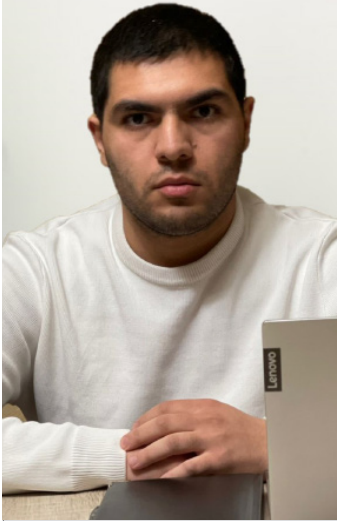


ՆՈՐ ԵՐԿԱԹԳԾԻ ԿԱՌՈՒՑՈՒՄՆ ԱԴԻԲԵՋԱՆՈՎ.

ՌՈՒՍԱՍՏԱՆԻ
ԹՇՆԱՄԱՆՔԸ, ԹԵ՛
ՏՆՏԵՍԱԿԱՆ ՇԱՀԵՐ

DOI: 10.52174/2579-2989_2024.4-88



Ալիկ ԹՈՐՈՍՅԱՆ

ՀՊՏՀ
ասպիրանտ

Ավարտել է ՀՊՏՀ բակալավրիալը՝ «Տնտեսագիտություն» մասնագիտությամբ, ապա՝ «Մակրոտնտեսական վերլուծություն» մագիստրոսական ծրագիրը: Ներկայումս սովորում է ասպիրանտուրա ՀՊՏՀ տնտեսագիտության տնտեսական ամբիոնում: 2024 թվականից աշխատում է «Ամբերդ» հեղինակական կենտրոնում որպես կրպակներ հեղինակող:



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

Հիմնաբառեր. «Հյուսիս-Հարավ» տրանսպորտային միջանցք, Ռուսաստան, Մերձավոր Արևելք, BRICS, տնտեսական շահեր

«Հյուսիս-Հարավ» տրանսպորտային միջանցքը վերջին տարիներին փորձագետների շրջանում ամենաքննարկվող թեմաներից է: Այս նախագիծը զարգացման լուրջ հնարավորություններ է ստեղծում ծրագրին մասնակից երկրների համար: Սկզբնական շրջանում դա նախատեսված է եղել Ռուսաստանի, Հնդկաստանի և Իրանի միջև փոխադարձ առևտրի համար, սակայն հետագայում դրան միացել են նաև Հայաստանը, Ադրբեջանը, Ղազախստանը և Բելառուսը: Վերջին շրջանում նախագծի շրջանակում ամենաակտիվ քննարկվող հարցն առնչվում է Ադրբեջանով անցնող երկաթուղու կառուցմանը: 2023 թվականին Ռուսաստանը և Իրանը համաձայնագիր ստորագրեցին այս երկաթգծի կառուցման համար: Սակայն, ինչո՞ւ Ռուսաստանը որոշում ընդունեց Իրանի հետ իր առևտուրն իրականացնել Ադրբեջանի տարածքով: Պատասխանելու համար այս հարցին հողվածում նախ՝ ուսումնասիրվել է, թե ինչու է Ռուսաստանը ցանկանում Մերձավոր Արևելքի հետ ճանապարհները կառուցել Կովկասով, ապա կարարվել եզրակացություն, թե ինչու Ռուսաստանը չընտրեց Հայաստանը՝ Կովկասով անցնող ճանապարհների կառուցման համար:

2002 թվականի մայիսի 16-ին Ռուսաստանի, Հնդկաստանի և Իրանի միջև ստորագրվեց միջկառավարական համաձայնագիր «Հյուսիս-Հարավ» տրանսպորտային միջանցքի վերաբերյալ: Նախագծի հիմնական նպատակն էր Հնդկաստանից մինչև Ռուսաստան տրանսպորտային երթուղիների կրճատմամբ ավելացնել այս երկրների միջև առևտրաշրջանա-

ռության ծավալը¹: Հետագայում նախագծին միացան Հայաստանը, Ադրբեջանը, Ղազախստանը և Բելառուսը: Հնդկաստանի և Ռուսաստանի միջև կապը, մինչև այս նախագիծը, ապահովվում էր ծովային ճանապարհով՝ անցնելով Հնդկական օվկիանոսով, Արաբական ծովով, Բաբ Ալ-Մանդաբ նեղուցով, Կարմիր ծովով, Սուեզի ջրանցքով դեպի Միջերկրական ծով, որտեղից էլ՝ կամ Բոսֆորի նեղուցով դեպի Սև ծով և Ռուսաստան, կամ Զիբրալթարի նեղուցով՝ դեպի Ատլանտյան օվկիանոս, շրջանցելով ամբողջ Եվրոպան, դեպի Ռուսաստան:

Վերջին շրջանում, սակայն, ավելի ակտիվ կերպով քննարկվում է Ադրբեջանով անցնող հատվածի «ճակատագիրն» ըստ այս նախագծի:

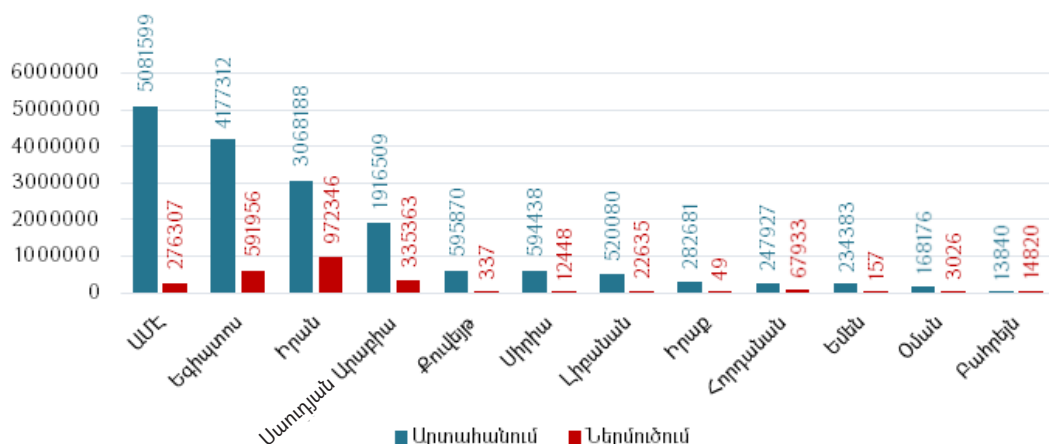
Նախագծի շրջանակում նախատեսվում է կառուցել Ռաշտ-Աստարա երկաթգիծը, որը, միանալով իրանական և ադրբեջանական երկաթուղային ցանցին, պետք է իրանական Բանդար Աբբաս նավահանգիստը կապի Ռուսաստանի հետ²: 2023 թվականի մայիսին Իրանի և Ռուսաստանի միջև ստորագրվեց համաձայնագիր, ըստ որի՝ նախատեսվում է 1,6 միլիարդ եվրո ներդնել Ռաշտ-Աստարա երկաթգծի կա-

ռուցման մեջ: Նախագծի ավարտը նախանշվում է մինչև 2027 թվականը:

Թեև Հայաստանը «Հյուսիս-Հարավ» տրանսպորտային միջանցքի նախագծի մի մասն է, Հայաստանի ներգրավվածությունը դրանում այս պահին ոչ այնքան ակտիվ է: Հասկանալու համար, թե ինչու Ռուսաստանը նախընտրեց հենց Ադրբեջանով անցնող ճանապարհը, անհրաժեշտ է նախ՝ հասկանալ, թե Ռուսաստանն ինչն է ցանկանում Իրանի հետ իր ճանապարհները կառուցել Կովկասով:

Թեև «Հյուսիս-Հարավ» տրանսպորտային միջանցքը սկզբնապես նախատեսված է եղել Իրանի, Հնդկաստանի և Ռուսաստանի միջև կապ ապահովելու համար, սակայն դա կարող է նոր հնարավորություններ ընձեռել զարգացնելու առևտուրը Ռուսաստանի և աշխարհի մի շարք երկրների միջև:

Առաջին հերթին, այս միջանցքը Ռուսաստանին հնարավորություն կտա զարգացնելու առևտուրը Մերձավոր Արևելքի, մասնավորապես՝ Իրանի, Իրաքի, Սիրիայի, արաբական և այլ երկրների հետ: Գծապատկեր 1-ում ներկայացված է Ռուսաստանի առևտրաշրջանառությունը Մերձավոր Արևելքի երկրների հետ:



ԳԾԱՊԱՏԿԵՐ 1

Ռուսաստանի և Մերձավոր Արևելքի երկրների միջև առևտրաշրջանառությունը, 2021 թ. (1000 ԱՄՆ դոլար)³

¹ "The North-South corridor: Prospects of multilateral trade in Eurasia". Russia & India Report. 14 March 2012. https://www.rbth.com/articles/2012/03/14/the_north-south_corridor_prospects_of_multilateral_trade_in_eurasia_15134

² "Russia and Iran ink deal for rail link as part of intercontinental trade route". The Times of Israel, Toi Staff, 17 May 2023 - <https://www.timesofisrael.com/russia-and-iran-ink-deal-for-rail-link-as-part-of-intercontinental-trade-route/>

³ International Trade Center, Trade Map, Export and Import of Russian Federation, 2021 - www.trademap.org

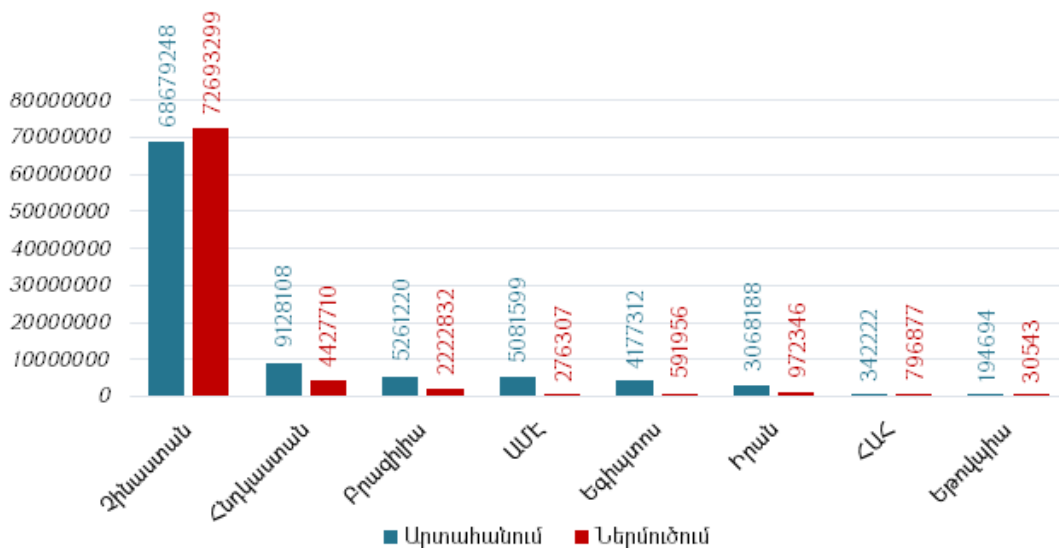
Կարելի է նկատել, որ Ռուսաստանը ամենամեծ առևտրաշրջանառություն ունի ԱՄԷ-ի հետ, որը 2021 թվականին կազմել է 5,4 միլիարդ ԱՄՆ դոլար: Երկրորդը Եգիպտոսն է՝ 4,8 միլիարդ, իսկ երրորդը՝ Իրանը՝ 4,04 միլիարդ ԱՄՆ դոլար առևտրաշրջանառությամբ: Սակայն, ընդհանուր առմամբ, Մերձավոր Արևելքի երկրների հետ Ռուսաստանի առևտրաշրջանառությունը փոքր տեսակարար կշիռ ունի Ռուսաստանի ընդհանուր առևտրում: Դեպի Մերձավոր Արևելքի երկրներ Ռուսաստանի արտահանումն ընդհանուր արտահանման 3,43 տոկոսն է, իսկ ներմուծումը՝ ընդհանուր ներմուծման 0,78 տոկոսը: Այդուհանդերձ, Մերձավոր Արևելքի երկրների հետ Ռուսաստանի առևտուրը զարգացման լուրջ հեռանկարներ ունի: Վերջին 20 տարիներին Ռուսաստանի առևտրաշրջանառությունը Մերձավոր Արևելքի երկրների հետ աճում է ավելի արագորեն, քան Ռուսաստանի ընդհանուր առևտրաշրջանառությունը: 2001-2021 թվականներին դեպի Մերձավոր Արևելք Ռուսաստանի արտահանումը միջինում աճել է տարեկան 12,1, իսկ Ռուսաստանի ընդհանուր արտահանումը՝ 11,3 տոկոսով: Մերձավոր Արևելքից Ռուսաստանի ներմուծումը վեր-

ջին 20 տարիներին միջինում աճել է տարեկան 21, իսկ ընդհանուր ներմուծումը՝ 13,1 տոկոսով:

Հատկանշական է, որ հատկապես BRICS-ի անդամ երկրների հետ Ռուսաստանի առևտրաշրջանառությունը զարգացման լուրջ հեռանկարներ ունի: BRICS-ի անդամ երկրներից միայն Չինաստանի հետ Ռուսաստանն ունի ընդհանուր սահման, որը նրանց հնարավորություն է տալիս իրականացնելու փոխադարձ առևտուր սահմանով: Մյուս երկրների հետ առևտուրը հիմնականում կատարվում է ծովային ճանապարհով: Գծապատկեր 2-ում ներկայացված է Ռուսաստանի և BRICS-ի անդամ երկրների միջև առևտրաշրջանառությունը 2021 թվականին:

BRICS-ի անդամ երկրներից Ռուսաստանն ամենամեծ առևտրաշրջանառությունն ունի Չինաստանի հետ, որը 2021 թվականին կազմել է 141,4 միլիարդ ԱՄՆ դոլար: Հաջորդը Հնդկաստանն է, որի հետ Ռուսաստանի առևտրաշրջանառությունը 13,6 միլիարդ ԱՄՆ դոլար է, իսկ երրորդը՝ Բրազիլիան՝ 7,5 միլիարդ ԱՄՆ դոլար:

BRICS-ի անդամ երկրների հետ Ռուսաստանի առևտրաշրջանառությունը կազմում է նրա ընդհանուր առևտրաշրջանա-



ԳԾԱՊԱՏԿԵՐ 2

Ռուսաստանի և BRICS անդամ երկրների միջև առևտրաշրջանառությունը, 2021 թ. (ԱՄՆ դոլար)⁴

⁴ International Trade Center, Trade Map, Export and Import of Russian Federation, 2021 - www.trademap.org

ռության 22,64 տոկոսը: Այս երկրները Ռուսաստանի գլխավոր առևտրային գործընկերներից են, և նրանց հետ առևտուրը զարգանում է ավելի արագ տեմպերով, քան մյուս երկրների հետ: 2001-2021 թվականների ընթացքում դեպի BRICS-ի անդամ երկրներ Ռուսաստանի արտահանումը միջինում աճել է տարեկան 14,2, իսկ Ռուսաստանի ընդհանուր արտահանումը՝ 11,3 տոկոսով: BRICS-ի անդամ երկրներից Ռուսաստանի ներմուծումը վերջին 20 տարիներին միջինում աճել է տարեկան 20,2, իսկ ընդհանուր ներմուծումը՝ 13,1 տոկոսով:

Հարց է ծագում՝ ինչն է պատճառը, որ Ռուսաստանը ցանկանում է հենց Կովկասով անցնող ճանապարհը, քանի որ կան նաև այլ ճանապարհներ, որոնք մինչև օրս էլ գործում են: Ինչպես արդեն նշվել է, այդ ճանապարհներից մեկն անցնում է Արաբական ծովով, Բաբ Ալ-Մանդաբ նեղուցով, Կարմիր ծովով, Սուեզի ջրանցքով դեպի Միջերկրական ծով, որտեղից Զիրթարի նեղուցով, շրջանցելով ամբողջ Եվրոպան, դեպի Ռուսաստան: Այս ծովային ճանապարհի հիմնական թերությունը երկարությունն է: Դա շրջանցում է ամբողջ Եվրոպա մայրցամաքը՝ Ռուսաստան հասնելու համար: Քանի որ այս ճանապարհին ավելի երկար է, քան մյուսները, հետևաբար՝ ավելի թանկ է և ժամանակատար: Մյուս ծովային ճանապարհն անցնում է Արաբական ծովով, Բաբ Ալ-Մանդաբ նեղուցով, Կարմիր ծովով, Սուեզի ջրանցքով դեպի Միջերկրական ծով, որտեղից Բոսֆորի նեղուցով՝ դեպի Սև ծով և հասնում Ռուսաստան: Այս ճանապարհը թեև կարճ է, սակայն ունի լուրջ թերություն՝ անցնում է Բոսֆորի նեղուցով: Բոսֆորի նեղուցով անցնելիս, հատկապես բեռների տեղափոխման առումով ծանրաբեռնված ժամանակահատվածում, նավերը շատ հաճախ ստիպված են լինում մինչև մի քանի օր սպասել: Սա շատ մեծ խնդիր է՝ ժամանակատարության տեսանկյունից: Այս ճանապարհի երկրորդ լուրջ խնդիրն այն է, որ Բոսֆորի նեղուցն ամբողջությամբ Թուրքիայի տարածքում է, հետևաբար՝ դրա վերահսկողությունը լիովին Թուրքիայի ձեռքում է: Ուստի այս ճանապարհը

լուրջ քաղաքական ազդեցության գործիք է Թուրքիայի ձեռքում՝ Ռուսաստանի վրա ազդելու համար:

Մեկ այլ ճանապարհ, որը կարող է փոխարինել Ադրբեջանով անցնող երկաթուղային ճանապարհին, Կասպից ծովով անցնողն է: Դա անցնում է Բանդար Աբբաս նավահանգստով, որտեղից՝ երկաթգծով մինչև Ամիրաբադ նավահանգիստ, որտեղից էլ՝ Կասպից ծովով մինչև ռուսական Աստրախանի նավահանգիստ:

Մի կողմից՝ այս ճանապարհը հարմար է նրանով, որ, Իրանից և Ռուսաստանից բացի, չի անցնում մեկ այլ երկրի տարածքով, սակայն վերջինս ունի նաև թերություններ: Այս ճանապարհը հիմա էլ օգտագործվում է Իրանի և Ռուսաստանի միջև առևտրի ժամանակ: Ծովային ճանապարհով Իրան հասած բեռները Կասպից ծովով Ռուսաստան տեղափոխվելու դեպքում նախ՝ պետք է բեռնաթափվեն Բանդար Աբբաս նավահանգստում, ապա բեռնվեն երկաթուղի, որպեսզի հասնեն մինչև Ամիրաբադ նավահանգիստ, որտեղ կրկին պետք է բեռնաթափվեն և բեռնվեն նավեր, որպեսզի հասնեն Ռուսաստան: Իսկ Ադրբեջանով անցնող երկաթուղային ճանապարհով դրանք Բանդար Աբբասից հետո երկաթուղով կհասնեն մինչև Ռուսաստան՝ առանց հավելյալ բեռնաթափման և բեռնման: Բացի դրանից, Կասպից ծովը լի է բնական պաշարներով և ծանծաղ ջրերով տարածքներով, որը բարդացնում է նավերով երթևեկությունը:

Այսպիսով՝ եթե Ռուսաստանը չի ցանկանում իր բեռները տեղափոխել Սև և Կասպից ծովերով և չի ուզում, որ բեռները շրջանցեն ամբողջ Եվրոպան՝ իրեն հասնելու համար, այլ ցանկանում է կառուցել Կովկասով անցնող ցամաքային ճանապարհներ, ինչի նա չի ցանկանում, որ այդ ճանապարհներն անցնեն Հայաստանով: Թեև Ռուսաստանը Հայաստանի բարեկամ և դաշնակից երկիր է, որի հետ նաև համագործակցում են մեկ տնտեսական միության շրջանակներում, նա նախապատվությունը տալիս է Ադրբեջանով անցնող ճանապարհներին: Դրա համար, բացի քաղաքական դրդապատճառներից, կան նաև մի շարք տնտեսական պատ-

ճառներ, որոնք հասկանալու համար անհրաժեշտ է իմանալ, թե ինչ ճանապարհներ է առաջարկում Հայաստանը:

Ներկայումս Հայաստանը կարող է առաջարկել Իրանը և Ռուսաստանը միմյանց կապող միայն ավտոմոբիլային ճանապարհներ: Ավտոմոբիլային տրանսպորտով բեռների տեղափոխությունը Հայաստանով ոչ նպատակահարմար կարող է լինել Ռուսաստանի և Իրանի համար: Նախ և առաջ, բեռներն ավելի երկար տարածություն պետք է անցնեն՝ մինչև Ռուսաստան հասնելը, երկրորդ, ավտոմոբիլային տրանսպորտով բեռնափոխադրումներն ավելի ժամանակատար են, և երրորդ, դրանք ավելի թանկ են:

Հայաստանի տարածքով անցնող երկաթուղու կառուցումը մոտ ապագայում անիրագործելի է թվում: Քանի որ Ռուսաստանն ինքն է պատրաստվում 1,6 միլիարդ եվրո ներդրում կատարել Ադրբեջանով անցնող երկաթուղու կառուցման համար, կարելի է պնդել, որ այդ ներդրումը կարելի էր անել Հայաստանում՝ երկաթուղու կառուցման նպատակով, սակայն Հայաստանում երկաթուղու կառուցումն ունի առանձնահատկություններ: Նախ՝ Ադրբեջանն արդեն իսկ կառուցված երկաթուղի ունի մինչև Աստարա քաղաք, իսկ ռուսական ներդրումը հիմնականում պետք է կատարվի Իրանի տարածքում երկաթուղու կառուցման համար: Մինչդեռ Հայաստանում երկաթուղին պետք է կառուցվի Սյունիքի և Վայոց ձորի մարզերում, որպեսզի միանա այն հայկական երկաթուղիներին, որոնք հասնում են մինչև Արարատի մարզ: Բացի դրանից, Սյունիքում և Վայոց ձորում նոր երկաթուղու կառուցումը շատ ավելի մեծ ծախսեր է պահանջում: 2017 թվականին ՀՀ կառավարության կողմից հայտարարվել է, որ դեպի Իրան երկաթուղու կառուցումը կարժենա 3,2 միլիարդ ԱՄՆ դոլար⁵, որը գրեթե երկու անգամ ավելին է, քան Ռուսաստանը պատրաստվում է ներդնել Ադրբեջանով անցնող երկաթուղու կառուցման համար: Բացի դրանից, Հայաստանում երկաթուղու

կառուցումը դեռևս չի նշանակում, որ դա հնարավորություն է տալու Իրանից երկաթուղով բեռներ տեղափոխելու դեպի Ռուսաստան: Խնդիրն այն է, որ Հայաստանով դեպի Ռուսաստան բեռները պետք է տեղափոխվեն Վրաստանի տարածքով, իսկ Վրաստանը Ռուսաստանին կապող երկաթուղին ներկայումս չի շահագործվում: Հետևաբար՝ Հայաստանում երկաթուղու կառուցման դեպքում բեռները ճանապարհի որևէ հատվածում պետք է բեռնաթափվեն և բեռնվեն ավտոմոբիլային կամ ծովային տրանսպորտ՝ Վրաստանով Ռուսաստան անցնելու համար:

Վրաստանով անցնող ճանապարհները ևս խնդրահարույց են, քանի որ բարդացվում է Հայաստանով բեռների տեղափոխությունը: Եթե Ադրբեջանով անցնող ճանապարհները միանգամից ապահովում են մուտք դեպի Ռուսաստան՝ երկու երկրների ընդհանուր սահմանով, ապա Հայաստանով անցնողների դեպքում առկա է Վրաստանի գործոնը, որը, քաղաքական առումով, նպատակահարմար չէ Ռուսաստանին: Բացի դրանից, Վրաստանից Ռուսաստան ճանապարհներն անցնում են Ստեփանավան-Լարս սահմանային անցակետով, որը գրեթե միշտ գերբեռնված է, իսկ ձմեռային ամիսներին՝ շատ հաճախ փակ՝ եղանակային վատ պայմանների պատճառով:

Ընդհանրացնելով կարող ենք ասել, որ Ռուսաստանի համար Կովկասով անցնող ճանապարհներն անչափ կարևոր են, իսկ Ադրբեջանով անցնողը՝ տնտեսապես նպատակահարմար: Այս պարագայում Հայաստանի համար կարևոր է սեփական հնարավորությունների վրա հիմնվելը, մասնավորապես՝ կառուցել նոր ճանապարհներ և հարմարավետ ենթակառուցվածքներ, ստեղծել բարենպաստ պայմաններ փոխադրումներ իրականացնող ընկերությունների համար, խորացնել հարաբերություններն Իրանի հետ, ստեղծել հարթակներ հայ և իրանցի գործարարների համար՝ դառնալով միջնորդ օղակ Իրանի և Ռուսաստանի առևտրի միջև:

⁵ <http://mtcit.am/edfiles/files/Presentation111.pdf>

ՕԳՏԱԳՈՐԾՎԱԾ ԳՐԱԿԱՆՈՒԹՅՈՒՆ

1. ՀՀ կենտրոնական բանկ: Արտաքին հատվածի վիճակագրությունը: Դրամի նկատմամբ որոշ արժույթների միջին և ժամանակահատվածի վերջի դրությամբ փոխարժեքներ, 2021:
2. ՀՀ վիճակագրական կոմիտե: Տարեգիրք: Ֆինանսներ, 2021:
3. International Trade Center, Trade Map, Export and Import of Russian Federation, 2021 - www.trademap.org
4. "Russia and Iran ink deal for rail link as part of intercontinental trade route". The Times of Israel, Toi Staff, 17 May 2023 - <https://www.timesofisrael.com/russia-and-iran-ink-deal-for-rail-link-as-part-of-intercontinental-trade-route/>
5. "The North-South corridor: Prospects of multilateral trade in Eurasia". Russia & India Report. 14 March 2012. https://www.rbth.com/articles/2012/03/14/the_north-south_corridor_prospects_of_multilateral_trade_in_eurasia_15134
6. <http://mtcit.am/edfiles/files/Presentation111.pdf>

Алик ТОРОСЯН
Аспирант, АГЭУ

БЕЗОПАСНОСТЬ И ВЫЗОВЫ

СТРОИТЕЛЬСТВО НОВОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ЧЕРЕЗ АЗЕРБАЙДЖАН: ВРАЖДЕБНОСТЬ РОССИИ ИЛИ ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ИНТЕРЕСЫ?

Транспортный коридор «Север-Юг» — одна из самых обсуждаемых тем среди экспертов в последние годы. Этот проект создает серьезные возможности развития для стран-участниц проекта. Изначально проект был предназначен для осуществления взаимной торговли между Россией, Индией и Ираном, однако позже к нему присоединились также Армения, Азербайджан, Казахстан и Беларусь. В последнее время наиболее активно обсуждается часть проекта – строительство железной дороги, проходящей через Азербайджан. В 2023 году Россия и Иран подписали соглашение о строительстве этой железной дороги. Однако почему Россия решила торговать с Ираном через территорию Азербайджана? Чтобы ответить на этот вопрос, в статье сначала исследовалось, почему Россия хочет строить дороги с Ближним Востоком через Кавказ, а затем исследовалось, почему Россия не выбрала Армению для строительства дорог через Кавказ.

Ключевые слова: транспортный коридор «Север-Юг», Россия, Ближний Восток, БРИКС, экономические интересы

Alik TOROSYAN
PhD Student, ASUE

SECURITY AND CHALLENGES

THE CONSTRUCTION OF A NEW RAILWAY THROUGH AZERBAIJAN: RUSSIA'S HOSTILITY OR ECONOMIC INTERESTS?

The "North-South" transport corridor is one of the most discussed topics among experts in recent years. This project creates serious development opportunities for the countries participating in the project. Initially, the project was intended to implement mutual trade between Russia, India and Iran, but later Armenia, Azerbaijan, Kazakhstan and Belarus also joined it. Recently, the most actively discussed part of the project is the construction of the railway passing through Azerbaijan. In 2023, Russia and Iran signed an agreement for the construction of this railway. However, why did Russia decide to trade with Iran through the territory of Azerbaijan? To answer this question, the article first investigated why Russia wants to build roads with the Middle East through the Caucasus, and then investigated why Russia did not choose Armenia for the construction of roads through the Caucasus.

Keywords: "North-South" transport corridor, Russia, Middle East, BRICS, economic interests