

ՀՅՈՒՍԻՍ-ՀԱՐԱՎ ՄԱՅՐՈՒՂՈՒ ՇԱՀԱԳՈՐԾՈՒՄԸ՝

ՈՐՊԵՍ ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՄԱՐ
ԶԱԲԱՀԱՐ ՆԱՎԱՀԱՆԳՍՏԻՑ
ԼԻԱՐԺԵՔՈՐԵՆ ՕԳՏՎԵԼՈՒ
ՆԱԽԱՊԱՅՄԱՆ

DOI: 10.52174/2579-2989_2024.4-63

Հիմնաբառեր. մայրուղի, նավահանգիստ, ներդրումներ, բեռնափոխադրում, համագործակցություն, լոգիստիկ ծրագիր, հաղորդակցություն

Հյուսիս-Հարավ մայրուղու ներդրումային ծրագրի գրեթե բոլոր փաստաթղթերում շեշտադրվում է, որ մայրուղու առաջնային խնդիրը Հայաստանի և Վրաստանի տարածքներով դեպի Սև ծով, իսկ այնուհետև եվրոպական երկրներ ելք ապահովելն է: Ծրագրի մյուս հավակնոտ խնդիրը եվրոպա-Հարավային Կովկաս-Ասիա ճանապարհային հաղորդակցության բարելավումն է: Այս խնդիրը միանգամայն նոր նշանակություն է ձեռք բերում այն բանից հետո, երբ Հնդկաստանը և Իրանը համաձայնագիր են ստորագրել Չաբահար նավահանգստի զարգացման վերաբերյալ:

Առավել ևս, աշխարհաքաղաքական փոփոխությունների, ռուս-ուկրաինական պայքերազմի, Սուեզի ջրանցքում եմենի հուսիդների ահաբեկչական գործողությունների պայմաններում այս ճանապարհը կարևորվում է Զինաստանի, Հնդկաստանի, Իրանի, Հարավարևելյան Ասիայի, ինչպես նաև Ծոցի երկրների ու Փոթի, Վառնա, Կոնստանցա նավահանգիստների միջև բեռնափոխադրումներն անվտանգ և քիչ ծախսերով իրականացնելու համար: Ծրագրի հիմնավորման հաշվարկները ցույց են տալիս, որ Հյուսիս-Հարավ ճանապարհային միջանցքի կառուցման դեպքում (556 կմ) Հայաստանի տարածքով իրանական բեռների փոխադրումը 9 ժամվա փոխարեն կտևի 5 ժամ, ինչպես նաև 1 տ/կմ-ի փոխադրման արժեքը կնվազի 1,5-2 ԱՄՆ դոլար: Սակայն, այդ ծրագրի իրականացման առաջնահերթ պայմաններից մեկը ՀՀ տարածքում Հյուսիս-Հարավ ճանապարհի շինարարության ավարտն է: Ուստի հողվածում լուսաբանվում են այդ ճանապարհի շինարարության ձգձգման պատճառները և դրանց հաղթահարման կազմակերպարարության մոտեցումները:



Սամվել ԱՎԵՏԻՍՅԱՆ

Տնտեսագիտության դոկտոր,
պրոֆեսոր

1978 թ. գերազանցությամբ ավարտել է ՀԳԻ տնտեսագիտական ֆակուլտետը, աշխատել արտադրությունում և սովորել ասպիրանտուրայում: 1990 թ. ստացել է տնտեսագիտության թեկնածուի, 2003 թ.՝ դոկտորի գիտական աստիճան, 2007 թ.՝ պրոֆեսորի գիտական կոչում: 1999 թ. ընտրվել է ՀՀ ԱԺ պատգամավոր: 2002-2011 թթ. աշխատել է ՀՀ գյուղատնտեսության նախարարի առաջին տեղակալ: 2013 թ.-ից աշխատում է ՀՊՏՀ «Ամբերդ» հետազոտական կենտրոնում, նախ՝ զբաղեցնելով տնօրենի և սոցիալ-տնտեսական ծրագրերի համակարգողի, ապա 2016 թ.-ից՝ «Ամբերդ» հետազոտական կենտրոնի «Ազգային մրցունակության և միջազգայնացման հետազոտություններ» ծրագրի տնօրենի պաշտոնները: Ներկայում նույն կենտրոնի ավագ փորձագետ է:

Հեղինակ է շուրջ 170 գիտական հոդվածների, 21 մենագրությունների և ուսումնական ձեռնարկների:

 <https://orcid.org/0000-0002-3019-4075>

Դեռևս ՀՀ անկախության հռչակման նախօրյակին հայ-ադրբեջանական հակասությունների սրման հետևանքով Հայաստանը հայտնվել էր արտաքին հաղորդակցության ուղիների օգտագործման դժվարությունների առաջ: Այս հիմնախնդիրն էլ ավելի սրվեց, երբ Թուրքիան, ի պաշտպանություն Ադրբեջանի նկրտումների, փակեց Հայաստանի հետ սահմանը և բազմակողմանիորեն աջակցեց Բաքու-Թբիլիսի-Կարս երկաթգծի կառուցմանը: Հետագա տարիներին ադրբեջանա-թուրքական կոալիցիան, առանձին դեպքերում՝ նաև Ռուսաստանի աջակցությամբ, սկսեց հետևողական քաղաքականություն վարել Հայաստանի շուրջ հաղորդակցության օղակը սեղմելու և մեր երկրի արտաքին առևտրի ներուժը չեզոքացնելու ուղղությամբ: Ի դեպ, այս քաղաքականությունը միջազգային հարթակներում ներկայացվում է այնպիսի խորամանկ դիվանագիտությամբ, որ տպավորություն է ստեղծվում, թե Հայաստանը չի գիտակցում իր շահերը և համառելով չի բացում, այսպես կոչված, «Զանգեզուրի միջանցքը», որը թույլ կտա վերագործարկել Երևան-Նախիջևան-Բաքու երկաթուղային և ավտոմոբիլային ճանապարհները: Մինչդեռ Հայաստանը, միջազգային նորմերին համապատասխան, պատրաստ է իր տարածքում վերահսկողության իրավունքով բացելու այդ ճանապարհի Սյունիքի հատվածը և ապահովելու ուղևորների ու բեռների փոխադրման անվտանգությունը: Իսկ ադրբեջանա-թուրքական կողմը, նաև Ռուսաստանի համաձայնությամբ, այլ հեռահար նպատակ ունի. Հայաստանին զրկել վերահսկողության իրավունքից, և այդ իրավունքը վերապահել Ռուսաստանին, իսկ հետագայում տիրանալ Իրանի հետ սահմանամերձ հատվածին ու նաև Սյունիքին:

Վերոնշյալի մասին են վկայում Ադրբեջանի նախագահի՝ «Արևմտյան Ադրբեջանի» մասին անթաքույց նկրտումները: Իհարկե, այս «հեռանկարը» բնավ շահավետ չէ Իրանի Իսլամական Հանրապետության համար, որի մասին նա բարձրաձայ-

նում է բոլոր մակարդակներում: Ավելին, մեր հարավային հարևանն աջակցում է Հայաստանի հետ առևտրատնտեսական հարաբերությունների զարգացման բոլոր ծրագրերին ու ջանքեր գործադրում դրանց նպաստող ենթակառուցվածքների զարգացման ուղղությամբ: Դրա լավագույն օրինակը Հյուսիս-Հարավ մայրուղով Օմանի ծոցի Չաբահար և Պարսից ծոցի Բանդար Աբբաս, Իմամ Խոմեյնի և Խորրամշահր նավահանգիստներին միանալու ծրագիրն է, որը ողջունում է Հնդկաստանը, և որը շահեկան է նաև Չինաստանի ու Արևելյան Ասիայի մյուս երկրների համար: Ի դեպ, 2018-2023 թթ. տվյալներով՝ հատկապես նշված երեք երկրների հետ ՀՀ առևտրաշրջանառությունն աճի միտում ունի (աղյուսակ 1-3), և հաղորդակցության բարելավման դեպքում դա ավելի լիարժեքորեն կդրսևորվի: Բավական է նշել, որ 2023 թ.-ին ՀՀ-ից ԻԻՀ ապրանքների արտահանումն ավելացել է քիչ, բայց ներմուծումը՝ 2,22 անգամ: Հնդկաստանի հետ այդ ցուցանիշները համապատասխանաբար կազմել են՝ 61,1 և 4,5 անգամ, իսկ Չինաստանի հետ՝ 3,9 և 2,5 անգամ: Իհարկե, Հյուսիս-Հարավ մայրուղու արդյունավետությունը գնահատելիս, բացի Հայաստանի հետ առևտրի ծավալների ավելացումից, անհրաժեշտ է հաշվի առնել արտաքին փոխադրումների համար սպասվող մուտքերը:

Հաշվի առնելով այն հանգամանքը, որ Հյուսիս-Հարավ մայրուղու կառուցման դեպքում Հայաստանի տարածքով իրանական բեռների փոխադրումը 9 ժամվա փոխարեն կտևի 5 ժամ, ինչպես նաև 1 կմ-ի հաշվով 1 տոննա բեռի փոխադրման արժեքը կնվազի 1,5-2 ԱՄՆ դոլար¹, դժվար չէ պատկերացնել, թե այս բեռնափոխադրումների ինչ աճ կարձանագրվի, եթե սահմանված ժամկետում կառուցվի Հյուսիս-Հարավ մայրուղին: Մինչդեռ աշխատանքները ձգձգվում են, և ավելի քան 10 տարվա ընթացքում պատրաստ է 556 կմ երկարությամբ ճանապարհի ընդամենը 10 տոկոսը: Այդուհանդերձ, վերջին մեկ տարվա ընթացքում նկատելիորեն ակտիվացել է այս մայրուղու շինարարությունը,

¹ Որքան կշահեր Հայաստանը, եթե Հյուսիս-Հարավ ժամանակին կառուցվեր, <https://hy.armradio.am/archives/567827>

ԱՂՅՈՒՍԱԿ 1

ՀՀ և Իրանի Իսլամական Հանրապետության արտաքին առևտուրը, 2018-2023 թթ. (հազ. ԱՄՆ դոլար)²

Տարի	Արտահանում	Ներմուծում (ըստ ծագման երկրի)	Ներմուծում (ըստ արտահանող երկրի)
2023	94549.8	597947.0	612072.3
2022	10370.5	599821.7	601528.5
2021	65519.2	437976.4	439572.7
2020	84557.2	317183.6	317784.9
2019	83864.7	325257.0	325795.5
2018	94203.6	269341.4	266441.0

ԱՂՅՈՒՍԱԿ 2

ՀՀ և Հնդկաստանի արտաքին առևտուրը, 2018-2023 թթ. (հազ. ԱՄՆ դոլար)³

Տարի	Արտահանում	Ներմուծում (ըստ ծագման երկրի)	Ներմուծում (ըստ արտահանող երկրի)
2023	34593.0	349803.3	133891.6
2022	99421.6	259200.9	80771.7
2021	126697.4	89434.1	54567.7
2020	73446.8	85282.4	54696.2
2019	3490.0	128296.9	81309.2
2018	566.1	77791.6	51424.1

ԱՂՅՈՒՍԱԿ 3

ՀՀ և Չինաստանի արտաքին առևտուրը, 2018-2023 թթ. (հազ. ԱՄՆ դոլար)⁴

Տարի	Արտահանում	Ներմուծում (ըստ ծագման երկրի)	Ներմուծում (ըստ արտահանող երկրի)
2023	425350.6	1678979.7	951212.2
2022	389504.7	1383675.7	698075.8
2021	393183.1	867617.4	551819.7
2020	289825.9	674176.1	437285.1
2019	193709.7	751428.7	463302.8
2018	107222.4	663586.7	382820.6

որին նպաստել է հատկապես Իրանի և Հնդկաստանի շահագրգիռ վերաբերմունքը: Նախ՝ Իրանական կողմը հայտարարել է. «Հայաստանի տարածքով երթուղին ավելի կարճ է, և եթե մենք կարողանանք նվազեցնել տուրքերն ու գանձումները և փոխըմբռնման հանգել այն հարցերի շուրջ, որոնց բախվում են վարորդները, ապա այդ երթուղով բեռնափոխադրումների հոսքը կտրուկ կավելանա, Հայաստանի եկամուտները կավելանան, և այն կդառնա տարածաշրջանային տրանսպորտային

հանգույց»⁵: Բացի այդ, նշվում է, որ Ծոցի միացումը Սև ծովին կմիացնի չորս հիմնական ծովային ավազաններ, մասնավորապես՝ Օմանի ծոցը, Կասպից ծովը (Իրան-Ադրբեջան), Սև ծովը (Վրաստան, Բուլղարիա) և Միջերկրական ծովը (Հունաստան): Հարավային Կովկասում Հայաստանը միակ երկիրն է, որ ԵԱՏՄ անդամ է և հետևաբար՝ ծառայում է որպես ուղիղ կամուրջ Իրանի և այդ միության միջև, ինչն ընդգծում է Պարսից ծոց-Սև ծով միջազգային տրանսպորտային և

² <https://armstat.am/am/?nid=717&thid%5B%5D=4&years%5B%5D=2022&year%5B%5D=2022&submit>

³ Նույն տեղում:

⁴ Նույն տեղում:

⁵ https://arminfo.info/full_news.php?id=81216&lang=1

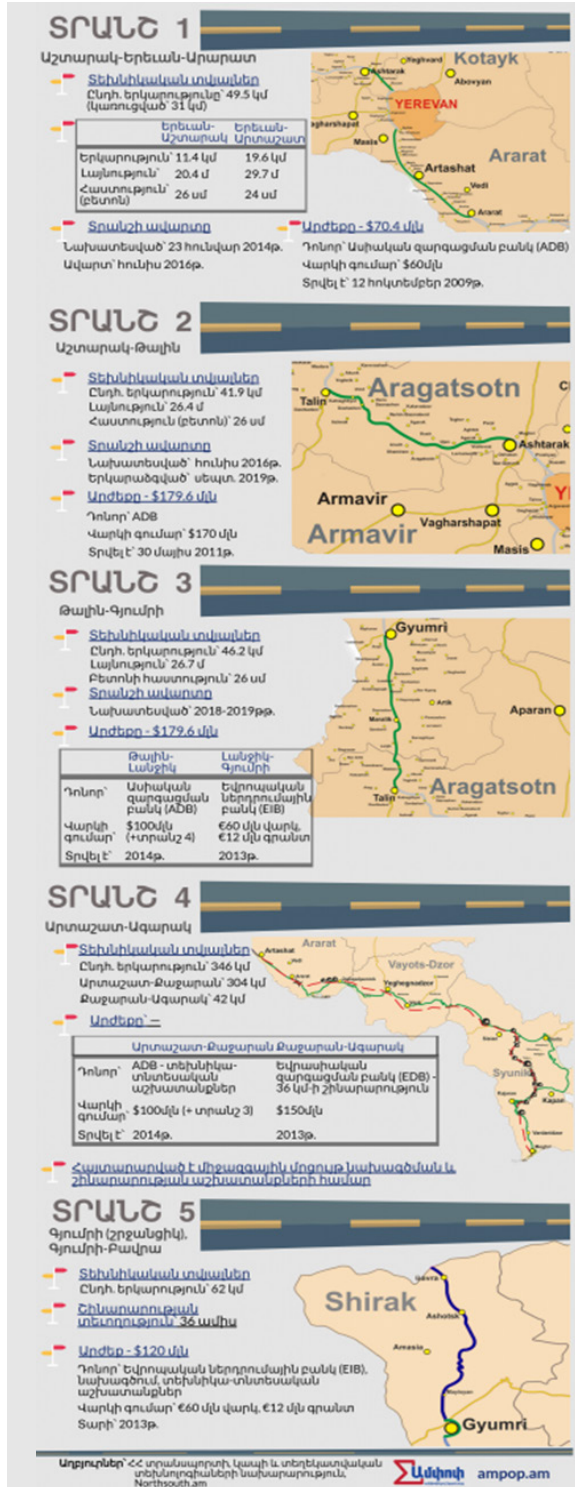
տարանցիկ միջանցքի կարևորությունն Իրանի համար⁶:

Ինչ վերաբերում է Հնդկաստանին, ապա դեռևս 2021 թվականի մարտին Իրանում Հնդկաստանի դեսպանը հայտարարել էր, որ երկիրը պատրաստվում է Հայաստանը ներառել իրանական Չաբահար նավահանգստով ստեղծվող «Հյուսիս-Հարավ» տրանսպորտային միջանցքում: Որպես բարձր մակարդակի պատասխան այս առաջարկին՝ 2023 թվականի մայիսին ՀՀ վարչապետի որոշմամբ ստեղծվել է միջգերատեսչական աշխատանքային խումբ, որը պետք է քննարկի միջազգային մուլտիմոդալ արագընթաց երթուղու գործարկման և Իրանի Չաբահար նավահանգրստում օպերատորական գործունեության իրականացման հարցերը⁷:

Փորձենք ուսումնասիրել այդ ճանապարհի կառուցման ընթացքն ու, ըստ հիմնական տրանշների, շինարարական աշխատանքների ձգձգման պատճառներն ու հետևանքները:

«Հյուսիս-Հարավ» ներդրումային ծրագրի իրականացման 12-ամյա ժամանակահատվածում կառուցվել է 49,7 կմ ճանապարհ: Մասնավորապես՝ Տրանշ-1-ի շրջանակում շահագործման են հանձնվել Երևան-Աշտարակ (11,4 կմ) և Երևան-Արտաշատ (19,6 կմ) հատվածները, ևս 18,7 կմ կառուցվել է Տրանշ-3-ի (Թալին-Լանջիկ) շրջանակում:

Այսօր շինարարական աշխատանքներ են կատարվում 8-կիլոմետրանոց Տրանշ-2 ճանապարհի վրա՝ շրջանցելով Ագարակի հնավայրը, Աշտարակ-Թալին 34-կիլոմետրանոց հատվածը, ինչպես նաև Լանջիկ-Գյումրի (Տրանշ-3)՝ 23-կիլոմետրանոց, Քաջարան-Ագարակ (Տրանշ 4)՝ 32-կիլոմետրանոց հատվածներում: Շուտով մրցույթ կհայտարարվի Քաջարանի թունելի (մոտ 7 կմ երկարությամբ) կառուցման և գործող Մ-2 Երևան-Երասխ-Գորիս-Մեղրի-Իրան սահմանի 4 կմ հատվածի վերակառուցման աշխատանքների համար: Այս ճանապարհի վերակառուցումը նախատեսվում է սկսել միայն 2025 թվականին: Նույն



⁶ Նույն տեղում:

⁷ ՀՀ վարչապետի 8-ը մայիսի, 2023 թվականի «Միջգերատեսչական աշխատանքային խումբ ստեղծելու, դրա անհատական կազմը և աշխատակարգը հաստատելու մասին» N486-Ա որոշումը, <https://www.irtek.am/views/act.aspx?aid=121239>

թվականին նախատեսվում է մեկնարկել նաև Հյուսիս-Հարավ ճանապարհային միջանցքի 4-րդ տրանշի մոտ 60 կմ երկարությամբ Սիսիան-Քաջարան ճանապարհի նոր հատվածի կառուցման աշխատանքը (ներառյալ Բարգուշատի թունելը):

Այդ աշխատանքները կիրականացվեն երեք ենթաբաժնով՝ հյուսիսային հատված՝ 27,12, Բարգուշատի թունելի մի հատված՝ 8,65 և հարավային հատված՝ 24,25 կմ երկարությամբ: Ընդհանուր առմամբ, ճանապարհահատվածի երեք ենթաբաժինների կառուցման համար կպահանջվեն 708 մլն եվրո վարկային միջոցներ: Հարավային ենթաբաժինը նախատեսվում է իրականացնել Վերակառուցման և զարգացման եվրոպական բանկի (ՎԶԵԲ) և Եվրոպական ներդրումային բանկի (ԵՆԲ) համատեղ ֆինանսավորմամբ: ՎԶԵԲ-ի կողմից ներկայացված նախնական ծրագրի համաձայն՝ հարավային հատվածի ֆինանսավորման համար անհրաժեշտ վարկային միջոցները 373 մլն եվրո են, որից 236 մլն եվրոն նախատեսվում է ներգրավել ՎԶԵԲ-ից, իսկ մնացած 137 մլն եվրոն՝ ԵՆԲ-ից: Նախագծի իրականացման ընթացքում կկառուցվեն եռագիծ ճանապարհներ՝ ասֆալտբետոնե ծածկով, ինչպես նաև 5 թունել, 11 կամուրջ, 68 պարիսպ և 43 հենապատ: Նախագծի ավարտի ամսաթիվը 2032 թվականի նոյեմբերն է:

Հարավային հատվածի կառուցման ողջ նախագծի նախահաշվային արժեքը կազմելու է 452 մլն եվրո, որից 373 մլն եվրոն վարկային միջոցներ են, իսկ մնացած 79 մլն եվրոն՝ ՀՀ կառավարության համաֆինանսավորումը⁸:

Ընդհանուր առմամբ, ինչպես հայտնել է ՀՀ ֆինանսների նախարարությունը, «Հյուսիս-Հարավ» ծրագրի մեկնարկից ի վեր Հայաստանը դրա իրականացման համար ներգրավել է 800,74 մլն ԱՄՆ դոլար⁹:

Այսպես՝ Տրանշ 1-ի շրջանակում (Երևան-Աշտարակ, Երևան-Արտաշատ ճանապարհի հատված) Ասիական զարգացման բանկից (ԱԶԲ) ներգրավվել են 38,44 մլն SDR և 50,65 մլն ԱՄՆ դոլարի վարկային մի-

ջոցներ (միջոցների օգտագործման վերջնաժամկետ՝ 30.06.2017 թ.): Վարկի գումարից մոտ 43 հազար ԱՄՆ դոլարը չեղարկվել է վարկային միջոցներից: Առաջին տրանշի շրջանակում պետական համաֆինանսավորումը կազմել է մոտ 10 մլն ԱՄՆ դոլար:

Տրանշ 2-ի (Աշտարակ-Թալին) իրականացման համար ԱԶԲ-ն 2024 թ. կրկին տրամադրել է 170 մլն ԱՄՆ դոլարի վարկ, իսկ պետական համաֆինանսավորումը կազմել է մոտ 40 մլն ԱՄՆ դոլար:

Տրանշ 3-ի համար (Թալին-Լանջիկ, Լանջիկ-Գյումրի) ԱԶԲ-ն տրամադրել է 100 մլն ԱՄՆ դոլար, որից օգտագործվել է շուրջ 75 մլն-ը (միջոցների օգտագործման վերջնաժամկետ՝ 31.12.2024 թ.), ԵՆԲ-ից ստացվել է 60 մլն եվրո (64,3 մլն ԱՄՆ դոլար): Եվրոպական հարևանության և գործընկերության գործիքի (ENPI) շրջանակում ստացվել է 6 մլն եվրո (6,43 մլն ԱՄՆ դոլար) դրամաշնորհ: Այս տրանշի շրջանակում ՀՀ համաֆինանսավորումը կազմել է գրեթե 50 մլն ԱՄՆ դոլար:

Տրանշ 4-ի համար (Արտաշատ-Ագարակ ճանապարհի հատված) ԵԶԲ-ից (EFSD) փոխառու միջոցները կազմել են 150 մլն ԱՄՆ դոլար, որից օգտագործվել է շուրջ 2,5 մլն-ը (միջոցների օգտագործման վերջնաժամկետ՝ 30.12.2026 թ.): Հայաստանը ՎԶԵԲ-ից կներգրավի ևս 236 մլն եվրո (252,92 մլն ԱՄՆ դոլար) (միջոցների օգտագործման վերջնաժամկետ՝ 15.05.2032 թ.): Համաձայնագիրը ստորագրվել է մայիսի 15-ին՝ Երևանում, ՎԶԵԲ-ի 33-րդ տարեկան հանդիպման շրջանակում: 4-րդ տրանշի շրջանակում ՀՀ համաֆինանսավորումը սույն թվականի ապրիլի 30-ի դրությամբ կազմել է մոտ 131 մլն ԱՄՆ դոլար:

ՀՀ ֆինանսների նախարարության տրվյալներով՝ Հայաստանը նախատեսում է առաջիկայում ավելի շատ միջոցներ ներգրավել միջազգային գործընկերներից: Այսպիսով՝ արդեն պաշտոնական հայտ է ներկայացվել Եվրոպական ներդրումային բանկից 236 մլն եվրո վարկ ստանալու համար՝ Սիսիան-Քաջարան ճանապար-

⁸ Հայաստանը ՎԶԵԲ-ից 236 մլն եվրոյի վարկ կստանա Սիսիան-Քաջարան ճանապարհի կառուցման համար, <http://www.armbanks.am/hy/2024/10/24/157729/>

⁹ Արմինֆո. «Հյուսիս-Հարավ» ծրագրի շինարարական ողիսականը. 12 տարում հանձնվել է ճանապարհի ընդամենը 10 տոկոսը, <https://ejc.am/hy/article/21677>



ՆԿԱՐ 2

Զաբախար նավահանգստի ընդհանուր տեսքը

հահատվածի (հյուսիսային և հարավային ենթաբաժիններ) շինարարության համար:

Նախնական պայմանավորվածություն կա Կայունացման և զարգացման Եվրասիական հիմնադրամի (EFSD) հետ՝ Քաջարանի թունելի կառուցման համար 200 մլն ԱՄՆ դոլարի վարկ ստանալու վերաբերյալ: Նախնական պայմանավորվածություն կա նաև Զարգացման ֆրանսիական գործակալության և ՕՊԵԿ-ի Միջազգային զարգացման հիմնադրամի հետ Բարգուշատի թունելի շինարարությունը ֆինանսավորելու նպատակով միջոցներ հայթայթելու համար (գումարը պետք է որոշվի):

Թե որքան ավելի շատ միջոցներ կպահանջվեն ամբողջ ներդրումային ծրագրի ֆինանսավորման համար, ինչպես նաև՝ երբ հնարավոր կլինի ավարտին հասցնել նախագիծը, այսօր բաց հարցեր են: Ինչպես մի առիթով հայտնել էր ՀՀ տարածքային կառավարման և ենթակառուցվածքների նախարար Գնել Սանոսյանը, հնարավոր չէ գնահատել ամբողջ ծրագրի արժեքը, քանի որ դեռ կան տարածքներ, որոնց համար նախագծային նախահաշիվներ չկան: Մասնավորապես՝ դեռ չկա Արտաշատ-Սիսիան 170 կմ ճանապարհի նախագիծը, «չնայած կա պատկերացում, թե ինչպես է անցնելու այս ճանապարհը»:

Միաժամանակ, ՀՀ տարածքային կառավարման և ենթակառուցվածքների նախարարությունը վստահ է, որ ծրագրի իրականացման ակտիվ փուլը տեղի կունենա 2025-2030 թվականներին¹⁰:

«Հյուսիս-Հարավ» ծրագրում առանցքային է Սիսիան-Քաջարան հատվածը: Սիսիանից Քաջարան ներկայիս գործող ճանապարհը միջինում ունի մոտ 50 կմ/ժ արագություն: Նոր ճանապարհը հնարավոր կլինի անցնել 100 կմ/ժ արագությամբ՝ շուրջ 2 ժամ պակաս տևողությամբ: Բացի այդ, դա կլինի բարեկարգ, ժամանակակից չափանիշներին բավարարող և անվտանգ, ինչը, ռազմավարական և տնտեսական առումով, շատ կարևոր է: Ծրագրի իրականացման համար նշվում է 6 տարի ժամկետ: Դա ամբողջովին նոր ճանապարհահատված է, որտեղ կան շուրջ 4,7 կմ ընդհանուր երկարությամբ 27 կամուրջ, 12 կմ-ից ավելի թունելային հատվածներ (5 թունել, որից մեկը՝ 8.6 կմ երկարությամբ):

Հյուսիս-Հարավ մայրուղու նպատակն է ապահովել Փոթիի նավահանգստից մինչև Զաբախար նավահանգիստ ավտոմոբիլային արագընթաց ու բարեկարգ ճանապարհ: Ամենաբարձր մակարդակով Իրանը հայտարարել է, որ պատրաստ է ամեն կերպ աջակցելու Հայաստանին «Հյուսիս-

¹⁰ Строительная одиссея программы «Север-Юг»: за 12 лет сдано лишь 10% дороги; https://finport.am/full_news.php?id=50494

Հարավ» ՄՏՄ-ի միջոցով դեպի ծով ելք ունենալուն¹¹: Ավելին, Հնդկաստանի հետ համատեղ հայտարարել են, որ Չաբահարի նավահանգստի միասնական շահագործումը շատ մեծ հնարավորություն է ստեղծում Հայաստանի համար, քանի որ Հայաստանը կարող է հանդես գալ որպես այլընտրանքային երթուղի Իրանի և Հնդկաստանի համար՝ այս երկու երկրներին կապելով Եվրոպայի հետ, միաժամանակ, կրճատելով Իրանի կախվածությունը Թուրքիայից և մասամբ՝ Ռուսաստանից, որը փորձում է Իրանին ստիպել Ադրբեյջանի տարածքով իր առևտրային կապը պահպանել Ռուսաստանի և Միջին Ասիայի տարածաշրջանի երկրների հետ¹²:

Այսպիսով՝ ուսումնասիրությունը ցույց է տալիս, որ Հյուսիս-Հարավ մայրուղու միջոցով Հայաստանը կարող է լուծել ոչ միայն տնտեսական, այլև ռազմական և քաղաքական մի շարք կարևոր խնդիրներ: Այս ճանապարհը կոչված է կապող օղակ դառնալու Արևմտյան Եվրոպայի և Հարավային Ասիայի ու Ծոցի երկրների միջև, հնարավորինս հաղթահարել դեպի ծով ելք չունենալու ՀՀ սահմանափակումները:

Այսպիսի կարևորագույն դերակատարումով հանդերձ, շուրջ 12 տարի ձգձգվում է մայրուղու շինարարությունը: Վերջինս այն աստիճանի արտառոց երևույթ է, որ բազմաթիվ կասկածների տեղիք է տալիս: Ի դեպ, դա չի կարելի բացատրել աշխարհաքաղաքական, տնտեսական կամ ֆինանսական պատճառներով, քանի որ իրականում դրանք հաղթահարվում են: Այստեղ չի բացառվում զուտ թշնամական ուժերի միջամտության գործոնը, որը թեև դժվար է բացահայտել, բայց չափազանց անհրաժեշտ և անհետաձգելի է:

Այս հոդվածը հրապարակային նյութերի հիման վրա կատարված վերլուծություն է, որտեղ շեշտադրվում են «Հյուսիս-Հարավ» ծրագրի կարևորությունը և ուշացման պատճառների խորքային բացահայտման հրամայականը:

¹¹ Հնդկաստանն ու Իրանը համաձայնագիր են ստորագրել Չաբահար նավահանգստի զարգացման վերաբերյալ, <https://news.am/arm/news/837661.html>

¹² ՀՀ-ն հնարավորություն է ստանում հանդես գալու որպես այլընտրանքային երթուղի Իրանի և Հնդկաստանի համար՝ կապելով Եվրոպայի հետ, <https://www.1in.am/3268383.html>

ՕԳՏԱԳՈՐԾՎԱԾ ԳՐԱԿԱՆՈՒԹՅՈՒՆ

1. Որքան կշահեր Հայաստանը, եթե Հյուսիս-Հարավ ժամանակին կառուցվեր, <https://hy.armradio.am/archives/567827>
2. Հայաստանն անարգել կարող է օգտվել իրանական Չաբահար և Բենդեր Աբբաս նավահանգիստներից. ԻԻՀ դեսպան, https://arminfo.info/full_news.php?id=81216&lang=1
3. ՀՀ վարչապետի 2023 թվականի մայիսի 8-ի «Միջգերատեսչական աշխատանքային խումբ ստեղծելու, դրա անհատական կազմը և աշխատակարգը հաստատելու մասին» N486-Ա որոշումը, <https://www.irtek.am/views/act.aspx?aid=121239>
4. Строительная одиссея программы <Север-Юг>: за 12 лет сдано лишь 10% дороги https://finport.am/full_news.php?id=50494
5. Հնդկաստանն ու Իրանը համաձայնագիր են ստորագրել Չաբահար նավահանգստի զարգացման վերաբերյալ, <https://news.am/arm/news/837661.html>
6. ՀՀ-ն հնարավորություն է ստանում հանդես գալու որպես այլընտրանքային երթուղի Իրանի և Հնդկաստանի համար՝ կապելով Եվրոպայի հետ, <https://www.1in.am/3268383.html>
7. <https://armstat.am/am/?nid=717&thid%5B%5D=4&-years%5B%5D=2022&year%5B%5D=2022&submit>

Самвел АВЕТИСЯН*Старший эксперт исследовательского центра «Амберд», АГЭУ,
доктор экономических наук, профессор*

АРМЕНИЯ И МИР

**ЭКСПЛУАТАЦИЯ АВТОМАГИСТРАЛИ СЕВЕР-ЮГ КАК НЕОБХОДИМОЕ УСЛОВИЕ
ПОЛНОЦЕННОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ АРМЕНИЕЙ ПОРТА ЧАБАХАР**

Практически во всех документах инвестиционной программы автодороги «Север-Юг» подчеркивается, что основной задачей автодороги является обеспечение выхода к Черному морю через территории Армении и Грузии, а затем и к европейским странам. Еще одной амбициозной задачей проекта является улучшение дорожного сообщения Европа-Южный Кавказ-Азия. Этот вопрос приобретает совершенно новое значение после того, как Индия и Иран подписали соглашение о развитии порта Чабахар.

Тем более, в условиях геополитических изменений, российско-украинской войны, террористической деятельности йеменских хуситов в Суэцком канале эта дорога важна для безопасной и недорогой перевозки грузов между Китаем, Индией, Ираном, Юго-Восточной Азией и портов Поти, Варна, Констанца. Расчеты обоснования проекта показывают, что в случае строительства автодорожного коридора Север-Юг (556 км) перевозка иранских грузов по территории Армении займет 5 часов вместо 9 часов, а стоимость перевозки 1 т/км. снизится на 1,5-2 доллара США. Однако, одним из приоритетных условий реализации этого проекта является завершение строительства дороги Север-Юг на территории РА. В связи с этим, в данной статье освещены проблемы, связанные с задержкой строительства этой дороги и организационно-экономические вопросы их преодоления.

Ключевые слова: *шоссе, порт, инвестиции, грузоперевозки, сотрудничество, логистика, программа, связь*

Samvel AVETISYAN*Senior Expert at «Amberd» Research Center, ASUE,
Doctor of Economic Sciences, Professor*

ARMENIA AND THE WORLD

**OPERATION OF THE NORTH-SOUTH HIGHWAY AS A PREREQUISITE FOR ARMENIA'S FULL
UTILIZATION OF CHABAHAR PORT**

Almost all documents related to the North-South highway investment program emphasize that its main objective is to provide access to the Black Sea via the territories of Armenia and Georgia, and then to European countries. Another ambitious goal of the project is to improve the road connection between Europe, the South Caucasus, and Asia. This issue takes on a completely new meaning after India and Iran signed an agreement on developing the Chabahar port. Moreover, in the context of geopolitical changes, the Russian-Ukrainian war, the terrorist activities of the Yemeni Houthis in the Suez Canal, this road is important for the safe and inexpensive transportation of goods between China, India, Iran, Southeast Asia and the ports of Poti, Varna, Constanta.

Calculations of the project show that in the case of the constructing the North-South highway corridor (556 km), the transportation of Iranian goods through the territory of Armenia will take 5 hours instead of 9 hours, and the cost of transportation of 1 t/km will decrease by 1.5-2 US dollars. However, a key prerequisite for the implementation of this project is the completion of the construction of the North-South road within the territory of the Republic of Armenia. This paper highlights the problems associated with the delay in the construction of this road and the organizational and economic issues necessary to overcome them.

Keywords: *highway, port, investment, freight, cooperation, logistics, program, communication*