



ՀԱՅԱՍՏԱՆԸ ՇՐՋԱՆՑՈՂ

ԹՈՒՐՔ - ԱԴՐԲԵՋԱՆԱԿԱՆ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ԾՐԱԳՐԵՐԸ

DOI: 10.52174/2579-2989_2023.1-94

Հիմնաբառեր. տրանսպորտային ենթակառուցվածք, տարանցիկ ճանապարհներ, միջպետական ծրագրեր, նավթամուղ, գազատար


Աննա ՓԱԽԼՅԱՆ

Տնտեսագիտության թեկնածու, դոցենտ

2006 թ. գերազանցությամբ ավարտել է ԵՊՏԻ-ն (այժմ՝ ՀՊՏՀ)՝ «Համաշխարհային տնտեսագիտություն», իսկ 2010 թ.՝ ՀՊՏՀ ասպիրանտուրան՝ «Միջազգային տնտեսագիտություն» մասնագիտությամբ: 2012 թ. պաշտպանել է թեկնածուական ատենախոսություն՝ ստանալով տնտեսագիտության թեկնածուի գիտական աստիճան:

2019 թ. ստացել է դոցենտի գիտական կոչում: «Ամբերդ» հեղափոխական կենտրոնի ավագ հեղափոխող է, ՀՊՏՀ միջազգային տնտեսական հարաբերությունների ամբիոնի դոցենտ:

Վերապատրաստվել և դասախոսություններ է վարել եվրոպական մի շարք բուհերում: Հեղինակ է 50 գիտական և 16 գիտահանրամատչելի վերլուծական աշխատանքների:

 <https://orcid.org/0000-0002-5854-2473>

Google Scholar profile: <https://scholar.google.com/citations?user=sjZSaYaAAAAJ&hl=ru>
Research Gate profile: <https://www.researchgate.net/profile/Anna-Pakhlyan>

Աշխարհատնտեսական մարտահրավերներին դիմակայելու անհրաժեշտությունը թելադրում է միջազգային տարանցիկ հանգույցներում ներգրավվելու կարևորությունը, ինչն առավել վառ արտահայտվում է հատկապես հարևան երկրների կողմից տրանսպորտային ենթակառուցված, ծովային ելք չունեցող Հայաստանի պարագայում: Մանավանդ այն դեպքում, երբ Թուրքիան ու Ադրբեջանն իրենց դիվանագիտական և ռեսուրսային ողջ ներուժը տասնամյակներ շարունակ ծառայեցնում են Հայաստանի լիակատար մեկուսացման «նվիրական» գործին:

Տրանսպորտային ենթակառուցվածքի որակը և խտությունը մեծապես ազդում են առևտրային ծախսերի և գործարքների իրականացման ժամանակի վրա: Արդյունավետ տրանսպորտային ենթակառուցվածքը ՀՀ տնտեսության զարգացման կարևոր նախապայմանն է: Միաժամանակ, Չինաստանի, Եվրամիության, Ասիա-խաղաղովկիանոսյան տարածաշրջանի խոշոր շուկաների միջև տեղակայումը պարտավորեցնում է ունենալ համաշխարհային տրանսպորտային ցանցերին ինտեգրված հաղորդակցության ուղիներ: Սակայն, ցանկալին իրականություն դարձնելու ճիգերը փոշիանում են, երբ հարևան երկրներն իրենց աշխարհաքաղաքական դերն ու ողջ ռեսուրսային ներուժը ծառայեցնում են Հայաստանը տարածաշրջանային տրանսպորտային ծրագրերից դուրս թողնելու «նվիրական» գործին:

2023 թվականի ապրիլին լրացել է Թուրքիայի կողմից Ադրբեջանի հրահրմամբ Հայաստանի տրանսպորտային շրջափակման 30 տարին. Ադրբեջանն ավելի վաղ

էր փակել Հայաստանի հետ կապող ճանապարհները¹: Ադրբեջանի կողմից Հայաստանի շրջափակումը պաշտոնապես հաստատվեց 1991 թ.-ին, երբ փակվեցին ճանապարհները, երկաթգիծը, գազամուղը և այլն:

Ու թեև մինչ օրս Իրանն ու Վրաստանն ապահովել են Հայաստանի ելքը դեպի արտաքին աշխարհ, այստեղ ևս կան խոչընդոտներ՝ ի դեմս ռուս-վրացական լարված հարաբերությունների և Իրանի՝ Արևմուտքի հետ ունեցած հակասությունների, որոնց պարբերաբար սրացումներն անուղղակիորեն հարվածում են նաև Հայաստանին²:

Հայ-թուրքական սահմանի փակմամբ նշանակալիորեն երկարել և համեմատաբար դժվարանցանելի է դարձել նաև Հայաստանի հաղորդակցությունն Իրանի հետ. ամենակարճ ճանապարհն անցնում է Թուրքիայի և Նախիջևանի տարածքներով, որը 1990-ական թվականներից փակ է: Իսկ ներկայում գործող ճանապարհը մի քանի անգամ երկար է նախորդից և անցնում է առավել բարդ անցանելի տարածքներով:

Շրջափակմամբ թուրք-ադրբեջանական համագործակցությունն ի սկզբանե խնդիր էր դրել Հայաստանը զրկել բնակչության սոցիալ-տնտեսական վիճակը բարելավելու, անհրաժեշտ ռեսուրսները մատչելի և դյուրին ճանապարհներով ձեռք բերելու հնարավորությունից, գործարար գրավչությունից և միջազգային մրցունակությունից, խթանել բնակչության արտագաղթը՝ երկիրը դուրս թողնելով տարածաշրջանային և համաշխարհային գործընթացներից:

Այդ նպատակների կյանքի կոչման համար շրջափակման 30 և ավելի տարիների ընթացքում Թուրքիան և Ադրբեջանը ջանք ու եռանդ և նույնիսկ ֆինանսական ռեսուրսներ չեն խնայել Հայաստանը տա-

րածաշրջանի ճանապարհատրանսպորտային ծրագրերից հնարավորինս հեռու պահելու համար:

Նմանօրինակ առաջին փորձերն ի հայտ են եկել դեռևս 1990-ականներին, երբ առաջ քաշվեց Հարավային և Կենտրոնական Ասիան Մերձավոր Արևելքի և Եվրոպայի հետ կապող «Մետաքսի ճանապարհի» (Great Silk Way) վերածննդի գաղափարը: «Մետաքսի ճանապարհի ռազմավարություն-97» ծրագրով նախատեսված էր նավթատարների կառուցմամբ վերստեղծել անդրասիական և անդրցամաքային համագործակցության երբեմնի պատմական համակարգը, որի՝ թուրք-ադրբեջանական լրբբինգի ազդեցության տակ «սրբագրված» տարբերակում անտեսված էին Իրանը, Իրաքը, Հայաստանը, Սիրիան, Լիբանանը, իսկ Թուրքիան Արևելքին «կցվում» էր ոչ թե ուղղակիորեն, ինչպես անցյալում, այլ Վրաստանի և Ադրբեջանի միջոցով³:

Եվ պատահական չէին Ադրբեջանի ակտիվ բանակցությունները Չինաստանի հետ՝ ուղղված Հայաստանը «Մեկ գոտի, մեկ ճանապարհ» նախաձեռնությունից դուրս թողնելուն:

Համանման նախագիծ էր նաև Թուրքիայի, Վրաստանի և Ադրբեջանի ղեկավարների միջև 2007 թ. փետրվարի 7-ին ստորագրած Կարս-Ախալքալաք-Թբիլիսի-Բաքու երկաթգծի (տես քարտեզ 1) շինարարության մասին համաձայնագիրը, որի նպատակը, անկասկած, Հայաստանն այդ միջազգային ուղուց մեկուսացնելն էր և Կարս-Գյումրի երկաթուղին մեկընդմիջտ փակի տակ պահելը⁴:

Ու թեև ԱՄՆ-ի կոնգրեսում ընդունված «Հարավային Կովկասի ինտեգրում և բաց երկաթուղիների ակտ» օրինագծի լրացմամբ ամերիկյան «Էքսիմբանկին» արգելվեց⁵ որևէ օգնություն ցուցաբերել կամ ընդ-

¹ Փաստացիորեն, 1993-ից առայսօր Հայաստանը ցամաքային ճանապարհով արտաքին աշխարհ է դուրս գալիս չորս սահմանադնո՞վ՝ Բավրայի, Գոգավանի և Բագրատաշենի անցակետերով՝ վրացական հատվածում և Մեդրիի սահմանակետով՝ իրանական հատվածում:

² Փախյան Ա., Հայաստան-Թուրքիա առևտրատնտեսական կապերի արդի վիճակը և զարգացման հեռանկարները // «Հայաստան. ֆինանսներ և էկոնոմիկա» հանդես, #10-11 (111-112) սեպտեմբեր-հոկտեմբեր, 2009, էջ 28-30:

³ Զարդարյան Մ., Մետաքսի ճանապարհը տարածաշրջանի պատմամշակութային անցյալի և քաղաքական ներկայի համատեքստերում, ՌԱՀՀԿ, Երևան, 1999, էջ 2-8:

⁴ Հարությունյան Ա., Կարս-Ախալքալաք երկաթուղու շինարարության ծրագիրը և տարածաշրջանային հնարավոր գարգացումները // Հայաստան. նոր ռազմավարության հրամայականը, ՌԱՀՀԿ, «Ամարաս», Երևան, 2007, էջ 32-49:

⁵ Արգելքն իրենց վերագրեցին նաև այլ ամերիկյան բանկեր, ու անգամ միջազգային ֆինանսական կազմակերպությունները իրաժարվեցին վարկ տրամադրել:



Բաքու-Թբիլիսի-Կարս երկաթգծի շինարարության նախագիծը մեկնարկել է 2007 թվականի փետրվարին: Վրաստանի Ախալքալաք (Ջավախք) կայարանից մինչև Կարս քաղաքի երկաթգծի կայարան ընկած երկաթուղու երկարությունը 105 կմ է:

ՔԱՐՏԵԶ 1

Կարս-Ախալքալաք-Թբիլիսի-Բաքու երկաթգիծը⁶

հանրապետ ֆինանսավորել Կարս-Ախալքալաք-Թբիլիսի-Բաքու ծրագրի մշակումները կամ երկաթգծի շինարարությունը, որը, շրջանցելով Հայաստանը, կապելու էր Թուրքիան, Ադրբեջանը և Վրաստանը⁷, մինևույն է, դա խոչընդոտ չհանդիսացավ Հայաստանի անօրինական շրջափակումն «օրինականացնելու» թուրք-ադրբեջանական ձգտումներն իրականություն դարձնելու համար: Հանուն այդ նպատակի իրագործման՝ Ադրբեջանը նույնիսկ հանդես եկավ վրացական հատվածի ֆինանսավորումը ստանձնելու նախաձեռնությամբ՝ արտոնյալ պայմաններով (մարման 25-ամյա ժամկետ) Վրաստանին տրամադրելով 200 մլն ԱՄՆ դոլարի անտոկոս վարկ: Ֆինանսավորումը նախատեսված էր վրաց-թուրքական սահմանից մինչև հայաբնակ Ախալքալաքի ու Ծալկայի շրջանները նոր երկաթգծի կառուցման համար: Հատկանշական է, որ Հայաստանը շրջանցող երկաթուղին անցնում է հենց Ջավախքի

քի հայաբնակ տարածքներով, այն դեպքում, երբ Ախալքալաքով անցնելու համար որոշակիորեն շեղվում է Կարսը Թբիլիսիին կապող օպտիմալ երթուղուց:

Ադրբեջանի, Վրաստանի ու Թուրքիայի երկաթուղային ցանցերն իրար կապող շուրջ 600 մլն ԱՄՆ դոլար արժողությամբ տրանսպորտային հանգույցը շահագործման է հանձնվել 2017 թ. հոկտեմբերի 30-ին: Նախագիծը Հարավային Կովկասի երկաթուղիները (բացառությամբ Հայաստանի) կապում է Եվրոպային՝ Թուրքիայի «Մարմարայ» թունելի միջոցով: Հանդիսավոր բացումից արդեն իսկ անցել է շուրջ 6 տարի, բայց երկաթգիծը դեռ աշխատում է փորձնական ռեժիմով՝ իր հնարավոր թողունակության չնչին մասով⁸:

2006 թ. մայիսից գործարկված Բաքու-Թբիլիսի-Ջեյհան 1768 կմ երկարությամբ նավթամուղն Ադրբեջանի մայրաքաղաք Բաքուն Վրաստանի մայրաքաղաք Թբիլիսիի միջոցով միացնում է Թուրքիայի հա-

⁶ Բաքու-Թբիլիսի-Կարս երկաթգիծ. ինչ կտա այն Ախալքալաքին, 16.10.2017 / <https://armeniasputnik.am/20171016/baku-tbilisi-kars-axalqalaq-9080666.html>

⁷ Հարությունյան Ա., Կարս-Ախալքալաք երկաթուղու շինարարության ծրագիրը և տարածաշրջանային հնարավոր զարգացումները // Հայաստան. նոր ռազմավարության հրամայականը, ՌԱՀՀԿ, Ամարաս, Երևան, 2007, էջ 32-35:

⁸ Ширинян Ш., Баку-Тбилиси-Карс и “не проснувшаяся” экономика Ахалкалаки, 30.09.2021 / <https://jnews.ge/?p=80140>



ՔԱՐՏԵՑ 2

Բաքու-Թբիլիսի-Ջեյհան նավթամուղը

րավարելյան նավահանգիստ Ջեյհանին (տե՛ս քարտեզ 2): Ադրբեջանական նավթից բացի, խողովակաշարով որոշ քանակությամբ տեղափոխվում են նաև Թուրքմենստանի և Ղազախստանի նավթային ռեսուրսները⁹: Կասպից ծովից մինչև Միջերկրական ծով ձգվող նավթամուղի վրացական և ադրբեջանական հատվածները շահագործում է բրիտանական «Բրիթիշ Փեթրոլիում» (BP) ընկերությունը, մինչդեռ խողովակաշարի՝ Թուրքիայի տարածքով անցնող հատվածը՝ «BOTAS International Limited» (BIL) թուրքական ընկերությունը¹⁰:

Ադրբեջանի նախագահ Իլիհամ Ալիևը մեկ անգամ չէ, որ շուրջ 3.9 մլրդ ԱՄՆ դոլար արժեցած նավթամուղի հաջողությունը պայմանավորել է Հայաստանի լիակատար մեկուսացմամբ և դրանից բխող՝ երկրի «մոայլ ապագայով»¹¹:

Հայաստանը շրջանցող հերթական ենթակառուցվածքային խոշոր նախագիծը Բաքու-Թբիլիսի-Էրզրում կամ Հարավ-

կովկասյան գազատարն է, որը պաշտոնապես բացվել է 2007 թ. մարտի 25-ին: Վրաստանի և Ադրբեջանի տարածքում Հարավկովկասյան գազատարն անցնում է Բաքու-Թբիլիսի-Ջեյհան նավթամուղին զուգահեռ՝ 10-28 մետր հեռավորության վրա: Հարավկովկասյան գազատարն այնուհետև դարձել է դեպի Եվրոպա գազ մատակարարող առավել խոշոր խողովակաշարի՝ Հարավային գազային միջանցքի մի հատվածը:

Թուրքական Էսքիհեշիր քաղաքում 2018 թվականի հունիսի 12-ին տեղի է ունեցել Հայաստանը շրջանցող խոշորագույն նախագծի՝ ադրբեջանական գազը Վրաստանի ու Թուրքիայի միջով Եվրոպա մատակարարող «Տրանսանատոլիական գազատարի» (TANAP) բացումը: 1831 կմ ձգվող գազատարը հավակնում է դառնալ ռուսական գազին այլընտրանք՝ թուլացնելով Եվրոպայի էներգետիկ կախվածությունը ՌԴ-ից:

⁹ Ibrahimov R., The Development of the Transport Sector in Azerbaijan: The Implementation and Challenges, in: Caucasus International, Volume 6, No 1, Summer 2016, SAM, http://www.elibrary.az/docs/JURNAL/jrn2016_539.pdf, p. 3.

¹⁰ BP Azerbaijan - https://www.bp.com/en_az/azerbaijan/home/who-we-are/operations/projects/pipelines/btc.html#accordion_1

¹¹ Sherman Joins Amendment to Block Funds for Railroad Route Bypassing Armenia, June 14, 2006, Washington, D.C. - <https://web.archive.org/web/20121017134730/http://bradsherman.house.gov/2006/06/pr-060614a.html.shtml>



ՔԱՐՏԵՔ 3



Հայաստանը շրջանցող Հարավային գազային միջանցքը

TANAP-ի բաժնետոմսերի 51%-ը պատկանում է Ադրբեջանի պետական նավթային ընկերությանը (SOCAR), 30%-ը՝ թուրքական «BOTAS» ընկերությանը, 12%-ը՝ բրիտանական «British Petroleum» ընկերությանը և ևս 7%-ը՝ «SOCAR Turkey Enerji A.S.» ընկերությանը, որն ադրբեջանական «SOCAR»-ի դուստր ձեռնարկությունն է Թուրքիայում¹²:

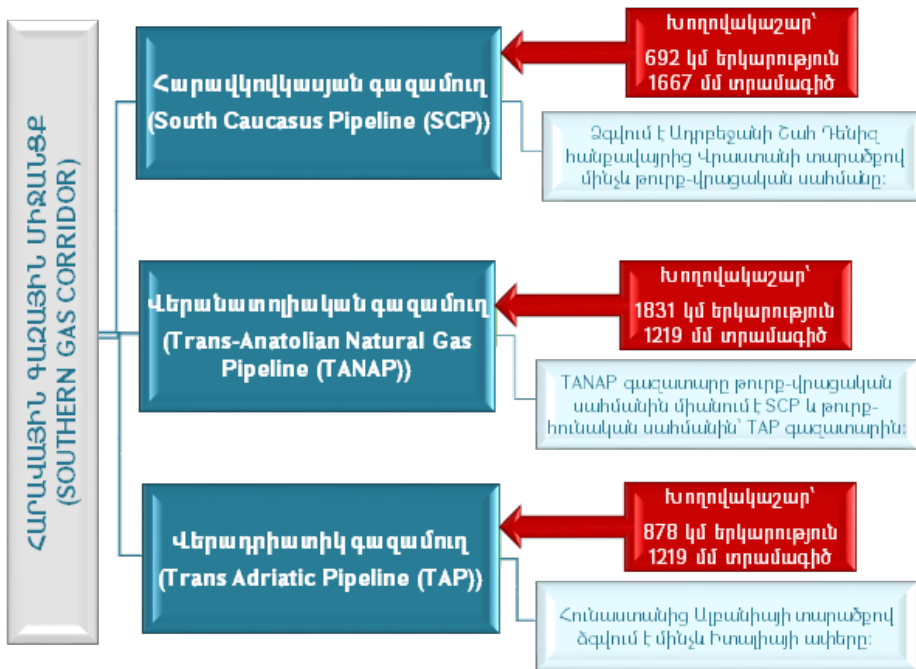
Վերջինս ադրբեջանական գազը Շահ Դենիզ հանքավայրից Թուրքիա և Եվրոպա արտահանելու խոշորագույն՝ «Հարավային գազային միջանցք» նախագծի (տես քարտեզ 3) մի հատվածն է (տես գծապատկեր 1): Հարավային գազային միջանցքը՝ 3500 կմ երկարություն ունեցող գազամուղը, բաղկացած է երեք հատվածից՝ Հարավկովկասյան, Վերանատոլիական և Վերադրիատիկ գազամուղներից, որոնք նախնական փուլում կմատակարարեն տարեկան 10 մլրդ, հետագայում՝ մինչև 20 մլրդ խմ գազ: Նախագծի ներդրումային

արժեքը գնահատվում է մոտ 40 մլրդ ԱՄՆ դոլար¹³:

Փոխարենը՝ անընդհատ հետաձգվում է Թուրքիայի, Հայաստանի և Ադրբեջանի մասնակցությամբ միջազգային նշանակության մեկ այլ ճանապարհի շինարարությունը: Սև ծովի ամբողջ շրջագծով 7140 կմ ձգվող Սևծովյան օղակաձև մայրուղու կառուցման նախագիծը Սևծովյան տնտեսական համագործակցության անդամ 12 երկրների (Թուրքիա, Ռուսաստան, Ուկրաինա, Հունաստան, Ալբանիա, Բուլղարիա, Ռումինիա, Վրաստան, Ադրբեջան, Հայաստան, Մոլդովա և Սերբիա) միջև համաձայնեցվել է դեռևս 2007 թ. ապրիլի 19-ին՝ Բելգրադում: Նախագծի համաձայն՝ դեպի Սև ծով ելք չունեցող անդամները (Հայաստան, Ադրբեջան, Ալբանիա, Սերբիա) օղակաձև մայրուղուն պետք է միանան առանձին ճյուղավորումներով:

Նույնիսկ իրականություն դառնալու դեպքում էլ Հայաստանի՝ այդ նախագծին

¹⁴ Փախյան Ա., Աղաջանյան Ս., Վարդանյան Ս., Միքայելյան Ս., Հարությունյան Ա., Թուրքիայի կողմից Հայաստանի ապաշրջափակման հնարավորություններն ու մարտահրավերները, «Ամբեր» մատենաշար 57, Երևան, 2022, էջ 85:
¹⁵ Հայաստանի Հանրապետության նախագահի 2006 թվականի մայիսի 10-ի ՆՀ-104-Ն հրամանագիրը «Սևծովյան տնտեսական համագործակցության տարածաշրջանում ճանապարհային բեռնափոխադրումների դյուրացման մասին» փոխըմբռնման հուշագիրը (Ադրբեջանի Հանրապետության և Թուրքիայի Հանրապետության վերապահումների դեմ Հայաստանի Հանրապետության անարկություններով) հաստատելու մասին» / <http://www.irtek.am/views/act.aspx-?aid=34481>



ԳԾԱՊԱՏԿԵՐ 1

Հարավային գազային միջանցքի կառուցվածքը

Երբևիցե մասնակից լինելու հնարավորություններն առավել քան անորոշ են, քանի որ Թուրքիան և Ադրբեջանը նմանօրինակ միջազգային պայմանավորվածությունները Հայաստանի նկատմամբ չկիրառելու «հարուստ» փորձ ունեն¹⁴: Մասնավորապես՝ դեռևս 2002 թվականի մարտի 6-ին Կիևում ստորագրված «Անձովյան տնտեսական համագործակցության տարածաշրջանում ճանապարհային բեռնափոխադրումների դյուրացման մասին» փոխըմբռնման հուշագրի նկատմամբ Ադրբեջանի Հանրապետությունն և Թուրքիայի Հանրապետությունը վերապահումներ են սահմանել՝ հրաժարվելով դրանք կիրառել Հայաստանի Հանրապետության հանդեպ¹⁵:

Հայաստանը շրջանցող թուրք-ադրբեջանական տրանսպորտային ծրագրերը շարունակական բնույթ են կրում: 2019

թվականի փետրվարին Թուրքիայի տրանսպորտի, բեռնափոխադրումների և կապի նախարարը հայտարարել է Նախիջևանի ուղղությամբ Կարս-Իզմիր-Արալի-Դիլուջու երկաթուղային գծի կառուցման մեկնարկի մասին: Տրանսպորտային նոր նախագիծը ենթադրում է 224 կմ երկարությամբ երկկողմանի երկաթուղային գծի կառուցում, որը կմիանա Բաքու-Թբիլիսի-Կարս (BTK) երկաթուղուն՝ հետագա մուտքով դեպի Կապյուբուլե-Կարս երկաթուղին, որը հատում է ամբողջ Թուրքիան արևելքից դեպի արևմուտք և ձգվում մինչև Եվրոպա: Այսպիսով՝ նախատեսվում է կառուցել Կապիկուլե-Էդիրնե-Ստամբուլ-Էսքիշեհիր-Անկարա-Յոզգաթ-Սիվաս-Էրզինջան-Կարս երկաթուղին, որը Նախիջևանին սահմանակից Թուրքիայի Իզմիր նահանգի միջոցով կմիանա Ադրբեջանի և Իրանի երկաթուղային ցանցերին¹⁶:

¹⁴ Փախյան Ա., Աղաջանյան Ս., Վարդանյան Ս., Միքայելյան Ս., Հարությունյան Ա., Թուրքիայի կողմից Հայաստանի ապաշրջափակման հնարավորություններն ու մարտահրավերները, «Ամբերդ» մատենաշար 57, Երևան, 2022, էջ 85:

¹⁵ Հայաստանի Հանրապետության նախագահի 2006 թվականի մայիսի 10-ի ՆՀ-104-Ն հրամանագիրը «Անձովյան տնտեսական համագործակցության տարածաշրջանում ճանապարհային բեռնափոխադրումների դյուրացման մասին» փոխըմբռնման հուշագրի (Ադրբեջանի Հանրապետության և Թուրքիայի Հանրապետության վերապահումների դեմ Հայաստանի Հանրապետության առարկություններով) հաստատելու մասին» / <http://www.irtek.am/views/act.aspx?aid=34481>

¹⁶ Kerimkhanov A., Turkey, Azerbaijan create transport project bypassing Armenia, 11 February 2019 / <https://www.azernews.az/region/145466.html>



ՔԱՐՏԵԶ 4

«Հայաստան» համահայկական հիմնադրամի կողմից հիմնանորոգված Վարդենիս-Մարտակերտ մայրուղին

Մինչդեռ հակադարձ իրականության մեջ դեռևս 2017 թ. սեպտեմբերին շահագործման հանձնված Վարդենիս-Մարտակերտ նոր, հիմնանորոգված, Արցախի Հանրապետությունը Հայաստանին և արտաքին աշխարհին կապող ռազմավարական նշանակությամբ այլընտրանքային 114.6 կմ երկարությամբ ճանապարհն է (տե՛ս քարտեզ 4), որն 2020 թվականի 44-օրյա պատերազմի և դրա դադարեցման շուրջ ձեռք բերված պայմանավորվածությունների¹⁷ արդյունքում անցել է ադրբեջանական տիրապետության տակ, ինչի հետևանքով Հայաստանը Լեռնային Ղարաբաղի հետ կապվում է բացառապես Բերձորի միջանցքով: Վարդենիս-Մարտակերտ ճանապարհի շինարարությունը մեկնարկել էր 2014 թ. մարտի 1-ին և շահագործման հանձնվել 2017 թ. սեպտեմբերի 1-ին՝ արժենալով շուրջ 17 մլրդ ՀՀ դրամ (կամ 36,5 մլն ԱՄՆ դոլար), որից 7.5 մլրդ դրամը

հատկացրել էր Հայաստանի կառավարությունը, 1.95 մլրդ դրամը՝ Արցախի կառավարությունը, իսկ գումարի մնացած մասը տրամադրել էր «Հայաստան» համահայկական հիմնադրամը՝ 2013 և 2014 թվականների հեռուստամարաթոնների շրջանակում կազմակերպված դրամահավաքից գոյացած միջոցներից: Մայրուղին ապահովվել է օժանդակ կառույցներով, այդ թվում՝ ջրահեռացման խողովակներով, ափապաշտպան կառույցներով, հենապատերով, եզրաքարերով, վերանորոգված մեծ ու փոքր 17 կամուրջներով: Վարդենիս-Մարտակերտ ավտոճանապարհի կառուցման ծրագրի շրջանակում կատարվել են նաև լրացուցիչ աշխատանքներ. կառուցվել են մայրուղուց դեպի Չափառ գյուղ տանող մոտ 4 կմ ճանապարհահատվածը և մայրուղուց դեպի Դադիվանք տանող 1 կմ 150 մ ճանապարհը, վերանորոգվել է Դրմբոնից դեպի Մարտակերտ տանող

¹⁷ Заявление Президента Азербайджанской Республики, Премьер-министра Республики Армения и Президента Российской Федерации, 10 ноября 2020 года, <http://www.kremlin.ru/events/president/news/64384>

11.6 կմ ճանապարհը: Ավտոճանապարհը «Հայաստան» համահայկական հիմնադրամի ֆինանսավորմամբ երբևէ իրականացված ամենախոշոր ծրագիրն է¹⁸:

Արցախի տարածքային միավորների հարկադրված «վերաձևումների» արդյունքում ճանապարհային ենթակառուցվածքների վերափոխման անհրաժեշտություն է առաջացել: «Հայաստան» համահայկական հիմնադրամի՝ ԱՄՆ-ում նախաձեռնած «Մենք ենք, մեր սահմանները» համազգային դրամահավաքից գոյացած միջոցներով (2,3 մլրդ դրամ) 2021 թ.-ից Արցախում վերակառուցվում և հիմնանորոգվում է շուրջ 50 կմ ավտոճանապարհ: Կառուցվում է Մարտակերտ-Ճանկաթաղ-Ստեփանակերտ ռազմավարական նշանակության մայրուղին, հիմնանորոգվում են Մարտակերտի շրջանի Ներքին Հոռաթաղ, Վերին Հոռաթաղ, Կոճողոտ, Աստղաշեն-Պատարա, Դահրավ համայնքները և Մարտունու շրջանի Կաղարծին-Պառավաթումբ համայնքները մայրուղուն կապող ճանապարհները¹⁹:

Ինչևիցե, չնայած աշխարհաքաղաքական վայրիվերումներին, Հայաստանը պարտավոր է առավել հասցեական քայլեր ձեռնարկել տարածաշրջանային տրանսպորտային ցանցերին ինտեգրվելու ուղղությամբ:

Հայաստանի մասնակցությամբ կարևոր նշանակություն ունի Իրան-Հայաստան գազատարի կառուցումը: Ի սկզբանե՝ գազամուղի նախագիծը դիտարկվում էր տարանցիկ դառնալու հեռանկարային համատեքստում: Նախագծի իրագործմամբ հետաքրքրված էին Ուկրաինան (հաշվի առնելով իրանական գազի Ուկրաինա տարանցման հեռանկարը), Թուրքմենստանը՝ ոգեշնչված Իրանի տարածքով Հայաստան թուրքմենական գազի տարանցման հնարավորությամբ, սակայն առավել որոշիչ էր Վրաստանի համաձայնությունը գազամուղի՝ իր տարածքով դե-

պի Եվրոպա անցման վերաբերյալ: 2001 թվականի դեկտեմբերին ստորագրվեց Իրան-Հայաստան գազամուղի կառուցման վերաբերյալ համաձայնագիրը, սակայն գազամուղը տարանցիկ դարձնելու նկրտումները «հոդս ցնդեցվեցին». դրանից մեկ տարի առաջ Վրաստանը Թուրքիայի ու Ադրբեջանի հետ համաձայնագիր էր ստորագրել «Շահ Դենիզ» հանքավայրից Թուրքիա ադրբեջանական գազի տարանցման մասին, և Թբիլիսիի համար առնվազն տարօրինակ կլիներ մասնակցել մրցակից նախագծին²⁰: Այդուհանդերձ, գազատարի տարանցիկ հավակնությունների «վիժեցման» գործում որոշիչ դեր է ունեցել Ռուսաստանը, որն օգտագործելով իր լծակները, Հայաստանում գնել է բոլոր էներգետիկ ենթակառուցվածքները (այդ թվում՝ Իրան-Հայաստան գազատարի 40 կմ-անոց հատվածը), որպեսզի թույլ չտա Իրանին մրցակցել իր հետ Եվրոպա գազի մատակարարման հարցում²¹:

Տարանցիկ տրանսպորտային ենթակառուցվածքների ձևավորման գործում Հայաստանի շահերը կարող են մեկտեղվել Չինաստանի, Իրանի, Հնդկաստանի շահերի հետ: Տարածաշրջանի տարանցիկ ծրագրերից դուրս չմնալու առումով, Հայաստանի համար առանցքային նշանակություն ունեն Պարսից ծոց-Սև ծով և Հյուսիս-հարավ միջանցքները, որոնցում ներգրավվածության հարցը մշտապես պետք է պահել դիտակետում²²: Հյուսիս-հարավ միջանցքը միացնում է Հնդկական օվկիանոսն ու Պարսից ծոցը և ելք ապահովում դեպի Սև ծովի ավազան՝ Հայաստանի համար հասանելի դարձնելով Հյուսիսային Եվրոպան՝ Ռուսաստանի տարածքով: Երթուղու գլխավոր առավելությունը Հայաստանին համաեվրոպական տրանսպորտային ցանցերի հետ կապվելու, Ադրբեջանի և Թուրքիայի տարածքով անցնող երթուղին շրջանցելու հնարավորության ընձեռումն է:

¹⁸ «Հայաստան» համահայկական հիմնադրամ, Վարդենիս - Մարտակերտ մայրուղու վերակառուցում, <https://www.himnadram.org/hy/1563956707>

¹⁹ «Հայաստան» համահայկական հիմնադրամ, Տարեկան հաշվետվություն 2021 (հայերեն և անգլերեն), էջ 54, 116, <https://www.himnadram.org/files/2022/10/5277605.pdf>

²⁰ Իրան-Հայաստան գազամուղի պատմությունը, Մեդիամաքս, 26.01.2023 / <https://modernarmenia.mediamax.am/am/story/1>

²¹ Իրան-Հայաստան գազամուղի պատմությունը, Մեդիամաքս, 26.01.2023 / <https://modernarmenia.mediamax.am/am/story/1>

²² Հայաստան-Չինաստան տնտեսական համագործակցության հեռանկարները «Մեկ գոտի, մեկ ճանապարհ» նախագծի շրջանակներում / Վ. Աթոյան և ուրիշներ.- Եր.: Տնտեսագետ, 2021. - «Ամբերդ» մատենաշար 49), էջ 7:

ՕԳՏԱԳՈՐԾՎԱԾ ԳՐԱԿԱՆՈՒԹՅՈՒՆ

1. Բաքու-Թբիլիսի-Կարս երկաթգիծ. ինչ կտա այն Ախալքալաքին, 16.10.2017, <https://armeniasputnik.am/20171016/baqu-tbilisi-kars-axalqalaq-9080666.html>
2. Զարդարյան Մ., Մետաքսի ճանապարհը տարածաշրջանի պատմամշակութային անցյալի և քաղաքական ներկայի համատեքստերում, ՌԱՀՀԿ, Երևան, 1999, էջ 2-8:
3. Իրան-Հայաստան զագամուղի պատմությունը, Մեդիամաքս, 26.01.2023, <https://modernarmenia.mediamax.am/am/story/1>
4. Հայաստանի Հանրապետության նախագահի 2006 թվականի մայիսի 10-ի ՆՀ-104-Ն հրամանագիրը ««Սևծովյան տնտեսական համագործակցության տարածաշրջանում ճանապարհային բեռնափոխադրումների դյուրացման մասին» փոխըմբռնման հուշագիրը (Ադրբեջանի Հանրապետության և Թուրքիայի Հանրապետության վերապահումների դեմ Հայաստանի Հանրապետության առարկություններով) հաստատելու մասին», <http://www.irtek.am/views/act.aspx?aid=34481>
5. «Հայաստան» համահայկական հիմնադրամ, Վարդենիս - Մարտակերտ մայրուղու վերակառուցում, <https://www.himnadram.org/hy/1563956707>
6. «Հայաստան» համահայկական հիմնադրամ, Տարեկան հաշվետվություն 2021 (հայերեն և անգլերեն), <https://www.himnadram.org/files/2022/10/5277605.pdf>
7. Հայաստան-Չինաստան տնտեսական համագործակցության հեռանկարները «Մեկ գոտի, մեկ ճանապարհ» նախագծի շրջանակներում / Վ. Աթոյան և ուրիշներ.- Եր.: Տնտեսագետ, 2021, «Ամբերդ» մատենաշար 49), 118 էջ:
8. Հարությունյան Ա., Կարս-Ախալքալաք երկաթուղու շինարարության ծրագիրը և տարածաշրջանային հնարավոր զարգացումները // Հայաստան. նոր ռազմավարության հրամայականը, ՌԱՀՀԿ, Ամարաս, Երևան, 2007, էջ 32-49:
9. Փախյան Ա., Աղաջանյան Ս., Վարդանյան Ս., Միքայելյան Ս., Հարությունյան Ա., Թուրքիայի կողմից Հայաստանի ապաշրջափակման հնարավորություններն ու մարտահրավերները, «Ամբերդ» մատենաշար 57, Երևան, 2022, 189 էջ:
10. Փախյան Ա., Հայաստան-Թուրքիա առևտրատնտեսական կապերի արդի վիճակը և զարգացման հեռանկարները // «Հայաստան. ֆինանսներ և էկոնոմիկա» հանդես, #10-11 (111-112) սեպտեմբեր-հոկտեմբեր, 2009, էջ 28-30:
11. Заявление Президента Азербайджанской Республики, Премьер-министра Республики Армения и Президента Российской Федерации, 10 ноября 2020 года, <http://www.kremlin.ru/events/president/news/64384>
12. Ширинян Ш., Баку-Тбилиси-Карс и “не проснувшаяся” экономика Ахалкалаки, 30.09.2021, <https://jnews.ge/?p=80140>
13. BP Azerbaijan - https://www.bp.com/en_az/azerbaijan/home/who-we-are/operations/projects/pipelines/btc.html#accordion_1
14. Ibrahimov R., The Development of the Transport Sector in Azerbaijan: The Implementation and Challenges, in: Caucasus International, Volume 6, No 1, Summer 2016, SAM, http://www.elibrary.az/docs/JURNAL/jrn2016_539.pdf,p.3
15. Kerimkhanov A., Turkey, Azerbaijan create transport project bypassing Armenia, 11 February 2019, <https://www.azernews.az/region/145466.html>
16. Sherman Joins Amendment to Block Funds for Railroad Route Bypassing Armenia, June 14, 2006, Washington, D.C. / <https://web.archive.org/web/20121017134730/http://bradsherman.house.gov/2006/06/pr-060614a.html.shtml>
17. Southern Gas Corridor <https://www.sgc.az/en>
18. TANAP - <https://www.tanap.com/en/shareholders>

Анна ПАХЛЯН*Старший исследователь исследовательского центра «Амберд», АГЭУ.
кандидат экономических наук, доцент*

БЕЗОПАСНОСТЬ И ВЫЗОВЫ

ТУРЕЦКО-АЗЕРБАЙДЖАНСКИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ ПРОЕКТЫ ОБОДЯЩИЕ АРМЕНИЮ

Необходимость противостоять геоэкономическим вызовам диктует важность участия в международных транзитных узлах, что наиболее ярко выражено, особенно в случае с Арменией, не имеющей выхода к морю, которая подвергалась длительной блокаде со стороны соседних стран. Тем более, что Турция и Азербайджан десятилетиями использовали весь свой дипломатический и ресурсный потенциал для полной изоляции Армении, сдерживания возможности обеспечения развития и экономического роста в стране.

Ключевые слова: *транспортная инфраструктура, транзитные дороги, межгосударственные проекты, нефтепровод, газопровод*

Anna PAKHLYAN*Senior Researcher at «Amberd» Research Center,
PhD in Economics, Associate Professor, ASUE*

SECURITY AND CHALLENGES

TURKISH-AZERBAIJANI TRANSPORT PROJECTS BYPASSING ARMENIA

The need to face the geo-economic challenges dictates the importance of being involved in international transit hubs. This need is particularly evident in the case of landlocked Armenia, which has been subjected to a long-term blockade by neighboring countries. Especially when Turkey and Azerbaijan have been using all their diplomatic and resource potential for decades to completely isolate Armenia, restraining the possibilities of ensuring development and economic growth in the country.

Keywords: *transport infrastructure, transit roads, interstate projects, oil pipeline, gas pipeline*