային ցանցի ավելի քան 800 հենարան՝ ամրակապումներով, իրականացվել են քարշային ենթակայանների էլեկտրամատակարարմանն ուղղված աշխատանքներ, դրանցից 4-ը կապիտալ վերանորոգվել են, կոնտակտային ցանցի պաշտպանական համակարգը փոխարինվել է թվային համակարգով[28]:

Ըստ ընկերության գլխավոր տնօրենի՝ 2022 թ. Աբխազական երկաթուղու եկամուտները կազմել են ավելի քան 247 միլիոն ռուբլի, ինչը 85 միլիոնով ավելի է, քան 2021 թ., 2021 թ. Աբխազիայում գնացքից օգտվել է 330 հազար մարդ, 2022 թվականին՝ 380 հազար[29]: 2021 թ. փոխադրվել է 455,4 հազար տոննա բեռ (7057 վագոն), իսկ 2022 թվականին՝ 786,4 հազար տոննա (11,902 վագոն): 2023 թ. սեփական միջոցներով և պետության աջակցությամբ Աբխազական երկաթուղուն հաջողվել է ձեռք բերել երկու լոկոմոտիվ, որոնք նպաստե են փոխադրումների ծավալների մեծացմանը:

---

zheleznoy-dorogi-1042908715.html (բեռնման օրը՝ 08.03.2024). Ըստ «Աբխազական երկաթուղիներ» ընկերության պաշտոնյայի հայտնած տվյալների՝ 2022 թ. Աբխազիայի տարածքով ամսական միջինում ուղարկվել է մոտ 1200 վագոն, ինչը կազմել է 80-90 հազար տոննա ածուխ: Եղել նաև պարարտանյութերի տեղափոխման հայտեր:

[27] Транзит возможностей: как изменилась работа “Абхазской железной дороги”. *Sputnik Абхазия,* 01.12.2022, https://sputnik-abkhazia.ru/20221201/tranzit-vozmozhnostey-kak-izmenilas-rabota-abkhazskoy-zheleznoy-dorogi-1042908715.html (բեռնման օրը՝ 08.03.2024).

[28] Глава АЖД оценил необходимость железнодорожного кредита, взятого в 2010 году. *Sputnik Абхазия,* 11.02.2023, https://sputnik-abkhazia.ru/20230211/glava-azhd-otsenil-neobkhodimost-zheleznodorozhnogo-kredita-vzyatogo-v-2010-godu-1044078153.html (բեռնման օրը՝ 09.03.2024).

[29] Փաստենք, որ Աբխազական երկաթուղուց օգտվողների քանակը կտրուկ ավելացել է 2012-2016 թթ.: Այսպես, թե 2012 թ. գնացքից օգտվող ուղևորների ընդհանուր թիվը կազմել է 134 հազար 620 մարդ, ապա 2016 թվականին այս ցուցանիշը կազմել է 343 հազար 532 մարդ: Տե՛ս՝ Первый нескорый: 13 лет назад пришел первый поезд Сухум–Москва. *Sputnik Абхазия,* 12.09.2017, https://sputnik-abkhazia.ru/20170912/pervyj-neskoryj-13-let-nazad-prishel-pervyj-poezd-suxum-moskva-1021852367.html (բեռնման օրը՝ 17.02.2024). Ինչպես նկատվեց՝ 2021 թվականին 2016 թ. համեմատ ոչ միայն չի ավելացել ուղևորների քանակը, այլև նվազել է՝ կազմելով 330 հազար մարդ: 2022 թ. ուղևորների քանակն արդեն գերազանցել է 2016 և 2021 թթ. ցուցանիշները՝ կազմելով 380 հազար մարդ:

Քննարկումներ Աբխազական երկաթուղու վերաբացման նպատակահարմարության վերաբերյալ

Աբխազական երկաթուղու վերագործարկման հարցը հեռու է զուտ ռուս-վրացական հարաբերությունների խնդիր համարվելուց: Այն նաև լոկ տնտեսական նախագիծ չէ: Գտնվելով մեծ շահերի բախման գոտում, ունենալով լրջագույն ազդեցություն հյուսիս-հարավ և արևելք-արևմուտք աշխարհաքաղաքական առանցքների ձևավորման վրա՝ Աբխազական երկաթուղու ճակատագիրը հայտնվել է խոշոր կենտրոնների ու խաղացողների ձեռքում: Ելնելով այդ ամենից՝ միանգամայն տարբեր, հաճախ՝ իրար տրամագծորեն հակադիր են Աբխազական երկաթուղուն առնչվող դիրքորոշումներն ու հիմնավորումները:

ա. Անմիջական կողմերի՝ **Վրաստանի, Ռուսաստանի և Աբխազիայի պաշտոնական դիրքորոշումները** խոշոր հաշվով պարզ են: ՌԴ-ի համար երկաթուղին ոչ միայն լոգիստիկայի հարց է, այլև Վրաստանի հարաբերությունները կարգավորելու պատրաստակամության ցուցադրություն կամ մի տեսակ փորձարկում: Վրաստանը Աբխազական երկաթուղու շահագործումը, որը կշրջանցի Աբխազիայի նկատմամբ իր իրավասության պաշտոնական ճանաչումը, դիտարկում է որպես 2008 թ. պատերազմի հետևանքների օրինականացում: Այս համատեքստում երկաթուղու կամ մայրուղու ցանկացած հատվածի կառուցումը կամ վերակառուցումը անմիջապես դառնում է քաղաքական հարց: Վրացական իշխող վերնախավի համար երկաթուղու բացումը «կարմիր գիծ» է, որի հատումը ընդդիմությանը (նախկին նախագահ Միխեիլ Սաակաշվիլիի կողմնակիցներին) համոզիչ փաստարկ է տալիս նրանց մեղադրելու ազգային շահերը դավաճանելու մեջ: Այսպիսով, երկաթուղու ճակատագիրը կախված է ոչ միայն Թբիլիսիի և Մոսկվայի միջև երկխոսությունից, այլև Վրաստանի ներքաղաքական կայունությունից: Ճանապարհի հարցը հարմար գործիք է ներքաղաքական պայքարի համար, ինչը դրա քննարկումը դարձնում է չափազանց դժվար, իսկ երբեմն՝ գործնականում անհնար:

Ընդհանուր առմամբ, Աբխազական երկաթուղու վերագործարկումը վրացական հասարակության մեջ առաջացնում է մի շարք մտահոգություններ, որոնք կարելի է խմբավորել մի քանի կետերում.

- Աբխազական երկաթուղու լիարժեք գործունեության վերականգնումը կարող է նշանակել, որ Վրաստանը դրանով ճանաչում է Աբխազիայի ինքնիշխանությունը,

- երկաթուղու այս հատվածի վերականգնումը բացասաբար կանդրադառնա Բաթումի և Փոթիի վրացական նավահանգիստների միջոցով կատարվող առևտրաշրջանառության վրա,

- նախագիծը կարող է բացասաբար անդրադառնալ վրաց-ադրբեջանական հարաբերությունների վրա՝ ստեղծելով այլընտրանք Ադրբեջանով անցնող «Հյուսիս–Հարավ» միջազգային տրանսպորտային միջանցքին:

Վրաց հայտնի լրագրող, կոնֆլիկտաբան Մամուկա Ղուփարաձեն ամենևին հիմքեր չի տեսնում նշված 3 մտահոգությունների համար: Ըստ նրա՝ տնտեսական կամ քաղաքական

համագործակցությունը ամենևին չի նշանակում կոնկրետ տարածաշրջանի (Աբխազիայի) անկախության ճանաչում: Ընդհանրապես, անհնար է հակամարտությունը լուծել առանց տնտեսական և քաղաքական հարցերում համագործակցության: Սա լավ գիտեն արևմտյան դիվանագետները: Երկրորդ մտահոգությունը ևս, ըստ Մամուկա Ղուփարաձեի, հիմնազուրկ է: Վրացի տնտեսագետների մտավախությունն առ այն, որ երկաթգծի վերագործարկումը կնվազեցնի նավահանգիստների բեռնվածությունը, ևս անհիմն է համարում Ղուփարաձեն, քանի որ օվկիանոսով եկող բեռները դժվար թե նախընտրեն անցնել Ռուսաստանով և Սոչիով. *«Գոյություն ունի մի վախ, որը հնչեցնում են վրացի փնտրեսագետները: Իբր երկաթգծի այս հատվածի գործարկմամբ բեռնաշրջանառությունը կտեղափոխվի երկաթուղի, և մեր նավահանգիստներն ավելի քիչ կբեռնվեն: Անհասկանալի է, թե աշխարհի տարբեր մայրցամաքներից օվկիանոսով ու ծովով եկող բեռները ինչո՞ւ պետք է տեղափոխվեն Ռուսաստանի տարածք և Սոչիից երկաթգծով մտնեն: Վրաստան մտնող բեռների մի փոքր մասը կարող է իրականում տեղափոխվել ցամաքային ճանապարհով, և այդ պատճառով պետք է հրաժարվե՞նք նախագծից: Այդ դեպքում փակենք նաև Լարսի անցակետը և սպասենք, թե Ռուսաստանից Հայաստան գնացող բեռը երբ կհայտնվի Փոթիի նավահանգստում: Եվրոպան զարգացած է նրանով, որ հաղորդակցության շատ այլընտրանքներ կան: Այդպես պետք է լինի նաև Վրաստանում»,* – գրում է նա[30]:

Ադրբեջանին վիրավորելու վախերը ևս բացարձակապես անհիմն է համարում վրացի կոնֆլիկտաբանը. *«Ելնելով մեր շահերից՝ մենք բազմաթիվ նախագծեր իրականացրեցինք Ադրբեջանի և Թուրքիայի հետ: Հայաստանը նույնպես չողջունեց այս նախագծերը, բայց երկիրը չքանդվեց:* ***Վրաստանի շահը, որ Աբխազիայի տարածքով անցնող երկաթուղին օգտագործվում է մեր տնտեսական և քաղաքական շահերի համար, շատ ավելի բարձր է, քան Ադրբեջանի, այսպես ասած, դժգոհությունը*** (ընդգծումը մերն է՝ Վ. Ս.): … *Կրկնում եմ, եթե այս նախագիծն օգտագործենք մեր հակամարտությունը վերափոխելու համար (ինչը միանգամայն հնարավոր է), Ադրբեջանը նույնիսկ փաստարկ չի ունենա բողոք արտահայտելու համար: Մյուս կողմից, դժվար է պատկերացնել, որ Ադրբեջանը հակադրվի Ռուսաստանի շահերին: Հատկապես այսօրվա ադրբեջանական քաղաքական էլիտայի դեմքով»*[31]*:*

Աբխազական երկաթուղու վերաբացմամբ Ադրբեջանին մեկուսացնելու մասին հայտարարությունները, որոնք Վրաստանում հնչեցվել են նախկին նախագահ Մ. Սաակաշվիլիի կողմից՝ 2012 թ. իշխանափոխությունից հետո, ամբողջովին հիմնազուրկ է համարել նաև վրացի քաղաքագետ, Եվրասիայի ինստիտուտի ղեկավար Գուլբաաթ Ռցխիլաձեն[32]՝ հավելելով, որ Ռուսաստանի հետ Վրաստանի երկաթուղային

[30] აფხაზეთზე გამავალი რკინიგზის ხიბლი და შიში. *Netgazeti*, 04.12.2014, https://netgazeti.ge/opinion/3222/ (բեռնման օրը՝ 10.03.2024.).

[31] Նույն տեղում:

[32] Վրաստանի նախագահ Մ. Սաակաշվիլին 2013 թ. մարտի 22-ին «Իմեդի» հեռուստաալիքին տված հարցազրույցում կտրականապես դեմ է արտահայտվել Աբխազիայի տարածքով անցնող երկաթուղու բացմանը՝ իր դիրքորոշումը պատճառաբանելով նրանով, որ երկաթուղին «կփակի» Ադրբեջանը: Միևնույն ժամանակ, նա գովաբանել է Կարս-Ախալքալաք-Բաքու նախագիծն ու կողմ է եղել դրա

հաղորդակցության բացումն անհրաժեշտ է ինչպես Վրաստանին, այնպես էլ Հայաստանին, իսկ երկարաժամկետ հեռանկարում՝ նաև Ռուսաստանին և Իրանին: Ըստ քաղաքագետի՝ աբխազական կողմի երկյուղներն իզուր են, իսկ շահը բոլորի, այդ թվում՝ Աբխազիայի համար՝ ակնհայտ: Ուստի, աբխազների հետ պետք է վարել համատեղ բացատրական աշխատանք՝ օգտագործելով Աբխազիայում հայկական սփյուռքի ներուժը, համոզել, որ խոսքը զուտ տնտեսական նախագծի մասին է[33]:

Ուղիղ 10 տարի անց՝ 2023 թ. ապրիլին, Գուլբաաթ Ռցխիլաձեն վերահաստատել է իր դիրքորոշումը: Խոսելով Ռուսաստանի դեմ կիրառվող պատժամիջոցներով պայմանավորված նոր իրողությունների և, դրանով իսկ, Աբխազական երկաթուղու վերագործարկման հրատապ անհրաժեշտության, աբխազական կողմի՝ մինչ այդ որդեգրած կարծր դիրքորոշման որոշակի մեղմացման մասին, քաղաքագետը արել է բավականին համարձակ հայտարարություն. նա, ով դեմ է այս ճանապարհին (վրաց-աբխազական երկաթուղուն), Վրաստանի թշնամին է[34]: Գ. Ռցխիլաձեն իր այդ տեսակետը հիմնավորել է՝ փաստելով Վրաստանի՝ հատկապես էներգետիկ ոլորտում Ադրբեջանից ունեցած գրեթե ամբողջական կախվածությունը: Վրաստանն Ադրբեջանից կախված է թե՛ ուղղակի, թե՛ անուղղակի կերպով, քանի որ Ռուսաստանի հետ ուղիղ երկաթուղային կապի բացակայության պայմաններում Ռուսաստանից առաքվող նավթամթերքը և այլ բեռներ Վրաստան են մտնում Ադրբեջանի երկաթուղու միջոցով, ինչի համար Վրաստանը լրացուցիչ վճարում է Ադրբեջանի մաքսավորներին՝ թանկացնելով նշված ապրանքները:

Տնտեսագիտության դոկտոր, պրոֆեսոր Իվանե Ջավախիշվիլիի անվան Թբիլիսիի պետական համալսարանի ռեկտոր Վլ. Պապավան և նույն համալսարանի դոկտորանտ Վ. Չարալան, որոնց հետազոտությունը որոշ չափով հիմնված է մեր աշխատանքում քննարկվող “International Alert”-ի ուսումնասիրության վրա, նշում են, որ Վրաստանի արտահանման ներուժը չափազանց փոքր է Կարս–Ախալքալաք–Թբիլիսի–Բաքու երկաթուղու նախագծին և Անդրկովկասյան երկաթուղու աբխազական հատվածի վերակառուցմանը աջակցելու համար: Այդուհանդերձ, իրենց եզրակացության մեջ հեղինակները հեռանկարային են համարում Կարս–Ախալքալաք–Թբիլիսի–Բաքու թուրք-արևմտյան նախագիծը՝ միևնույն ժամանակ հերքելով Աբխազական երկաթուղուց ստացվող տնտեսական օգուտները. *«Այն փաստը, որ վրացական նավահանգիստների գործարար ներուժը կվատթարանա Կարս–Ախալքալաք–Թբիլիսի–Բաքու երկաթուղու գործարկումից հետո, կարճաժամկետ բացասական ազդեցության օրինակ է, մինչդեռ այն նաև կապահովի երկաթուղային բեռնափոխադրումներ Եվրոպայի հետ, ինչը երկարաժամկետ հեռանկարում Վրաստանին*

իրագործմանը: Քաղաքագետ Գ. Ռցխիլաձեն Մ. Սաակաշվիլիի ելույթը համարել է սադրիչ («Գլոբուս» վերլուծական հանդես, թիվ 6, 2013, էջ 16-17):

[33] Գուլբաաթ Ռցխիլաձե, Հայաստանի նշանակությունը Վրաստանի նոր արտաքին քաղաքականությունում, «Գլոբուս» վերլուծական հանդես, թիվ 6, 2013, էջ 15-18:

[34] გულბაათ რცხილაძე: ჩვენი მიზანი უნდა იყოს აფხაზეთისკენ გზის გახსნა. ეს გზა საქართველოს ეკონომიკურად გააძლიერებს, გააძლიერებს აფხაზეთსაც, *"საქართველო და მსოფლიო"*. 19.04.2023, https://geworld.ge/ge/gulbaat-rcxiladze-chveni-mizani/ (բեռնման օրը՝ 14.03.2024).

լրացուցիչ տնտեսական առավելություններ կտա: Ինչ վերաբերում է երկրորդ խոշոր նախագծին՝ Անդրկովկասյան երկաթուղու աբխազական հատվածին, որը դեռևս գտնվում է քննարկման փուլում, հետազոտությունները ցույց են տալիս, որ ներկայումս չկան զգալի տնտեսական խթաններ այս նախագծի իրականացման համար»[35]:

բ. Արևմուտքի դիրքորոշումը մերժողական է: Եվ չնայած արևմտյան կենտրոնները, այդ թվում՝ TRACECA-ի (Transport Corridor Europe–Caucasus–Asia, Եվրոպա–Կովկաս–Ասիա տրանսպորտային միջանցք) շահառուները, դա փորձում են բացատրել տնտեսական աննպատակահարմարությամբ, ոչ շահավետ ներդրումային միջավայրով և փոխադրվող բեռների համապատասխան քանակի բացակայությամբ, այդուհանդերձ, պարզորոշ է, որ նման դիրքորոշումը բխում է Արևմուտքի՝ հյուսիս-հարավ (Ռուսաստան–Վրաստան–Հայաստան–Իրան) առանցքին հակադրվելու ելակետից, իսկ տնտեսական հիմնավորումները պարզապես հարմարեցված են այս ուժային կենտրոնի քաղաքական դիրքորոշումներին:

Աբխազական երկաթուղու մասին արևմտյան դիրքորոշումն ու քաղաքական հենք ունեցող հիմնավորումներն արտահայտված են “International Alert” միջազգային կազմակերպության կողմից և եվրոպական մի շարք երկրների աջակցությամբ 2013 թ. իրականացված ուսումնասիրության մեջ, որտեղ աբխազ և վրացի փորձագետների հաշվարկների և ծախսերի նախահաշիվների կողքին համեմատության կարգով բերված են նաև Աբխազական երկաթուղու բոլոր հատվածների վերականգնման արժեքի սեփական (արևմտյան) գնահատումներն ու եզրակացությունները[36].

Երկաթուղու հատված	կմ	Վերականգնման արժեք / ըստ աբխազ փորձագետների	Վերականգնման արժեք/ ըստ վրացի փորձագետների	Վերականգնման արժեք/ ըստ “International Alert”-ի եզրակացության
Փոոու–Սուխումի	102	-	0	$102 մլն
Սուխումի–Օչամչիրա	54	-	$18,7 մլն	$81 մլն
Օչամչիրա–Ինգուրի	34	-	$54,2 մլն	$68 մլն
Փոոու–Ինգուրի (երկաթուղու աբխազական հատվածն ամբողջությամբ)	190	$350–400 մլն	$73 մլն	$251 մլն
Ինգուրի–Ինգիրի[37] (երկաթուղու վրացական հատվածը)	6	-	-	$26,5 մլն ($9 մլն՝ երկաթուղու, $17,5 մլն՝ 3 կամուրջների վերականգնման համար)
Փոոու–Ինգիրի	**196**	-	-	**$277,5 մլն**

[35] Papava Vl., Charaia V., Regional Railways in the Central Caucasus and Georgia’s Economic Interests, «The Caucasus & Globalization», Vol. 8, Iss. 1-2, 2014, p. 58-67.

[36] Восстановление железных дорог на Южном Кавказе: оценка потенциального экономического эффекта, International Alert, Лондон, октябрь, 2013, с. 16-17.

[37] Երկաթգծի կայարան Վրաստանի Զուգդիդի քաղաքի մոտ, Զուգդիդի–Թբիլիսի գործող երկաթուղու վերջին կայարանն է:

Ինչպես երևում է աղյուսակից՝ Աբխազական երկաթուղու վերականգնման նախահաշիվը աբխազ, վրացի և միջազգային (արևմտյան) փորձագետների մոտ ներկայացված է իրարից կտրուկ տարբերվող թվերով: Աբխազական կողմի գնահատումները, օրինակ, գրեթե կրկնակի ավելի են միջազգային (արևմտյան) փորձագետների գնահատումներից և մոտ 5,5 անգամ ավելի, քան վրացական կողմի ներկայացրած թվերը:

“International Alert” արևմտյան միջազգային կազմակերպության եզրակացությունը միանշանակ է՝ Սոչի–Սուխումի–Թբիլիսի–Երևան (Գյումրի) երթուղով երկաթուղային հաղորդակցության հիպոթետիկ բացումը գործնականում շահավետ չէ բեռնափոխադրումներից ստացվող փոխհատուցման տեսանկյունից՝ Փսուից Ինգիրի (Զուգդիդի) հատվածի վերականգնման բարձր ծախսերի և պոտենցիալ բեռների փոքր ծավալների պատճառով: Այսպիսով, ըստ աղբյուրի, աբխազական և վրացական հակամարտող կողմերի բանակցությունների օրակարգում Սոչի–Սուխում–Թբիլիսի–Երևան (Գյումրի) երկաթուղու վերականգնման հարցը ներառելը տնտեսական հիմնավորում չունի. ըստ ուսումնասիրության արդյունքների՝ ո՛չ վրացական, ո՛չ էլ աբխազական կողմը հստակ տնտեսական օգուտ չի ստանում այս երթուղու երթևեկության վերականգնումից՝ դրա վերականգնման և արդիականացման բարձր ծախսերի, բեռնափոխադրումների փոքր ծավալի պատճառով: Այդուհանդերձ, վերլուծության եզրահանգումներում չի ժխտվում, որ ուղղակի երկաթուղային հաղորդակցության բացումը միջնաժամկետ և երկարաժամկետ հեռանկարում կարող է էական ազդեցություն ունենալ Հայաստանի տնտեսության վրա, և վերջինս կարող է ստանալ մի շարք կարևոր օգուտներ և խթաններ ամենից առաջ Ռուսաստանի հետ առևտրի ոլորտում տրանսպորտային ծախսերի կրճատումից և հանքարդյունաբերական արտադրանքի և շինանյութերի՝ ՌԴ եվրոպական մաս ուղղակի մուտքից: Արևմտյան կազմակերպության ուսումնասիրողների կարծիքով, այնուամենայնիվ, Ռուսաստանի հետ երկաթուղային հաղորդակցությունից Հայաստանի տնտեսության համար ստացվող վերջնական շահույթը կախված է ռուսական և վրացական նավահանգիստներում, ինչպես նաև բուլղարական Վառնա նավահանգստում և իրանական Բանդար Աբբաս նավահանգիստներում ծառայությունների գնային իրավիճակից[38]:

գ. Բաքվի դիրքորոշումը մերժողական է. ՀՀ-ի ապաշրջափակման կամ այլընտրանքային հաղորդակցության բացման ցանկացած հեռանկար, բնականաբար, սվիններով է ընդունվում ՀՀ-ի հանդեպ շրջափակման ու թշնամական քաղաքականություն վարող Ադրբեջանի կողմից: Աբխազական երկաթուղին ևս բացառություն չէ, հատկապես, որ, վերաբացման մասին քննարկումներում երբեմն հայտարարվել է հաղորդակցուղով (երկաթուղով) դեպի Իրան հասնելու մտադրությունների մասին:

Ադրբեջանական կողմը բազմիցս հայտարարել է, որ Աբխազիայով երկաթուղու վերականգնումը հակասում է Ադրբեջանի շահերին, քանի որ այս կերպ Հայաստանը մուտք

[38] Восстановление железных дорог на Южном Кавказе: оценка потенциального экономического эффекта. International Alert, Лондон, октябрь, 2013, с. 38.

է ստանում դեպի Ռուսաստան: Այսպես, 2004 թ. Թբիլիսիում տեղի ունեցած տնտեսական համագործակցության վրաց-ռուսական միջկառավարական հանձնաժողովի նիստում, որտեղ քննարկվել է *«Վրաստանի աբխազական հատվածով Հայաստանի և Ռուսաստանի միջև երկաթուղային անցուղու բացման մասին հարցը»,* Ռուսաստանի տրանսպորտի նախարար Իգոր Լևիտինը ընդգծել է, որ Ադրբեջանը նույնպես հետաքրքրված է այս խնդրով, քանի որ այն կարող է նաև Վրաստանի տարածքով լրացուցիչ մուտք ստանալ դեպի Ռուսաստան: Բաքվից Ադրբեջանի տրանսպորտի նախարարության մամուլի ծառայության ղեկավար Նամիկ Հասանովի հայտարարությամբ շտապել են հերքել ՌԴ պաշտոնյային՝ նշելով, որ ավելի վաղ Ադրբեջանի տրանսպորտի նախարար Զիյա Մամեդովն իր ռուս գործընկերոջ հետ հանդիպման ժամանակ հայտարարել է, որ, *«քանի դեռ Ադրբեջանը պատերազմական վիճակում է Հայաստանի հետ, դա նույնիսկ չի կարող քննարկվել»*[39]: Ադրբեջանը մշտապես հերքել է նաև Աբխազական երկաթուղու նորոգման գործում Բաքվի մասնակցությունը: Օրինակ, երբ 2005 թ. հունվարին հայտարարվեց, որ Թբիլիսիում Ռուսաստանի տրանսպորտի նախարար Իգոր Լևիտինը և Վրաստանի վարչապետ Զուրաբ Ժվանիան քննարկել են Աբխազական երկաթուղին վերականգնելու համար Ռուսաստանի, Վրաստանի, Ադրբեջանի և Հայաստանի միջև կոնսորցիում ստեղծելու տեխնիկական մանրամասները, Ադրբեջանը շտապեց հերքել Աբխազական երկաթուղու նորոգման բանակցություններում ադրբեջանական կողմի մասնակցության մասին տարածված լուրը[40]: Բաքուն երկյուղներ ունի, որ Աբխազիայի տարածքով երկաթուղային կապի վերաբացումը կնվազեցնի գոյություն ունեցող Բաքու–Ախալքալաք–Կարս երկաթգծի նշանակությունը, որը հիմնականում առաջ է մղվել և իրականացվել է Ադրբեջանի կողմից[41]:

Բաքվում երբեմն նաև փորձել են թաքցնել վերը բերված իրական պատճառները՝ հայտարարելով, որ իրենք դեմ են Աբխազական երկաթուղու բացմանը, քանի, որ այն Ադրբեջանի հետ պատերազմի դեպքում թույլ կտա ՌԴ-ից արագորեն զորք, զինամթերք ու սպառազինություն տեղափոխել Հայաստան: Ցավոք, Վրաստանը բազմիցս տուրք է տվել ադրբեջանական կողմի ագրեսիվ դիրքորոշումներին և դադարեցրել Աբխազական երկաթուղու վերագործարկման ուղղությամբ քննարկումները:

դ. Ռազմավարական դաշնակից Ռուսաստանի հետ երկաթուղային այլ ճանապարհ չունեցող **Հայաստանի Հանրապետությունը** մշտապես կողմ է արտահայտվել Աբխազական երկաթուղու վերագործարկմանը: Առնվազն մինչ 2018 թ. իշխանափոխությունը, երբ ՀՀ-ն «ուղղահայաց առանցքի» փոխարեն սրընթաց կերպով ընտրեց «հորիզոնական» կամ թուրք-

[39] Восстановление железной дороги через Абхазию противоречит интересам Азербайджана. *АРМЕНПРЕСС,* 04.11.2004, https://armenpress.am/ru/article/536906 (բեռնման օրը՝ 14.03.2024).

[40] Азербайджан не намерен участвовать в восстановлении железной дороги в Абхазии. *АРМЕНПРЕСС,* 12.01.2005, https://armenpress.am/ru/article/541428 (բեռնման օրը՝ 14.03.2024).

[41] Nona M., Opening the Russian–Georgian railway link through Abkhazia, A challenging Georgian governance initiative. *Peace Research Institute Oslo (PRIO), Cultures of Governance and Conflict Resolution in Europe and India (CORE), Core Policy Brief,* 05.2013, https://www.iai.it/sites/default/files/2013_core-policy-brief-5.pdf (բեռնման օրը՝ 17.11.2025).

ադրբեջանական ուղղությունը (ինչն առանձին քննարկման խնդիր է), հայկական կողմը ինչպես պաշտոնապես, այնպես էլ հասարակական-քաղաքական քննարկումներում մշտապես կարևորել է Աբխազական երկաթուղում վերաբացման խնդիրը[42]:

ՀՀ-ում 2018 թ. տեղի ունեցած իշխանափոխությունից հետո Նիկոլ Փաշինյանի իշխանությունը, խորքում նպատակ ունենալով Թուրքիայի և Ադրբեջանի միջոցով մաս դառնալ «հորիզոնական առանցքին», ի սկզբանե իրական հողի վրա չաշխատեց Վրաստան–Ռուսաստան տարանցիկ ուղիների զարգացման, վերաբացման կամ նոր նախագծերի իրականացման գործընթացին աջակցելու ուղղությամբ: Եղան որոշ ձևական հայտարարություններ, սակայն գործնականում իրականացվող քայլերն ու տարվող քաղաքականությունն ունեին բոլորովին այլ տրամաբանություն և ուղիղ կերպով հակադրվում էին վերոնշյալ հայտարարություններում նախանշվածին:

Այսպես, 2018 թ. հուլիսի 20-ին տված մամուլի ասուլիսում նորընտիր վարչապետ Նիկոլ Փաշինյանը հայտարարեց, որ Հայաստանն ակտիվ բանակցում է Վերին Լարսին այլընտրանք գտնելու ուղղությամբ: Նույն թվականի նոյեմբերի 13-ին ՀՀ Ազգային ժողովում իր ելույթում նույն անձը փաստեց, որ *«…Վերին Լարսին այլընտրանք ստեղծելը մեզ համար սկզբունքային խնդիր է, բայց այդ պրոցեսում մենք բանակցային կողմ չենք: …Մենք մեր վրացի և ռուս գործընկերների հետ անընդհատ շփումների մեջ ենք: Անընդհատ այդ խնդիրը բարձրացնում ենք, մեր կառավարության ներկայացուցիչն անընդհատ պրոցեսի մեջ է»*[43]: 2018 թ. մայիսի 25-ին փոխվարչապետ Տիգրան Ավինյանը սոցցանցի իր էջում անդրադարձել է 2011 թ. կնքված վրաց-ռուսական հայտնի Համաձայնագրին և ՀՀ–ՌԴ բեռնափոխադրման այլընտրանքային ճանապարհների խնդրին՝ նշելով հետևյալը. *«Սիրելի՛ հայրենակիցներ, կարող ենք արձանագրել ևս մեկ դրական տեղաշարժ՝ տնտեսության և տրանսպորտի ոլորտների համար: Երեկ Ռուսաստանի Դաշնության և Վրաստանի ներկայացուցիչները հանդիպել են Պրահայում և քննարկել 2011 թ. կնքված «Մաքսային վարչարարության և ապրանքի առևտրի մոնիթորինգի մեխանիզմի հիմնական սկզբունքների մասին» համաձայնագրի կիրարկման մանրամասներ: Համաձայնագրի կյանքի կոչվելու պարագայում մենք կունենանք բեռնափոխադրման այլընտրանքային ճանապարհներ՝ այն դեպքերում, երբ*

[42] Աբխազական երկաթուղու վերաբացումը տարածաշրջանում կփոխի ռազմաքաղաքական իրավիճակը հօգուտ Հայաստանի. փորձագետ: *ԱՐՄԵՆՊՐԵՍ*, 18.01.2013, https://armenpress.am/arm/news/705445/otkriytie-abkhazskogo-uchastka-zheleznoiy-dorogi-izmenit.html (բեռնման օրը՝ 14.03.2024), Ռոման Կարապետյան, Իրան–Հայաստան–Վրաստան–Ռուսաստան համագործակցության զարգացման հեռանկարները: *«Նորավանք» ԳԿՀ*, 07.09.2016, http://www.noravank.am/arm/articles/detail.php?ELEMENT_ID=14960&sphrase_id=80721 (բեռնման օրը՝ 14.03.2024), Ռոման Կարապետյան, Թուրքիա–Վրաստան–Ադրբեջան համագործակցությունը և Հայաստանի անվտանգության հիմնախնդիրները: *«Նորավանք» ԳԿՀ*, 27.03.2017, http://www.noravank.am/arm/articles/detail.php?ELEMENT_ID=15566&sphrase_id=80720 (բեռնման օրը՝ 14.03.2024), Սևակ Սարուխանյան, Ղազվին-Ռեշտ-Աստարա՞, թե՞ Իրան-Հայաստան: *«Գլոբուս» վերլուծական հանդես*, թիվ 2, 2013, էջ 14-19:

[43] Տեղեկանք՝ Նիկոլ Փաշինյանին ընտրածների համար (թողարկում 2): *Yerevan.Today*, 12.01.2023, https://yerevan.today/tyeghyekankh%D5%9D-nikol-phashinyanin-ehntratcneri-hamar%E2%80%A4-thogharkum-2/ (բեռնման օրը՝ 22.05.2024).

Վերին Լարսի ավտոճանապարհը փակ լինի: Համաձայնագրի իրականացման մասին ենք նաև զրուցել ՌԴ նախագահ Վլադիմիր Պուտինի հետ՝ մայիսի 14-ին Սոչիում կայացած հանդիպման ժամանակ»[44]*:*

Նիկոլ Փաշինյանի կողմից Արցախն Ադրբեջանի մաս ճանաչելու հետևանքով Արցախի հայաթափման տխրահռչակ գործընթացի ավարտին Փաշինյանի իշխանությունն ի վերջո բացեց խաղաքարտերն ու խոստովանեց, որ ՌԴ-ի հետ կապող միակ՝ Ռազմավիրական մայրուղու այլընտրանքը Ադրբեջանն է: Արցախահայության հանդեպ կիրառված ցեղասպանական գործողություններից՝ հայրենազրկումից անմիջապես հետո՝ 2023 թ. նոյեմբերի 8-ին, ՀՀ Ազգային ժողովում «Քաղաքացիական պայմանագիր» կուսակցության պատգամավոր Գևորգ Պապոյանը, անդրադառնալով բեռնափոխադրումների խնդրին, նշեց. *«Այս պահին Ադրբեջանի տարածքով բեռնափոխադրումը իրատեսական չէ, սակայն խաղաղության պայմանագրի կնքումից հետո Ադրբեջանի տարածքով են լինելու հիմնական բեռնափոխադրումները: …Քանի որ այնտեղով ճանապարհն ավելի կարճ է, ավելի հարմար է, և նախկին ԽՍՀՄ ժամանակներում այդ ճանապարհն է գործել, և բնականաբար, ես վստահ եմ, որ խաղաղության պայմանագրից հետո այդ ճանապարհն է գործելու, որով հայկական ծագման ապրանքների մրցունակությունը ՌԴ-ում ավելանալու է, որովհետև ճանապարհը կարճ է, ռիսկերով ավելի քիչ և այլն»*[45]*:*

Աբխազական երկաթուղու և ավտոմայրուղու՝ «Հյուսիս–Հարավ» միջազգային տրանսպորտային միջանցք նախագծում ներգրավման տնտեսական հեռանկարները

Ներկայումս Այսրկովկասում իրականացվում են երկու հիմնական և բարդ միջազգային տրանսպորտային նախագծեր՝ TRACECA-ն և «Հյուսիս–Հարավ» միջազգային տրանսպորտային միջանցքը: Երկու նախագծերից ոչ մեկը չի ինտեգրում Աբխազիայի ենթակառուցվածքային հնարավորությունները:

TRACECA նախագիծը նախաձեռնվել է Եվրոպական Միության կողմից 1993 թ. Բրյուսելի համաժողովում՝ տարածաշրջանի երկրների ներկայացուցիչների մասնակցությամբ[46]: Միջանցքի գործունեության սկզբունքները ամրագրող հիմնական քաղաքական և իրավական փաստաթուղթը Եվրոպա–Կովկաս–Ասիա միջազգային տրանսպորտային միջանցքի (MLA) վերաբերյալ բազմակողմ համաձայնագիրն էր[47]:

[44] Տիգրան Ավինյանը դրական տեղաշարժ է արձանագրում Վերին Լարսի խնդրում: *Sputnik Армения,* 25.05.2018, https://arm.sputniknews.ru/20180525/armenia-lars-avinyan-12248686.html (բեռնման օրը՝ 22.05.2024):

[45] Խաղաղության պայմանագրից հետո Ադրբեջանով են լինելու հիմնական բեռնափոխադրումները. Պապոյան: *Sputnik Армения,* 08.11.2023, https://arm.sputniknews.ru/20231108/khaghaghutjan-pajmanagriic-hetvo-adrbejani-taratsqvov-e-linelu-himnakan-bernapvokhadrumnery-68356475.html (բեռնման օրը՝ 04.06.2024).

[46] История ТРАСЕКА. *TRACECA,* без даты, https://traceca-org.org/ru/o-traseka/istorija-traseka/ (բեռնման օրը՝ 25.04.2025).

[47] Основное многостороннее соглашение о международном транспорте по развитию коридора Европа–Кавказ–Азия (г. Баку, 8 сентября 1998 года) (Соглашение ТРАСЕКА). *TRACECA,* https://traceca-org.org/ru/glavnaja/osnovnye-dokumenty/soglashenija-traseka/osnovnoe-mnogostoronnee-soglashenie-oms/ (բեռնման օրը՝ 25.04.2025).

Ծրագիրն իրականացվում է ստորագրող կողմերի, այդ թվում՝ Ադրբեջանի, Հայաստանի, Վրաստանի, Ղազախստանի, Ղրղզստանի, Տաջիկստանի, Թուրքմենստանի, Ուզբեկստանի, Մոլդովայի, Մոնղոլիայի, Ուկրաինայի, Թուրքիայի, Ռումինիայի, Բուլղարիայի և Իրանի կողմից: Քանի որ նախագիծը հիմնված է բազմամոդալ սկզբունքի վրա, որը ներառում է տրանսպորտի տարբեր տեսակների ինտեգրված օգտագործում, Վրաստանը կարող է օգտագործել իր ենթակառուցվածքային ողջ ներուժը: Սակայն, քանի որ նախագիծը ներառում է Արևմուտք–Արևելք բեռնափոխադրումներ, Աբխազական երկաթուղին մնում է նախագծի և դրա մասնակիցների շահերից դուրս:

Հավանաբար, TRACECA նախագծի շահերի լոբբինգով են պայմանավորված “International Alert”-ի կողմից տրված տնտեսական գնահատականները, որոնք զգալիորեն տարբերվում են վրացի փորձագետների գնահատականներից:

Այլ է իրավիճակը մեկ այլ միջտարածաշրջանային նախագծի՝ «Հյուսիս–Հարավ» ՄՏՄ-ի դեպքում: Սույն նախագծի նպատակն է միմյանց կապել Ռուսաստանի և Հնդկաստանի շուկաները՝ Իրանի և Ադրբեջանի տարածքներով անցնող տրանսպորտային հաղորդակցության միջոցով: Ներկայումս իրականացվում են ենթակառուցվածքային աշխատանքներ՝ ՄՏՄ-ի լիարժեք գործարկման ուղղությամբ: Նշենք, որ «Հյուսիս–Հարավ» միջանցքը Կասպից ծովի ավազանում անցնում է 3 երթուղով. **1**. Տրանսկասպյան՝ Ռուսաստանի և Իրանի նավահանգիստներով, **2**. Արևմտյան՝ Ադրբեջանի տարածքով, **3**. Արևելյան՝ Ղազախստանի[48] և Թուրքմենստանի[49] տարածքներով:

«Հյուսիս–Հարավ» միջանցքի բոլոր 3 երթուղիներում ենթակառուցվածքային «թույլ տեղերը» (խցանումները) վերացնելու նպատակով իրականացվում կամ պլանավորվում է ավելի քան 100 ներդրումային նախագիծ՝ $38,2 մլրդ ընդհանուր արժողությամբ, որոնց ամենամեծ ծավալը (համապատասխանաբար՝ 35% և 34%) անհրաժեշտ է Ռուսաստանի և Իրանի տարածքներում «Հյուսիս–Հարավ» միջանցքի տրանսպորտային ենթակառուցվածքների զարգացման համար: Ղազախստանի բաժնեմասը միջանցքի զարգացման նախագծերի ընդհանուր արժեքից կազմում է 16,5%, Թուրքմենստանինը՝ 1,6%, Ադրբեջանինը՝ 7,3%, Հայաստանինը՝ 4,8%, Վրաստանինը՝ 1,5%:

---

[48] 2024 թ. օգոստոսին Ղազախստանի նախագահ Կասիմ-Ժոմարտ Տոկաևը հոդված է հրապարակել «Казахстанская правда» կառավարական թերթում, որտեղ անդրադարձել է Կենտրոնական Ասիան գլոբալ տրանսպորտալոգիստիկ հանգույցի վերածելու ծրագրերին և ընդգծել «Հյուսիս–Հարավ» նախագծի կարևոր դերը: Տե՛ս՝ Токаев Касым-Жомарт, Ренессанс Центральной Азии: На пути к устойчивому развитию и процветанию. *Казахстанская правда,* 08.08.2024, https://kazpravda.kz/n/renessans-tsentralnoy-azii-na-puti-k-ustoychivomu-razvitiyu-i-protsvetaniyu/ (բեռնման օրը՝ 25.04.2025):

[49] 2024 թ. օգոստոսի սկզբին Մոսկվայում տեղի է ունեցել ՌԴ և Ղազախստանի տրանսպորտի նախարարներ Ռոման Ստարովոյտի և Մարատ Կարաբաևի հանդիպումը, որի ընթացքում քննարկվել է նաև «Հյուսիս-Հարավ» նախագծի, մասնավորապես՝ երթուղու արևելյան ճյուղի զարգացումը: Ավելի վաղ Ռուսաստանը, Ղազախստանը, Իրանը և Թուրքմենստանը ստորագրել էին 2024–2025 թվականների համար միջազգային տրանսպորտային միջանցքի արևելյան հատվածի զարգացման ճանապարհային քարտեզը: Տե՛ս՝ МТК «Север–Юг» позволит России создать логистический суперхаб. *Ритм Евразии,* 11.08.2024, https://www.ritmeurasia.ru/news--2024-08-11--mtk-sever-jug-pozvolit-rossii-sozdat-logisticheskij-superhab-74985 (բեռնման օրը՝ 25.04.2025):

Շուրջ 102 ներդրումային նախագծերը բաշխված են հետևյալ ոլորտների միջև. 20 նախագիծ երկաթուղային տրանսպորտի ոլորտում, 59-ը՝ ավտոմոբիլային ճանապարհների, 7-ը՝ սահմանային անցման կետերի և դրանց հարակից ենթակառուցվածքների, 8-ը՝ ծովային նավահանգիստների, 4-ը՝ ներքին ջրային ուղիների և 4-ը՝ նավաշինության ոլորտում: Ըստ երկրների նախագծերը բաշխված են հետևյալ կերպ. 8-ը՝ Ադրբեջանում, 5-ը՝ Հայաստանում, 1-ը՝ Վրաստանում, 11-ը՝ Իրանում, 22-ը՝ Ղազախստանում, 52-ը՝ Ռուսաստանում, 3-ը՝ Թուրքմենստանում: 102 նախագծերից 67-ը ֆինանսավորվում են ազգային պետական բյուջեների միջոցների հաշվին, իսկ 35-ը նախատեսում են արտաքին (երրորդ կողմի) ներդրողների ներգրավման հնարավորություն[50]:

Վերլուծական փաստաթղթերում նշվում է, որ 3 առաջնահերթ խմբերի բաժանված «Հյուսիս–Հարավ» ՄՏՄ նախագծերի առաջին խմբի իրականացումը (կրիտիկական թույլ տեղերի և բացակայող օղակների վերացում, որոնք խոչընդոտում են բեռնափոխադրումները միջանցքի առանցքային հատվածներում) վճռորոշ նշանակություն ունի Արևմտյան երթուղու զարգացման համար, որտեղ հիմնական ենթակառուցվածքային խոչընդոտն իրանական Ռեշտ (Ռաշտ)–Աստարա երկաթգծի չավարտված հատվածն է: Այս հատվածում փոխադրումների կրկնօրինակումը երկաթուղային տրանսպորտից ավտոմոբիլայինի՝ մեծացնում է բեռների առաքման արժեքն ու ժամկետները՝ ընդհուպ մինչև տնտեսական նպատակահարմարության կորուստը: Առաջնահերթ նախագծերով (Խումբ 1) նախատեսված ներդրումների հիմնական մասը (69,1%) ուղղված է «Հյուսիս–Հարավ» ՄՏՄ Արևմտյան երթուղու զարգացմանը: Տրանսկասպյան երթուղու բաժինը առաջնահերթ ներդրումների ընդհանուր ծավալում կազմում է 19,1%, ևս 11,8% բաժին է ընկնում միջանցքի Արևելյան երթուղուն:

«Հյուսիս–Հարավ» ՄՏՄ Արևմտյան երթուղու զարգացման առաջնահերթ նախագծերն են (Խումբ 1).

- Իրանում Ռեշտ–Աստարա երկաթգծի բացակայող հատվածի կառուցումը,
- Ադրբեջանում Ալյաթ–Աստարա և Սումգայիթ–Յալամա երկաթուղային գծերի արդիականացումը,
- «Վերին Լարս» (Հյուսիսային Օսիա, ՌԴ–Վրաստան սահմանային անցակետ) և «Յարագ–Կազմալյար» (Դաղստան, ՌԴ–Ադրբեջան սահմանային անցակետ) ավտոմոբիլային անցման կետերի արդիականացումը,
- Ադրբեջանում «Սամուր» և «Աստարա» երկաթուղային անցման կետերի, ինչպես նաև Ռուսաստանում «Դերբենտ» երկաթուղային անցման կետի արդիականացումը,
- Բաքու–ՌԴ սահման արագընթաց ավտոմայրուղու հատվածի կառուցումը,
- Հայաստանում «Հյուսիս–Հարավ» ավտոմոբիլային միջանցքի հատվածների կառուցումը,

[50] Винокуров Е. (руководитель авторского коллектива), Ахунбаев А., Забоев А., Усманов Н., Международный транспортный коридор «Север–Юг»: инвестиционные решения и мягкая инфраструктура. *Доклады и рабочие документы, 22/2,* Алматы-Москва, Евразийский Банк Развития, 2022, с. 5, 34, 37, 40.

- Իրանում Սերջան–Բենդեր Աբաս հատվածի՝ Նեթենզ–Սերջան–Բենդեր Աբաս արագընթաց ավտոմայրուղու կառուցումը,
- Ռ-217 «Կավկազ» ավտոճանապարհի Վլադիկավկազ–Մախաչկալա–Ադրբեջանի սահման հատվածում Վլադիկավկազ, Գուդերմես, Գրոզնի, Դերբենտ և Խասավյուրտ քաղաքների շրջանցիկ ճանապարհների կառուցումը,
- Ռ-215 Աստրախան–Մախաչկալա ավտոճանապարհին Մախաչկալա քաղաքի շրջանցիկ ճանապարհի կառուցումը:

Ինչպես տեսանք, Հայաստանի Հանրապետությունում և Վրաստանում իրականացվում են մի շարք ներդրումային նախագծեր՝ ուղղված Ռուսաստանը և Հայաստանը միմյանց կապող «Հյուսիս–Հարավ» ավտոմայրուղու զարգացմանը, որը ներառում է Ռազմավիրական ճանապարհի և «Վերին Լարս» միջազգային հսկիչ-անցագրային կետի հատվածները, ինչպես նաև ՀՀ տարածքում կառուցվող նոր արագընթաց ավտոմայրուղու հատվածները: Ավանդաբար այս ավտոճանապարհը ասոցացվում է «Հյուսիս–Հարավ» ավտոմայրուղու հետ՝ հատկապես հաշվի առնելով Հայաստանի մասնակցությունը «Հյուսիս–Հարավ» ավտոմայրուղու ստեղծման մասին համաձայնագրին, թեև աշխարհագրորեն այն անջատված է միջանցքի Արևմտյան երթուղուց: Համընդհանուր ճանաչում ունի այն փաստը, որ ՀՀ տարածքում «Հյուսիս–Հարավ» ավտոմայրուղու շինարարությունը պաշտոնապես հանդիսանում է «Հյուսիս–Հարավ» ՄՏՄ զարգացման նախագծերից մեկը, քանի որ Հայաստանն այդ ՄՏՄ մասին համաձայնագրի լիիրավ մասնակից է:

«Հյուսիս–Հարավ» ՄՏՄ նախագծերի ցանկի վրացական ենթաբաժնում նշված է մեկ նախագիծ, որը պատկանում է 1-ին խմբին (Առաջնահերթ նախագծեր): Դա Ռազմավիրական ճանապարհի Քվեշեթի–Կոբի հատվածում ճանապարհների, թունելների և կամուրջների կառուցման լայնածավալ նախագիծն է:

Այս հավակնոտ նախագծի պլանը, որը համարվում է Վրաստանի ճանապարհաշինության պատմության մեջ խոշորագույններից մեկը, հաստատվել է 2019 թ., շինարարությունը սկսվել է 2020 թ. սեպտեմբերին, իսկ դրա ավարտը նախատեսվում էր իրականացնել փուլ առ փուլ՝ 2024–2025 թթ.: Վրաստանի տարածաշրջանային զարգացման և ենթակառուցվածքների նախարարության Ավտոմոբիլային ճանապարհների դեպարտամենտի տվյալներով՝ Քվեշեթի–Կոբի նախագծի շրջանակներում վերակառուցվում է 23 կմ ընդհանուր երկարությամբ երկգիծ ասֆալտբետոնե ճանապարհ, որը ներառում է 5 կամուրջ, 5 թունել և 1 կամրջային անցում[51]: Թունելների թվում առանձնանում է 9 կմ երկարությամբ և 15 մ տրամագծով թունելը, որն

[51] Საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტრო, Საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი, ქვეშეთი-კობის 9 კმ-იანი გვირაბი უკვე 5 კმ-ზეა გაჭრილი, *Საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი*. 27.01.2023, http://www.georoad.ge/?lang=geo&act=news&func=menu&uid=1674808507&pid=1340628946 (բեռնման օրը՝ 30.04.2025), հմմտ.՝ ქვეშეთი-კობის პროექტი - განვითარების ახალი გზა, *Საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტრო, Საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი*, თარიღის გარეშე. https://kveshetikobiroad.ge/ (բեռնման օրը՝ 05.11.2026).

ամենախոշորն է Վրաստանում և յուրահատուկներից մեկն աշխարհում: Վերջինս համարվում է նաև Եվրոպայի ամենաբարդ ինժեներական կառույցներից մեկը[52]:

Վերոնշյալից պարզ է դառնում, որ ի սկզբանե այս լայնածավալ նախագծում հիմնական, առանցքային խաղացողներն էին Ռուսաստանը, Ադրբեջանը և Իրանը: Այսրկովկասի երկրներից այս նախագծին մասնակցում է միայն Ադրբեջանը, մինչդեռ ՀՀ-ի և Վրաստանի ենթակառուցվածքները լիարժեքորեն ներգրավված չեն, իսկ որոշ դեպքերում՝ նույնիսկ լիովին դուրս են մնացել այս մեգանախագծից: Հավելենք նաև, որ «Հյուսիս–Հարավ» ՄՏՄ-ի վերաբերյալ դրույթը ներառվել է նաև 2022 թ. ապրիլի 22-ին ստորագրված «Ռուսաստանի Դաշնության և Ադրբեջանի Հանրապետության միջև դաշնակցային փոխգործակցության մասին» հռչակագրում[53]:

Այս իրավիճակը փոխելու փորձ է հանդիսանում *«Խաղաղության խաչմերուկ»* նախագիծը, որը ներկայացվել է ՀՀ վարչապետի կողմից 2023 թվականին[54]: Այս նախագծի իրականացումը ենթադրում է Հայաստանի տարածքի օգտագործումը բեռների տարանցման համար ոչ միայն TRACECA ծրագրի, այլև «Հյուսիս-Հարավ» ՄՏՄ-ի շրջանակներում: Ներկայումս ՀՀ-ում այս կամ այն ծավալներով ու տեմպերով իրականացվում է «Հյուսիս–Հարավ» ավտոմայրուղու նախագիծը, սոսկ հայտարարությունների ձևաչափով խոսվում է նաև Գյումրիի «Չոր նավահանգստի»[55] նախագծի իրագործման մասին, որոնք նույնպես ներառված են «Խաղաղության խաչմերուկում»: Թեև Գյումրիի *«Չոր նավահանգիստ»* նախագծի գաղափարն ու նախնական քննարկումները սկիզբ են առել դեռևս 2021–2022 թթ, նախագծի պաշտոնական մեկնարկն ու անցումը գործնական-իրավական փուլ արձանագրվեց 2024 թ., երբ ՀՀ կառավարությունը պաշտոնապես հաստատեց ծրագրի տեխնիկատնտեսական հիմնավորումը և ներդրումային բյուջեն[56]: ՀՀ կառավարությունը նախատեսում է $37 մլն ներդրում կատարել այդ նախագծում: Նախագծի համաձայն՝ «չոր նավահանգիստը» տեղակայվելու է Շիրակի միջազգային օդանավակայանի, երկաթուղու և «Հյուսիս–Հարավ» տրանսպորտային միջանցքի հարևանությամբ: Այն ներառելու է ազատ տնտեսական գոտու կարգավիճակ ունեցող

[52] Строительство самого длинного тоннеля к границе Грузии с Россией – последние данные. *Sputnik Грузия,* 02.12.2023, https://sputnik-georgia.ru/20231202/stroitelstvo-samogo-dlinnogo-tonnelya-k-granitse-gruzii-s-rossiey---poslednie- dannye-284661079.html (բեռնման օրը՝ 30.04.2025).

[53] Декларация о союзническом взаимодействии между Российской Федерацией и Азербайджанской Республикой. *Администрация Президента России,* 22.02.2022, http://www.kremlin.ru/supplement/5777 (բեռնման օրը՝ 30.04.2025).

[54] Prime Minister Pashinyan presents the "Crossroads of Peace" project and its principles at the Tbilisi International Forum. *The Office to the Prime Minister of the Republic of Armenia*, 26.10.2023, https://www.primeminister.am/en/statements-and-messages/item/2023/10/26/Nikol-Pashinyan-Speech/ (բեռնման օրը՝ 30.04.2025).

[55] В Армении обсуждается проект строительства «сухого порта». *Республика Армения,* 26.12.2022, https://www.ra.am/archives/80837/?utm_source=chatgpt.com (բեռնման օրը՝ 05.05.2025).

[56] Ներդրումային կոմիտեի նիստում քննարկվել են ենթակառուցվածքների զարգացման, ճանապարհաշինական և այլ ծրագրեր: *Հայաստանի Հանրապետության վարչապետի աշխատակազմ,* 16.01.2024, https://www.primeminister.am/hy/press-release/item/2024/01/16/Nikol-Pashinyan-meeting/ (բեռնման օրը՝ 30.04.2025):

օդանավակայան, բաշխիչ կենտրոններ (հանգույցներ), փոքր և միջին ձեռնարկություններ, թեթև արդյունաբերության օբյեկտներ, արտադրական բազաներ, արտադրական գծեր և սննդամթերքի միջազգային շուկա: Նախատեսվում է, որ Շիրակի մարզը կվերածվի արդյունաբերական գոտու, իսկ «չոր նավահանգիստը» կդառնա բազմաֆունկցիոնալ և մուլտիմոդալ հանգույց՝ սպասարկելով տարածաշրջանային և միջազգային այն ընկերություններին, որոնք մաքսային գործընթացների համախմբման կարիք ունեն[57]:

Այս նախագծերի իրականացումը ՀՀ-ին թույլ կտա հանդես գալ Իրանի և Ռուսաստանի առջև՝ առաջարկելով Ադրբեջանին այլընտրանքային երթուղի, որը ներառում է ավտոմոբիլային մայրուղիներ և երկաթուղային հաղորդակցություն:

Այլընտրանքային կամ զուգահեռ երթուղու ձևավորման ճանապարհին կարևոր խոչընդոտ է ՀՀ-ի և Իրանի միջև ուղիղ երկաթուղային հաղորդակցության բացակայությունը: ՀՀ կառավարության գնահատականներով՝ երկաթգծի շինարարության համար կպահանջվեն $3.2 մլրդ ներդրումներ, իսկ բեռնափոխադրումների պոտենցիալ ծավալը կարող է կազմել տարեկան մինչև 25 մլն տոննա[58]:

Այս համատեքստում աբխազական երկաթգծերի գործունեության վերսկսման փոխհատուցելիության գնահատականները, նույնիսկ այնպիսի հոռետեսականները, ինչպիսիք են “International Alert”-ի գնահատականները, վերանայման կարիք ունեն, քանի որ բեռնափոխադրումների ծավալները կարող են բազմապատկվել, հատկապես, եթե կյանքի կոչվի ՀՀ–Իրան երկաթգծի նախագիծը, ինչը թույլ կտա ստեղծել անխափան ուղիղ երկաթուղային հաղորդակցություն ԻԻՀ և ՌԴ միջև:

Դիտարկվող հարցի համատեքստում կարևոր ասպեկտ է նաև Իրանի և ԵԱՏՄ-ի (որի անդամ է ՀՀ-ն) միջև *«Ազատ առևտրի մասին»* համաձայնագրի ստորագրումը[59], ինչը մեծացնում է այլընտրանքային երթուղու գրավչությունը և բարձրացնում դրա տնտեսական նպատակահարմարությունը: Ավելին, այս երթուղու բացումը կարող է դեպի իրեն ձգել բեռնափոխադրումների մի մասը «Հյուսիս-Հարավ» ՄՏՄ-ի գոյություն ունեցող երթուղուց, ինչը կկրճատի ներդրումների փոխհատուցման ժամկետները: Այնուամենայնիվ, տվյալ հարցի դիտարկման ժամանակ անհրաժեշտ է հաշվի առնել նաև աշխարհաքաղաքական ասպեկտը:

---

[57] DP World May Participate in Gyumri Dry Port Project. *ARKA News Agency*, 09.09.2026, https://arka.am/en/news/economy/dp-world-may-participate-in-gyumri-dry-port-project/ (բեռնման օրը՝ 30.09.2026):

[58] Новая трасса и железная дорога: Из Еревана в Тбилиси можно будет доехать за два часа. *Информационно-аналитический центр (ИАЦ) VERELQ,* 31.10.2019, https://verelq.am/ru/node/55242 (բեռնման օրը՝ 30.09.2026).

[59] Եվրասիական տնտեսական միության և դրա անդամ պետությունների՝ մի կողմից, և Իրանի Իսլամական Հանրապետության՝ մյուս կողմից, միջև 2023 թ. դեկտեմբերի 25-ի «Ազատ առևտրի մասին» համաձայնագիրն ուժի մեջ է մտել 2025 թ. մայիսի 15-ին: «Ազատ առևտրի մասին» լիամասշտաբ համաձայնագիրը փոխարինել է Եվրասիական տնտեսական միության և դրա անդամ պետությունների՝ մի կողմից, և Իրանի Իսլամական Հանրապետության՝ մյուս կողմից, միջև ազատ առևտրի գոտու ձևավորմանն ուղղված 2018 թ. մայիսի 17-ի Ժամանակավոր համաձայնագրին: Տե՛ս՝ Евразийская экономическая комиссия, Департамент торговой политики, Торговые соглашения Евразийского экономического союза, Исламская Республика Иран. *Евразийская экономическая комиссия (ЕЭК), без даты,* https://eec.eaeunion.org/comission/department/dotp/torgovye-soglasheniya/iran.php (բեռնման օրը՝ 30.09.2026):

Աբխազական տարանցիկ երթուղիները Սևծովյան տնտեսական համագործակցության կազմակերպության ծրագրերի համատեքստում

Ցավոք, Աբխազական երկաթուղու վերագործարկման հարցի քննարկումը ծայրահեղ անարդյունավետ է եղել Սևծովյան տնտեսական համագործակցության կազմակերպության (ՍԾՏՀ) շրջանակներում, որի մեջ մտնում են ինչպես Վրաստանն ու Ռուսաստանը, այնպես էլ տարածաշրջանի այլ երկրներ, որոնք այս կամ այն կերպ ներգրավված են այդ նախագծում:

Պատճառն, առաջին հերթին, թաքնված է այս միջազգային կազմակերպության կառուցվածքի և գործող Կանոնադրության մեջ: Չնայած այն հանգամանքին, որ ՍԾՏՀ Կանոնադրության մեջ ուղղակիորեն արտացոլված չէ *«տարածքային ամբողջականության մասին»* դրույթը, այդուհանդերձ, առկա դրույթները պահանջում են, որ Աբխազական երկաթուղու վերագործարկման քննարկումներն անցկացվեն *«միջազգային իրավունքի համաճանաչ սկզբունքների և նորմերի»* հիման վրա (տե՛ս՝ Կանոնադրության Նախաբանը և 3.b հոդվածը)[60]: Քանի որ միջազգային իրավունքը (Միավորված ազգերի կազմակերպության Կանոնադրությունը, Հելսինկյան Եզրափակիչ ակտը, ինչպես նաև միջազգային իրավունքի համաճանաչ սկզբունքներն ու նորմերը) հիմնականում ճանաչում է Վրաստանի տարածքային ամբողջականությունը՝ ներառյալ Աբխազիան, ՍԾՏՀ ցանկացած նախագիծ, որը կարող է վերաբերել Աբխազական երկաթուղու վերագործարկմանը, ապագա չունի: Այս փակուղային իրավիճակը նաև ստիպում է ՍԾՏՀ տրանսպորտի հարցերով աշխատանքային խմբին, որը ստեղծվել է տարածաշրջանային տրանսպորտային ցանցի զարգացման առաջնահերթությունները որոշելու նպատակով, պահպանել ինստիտուցիոնալ լռություն՝ դրանով իսկ հետ պահելով կազմակերպությունը քաղաքականապես վիճահարույց նախագծերից:

Թեև Տրանսպորտի հարցերով աշխատանքային խումբը չի ներառում Աբխազական երկաթուղին իր ծրագրերում, Վրաստանի ներկայացուցիչները պարբերաբար օգտագործում են ՍԾՏՀ հանդիպումները (Արտաքին գործերի նախարարների խորհրդի նիստերը և այլն)՝ ընդգծելու համար, որ Աբխազական երկաթուղու վերականգնման կամ նույնիսկ դրա գնահատման ցանկացած փորձ հանդիսանում է միջազգային իրավունքի խախտում:

Օրինակ՝ 2005 թ. հայկական պատվիրակությունը, որը մասնակցում էր ՍԾՏՀ Խորհրդարանական վեհաժողովի (ԽՎ) 26-րդ նստաշրջանին, տարածաշրջանում տրանսպորտային ենթակառուցվածքների զարգացման վերաբերյալ առաջարկություն ներկայացրեց: Ի թիվս այլ նախագծերի (Կարս–Գյումրի–Թբիլիսի–Բաքու երկաթուղու վերագործարկման անհրաժեշտության մասին հատուկ բանաձևի ընդունում և այլն), հայկական պատվիրակությունը բարձրացրեց նաև Աբխազական երկաթուղու վերագործարկման հարցը,

[60] Charter of the Organization of the Black Sea Economic Cooperation. *Organization of the Black Sea Economic Cooperation*, https://www.bsec-organization.org/UploadedDocuments/StatutoryDocuments Agreements/CHARTERFourthEdition.pdf (բեռնման օրը՝ 11.11.2025).

ինչին դեմ արտահայտվեց վրացական կողմը՝ հայտարարելով, որ դա երկրի ներքին գործն է[61]:

Սա ստիպում է ՍԾՏՀ գործընկերներին հարցը քննարկել անուղղակիորեն՝ հաշվի առնելով Վրաստանի պահանջը: Եվ, չնայած Աբխազական երկաթուղին դուրս մնաց ՍԾՏՀ հիմնական նախագծերից (աբխազական ճանապարհահատվածը բացառվեց կամ շրջանցվեց նաև Սևծովյան օղակաձև ավտոմայրուղու պաշտոնական նախագծերում և ֆինանսական փաստաթղթերում, չնայած այն հանգամանքին, որ ֆիզիկապես այն անցնում է Սև ծովի ողջ պարագծով), ՍԾՏՀ շրջանակներում բարձրացվում է տարածաշրջանում բեռնափոխադրումների արդյունավետության բարձրացման հարցը: Այս քննարկումների համատեքստում Աբխազական երկաթուղին մնում է ամենաարդյունավետ լուծումը՝ որպես «փիղը սենյակում» (ակնհայտ, բայց բոլորի կողմից շրջանցվող և արհեստականորեն անտեսվող խնդիր):

Այսպիսով, ՍԾՏՀ շրջանակներում Աբխազական երկաթուղու քննարկման փորձերը հանգեցրին դիվանագիտական լարվածության, որտեղ մի կողմից Վրաստանը փորձում էր դատապարտել ՌԴ-ի գործողությունները, իսկ մյուս կողմից՝ Հայաստանն ու Ռուսաստանը փորձում էին ընդգծել տարանցիկ երթուղիների վերագործարկման կարևորությունն ու անհրաժեշտությունը: Գտնվելով Թուրքիայի և Ադրբեջանի կողմից շրջափակման մեջ՝ Հայաստանի շահագրգռվածությունը Աբխազական երկաթուղու վերագործարկման հարցում դրսևորվել է առանձնահատուկ կերպով[62]:

Աբխազական երկաթուղու վերագործարկման աշխարհաքաղաքական ասպեկտները

1993 թվականից տարածաշրջանում իրականացվող TRACECA նախագիծը բացի տնտեսականից, ունի նաև ուղղակի քաղաքական ազդեցություն, քանի որ ուժեղացնում է ԵՄ դիրքերը տարածաշրջանում: Ավելին, նախագծի իրականացումը հանգեցնում է ԵՄ ուղղակի տնտեսական և քաղաքական ազդեցությանն արդեն իսկ Կենտրոնական Ասիայի երկրների վրա: Բացի այդ, TRACECA նախագծի իրականացումն ամրապնդում է ոչ միայն ԵՄ-ի, այլև Թուրքիայի դիրքերը, որի տարածքով էլ անցնելու են երթուղիները. վերջինս օգտագործում է այս ենթակառուցվածքային նախագիծն իր քաղաքական ծրագրերի, մասնավորապես՝ Թյուրքական պետությունների կազմակերպության առաջմղման համար:

Թուրքիայի ազդեցության ընդլայնման հիմնական գործոններից մեկը, այսպես կոչված, *«Զանգեզուրի միջանցքի»* ստեղծման փորձն է, որը կարող է ներառվել TRACECA նախագծի մեջ: Այս գործընթացի ոչ միայն տնտեսական, այլև քաղաքական բաղադրիչն ի հայտ է գալիս Իրանի դիրքորոշման ուսումնասիրության ժամանակ, որը կտրականապես

[61] Армения приняла на себя председательство в ПА ОЧЭС. *Национальное Собрание Республики Армения,* 25.11.2005, https://old.parliament.am/news.php?cat_id=4&NewsID=1531&year=2005&month=11&day=25 (բեռնման օրը՝ 11.11.2025).

[62] Restoration of Abkhazian rail-way under discussion. *ARMENPRESS,* 14.10.2002, https://armenpress.am/en/article/514367 (բեռնման օրը՝ 21.11.2025).

դեմ է դրա ստեղծմանը[63]: Այս հարցի վերաբերյալ իր դիրքորոշումն է հայտնել նաև Ռուսաստանը՝ ի դեմս ԱԳ նախարար Սերգեյ Լավրովի. *«Հայաստանի, Ադրբեջանի և Ռուսաստանի առաջնորդների եռակողմ պայմանավորվածությունների շրջանակներում «Զանգեզուրի միջանցքի» մասին երբեք խոսք չի եղել»*[64]:

Հարկ է հաշվի առնել նաև Ադրբեջանի դիրքորոշումը իրանա-իսրայելական դիմակայության համատեքստում: Ադրբեջանը Իսրայելի գործընկերն է և իսրայելական սպառազինության ու տեխնոլոգիաների գլխավոր ներկրողներից մեկը: Իրանին հասցված Իսրայելի օդային հարվածների ընթացքում զանգվածային լրատվամիջոցներում լուրեր էին շրջանառվում հարվածներ հասցնելու նպատակով Ադրբեջանի տարածքն օգտագործելու մասին: Իրանի նախագահ Մասուդ Փեզեշքիանի և Ադրբեջանի նախագահ Իլհամ Ալիևի հեռախոսազրույցի ընթացքում հատուկ ուշադրություն է դարձվել Իրանի վրա հարձակվելու նպատակով Ադրբեջանի տարածքով իսրայելական անօդաչու թռչող սարքերի հնարավոր թռիչքների մասին հաղորդագրություններին[65]:

Հաշվի առնելով այս հանգամանքները՝ Ադրբեջանի տարածքով անցնող երթուղուն այլընտրանքների որոնումը կարող է դառնալ Իրանի անվտանգության ապահովման անկյունաքարը: Այս առումով, ՌԴ հետ այլընտրանքային հաղորդակցությունը՝ Իրան–Հայաստան–Վրաստան–Աբխազիա–Ռուսաստան երթուղով, կարող է ապահովել բեռնափոխադրումների անխափանությունը Իրանի և Ադրբեջանի միջև քաղաքական լարվածության դեպքում:

Միևնույն ժամանակ պետք է հաշվի առնել, որ քաղաքական լարվածություն առկա է նաև Ռուսաստանի և Ադրբեջանի միջև, ինչն արտացոլվում է նաև մի շարք միջադեպերով (ՀՀ տարածքում ռուսական ուղղաթիռի խոցումը[66], ադրբեջանական գնդակոծության հետևանքով Լեռնային Ղարաբաղում ռուս խաղաղապահների զոհվելը[67], 8243 չվերթի աղետը[68] և այլն): Հարաբերությունների հնարավոր հետագա վատթարացման համատեքստում այլընտրանքային երթուղու որոնումը դառնում է Այսրկովկասում Ռուսաստանի քաղաքականության կարևոր ասպեկտներից մեկը:

Հարկ է հաշվի առնել նաև այն հանգամանքը, որ վերջին տարիներին նկատվում է վրաց-ռուսական հարաբերությունների ջերմացում, ինչի դրսևորումներից մեկը դարձավ

---

[63] Велаяти Иран находится в центре нового мирового порядка. *Тасним новости,* 09.06.2025, https://www.tasnimnews.ir/ru/news/2025/06/09/3331378 (բեռնման օրը՝ 25.07.2025).

[64] В трехсторонних договоренностях «зангезурский коридор» никогда не упоминался: Сергей Лавров. *АРМЕНПРЕСС,* 18.01.2024, https://armenpress.am/ru/article/1128350 (բեռնման օրը՝ 26.07.2025).

[65] Пезешкиан и Алиев обсудили сообщения о возможном использовании воздушного пространства Азербайджана для пролета израильских БПЛА на Иран. *IRNA,* 26.06.2025, https://ru.irna.ir/news/85873779 (բեռնման օրը՝ 26.07.2025).

[66] Азербайджанские военные сбили российский вертолет над Арменией. *Русская служба BBC News,* 09.11.2020, https://www.bbc.com/russian/news-54879360 (բեռնման օրը՝ 26.07.2025).

[67] Захарова: погибшие в Карабахе миротворцы России приняли на себя удар ради мира в регионе. *ТАСС,* 20.09.2023, https://tass.ru/politika/18799711 (բեռնման օրը՝ 27.07.2025).

[68] Путин принес извинения Алиеву за инцидент с самолетом AZAL. *РБК («РосБизнесКонсалтинг»),* 28.12.2024, https://www.rbc.ru/politics/28/12/2024/676ff0fa9a794766bc140751 (բեռնման օրը՝ 27.07.2025).

Վրաստանի քաղաքացիների համար մուտքի վիզաների չեղարկման մասին ՌԴ նախագահի ստորագրած հրամանագիրը[69]: Ավելի հավասարակշռված արտաքին քաղաքականության անցումը հնարավորությունների պատուհան է բացում քաղաքական ու տնտեսական պայմանավորվածությունների ձեռքբերման, այդ թվում՝ Աբխազական երկաթուղու վերագործարկման համար՝ առանց վերջինս կապելու Աբխազիայի իրավական կարգավիճակի խնդրին:

Աբխազական տարանցիկ ուղու (երկաթուղային և ավտոմոբիլային) կարևորությունը Ռուսաստանի համար վերջին տարիներին կտրուկ աճել է՝ ինչպես «Հյուսիս–Հարավ» համապարփակ մեգանախագծի՝ միջազգային տրանսպորտային միջանցքի արևմտյան ճյուղերի զարգացման, այնպես էլ Ուկրաինայում անցկացվող հատուկ ռազմական գործողության հետ կապված Ռուսաստանի Դաշնության միջազգային շրջափակման փորձերի շնորհիվ: Պատժամիջոցների ճնշման և հարավ տանող երթուղիները դիվերսիֆիկացնելու անհրաժեշտության պայմաններում Աբխազիայով անցնող տարանցումն առաջարկում է.

- «Հյուսիս–Հարավ» ՄՏՄ-ի շրջանակներում դեպի Իրան և Հնդկաստան (Հայաստանով) այլընտրանքային ուղի,
- Վերին Լարսով անցնող միակ և չափազանց անկայուն ճանապարհի լոգիստիկ բեռի նվազեցում,
- ՀՀ-ի հետ ցամաքային տարանցիկ համակարգի փոխկապակցվածության ամրապնդում, որի տրանսպորտային անվտանգությունն այս դեպքում սերտորեն կապված կլինի ռուս-վրացական կոնսենսուսի հետ և կհակակշռի թուրք-ադրբեջանականին:

Այն փաստը, որ TRIPP նախաձեռնությունը չի շարունակվում Նախիջևանով դեպի Հայաստան, այլ կապվում է միայն Ադրբեջանի և Թուրքիայի հետ, ինչպես նաև այն իրողությունը, որ քայլեր չեն ձեռնարկվում Կարս–Գյումրի (Թուրքիա–ՀՀ) և Իջևան–Ղազախ (ՀՀ–Ադրբեջան) երկաթուղիների վերականգնման համար, փոխարենը ակտիվորեն կառուցվում է Կարս–Իգդիր–Նախիջևան–Բաքու երկաթուղին, որը ՀՀ-ն շրջափակող Բաքու–Ախալքալաք–Կարս երկաթուղու շարունակությունն է[70], հիմք են տալիս ենթադրելու, որ հայկական հաղորդակցուղիների ապաշրջափակման մասին հայտարարությունները պարզապես թաքցնում են ՀՀ-ին շրջափակելու քաղաքական որոշումները:

Փաստենք, որ Շարուր (Նախիջևան)--Իգդիր երկաթուղին, որի կառուցման մասին 2012 թ. հայտարարել էր նաև վարչապետ Ռ. Էրդողանը[71], Թուրքիան դիտարկում է Բաքու–Ախալքալաք–Կարս երկաթուղու շարունակությունը հանդիսացող Կարս–Իգդիր–

[69] Указ Президента Российской Федерации от 10.05.2023 № 335 "О порядке въезда в Российскую Федерацию и выезда из Российской Федерации граждан Грузии". *Официальное опубликование правовых актов,* 10.05.2023, http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202305100004?index=1 (բեռնման օրը՝ 27.07.2025).

[70] Վահե Սարգսյան, Արցախյան վերջին գոյապայքարը, Վրաստանը, տարանցիկ նոր նախագծերը և Հայաստանի շրջափակման գործընթացը, Պատմաբանասիրական հանդես, Երևան, 2021, N 1, էջ 47-63:

[71] Турция объявила о намерении построить железную дорогу в Азербайджан. *РБК («РосБизнесКонсалтинг»),* 12.11.2020, https://www.rbc.ru/politics/12/11/2020/5fad07149a7947f689ccce79 (բեռնման օրը՝ 27.07.2025).

Նախիջևան (ԿԻՆ) երկաթուղային խոշոր նախագծի մի մասը: ԿԻՆ երկաթուղային նախագիծը քննարկվել է մշտապես՝ Կարս–Ախալքալաք–Բաքու նախագծի իրականացմանը զուգահեռ: Թուրքիայի տրանսպորտի, նավագնացության և հաղորդակցության նախարար Ահմեդ Արսլանը 2017 թ. հայտարարել էր[72], որ ԿԻՆ-ի միջոցով Թուրքիան դուրս կգա ոչ միայն իրանական շուկա, այլև կկապվի Պակիստանի, Հնդկաստանի ու Չինաստանի հարավի հետ: 224 կմ երկարությամբ ԿԻՆ երկաթուղու նախագծի վրա աշխատանքները, ըստ նույն նախարարի՝ 2018 թ. մեկ այլ հայտարարության[73], մեկնարկելու էին 2018 թ. վերջ–2019 թ. սկիզբ ժամանակահատվածում: Միանգամայն սպասելի էր, որ Թուրքիայի և Ադրբեջանի համար նոր ու խիստ ցանկալի իրողությունների պայմաններում, հրատապ կարգով կրկին օրակարգ էր բերվելու ԿԻՆ երկաթուղային նախագիծը. Ադրբեջանի կողմից սանձազերծված 44-օրյա պատերազմի արդյունքում ստորագրված նոյեմբերի 9-ի եռակողմ հայտարարությունից տառացիորեն 2 օր անց՝ 2020 թ. նոյեմբերի 12-ին, Թուրքիայի տրանսպորտի և ենթակառուցվածքների նախարար Ադիլ Քարաիսմայիլօղլին հայտարարեց, որ Թուրքիան ծրագրում է երկաթուղի կառուցել դեպի Նախիջևան: Այն, վերջինիս խոսքերով, որոշվել էր կառուցել տարածաշրջանում վերջին իրադարձություններից հետո[74]:

Այսպիսով, հաշվի առնելով Հայաստանի Հանրապետության շարունակական շրջափակումը Թուրքիայի և Ադրբեջանի կողմից, ինչպես նաև հարավում, այսպես կոչված, *«Զանգեզուրի միջանցքը»* պահանջելու քաղաքականությունը (*«Զանգեզուրի միջանցք»* նախագիծը կարող է նաև ինտեգրվել TRACECA նախագծի մեջ), Աբխազական տարանցիկ երթուղին նույնպես զուտ տնտեսական շահից վերածվել է ՀՀ-ի համար ռազմավարական անհրաժեշտության:

Աբխազիայում տարանցիկ երթուղիների վերականգնումը կարող է նաև հակադրվել Ռուսաստանին Անդրկովկասից դուրս մղելու Արևմուտքի քաղաքական ուղեգծին, ռազմավարություն, որը Արևմուտքի ակտիվ թելադրանքով որդեգրել են նաև ՀՀ իշխանությունները:

Հաշվի առնելով այս հանգամանքները, Ադրբեջանով անցնող երթուղու այլընտրանքային տարբերակների որոնումը կարող է դառնալ ԻԻՀ անվտանգության անկյունաքարը: Այս համատեքստում, Ռուսաստանի հետ այլընտրանքային կապը Իրան–Հայաստան–Վրաստան–Աբխազիա–Ռուսաստան երթուղով կարող է ապահովել անխափան բեռնափոխադրումներ Իրանի և Ադրբեջանի միջև քաղաքական լարվածության դեպքում:

---

[72] Азербайджан, Иран и Турция обсуждают проект новой железной дороги. *TuranToday.com,* 31.05.2017, https://www.turantoday.com/2017/05/baku-tbilisi-kars-igdir-nakhichevan.html (բեռնման օրը՝ 27.07.2025).

[73] Турция построит железную дорогу до границы с Азербайджаном. *TuranToday.com,* 06.06.2018, https://www.turantoday.com/2018/06/turkey-azerbaijan-railway.html (բեռնման օրը՝ 27.07.2025).

[74] Турция объявила о намерении построить железную дорогу в Азербайджан. *РБК («РосБизнесКонсалтинг»),* 12.11.2020, https://www.rbc.ru/politics/12/11/2020/5fad07149a7947f689ccce79?utm_referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F (բեռնման օրը՝ 27.07.2025).

Ռեշտ–Աստարա երկաթուղու շինարարությունը սկսելու վերաբերյալ վերջին ռուս-իրանական համաձայնագրերը և պայմանավորվածությունները[75], կարծես, վերջնականապես լուծել են «Հյուսիս–Հարավ» մեգանախագծի ցամաքային երթուղու վերջին անավարտ հատվածի հարցը: Միջանկյալ նշենք, որ 2026 թ. փետրվարին Իրանն ու Ռուսաստանն ավարտել են «Հյուսիս–Հարավ» միջազգային տրանսպորտային միջանցքի պակասող օղակի՝ Իրանի հյուսիսում գտնվող Ռեշտ–Աստարա երկաթուղու շինարարության շուրջ վերջնական բանակցությունները՝ վերջնական տեսքի բերելով ռազմավարական կարևորություն ունեցող 160 կիլոմետրանոց երկաթուղային հատվածի տեխնիկական, ֆինանսական և գործառնական մանրամասները: ՌԴ էներգետիկայի նախարար Սերգեյ Ցիվիլևը 2026 թ. փետրվարի 18-ին Ռուսաստանի և Իրանի միջև առևտրատնտեսական համագործակցության միջկառավարական հանձնաժողովի նիստի շրջանակներում հայտարարել է, որ կողմերը լուծել են նախագծի մեկնարկը խոչընդոտող բոլոր վիճելի հարցերը, և Ռեշտ–Աստարա երկաթուղային նախագծի գործնական իրականացումը, որպես «Հյուսիս–Հարավ» միջազգային տրանսպորտային միջանցքի մաս, կսկսվի 2026 թ. ապրիլի 1-ին, երբ կստորագրվի դրա մեկնարկի վերաբերյալ վերջնական համաձայնագիրը[76]: Այդուհանդերձ, 2026 թ. փետրվարի վերջին Իրանի շուրջ ռազմաքաղաքական իրավիճակի կտրուկ սրումն ու ռազմական գործողությունների մեկնարկն ուղղակիորեն ազդեցին պլանավորված ժամանակացույցի վրա: Մոսկվայում ԻԻՀ արտակարգ և լիազոր դեսպան Քազեմ Ջալալին ապրիլի 20-ին հայտարարեց, որ, չնայած ընթացիկ տարվա ապրիլի 1-ին պլանավորված էր ստորագրել Ռեշտ–Աստարա երկաթուղու կառուցման գործադիր պայմանագիրը, սակայն պատերազմի պատճառով չհաջողվեց իրագործել այդ ծրագիրը: *«Սակայն պատերազմը մեզ չի սրիպի ամբողջությամբ հետաձգել այն: Հույս ունենք, որ այս տարի (խոսքը 2026 թ. մասին է՝ Վ. Ս.) կկարողանանք իրականացնել պայմանագրի գործադիր մասը: Մեզ ընդամենը մի փոքր խանգարեցին, բայց դա ընդհանուր առմամբ չի խոչընդոտում հետագա քայլերին, որպեսզի շարունակենք քրտնաջան աշխատել այս նախագիծը իրականացնելու համար: ...Պատերազմը, անշուշտ, ազդել է տարբեր նախագծերի, այդ թվում՝ Ռեշտ–Աստարա երկաթուղու նախագծի իրականացման ժամանակացույցի վրա, սակայն համապատասխան նամակագրությունը և հետագա գործողությունները արդեն ընթացքի մեջ են, և հույս ունեմ, որ մոտ ապագայում, նախագծի իրականացման պայմանագիրը ստորագրելով, կանցնենք շինարարության փուլին»*, -- նշել է դեսպանը: 2026 թ. օգոստոսին ՌԴ-ում ԻԻՀ դեսպան Քազեմ Ջալալին հայտարարեց, որ Իրանն ու Ռուսաստանը մոտ են Ռեշտ–Աստարա երկաթուղու շինարարության գործադիր

[75] 2023 թ. «Հյուսիս–Հարավ» նախագծի շրջանակներում Ռուսաստանն ու Իրանը համաձայնագիր են ստորագրել Իրանի և Ադրբեջանի միջև Ռեշտ–Աստարա 160-կիլոմետրանոց երկաթուղու համատեղ կառուցման մասին, որը կապահովի ուղիղ երթևեկություն դեպի Պարսից ծոցի նավահանգիստներ: Նախագծի ընդհանուր արժեքը կազմում է 1,6 միլիարդ եվրո: Մոսկվան և Թեհրանը համատեղ կֆինանսավորեն նախագծումը, շինարարությունը, ինչպես նաև ապրանքների և ծառայությունների մատակարարումները:

[76] Россия и Иран с 1 апреля приступят к реализации проекта ж/д линии Решт–Астара. *ТАСС,* 18.02.2026, https://tass.ru/ekonomika/26480053 (բեռնման օրը՝ 14.10.2026).

պայմանագրի ստորագրմանը և ավելացրեց, որ «Հյուսիս–Հարավ» ՄՍՄ-ի շրջանակում Թեհրանի և Մոսկվայի միջև ամենակարևոր համատեղ նախագիծը Ռեշտ–Աստարա երկաթուղու նախագիծն է[77]: Ռուսաստանի տրանսպորտի նախարար Անդրեյ Նիկիտին իր հերթին օգոստոսի 31-ին հայտարարեց, որ 2026 թ. հունիսին իրենք վերսկսել են ինժեներական հետազոտությունները տարածաշրջանում ռազմական գործողությունների պատճառով փետրվարից մինչև մայիս ընկած հատվածում առաջացած պարտադրված դադարից հետո: *«Այժմ ընթանում է գործադիր պայմանագրի ակտիվ նախապատրաստումը: Իրոք, պայմանագրի ստորագրումը, որը մենք նախատեսում էինք 2026 թ. ապրիլի 1-ին, ժամկետային առումով տեղաշարժվել է, սակայն բանակցությունները շարունակվում են, և մենք դրանք դրական ենք գնահատում: Քանի դեռ այս պայմանագիրը պաշտոնապես ստորագրված չէ, շինարարության ավարտի հստակ ժամկետներ նշելը վաղաժամ է»*, – հայտարարել է նախարարը[78]: 2026 թ. սեպտեմբերի 23-ին Իրանի տրանսպորտային ենթակառուցվածքների կառուցման ընկերության փոխտնօրեն Աբբաս Խաթիբին հայտարարել է, որ մեկնարկել են «Հյուսիս–Հարավ» միջանցքի պակասող օղակ հանդիսացող 162 կիլոմետրանոց Ռեշտ–Աստարա երկաթուղու գործնական-շինարարական աշխատանքները[79]:

Այդուհանդերձ, եթե «Հյուսիս–Հարավ» ՄՍՄ նախագիծը հաջողությամբ իրականացվի, իսկ TRIPP նախաձեռնությունը իրականացվի իր ներկայիս տեսքով, Բաքուն կստանա բացարձակ տարանցիկ մենաշնորհ: Թվում է, թե Ադրբեջանը դառնում է ՌԴ-ի միակ դարպասը դեպի Այսրկովկաս: Սա մեզ հասցնում է գլխավոր կետին. որպեսզի Ռուսաստանը չդառնա Ադրբեջանի տարանցիկ նկրտումների պատանդը, անհրաժեշտ է արագացնել այլընտրանքային ուղիների բացումը: Այլ կերպ ասած, «Հյուսիս–Հարավ» ՄՍՄ նախագիծը, որի արևմտյան ճյուղն անցնում է Ադրբեջանի տարածքով, չի բացառում, այլ անհրաժեշտ է դարձնում Աբխազական երկաթուղու վերագործարկումը՝ որպես Բաքվի տարանցիկ մենաշնորհը խզելու միջոց:

Պետք է նշել, որ, եթե «Հյուսիս–Հարավ» ՄՍՄ նախագիծը և TRIPP-ը լիովին իրականացվեն, Վրաստանը նույնպես կկորցնի իր դիրքերը որպես տարանցիկ երկիր: Աբխազական երկաթուղու վերագործարկումը այս իրավիճակում նույնպես դառնում է հրատապ խնդիր Վրաստանի համար, քանի որ միայն այս կերպ այն կկարողանա ազդեցություն և լծակներ գործադրել տարածաշրջանում: Հարկ է նշել, որ այս մասին խոսել է ՀՀ երկրորդ նախագահ Ռոբերտ Քոչարյանը: Խոսքը վերաբերում է ոչ միայն Աբխազական

[77] Iran, Russia near signing executive contract for Rasht-Astara railway. *Envoy, IRNA,* 22.08.2026, https://en.irna.ir/news/86241929/Iran-Russia-near-signing-executive-contract-for-Rasht-Astara (բեռնման օրը՝ 14.10.2026).

[78] Андрей Никитин: Минтранс старается быстро реагировать на запросы людей. *РИА Новости,* 31.08.2026, https://ria.ru/20260831/zaprosy-2114341681.html (բեռնման օրը՝ 14.10.2026).

[79] Executive work begins on 162-km Rasht–Astara railway. *Tehran Times,* 23.09.2026, https://www.tehrantimes.com/news/530343/Executive-work-begins-on-162-km-Rasht-Astara-railway (բեռնման օրը՝ 14.10.2026).

երկաթուղու գործարկման անհրաժեշտությանը, այլև իրական հնարավորությանը: Ռ. Քոչարյանը փաստել է, որ ներկայիս մրցակցային պայմաններում Վրաստանը շատ ավելի է շահագրգռված այս երկաթուղու բացմամբ, ինչը պայմանավորված է նրա տնտեսական շահերով, և իդեալական ժամանակն է Երևան–Թբիլիսի–Սոչի–Տուապսե–Կրասնոդար–Մոսկվա երկաթուղու բացման շուրջ բանակցությունները վերսկսելու համար[80]:

Վերը նշված հանգամանքները ձևավորում են մի իրավիճակ, երբ Աբխազական երկաթուղու գործարկումը դառնում է ոչ միայն տնտեսապես նպատակահարմար քայլ, այլև քաղաքական անհրաժեշտություն Իրանի, ՀՀ-ի, Վրաստանի և Ռուսաստանի համար: Այս համատեքստում, ենթակառուցվածքային ներդրումների վերաբերյալ որոշում կայացնելիս, տնտեսական նպատակահարմարությունը կարող է զիջել քաղաքական անհրաժեշտությանը:

Եզրակացություն

Աբխազական երկաթուղու և ավտոմայրուղու ճակատագիրը շարունակում է կարևոր նշանակություն ունենալ հատկապես արդի այնպիսի աշխարհաքաղաքական գործընթացների համատեքստում, ինչպիսիք են Վրաստանի հեռացումը միակողմանի արևմտամետ քաղաքականությունից և հավասարակշռված արտաքին քաղաքական ուղեգծի որդեգրումը, Ռուսաստանի միջազգային մեկուսացման քաղաքականությունը, Ադրբեջան–ԻԻՀ և Ադրբեջան–ՌԴ հարաբերություններում պարբերական լարվածությունը, «Հյուսիս–Հարավ» միջազգային տրանսպորտային միջանցքի ու TRIPP նախագծի ձևավորումը, դրանց հետ կապված Ադրբեջանի տարանցիկ մենաշնորհի հաստատումը, Իրանի կոշտ դիրքորոշումը սեփական սահմանին ԱՄՆ ազդեցության ուժեղացման առնչությամբ, ՀՀ շրջափակման վտանգը, Եվրասիական տնտեսական միության (ԵԱՏՄ) շրջանակներում Ռուսաստանի հետ առևտրային հարաբերությունների խորացումը և Իրանի կողմնորոշումը դեպի ԵԱՏՄ:

Այլ կերպ ասած՝ Աբխազական երկաթուղին ունի ծայրահեղ արդիական նշանակություն և լիարժեք շահագործման դեպքում կարող է հիմնովին փոխել տնտեսական նախագծերի, ինչպես նաև ներդրումների վեկտորը տարածաշրջանում: Ընդ որում, այս հարցում ոչ երկրորդական, եթե ոչ գլխավոր դերը խաղալու է քաղաքական ասպեկտը, որն այս տարածաշրջանում մեծապես գերակայում է տնտեսական նպատակահարմարության նկատմամբ:

Թեև տասնամյակներ շարունակ Աբխազական երկաթուղու լիարժեք գործարկման հարցը եղել է բանակցությունների առարկա, այդուհանդերձ, ձևավորված աշխարհաքաղաքական իրողությունները և կողմերի միջև խորքային քաղաքական հակասությունները թույլ չեն տվել Աբխազական հաղորդակցուղիների հսկայական ներուժի օգտագործման հարցում արձանագրել գործնական արդյունքներ:

[80] Армения даже не воспользуется этим мизерным транзитом, так как является неполноценной стороной – Роберт Кочарян. *Yerevan.Today*, 13.02.2026, https://yerevan.today/ru/armeniya-dazhe-ne-vospolzuetsya-etim-mizernym-tranzitom-tak-kak-yavlyaetsya-nepolnoczennoj-storonoj-robert-kocharyan/ (բեռնման օրը՝ 14.10.2026).

Ակնհայտ է, որ սառեցված այս նախագծի լայնածավալ գործարկումը կարող է լուրջ այլընտրանք դառնալ գործող միակ ռուս-վրացական ցամաքային անցակետին: Ավելին, իրանական հաղորդակցության ուղիներին միանալու դեպքում տնտեսապես կշահեն տարածաշրջանային պետությունները, այդ թվում՝ ՀՀ-ն և Վրաստանը, որոնց տարածքով բեռնափոխադրումների իրականացումը բարենպաստ պայմաններ կապահովի «Հյուսիս–Հարավ» ՄՏՄ մեգանախագծի զարգացման համար: ՌԴ–Վրաստան–ՀՀ–Իրան այս ձևաչափով համագործակցության խորացումը շոշափելի և լրացուցիչ հիմքեր կստեղծի նաև տարածաշրջանային անվտանգության հուսալի համակարգի ձևավորման համար: