

4

ՓԵՏՐՎԱՐԻ  
2021

Luys Lnyu®



ԱՂՐԲԵՋԱՆԻՑ ԴԵՊԻ  
ՆԱԽԻՋԵՎԱՆ ՄԻՋԱՆՑՔՆԵՐԸ  
ԵՎ ԴՐԱՆՑ ՌԻՍԿԵՐԸ ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ  
ՀԱՄԱՐ

# ԱԴԻԲԵԶԱՆԻՑ ԴԵՊԻ ՆԱԽԻՋԵՎԱՆ ՄԻՋԱՆՑՔՆԵՐԸ ԵՎ ԴՐԱՆՑ ՌԻՍԿԵՐԸ ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՄԱՐ



## ԲՈՎԱՆԴԱԿՈՒԹՅՈՒՆ

|                                                                                                                               |    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| ՆԵՐԱԾՈՒԹՅՈՒՆ .....                                                                                                            | 1  |
| 1. 2020Թ. ՆՈՅԵՄԲԵՐԻ 10-Ի ՀԱՅՏԱՐԱՐՈՒԹՅԱՆ ՀԵՏԵՎԱՆՔՆԵՐԸ<br>ՀԱՐԱՎԱՅԻՆ ԿՈՎԿԱՍՈՒՄ ՏՐԱՆՍԴՈՐՏԱՅԻՆ ՀԱՂՈՐԴԱԿՑՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ<br>ՀԱՄԱՐ ..... | 2  |
| 2. ԱԴԻԲԵԶԱՆ-ՀԱՅԱՍՏԱՆ-ՆԱԽԻՋԵՎԱՆ ՄԻՋԱՆՑՔԸ ԵՎ ԴՐԱՆԻՑ ԲԽՈՂ<br>ՀՆԱՐԱՎՈՐ ՌԻՍԿԵՐԸ .....                                              | 10 |
| 2.1. Նախիջևանի միջանցքի էներգետիկ նշանակությունը.....                                                                         | 12 |
| 2.2. Նախիջևանի միջանցքի տրանսպորտային նշանակությունը.....                                                                     | 14 |
| 2.3. Նախիջևանի միջանցքի ռիսկերը Հայաստանի համար.....                                                                          | 16 |
| 3. ՍՏԵՂԾՎԵԼԻՔ ՄԻՋԱՆՑՔԸ՝ ՏԱՐԱԾԱՇՐՋԱՆԱՅԻՆ ԵՎ ՀԱՄԱՇԽԱՐՀԱՅԻՆ<br>ԴԵՐԱԿԱՏԱՐՆԵՐԻ ՇԱՀԵՐԻ ԲԱԽՄԱՆ ՀԱՄԱՏԵՔՍՏՈՒՄ .....                    | 19 |
| 3.1. Տարածաշրջանային նոր միջանցքները և աշխարհաքաղաքական<br>կենտրոնների շահերը .....                                           | 19 |
| 3.2. Նոր միջանցքները և տարածաշրջանի երկրների շահերը .....                                                                     | 26 |



## ՆԵՐԱԾՈՒԹՅՈՒՆ

Արցախյան 44-օրյա պատերազմը, որն ավարտվեց Հայաստանի և Արցախի համար աղետալի կորուստներով և հանգեցրեց նոյեմբերի 10-ի հայտարարությանը, ի թիվս այլ հարցերի, նաև ազդեցություն ունեցավ տարածաշրջանի կոմունիկացիոն խնդիրների վրա: Հայտարարության 9-րդ կետը ամբողջությամբ նվիրված է այդ խնդրին. մասնավորապես, բացի տարածաշրջանային բոլոր տնտեսական և տրանսպորտային կապերի ապաշրջափակման ընդհանուր համաձայնությունից, այն Հայաստանի վրա լրացուցիչ պարտավորություն է դնում: Ըստ այդմ, Հայաստանը պետք է երաշխավորի «տրանսպորտային կապերի անվտանգությունը Ադրբեջանի Հանրապետության արևմտյան շրջանների և Նախիջևանի Ինքնավար Հանրապետության միջև՝ երկու ուղղություններով քաղաքացիների, տրանսպորտային միջոցների և ապրանքների անխոչընդոտ տեղաշարժը կազմակերպելու համար»<sup>1</sup>:

Այսպիսով, Արցախյան վերջին պատերազմի հետևանքով տարածաշրջանում ձևավորվում են նոր իրողություններ, որոնք կարող են ի հայտ բերել ինչպես նոր ռիսկեր, այնպես էլ հնարավորություններ: Մինչ տարբեր փորձագիտական շրջանակներ փորձում են գնահատել տարածաշրջանային տրանսպորտային կապերի ընդհանուր ապաշրջափակման հնարավոր տնտեսական, քաղաքական հետևանքները, Հայաստանի համար անվտանգային տեսանկյունից հատկապես կարևոր է Ադրբեջանից Նախիջևան տրանսպորտային կապերի վերականգնման հեռանկարը: Սույն վերլուծության շրջանակներում փորձել ենք հասկանալ, թե ինչպիսին կլինեն նոյեմբերի 10-ի հայտարարության հետևանքները Հարավային Կովկասում տրանսպորտային հաղորդակցությունների համար, ինչ ռիսկեր կարող է առաջացնել Ադրբեջան-Հայաստան-Նախիջևան տրանսպորտային միջանցքների ձևավորումը, ինչպես նաև դիտարկել ենք նոր միջանցքների ձևավորումը՝ տարածաշրջանային և համաշխարհային դերակատարների շահերի բախման համատեքստում:

Ընդհանուր առմամբ, եկել ենք այն եզրահանգմանը, որ անվտանգային տեսանկյունից նոյեմբերի 10-ի հայտարարության 9-րդ կետը Հայաստանի համար ավելի շատ նոր սպառնալիքներ է առաջ բերում, քան հնարավորություններ ստեղծում: Հայտարարության տեքստում, ըստ էության, միայն հայկական կողմն է հստակ պարտավորվել անվտանգային երաշխիքներ տրամադրել Ադրբեջան-Նախիջևան

<sup>1</sup> Заявление Президента Азербайджанской Республики, Премьер-министра Республики Армения и Президента Российской Федерации, 10 ноября 2020 года, <http://kremlin.ru/events/president/news/64384> (այցելվել է 27.01.2021թ.):

տրանսպորտային կապերի համար, մինչդեռ մյուս հաղորդակցությունների մասով անվտանգային երաշխիքները բացակայում են: Այս հանգամանքը հետագայում կարող է նոր հակամարտության հիմքեր ստեղծել՝ անմիջական սպառնալիքի տակ դնելով Հայաստանի Հանրապետության ինքնիշխանությունն ու տարածքային ամբողջականությունը:

## 1. 2020Թ. ՆՈՅԵՄԲԵՐԻ 10-Ի ՀԱՅՏԱՐԱՐՈՒԹՅԱՆ ՀԵՏԵՎԱՆՔՆԵՐԸ ՀԱՐԱՎԱՅԻՆ ԿՈՎԿԱՍՈՒՄ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ՀԱՂՈՐԴԱԿՑՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ՀԱՄԱՐ

Արցախյան վերջին պատերազմի արդյունքում Հայաստանի, Ռուսաստանի և Ադրբեջանի ղեկավարների կողմից նոյեմբերի 10-ին ստորագրված հայտարարության 9-րդ կետը ամբողջությամբ նվիրված է տարածաշրջանում տնտեսական և տրանսպորտային կապերի ապաշրջափակման խնդրին. «9. Տարածաշրջանում բոլոր տնտեսական և տրանսպորտային կապերն ապաշրջափակվում են: **Հայաստանի Հանրապետությունը երաշխավորում է տրանսպորտային կապերի անվտանգությունը Ադրբեջանի Հանրապետության արևմտյան շրջանների և Նախիջևանի Ինքնավար Հանրապետության միջև՝** երկու ուղղություններով քաղաքացիների, տրանսպորտային միջոցների և ապրանքների անխոչընդոտ տեղաշարժը կազմակերպելու համար: Տրանսպորտային հաղորդակցության հսկողությունն իրականացնում են ՌԴ ԱԴԾ Սահմանապահ ծառայության մարմինները: Կողմերի համաձայնությամբ կապահովվի Նախիջևանի Ինքնավար Հանրապետությունը և Ադրբեջանի արևմտյան շրջանները կապող տրանսպորտային նոր ուղիների շինարարությունը»<sup>2</sup>:

Ինչպես տեսնում ենք հայտարարության տեքստից, կողմերը պարտավորվել են ապաշրջափակել տարածաշրջանի տնտեսական և տրանսպորտային կապերը, մինչդեռ հայկական կողմի վրա ավելի կոնկրետ պարտավորություն է դրվել. վերջինս պետք է երաշխավորի տրանսպորտային կապերի անվտանգությունը Ադրբեջանի արևմտյան շրջանների և Նախիջևանի միջև: Ընդ որում, ՀՀ ինքնիշխան տարածքում այդ տրանսպորտային հաղորդակցության նկատմամբ հսկողությունն իրականացնելու է ռուսական կողմը:

<sup>2</sup> Հայաստանի Հանրապետության վարչապետի, Ադրբեջանի Հանրապետության նախագահի և Ռուսաստանի Դաշնության նախագահի հայտարարությունը, 10.11.2020, <https://www.primeminister.am/hy/press-release/item/2020/11/10/Announcement/> (այցելվել է 27.01.2021թ.):

Հայտարարության տեքստում տրանսպորտային հաղորդակցության մյուս ուղիների անվտանգության մասով նման երաշխիքները բացակայում են: Այս հանգամանքը մի շարք մտահոգությունների առիթ է տալիս. մասնավորապես՝ ստացվում է, որ տարածաշրջանում տրանսպորտային ուղիների ապաշրջափակումը՝ առանց անվտանգային երաշխիքների, կարող է բխել բացառապես ադրբեջանական կողմի շահերից, քանի որ բացի Ադրբեջան-Նախիջևան հատվածից, մնացած ուղիների դե ֆակտո ապաշրջափակումը կարող է խոչընդոտվել՝ կապված դրանց վտանգավորության հետ:

Միևնույն ժամանակ, նոյեմբերի 10-ի հայտարարությունից հետո, ինչպես Հայաստանի իշխանությունները, այնպես էլ հայտարարության մյուս մասնակիցները, տարբեր նպատակներով, փորձում են հայ հասարակության շրջանում շրջանառել այն թեզը, թե իբրև հայտարարության 9-րդ կետը բխում է հայկական կողմի շահերից, և տարածաշրջանային հաղորդակցությունների ապաշրջափակումը հնարավորություն է տալու մեղմել հետպատերազմյան սոցիալ-տնտեսական բազմաթիվ խնդիրները: Նման կերպ գլխավոր միջնորդ հանդիսացող ռուսական կողմը հայ հասարակության շրջանում կապիտուլյացիայի բարոյա-հոգեբանական բարդույթները մեղմելու նպատակ է հետապնդում: Մյուս կողմից, ՀՀ իշխանությունները փորձում են ապաշրջափակումը ներկայացնել որպես համարժեք զիջում՝ Ադրբեջանի ու Նախիջևանի միջև անվտանգ տրանսպորտային կապեր տրամադրելու Հայաստանի ստանձնած պարտավորության դիմաց: Ադրբեջանական կողմի հիմնական նպատակն է՝ երաշխավորել նոյեմբերի 10-ի հայտարարության 9-րդ կետի անխափան իրականացումը, մասնավորապես՝ դեպի Նախիջևան տրանսպորտային հաղորդակցության ապահովման մասով, բացառել Հայաստանի կողմից այն վերանայելու կամ վերախմբագրելու փորձերը, հետևաբար վերջինիս շահերից է բխում այն ներկայացնել որպես փոխշահավետ դրույթ:

Պատահական չէ, որ Հայաստան-Ռուսաստան-Ադրբեջան եռակողմ ձևաչափով բանակցությունների հետագա օրակարգը հիմնականում բխում էր հենց նոյեմբերի 10-ի հայտարարության 9-րդ կետից, և այն դարձավ նաև 2021-ի հունվարի 11-ին Մոսկվայում տեղի ունեցած եռակողմ հանդիպման գլխավոր թեման: Սա այն պարագայում, երբ նոյեմբերի 10-ի հայտարարության որոշ այլ դրույթներ, մասնավորապես՝ կապված գերիների և անհետ կորած անձանց զգայուն հարցերի հետ, այդ հանդիպման արդյունքում այդպես էլ լուրջ քննարկման ու լուծումների չարժանացավ: Այսպես, հունվարի 11-ի հայտարարության համաձայն կողմերն արդեն իսկ պայմանավորվել են աշխատանքային խումբ ձևավորել, որի նպատակը նոյեմբերի

10-ի հայտարարության 9-րդ կետի իրականացումն է: Ընդ որում, աշխատանքային խմբի գործունեության համար սահմանվել է հստակ ժամանակացույց<sup>3</sup>:

Արցախյան կարգավորման գործընթացի տարբեր փուլերում Հարավային Կովկասում տրանսպորտային և տնտեսական կապերի ապաշրջափակումը եղել է բանակցային գործընթացն ակտիվացնելու կարևոր շարժառիթներից մեկը: Ադրբեջանը մշտապես փորձել է այն ներկայացնել որպես բացառապես հայկական կողմի շահերից բխող միջոցառում՝ հաշվի առնելով Հայաստանի աշխարհագրական դիրքն ու կոմունիկացիոն խնդիրները: Տարբեր շարժառիթներով այս մոտեցումը երբեմն կիսել են նաև միջնորդները, հակամարտությամբ հետաքրքրված տարբեր կազմակերպություններ ու փորձագիտական շրջանակներ<sup>4</sup>: Այս կերպ փորձ էր արվում հայկական կողմի համար ընդունելի դարձնել տարածքների վերադարձը՝ Արցախի կարգավիճակի հստակեցման կամ առնվազն դրա հեռանկարի դիմաց, չնայած այն հանգամանքին, որ ապաշրջափակումը նույնքան, եթե ոչ ավելի, ձեռնտու էր նաև Ադրբեջանին: Պատահական չէ, որ հայկական կողմը մինչև վերջին պատերազմը այս հարցում մեծ խանդավառություն չէր ցուցաբերում և պատրաստ չէր հանուն տարածաշրջանային հաղորդակցությունների ապաշրջափակման՝ բանակցային գործընթացում ցավոտ և միակողմանի զիջումների գնալ:

Ներկայումս, երբ 44-օրյա պատերազմի հետևանքով հայկական կողմը Ադրբեջանին է հանձնել Արցախի շուրջ գտնվող 7 շրջանները, կորցրել է Շուշին, Հադրութն ու նախկին ԼՂԻՄ մի շարք այլ բնակավայրեր՝ չհստակեցնելով և որևէ կերպ չհիշատակելով Արցախի կարգավիճակի խնդիրը, Ադրբեջանի հանդեպ լրացուցիչ պարտավորություններ ստանձնելով արդեն իսկ բուն Հայաստանի տարածքում, տարածաշրջանային հաղորդակցությունների ապաշրջափակումը որպես ձեռքբերում ներկայացնելու փորձերը առնվազն անագնիվ են և միտված են Հայաստանի բնակչությանը մոլորեցնելուն:

Նախ, ինչպես նշվեց, նոյեմբերի 10-ի, այնուհետև հունվարի 11-ի հայտարարությունները որևէ կերպ չեն երաշխավորում, որ տարածաշրջանում

<sup>3</sup> Նիկոլ Փաշինյանի, Վլադիմիր Պուտինի և Իլհամ Ալիևի հանդիպման արդյունքներով ընդունվել է համատեղ հայտարարություն, 11.01.2021, <https://www.primeminister.am/hy/press-release/item/2021/01/11/Nikol-Pashinyan-Moscow-meeting-Announcement/> (այցելվել է 27.01.2021թ.):

<sup>4</sup> ВОССТАНОВЛЕНИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ НА ЮЖНОМ КАВКАЗЕ: ОЦЕНКА ПОТЕНЦИАЛЬНОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО ЭФФЕКТА, Том 2: Карс–Гюмри–Нахичевань–Мерпи–Баку, International Alert, [https://www.international-alert.org/sites/default/files/Caucasus\\_RailwaysRehabilitationPt2\\_RU\\_2013.pdf](https://www.international-alert.org/sites/default/files/Caucasus_RailwaysRehabilitationPt2_RU_2013.pdf), Вусал Гасымлы: Открытие региональных коммуникаций изменит экономическую архитектуру, 2021/01/13, <https://minval.az/news/124078027> (այցելվել է 27.01.2021թ.):

տնտեսական և տրանսպորտային կապերի ապաշրջափակումը ինքնին հանգեցնելու է Հայաստանի համար անվտանգ կապի արտաքին աշխարհի հետ. այդպիսի երաշխավորված կապ Նախիջևանի, հետևաբար նաև Թուրքիայի հետ ստանում է միայն Ադրբեջանը: Բացի այդ, նույնիսկ անվտանգային բաղադրիչի հստակեցումից հետո դեռևս միանշանակ չէ, թե իրականում ինչպիսի ազդեցություն կունենա տարածաշրջանային հաղորդակցությունների ապաշրջափակումը Հայաստանի համար, որքանով են տարածաշրջանում առկա ենթակառուցվածքները պատրաստ շահագործման, արդյոք այդ ենթակառուցվածքների վերանորոգումն ու շինարարությունը տնտեսապես արդյունավետ են, թե ոչ և այլն:

Ներկայումս շրջանառվում է այն տեսակետը, թե տարածաշրջանային հաղորդակցությունների ապաշրջափակումը հավասարապես ձեռնտու է Ադրբեջանին, Հայաստանին և Ռուսաստանին: Այսպես, նշվում է, որ Հայաստանը կստանա երկաթուղային ճանապարհի դեպի Ռուսաստան և Իրան, Ռուսաստանը՝ դեպի Հայաստան և Թուրքիա, Ադրբեջանը՝ դեպի Թուրքիա և Նախիջևան<sup>5</sup>:

---

<sup>5</sup> Армения и Азербайджан очертили границы отношений. Карабах остался за пределами обсуждения лидеров конфликтующих стран, 13.01.2021, <https://www.kommersant.ru/doc/4640957> (այցելվել է 27.01.2021թ.):

## О ЧЕМ ДОГОВОРИЛИСЬ АЗЕРБАЙДЖАН И АРМЕНИЯ



Դեռևս 2014 թվականին տարածաշրջանային հակամարտությունների ուսումնասիրությամբ զբաղվող բրիտանական «Միջազգային ահազանգ» (International alert) կենտրոնը մի վերլուծություն էր հրապարակել, որտեղ փորձագետներն անդրադառնում էին Հարավային Կովկասում տրանսպորտային ենթակառուցվածքների՝ մասնավորապես երկաթուղիների ապաշրջափակման և վերականգնման խնդիրներին<sup>6</sup>: Համաձայն փորձագիտական գնահատականների՝ ներկայումս տարածաշրջանային հաղորդակցությունների ապաշրջափակումը ինքնին չի կարող անմիջապես հանգեցնել Հայաստանից դեպի Նախիջևան, այնուհետև Իրան և Ռուսաստան երկաթուղային կապի վերականգնմանը, քանի որ այդ երկաթուղին մի շարք հատվածներում լուրջ վերանորոգման կարիք ունի, իսկ որոշ տեղերում առհասարակ բացակայում է և պետք է զրոյից կառուցվի: Այսինքն՝ բոլոր այն պնդումները, թե տարածաշրջանային ապաշրջափակումը անմիջապես կհանգեցնի

<sup>6</sup> ВОССТАНОВЛЕНИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ НА ЮЖНОМ КАВКАЗЕ: ОЦЕНКА ПОТЕНЦИАЛЬНОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО ЭФФЕКТА, Том 2: Карс–Гюмри–Нахичевань–Мегри–Баку, International Alert, [https://www.international-alert.org/sites/default/files/Caucasus\\_RailwaysRehabilitationPt2\\_RU\\_2013.pdf](https://www.international-alert.org/sites/default/files/Caucasus_RailwaysRehabilitationPt2_RU_2013.pdf) (այցելվել է 27.01.2021թ.):



տնտեսական կապերի արագ ակտիվացմանն ու հետպատերազմյան տնտեսական խնդիրների հաղթահարմանը, իրականությանը չեն համապատասխանում:

Միայն Գյումրի-Նախիջևան-Մեղրի-Բաքու երկաթգծի վերականգնման համար ըստ վերոհիշյալ վերլուծության հեղինակների, կպահանջվի շուրջ 400 մլն դոլարի ներդրում: Ընդ որում, երկաթգծի հայկական հատվածի համար կպահանջվի ավելի քան 100 մլն դոլարի ներդրում, ադրբեջանական հատվածի համար՝ շուրջ 280 մլն դոլարի ներդրում: Նման ներդրումները արդարացված կլինեն, եթե միայն այդ երկաթգծերի միջոցով բեռնափոխադրումների ծավալը կազմի տարեկան մոտ 10 մլն տոննա: Նույնիսկ այդ պարագայում երկաթգիծը եկամտաբեր կդառնա շահագործումից միայն 12 տարի անց: Ընդ որում, ուշագրավ է, որ նույն վերլուծության մեջ նշվում է, որ հաշվի առնելով բեռնափոխադրումների իրական ծավալը և դրա վերաբերյալ պահպանողական կանխատեսումները, եթե երկաթգիծը անմիջապես շահագործվի, ապա բեռնափոխադրումների իրական ծավալը կկազմի տարեկան շուրջ 1-1,5 մլն տոննա, որի պարագայում 400 մլն դոլարի ներդրումները հետգնման տեսանկյունից արդարացված չեն լինի<sup>7</sup>:

Հարկ է նշել, որ օրինակ Բաքու-Թբիլիսի-Կարս երկաթգիծը, որի շահագործումը սկսվել է 2017-ից և որի միջոցով նախատեսվում էր սկզբնական փուլում տարեկան 3,2-6,5 մլն տոննա բեռների փոխադրում, իրականում վերջին 3 տարիների ընթացքում կարողացել է ապահովել միայն շուրջ 650 հազար տոննա բեռնափոխադրում<sup>8</sup>: Հաշվի առնելով այս ծրագրում կատարած բավականին խոշոր ներդրումները՝ ակնհայտ է, որ ներդրումների հետգնման նպատակով տարածաշրջանի երկրները առաջին հերթին փորձելու են ապահովել հենց այս երկաթգծի ծանրաբեռնվածությունը<sup>9</sup>:

Միաժամանակ պետք է նշել, որ վերոհիշյալ վերլուծության հեղինակները իրենց հաշվարկների հիմքում դրել են այն գաղափարը, որ Նախիջևան-Թուրքիա երկաթուղային կապը իրականացվելու է Գյումրի-Կարս երկաթգծի միջոցով, հետևաբար բեռնափոխադրումների ծավալի հաշվարկում ներառել են նաև

<sup>7</sup> ВОССТАНОВЛЕНИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ НА ЮЖНОМ КАВКАЗЕ: ОЦЕНКА ПОТЕНЦИАЛЬНОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО ЭФФЕКТА, Том 2: Карс–Гюмри–Нахичевань–Мегри–Баку, International Alert, [https://www.international-alert.org/sites/default/files/Caucasus\\_RailwaysRehabilitationPt2\\_RU\\_2013.pdf](https://www.international-alert.org/sites/default/files/Caucasus_RailwaysRehabilitationPt2_RU_2013.pdf) (այցելվել է 27.01.2021թ.):

<sup>8</sup> Грузоперевозки по маршруту Баку – Тбилиси – Карс достигнут 3,2 млн т в год, 07.10.2020, <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/gruzoperevozki-po-baku-tbilisi-kars-dostignut-3-2-mln-tonn-v-god/> (այցելվել է 27.01.2021թ.):

<sup>9</sup> Nakhchivan corridor to provide new opportunities, increase regional cooperation, experts say, DEC 09, 2020, [Nakhchivan corridor to provide new opportunities, increase regional cooperation, experts say | Daily Sabah](#) (այցելվել է 27.01.2021թ.):

Ադրբեջանի և Թուրքիայի միջև հնարավոր բեռնափոխադրումները: Մինչդեռ ներկայումս նախ խոսք չկա Գյումրի-Կարս երկաթգծի շահագործման մասին, բացի այդ Թուրքիան նախատեսում է Կարսը Նախիջևանին կապող նոր երկաթգծի կառուցում, որը կշրջանցի Հայաստանը<sup>10</sup>: Այստեղից հետևում է, որ երկաթուղու հայկական հատվածի վերականգնման համար ներդրումների ապահովումը կարող է խնդրահարույց լինել:

Ուշագրավ է, որ տարածաշրջանային հաղորդակցությունների ապաշրջափակման համատեքստում առաջին հերթին շեշտը դրվում է երկաթգծի գործոնի վրա: Բնականաբար, անվտանգային տեսանկյունից ավտոմոբիլային հաղորդակցությունների օգտագործումը ավելի խոցելի է, և առնվազն մոտ ապագայում դժվար է պատկերացնել այդ եղանակով Հայաստանից ուղևորների և բեռների փոխադրումը Ադրբեջանի տարածքով դեպի Իրան և Ռուսաստան: Ինչ վերաբերում է Հայաստանի հյուսիսարևելյան շրջաններից դեպի Գանձակ, Բաքու, այնուհետև Ռուսաստան երկաթգծի շահագործմանը, ապա դրան կարծես թե առաջնահերթություն չի տրվում: Իջևան-Ղազախ հատվածի գործարկումը մի կողմից՝ որոշակի ներդրումներ է պահանջում, մյուս կողմից՝ դուրս է Ադրբեջանի հետաքրքրությունների շրջանակից: Երևան-Թբիլիսի-Բաքու-Մախաչկալա երթուղին հնարավոր է անմիջապես գործարկել, քանի որ տեխնիկական առումով այն գտնվում է նորմալ վիճակում և ներդրումներ չի պահանջում, սակայն ակնհայտ է, որ Բաքուն դրանում շահագրգռված չէ: Հաշվի առնելով հետպատերազմյան շրջանում ադրբեջանական կողմի ավելի ուժեղ բանակցային դիրքերը, ինչպես նաև բանակցային գործընթացի վրա ներազդեցության տարբեր գործոնների առկայությունը, օրինակ՝ Ադրբեջանում հայ գերիների առկայությունը, մեծ է հավանականությունը, որ տարածաշրջանային հաղորդակցությունների ապաշրջափակման գործընթացը տեղի կունենա հենց Ադրբեջանի համար ձեռնտու սցենարով:

Ադրբեջանական կողմը շահագրգռված է, որ տրանսպորտային հաղորդակցությունների ապաշրջափակումը և Հայաստան-Ռուսաստան հնարավոր երկաթուղային կապը տեղի ունենա հարավային ուղղությամբ, քանի որ այն կերաշխավորի դեպի Նախիջևան կապը: Դեռևս հստակ չէ, թե արդյո՞ք Ադրբեջանը

<sup>10</sup> Transport and Infrastructure Minister Karaismailoglu: Our 5A satellite will launch in mid-December, 12.11.2020, <https://www.aa.com.tr/tr/ekonomi/ulastirma-ve-altyapi-bakani-karaismailoglu-5a-uydumuz-aralik-ayi-ortasinda-firlatilacak/2041039#> (այցելվել է 27.01.2021թ.):

պատրաստ է ներդրումներ կատարելու երկաթուղային հաղորդակցության մյուս ուղղություններում:



Բացի զուտ բեռնափոխադրումներից և ուղևորափոխադրումներից՝ Հայաստանի տարածքով դեպի Նախիջևան տրանսպորտային կապը Ադրբեջանի համար կարևոր է նաև էներգակիրների տեղափոխման հեռանկարի տեսանկյունից: Երկարաժամկետ հեռանկարում դեպի Նախիջևան, այնուհետև Թուրքիա էներգակիրների տեղափոխումը Ադրբեջանին հնարավորություն կտա մի կողմից՝ երաշխավորել Նախիջևանի էներգետիկ անվտանգությունը և թուլացնել այս հարցում կախվածությունն Իրանից, մյուս կողմից՝ դեպի Թուրքիա և Եվրոպա էներգակիրների տեղափոխման այլընտրանքային ճանապարհի ստանալ:

Ինչ վերաբերում է տարածաշրջանում տրանսպորտային հաղորդակցությունների ապաշրջափակման վերաբերյալ տարածաշրջանային մյուս դերակատարների շահագրգռվածությանը, ապա տարբեր այլընտրանքների առկայությունը այն դարձնում է պակաս գրավիչ: Մասնավորապես, եթե Նախիջևանով դեպի Ադրբեջան նոր տրանսպորտային կապի ձեռքբերումը չափազանց կարևոր է Թուրքիայի համար, և վերջինս շահագրգռված է այդ միջանցքի շուտափույթ ձևավորմամբ, նույնը չի կարելի ասել Հայաստանի հետ տրանսպորտային հաղորդակցության վերականգնման մասին: Ակնհայտ է, որ Թուրքիան Հայաստանի ապաշրջափակման հետ կապված ցանկացած հարց կապելու է հայկական կողմի համար անընդունելի մի շարք նախապայմանների հետ: Հաշվի առնելով Հայաստան-Իրան

բեռնափոխադրումների ոչ այնքան մեծ ծավալը և այլընտրանքային ուղիների առկայությունը, նոր հաղորդակցությունները գրավիչ չեն նաև իրանական կողմի համար: Ինչ վերաբերում է Ռուսաստանին, ապա այս դեպքում ևս ինչպես դեպի Թուրքիա, այնպես էլ դեպի Իրան առկա են այլընտրանքային հաղորդակցություններ: Նույնը կարելի է ասել նաև Վրաստանի մասով: Հետևաբար ձևավորվելիք նոր հաղորդակցությունները տարածաշրջանային դերակատարների համար դիտարկվելու են զուտ որպես այլընտրանքային տարբերակներ և դժվար թե դրանց շնորհիվ Հայաստանը վերածվի տրանզիտային երկրի: Այսինքն՝ ապաշրջափակման վերաբերյալ Հայաստանում ձևավորված սպասումները մեծ մասամբ արհեստական են և չեն բխում օբյեկտիվ իրողություններից:

Այսպիսով, կարող ենք եզրակացնել, որ համաձայն 2020թ. նոյեմբերի 10-ի և 2021թ. հունվարի 11-ի հայտարարությունների՝ տարածաշրջանում տնտեսական և տրանսպորտային կապերի ապաշրջափակման խնդիրը Հայաստանի համար բազմաթիվ անորոշություններ է պարունակում: Ավելի որոշակի է Ադրբեջան-Հայաստան-Նախիջևան միջանցքի հարցը՝ ինչպես անվտանգության, այնպես էլ ադրբեջանական կողմի շահագրգռվածության տեսանկյունից: Հետևաբար, հայկական կողմի համար շատ կարևոր է գնահատել Ադրբեջան-Հայաստան-Նախիջևան նոր տրանսպորտային կապերի ձևավորման հետ կապված բոլոր ռիսկերը:

## 2. ԱԴՐԲԵՋԱՆ-ՀԱՅԱՍՏԱՆ-ՆԱԽԻՋԵՎԱՆ ՄԻՋԱՆՑՔԸ ԵՎ ԴՐԱՆԻՑ ԲԽՈՂ ՀՆԱՐԱՎՈՐ ՌԻՍԿԵՐԸ

Ինչպես Ադրբեջանի, այնպես էլ Թուրքիայի համար Արցախյան վերջին պատերազմի արդյունքում ունեցած կարևոր ձեռքբերումներից մեկը համարվում է նոյեմբերի 10-ի հայտարարության շրջանակներում Ադրբեջան-Հայաստան-Նախիջևան-Թուրքիա անվտանգ տրանսպորտային կապերի երաշխավորման վերաբերյալ հայկական կողմի ստանձնած պարտավորությունը: Հայաստանի տարածքով ուղիղ տրանսպորտային կապի առկայությունը թուրքական երկու պետությունների միջև Անկարայի վաղեմի երազանքն էր, և ըստ էության՝ նոյեմբերի 10-ի հայտարարության 9-րդ կետը այդ տեսանկյունից կարելի է համարել պատերազմին Թուրքիայի աննախադեպ ներգրավվածության «փոխհատուցումը»:

Եթե Ադրբեջանի համար Նախիջևանի միջանցքը ավելի շատ լուծում է ներքին խնդիր և հնարավորություն է տալիս որոշակիորեն մեղմել Նախիջևանի անկլավային կարգավիճակի հետ կապված բարդությունները, ապա Թուրքիայի համար այն ավելի շատ աշխարհաքաղաքական նշանակություն ունի և կարևոր ձեռքբերում է վերջինիս



պանթուրքական ծրագրերի իրականացման ճանապարհին: Թեև ըստ նոյեմբերի 10-ի հայտարարության՝ Հայաստանի տարածքով դեպի Նախիջևան անցնող ուղիների անվտանգությունը ապահովելու է ռուսական կողմը, ինչը որոշակիորեն կզսպի Անկարայի պանթուրքական ձգտումները, սակայն երկարատև հեռանկարում և կախված տարածաշրջանում աշխարհաքաղաքական հնարավոր փոփոխություններից՝ այս պարտավորությունը Հայաստանի համար կարող է դառնալ լուրջ գլխացավանք և նոր հակամարտության հնարավոր օջախ:

Պետք է նշել, որ Նախիջևանի շուրջ որոշակի ակտիվ գործընթացներ Թուրքիան և Ադրբեջանը սկսել էին դեռևս Արցախյան վերջին պատերազմից առաջ, և պատահական չէ, որ պատերազմին նախորդեցին Նախիջևանում տեղի ունեցած թուրք-ադրբեջանական լայնածավալ զորավարժությունները: Միաժամանակ, վերջին տարիներին ակտիվացել էին Նախիջևանի շուրջ տարբեր կոմունիկացիոն և էներգետիկ ծրագրերի վերաբերյալ թուրք-ադրբեջանական բանակցությունները: Դեռ 2020թ. փետրվարին Բաքվում կայացած Էրդողան-Ալիև հանդիպման ժամանակ քննարկվել էր Իգդիր-Նախիջևան գազատարի շինարարության հարցը, որի շուրջ կողմերը համաձայնություն էին ձեռք բերել դեռևս 2010-ին: Բաքու-Թբիլիսի-Կարս երկաթգծի շահագործումից հետո ակտիվորեն քննարկվում էր նաև Կարս-Իգդիր-Նախիջևան երկաթգծի շինարարության հարցը: Այս երկու ծրագրերը քննարկվել են նաև պատերազմի նախօրեին՝ 2020թ. օգոստոսին Անկարայում Ադրբեջանի և Թուրքիայի արտգործնախարարների հանդիպման ժամանակ: Ընդ որում, հանդիպման արդյունքում կայացած համատեղ ասուլիսի ժամանակ Թուրքիայի արտգործնախարար Չավուշօղլուն հայտարարել էր, որ այս ծրագրերի իրագործմանը մեծ կարևորություն է տրվում<sup>11</sup>:

Պատերազմի ավարտից անմիջապես հետո Թուրքիայի տրանսպորտի և ենթակառուցվածքների նախարարը հայտարարեց, որ Թուրքիայի կառավարությունը պատրաստվում է կյանքի կոչել դեպի Նախիջևան երկաթգծի շինարարության ծրագիրը<sup>12</sup>: Արդեն 2020թ. դեկտեմբերին Թուրքիայի և Ադրբեջանի էներգետիկայի նախարարները Անկարայում հուշագիր ստորագրեցին Թուրքիայից դեպի Նախիջևան գազի մատակարարման վերաբերյալ: Համաձայն այդ նախագծի՝ Թուրքիայից տարեկան 500 միլիոն խորանարդ մետր գազ է մատակարարվելու Նախիջևանին, որը

<sup>11</sup> Турция в ближайшие годы увеличит закупки газа в Азербайджане – Чавушоглу, 11.08.2020, <http://interfax.az/view/810140> (այցելվել է 27.01.2021թ.):

<sup>12</sup> Turkey Plans To Build Railway To Azerbaijan's Nakhchivan Exclave, By Ilham Karimli November 13, 2020, <https://caspiannews.com/news-detail/turkey-plans-to-build-railway-to-azerbajjans-nakhchivan-exclave-2020-11-13-51/> (այցելվել է 27.01.2021թ.):

լիովին բավարարում է վերջինիս պահանջարկը: Այդպիսով Ադրբեջանը լիարժեքորեն կշեղոքացնի Նախիջևանի էներգետիկ կախվածությունն Իրանից<sup>13</sup>:

## 2.1. Նախիջևանի միջանցքի էներգետիկ նշանակությունը

Իգդիր-Նախիջևան գազատարի շինարարությունը նախատեսվում է ավարտին հասցնել մեկ տարվա ընթացքում<sup>14</sup>: Առաջին հայացքից այս ծրագրի նպատակը Նախիջևանի էներգետիկ անվտանգության ապահովումն է, սակայն հաշվի առնելով այն հանգամանքը, թե երբ և ինչ պայմաններում է ակտիվացել դրա իրագործումը, կարելի է կանխատեսել, որ այն ավելի հեռահար նպատակներ է հետապնդում: Մասնավորապես, մեծ է հավանականությունը, որ այս ծրագրով Անկարան և Բաքուն հող են նախապատրաստում Ադրբեջան-Նախիջևան-Թուրքիա նոր էներգետիկ ենթակառուցվածքների ձևավորման համար: Ուշագրավ է, որ ըստ որոշ տեղեկությունների՝ Իգդիր-Նախիջևան կառուցվող գազատարը կարող է տարեկան մինչև 2 միլիարդ խ/մ գազ մատակարարել, այն պարագայում, երբ Նախիջևանի տարեկան սպառումը ընդամենը 500 միլիոն խ/մ է: Սա նույնպես վկայում է ստեղծվելիք գազատարի ավելի հեռահար նպատակների մասին<sup>15</sup>:

Հետաքրքիր զուգահեռությամբ Արցախյան վերջին պատերազմի ավարտը համընկավ Ադրբեջանից դեպի Եվրոպա գազամատակարարման մեկնարկի հետ: 2020թ. դեկտեմբերի 31-ին ադրբեջանական կոմերցիոն գազը Հարավային գազային միջանցքով (ՀԳՄ) սկսվեց մատակարարվել դեպի Իտալիա՝ այդպիսով ավարտին հասցնելով Հարավային գազային միջանցքի վերջնական շահագործումը՝ մասնավորապես այդ ծրագրի վերջին փուլը (Տրանսադրիատիկ գազատարի շահագործումը)<sup>16</sup>: Ադրբեջանը նախատեսում է ՀԳՄ-ով դեպի Թուրքիա և Եվրոպա մատակարարել տարեկան շուրջ 16 միլիարդ խորանարդ մետր գազ, սակայն հետագայում ծրագրի հեղինակները նախատեսում են այս ծավալը կրկնապատկել: Կախված նրանից, թե ինչպիսի զարգացումներ տեղի կունենան Հայաստանի և

<sup>13</sup> Азербайджан и Турция договорились о строительстве газопровода в Нахичеванскую Автономную Республику, 16 декабря 2020, <https://neftegaz.ru/news/transport-and-storage/655069-azerbaydzhani-turtsiya-dogovorilis-o-stroitelstve-gazoprovoda-v-nakhichevanskuyu-autonomnuyu-respub/> (այցելվել է 27.01.2021թ.):

<sup>14</sup> Igdir-Nakhchivan gas pipeline's construction to be completed in a year, 16 Dec 2020, [Igdir-Nakhchivan gas pipeline's construction to be completed in a year | Vestnik Kavkaza](https://vestnik.kavkaz.ru/news/igdir-nakhchivan-gas-pipeline-s-construction-to-be-completed-in-a-year/) (այցելվել է 27.01.2021թ.):

<sup>15</sup> Turkey to build gas pipeline to supply Nakhchivan, David O'Byrne, Jun 11, 2020, [Turkey to build gas pipeline to supply Nakhchivan | Eurasianet](https://eurasianet.com/turkey-to-build-gas-pipeline-to-supply-nakhchivan/) (այցելվել է 27.01.2021թ.):

<sup>16</sup> Bad News For Russia, As Gas From Azerbaijan Now Flows To Western Europe, Ariel Cohen, Jan 6, 2021, [https://www.forbes.com/sites/arielcohen/2021/01/06/azeri-gas-reaches-europe-through-the-southern-gas-corridor/?\\_twitter\\_impression=true&sh=1629ba7640e4](https://www.forbes.com/sites/arielcohen/2021/01/06/azeri-gas-reaches-europe-through-the-southern-gas-corridor/?_twitter_impression=true&sh=1629ba7640e4) (այցելվել է 27.01.2021թ.):

Ադրբեջանի միջև հաղորդակցությունների ապաշրջափակման գործընթացներում՝ Նախիջևանի միջանցքը կարող է դառնալ ՀԳՄ-ի ընդլայնման նոր ուղղությունը<sup>17</sup>:

Ուշագրավ է, որ Հարավային գազային միջանցքի (ներառյալ «Շահ Դենիզ-2» ծրագիրը) արժեքը չնայած նախապես գնահատվում էր 45 մլրդ դոլար, սակայն ըստ Ադրբեջանի պետական նավթային կազմակերպության՝ ՍՕԿԱՌ-ի փոխտնօրենի՝ հաջողվել է շուրջ 12 մլրդ դոլարի տնտեսում ունենալ և մինչ այժմ ծրագրում կատարվել է միայն 33 մլրդ դոլարի ներդրում<sup>18</sup>: Սա նշանակում է, որ նախագծի համար կատարված ծախսերի հետգնումը ամենայն հավանականությամբ ավելի շուտ տեղի կունենա, ինչը լրացուցիչ ներդրումների՝ այդ թվում ծրագրի ընդլայնման հնարավորություն կտա:

ՀԳՄ-ի ընդլայնման տեսանկյունից կարևոր նշանակություն ունի նաև այն հանգամանքը, թե արդյո՞ք Ադրբեջանն ու Թուրքմենստանը կկարողանան համաձայնության գալ թուրքմենական գազը տրանսկասպյան գազատարի կառուցման միջոցով դեպի Եվրոպա մատակարարելու հարցի շուրջ: Հաշվի առնելով վերջերս Կասպից ծովում նավթի վիճելի հանքավայրերի շուրջ երկու երկրների ձեռք բերած պայմանավորվածությունները<sup>19</sup>, Բաքվի և Աշխաբադի միջև գազի շուրջ բանակցությունները նույնպես կարող են ակտիվանալ:

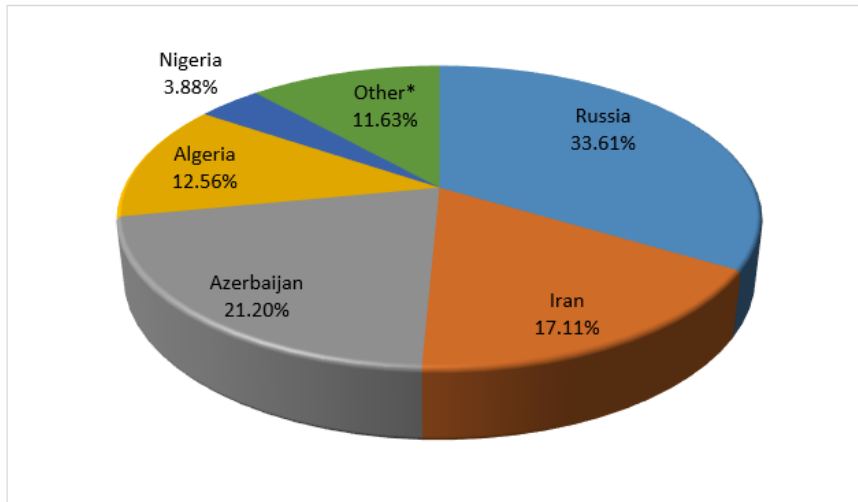
Նախիջևանով կասպյան գազի մատակարարման հեռանկարը լիովին տեղավորվում է թուրքիայի էներգետիկ քաղաքականության շրջանակներում, հետևաբար պատահական չէ այս հարցում Անկարայի շահագրգռվածությունը: Վերջին տարիներին նաև Տրանսանատոլիական գազատարի շահագործման շնորհիվ Թուրքիան զգալիորեն կրճատել է ՌԴ-ից գազային կախվածությունը: Այսպես, եթե 2017-ին Թուրքիան ներմուծվող գազի շուրջ 52%-ը ստանում էր Ռուսաստանից, իսկ Ադրբեջանը ապահովում էր ներմուծման ընդամենը 12%-ը, ապա 2019-ին Թուրքիա ներմուծվող գազի միայն շուրջ 33%-ն է ապահովել Ռուսաստանը, մինչդեռ Ադրբեջանի մասնաբաժինը հասել է 21%-ի: Ընդհանուր առմամբ 2017-ի համեմատ 2019-ին Ռուսաստանից Թուրքիա գազի մատակարարումը գրեթե կրկնակի կրճատվել է:

<sup>17</sup> Азербайджан удвоит поставки газа в ЕС, если получит коридор в Нахичевань, Анкара, 16.12.2020, <http://realtribune.ru/news/news/5590> (այցելվել է 27.01.2021թ.):

<sup>18</sup> Южный газовый коридор обошелся в \$33 млрд – SOCAR, 25.12.2020, <http://interfax.az/view/823079> (այցելվել է 27.01.2021թ.):

<sup>19</sup> Историческое решение Алиева и Бердымухамедова, 21 января 2021, <https://haqqin.az/news/199409> (այցելվել է 27.01.2021թ.):

**Turkey. Share of Imported Natural Gas by Source Country in 2019**



20

Արդեն 2020թ. առաջին կիսամյակի տվյալներով, Ադրբեջանը Թուրքիայի համար դարձել է գազի ամենամեծ մատակարարը՝ 5,44 մլրդ խ/մ, մինչդեռ ռուսական գազի մատակարարումը 2019թ. նույն ժամանակահատվածի համեմատ կրճատվել է 46%-ով՝ կազմելով 4,68 մլրդ խ/մ:<sup>21</sup>

Հաշվի առնելով Արցախյան վերջին պատերազմի արդյունքում Ադրբեջանում Թուրքիայի ազդեցության առավել մեծացումը՝ կարելի է ենթադրել, որ Անկարան Ադրբեջանից մատակարարվող գազի սակագնի հարցում կարող է մեծ զիջումներ ակնկալել: Հետևաբար, հետագայում Ադրբեջանից Նախիջևանի տարածքով գազի մատակարարումների ավելացումը Թուրքիային մի կողմից հնարավորություն կտա մեծացնել ճնշումը մյուս մատակարարների նկատմամբ, նվազագույնի հասցնել այս հարցում կախվածությունը ՌԴ-ից և Իրանից, մյուս կողմից ավելի ամրապնդել Թուրքիայի՝ որպես էներգետիկ առումով տարանցիկ երկրի կշիռը: Ադրբեջանն իր հերթին Նախիջևանով գազի մատակարարումն ապահովելու դեպքում կկարողանա Վրաստանի նկատմամբ ավելի ճկուն սակագնային քաղաքականություն վարել:

## 2.2. Նախիջևանի միջանցքի տրանսպորտային նշանակությունը

Ադրբեջանն արդեն իսկ սկսել է դեպի Նախիջևան տրանսպորտային միջանցքի սեփական հատվածի շինարարությունը: Այսպես, դեռ դեկտեմբերին Ադրբեջանի

<sup>20</sup> TURKISH NATURAL GAS MARKET REPORT 2019, Republic of Turkey energy market regulatory authority, ANKARA, 2020, <https://www.epdk.gov.tr/Detay/Icerik/1-1275/natural-gasreports> (այցելվել է 27.01.2021թ.):

<sup>21</sup> Турция сократила импорт газа из России и Ирана в 1-м полугодии 2020 г. более чем на 40%, 25 августа 2020, <https://neftegaz.ru/news/transport-and-storage/627536-turtsiya-sokratila-import-gaza-iz-rossii-i-irana-v-1-m-polugodii-2020-g-bolee-chem-na-40/> (այցելվել է 27.01.2021թ.):

նախագահը հայտարարեց, որ առաջիկա օրերին նախատեսվում Հորադիզ-Չանգելան (Հայաստանի սահման) երկաթգծի շինարարության մեկնարկը, որը ըստ նրա, պետք է տևի առավելագույնը 2 տարի<sup>22</sup>: Մինչ այդ մեկնարկել էր նաև այդ ուղղությամբ ավտոմոբիլային ճանապարհի շինարարությունը: Շինարարության նման տեմպը ցույց է տալիս, որ Ադրբեջանը այս միջանցքի հետ մեծ հույսեր է կապում և տարածաշրջանային հաղորդակցությունների ապաշրջափակումը դիտարկում է հենց հարավային ուղղությամբ սեփական ծրագրերի իրագործման լույսի ներքո:

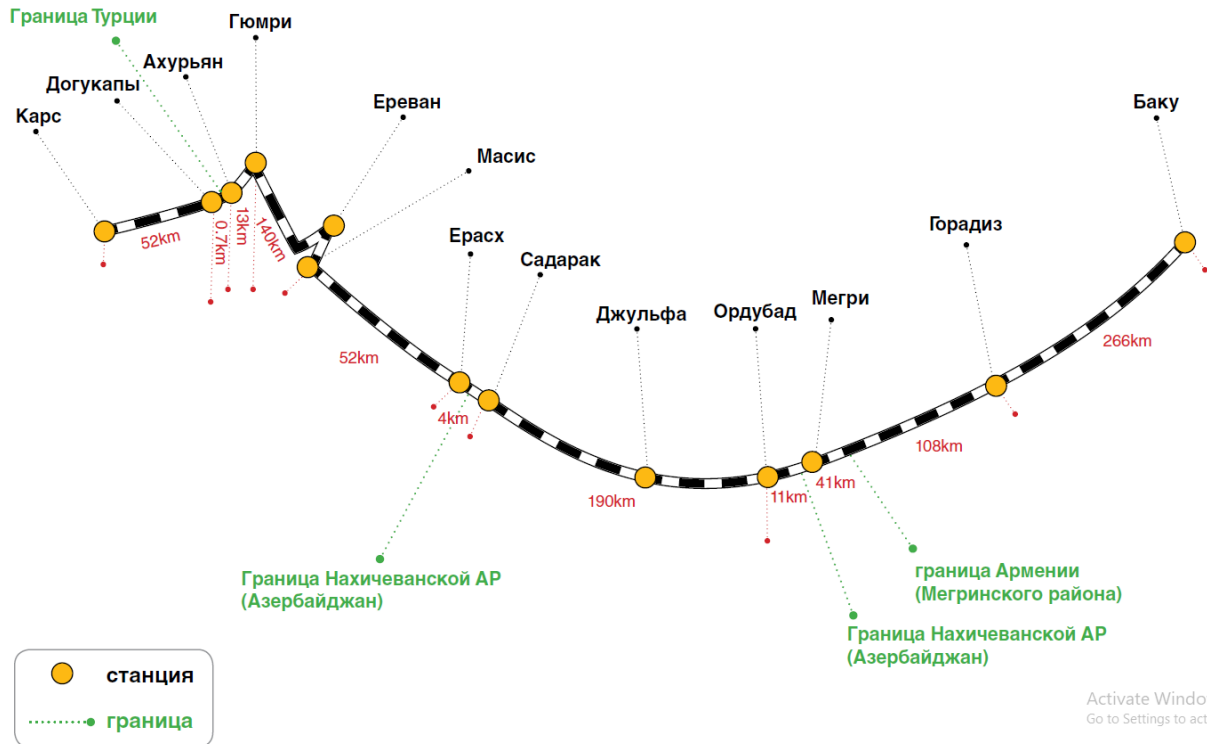
Արդեն նշվեց, որ Թուրքիան ակտիվացրել է Կարս-Իգդիր-Նախիջևան երկաթգծի ծրագիրը, իսկ Նախիջևանի հետ ավտոմոբիլային ճանապարհը վաղուց անխափան շահագործվում է: Սա նշանակում է, որ թե՛ Թուրքիան, թե՛ Ադրբեջանը նոյեմբերի 10-ի հայտարարությունը դիտարկում են ոչ թե Հայաստանը ապաշրջափակելու, այլ սեփական կոմունիկացիոն հնարավորություններն ընդլայնելու տեսանկյունից: Այն, որ Թուրքիան ոչ թե դիտարկում է Կարս-Գյումրի-Նախիջևան-Մեղրի-Բաքու երկաթգծի շահագործումը, այլ մտադիր է Հայաստանը շրջանցող նոր ճանապարհ ստեղծել, խոսում է այն մասին, որ հարավային ուղղությամբ միջանցքի ձևավորման հարցում Հայաստանի նկատմամբ առաջիկայում մեծ ճնշում է լինելու ինչպես Բաքվի, այնպես էլ Անկարայի կողմից: Այս համատեքստում ուշագրավ է Ադրբեջանի նախագահի հայտարարությունը, որ իրենք պատրաստվում են Մեղրիում կառուցվելիք երկաթգծի հարցը քննարկել ոչ թե հայկական, այլ ռուսական կողմի հետ՝ հիմնավորելով, որ Հայաստանի երկաթգծերի նկատմամբ սեփականության իրավունքը պատկանում է ռուսական ընկերությանը<sup>23</sup>:

<sup>22</sup> Алиев объявил о начале строительства железнодорожного коридора через Армению в Турцию, 31 декабря 2020, [Алиев объявил о начале строительства железнодорожного коридора через Армению в Турцию - Ведомости \(vedomosti.ru\)](https://www.vedomosti.ru/azerbaijan/news/2020/12/31/azerbaijan-russia-railroad-armenia-turkey) (այցելվել է 27.01.2021թ.):

<sup>23</sup> Президент Ильхам Алиев: Для обеспечения удобного проезда в Шушу непременно должна быть проложена и железная дорога, 9 января 2021 <https://www.trend.az/azerbaijan/politics/3361024.html> (այցելվել է 27.01.2021թ.):



Рисунок 2: Оценка сложности восстановительных работ и их протяженности



Մյուս կողմից, հաշվի առնելով հետպատերազմյան շրջանում Հայաստանում ստեղծված սոցիալ-տնտեսական բարդ իրավիճակը՝ տարածաշրջանային հաղորդակցությունների ապաշրջափակման և հատկապես նոր ենթակառուցվածքների շինարարության կամ վերականգնման հարցում հայկական կողմի ներդրումային հնարավորությունները խիստ սահմանափակ են լինելու: Հետևաբար, նոր հաղորդակցությունների ուղղությունների ընտրության հարցում Հայաստանը նվազագույն ազդեցություն է ունենալու:

Այսպիսով, ստացվում է, որ տարածաշրջանային ենթակառուցվածքների ապաշրջափակման ամենահավանական սցենարը Նախիջևան-Մեղրի-Ադրբեջան նախ ավտոմոբիլային, այնուհետև նաև երկաթուղային ճանապարհի շահագործումն է, որը լիարժեք բխում է Ադրբեջանի և Թուրքիայի շահերից, ինչ-որ չափով բավարարում է ռուսական կողմի հետաքրքրությունները և գրեթե անտեսում Հայաստանի Հանրապետության շահերը:

### 2.3. Նախիջևանի միջանցքի դիսկերը Հայաստանի համար

Հայաստանի հարավային հատվածով Ադրբեջան-Նախիջևան-Թուրքիա տրանսպորտային և էներգետիկ միջանցքների ձևավորման հեռանկարը ոչ միայն Հայաստանի համար տեսանելի օգուտներ ու հնարավորություններ չի նշմարում, այլև

կարող է բազմաթիվ անվտանգային ռիսկեր ի հայտ բերել: Մասնավորապես, արդեն նշվեց, որ Հայաստանը նոյեմբերի 10-ի հայտարարությամբ այդ միջանցքի անվտանգությունը երաշխավորելու միակողմանի պարտավարություն է ստանձնել, հետևաբար ցանկացած միջադեպ, որը կխաթարի այդ միջանցքի գործունեությունը, Թուրքիայի ու Ադրբեջանի կողմից կարող է մեկնաբանվել որպես ստանձնած պարտավորության խախտում<sup>24</sup>:

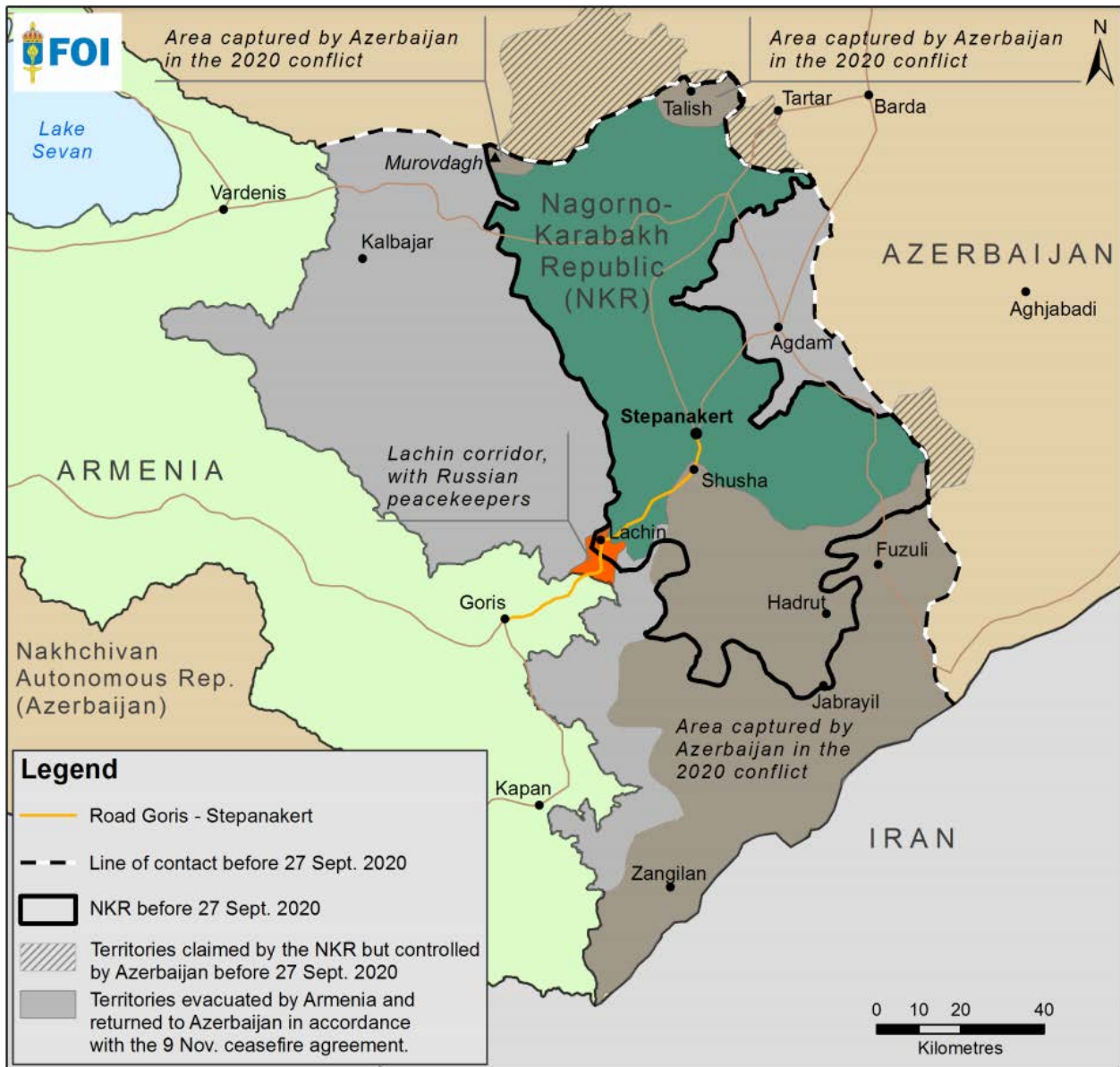
Քանի դեռ այդ ուղիների նկատմամբ հսկողությունն իրականացնելու են ռուսական կողմի ներկայացուցիչները, այդ ռիսկերը որոշակիորեն նվազում են, սակայն ցանկացած պարագայում անցանկալի միջադեպերը չեն բացառվում: Հաշվի առնելով տարբեր երկրներում զինված միջամտության և այսպես կոչված «բուֆերային» գոտիներ ձևավորելու Թուրքիայի սովորությունը, վերջինս սեփական նախաձեռնությամբ կամ Ադրբեջանի միջոցով կարող է որևէ նպաստավոր առիթ կամ աշխարհաքաղաքական իրավիճակ օգտագործել՝ Հայաստանի հարավային շրջաններում զինված միջամտության կամ դրանց կարգավիճակի փոփոխության նպատակով<sup>25</sup>:

Այս տեսանկյունից մտահոգության առիթ է տալիս Ռուսաստանի ԱԳ նախարար Լավրովի վերջերս արած հայտարարությունը, որտեղ նա Հայաստանի և Արցախի միջև Լաչինի միջանցքը համեմատեց Ադրբեջանի և Նախիջևանի միջև ստեղծվելիք միջանցքի հետ<sup>26</sup>: Այս համեմատությունը կարող է Ադրբեջանի կողմից շահարկումների առիթ տալ: Մասնավորապես Ադրբեջանը կփորձի Լաչինի միջանցքի շահագործման, այնտեղով տեղափոխվող բեռների բնույթի հարցը փոխկապակցել Հայաստանի տարածքով դեպի Նախիջևան նոր միջանցքի հետ և ըստ այդմ խոչընդոտել Լաչինի միջանցքի նորմալ շահագործումը:

<sup>24</sup> A ‘Railway War’ Is About to Break out in the South Caucasus, By: Paul Goble, December 3, 2020, <https://jamestown.org/program/a-railway-war-is-about-to-break-out-in-the-south-caucasus/> (այցելվել է 27.01.2021թ.):

<sup>25</sup> Nagorno-Karabakh: This Could Be How the Next Caucasus War Begins, December 3, 2020, <https://nationalinterest.org/print/blog/buzz/nagorno-karabakh-could-be-how-next-caucasus-war-begins-173697> (այցելվել է 27.01.2021թ.):

<sup>26</sup> Выступление и ответы на вопросы СМИ Министра иностранных дел Российской Федерации С.В.Лаврова в ходе пресс-конференции по итогам деятельности российской дипломатии в 2020 году, Москва, 18 января 2021 года, 18.01.21, [https://www.mid.ru/ru/foreign\\_policy/news/-/asset\\_publisher/cKNonkJE02Bw/content/id/4527635](https://www.mid.ru/ru/foreign_policy/news/-/asset_publisher/cKNonkJE02Bw/content/id/4527635) (այցելվել է 27.01.2021թ.):



Մյուս կողմից, Նախիջևանի միջանցքը նպաստելու է Թուրքիայի պանթուրքական ծրագրերի իրականացմանը: Այն Անկարային հնարավորություն է տալու ուղիղ կապ ունենալ ոչ միայն Ադրբեջանի, այլև Կենտրոնական Ասիայի թուրքալեզու երկրների հետ: Քանի դեռ տարածաշրջանում գործում է ՀԱՊԿ-ի անվտանգային համակարգը, Անկարայի պանթուրքական ծրագրերի վտանգները կարող են տեսանելի չլինել, սակայն հաշվի առնելով տարածաշրջանի բարդ աշխարհաքաղաքական դիրքը՝ երկարաժամկետ հեռանկարում այն կարող է Հայաստանի Հանրապետության ֆիզիկական գոյության համար լուրջ սպառնալիք դառնալ:

Ի վերջո, եթե Հայաստան-Իրան տրանսպորտային կապի հիմնական ուղղությունը Սյունիքից տեղափոխվի Նախիջևան, Հայաստանի հարավային

շրջանների համար կարող են տնտեսական և անվտանգային լուրջ ռիսկեր առաջանալ: Հարկ է նշել, որ հայ-իրանական սահմանը միակ արտաքին ցամաքային սահմանն է ԵԱՏՄ-ի և Իրանի Իսլամական Հանրապետության միջև, մինչդեռ Իրանը վերջերս ԵԱՏՄ-ի հետ ազատ առևտրի մասին համաձայնագիր է ստորագրել: Հայաստանի և Իրանի միջև տրանսպորտային հաղորդակցության ուղղության փոփոխության արդյունքում փաստացի իր կարևորությունը կորցնելու է նաև Մեղրիի ազատ տնտեսական գոտու գաղափարը, որը ստեղծվել էր ոչ միայն հայ-իրանական, այլև ԵԱՏՄ-Իրան տնտեսական համագործակցության հեռանկարի հիմքի վրա:

### 3. ՄՏԵՂԾՎԵԼԻՔ ՄԻՋԱՆՑՔԸ՝ ՏԱՐԱԾԱՇՐՋԱՆԱՅԻՆ ԵՎ ՀԱՄԱԾԽԱՐՀԱՅԻՆ ԴԵՐԱԿԱՏԱՐՆԵՐԻ ՇԱՀԵՐԻ ԲԱԽՄԱՆ ՀԱՄԱՏԵՔՍՏՈՒՄ

Ակնհայտ է, որ Արցախյան վերջին պատերազմն իր հետևանքներով զուտ լոկալ իրադարձություն չէր. այն տեղի ունեցավ տարածաշրջանային և գլոբալ դերակատարների շահերի բախման կիզակետում, և դրա հետևանքները նույնպես աշխարհաքաղաքական բնույթ են կրելու: Պատահական չէ, որ մի շարք փորձագետներ այս պատերազմի ամենակարևոր աշխարհաքաղաքական հետևանքներից մեկը համարում են դրա արդյունքում Թուրքիայի և Ադրբեջանի միջև ուղիղ տրանսպորտային հաղորդակցության ձևավորումը: Հայաստանի համար տարածաշրջանում ստեղծվելիք տրանսպորտային միջանցքների հետ կապված բոլոր ռիսկերը գնահատելու տեսանկյունից կարևոր է հասկանալ, թե դրանց նկատմամբ ինչպիսի ակնկալիքներ և մտահոգություն ունեն գլոբալ և տարածաշրջանային հիմնական դերակատարները:

#### 3.1. Տարածաշրջանային նոր միջանցքները և աշխարհաքաղաքական կենտրոնների շահերը

Արցախյան հակամարտության աշխարհաքաղաքական համատեքստը նկատելի էր դեռևս 90-ականներից և դա հասկանալու համար բավական է միայն հաշվի առնել ԵԱՀԿ Մինսկի խմբի համանախագահների կազմը՝ ՌԴ, ԱՄՆ, Ֆրանսիա: Հակամարտության նկատմամբ աշխարհաքաղաքական նման հետաքրքրությունը նախ և առաջ պայմանավորված է տարածաշրջանի աշխարհագրական դիրքով և էներգետիկ, կոմունիկացիոն հնարավորություններով: Հետևաբար, հակամարտության ներկայիս իրադրությունը, այդ թվում՝ տարածաշրջանում տրանսպորտային միջանցքների ապաշրջափակումը, պետք է

դիտարկել առաջին հերթին աշխարհաքաղաքական հիմնական կենտրոնների շահերի բախման համատեքստում:

### **Հավաքական Արևմուտք՝ Մեծ Բրիտանիա, ԱՄՆ**

Արևմուտքը՝ ի դեմս առաջին հերթին ԱՄՆ-ի և Մեծ Բրիտանիայի, Արցախյան հակամարտությունը ի սկզբանե դիտարկել են Հարավային Կովկասում Ռուսաստանի ազդեցությունը թուլացնելու և այն ՆԱՏՕ-ի անդամ Թուրքիայի միջոցով փոխարինելու համատեքստում: Այս մտայնությունը հատկապես խորացավ ռուս-վրացական պատերազմի արդյունքում Վրաստանում Ռուսաստանի ազդեցությունը չեզոքացնելուց հետո, երբ արևմուտքը ակտիվորեն լծվեց հայ-թուրքական հարաբերությունների կարգավորման և Արցախյան հակամարտության արագ լուծման քարոզչությանը: Տարածաշրջանը արևմուտքի կողմից միշտ կարևորվում էր իր տրանզիտային և էներգետիկ հնարավորությունների տեսանկյունից, հետևաբար հիմնական գործընթացները պտտվում էին տարածաշրջանային հաղորդակցությունները արևմուտքի համար ձեռնտու պայմաններով ապաշրջափակելու հարցի շուրջ, որտեղ որոշիչ ազդեցությունը պետք է վերապահվեր Թուրքիային:

Ուշագրավ է, որ եթե հակամարտության սկզբնական շրջանում ԱՄՆ-ը ակտիվորեն ներգրավված էր կարգավորման գործընթացում և հատկապես 2000-ականների սկզբին խաղաղ գործընթացի հիմնական լոկոմոտիվն էր, ապա հետագայում, տարածաշրջանի նկատմամբ ԱՄՆ-ի հետաքրքրությունների նվազմանը և նոր առաջնահերթությունների ի հայտ գալուն զուգահեռ, Արևմուտքի առաջնային խաղացողի դերը փոխանցվեց ԵՄ-ին՝ ի դեմս Հարավային Կովկասում տնտեսապես լավագույնս ներկայացված Մեծ Բրիտանիայի: Մեծ Բրիտանիան այս հարցում իր հիմնական դերակատարությունը պահպանեց նաև Բրեքզիթի գործընթացից հետո, թեև ԱՄՆ-ը շարունակում է ակտիվորեն աջակցել տարածաշրջանային մի շարք գործընթացներին, այդ թվում՝ Կասպից ծովից դեպի Եվրոպա էներգակիրների մատակարարման խոշոր ծրագրերին, ինչպիսիք են Հարավային գազային միջանցքը, տրանսկասպյան գազատարի հեռանկարային ծրագիրը, Ռուսաստանը շրջանցող արևելք-արևմուտք տրանսպորտային ծրագրերը (օրինակ՝ ՏՐԱՍԵԿԱ-ն<sup>27</sup>):

Ուշագրավ է հատկապես Հարավային գազային միջանցքի նկատմամբ ԱՄՆ-ի մեծ հետաքրքրությունը, որը պայմանավորված է Ռուսաստանից ԵՄ-ի էներգետիկ կախվածությունը զսպելու Վաշինգտոնի մտադրությամբ: ԱՄՆ նորընտիր նախագահ Բայդենը դեռևս Սենատի արտաքին հարաբերությունների հանձնաժողովում

<sup>27</sup> ՏՐԱՍԵԿԱ (Եվրոպա-Կովկաս-Ասիա միջազգային տրանսպորտային միջանցք) միջկառավարական հանձնաժողով, <https://www.mfa.am/hy/international-organisations/9> (այցելվել է 27.01.2021թ.):



աշխատելու ժամանակվանից ակտիվորեն աջակցում էր այս ծրագրի իրագործմանը<sup>28</sup>: Հարավային Կովկասում ԱՄՆ այս քաղաքականությունը երկկուսակցական բնույթ ունի, և այս համատեքստում պետք է դիտարկել նաև տարածաշրջանում ԱՄՆ նախագահի անվտանգության հարցերով նախկին օգնական Ջոն Բոլթոնի գործադրած որոշակի ջանքերը: Ուշագրավ է, որ վերջինս Հայաստանում խոսում էր «պատմական կաղապարները հաղթահարելու» անհրաժեշտության մասին, իսկ նրա այցին հաջորդեցին Հայաստանի կոմունիկացիոն մեկուսացման և Իրանի հետ սահմանի հնարավոր փակման մասին խոսակցությունները:

Բրեքզիթի գործընթացին զուգահեռ՝ Մեծ Բրիտանիան որդեգրել է այսպես կոչված «Գլոբալ Բրիտանիայի» գաղափարը, որի հիմնական նպատակն է, ըստ տարբեր փորձագիտական գնահատականների, լրացնել ԱՄՆ-ի թուլացող ներկայությունը հատկապես այն տարածաշրջաններում, որտեղից վերջինս պատրաստվում է «հետ քաշվել»՝ կապված աշխարհաքաղաքական առաջնահերթությունների փոփոխության հետ: Մեծ Մերձավոր Արևելքում՝ առհասարակ և Հարավային Կովկասում՝ մասնավորապես Մեծ Բրիտանիան ունի երկարաժամկետ տնտեսական և անվտանգային շահեր, և տարբեր կանխատեսումների համաձայն՝ այս տարածաշրջանում ԱՄՆ հետաքրքրության նվազելուն զուգահեռ՝ մեծանալու է Լոնդոնի ազդեցությունը<sup>29</sup>: Հարավային Կովկասում տարբեր ենթակառուցվածքային ծրագրերում ամենախոշոր ներդրումները կատարվել են բրիտանական կապիտալի կողմից, ուստի պատահական չէ Մեծ Բրիտանիայի մեծ հետաքրքրությունը տարածաշրջանային հաղորդակցությունների ապաշրջափակման խնդիրների նկատմամբ:

Պատմականորեն հայտնի է, որ Մեծ Բրիտանիան Մերձավոր Արևելքում իր աշխարհաքաղաքական շահերը առաջ մղելու հարցում հաճախ օգտվել է Թուրքիայի «ծառայություններից», իսկ վերջինս, օգտվելով Լոնդոնի հովանավորությունից, պատմության տարբեր փուլերում կարողացել է պահպանել տարածաշրջանային գերտերության իր կարգավիճակը: Այս մոտեցումը լիովին տեղավորվում է նաև «Գլոբալ Բրիտանիայի» գաղափարի տրամաբանության մեջ, որտեղ Թուրքիան՝ իր նեոպանթուրքական ձգտումներով կարող է առանցքային դերակատարում ստանձնել:

<sup>28</sup> Rapid response: The Southern Gas Corridor opens today, Energy Source, by Richard L. Morningstar, Matthew Bryza, Neil Robert Brown, Brenda Shaffer, DEC 31, 2020 [Rapid response: The Southern Gas Corridor opens today - Atlantic Council](#) (այցելվել է 27.01.2021թ.):

<sup>29</sup> Մեծ Բրիտանիայի արտաքին-անվտանգային քաղաքականության հնարավոր փոփոխությունները Բրեքզիթի գործընթացի ավարտից հետո. հետևանքները Հարավկովկասյան տարածաշրջանի համար, «Լույս» Հիմնադրամ, 19.06.2020, <https://www.luys.am/index.php?m=publicationsOne&pid=159> (այցելվել է 27.01.2021թ.):

Հենց այս տեսանկյունից է Նախիջևանի միջանցքը կարևոր հավաքական Արևմուտքի, իսկ տվյալ պարագայում՝ Մեծ Բրիտանիայի երկարաժամկետ աշխարհաքաղաքական շահերը սպասարկելու համար: Այն մի կողմից՝ կմեծացնի էներգետիկ և տրանզիտային մրցակցությունը Ռուսաստանի և Թուրքիայի միջև, մյուս կողմից՝ ճանապարհի կհարթի Կովկասում և Միջին Ասիայում Թուրքիայի կողմից Ռուսաստանի շահերի նկատմամբ հետագա ոտնձգությունների համար:

Մեծ Բրիտանիայի ներգրավվածության ողջ մասշտաբը հասկանալու տեսանկյունից շատ կարևոր է վերջինիս վարքագծի դիտարկումը ինչպես Արցախյան վերջին պատերազմի ընթացքում, այնպես էլ դրանից առաջ և հետո: Այսպես, ամենախոսուն հանգամանքը թերևս Արցախյան պատերազմի ժամանակաշրջանում բրիտանական Գաղտնի հետախուզական ծառայության (Secret Intelligence Service կամ ՄԻ-6) տնօրենի՝ Թուրքիայում Մեծ Բրիտանիայի նախկին դեսպան (2014-2017) Ռիչարդ Մուրի գործունեությունն էր, որը այդ ընթացքում հետաքրքիր «զուգահեռությամբ» երկու անգամ՝ պատերազմի նախօրեին և նոյեմբերի 10-ի հայտարարությունից անմիջապես հետո այցելեց Թուրքիա<sup>30</sup>: Պատերազմի ընթացքում Մեծ Բրիտանիայի ուշագրավ վարքագծի դրսևորումներից էին նաև հակահայկական բանաձևի քննարկումը բրիտանական խորհրդարանի Ներկայացուցիչների պալատում<sup>31</sup>, Բրիթիշ Փեթրոլիումի պաշտոնական աջակցությունը Ադրբեյջանի «տարածքային ամբողջականությունը», ՄԱԿ-ի Անվտանգության խորհրդում Արցախի հարցով բանաձևի տապալումը և այլն:

Ուշագրավ է, որ Արցախյան պատերազմից կարճ ժամանակ անց՝ 2020-ի դեկտեմբերին Մեծ Բրիտանիան և Թուրքիան ազատ առևտրի մասին պայմանագիր ստորագրեցին, որը, ինչպես ԵՄ-Մեծ Բրիտանիա առևտրային պայմանագիրը, ուժի մեջ մտավ 2021-ի հունվարի մեկից<sup>32</sup>: Այսպիսով Թուրքիան, որն առանց այն էլ տարածաշրջանում Մեծ Բրիտանիայի խոշոր առևտրային գործընկերներից մեկն է, ավելի է ամրապնդում տարածաշրջանում Լոնդոնի հիմնական աշխարհաքաղաքական հենարանի իր դերը: Այս առումով Թուրքիայի համար

<sup>30</sup> ISTANBUL BLOG: The Man With the Golden Swab. UK's spymaster visits palace after Erdogan family implosion, By Akin Nazli November 14, 2020, [bne IntelliNews - ISTANBUL BLOG: The Man With the Golden Swab. UK's spymaster visits palace after Erdogan family implosion](https://bne IntelliNews.com/news/istanbul-blog-the-man-with-the-golden-swab-uk-s-spymaster-visits-palace-after-erdogan-family-implosion) (այցելվել է 27.01.2021թ.):

<sup>31</sup> В парламенте Великобритании представлена резолюция, осуждающая агрессию Армении, 7 Октября, 2020, <https://1news.az/news/v-parlamente-velikobritanii-predstavlena-rezolyuciya-osuzhdayuschaya-agressiyu-armenii> (այցելվել է 27.01.2021թ.):

<sup>32</sup> UK signs free trade agreement with Turkey, Deal brings to 62 the number of agreements signed in preparation for UK's exit from EU single market, Bethan McKernan, 29 Dec 2020, <https://www.theguardian.com/politics/2020/dec/29/uk-signs-free-trade-agreement-with-turkey> (այցելվել է 27.01.2021թ.):

ստեղծվող նոր կոմունիկացիոն հնարավորությունները, վերջինիս ազդեցության տարածումը Հարավային Կովկասում և Միջին Ասիայում դառնում է Մեծ Բրիտանիայի տարածաշրջանային քաղաքականության կարևոր առաջնահերթություններից մեկը<sup>33</sup>:

Բնականաբար, Հարավային Կովկասի տրանսպորտային և էներգետիկ միջանցքները Արևմուտքին հետաքրքրում են այնքանով, որքանով որ դրանք հակասում են իրենց գլխավոր աշխարհաքաղաքական հակառակորդի՝ ՌԴ-ի շահերին: Հետևաբար տարածաշրջանային այն հաղորդակցությունները, որոնց շահագործման հարցում կարող է շահագրգռված լինել Ռուսաստանը, չեն արժանանալու Արևմուտքի՝ այդ թվում ֆինանսատնտեսական աջակցությանը, իսկ երբեմն էլ կարող են վերջինիս կողմից բոյկոտի ենթարկվել: Հաշվի առնելով այն հանգամանքը, որ տարածաշրջանային հաղորդակցությունների ապաշրջափակումը պահանջում է նաև մեծ ներդրումներ, կարող ենք ենթադրել, որ Արևմուտքը պատրաստ կլինի իր մասնակցությունը ցուցաբերել միայն այն ծրագրերին, որոնք բխում են իրենց շահերից, իսկ դրանք, ինչպես նշվեց, համընկնում են պանթուրքական ծրագրերի հետ և առաջին հերթին ընդգրկում են Նախիջևանի միջանցքը:

### **Ռուսաստանի Դաշնություն**

Այն հանգամանքը, որ նոյեմբերի 10-ի, այնուհետև 2021-ի հունվարի 11-ի հայտարարությունները ընդունվել են Ռուսաստանի անմիջական միջնորդության և մասնակցության պայմաններում, վկայում է, որ Մոսկվան այնուամենայնիվ պահպանում է տարածաշրջանային գործընթացների վրա իր առաջնահերթ ազդեցությունը: Այս իրողությունը նաև կարևոր է Հարավային Կովկասում տրանսպորտային և տնտեսական կապերի ապաշրջափակման տեսանկյունից, քանի որ Ռուսաստանի ներկայությունը հնարավորություն է տալիս որոշակիորեն զսպել Թուրքիայի և Ադրբեջանի պանթուրքական ծրագրերը և տնտեսական էքսպանսիան: Հատկապես կարևոր է, որ Ադրբեջանի և Նախիջևանի միջև տրանսպորտային միջանցքների անվտանգությունն ապահովելու է հենց ռուսական կողմը, ինչը նշանակում է, որ Մոսկվան չի հանդուրժի առնվազն այն ծրագրերը, որոնք ակնհայտ հակառուսական նպատակներ կհետապնդեն<sup>34</sup>: Այլ հարց է, որ որոշ դեպքերում

<sup>33</sup> «Глобальная Британия» – неоосманская Турция: новая эра сотрудничества и экспансии, Дмитрий Нефёдов, 07/01/2021, [«Глобальная Британия» – неоосманская Турция: новая эра сотрудничества и экспансии | Военно-политическая аналитика \(vpoanalytics.com\)](https://vpoanalytics.com) (այցելվել է 27.01.2021թ.):

<sup>34</sup> Bad News For Russia, As Gas From Azerbaijan Now Flows To Western Europe, Ariel Cohen, Jan 6, 2021, [https://www.forbes.com/sites/arielcohen/2021/01/06/azeri-gas-reaches-europe-through-the-southern-gas-corridor/?\\_twitter\\_impression=true&sh=797aaf2e40e4](https://www.forbes.com/sites/arielcohen/2021/01/06/azeri-gas-reaches-europe-through-the-southern-gas-corridor/?_twitter_impression=true&sh=797aaf2e40e4) (այցելվել է 27.01.2021թ.):



## Չինաստան

Արցախյան վերջին պատերազմի ընթացքում Չինաստանը՝ որպես գլխավոր աշխարհաքաղաքական բևեռներից մեկը, որևէ տեսանելի ակտիվություն ու շահագրգռվածություն չցուցաբերեց: Չինաստանի շահերի տեսանկյունից պատերազմի ամենակարևոր արդյունքը նույնպես կարելի է համարել տարածաշրջանային հաղորդակցությունների ապաշրջափակման շուրջ ձեռք բերված պայմանավորվածությունը: Ընդհանուր առմամբ տարածաշրջանային հաղորդակցությունների ապաշրջափակումը և այլընտրանքային ուղիների ձևավորումը համընկնում են Չինաստանի «Մեկ գոտի, մեկ ճանապարհ» ծրագրի նպատակներին: Սակայն, հաշվի առնելով այդ ծրագրի շրջանակներում առկա բազմաթիվ այլընտրանքային ուղղությունները և ստեղծվելիք նոր միջանցքի հնարավոր պանթուրքական ձևաչափը, Պեկինի համար այն կարող է նաև որոշակի ռիսկեր պարունակել:

Կարճաժամկետ հեռանկարում Չինաստանը ամենայն հավանականությամբ շահագրգռված կլինի իր կողմից նախաձեռնված «Նոր մետաքսի ճանապարհի» ցանկացած նոր ճյուղավորման հնարավորություններով: Ըստ այդմ, Չինաստանը կարող է նաև այս ուղղությամբ որոշակի ներդրումներ կատարել: Հատկանշական է, որ ադրբեջանական կողմը արդեն իսկ փորձում է Նախիջևանյան միջանցքը փոխկապակցել «Գոտի և ճանապարհ» ծրագրի հետ: Հաշվի առնելով այն հանգամանքը, որ Ադրբեջանը հանդիսանում է Հարավային Կովկասում Չինաստանի ամենամեծ առևտրային գործընկերը, չի բացառվում, որ Բաքուն կփորձի չինական կապիտալը ներգրավել նաև Արցախի գրավված տարածքներում ներդրումներ իրականացնելու հարցում<sup>36</sup>: Հայաստանն իր հերթին պետք է փորձի Չինական ներդրումները ուղղել դեպի տարածաշրջանային հաղորդակցությունների վերականգնման այն ծրագրերը, որոնք անվտանգային տեսանկյունից Հայաստանի համար ավելի շահեկան են, ինչպես նաև Պեկինի համար ավելի քիչ երկարաժամկետ քաղաքական ռիսկեր են պարունակում:

Երկարաժամկետ հեռանկարում Չինաստանի շահերից չի բխում, որ Նախիջևանի միջանցքը վերածվի «պանթուրքական միջանցքի», քանի որ դրա միջոցով Կենտրոնական Ասիայում պանթուրքական գաղափարների տարածումը, Թուրքիայի տնտեսական, ռազմաքաղաքական ազդեցության մեծացումը

<sup>36</sup> The peace dividend in the Caucasus: a new land link from East to West, Akram Zeynalli, 22-Dec-2020, [The peace dividend in the Caucasus: a new land link from East to West - CGTN](#) (այցելվել է 27.01.2021թ.):

26



տոննայի<sup>39</sup>:

Ռուսաստանի հետ աշխարհաքաղաքական մրցակցության պայմաններում:

Երկու տարածաշրջանային տերությունների շահերի բախման գոհր:

([aa.com.tr](http://aa.com.tr)) (այցելվել է 27.01.2021թ.):

## Իրան

Արցախյան վերջին պատերազմի ընթացքում Իրանը որոշակի դիվանագիտական ակտիվություն ցուցաբերեց, սակայն այդ ջանքերը բավարար չէին տեղի ունեցած գործընթացների վրա լուրջ ազդեցություն ունենալու համար: Իրանի համար պատերազմի ամենաանցանկալի հետևանքներից մեկը Ադրբեջանի և Նախիջևանի, ինչպես նաև Թուրքիայի միջև ուղիղ ցամաքային կապի ապահովման մասին ձեռք բերված պայմանավորվածությունն է: ԽՍՀՄ փլուզումից ի վեր տարածաշրջանում տրանսպորտային հաղորդակցությունների շրջափակումը Իրանին լրացուցիչ տրանզիտային հնարավորություններ էր տալիս. վերջինս հանդիսանում էր ինչպես Ադրբեջան-Նախիջևան, այնպես էլ Ադրբեջան-Թուրքիա կապն ապահովող հիմնական երկիրը: Բացի այդ, Ադրբեջանի և Թուրքիայի միջև ուղիղ ցամաքային կապի բացակայության շնորհիվ հենց Իրանի տարածքով էր իրականացվում Թուրքիայի ցամաքային կապը Կենտրոնական և Արևելյան Ասիայի երկրների հետ:

Դեռևս 2004-ին Թեհրանի և Բաքվի միջև կնքված պայմանագրի համաձայն՝ Իրանը սվոփային մատակարարմամբ ապահովում էր Նախիջևանի գազամատակարարումը. այսինքն՝ Ադրբեջանը իրանական Աստարա քաղաքին մատակարարում է որոշակի քանակության գազ, որի 85%-ի չափով Թեհրանը մատակարարում է Նախիջևան<sup>40</sup>: Այս պայմանները Իրանի համար բավական ձեռնտու են, և Բաքուն բազմիցս փորձել է վերանայել դրանք, թեև այլընտրանքի բացակայությունը սահմանափակում էր ադրբեջանական կողմի հնարավորությունները:

Միաժամանակ, հիմնականում Իրանի տարածքով է իրականացվում նաև Նախիջևանի և Ադրբեջանի այլ շրջանների միջև ցամաքային տրանսպորտային հաղորդակցությունը: Այս կարգավիճակը Իրանի համար ոչ միայն որոշակի լրացուցիչ եկամուտներ է ապահովում, այլև Ադրբեջանի նկատմամբ ազդեցության լծակներ է տալիս: Նախիջևանի միջանցքի շահագործումը Իրանին կզրկի այդ հնարավորություններից:

Մյուս կողմից՝ Թուրքիայի և Ադրբեջանի միջև ուղիղ ցամաքային կապը կարող է սահմանափակել Իրանի տարածքով թուրքական բեռնափոխադրումներն ու ուղևորափոխադրումները դեպի Կենտրոնական և Արևելյան Ասիա, հետևաբար Իրանը կկորցնի այդ տրանզիտից ստացվող տասնյակ միլիոնավոր դոլարների

<sup>40</sup> Turkey, Azerbaijan ink deal to secure Nakhchivan's natural gas supply, DEC 15, 2020, [Turkey, Azerbaijan ink deal to secure Nakhchivan's natural gas supply | Daily Sabah](#) (այցելվել է 27.01.2021թ.):

եկամտի մի մասը<sup>41</sup>: Գաղտնիք չէ, որ Իրանը մրցակցում է տարածաշրջանի մյուս երկրների հետ, որպեսզի դառնա «Մեկ գոտի, մեկ ճանապարհ» ծրագրի առանցքային դերակատարներից մեկը, այդ հարցում ակտիվորեն համագործակցում է Չինաստանի հետ: Նման պարագայում Թուրքիան և Ադրբեջանը՝ ի դեմս Նախիջևանի միջանցքի, կարող են որոշ չափով խոչընդոտել Թեհրանի ծրագրերը:

Նախիջևանի միջանցքի ձևավորումը իրանական փորձագիտական շրջանակների կողմից որոշակի մտահոգության արժանացավ նաև Իրան-Հայաստան տրանսպորտային հաղորդակցության հնարավոր խոչընդոտման հեռանկարի տեսանկյունից: Մասնավորապես, իրանական կողմի համար խիստ կարևոր է Հայաստանի հետ ցամաքային կապի պահպանումը և Հայաստանի հարավային շրջաններում թուրք-ադրբեջանական ազդեցության մեծացման հեռանկարը Թեհրանում դիտարկվում է որպես սպառնալիք: Ինչ վերաբերում է Նախիջևանի տարածքով Հայաստանի, Վրաստանի, Ռուսաստանի հետ երկաթուղային կապի հնարավորությանը՝ Թեհրանը կարծես այս հարցում մեծ շահագրգռվածություն չի ցուցաբերում, քանի որ նախ կան կամ ձևավորվում են այլընտրանքային ուղիներ՝ Իրան-Թուրքիա երկաթգիծ, Իրան-Ադրբեջան (Ռեշտ-Աստարա-Աստարա) երկաթգիծ, բացի այդ տնտեսական տեսանկյունից այն Իրանի համար մեծ հեռանկարներ չի խոստանում:

Ի վերջո, Նախիջևանի միջանցքի հետ կապված Թեհրանի ամենամեծ մտահոգությունը կապված է Իրանի հյուսիսային սահմանների երկայնքով թուրքական ազդեցության ավելացման հանգամանքի հետ: Իրանի կենսական շահերին հակասում է ինչպես Ադրբեջան-Թուրքիա հնարավոր միաձուլումը, այնպես էլ Կենտրոնական Ասիայում Թուրքիայի ազդեցության չափից ավել մեծացումը:

### **Վրաստան**

Տարածաշրջանում տրանսպորտային հաղորդակցությունների ապաշրջափակումը և Ադրբեջան-Թուրքիա նոր տրանսպորտային միջանցքի ձևավորումը, ինչպես նաև Հայաստանի, Թուրքիայի և ՌԴ-ի միջև այլընտրանքային հաղորդակցությունների շահագործումը էականորեն կսահմանափակի տարածաշրջանում Վրաստանի տրանզիտային հնարավորությունները: Վրաստանի համար հատկապես շատ բացասական ազդեցություն կարող է ունենալ Հայաստան-

<sup>41</sup> Corridor between Azerbaijan and Nakhchivan worries Tehran: Iran, a crossroads in trade between Turkish countries, may lose this feature, November 29, 2020, <https://turkeygazette.com/corridor-between-azerbaijan-and-nakhchivan-worries-tehran-iran-a-crossroads-in-trade-between-turkish-countries-may-lose-this-feature/> (այցելվել է 27.01.2021թ.):

Ռուսաստան տրանսպորտային և էներգետիկ կապի մենաշնորհի կորուստը, որից Վրաստանը մեծ եկամուտներ էր ստանում: Բացի այդ, հայկական կողմը հույսեր էր փայփայում Վրաստանի և Ռուսաստանի միջև Աբխազիայի երկաթգծի վերականգնման հարցում, մինչդեռ Ռուսաստանի հետ Ադրբեջանի տարածքով երկաթուղային կապի վերականգնումը այս հարցում ևս կնվազեցնի Վրաստանի դերակատարությունը:

Նույնը կարելի է ասել նաև Վրաստանի տարածքով Ադրբեջան-Թուրքիա տրանսպորտային և էներգետիկ հաղորդակցության մասին: Վերջին տարիներին այս ուղղությամբ ձևավորված ենթակառուցվածքները Վրաստանին հնարավորություն էին տալիս ճկուն քաղաքականություն վարել ինչպես էներգակիրների ներմուծման գների, տրանզիտային եկամուտների, այնպես էլ ներդրումների ներգրավման հարցերում: Արցախյան երկրորդ պատերազմի և Հարավային Կովկասում նոր տրանսպորտային միջանցքների ձևավորման արդյունքում Վրաստանը կարող է կորցնել տարածաշրջանում իր առանձնահատուկ տրանզիտային դերակատարությունը, հետևաբար նաև աշխարհաքաղաքական կարևորությունը<sup>42</sup>:

Հաշվի առնելով ստեղծված իրավիճակը, Հայաստանը պետք է ակտիվացնի աշխատանքը Վրաստանի և Ռուսաստանի հետ, քանի որ նոր պայմաններում իր տարանցիկ կարևորությունը չկորցնելու համար Վրաստանը կարող է մեղմացնել դիրքորոշումը Հայաստան-Ռուսաստան տրանսպորտային միջանցքի՝ նախ և առաջ Աբխազական երկաթգծի մասով: Ուշագրավ է, որ ըստ փորձագիտական գնահատականների Աբխազական երկաթգծի շահագործման համար անհրաժեշտ են շատ ավելի քիչ ներդրումներ<sup>43</sup>, քան նույն Նախիջևանի երկաթուղային միջանցքի համար: Այսինքն՝ Աբխազական երկաթգծի շահագործման հիմնական խոչընդոտը քաղաքական է, և եթե Վրաստանը կանգնած լինի տրանզիտային ու տնտեսական պոտենցիալը կորցնելու ռիսկի առաջ, շատ հավանական է, որ քաղաքական հարցերում ավելի մեղմ վարքագիծ որդեգրի:

Ընդհանուր առմամբ Հայաստանում հարկավոր է ոչ թե արհեստական պատրանքներ ստեղծել Ադրբեջանի տարածքով տրանսպորտային

<sup>42</sup> Репутация, сравнимая с ампутацией, Из-за соглашений между Россией, Арменией и Азербайджаном Грузия боится стать никому не нужной, 19.01.2021, <https://www.kommersant.ru/doc/4652966> (այցելվել է 27.01.2021թ.):

<sup>43</sup> ВОССТАНОВЛЕНИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ НА ЮЖНОМ КАВКАЗЕ: ОЦЕНКА ПОТЕНЦИАЛЬНОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО ЭФФЕКТА, Железная дорога Сочи-Сухум/иТбилиси-Ереван, International Alert, 2013, [https://www.international-alert.org/sites/default/files/Caucasus\\_RailwaysRehabilitationPt1\\_RU\\_2013.pdf](https://www.international-alert.org/sites/default/files/Caucasus_RailwaysRehabilitationPt1_RU_2013.pdf) (այցելվել է 27.01.2021թ.):

հաղորդակցության հնարավորությունների, հատկապես Նախիջևանի միջանցքի մասին, այլ տարածաշրջանում տրանսպորտային և տնտեսական ուղիների ապաշրջափակման գործընթացն օգտագործել մյուս հարևանների հետ բանակցություններն ակտիվացնելու նպատակով: Այդ պարագայում նոյեմբերի 10-ի հայտարարության 9-րդ կետը հնարավոր կլինի թեկուզ անուղղակիորեն, սակայն որոշ չափով ծառայեցնել Հայաստանի Հանրապետության շահերին: Դրա համար անհրաժեշտ են լրջագույն բանակցություններ ոչ միայն Ադրբեջանի և Թուրքիայի, այլ առաջին հերթին Ռուսաստանի, Վրաստանի և Իրանի հետ, որին սակայն, ինչպես ցույց տվեց վերջին տարիների փորձը, Հայաստանի գործող իշխանությունները բացարձակապես պատրաստ չեն:

---

**«ԼՈՒՅՍ հիմնադրամ»** գրառմամբ հրապարակված նյութը պաշտպանված է ՀՀ օրենսդրությամբ և միջազգային համաձայնագրերով: Հրապարակված նյութի բոլոր իրավունքների բացառիկ իրավատերը **«ԼՈՒՅՍ»** հիմնադրամն է:

Նյութի ամբողջական կամ դրանից քաղվածքների վերարտադրումը թույլատրվում է իրականացնել միայն **«ԼՈՒՅՍ հիմնադրամ»** գրառման և համապատասխան **ակտիվ հղման** տեղադրման պայմանով՝ պահպանելով «ԼՈՒՅՍ» հիմնադրամին պատկանող նյութերի օգտագործման կարգը: