

ՊԱՏԵՐԱԶՄԻ ՏՆՏԵՍԱԳԻՏՈՒԹՅՈՒՆ.

ԱԴՐԲԵՋԱՆԻ ԿՈՂՄԻՑ
ՆՈՐ ՊԱՏԵՐԱԶՄ
ՍԿՍԵԼՈՒ ՏՆՏԵՍԱԿԱՆ
ԴՐԴԱՊԱՏՃԱՌՆԵՐԸ

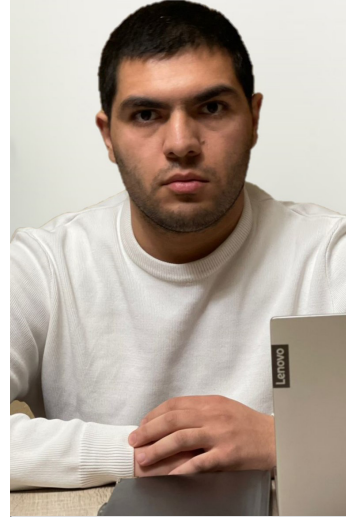
DOI: 10.52174/2579-2989_2024.1-75

Հիմնաբառեր. պատերազմ, տրանսպորտային
հանգույցներ, հանքային ռեսուրս-
ներ, տնտեսական հնարավորու-
թյուններ, արտաքին առևտուր

Հոդվածում քննարկվում են Ադրբեջանի կողմից Հայաստանի հեղի նոր բախում սանձազերծելու հնարավոր դրդապատճառները՝ կենտրոնանալով տնտեսական գործոնների վրա: Մանրամասն անդրադարձ է կատարվում այն իրողությանը, թե ինչպես են տնտեսական շահերը, մասնավորապես՝ ռեսուրսների և ռազմավարական տրանսպորտային ուղիների նկատմամբ վերահսկողությունը կենտրոնական դեր խաղում ժամանակակից հակամարտություններում՝ հաճախ գերազանցելով քաղաքական կամ գաղափարական ավանդական պատճառները: Հայաստանի Սյունիքի մարզի նկատմամբ Ադրբեջանի հեղաքրքրությունը դիտարկվում է որպես դեպքի ուսումնասիրություն՝ ընդգծելով տարածքի հարուստ հանքային պաշարներն ու ռազմավարական դիրքը տարածաշրջանային և համաշխարհային տրանսպորտային երթուղիներում: Վերլուծությունը ցույց է տալիս, որ բացի անմիջական տնտեսական շահերից, Սյունիքի վերահսկողությունը Ադրբեջանին կարող է տալ զգալի ռազմավարական առավելություններ, ներառյալ տնտեսական արդյունավետությունն ու աշխարհաքաղաքական լծակները:

Լ երաժույթուն

Պատերազմները մարդկության պատմության մշտական ուղեկիցն են՝ շատ հաճախ պայմանավորված լինելով տարբեր գործոնների բարդ համադրությամբ: Քաղաքական հավակնությունները, տարածքային վեճերը, կրոնական տարածայնություններն ու գաղափարական բախումներն իրենց դերն են ունեցել հակամարտությունների առաջացման գործում: Պատե-



Ալիկ
ԹՈՐՈՍՅԱՆ

ՀՊՏՀ
ասպիրանտ

Ավարտել է ՀՊՏՀ բակալավրիատը՝ «Տնտեսագիտություն» մասնագիտությամբ, ապա՝ «Մակրոտնտեսական վերլուծություն» մագիստրոսական ծրագիրը: Ներկայումս սովորում է ասպիրանտուրա ՀՊՏՀ տնտեսագիտության տեսության ամբիոնում: 2024 թվականից աշխատում է «Ամբերդ» հեղափոխական կենտրոնում որպես կրթություն հեղափոխող:



<https://orcid.org/0000-0002-5416-7565>

րազմների ծագումը կարելի է բացատրել բազմաթիվ պատճառներով, որոնք փոխկապված են միմյանց հետ և փոխազդում են մեկը մյուսի վրա: Պատմականորեն՝ քաղաքական հավակնությունները եղել են գերիշխող խթան: Իրենց ազդեցությունը ընդլայնելու, գերիշխանությունը հաստատելու կամ պարզապես իշխանությունը ցուցադրելու՝ առաջնորդների կամ պետությունների ցանկությունը հանգեցրել է բազմաթիվ հակամարտությունների ծագմանը: Տարածքային վեճերը, որոնք հաճախ հիմնված են պատմական պահանջների կամ հողի ռազմավարական նշանակության վրա, նույնպես կարող են պատերազմներ հրահրել:

Կրոնը, իր հերթին, ինչպես ցույց է տալիս պատմության ընթացքը, պատերազմներ հրահրող էական գործոններից է: Պատերազմներ են մղվել ու մղվում կրոնական էքսպանսիայի, պաշտպանության կամ անհանդուրժողականության պատճառներով: Խաչակրաց արշավանքները կրոնական դրդապատճառի վառ օրինակ են:

Գաղափարախոսական տարբերությունները (հատկապես 20-րդ դարում) նույնպես լուրջ հակամարտությունների աղբյուր են: Սառը պատերազմը՝ կապիտալիստական և կոմունիստական ճամբարների միջև երկարատև լարվածության շրջանը, ցույց տվեց, թե ինչպես աշխարհայացքային տարբերությունները կարող են հանգեցնել բախումային իրավիճակների, որոնք այս դեպքում, բարեբախտաբար, չվերածեցին լայնածավալ պատերազմի:

Վերոնշյալ պատճառները շատ հաճախ հանդես են գալիս զանգվածային ձևով: Օրինակ՝ տարածքային վեճերի հետևանքով սկսված պատերազմը կարող է ներառել նաև քաղաքական, կրոնական կամ գաղափարական դրդապատճառներ: Սակայն, այդ ամենի հետ մեկտեղ, տնտեսական գործոնները նույնպես էական դեր են խաղում պատերազմների սանձազերծման համար: Ի տարբերություն գաղափարական կամ քաղաքական նպատակների, տնտեսական գործոնները (օրինակ՝ ռեսուրսների կամ առևտրային առավելությունների ձեռքբերումը) որոշակի են և քանակական: Այս շոշափելիությունն էլ

ավելի ազդեցիկ ու արդարացի է դարձնում տնտեսական դրդապատճառներն ինչպես քաղաքականություն մշակողների, այնպես էլ հանրության համար՝ նպաստելով ռեսուրսների մրբիլիզացմանը և պատերազմին աջակցելուն:

Ժամանակակից հակամարտությունների վերլուծությունից պարզ է դառնում, որ տնտեսական գործոններն ավելի ու ավելի հաճախ են հանդես գալիս որպես պատերազմի հիմնական շարժիչ ուժեր՝ երբեմն ստվերելով ավանդական պատճառները: Սա հիմնականում պայմանավորված է գլոբալացման մակարդակի բարձրացմամբ և երկրների տնտեսական հզորությունների ռազմավարական նշանակության մեծացմամբ: Համաշխարհային առևտրային ցանցերը և ֆինանսական համակարգերը ստեղծել են փոխկախվածություն, որը կարող է և կայունացնող դեր ունենալ, և հակամարտությունների աղբյուր լինել: Երկրներն այժմ տնտեսական պատերազմի մեջ են մտնում առևտրային քաղաքականության, պատժամիջոցների և արժույթի մանիպուլացման միջոցով՝ իրենց գերակայությունը հաստատելու կամ սպառնալիքներին արձագանքելու նպատակով, որը հաճախ հանգեցնում է ռազմական առճակատման:

Քաղաքական կամ գաղափարական բացահայտ դրդապատճառներից զատ, տնտեսական գործոնները նաև պատերազմի առաջնային դրդապատճառներ են: Սակավ ռեսուրսների համար մրցակցությունը, ինչպիսիք են հողը, ջուրը և օգտակար հանածոները, պատմականորեն բախումներ է առաջացրել հատկապես այն շրջաններում, որտեղ այդ ռեսուրսները կենտրոնացված են: Այս միտումն ակնհայտ է բազմաթիվ պատմական հակամարտություններում, երբ ռեսուրսներով հարուստ տարածքների նկատմամբ վերահսկողություն հաստատելը եղել է առաջնային նպատակ: Այդպիսի օրինակներից է 1967 թվականին սիրիական Գոլանի բարձունքների օկուպացումն Իսրայելի կողմից՝ իբրև թե «սիրիական հարձակողականության» դեմ Իսրայելի պաշտպանության նպատակով: Իրականում գաղտնիք չէ, որ Գոլանի բարձունքները հարուստ են նավթով և դրանց գրավման հիմնական

պատճառը հենց բնական ռեսուրսներին տիրանալն էր¹:

Տնտեսական գործիքները, ինչպիսիք են առևտրային էմբարգոն և պատժամիջոցները, նույնպես կարևոր դեր ունեն պետությունների միջև լարվածության սրման գործում: Տնտեսական պատերազմի այս գործիքները կարող են թուլացնել երկրի տնտեսությունը՝ հաճախ հանգեցնելով ռազմական պատասխանների: Նման տրնտեսական ռազմավարությունների կիրառումը ցույց է տալիս, թե տնտեսական գործիքներն ինչպես կարող են ուղղակիորեն ազդել զինված հակամարտության հավանականության վրա: Նման օրինակներ են Ռուսաստանի, Իրանի և Հյուսիսային Կորեայի դեմ կիրառվող պատժամիջոցները²:

Տնտեսական գերիշխանության ծգտումը, երբ պետությունը փորձում է գերիշխել համաշխարհային առևտրի և ֆինանսների վրա, ևս մեկ կարևոր գործոն է: Այս փնտրտուքը հաճախ հանգեցնում է ռազմական առճակատումների, քանի որ պետությունները պայքարում են շուկաների, առևտրային ուղիների և համաշխարհային ֆինանսական հաստատությունների նկատմամբ վերահսկողության համար: Որպես օրինակ՝ մատնանշենք 1766–1849 թվականների անգլո-հնդկական պատերազմները, որոնց արդյունքում Բրիտանիան ստացել է անսահմանափակ մուտք դեպի ռեսուրսներ և Հնդկաստանում գաղութային կառավարման իրավունք³:

Առևտրային ուղիներն ու շուկաները վերահսկելու ցանկությունը պատմականորեն պատերազմի էական խթան է: Առևտրային ուղիների վերահսկմամբ ձեռք են բերվում ոչ միայն տնտեսական առավելություններ, այլև ռազմավարական ուժ՝ ազդելով համաշխարհային քաղաքականության և ազգային անվտանգության վրա: Այդպիսի օրինակներից է նացիստական Գերմանիայի կողմից Նորվեգիայի օկուպացումը Երկրորդ համաշխարհային պատերազմի ժամանակ՝ պայմանավորված վերահսկե-

լու ցանկությամբ Նարվիկի նավահանգիստը, որտեղով տեղափոխվում էր շվեդական երկաթի հանքաքարի մեծ մասը⁴:

Ռազմարդյունաբերական համալիրում գործող ընկերությունները նույնպես իրենց դերակատարությունն ունեն պատերազմների նախաձեռնման գործում: Ռազմարդյունաբերական համալիրի հայեցակարգը, որտեղ տնտեսական շահերը խորապես փոխկապակցված են ռազմական քաղաքականության հետ, ընդգծում է պատերազմի հետևում թաքնված տնտեսական խթանները: Պաշտպանական արդյունաբերությունները և դրանց շահագրգիռ կողմերը կարող են էական ազդեցություն ունենալ ազգային անվտանգության քաղաքականության վրա՝ խթանելով ռազմական միջամտությունը, որը ծառայում է իրենց տնտեսական շահին: Տնտեսական շահամիտվածության այս տեսանկյունն ընդգծում է շահույթի վրա հիմնված սուբյեկտների դերը հակամարտությունների սկզբնավորման և երկարաձգման գործում: Այդպիսի օրինակներից են Աֆղանստանում ԱՄՆ-ի իրականացրած ռազմական գործողությունները, որոնց դեպքում մեծ է եղել ԱՄՆ-ում գործող ռազմարդյունաբերական ընկերությունների ազդեցությունը⁵:

Այսպիսով՝ կարող ենք վկայել, որ տնտեսական գործոնները գնալով ավելի ու ավելի կենտրոնական դեր են խաղում ժամանակակից պատերազմների առաջացման մեջ: Տնտեսական դրդապատճառները, ինչպիսիք են ռեսուրսների ձեռքբերումը, առևտրային վեճերը կամ տնտեսական գերիշխանության հետապնդումը, հաճախ ռազմական հակամարտությունների հիմքում են: Հետևաբար՝ պատերազմների տնտեսական հիմքի ճանաչումը թույլ կտա ունենալ ավելի արդյունավետ կանխարգելման ռազմավարություններ՝ ուղղված արմատական տնտեսական պատճառներին, այլ ոչ թե միայն քաղաքական կամ գաղափարական մակերեսային «ախտանիշներին»:

¹ Moosa, I. A., The economics of war: Profiteering, militarism and imperialism, Edward Elgar Publishing, 2019

² Hess, M., Economic war: Ukraine and the global conflict between Russia and the West, Hurst Publishers, 2023

³ Coyne, C. J., & Mathers, R. L. (Eds.), The handbook on the political economy of war, Edward Elgar Publishing, 2011

⁴ Harrison, M. (Ed.), The economics of World War II: six great powers in international comparison, Cambridge University Press, 2000

⁵ Swed, O., The Afghanistan War's legacy: The reimagining of the outsourcing of war and security, Armed Forces & Society, 2023, 49(4), 1027-1034

Տարածաշրջանային և համաշխարհային տրանսպորտային հանգույցների նկատմամբ վերահսկողությունը՝ որպես Ադրբեջանի կողմից նոր պատերազմ սկսելու տնտեսական դրդապատճառ

Տարածաշրջանային և միջազգային տրանսպորտային երթուղիների նկատմամբ վերահսկողությունը պատմականորեն եղել է հակամարտությունների հզոր շարժառիթ՝ առաջարկելով տնտեսական և քաղաքական զգալի լծակներ: Որպեսզի հասկանանք, թե արդյոք տրանսպորտային հանգույցների նկատմամբ վերահսկողություն սահմանելը կարող է դրդապատճառ լինել Ադրբեջանի կողմից Սյունիքի մարզում ռազմական գործողություններ սկսելու համար, անհրաժեշտ է ուսումնասիրել Սյունիքի մարզի ռազմավարական դիրքը տարածաշրջանային և համաշխարհային տրանսպորտային քարտեզների վրա:

Տարածաշրջանային մակարդակում Սյունիքի ռազմավարական դիրքը գնահատելու համար անհրաժեշտ է հասկանալ, թե ինչ տարածաշրջանային ճանապարհներ են անցնում Սյունիքով և ինչ ճանապարհներ կարող են անցնել: Ադրբեջանի արտաքին առևտրաշրջանառության մեջ ամենակարևոր գործընկերը Թուրքիան է: Ադրբեջանի ընդհանուր արտահանման գրեթե 10 տոկոսը և ներկր-

ման 16 տոկոսը բաժին են ընկնում Թուրքիային: Ադրբեջանն ունի դեպի Թուրքիա տանող երկու ճանապարհ՝ մեկը՝ Իրանով, մյուսը՝ Վրաստանով: Վրաստանով անցնող ճանապարհները բավական երկար են, քանի որ շրջանցում են Հայաստանի ամբողջ տարածքը, իսկ Իրանով անցնող ճանապարհները, իհարկե, ոչ այնքան երկար են, որքան Վրաստանով անցնողները, սակայն Ադրբեջանի և Իրանի միջև առկա քաղաքական հակամարտությունները դրանք դարձնում են ավելի ոչ նպաստավոր երթուղի Ադրբեջանի համար: Բացի դրանից, Ադրբեջանից արտահանվող հիմնական ապրանքախումբը հանքային վառելանյութերն են, որոնք ամբողջ արտահանման 90 տոկոսից ավելին են: Ադրբեջանի հանքային վառելանյութերն արտահանվում են դեպի Իտալիա (50,2 տոկոս), Թուրքիա (8,5 տոկոս), Իսրայել (4,7 տոկոս), Հնդկաստան (4,7 տոկոս) և Հունաստան (3,9 տոկոս): Նավթամուղներն ու գազամուղները, որոնցով Ադրբեջանը տեղափոխում է իր հանքային վառելանյութերը, անցնում են Վրաստանով, որտեղից էլ կան Սև ծովով տեղափոխվում են դեպի Եվրոպա, կան Թուրքիայի տարածք, ապա Միջերկրական ծովով դեպի Եվրոպա (քարտեզ 1):

Ադրբեջանի ներմուծման կառուցվածքում մեծ տեսակարար կշիռ ունեն Ռու-



ՔԱՐՏԵԶ 1

Ադրբեջանից արտահանվող հանքային վառելանյութերի երկու հիմնական երթուղիները

սաստանը (17 տոկոս), Թուրքիան (14 տոկոս), Չինաստանը (10 տոկոս), Գերմանիան (6 տոկոս) և ԱՄՆ-ն (5,5 տոկոս): Բոլոր այս երկրների հետ կապը, բացի Ռուսաստանից, որի հետ Ադրբեջանը հաղորդակցվում է երկու երկրների անմիջական սահմանով, անցնում է կամ Վրաստանով և Սև ծովով, կամ Թուրքիայով և Միջերկրական ծովով:

Այսպիսով՝ Սյունիքով ուղիղ երթուղի ապահովելու դեպքում Ադրբեջանը կունենա մի քանի կարևոր առավելություններ.

- ավելի կարճ հեռավորությունը կհանգեցնի վառելիքի ավելի քիչ սպառմանը, տրանսպորտային միջոցների մաշվածության և աշխատուժի ծախսերի նվազմանը, որոնք էլ, իրենց հերթին, կիջեցնեն փոխադրման ընդհանուր արժեքը: Արդյունավետության այս աճը կարող է ադրբեջանական արտահանումը (հատկապես նավթի և գազի, որոնք նրա տնտեսության ողնաշարն են) ավելի մրցունակ դարձնել համաշխարհային շուկայում:
- Ընդլայնված կապը կարող է հանգեցնել Ադրբեջանի և Թուրքիայի միջև առևտրի ծավալների ավելացմանը, ինչը կնպաստի ավելի արդյունավետ նյութատեխնիկական ապահովմանը և

ցածր մաքսատուրքերի սահմանմանը: Աճը կարող է տարածվել նաև ապրանքների ավելի լայն շրջանակի վրա (ներառյալ գյուղատնտեսական ապրանքները)՝ դրանով իսկ բազմազանեցնելով Ադրբեջանի արտահանման պորտֆելը:

- Վերահսկելով Թուրքիայի և Կովկասի միջև առանցքային ճանապարհը՝ Ադրբեջանը կարող է ձեռք բերել զգալի տնտեսական լծակներ, մասնավորապես՝ տարանցման վճարներ հավաքելու, առևտրային հոսքերի վրա ազդելու և ոչ միայն Թուրքիայի, այլև այս ճանապարհով հետաքրքրված տարածաշրջանային այլ խաղացողների հետ ավելի բարենպաստ առևտրային համաձայնագրերի շուրջ բանակցելու ներուժ:

Այսպիսով՝ Ադրբեջանի տնտեսության, ինչպես նաև ամբողջ տարածաշրջանի տնտեսական ենթակառուցվածքների հետագա զարգացման առումով, Սյունիքով անցնող ճանապարհներն էական ազդեցություն կունենան:

Սյունիքի տարածքը համաշխարհային տրանսպորտային հանգույցների տեսանկյունից դիտարկելու համար, նախ և առաջ, անհրաժեշտ է հասկանալ, թե ներկայում ինչպես են անցնում համաշխարհային հիմ-



ՔԱՐՏԵՐ 2

Չինաստանից դեպի Եվրոպա տանող՝ Հյուսիսային սառուցյալ օվկիանոսով անցնող ճանապարհը⁶

⁶ Kovalenko A., Morgunova M., Gribkovskaia V., Infrastructural Synergy Of The Northern Sea Route In The International Context, Синергия Арктики, 2010.

նական տրանսպորտային ճանապարհները, որ ճանապարհներն են հատում մեր տարածաշրջանը, և արդյոք Սյունիքը կարող է դառնալ համաշխարհային լոգիստիկ հանգույցի մի մաս:

Համաշխարհային տրանսպորտային հանգույցները հիմնականում միտված են արևմտյան և արևելյան երկրների միջև կապի ապահովմանը: Մասնավորապես՝ ապրանքներ արտահանող արևելյան այնպիսի երկրների համար, ինչպիսիք են Չինաստանը և Հնդկաստանը, հիմնական առևտրային գործընկեր են հանդիսանում եվրոպական երկրները: Չինաստանը, օրինակ, օգտվում է մի քանի ոչ օդային ճանապարհներից՝ իր ապրանքները դեպի Եվրոպա տեղափոխելու համար: Դրանցից մեկն էլ անցնում է Հյուսիսային սառուցյալ օվկիանոսով (քարտեզ 2):

Մյուս ճանապարհը Հարավչինական ծովով, Մալակկայի նեղուցով անցնում է դեպի Հնդկական օվկիանոս, այնտեղից էլ Բաբ էլ Մանդաբի նեղուցով՝ դեպի Կարմիր ծով, որտեղից Սուեզի ջրանցքով՝ դեպի Միջերկրական ծով, այնտեղից էլ՝ դեպի Եվրոպական երկրներ (քարտեզ 3): Երրորդ ճանապարհն անցնում է Հարավչինական ծովով, Մալակկայի նեղուցով դեպի Հնդկական օվկիանոս, այնտե-

ղից էլ Օմանի ծոցով՝ դեպի Պարսից ծոց, որտեղից էլ իրանական նավահանգիստներից ցամաքային ճանապարհով՝ Հայաստանով, Վրաստանով և Սև ծովով՝ դեպի Եվրոպա (քարտեզ 3):

Զորրորդ ճանապարհը, որը հիմնականում ցամաքային է, անցնում է Ղազախստանով, որտեղից էլ կամ Ռուսաստանով՝ դեպի Բելառուս և այնտեղից դեպի Եվրոպա, կամ Կասպից ծովով՝ դեպի Ադրբեջան, այնտեղից էլ Վրաստանով և Սև ծովով՝ դեպի Եվրոպա (քարտեզ 4):

Այդուհանդերձ, այս ճանապարհներից ոչ բոլորն են հարմար և անվտանգ՝ բեռներ տեղափոխելու համար: Նախ՝ Հյուսիսային սառուցյալ օվկիանոսով անցնող ճանապարհը մյուսներից ավելի երկար է և նավերի համար՝ դժվարանցանելի, հետևաբար նաև ոչ նպատակահարմար՝ բեռների տեղափոխման առումով⁷: Ղազախստանով, Ռուսաստանով և Բելառուսով անցնող ճանապարհը ներկայում չի գործում՝ կապված ռուս-ուկրաինական պատերազմի և Ռուսաստանի ու Եվրոպական երկրների միջև հակամարտության հետ: Բաբ էլ Մանդաբի նեղուցով անցնող ճանապարհն այս պահին դարձել է բավական վտանգավոր, քանի որ իսրայել-պաղեստինյան հակամարտության հետևան-



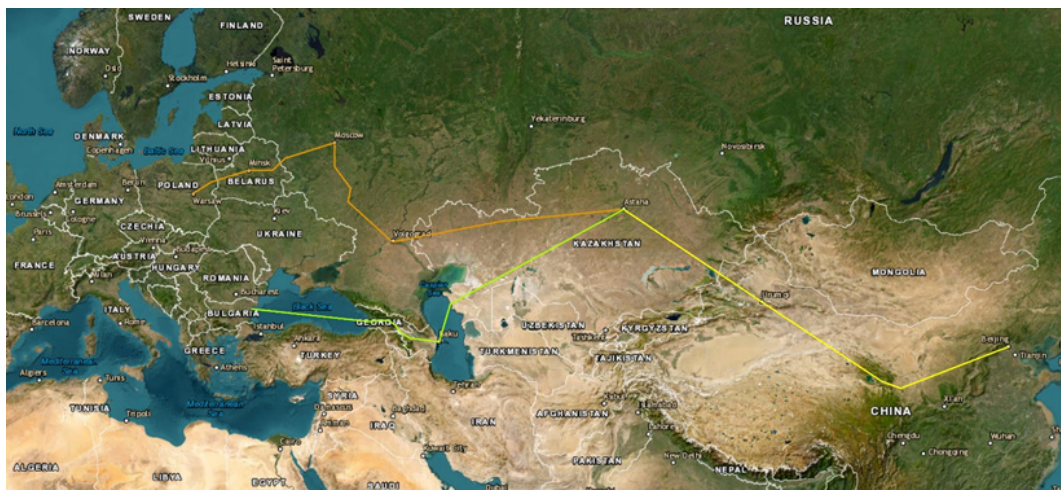
ՔԱՐՏԵԶ 3



Չինաստանից դեպի Եվրոպա տանող ծովային ճանապարհները⁸

⁷ Kovalenko A., Morgunova M., Gribkovskaia V., Infrastructural Synergy Of The Northern Sea Route In The International Context, Синергия Арктики, 2010.

⁸ Նույն աղբյուրը:



ՔԱՐՏԵԶ 4

Չինաստանից դեպի Եվրոպա տանող ցամաքային ճանապարհները⁹

քով Եմենում գործող հուսիթները սկսել են ռազմական ուժ գործադրել Բաբ էլ Մանդաբի նեղուցով անցնող բեռնանավերի վրա: Մնում է միայն երկու ուղղություն, որով Չինաստանը կարող է իր բեռները հասցնել Եվրոպա: Մեկն անցնում է Ղազախստանով, Ադրբեջանով, Վրաստանով և Սև ծովով, իսկ մյուսը՝ Իրանով, Հայաստանով, Վրաստանով և Սև ծովով: Հետևաբար՝ Սյունիքը, որը Հայաստանի և Իրանի միջև միակ սահմանային մարզն է՝ իր վերահսկողության տակ գտնվող տարածքներով, ինչպես տնտեսական, այնպես էլ քաղաքական մեծ օգուտ կարող է տալ:

Հնդկաստանից դեպի Եվրոպա տանող ճանապարհներն ավելի սակավաթիվ են: Դա պայմանավորված է այն հանգամանքով, որ Հնդկաստանը Պակիստանի հետ ունեցած հակամարտության պատճառով չունի ցամաքային ճանապարհ դեպի Եվրոպա: Առաջին ճանապարհը Բաբ էլ Մանդաբի նեղուցով տանում է դեպի Կարմիր ծով, որտեղից Սուեզի ջրանցքով՝ դեպի Միջերկրական ծով, որտեղից էլ՝ դեպի եվրոպական երկրներ (տե՛ս քարտեզ 5): Իսկ երկրորդ ճանապարհն Օմանի ծոցով տանում է դեպի Պարսից ծոց, որտեղից իրանական նավա-

հանգիստներից ցամաքային ճանապարհով՝ Հայաստանով, այնտեղից էլ Վրաստանով և Սև ծովով՝ դեպի Եվրոպա (տե՛ս քարտեզ 5): Ինչպես արդեն նշեցինք, իսրայել-պաղեստինյան հակամարտության և Եմենի հուսիթների պատճառով Բաբ էլ Մանդաբի նեղուցով անցնող ճանապարհը դարձել է վտանգավոր՝ բեռներ տեղափոխելու համար: Այսպիսով՝ միակ անվտանգն Իրանով, Հայաստանով, Վրաստանով և Սև ծովով դեպի Եվրոպա տանող ճանապարհն է: Այս դեպքում ևս Սյունիքի վերահսկողության ստանձնումը նշանակում է գտնվել Հնդկաստանից տեղափոխվող բոլոր բեռների ճանապարհին, որը նորից տնտեսական և քաղաքական մեծ օգուտ ապահովելու երաշխիք է:

Սյունիքի տարածքը մեծ նշանակություն ունի համաշխարհային այլ տրանսպորտային հանգույցների համար ևս, մասնավորապես՝ աֆրիկյան երկրներից դեպի Ռուսաստան և հակառակ ուղղությամբ, ինչպես նաև արաբական երկրների և Եվրոպայի միջև ճանապարհների տեսանկյունից: Ադրբեջանական տարածքով խոշոր առևտրային հոսքերի հնարավոր վերաուղղորդումը կբարձրացնի Ադրբեջանի տնտեսական և աշխարհաքաղաքական դիրքը՝ առանցքային դերակատա-

⁹ Kovalenko A., Morgunova M., Gribkovskaia V., Infrastructural Synergy Of The Northern Sea Route In The International Context, Синергия Арктики, 2010.



ՔԱՐՏԵԶ 5

Հնդկաստանից դեպի Եվրոպա տանող ճանապարհները¹⁰

րում ունենալով Արևելքն ու Արևմուտքը միացնելու գործում: Հետևաբար՝ Սյունիքի տարածքն էական նշանակություն ունի համաշխարհային տրանսպորտային հանգույցների և Ադրբեջանի տնտեսության համար:

Ռեսուրսների նկատմամբ վերահսկողությունը՝ որպես Ադրբեջանի կողմից նոր պատերազմ սկսելու փորձերի ներդրումը

Կովկասյան տարածաշրջանը, որ տարբեր մշակույթների, կրոնների և ազգային շահերի հանգույց է, ռազմավարական նշանակություն ունի Եվրոպայի, Ասիայի և Մերձավոր Արևելքի միջև իր աշխարհագրական դիրքի շնորհիվ: Արցախի շուրջ Ադրբեջանի և Հայաստանի միջև երկարատև հակամարտությունն արդեն ցույց է տվել, թե ինչպես տարածքային վեճերը կարող են սրվել հիմքում ընկած տնտեսական շահերի, ներառյալ ռեսուրսների նկատմամբ վերահսկողության պատճառով: Վերջին ժամանակահատվածում Ադրբեջանի կառավարությունը ջանք չի խնայում իր հարձակողական հռետորաբանության համար, որը հատկապես վերաբերում է Հայաստանի Հանրապե-

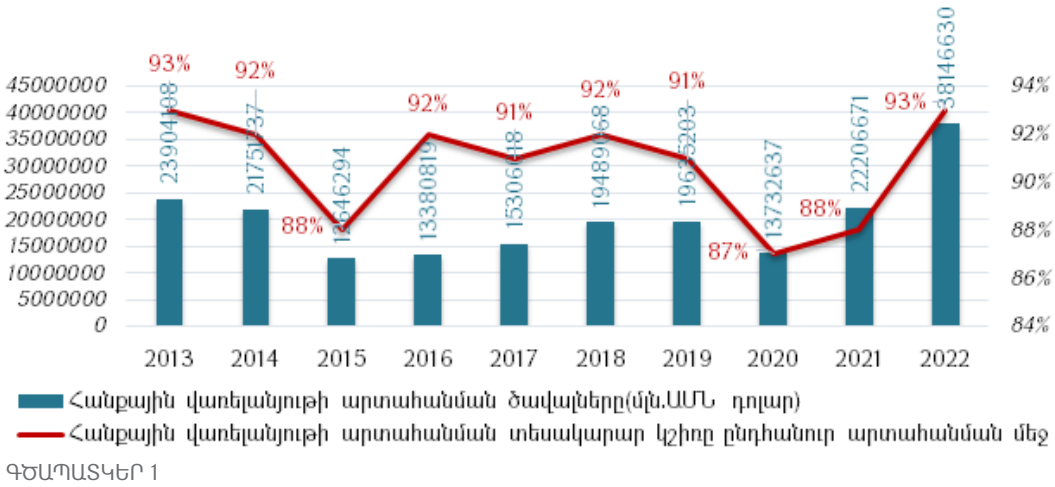
տության Սյունիքի մարզին: Սյունիքի մարզի՝ երկու կողմից Ադրբեջանին սահմանակից լինելն ավելացնում է բարդության ևս մեկ շերտ՝ նրա ռեսուրսների նկատմամբ վերահսկողությունը դարձնելով ոչ միայն տնտեսական խթան, այլև աշխարհաքաղաքական ռազմավարություն՝ ճրնշում գործադրելու և տարածքային պահանջներ ունենալու:

Սյունիքի մարզը մետաղական օգտակար հանածոների հարուստ պաշարներ ունի, այդ թվում՝ պղինձ, մոլիբդեն, երկաթ, տիտան, ցինկ, ոսկի, արծաթ, մագնեզիում և կապար¹¹: Նման հսկայական և բազմազան ռեսուրսների առկայությունը վերահսկող յուրաքանչյուր երկրի համար հնարավոր տնտեսական զարգացման հիմք է: Այնուամենայնիվ, կոնֆլիկտի դրդապատճառը հասկանալու նպատակով պահանջվում է համապատասխան վերլուծություն թե՛ Ադրբեջանում այդ ռեսուրսների առկայության, թե՛ առևտրաշրջանառության վերաբերյալ:

Ադրբեջանը, որը հարուստ է բնական պաշարներով, ցուցադրել է նավթի և գազի արտահանման հետևողական տնտեսական ռազմավարություն: Նավթի և գազի արտահանումը պատմականորեն երկ-

¹⁰ Schneider P., From India to the Black Sea : an overlooked trade route?, HAL open science, 2017.

¹¹ ՀՀ էներգետիկ ենթակառուցվածքների և բնական պաշարների նախարարություն, «Մետաղային օգտակար հանածոների քարտեզ», 2010:



Ադրբեջանից հանքային վառելանյութերի արտահանման ծավալները և դրանց տեսակարար կշիռն ընդհանուր արտահանման մեջ¹²

րի արտահանման ավելի քան 90 տոկոսն է կազմում¹³: Վերջին տարիներին նկատվում է արտահանման ծավալների զգալի աճ՝ 2023 թվականին հասնելով վերջին տասնամյակի ամենաբարձր ցուցանիշին՝ 38,1 միլիարդ ԱՄՆ դոլարի, ինչն ընդգծում է երկրի կախվածությունը հանքային վառելանյութերի արտահանումից (գծապատկեր 1): Այս տնտեսական համապատկերն առաջին հայացքից հիմք է ստեղծում Ադրբեջանի համար՝ Սյունիքի հանքային պաշարների ռազմավարական արժեքը կասկածի տակ դնելու:

Ադրբեջանի արտաքին առևտրաշրջանառության ուսումնասիրությունը ցույց է տալիս, որ թեև վերջինս ունի զգալի հանքային պաշարներ, զբաղվում է այնպիսի մետաղների ներմուծմամբ և արտահանմամբ, ինչպիսիք են պղինձը և երկաթը (հանքային վառելանյութերի առևտրի համեմատ՝ համեստ ծավալով): 2022 թվականին Ադրբեջանն արտահանել է 33,2 միլիոն ԱՄՆ դոլարի, իսկ ներկրել 23,5 միլիոն ԱՄՆ դոլարի պղինձ¹⁴: Երկաթի և պղնձի նման մետաղների արտահանումը թեև Ադրբեջանի ընդհանուր արտահանման մի փոքր մասն է, զուգորդված այս և այլ օգտակար հանածոների ներմուծմամբ,

ցույց է տալիս տնտեսական շահերի բարդ փոխազդեցությունը, որը կարող է բարձրացնել Սյունիքի պաշարների ռազմավարական նշանակությունը:

Ավելին, որոշակի օգտակար հանածոների, օրինակ՝ մոլիբդենի, ցինկի, կապարի, ոսկու ու արծաթի արտահանման և ներմուծման վերլուծությունը ցույց է տալիս Ադրբեջանի կողմից նվազագույն արտահանման և ներմուծման օրինաչափությունը՝ ենթադրելով, որ թեև այդ օգտակար հանածոները նպաստում են ընդհանուր տնտեսական համակարգին, սակայն գերիշխող հատված չեն կազմում: 2022 թվականին Ադրբեջանից արտահանվել է 11,5 միլիոն ԱՄՆ դոլարի կապար, 958 հազար ԱՄՆ դոլարի ցինկ, 185,2 միլիոն ԱՄՆ դոլարի ոսկի, 3,8 միլիոն ԱՄՆ դոլարի արծաթ: Նույն ժամանակահատվածում ներկրվել է 163 հազար ԱՄՆ դոլարի կապար, 2,3 միլիոն ԱՄՆ դոլարի ցինկ, 3,8 միլիոն ԱՄՆ դոլարի ոսկի, 267 հազար ԱՄՆ դոլարի արծաթ¹⁵: Այնուամենայնիվ, հատկապես թանկարժեք մետաղների համաշխարհային արժեքը չի կարող թերագնահատվել:

Հաշվի առնելով այս տնտեսական իրադրությունը՝ հարց է առաջանում. արդյո՞ք

¹² International Trade Centre, Trade Map, Products exported by Azerbaijan, 2024.

¹³ UN ESCAP, Geology and mineral resources of Azerbaijan, Atlas of Mineral Resources of the ESCAP Region, N15, 2000.

¹⁴ International Trade Centre, Trade Map, Products exported by Azerbaijan, 2024

¹⁵ Նույն տեղում:

Սյունիքի հանքային հարստությունը վերահսկելու ցանկությունն ազդեցիկ դրդապատճառ կարող է լինել Ադրբեջանի համար՝ մտածելու Հայաստանի հետ ռազմական գործողությունների մասին: Թեև Ադրբեջանի տնտեսությունը մեծապես կախված է նավթից և գազից, ռեսուրսների արտահանման բազմազանեցված ռազմավարական արժեքը հատկապես Սյունիքի նման օգտակար հանածոներով հարուստ տարածաշրջանում չի կարելի անտեսել: Տնտեսական բազմազանեցման ձգտումը, ռեսուրսների մատակարարման անվտանգությունը և աշխարհաքաղաքական լծակները, որոնք ձեռք են բերվել նման ռեսուրսների վերահսկողության շնորհիվ, կարող են ազդել Ադրբեջանի՝ պատերազմ սկսելու հաշվարկի վրա:

Եզրակացություն

Աշխարհաքաղաքական ռազմավարությունների և տնտեսական հավակնությունների բարդ համադրմամբ ընդգծվում է ժամանակակից իրականությունը, որտեղ պատերազմներն ավելի քիչ առնչվում են տարածքային նվաճումներին՝ իրենց ավանդական իմաստով, և ավելի շատ՝ տնտեսական լծակների և ռազմավարական առավելությունների ապահովմանը: Ադրբեջանի հնարավոր ռազմական նկրտումները Հայաստանի դեմ, հատկապես Սյունիքի մարզի նկատմամբ, ընդգծում են բարդ հաշվարկը, որտեղ բնական ռեսուրսներն ու տրանսպորտային միջանցքներն ավելի շոշափելի օգուտներ են տալիս, քան զուտ հողերի ձեռքբերումը:

Այս տնտեսական հիմքը, սկսած էներգակիրների արտահանման բազմազանեցումից մինչև առանցքային առևտրային ուղիների վերահսկում, արտացոլում է միջազգային հարաբերությունների ավելի լայն միտում, որտեղ տնտեսական գերակայությունը աշխարհաքաղաքական մանրամասների և պատճառ է, և հետևանք:

Ադրբեջանի դեպքում՝ Սյունիքի հարուստ հանքային պաշարները և առանցքային տրանսպորտային ուղիները վերահսկելու ցանկությունը ցույց է տալիս վերջինիս ռազմավարական նպատակը՝ ամրապնդել իր տնտեսական դիրքն ու ազդեցությունն ունենալ Կովկասում և դրա սահմաններից դուրս: Համաշխարհային փոխկապվածության և տարածաշրջանային դաշինքների համապատկերում՝ այս տնտեսական հիմնավորումն ընդգծում է ժամանակակից հակամարտությունները տնտեսական խթանների և ռազմավարությունների դիտանկյունից քննարկելու անհրաժեշտությունը: Անկախ նրանից, որ համաշխարհային և տարածաշրջանային տրանսպորտային երթուղիներում Սյունիքի դերը ցույց է տալիս այդ տարածքի նկատմամբ վերահսկողություն սահմանելու տնտեսական և քաղաքական առավելությունները, Ադրբեջանը չի կարող միայնակ հավակնել Սյունիքով անցնող ճանապարհների նկատմամբ վերահսկողությանը: Եվ դա է պատճառը, որ մեծ թվով գերտերություններ, ինչպես, օրինակ, Ռուսաստանը, Թուրքիան, Եվրամիությունը, ԱՄՆ-ն, հետաքրքրվում են Սյունիքի շուրջ ստեղծված իրավիճակով:

ՕԳՏԱԳՈՐԾՎԱԾ ԳՐԱԿԱՆՈՒԹՅՈՒՆ

1. ՀՀ էներգետիկ ենթակառուցվածքների և բնական պաշարների նախարարություն, «Մետաղային օգտակար հանածոների քարտեզ», 2010, <http://www.minenergy.am/page/425>
2. Coyne, C. J., & Mathers, R. L. (Eds.), The handbook on the political economy of war, Edward Elgar Publishing, 2011.
3. Harrison, M. (Ed.), The economics of World War II: six great powers in international comparison, Cambridge University Press, 2000
4. Hess, M., Economic war: Ukraine and the global conflict between Russia and the West, Hurst Publishers, 2023
5. International Trade Centre, Trade Map, Products exported by Azerbaijan, 2024, https://www.trademap.org/Country_SelfProduct-Country_TS.aspx?nvpm=1%7c031%7c%7c%7c-TOTAL%7c%7c%7c2%7c1%7c1%7c2%7c2%7c1%7c2%7c1%7c1%7c1
6. Kovalenko A., Morgunova M., Gribkovskaia V., Infrastructural Synergy Of The North-

ern Sea Route In The International Context, Синергия Арктики, 2010, https://www.researchgate.net/publication/330643092_INFRASTRUCTURAL_SYNERGY_OF_THE_NORTHERN_SEA_ROUTE_IN_THE_INTERNATIONAL_CONTEXT

7. Moosa, I. A., The economics of war: Profiteering, militarism and imperialism, Edward Elgar Publishing, 2019
8. Schneider P., From India to the Black Sea: an overlooked trade route?, HAL open science,

2017, <https://hal.science/hal-01376630/>

9. Swed, O., The Afghanistan War's legacy: The reimagining of the outsourcing of war and security, Armed Forces & Society, 2023, 49(4), 1027-1034, <https://doi.org/10.1177/0095327X221101340>
10. UN ESCAP, Geology and mineral resources of Azerbaijan, Atlas of Mineral Resources of the ESCAP Region, N15, 2000, <https://repository.unescap.org/handle/20.500.12870/4783>

Алик ТОРОСЯН
Аспирант, АГЭУ

БЕЗОПАСНОСТЬ И ВЫЗОВЫ

ЭКОНОМИКА ВОЙНЫ: ЭКОНОМИЧЕСКИЕ МОТИВЫ НАЧАЛА НОВОЙ ВОЙНЫ СО СТОРОНЫ АЗЕРБАЙДЖАНА

В статье рассматриваются сложные мотивы потенциального инициирования Азербайджаном нового конфликта с Арменией, уделяя особое внимание экономическим факторам. В статье подробно рассматриваются, как экономические интересы, особенно контроль над ресурсами и стратегическими транспортными маршрутами, играют центральную роль в современных конфликтах, часто перевешивая традиционные политические или идеологические причины. Интерес Азербайджана к Сюникскому региону Армении представлен в качестве примера, подчеркивающего богатые минеральные ресурсы региона и его стратегическое положение на региональных и глобальных транспортных картах. Анализ показывает, что помимо непосредственных экономических выгод, контроль над Сюником может предоставить Азербайджану значительные стратегические преимущества, включая повышение эффективности торговли и геополитических рычагов влияния.

Ключевые слова: война, транспортные пути, минеральные ресурсы, экономические возможности, внешняя торговля

Alik TOROSYAN
PhD Student, ASUE

SECURITY AND CHALLENGES

ECONOMICS OF WAR: ECONOMIC MOTIVES FOR STARTING A NEW WAR BY AZERBAIJAN

The paper examines the complex motives behind Azerbaijan's potential initiation of a new conflict with Armenia, focusing on economic factors. It details how economic interests, particularly control over resources and strategic transport routes, play a central role in modern conflicts, often outweighing traditional political or ideological reasons. Azerbaijan's interest in the Syunik region of Armenia is highlighted as a case study, emphasizing the area's rich mineral resources and strategic position on regional and global transport maps. The analysis suggests that beyond immediate economic gains, controlling Syunik could offer significant strategic advantages to Azerbaijan, including enhanced trade efficiency and geopolitical leverage.

Keywords: war, transportation hubs, mineral resources, economic opportunities, foreign trade