

ՎԱՆԻԿ ԶՈՎՅԱՆՆԻՍՅԱՆ

ԱՂՐԵՋԱՆԻ ԴԵՐԸ ՏԱՐԱԾԱՇՐՋԱՆԻ ՏՆՏԵՍԱԿԱՆ – ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ԻՆՏԵԳՐԱՑԻՈՆ ԳՈՐԾԸՆԹԱՑՆԵՐՈՒՄ. 1990-2004թթ.

Միջազգային տնտեսական և տրանսպորտային ինտեգրացիոն գործընթացներում Ադրբեյջանի ունեցած դերակատարման բացահայտումն այսօր առավել քան կարևոր է, որովհետև այն համդիսանում է նրա քաղաքական ազդեցության հիմնաքարը: Ադրբեյջանին կարևորում են հատկապես ԱՄՆ-ի արտաքին քաղաքականության և զեոստրատեգիայի մեջ: Զարավային Կովկասը և հատկապես Ադրբեյջանը, ԱՄՆ-ը դիտում է որպես աշխարհի կարևորագույն տարածաշրջաններից մեկը իր էներգետիկ ռեսուրսների և ռազմավարական դիրքի պատճառով: Զարավային Կովկասով ԱՄՆ-ը մուտք է գործում Կենտրոնական Ասիայի և մերձկասպյան տարածաշրջանի բնական ռեսուրսներով հարուստ երկրները, որը հնարավորություն է տալիս վերահսկողություն սահմանել ամերիկյան և արևմտյան վերազգային ընկերությունների համար էական նշանակություն ունեցող տրանսպորտային և էներգետիկ ուղիների վրա¹:

Նույնպիսին են նաև եվրոպական Միության հարավկովկասյան քաղաքականության ազդակները: Չնավորվելով որպես անկախ տնտեսական միավոր և համաշխարհային ուժային կենտրոն՝ ԵՄ-ն հետևողականորեն փնտրում ու նվաճում է նոր էներգետիկ հումքային պաշարներ ու շուկաներ, հատկապես հետխորհրդային երկրներում: Այս հանգամանքը կարևորում է Ադրբեյջանը նաև միասնական Եվրոպայի համար: Քաղաքական վերլուծաբանների մեծ մասը Եվրամիության հարավկովկասյան քաղաքականության մեջ հիմնականը համարում են տնտեսական և էներգետիկ շահերը: Այս են վկայում կովկասյան և ասիական էներգետիկ ռեսուրսների և տրանսպորտային ուղիների օգտագործման համար եվրոպական ստրատեգիաների կազմած ծրագրերը (TPACEKA, TACIC, INOGATE): Զատկապես կարևորվում է Ադրբեյջանի դերը INOGATE ծրագրի իրականացման գործում, որով նախատեսվում է տարածաշրջանը Եվրամիության երկրների հետ կապող նավթի և գազի խողովակաշարերի կառուցումը: Տարածաշրջանում մրցակցության առարկան 1990-ական թթ.-ին նավթամուղերի անցկացման խնդիրն էր: Սկզբում ծրագրվել էին երկու գլխավոր ուղիներ. Բաքվից մինչև վրացական սևծովյան նավահանգիստ Սուպսա և Բաք-

¹ William E. Odom, U.S. Policy Toward Central Asia and The South Caucasus, National Security Studies, Hudson Institute, Washington/ ourworld. Compuserve.com/HOMEPAGES/ USAAZERB / 311.html

վից մինչև թուրքական միջերկրածովյան նավահանգիստ Ջեյհան: Ադրբեջանից թուրքիա ամենատեման ցամաքային ճանապարհը կարող էր լինել Իրանի կամ Հայաստանի տարածքի վրայով: Սակայն իրանական տարբերակը ԱՄՆ-ի կողմից արգելափակվեց, որը ձգտում է բոլոր հնարավոր միջոցներով կանխել Իրանի բոլոր ձեռնարկումները, հատկապես խողովակաշարերի կառուցման նախագծերի հետ կապված: Հայկական ուղին ուներ բազում հարցականներ դարաբաղյան հակամարտության հետևանքով:

Նավթամթերքի տեղափոխման ուղիների որոնման ուղղությամբ կատարված առաջին լուրջ քայլը դարձավ Բաքու-Սուպսա նավթամուղի կառուցումը, որը իրականացվեց Ադրբեջանական միջազգային օպերացիոն կազմակերպության /ԱՄՕԿ/ հովանավորությամբ: Է.Շևարդնաձեի և «Շևրոն»-ի ներկայացուցիչների հանդիպման ժամանակ, որը կայացավ 1996 թվականի սկզբին կողմերը արտահայտեցին իրենց համաձայնությունը ԱՄՕԿ-ի ծրագրին նավթի փոխադրումը իրականացնել Վրաստանի վրայով²: Կառուցվեց Բաքու-Սուպսա նավթամուղը: Միաժամանակ նկատվեց թուրքիայի օրավուր աճող ակտիվությունը նավթամուղերը իր տարածքով անցկացնելու համար: Կասպյան նավթը և գազը թուրքիայի համար կարևոր նշանակություն ունեն կապված նրա էներգետիկ կարիքների հետ: Այդ իսկ պատճառով թուրքիան անում էր ամեն ինչ թուրքական Ջեյհան նավահանգիստը վերածելու միջերկրածովյան տերմինալի Ադրբեջանից և Ղազախստանից նավթ արտահանելու համար³:

Դեռ 1993 թվականին Ա.Էլչիրեյի նահագահության շրջանում թուրքիան և Ադրբեջանը ստորագրեցին համաձայնագիր նավթամուղի վերաբերյալ, որը պետք է սկիզբ առներ Ադրբեջանից Իրանի տարածքով դեպի թուրքական նավահանգիստ Ջեյհան: Երբ իրանական տարբերակի դեմ դուրս եկավ ԱՄՆ-ը, թուրքիան և Ադրբեջանը համաձայնության եկան կասպյան նավթի փոխադրման շուրջ նավթամուղով, որը կանցնի Վրաստանի տարածքով: Ռուսական կողմը հանդես եկավ այս ծրագրին դեմ, քանի որ այն հակասում էր իր շահերին: Թուրքիայի արտոգործնախարարությունը և պետական ԲՕՏՍՍ և ՏՐՎՕ ընկերությունները հայտարարեցին 1994թ. օգոստոսի 4-ին կոնֆերանսի ժամանակ, որ Վրաստանից թուրքիա նավթամուղի ծրագիրը արժանացել է նավթային ընկերությունների հավանությանը, իսկ Հայաստանի վրայով փոխադրման գաղափարը հենց այդ ժամանակ կորցրեց իր արդիականությունը, Լեռնային Ղարաբաղի չընդհատվող հակամարտության պատճառով⁴:

Բաքու - Ջեյհան նավթամուղի երկարությունը կազմելու էր 1757 կմ, Ադրբեջանի տարածքում 441 կմ, Վրաստանի 246 կմ, Թուրքիայի 1070 կմ:

² Stb' Гаджиев К.С., Геополитика Кавказа, Москва, 2001., էջ 431

³ Stb' Коджаман О., Южный Кавказ в политике Турции и России в постсоветский период, М., 2004, էջ 124

⁴ Stb' Коджаман О., նշված աշխատությունը, էջ 125

Ծրագրվում էր տարեկան տեղափոխել է 50 միլիոն տոննա, ծրագրի արժողությունը 2.94 միլիարդ դոլար⁵:

1997 թվականի հուլիսին Ա.Ղեմիրեյը և է Շևարդնաձեն ստորագրեցին համատեղ դեկլարացիա Բաքու-Վրաստան-Ջեյհան ուղու օգտին: Բաքու-Ջեյհան նախագիծը հետագա զարգացումը ստացավ 1998 թվականի մարտին Թուրքիայի, Ադրբեջանի, Վրաստանի, Ղազախստանի և Թուրքմենստանի արտգործնախարարների Ստամբուլում հանդիպման ժամանակ: 1998 թվականի հոկտեմբերին Թուրքիայի, Ադրբեջանի, Վրաստանի, Ղազախստանի, Թուրքմենստանի և Ուզբեկստանի նախագահների և ԱՄՆ-ի էներգետիկայի նախարարի կողմից ստորագրված Անկարայի դեկլարացիայում Բաքու-Ջեյհան նավթամուղը արդեն անվանվել է ռազմավարական⁶: Ադրբեջանական նավթի տեղափոխման ռազմավարական ուղին վերջնականապես որոշվեց 1999թ. ԵԱՀԿ Ստամբուլի գագաթաժողովի ժամանակ, երբ ստորագրվեց համաձայնագրերի փաթեթ հիմնական արտահանող նավթամուղի (Բաքու-Թբիլիսի-Ջեյհան) վերաբերյալ: Ստամբուլի հռչակագիրը, որով նախատեսվում էր նավթամուղի շինարարությունը և համակողմանի աջակցությունը, ստորագրեցին Ադրբեջանի, Վրաստանի, Ղազախստանի, Թուրքմենստանի, Թուրքիայի, ԱՄՆ-ի նախագահները⁷: Էներգակիրների տեղափոխման շուրջն ընթացող միջազգային քաղաքական գործընթացները հանգեցրին նրան որ անկախության ժամանակաշրջանում Ադրբեջանի արտաքին քաղաքականությունը սկսեց ուղղորդվել նավթի և գազի գործոններով: Գիտակցելով միջազգային կշռի բարձրացման գործում նավթային պաշարների ծավալների նշանակությունը, Ադրբեջանում ակտիվորեն սկսեցին շահագործել հին և յուրացնել նոր հեռանկարային նավթահանքեր: Նավթամուղի կառուցումը հետապնդում էր ոչ միայն զուտ տնտեսական, այլև աշխարհաքաղաքական նպատակներ: Որոշ մասնագետների կարծիքով Կասպից ծովի ավազանը իր էներգակիրների պաշարներով երկրորդ տեղն է զբաղեցնում Պարսից ծոցից հետո: Բնականաբար, մեծ է շահագրգռվածությունը այդ ռեսուրսների նկատմամբ վերահսկողություն սահմանելու գործում:

2004թ. հոկտեմբերի 16-ին ադրբեջանա-վրացական սահմանի մոտ Ադրբեջանի և Վրաստանի նախագահները հանդիսավոր կերպով միացրեցին Բաքու-Թբիլիսի-Ջեյհան նավթամուղի ադրբեջանական և վրացական հատվածները: Այդ արարողությունը ուներ նաև հոգեբանական մեծ նշանակություն, դրա նպատակն էր ցուցադրել միջազգային հանրությանը և մասնավորապես, ծրագրի ներդրողներին, որ չնայած բոլոր դժվարություններին, այնուամենայնիվ, ծրագիրն իրականացվում է Ադրբեջանի, Վրաստանի և Թուրքիայի համա-

⁵ Steu' Myradov A., Нефтяные запасы Азербайджана, состояние и перспективы использования //Центральная Азия и Кавказ. 4(28) 2003, էջ 112

⁶ Steu' Гаджиев К.С. Ուշված աշխատությունը, էջ 433

⁷ Steu' Гусейнов В., Каспийская нефть, экономика и геополитика. М., 2002, էջ 281

տեղ ջանքերով: Երկու նախագահները նաև դրանով ցուցադրում էին, որ իրենց երկրները շարունակում են մնալ ռազմավարական գործընկերներ: Արարողությանը հաջորդած իր ելույթում Ի.Ալիևը մասնավորապես հայտարարեց, որ նավթամուղը կարևոր նշանակություն ունի ողջ տարածաշրջանի համար, որ այն իր ներդրումը կունենա նաև տարածաշրջանային անվտանգության ամրապնդման մեջ: Երկու երկրների հարաբերությունները մազնահատեց, որպես եղբայրական և բարիդրացիական⁸:

2005 թվականին նավթամուղի շինարարական աշխատանքները մոտեցան իրենց ավարտին: Ադրբեջանում հուլյս ունեին, որ արդեն 2008թ. նավթամուղի արտահանման ծավալը կհասնի 50 մլն տոննայի⁹: 2005թ-ի մայիսի 25-ին Ադրբեջանի, Թուրքիայի և Վրաստանի նախագահները միաժամանակ պտտեցին փականները, և խողովակը սկսեց լցվել նավթով: Այսպիսով, Բաքու-Ջեյհան նավթամուղը, որին անվանում էին նաև «դարի գործարք», իրականություն դարձավ: Այն կարելի է համարել տարածաշրջանում Միացյալ Նահանգների վարած ենթագետիկ քաղաքականության հաջողության դրսևորումներից մեկը: Այդ նավթամուղի գործարկումով ի չիք դարձան Ռուսաստանի կողմից առաջարկվող ենթագետիկների արտահանման հյուսիսային ուղին (Բաքու-Նովորոսիյսկ) ինչպես նաև Իրանի կողմից ակտիվորեն առաջ քաշվող հարավային ուղին, այսինքն նավթամուղի կառուցումը Ադրբեջանից իր տարածքով դեպի Պարսից ծոցի իրանական նավահանգիստները: Հետաքրքրական է այն, որ նավթամուղը լցնելու համար ադրբեջանական նավթի անբավարար լինելն ակնհայտ էր: Ռուստի նավթամուղի կառուցման հետ մեկտեղ ադրբեջանական դիվանագիտությունը Վրաստանի և այլ շահագրգիռ կողմերի հետ մեկտեղ ակտիվ գործունեություն է իրականացնում Ղազախստանի և նույնիսկ Ռուսաստանի նավթով Բաքու-Թբիլիսի Ջեյհանը լցնելու համար: Այսպիսով, Բաքու-Թբիլիսի-Ջեյհան նավթամուղը ակնհայտորեն ընդգծված աշխարհաքաղաքական նշանակություն ունենալով հանդերձ, ձեռք է բերում նաև տնտեսական նպատակահարմարություն և արդյունավետություն: Ղազախստանի և Ռուսաստանի հետ բանակցություններում Ադրբեջանի հաջողության դեպքում երկիրը կարող է հսկայական նավթային եկամուտներ ստանալ: 2004թ. սեպտեմբերի 20-ին Բաքվում հանդիսավոր կերպով նշվեց «Դարի գործարքի» 10-ամյակը, որի ժամանակ Ի. Ալիևը կրկին գովեստներ չխնայեց իր հոր Հեյդար Ալիևի նավթային ստրատեգիայի հասցեին: Նա իր ելույթում նշեց, որ մոտ ապագայում ավելի քան 50 մլն դոլար կներդրվի Ադրբեջանի տնտեսության մեջ¹⁰: Ադրբեջանում նավթի արդյունահանման կանխատեսված չափերը թույլ էին տալիս

⁸ Stb՝ www.azertae.com, 16.10.2004

⁹ Stb՝ www.day.az, 23.02.2005

¹⁰ Stb՝ www.day.az, 21.09.2004

եզրակացնել, որ 2005 թվականին կարդյունահանվի 20 միլիոն տոննա հումք, իսկ 2010 թվականին 50 միլիոն տոննա¹¹: Բաքու-Ջեյհան նավթամուղի կառուցումը և գործարկումը ուղեկցվում է տարածաշրջանային քաղաքական բուռն գործընթացներով: ԱՄՆ-ը աշխատում է ամրապնդել իր ներկայությունը Հարավային Կովկասում, որովհետև Վաշինգտոնը կասպյան նավթի մեջ տեսնում է էներգիայի լրացուցիչ աղբյուր, որը հնարավոր կլինի յուրացնել, եթե Պարսից ծոցի երկրներից ստացվող նավթի փոխադրումը լինի վտանգի տակ և զուգահեռաբար նաև օտարել Կենտրոնական Ասիայի երկրները Ռուսաստանից¹²: 2001 թվականին Ջորջ Բուշի նոր վարչակարգը առաջ քաշեց արտաքին քաղաքականության լրիվ նոր դոկտրինա: ԱՄՆ-ը մերժեց տարածաշրջանային կոնֆլիկտներին ակտիվ միջամտության քաղաքականությունը ենթարկեցնելով իր գործողությունները ազգային շահերի պաշտպանությանը: Արևմուտքը և առաջին հերթին ամերիկա-բրիտանական բլոկը էներգակիրների բիզնեսից շահույթ ստանալու առաջնայնությունից անցում կատարեց էներգառեսուրսների վստահելի ապահովման առաջնայնություն¹³: Ջ Բուշի պետքարտուղար Ջ Բեյքերը հաստատում էր, որ «Կասպիցը տնտեսական, աշխարհաքաղաքական կամ տեխնիկական խնդիր չէ: Դա առաջնային նշանակության աշխարհաքաղաքական խնդիր է»¹⁴: Կասպյան տարածաշրջանի խնդիրները առանձնացված են ԱՄՆ-ի վարչակազմի կողմից արտաքին քաղաքականության առանձին ուղղությամբ: Ադրբեջանի նկատմամբ վերահսկողությունը թույլ է տալիս Վաշինգտոնին իրականապես միջամտել Կովկասի իրավիճակին, իր ձեռքը վերցնել Կասպյան նավթահանքերը և վտանգ ստեղծել Իրանի Իսլամական Հանրապետության համար: ԱՄՆ-ի համար կարևոր է ամրապնդել իր դիրքերը Կովկասում, որպեսզի հետագայում իր «խաղաղապահ ուժերը» տեղակայի և վերցնի տարածաշրջանը ռազմական վերահսկողության տակ¹⁵: Որոշակի, բայց և ԱՄՆ-ի համեմատ ավելի թույլ քաղաքականություն է վարում տարածաշրջանում ԵՄ-ը, որը դիտում է Անդրկովկասը ոչ միայն որպես էներգակիրների ռազմավարական կարևոր շուկա, այլև որպես յուրահատուկ պլացդարմ, որը ապահովում է անմիջական ելք դեպի Կասպից ծովի, Կենտրոնական Ասիայի և Իրանի ռեսուրսները: Եվրոպական համաձայնագրով դեկավարությունը նշում է, որ ԵՄ-ի և Անդրկովկասի միջև համագործակցության նպատակը համարվում է տարածաշրջանում կայունության, կասպյան և Կենտրոնական Ասիայի էներգակիր-

¹¹ Stb' Алескеров В. "Страны должны помогать друг другу, чтобы обеспечить безопасность трубопроводных систем" // <http://mediapress.media-az.com/2002/apr/06.html/>

¹² Stb' Дарабади П., Каспийский регион в современной геополитике // Центральная Азия и Кавказ. 3(27), 2003, էջ 81

¹³ Stb' www.armeniaway.com/aw/igor_inuradian/Article_.nt, նշված աշխատությունը

¹⁴ Stb' Гаджиев К.С., նշված աշխատությունը, էջ 371

¹⁵ Stb' Джавадов М., НАТО-не место на Кавказе // <http://www.zavtra.ru/cgi/veil/data/zavtra/99/296/62.html/>

ները ձեռք բերելու համար երաշխավորված մուտքի, Կովկասյան միջանցքի տրանսպորտային ուղիների անվտանգության ապահովումն է:

1995 թվականին ԵՄ-ը հանձն է առել Ոոր ծրագրի նավթագազամուղերի միջպետական նախագծի (INOGATE) իրականացումը, որի նպատակն է ցույց տալ տեխնիկական աջակցություն ՄԴՀ պետությունների նավթագազամուղերի շահագործման և ղեկավարման մեջ ու նշակել կասսայան նավթի դեպի Եվրոպա փոխադրման Ոոր ուղիների կառուցման ծրագրեր: Նրա հիմնական նպատակն է ապահովել ԵՄ-ը ենթագետրկ անվտանգությամբ:

Ադրբեջանի նավթային քաղաքականությունը և ընդհանրապես տնտեսական լծակները վճռորոշ ազդեցություն ունեին 1990-2004թթ. Սեծ Բրիտանիայի հարավկովկասյան քաղաքականության վրա, որը հիմնական գծերով պահպանվում է նաև այժմ: Եհիշտ է, այդ քաղաքականությունը մեծամասամբ համընկնում է ՄԱՆ տարածաշրջանային առաջնահերթություններին, սակայն ունի որոշակի առանձնահատկություններ, չնայած, որ երկու տերությունները համաշխարհային քաղաքականության մեջ որպես կանոն հանդես են գալիս որպես մեկ ուժ: Այդ քաղաքականության իրականացման ճանապարհին բրիտանական դիվանագիտությունը հիմնվում էր կարևոր մի սկզբունքի վրա, այն է հնարավորինս ներդաշնակել Զարավային Կովկասում բրիտանական պետական քաղաքականությունը նավթային ընկերությունների տնտեսական գործունեության հետ: Կասսայան նավթային քաղաքականության վերաբերյալ բրիտանական մոտեցումներն արտահայտվում են հետևյալում.

- Լոնդոնն առաջին պլան է մղում կասսայան ռազմավարության տնտեսական ասպեկտները և միայն դրանց միջոցով է ձգտում հասնել երկրորդական նշանակության դիվիդենտների ձեռքբերմանը,

- խողովակաշարերի հարցում Լոնդոնը ելնում է տնտեսական, այլ ոչ քաղաքական նկատառումներից: Դենց այդ պատճառով «ԱՄԳԸ»-ն (որում ղեկավար դիրք են զբաղեցնում բրիտանացիները), նախապատվությունը տալիս էր Բաքու-Սուպսա գծին որպես նավթի տեղափոխման գլխավոր խողովակ և չէր բացառում նավթուղու անցկացումը նույնիսկ Իրանի տարածքով¹⁶:

Ինչևէ, փաստն այն է, որ Բաքու - Թբիլիսի - Ջեյհանը տարածաշրջանային գործընթացների ու իրողությունների վրա մեծ ազդեցություն ունեցող կայացած գործոն է, ինչը, օգտվելով սեփական աշխարհաքաղաքական դերակատարության բարձրացման հանգամանքից Ադրբեջանը մեծ եռանդով փորձում է օգտագործել հերթական անգամ «խաղից դուրս» վիճակում հայտնված Զայաստանի դեմ: Նման ձգտումները հատկապես ակնհայտ կերպով են դրսևորվում Ղարաբաղյան կոնֆլիկտը իր օգտին լուծելու ուղղությամբ Ադրբեջանի կողմից իրականացրած քաղաքականության շրջանակներում: ԴՀ արևելյան հարևանի

¹⁶ Steu Armenia, Европа, Азия корридоры и перекрестки // Армянский центр стратегических и национальных исследований, Е., 2001, էջ 100

կողմից կիրառվող «նավթային դիվանագիտությունը», կապված լինելով նավթի և գազի արտահանումից հսկայական շահույթներ ստանալու ակնկալիքների, ու դրանք Հայաստանին պարտադրված սպառագիւնությունների մրցավազքում օգտագործելու հեռանկարի հետ, Ադրբեջանի քաղաքական ղեկավարության խորին համոզմամբ կտա իր ցանկալի արդյունքը և Հայաստանը ի վերջո Լեռնային Ղարաբաղի հարցում կգնա մեծ զիջումների:

1990-2004թթ. զգալի էր ադրբեջանական գործոնի ազդեցությունը տարածաշրջանային տրանսպորտային գործընթացներում: Հարավային Կովկասի տրանսպորտային զարկերակների բարդ ցանցը հնուց ի վեր կամրջի դեր է կատարում Արևմուտքի և Արևելքի, Հյուսիսի և Հարավի միջև: Այդ ցանցը զգալի ներգործություն է ունենում ոչ միայն Հարավային Կովկասի, այլև աշխարհի այլ, նույնիսկ հեռավոր տարածաշրջանների քաղաքական կլիմայի վրա: Յուրաքանչյուր փոփոխություն այդ ցանցի մեջ, երկաթուղու կամ ավտոճանապարհի յուրաքանչյուր նոր ճյուղավորում էապես ներգործում է տարածաշրջանում ուժերի հավասարակշռության վրա և ակտիվ հակազդեցության հանգեցնում:

Վերջին շրջանում լուրջ զարգացումներ են տեղի ունենում Հարավային Կովկասի տրանսպորտային ցանցի մեջ, հանդես են գալիս նորանոր նախագծեր, որոնց մեջ զգալի դերակատարություն ունի նաև Ադրբեջանը: Վերջինիս դերը միջազգային տրանսպորտային էներգետիկ ռազմավարության մեջ ճշգրիտ կերպով բնորոշում է ամերիկյան դիվանագետ և պետական գործիչ ԱՄՆ նախկին պետքարտուղար Ջեյմս Բոնգինսկին, որի համրահայտ խոսքերը հպարտորեն մեջ է բերում ադրբեջանական «ՅՈՒՍՈ» օրաթերթը. «Եթե մենք կորցնենք Պարսից ծոցը, մենք կկորցնենք Եվրոպան...: Իսկ Ադրբեջանը, որը Արևմուտքի շուկաների հետ միացված է նավթամուղերով, դառնում է խոշոր ուղի...: Դա Կասպից ծովի ավազանի և Սիջին Ասիայի հարստությունները պարունակող անոթի խցանն է»¹⁷:

Ադրբեջանը մեզ հետաքրքրող ժամանակաշրջանում առանձնակի շահագրգռված էր «Հյուսիս-Հարավ» երկաթուղային միջանցքով, որի ստեղծման վերաբերյալ միջկառավարական համաձայնագիրը ստորագրվել է 2000թ. սեպտեմբերին Ռուսաստանի, Իրանի և Հնդկաստանի միջև: Այն նախատեսում է Բալթիկ ծովից մինչև Արաբական ծով Ռուսաստանի տարածքով, Կասպից ծովով, Իրանով և Պարսից ծոցով ձգվող միջազգային տրանսպորտային միջանցքի ստեղծում: Այդ միջանցքը Հյուսիսային Եվրոպայից Հարավային Ասիա բեռների փոխադրման ժամկետը կրճատում է ավելի քան 10 օրով: «Հյուսիս-Հարավ» միջազգային տրանսպորտային միջանցքը նախաձեռնվեց Ռուսաստանի կողմից, որպես այլընտրանք Արևմուտքի, մասնավորապես ԱՄՆ-ի կողմից առաջ քաշված Արևմուտք-Արևելք միջազգային տրանսպորտային միջանցքին,

¹⁷ Տես՝ www.echo-az.com, 12.02.2005

որի արդեն իրականություն դարձած դրսևորումն է Եվրամիության նախաձեռնությամբ 1993թ. ստեղծված TRASEKA ծրագիրը:

2004թ. դեկտեմբերին «Հյուսիս-Հարավ» միջանցքին միացան նաև Հայաստանը, Ադրբեջանը և Սիրիան: Այսպիսով, միջանցքի անդամների թիվը հասավ 10-ի (Հայաստան, Ադրբեջան, Սիրիա, ՌԴ, ԻԻՀ, Հնդկաստան, Բելառուս, Օման, Ղազախստան և Տաջիկստան): Միջանցքին անդամակցելու հայտ են ներկայացրել նաև Բուլղարիան, Թուրքիան, Ուկրաինան և Ղրղզստանը:

Ադրբեջանի ղեկավարությունը մեծ հույսեր է կապում նաև Աստարա (Ադրբեջան) -Ռեշտ-Ղազվին/ Իրան/ երկաթուղու հետ, որի կառուցման ղեկավարումն Ռուսաստանը Իրանի հետ Ադրբեջանի վրայով երկաթուղային կապի հնարավորություն կստանա: Բանն այն է, որ Իրանը Ռուսաստանի հետ կապող գործող երկաթգիծը անցնում է Մեղրիով և Իրան մտնում Ջուլֆայով (Նախիջևան): Հասկանալի պատճառներով այժմ այդ երկաթուղին չի գործում, նրա վերագործարկումը կախված է դարաբադյան հիմնախնդրի կարգավորումից: 2004թ. մայիսի 20-ին Մոսկվայում Ռուսաստանի, Իրանի և Ադրբեջանի երկաթուղային ընկերությունների ղեկավարները որոշում ընդունեցին կոնսորցիում ստեղծել, որն էլ կղեկավարի Աստարա-Ռեշտ-Ղազվին երկաթուղու կառուցումը և հետագա շահագործումը: Մի շարք այլ համադիպումներից և բանակցություններից հետո երեք երկրների երկաթուղային ընկերությունների ղեկավարները 2005թ. փետրվարի 10-ին ստորագրեցին հուշագիր համատեղ ձեռնարկության ստեղծման մասին, որը և կզբաղվի երկաթուղու շինարարությամբ և շահագործմամբ: Կոնսորցիումի շտաբ-կայանը լինելու է Մոսկվայում, իսկ մյուս երկրներում կստեղծվեն նրա ներկայացուցչությունները:

Աստարա-Ռեշտ-Ղազվին երկաթուղու կառուցմամբ շահագրգռված են ինչպես Ռուսաստանը, այնպես էլ Իրանը: Երկաթուղին Ռուսաստանին հնարավորություն է տալիս կապվել իր գործընկեր Իրանի և նրա տարածքով նաև Հնդկաստանի հետ: Դրանով Ռուսաստանը ազդեցության ուժեղ տնտեսական լծակներ է ձեռք բերում Հարավային Կովկասում, բեռները TRASEKA միջանցքից շեղում է դեպի «Հյուսիս-Հարավ» միջանցք, խոշոր տրանզիտային շահույթներ է ստանում: Իրանը ևս մեծ հետաքրքրություն է ցուցաբերում այդ նախագծի վերաբերյալ: Իրանի աճող աշխարհաքաղաքական մեկուսացման պայմաններում Ադրբեջանի հետ ուղիղ երկաթուղու ստեղծումը հնարավորություն է տալիս Իրանին դուրս գալ արտաքին աշխարհ, մասնավորապես կայուն կապ ապահովել իր ռազմավարական գործընկեր Ռուսաստանի հետ և տնտեսական մեծ դիվիդենդներ ապահովել:

Ադրբեջանի համար նշյալ երկաթուղու կառուցման ռազմավարական կարևորությունը դժվար է գերազնահատել: Դրանով Ադրբեջանը ազատվում է Հայաստանով անցնող երկաթուղուց կախումից, ուղիղ կապ է ապահովում հարևան Իրանի և նրա միջոցով Պարսից ծոցի և Հարավային Ասիայի հետ:

Աղրբեջանը կարող է հսկայական շահույթներ ստանալ բեռների տրանզիտից: Աստարա-Ռեշտ-Ղազվին երկաթուղու կառուցման նախագծի իրականացման դեպքում Աղրբեջանը կհաղթահարի դարաբաղյան հիմնախնդրի հետևանքով առաջացած երկաթուղային շրջափակումը, այսինքն հակամարտության բացասական ներգործությունը Աղրբեջանի վրա զգալիորեն կպակասի: Միաժամանակ Աղրբեջանը մեծ եկամուտներ կստանա երկաթուղու շահագործումից:

Այսպիսով, ակնհայտ է պաշտոնական Բաքվի ակտիվությունը «Հյուսիս-Հարավ» միջազգային տրանսպորտային միջանցքին անդամակցության և այդ ծրագրի շրջանակներում դեպի Իրան ուղիղ երկաթուղու կառուցման հարցում, ինչից նա քաղելու է թե քաղաքական և թե տնտեսական մեծ դիվիդենդներ: Միաժամանակ պետք է նշել, որ Աղրբեջանի ակտիվությունը «Հյուսիս-Հարավ» միջազգային տրանսպորտային միջանցքի շրջանակներում և սերտ համագործակցությունը Ռուսաստանի և Իրանի հետ ամենևին էլ չի նշանակում կտրուկ շրջադարձ Աղրբեջանի վարած արտաքին քաղաքականության մեջ և իրաժարում ինտեգրումից Արևմուտք-Արևելք միջազգային տրանսպորտային միջանցքի մեջ: Ընդհակառակը, Աղրբեջանը, ծգտելով վերածվել տարածաշրջանում թիվ մեկ տրանզիտային պետության, փորձում է համատեղել այդ երկու ռազմավարական ուղղությունները և երկիրը վերածել խաչմերուկի Հյուսիսի և Հարավի, Արևմուտքի և Արևելքի միջև:

Հենց այդ նպատակով Աղրբեջանը ակտիվորեն ներգրավվեց Եվրոպա-Կովկաս-Ասիա տրանսպորտային միջանցքի /TRASEKA/ մեջ, որը նախածեռնվել է Եվրամիության կողմից և երբեմն «Մետաքսե Մեծ ճանապարհ» է անվանվում: TRASEKA ծրագրի ստեղծման վերաբերյալ միջկառավարական համաձայնագիրը ստորագրվել է 1998թ. սեպտեմբերի 8-ին Բաքվում 12 պետությունների (Հայաստան, Աղրբեջան, Վրաստան, Ուկրաինա, Մոլդովա, Ռումինիա, Բուլղարիա, Թուրքիա, Ղազախստան, Ուզբեկստան, Ղրղզստան, Տաջիկստան) կողմից: Այս տրանսպորտային ուղին գտնվում է նաև ԱՄՆ-ի ուշադրության կենտրոնում: Դեռևս 1998թ. ապրիլին սենատոր Ս.Բրաունբերկը Սենատի հետազոտմանը ներկայացրեց «Մետաքսի ճանապարհի ռազմավարության մասին» հատուկ օրենքը, որը կոչված էր ապահովելու ամերիկյան շահերը տրանսկովկասյան միջանցքի իրագործման ժամանակ: Այս նախագծին միացել են Եվրոպական և ասիական երկրները, որոնք ընկած են լայնածավալ աշխարհաքաղաքական տարածության վրա՝ Հնդկաստանից ու Չինաստանից մինչև Պորտուգալիա և Իսպանիա, խոշոր տնտեսական ուժային կենտրոններ Հարավարևելյան Ասիայից մինչև ԵՄ-ն: Աղրբեջանը հանդես է գալիս որպես գործոն, որը միացնում և փաստորեն կոորդինացնում է այս բոլոր երկրների պոտենցիալը, ինչը հաստատում է այս ոչ մեծ, բայց նշանակալի կովկասյան պետության՝ գլոբալ քաղաքական և տնտեսական գործընթացների շղթայում որոշիչ

դերի ճանաչումը: Արևմուտքը ընդունել է, որ այս նախագիծը կյանքի է կոչվում Ադրբեջանի հասարակական-քաղաքական կայունության շնորհիվ¹⁸:

TRASEKA-ի նպատակներից մեկն է միջանցիկ երկաթուղային հաղորդակցության ստեղծումը եվրոպայի, Կովկասի և Ասիայի միջև Փարիզից մինչև Շանհայ: Այդ ծրագրի իրականացման կարևորագույն նախադրյալներից է Վրաստանի և Թուրքիայի միջև երկաթուղային կապի ապահովումը: Հայ-թուրքական հարաբերությունների լարվածությունը, որի պատճառները բոլորին հայտնի են, թույլ չի տալիս Թուրքիային գնալ Հայաստանի հետ սահմանի բացմանը և Կարս-Գյումրի-Թբիլիսի երկաթուղու վերագործարկմանը: Դրա փոխարեն Թուրքիան, Վրաստանը և Ադրբեջանը մտադիր են համատեղ ուժերով կառուցել Կարս-Ախալքալաք երկաթուղին: Ադրբեջանի ղեկավարությունը ի սկզբանե պաշտպանել է այդ երկաթուղու կառուցման գաղափարը: Այսպես, 2004թ. հունիսին Իլհամ Ալիևի Վրաստան կատարած պաշտոնական այցի ժամանակ երկու նախագահները միանշանակ կերպով դրական արտահայտվեցին այդ նախագծի վերաբերյալ: Արդյունքում 2004թ. օգոստոսին երեք երկրների տրանսպորտի նախարարների կողմից Սնկարայում ստորագրվեց Ադրբեջանի, Թուրքիայի և Վրաստանի կառավարությունների մտադրությունների հուշագիր, Կարս-Ախալքալաք երկաթուղու կառուցման վերաբերյալ¹⁹: Սնկարայում տեղի ունեցած բանակցությունների ժամանակ նաև քննարկվեց միջազգային կոնսորցիումի ստեղծման հարցը: Հաջորդ կարևոր քայլը երկաթուղու կառուցման իրավապայմանագրային հիմքի ստեղծման գործում երեք երկրները կատարեցին Թբիլիսիում 2004թ. դեկտեմբերի 29-ին, երբ ստորագրվեց ադրբեջանավրացա-թուրքական համատեղ արձանագրություն Կարս-Ախալքալաք-Թբիլիսի երկաթուղու կառուցման վերաբերյալ:

Հայաստանը չըջանցող Կարս-Ախալքալաք երկաթուղու կառուցումը շոշափելի աշխարհաքաղաքական և տնտեսական առավելություններ է տալիս Ադրբեջանին, ամրապնդվում են նրա դիրքերը Հարավային Կովկասում, աճում է տրանզիտ պետության նրա դերը, Ադրբեջանը ստանում է հսկայական եկամուտներ երկաթուղու գործարկումից: Սիածամանակ, դա հանգեցնում է Հայաստանի տրանզիտային ներուժի խիստ նվազմանը, նրա դուրս մնալուն TRASEKA միջազգային տրանսպորտային միջանցքից և տարածաշրջանում երկրի միջազգային դիրքերի թուլացմանը: Այսպիսի իրադրության պայմաններում առավել կարևորվում է 2009թ. նոյեմբերին հայ-թուրքական արձանագրությունների ստորագրումը: Այն հարցականի տակ դրեց այս երկաթուղու ապագան, քանի որ Հայաստան-Թուրքիա սահմանի բացումը և երկու երկրների միջև դիվանագիտական հարաբերությունների հաստատումը իրատեսական է դարձնում Կարս-Գյումրի երկաթուղու վերագործարկումը:

¹⁸ Տես՝ <http://www.izvestia.ru/azerbaijan/article/33025/>. 23.04.2003

¹⁹ Տես՝ www.echo-az.com . 11.08.2004