



Տաթևիկ ՎԱՐԴԱՆՅԱՆ

Տնտեսագիտության
թեկնածու

Գերազանցությամբ ավարտել է ՀՊՏՀ բակալավրիատը և մագիստրատուրան՝ «Միջազգային տնտեսական հարաբերություններ» մասնագիտությամբ: Այնուհետև կրթությունը շարունակել է ՀՊՏՀ «Միջազգային տնտեսական հարաբերություններ» ամբիոնի ասպիրանտուրայում: Երկու տարի աշխատել է Պեկինի բիզնեսի և տեխնոլոգիայի համալսարանում՝ որպես այցելու գիտնական: Որպես փորձագետ և հետազոտող՝ աշխատել է մի շարք միջազգային կազմակերպություններում՝ (EU4Culture, USAID, UNICEF, ILO, IMO և այլն): Այժմ աշխատում է նաև ՀՊՏՀ կարիերայի կենտրոնում: Հեղինակ և համահեղինակ է մի շարք գիտական հոդվածների:

 <https://orcid.org/0000-0001-6488-2717>

ՏՐԱՆՍԴՈՐՏԱՅԻՆ ԵՆԹԱԿԱՌՈՒՑՎԱԾՔՆԵՐԻ ԶԱՐԳԱՑՄԱՆ ԾՐԱԳՐԵՐ.

ՆՈՐ ՀՈՐԻԶՈՆՆԵՐ ՀԱՐԱՎԱՅԻՆ ԿՈՎԿԱՍՈՒՄ

DOI: 10.52174/2579-2989_2025.3-42

Հիմնաբառեր. տրանսպորտային ծրագրեր, Խաղաղության խաչմերուկ, Հյուսիս – Հարավ միջանցք, Պարսից ծոց – Սև ծով միջանցք, Հարավային Կովկաս, լոգիստիկ ապաշրջափակում, տարանցիկ հանգույց, TRACECA, Մեկ գոտի, մեկ ճանապարհ

Հարավային Կովկասն այսօր կարծես վերածվել է «տրանսպորտային լաբորատորիայի», որտեղ փորձարկվում են տարբեր մեծածավալ ծրագրեր՝ սկսած տարածաշրջանային տրանսպորտային կապուղիներից մինչև գլոբալ նախաձեռնություններ: Հայաստանը կանգնած է խաչմերուկում՝ տասնամյակներ շարունակ փակ սահմանների հետևանքով ձևավորված լոգիստիկ «քվադրանկում» ձգտելով դեպի նոր հնարավորություններ՝ դառնալու տարածաշրջանային կապուղիների առանցքային օղակ:

Հոդվածում ներկայացվում են Հայաստանի առջև բացվող հեռանկարները՝ «Խաղաղության խաչմերուկ» նախաձեռնություն, Հյուսիս–Հարավ մայրուղի, Պարսից ծոց–Սև ծով միջանցք, ինչպես նաև TRACECA, INSTC և «Մեկ գոտի, մեկ ճանապարհ» միջազգային ծրագրեր: Քննարկվում են, թե ինչպես կարող են այս նախագծերը Հայաստանի աշխարհագրական սահմանափակումները փոխակերպել մրցակցային առավելությունների, ինչ ռազմավարական հնարավորություններ են բացվում, և ինչ ռիսկեր կարող են առաջանալ:

Վերլուծությունը ցույց է տալիս, որ Հայաստանի լոգիստիկ ապագան այլևս միայն փակ սահմանների մասին պատմություն չէ: Դա պատմություն է նոր հնարավորությունների և միջազգային համագործակցության զարգացման ու խորացման մասին: Եթե Հայաստանը կարողանա համադրել ենթակառուցվածքային բարեփոխումները, բազմակերպորդականացումը և միջազգային գործընկերների հետ համագործակցությունը, ապա հնարավոր է՝ վերածվի տարածաշրջանային և նույնիսկ գլոբալ հաղորդակցական ցանցերի կարևոր հանգույցի:

Հայաստանի լոգիստիկ ենթակառուցվածքների «քվադիմետկուսացումը» պայմանավորված է Թուրքիայի և Ադրբեջանի հետ փակ սահմաններով, ինչը թույլ չի տալիս, որ մեր երկիրը դառնա արդյունավետ տարանցիկ հանգույց: Այս պայմաններում տարածաշրջանային լոգիստիկ միջանցքների և տրանսպորտային մեծածավալ ծրագրերի վերլուծությունը դառնում է առանցքային՝ հասկանալու համար, թե կառուցվածքային, տնտեսական և ռազմավարական ինչ ընտրություններ ունի Հայաստանը՝ այս մարտահրավերը հաղթահարելու ճանապարհին: Միաժամանակ, 2025 թվականի օգոստոս 8-ին Հայաստանի Հանրապետության վարչապետի, Ադրբեջանի Հանրապետության նախագահի և Ամերիկայի Միացյալ Նահանգների նախագահի համատեղ հռչակագրի ստորագրումը՝ նոր իրողություններ է առաջացրել Հարավային Կովկասի տարածաշրջանում: Հռչակագրում արձանագրվել է նաև Հայաստանի և Ադրբեջանի միջև ներպետական, երկկողմ և միջազգային փոխադրումների համար հաղորդակցությունների բացման կարևորությունը՝ հիմնված պետությունների ինքնիշխանության, տարածքային ամբողջականության և իրավագործության հարգման վրա՝ տարածաշրջանում ու նրա հարևանությամբ խաղաղությունը, կայունությունն ու բարգավաճումը խթանելու նպատակով: Այս ջանքերը կներառեն Ադրբեջանի Հանրապետության հիմնական մասի և Նախիջևանի հինքնավար Հանրապետության միջև Հայաստանի Հանրապետության տարածքով անխոչընդոտ հաղորդակցությունը՝ Հայաստանի Հանրապետության համար միջազգային ու ներպետական հաղորդակցության փոխադարձ առավելություններով: Նման դեպքում, փաստորեն, Հայաստանը հաղորդակցությունների ապաշրջափակման արդյունքում կարող է ստանալ ռազմավարական նոր դերակատարում տարածաշրջանում:

2020 թվականի Արցախյան 44-օրյա պա-

տերազմից հետո՝ ակտիվորեն շրջանառվող տրանսպորտային ենթակառուցվածքների ապաշրջափակման համատեքստում, բազմաթիվ վերլուծություններ և գնահատականներ են տրվել տարածաշրջանային ինտեգրացիոն մոդելների վերաբերյալ: Եթե տարածաշրջանում բացվում են բոլոր հաղորդակցությունները և բեռնափոխադրումներ են իրականացվում Հայաստանի տարածքով Ադրբեջանից դեպի Նախիջևանի հինքնավար Հանրապետություն կամ Թուրքիա և հակառակը, ապա այս գործընթացը միջազգային փորձում նույնականացվում է տարանցման հետ, որը հենվում է ինչպես տարանցման ազատության, այնպես էլ մաքսային տարանցման սկզբունքների վրա, որոնց պարագայում տարանցիկ երկրներն իրավունք ունեն կարգավորելու տարանցիկ գործարքները: Այս պայմաններում կարևոր նշանակություն է ստանում երկու հարց՝ տարանցիկ փոխադրման իրավունքը և տարանցման օգտագործման պայմանները²:

Հաջորդ առանցքային ուղղությունը, որն արձանագրվել է Հռչակագրում, այն է, որ Հայաստանի Հանրապետությունն աշխատելու է Ամերիկայի Միացյալ Նահանգների և փոխադարձաբար համաձայնեցված երրորդ կողմերի հետ՝ Հայաստանի Հանրապետության տարածքում «Թրամփի ուղի» հանուն միջազգային խաղաղության և բարգավաճման» («Trump Route for International Peace and Prosperity» (TRIPP)) հաղորդակցության ծրագրի իրականացման շրջանակը սահմանելու նպատակով: Ընթացիկ փուլում դեռևս քննարկումների ու քաղաքական հայտարարությունների տիրույթում գտնվող այս նախագծի վերաբերյալ տնտեսական գնահատականներ տալը բավական բարդ է: Եթե ենթադրենք, որ Ադրբեջանի և Նախիջևանի միջև ավտոմոբիլային ճանապարհի կապը «Թրամփի ուղու» շրջանակներում կայանալու է Կոռնիձոր-Անգեղակոթ երթուղով, ապա դրա երկարությունը այս պահին մոտ 70 կմ է:

Սա վկայում է, որ Հայաստանի առջև

¹ <https://www.primeminister.am/hy/press-release/item/2025/08/09/Nikol-Pashinyan-visit-US-declaration/>

² Ա. Փախյան, Ս. Աղաջանյան, Տ. Վարդանյան, Տ. Միքայելյան, Ա. Հարությունյան, Թուրքիայի կողմից Հայաստանի ապաշրջափակման հնարավորություններն ու մարտահրավերները// «Ամբերդ» մատենաշար, 57, 2022 թ., եր.: «Տնտեսագետ» հրատ., 189 էջ:

Կառավարության պնդմամբ՝ «Խաղաղության խաչմերուկը» հնարավորություն կտա անխափան կապ հաստատելու Պարսից ծոցի, Օմանի ծոցի, Սև, Կասպից և Միջերկրական ծովերի միջև՝ միավորված տարածաշրջանային երկաթուղային ցանցի միջոցով և հյուսիս-հարավ, արևելք-արևմուտք ճանապարհներով:

Փաստորեն, «Խաղաղության խաչմերուկ» նախագծով Հայաստանը հավակնում է դառնալ տարածաշրջանային լոգիստիկ կենտրոն՝ 4 հարևանների հետ, և նրանց համար ապահովել միջազգային տրանսպորտային հաղորդակցության անխափանություն: Այս համատեքստում առանցքային է գնահատել, թե ինչ հնարավորություններ և սպառնալիքներ ի հայտ կգան Հայաստանի համար, և արդյոք մեր երկիրը տնտեսապես պատրաստ է դիմակայելու դրանց:

Երևան-Թբիլիսի երկաթգծով Վրաստանի հետ կապվող Բաթումի և Փոթիի նավահանգիստներով երկաթուղային կապն ավարտվում է միայն այդ երկրով, քանզի Աբխազիայի տարածքով անցնող երկաթուղային կապը ՌԴ-ի հետ խաթարված է: Նշված հանգամանքը Հայաստանին զրկում է ՌԴ-ի հետ ուղղակի երկաթուղային հաղորդակցությունից և մեծացնում Վրաստանի տարածքով տարանցման կախվածությունը, ինչն էլ, իր հերթին, հանգեցնում է լոգիստիկ ծախսերի բարձրացմանը և փոխադրումների ժամանակային ռիսկերի ավելացմանը:

Միջազգային ծովային նավիգացիայի կազմակերպման համար Վրաստանում կա չորս նավահանգիստ՝ Բաթում, Փոթի, Կուլևի և Սուսիա: Բոլոր տեսակի բեռները (չոր, կոնտեյներային, հեղուկ) վերամշակվում են Փոթիի և Բաթումի նավահանգիստներում: Ընդ որում, չոր բեռնափոխադրումներն առավելապես իրականացվում են Փոթիում (85% թողունակություն), լաստանավային փոխադրումների համար օգտագործվում է Բաթումը (100% թողունակություն), իսկ նավթային արտադրանքների և վերամշակված նավթի փոխադրումների համար՝ առավելապես նախ

Սուսիան (46,3% թողունակություն) ապա Կուլևին (26% թողունակություն): Վերջին երկու տերմինալները ստեղծված են Ադրբեջանի և Կենտրոնական Ասիայի նավթային արտադրանքը դեպի արևմտյան շուկաներ տեղափոխելու համար (տարեկան տեղափոխվում է ընդհանուրի ավելի քան 75%-ը)⁴:

Հայաստանի արտաքին առևտրի մեծ մասը կատարվում է Վրաստանի միջանցքով, որտեղ ավտոմոբիլային բեռնափոխադրումները համակցվում են երկաթուղային և ծովային տրանսպորտի հետ: Վրաստանը միակ ուղղությունն է, որով Հայաստանի տնտեսությունը կապվում է Սև ծովի նավահանգիստների (Փոթի, Բաթում) հետ և այնտեղից՝ դեպի Եվրոպա, Մերձավոր Արևելք և գլոբալ շուկաներ: Միջազգային իրավունքի նորմերը, մասնավորապես՝ ՄԱԿ-ի ծովային իրավունքի կոնվենցիայի (UNCLOS, հոդված 125) և Նյու Յորքի կոնվենցիայի (1965 թ.) սկզբունքներն ամրագրում են ազատ տարանցման իրավունքը դեպի ծով ելք չունեցող երկրների համար: Հայաստանի դեպքում այս իրավունքը կենսագործվում է հենց Վրաստանի տարածքով:

Հայաստան-Վրաստան ավտոմոբիլային բեռնափոխադրումների ապահովման հարցում հատուկ դերակատարում ունի Լարսի անցակետը: Հայաստանի և Վրաստանի միջև ավտոմոբիլային բեռնափոխադրումների մի զգալի մասը շարունակվում է դեպի Վրաստան-Ռուսաստան սահման: Վերին Լարսի անցակետը Հայաստանի համար միակ ցամաքային ելքն է դեպի Ռուսաստան և Հյուսիսային Կովկաս: Սակայն, դա ունի ռիսկեր՝ կապված ձմեռային ամիսներին եղանակային պայմանների պատճառով հաճախակի փակ լինելու հետ: Հատկանշական է, որ հայկրացական ավտոմոբիլային ուղիները նաև Հյուսիս-Հարավ միջանցքի մաս են, որի շրջանակում նախատեսվում են ճանապարհների արդիականացում և վերակառուցում:

Հայաստանի և Վրաստանի միջև ավտոմոբիլային հաղորդակցության ներկա-

⁴ ADB, Unlocking Transport Connectivity in the Caucasus and Central Asia, 2024 <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/1009086/unlocking-transport-connectivity-caucasus-and-central-asia.pdf>

յիս համակարգում նկատվում են կառուցվածքային և ինստիտուցիոնալ մի շարք սահմանափակումներ, որոնք էապես ազդում են բեռնափոխադրումների արդյունավետության վրա: Նախ և առաջ, երթուղիների սահմանափակ թողունակությունը պայմանավորված է լեռնային ռելիեֆով: Սա հանգեցնում է ճանապարհների նեղ անցումների և խցանումների, հատկապես բեռնատարների մեծ հոսքի դեպքում: Արդյունքում զգալիորեն ավելանում են փոխադրումների ժամանակային և ֆինանսական ծախսերը:

Բացի այդ, Վրաստանի միջանցքով երթևեկելիս տրանսպորտային ծախսերի բարձր մակարդակը Հայաստանի համար շարունակում է մնալ լոգիստիկ համակարգի խոցելի կողմերից մեկը: Համեմատական վերլուծությունները ցույց են տալիս, որ հայկական բեռնափոխադրողների համար փոխադրումների արժեքը զգալիորեն բարձր է, քան տարածաշրջանի համադրելի երթուղիներում, ինչը պայմանավորված է ինչպես ենթակառուցվածքային սահմանափակումներով, այնպես էլ կարգավորիչ և մրցակցային անհավասար պայմաններով: Վրաստանի ենթակառուցվածքներից կախվածությունը ստեղծում է ռազմավարական խոցելիություն: Հայաստանի արտաքին առևտրի զգալի մասը կախված է Փոթի և Բաթում նավահանգիստների թողունակությունից, ինչպես նաև Վրաստանի մաքսային և տրանսպորտային քաղաքականությունից: Սա նշանակում է, որ ամեն մի խափանում կամ սահմանափակում Վրաստանի ենթակառուցվածքներում անմիջական ազդեցություն է ունենում Հայաստանի արտաքին առևտրի հոսքերի և տնտեսական կայունության վրա:

Վրաստանի տարածքով ավտոմոբիլային բեռնափոխադրումները ոչ միայն լոգիստիկ-տրանսպորտային, այլև տնտեսական և քաղաքական լայնածավալ նշանակություն ունեն Հայաստանի համար: Այս ուղիները գործնականում Հայաստանի արտաքին տնտեսական քաղաքականության առանցքային գործիքն են, քանի որ ապահովում են երկրի կապակցվածությունը գլոբալ առևտրային համակարգին:

Ուղիների ապահովումն ու արդիականացումը կարող են էականորեն նպաստել բեռնափոխադրումների ժամանակի և ծախսերի նվազեցմանը, ինչը, իր հերթին, կբարձրացնի հայկական արտահանման մրցունակությունը միջազգային շուկաներում: Արդյունավետ լոգիստիկ ենթակառուցվածքները հնարավորություն կտան նաև նվազեցնելու արտաքին առևտրի ռիսկերը և ապահովելու մատակարարման շղթաների կայունություն:

Վերջապես, Հայաստանի և Վրաստանի ճանապարհային ենթակառուցվածքների արդիականացման համար կատարվող համատեղ ներդրումները կարող են զգալիորեն բարձրացնել տարածաշրջանի տարանցիկ գրավչության մակարդակը: Սա կնպաստի ոչ միայն երկկողմ առևտրային հոսքերի աճին, այլև Հայաստանի և Վրաստանի դերի ամրապնդմանը միջազգային տարանցիկ միջանցքներում (մասնավորապես՝ Եվրոպա-Կովկաս-Ասիա տրանսպորտային միջանցքում (TRACECA)) և Հյուսիս-Հարավ ծրագրում:

TRACECA (Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia) ծրագիրը մեկնարկել է 1993 թվականին, Բրյուսելում՝ Եվրոպական միության նախաձեռնությամբ: Հիմնական նպատակներն էին տրանսպորտային հաղորդակցության այլընտրանքային միջանցքի ապահովումը Եվրոպայի, Սև ծովի, Կովկասի և Կենտրոնական Ասիայի միջև, տարածաշրջանային ինտեգրացման խթանումը և երկրների տնտեսական անկախության ամրապնդումը: TRACECA-ն սկզբում դիտարկվում էր որպես «Մետաքսի ճանապարհի վերածնունդ» ծրագրի նորացված տարբերակ, որն ուղղված էր հետխորհրդային երկրների հաղորդակցական համակարգերի վերակառուցմանը և միջազգային առևտրի հոսքերի բազմազանեցմանը:

1998 թվականին Բաքվում ստորագրվեց TRACECA-ի բազմակողմ համաձայնագիրը (Basic Multilateral Agreement – Baku Agreement)⁵, ըստ որի՝ ամրագրվեց ծրագրի իրավական և ինստիտուցիոնալ շրջանակը: Դրան կից ստեղծվեցին նաև TRACECA-ի ազգային քարտուղարությունների ցանց

⁵ Basic Multilateral Agreement on International Transport for Development of the Europe-the Caucasus-Asia corridor (Baku, 8 September 1998) https://traceca-org.org/fileadmin/fm-dam/pdfs/til_mla/1/MLA_English_with_amendments.pdf

և Միջկառավարական հանձնաժողով (Intergovernmental Commission – IGC)՝ անդամ երկրների քաղաքականությունը համակարգելու և միջանցքի ենթակառուցվածքային նախագծերն իրականացնելու համար: TRACECA-ի քարտուղարությունը տեղակայված է Բաքվում: Այս ձևաչափով TRACECA-ն ընդգրկում է Եվրոպայից մինչև Չինաստան ձգվող տրանսպորտային և առևտրային միջանցքի հիմնական հատվածները: Հայաստանը TRACECA-ի լիիրավ անդամ է՝ սկսած 1993 թվականից: Վրաստանի միջանցքով Հայաստանը միանում է Սև ծովի նավահանգիստներին և այնտեղից՝ դեպի Եվրոպա: Սակայն, ծրագրի լիարժեք ներուժը սահմանափակվում է Հայաստանի՝ Թուրքիայի և Ադրբեջանի հետ փակ սահմաններով: Չնայած սահմանափակումներին՝ TRACECA-ն Հայաստանի համար մնում է կարևոր միջազգային հարթակ, որը թույլ է տալիս զարգացնել Եվրոպա–Հայաստան–Իրան ուղղությունը, խթանում համագործակցությունը Վրաստանի հետ և ապահովում միջազգային ֆինանսավորման ու տեխնիկական աջակցության ներգրավում ենթակառուցվածքային նախագծերում:

Հյուսիս–Հարավ միջազգային տրանսպորտային միջանցքը (International North–South Transport Corridor – INSTC) բազմակողմ նախաձեռնություն է, որը ձևավորվեց 2000 թվականին՝ ըստ Ռուսաստանի, Իրանի և Հնդկաստանի միջև կնքված համաձայնագրի: Ծրագրի նպատակն է ստեղծել համապարփակ տրանսպորտային միջանցք, որը կապելու է Հնդկական օվկիանոսի և Պարսից ծոցի նավահանգիստները՝ Իրանի տարածքով, Կովկասով և Կենտրոնական Ասիայով մինչև Ռուսաստան և Հյուսիսային Եվրոպա⁶: Այսպիսով՝ միջանցքն ընդգրկում է Հնդկական օվկիանոսից մինչև Բալթիկ ծով ձգվող գոտի՝ ստեղծելով բազմավեկտոր տնտեսական հաղորդակցություն:

Հյուսիս–Հարավ մայրուղու ծրագիրը, որը ՀՀ-ում իրականացվում է ԵՄ-ի, Ասիական զարգացման բանկի և այլ կառույցների աջակցությամբ, դիտարկվում է որպես INSTC-ի մաս: Դա Իրանի սահմանը

Հայաստանի հյուսիսով միացնում է Վրաստանի սահմանին և այնուհետև՝ դեպի Սև ծովի նավահանգիստներ: Այս ուղղությունը Հայաստանի համար ռազմավարական նշանակություն ունի, քանի որ ապահովում է տարանցման նոր հնարավորություններ և նվազեցնում կախվածությունը Վրաստանի ներկայիս սահմանափակ ենթակառուցվածքներից: Սակայն, ծրագրի ամբողջական իրագործումը բախվում է մի շարք խնդիրների՝ բարձր ներդրումային ծախսեր, լեռնային բարդ ռելիեֆ, տարածաշրջանային քաղաքական անորոշություններ և այլն:

INSTC-ն ոչ միայն տնտեսական, այլև ռազմավարական նախագիծ է, որն ապահովում է Հնդկաստանի, Իրանի և Ռուսաստանի միջև կապը՝ նվազեցնելով կախվածությունը Սուեզի ջրանցքից, խթանելով Իրանի աշխարհաքաղաքական դերը՝ որպես տարանցիկ հանգույց: Հայաստանի համար այս նախագիծը կարող է հնարավորություն դառնալ՝ լինելու կամուրջ Հնդկաստան–Իրան–Վրաստան–Եվրոպա ուղղությամբ:

Հայաստանի տնտեսության գլոբալացման և արտաքին տնտեսական կապերի ընդլայնման պայմաններում տրանսպորտային ենթակառուցվածքների արդիականացումը ձեռք է բերում ռազմավարական նշանակություն: Այս համատեքստում առանցքային դեր ունի Հյուսիս–Հարավ ավտոմայրուղու ներդրումային ծրագիրը, որը մեկնարկել է 2009 թվականին: Ծրագրի հիմնական նպատակն է ձևավորել միջազգային չափանիշներին համապատասխան ճանապարհային միջանցք, որը Հայաստանի հարավային սահմանը (Մեղրի, Իրանի սահման) կկապի հյուսիսայինի (Բավրա և Բագրատաշեն, Վրաստանի սահման) հետ՝ ապահովելով երկրի ինտեգրումը միջազգային տրանսպորտային ցանցերին:

Ավտոմայրուղին դիտարկվում է նաև որպես Հայաստանի ներգրավման գործիք Հյուսիս–Հարավ միջազգային տրանսպորտային միջանցքում (INSTC), որը միավորում է Հնդկաստանը, Իրանը, Կասպյան տարածաշրջանը և Եվրոպան: Այս-

⁶ <https://aric.adb.org/initiative/international-north-south-transport-corridor>

պիստով՝ ծրագիրը ոչ միայն ենթակառուցվածքային, այլև աշխարհաքաղաքական նշանակություն ունի, քանի որ դա նվազեցնում է Հայաստանի կախվածությունը ներկայումս հիմնական տարանցիկ ուղուց՝ Վրաստանի նավահանգիստներից:

Միաժամանակ, ծրագրի իրականացումն ուղեկցվում է մի շարք մարտահրավերներով: Դրանց շարքում են.

- ֆինանսավորման անբավարարությունը և դոնոր կազմակերպությունների միջև համակարգման բարդությունները,
- շինարարական աշխատանքների ուշացումները և որակի վերահսկողության խնդիրները,
- լեռնային բարդ ռելիեֆը, որն էականորեն բարձրացնում է շինարարության արժեքը՝ թունելների և կամուրջների անհրաժեշտության պատճառով:

Հյուսիս-Հարավ ավտոմայրուղին Հայաստանի տրանսպորտային զարգացման ռազմավարության առանցքային տարրերից է, որի արդյունավետ իրագործումը կհանգեցնի ոչ միայն փոխադրումների արդյունավետությանը և ծախսերի նվազեցմանը, այլև կնպաստի Հայաստանի վերածմանը տարածաշրջանային լոգիստիկ հանգույցի՝ ամրապնդելով երկրի տնտեսական և աշխարհաքաղաքական դիրքերը միջազգային միջանցքային համագործակցության համակարգում:

Պարսից ծոց – Սև ծով միջազգային տրանսպորտային միջանցքը տարածաշրջանային նախաձեռնություն է, որն առաջարկվել է Իրանի կողմից՝ 2016 թվականին: Դրա նպատակն արդյունավետ փոխադրումների ապահովումն է Հնդկական օվկիանոսի և Սև ծովի միջև՝ Իրանի, Հայաստանի (կամ Ադրբեջան-Վրաստան համակցության) և Բուլղարիայի կամ Հունաստանի տարածքով: Վերջինս դիտարկվում է

որպես Չինաստան-Եվրոպա ճանապարհի այլընտրանքային ուղղություն՝ ռուսական կամ թուրքական միջանցքներից նվազ կախվածությամբ⁷:

Հնդկաստանը վաղուց է փնտրում դեպի ԱՊՀ երկրներ իր ապրանքների մատակարարումները դիվերսիֆիկացնելու հնարավորություններ՝ շրջանցելով Չինաստանն ու Եվրոպան: Հնդկական ապրանքները Ռուսաստան են հասնում նաև մուլտիմոդալ երթուղով՝ Մումբայի հնդկական նավահանգստից Սուեզի ջրանցքով դեպի Նովոռոսիյսկ և ՌԴ շրջաններ⁸: Սակայն ծովային լոգիստիկան բարդանում է պատժամիջոցների համատեքստում: Իրանի և Հայաստանի տարածքով երթուղին թույլ կտա 25%-ով կրճատել լոգիստիկայի ծախսերը, ինչպես նաև գրեթե կրկնակի՝ փոխադրման ժամանակը (Սուեզի ջրանցքով 40 օրից մինչև 18 օր): Այսպես՝ Պարսից ծոց-Սև ծով տրանսպորտային միջանցքի իրագործմամբ՝ բեռները Հնդկաստանից կարող են առաքվել Չաբահար նավահանգիստ (Իրանի հարավ-արևելք), այնուհետև ցամաքային ճանապարհով (ավտոմոբիլային կամ երկաթուղային)՝ Հայաստան, հետո՝ Վրաստան և արդեն այնտեղից՝ Բուլղարիայի կամ Հունաստանի նավահանգիստներ կամ Ռուսաստան: Բացի բուն տարանցման օգուտներից, անխափան երթուղու գործարկումը կհանգեցնի տրանսպորտային ծախսերի նվազմանը: Հայաստանն այս դեպքում կարող է դառնալ կարևոր տարանցիկ հանգույց⁹:

Մյուս կողմից, համաձայն Հնդկաստանի առևտրատնտեսական կազմակերպության նախագահ Ասիֆ Իքբալի, հնդկական կողմը Հայաստանը դիտարկում է որպես կամուրջ, որի օգնությամբ Հնդկաստանից ապրանքները կարող են դուրս գալ ԵԱՀՄ բազմամիլիոնանոց շուկա¹⁰: Ըստ Հայաստանի փոխարտգործնախարարի հայտարարության՝ ՀՀ ԱԳՆ-ն Հնդկաստա-

⁷ https://www.mei.edu/publications/persian-gulf-black-sea-corridor-new-era-iran-europe-trade-or-just-another-risk?utm_source=chatgpt.com

⁸ Выдашенко Л. А. “Особенности организации перевозки грузов по железной дороге из стран тихоокеанского региона в Россию”, Бюллетень науки и практики, Т. 9. №4. 2023

⁹ Sputnik Armenia, “Шанс Еревана: почему коридор “Персидский залив – Черное море” необходим Армении” <https://ru.armeniasputnik.am/20230426/shans-erevana-pochemu-koridor-persidskiy-zaliv---chernoe-more-neobkhodim-armenii-58529548.html>. (մուտք՝ 04.07.2023)

¹⁰ Sputnik Armenia, “Армения, Индия и Иран работают над проектом МТК “Персидский залив - Черное море” – детали” <https://ru.armeniasputnik.am/20230510/armeniya-indiya-i-iran-rabotayut-nad-proektom-mtk-persidskiy-zaliv---chernoe-more---detali-59342087.html>. (մուտք՝ 04.07.2023)

նի գործընկերների հետ աշխատում է բոլոր ուղղություններով, այդ թվում՝ ներդրումային նախագծերի՝ միտված տրանսպորտային միջանցքի ծրագրի իրագործմանը¹:

Հայաստանը հանդես է գալիս որպես կենտրոնական կապող օղակ, որը հնարավորություն է տալիս Իրանի և Պարսից ծոցի նավահանգիստներից ամենակարճ ցամաքային ուղով հասնելու դեպի Եվրոպա: Այս ծրագրի իրագործումը ենթադրում է համատեղ ներդրումներ ենթակառուցվածքների արդիականացման մեջ, ինչպես նաև մաքսային ընթացակարգերի պարզեցում: Պարսից ծոց – Սև ծով միջանցքը հնարավորություն կտա դիվերսիֆիկացնելու Հայաստանի հաղորդակցման ուղիները և նվազեցնելու մենաշնորհային կախվածությունը Վրաստանից:

Միաժամանակ, Հայաստանի և Վրաստանի ճանապարհային ցանցերը մեծածավալ տարանցիկ հոսքեր ապահովելու համար արդիականացման կարիք ունեն: Բավական հստակ կերպով ընդգծված են նաև քաղաքական և աշխարհաքաղաքական դիսկերը. տարածաշրջանում առկա հակասությունները և մրցակցությունն այլ միջանցքային նախագծերի հետ (օր.՝ IN-STC, TRACECA) կարող են ազդել ծրագրի իրագործման վրա: Չնայած այս ամենին՝ հարկ է արձանագրել, որ Պարսից ծոց – Սև ծով միջանցքը ռազմավարական և տնտեսական բացառիկ նշանակություն ունի Հայաստանի համար: Դա կարող է դառնալ ոչ միայն արտաքին առևտրի դիվերսիֆիկացման կարևոր գործիք, այլև Հայաստանի լոգիստիկ և աշխարհաքաղաքական դիրքի ամրապնդման միջոց տարածաշրջանում:

2013 թ. Չինաստանի նախագահ Սի Յզինպինի նախաձեռնությամբ մեկնարկեց «Մեկ գոտի, մեկ ճանապարհ» (Belt and Road Initiative, BRI) գլոբալ ծրագիրը, որը հաճախ անվանում են «Մետաքսի նոր ճանապարհ»: Այս նախաձեռնությունը նպատակ ունի վերակենդանացնելու և ընդլայնելու Մետաքսի պատմական ճանապարհի տրամաբանությունը՝ համադրելով ժամանակակից տրանսպորտային, լոգիստիկ և թվային ենթակառուցվածքները:

«Մեկ գոտի, մեկ ճանապարհ» նախա-

ձեռնության հիմնարար նպատակները ձևավորվում են մի շարք փոխկապակցված ուղղություններով, որոնք արտացոլում են ինչպես տնտեսական, այնպես էլ սոցիալ-մշակութային բաղադրիչներ: Նախաձեռնության առաջնային խնդիրներից է տրանսպորտային կապերի զարգացումը մոլոտիմոդալ միջանցքների ստեղծմամբ՝ ներառելով ավտոմոբիլային, երկաթուղային, ծովային, օդային և թվային ենթակառուցվածքներ: Այս համապարփակ մոտեցումը հնարավորություն է տալիս ապահովելու արդյունավետ և բազմազան հաղորդակցություն աշխարհագրական տարբեր տարածքների միջև՝ նպաստելով առևտրային փոխանակումների աշխուժացմանը:

ՀՀ արտաքին գործերի նախարարի խոսքով² Հայաստանի «Խաղաղության խաչմերուկ» նախաձեռնության հիմնական ռազմավարական նպատակները համահունչ են «Մեկ գոտի, մեկ ճանապարհի» տեսլականին: Այս գործընթացում կարևոր նշանակություն ունի նաև Հայաստանի մասնակցությունը բազմակողմ հարթակներին: Մասնավորապես՝ Հայաստանը, որպես Շանհայի համագործակցության կազմակերպության (ՇՀԿ) երկխոսության գործընկեր, արձանագրում է առևտրային կապերի կայուն աճ Չինաստանի հետ: Սա ընդգծում է, որ Հայաստանի ինտեգրումը տարածաշրջանային նման նախաձեռնություններին ոչ միայն քաղաքական և ռազմավարական հիմք ունի, այլև ապահովում է տնտեսական փոխշահավետություն:

Հատկանշական է, որ Հայաստանը լիարժեքորեն չի օգտագործել իր ներուժը «Մեկ գոտի, մեկ ճանապարհ» նախաձեռնության շրջանակներում: Այնուամենայնիվ, ներկայումս առկա են մեծ հնարավորություններ՝ Հայաստանը վերաճելու տարածաշրջանային հանգույցի: Հատկապես այն երկրները, որոնք հանդես են գալիս լավ հաշվարկված և իրագործելի բիզնես ծրագրերով, առավել հավանական է, որ ներգրավվեն ներդրումային հոսքերում: Այս համատեքստում Հայաստանը ևս կարող է ձևավորել իր ռազմավարական առաջարկները, հանդես բերել նախաձեռնողականություն և դառնալ տարածաշրջանային ինտեգրման կարևոր բաղադրիչ:

Նման մոտեցումը հնարավորություն կտա ոչ միայն ամրապնդելու Հայաստանի տարանցիկ դերը, այլև ստանալու տնտեսական ու քաղաքական երկարաժամկետ առավելություններ:

Այսպիսով՝ Հայաստանի տրանսպորտային և լոգիստիկ համակարգերի զարգացումն ընթանում է մի կողմից տարածաշրջանային հակասություններով և փակ սահմաններով պայմանավորված «քվադիմեկուսացման» տրամաբանությամբ, իսկ մյուս կողմից՝ նոր նախաձեռնությունների և միջազգային համագործակցության միջոցով ինտեգրման հնարավորություններով: Ներկայումս շրջանառվող նախագծերը՝ «Խաղաղության խաչմերուկը», Հյուսիս-Հարավ միջանցքը, Պարսից ծոց-Աս ծով և Միջին միջանցքը, ցույց են տալիս, որ Հայաստանը միաժամանակ կանգնած

է և՛ ռազմավարական սպառնալիքների, և՛ հնարավորությունների առջև: Մեկուսացման հաղթահարումը և տարածաշրջանային հաղորդակցությունների համակարգում Հայաստանի դերի ամրապնդումը պայմանավորված են լինելու ոչ միայն ենթակառուցվածքների արդիականացմամբ, այլև քաղաքական կամքի, բազմակետորդիկանագիտական հավասարակշռության և միջազգային գործընկերների հետ արդյունավետ համագործակցության կարողությամբ: Հետևաբար՝ Հայաստանի լոգիստիկ ապագան կախված է կառուցվածքային բարեփոխումների և ընդունվող ռազմավարական որոշումների համադրումից, որոնք պետք է ուղղված լինեն երկրի մրցունակության և տարածաշրջանային փոխկապակցվածության երկարաժամկետ ապահովմանը:

ՕԳՏԱԳՈՐԾՎԱԾ ԳՐԱԿԱՆՈՒԹՅՈՒՆ

1. Հայաստանի Հանրապետության կառավարություն, Խաղաղության խաչմերուկ <https://www.gov.am/am/thecrossroadsofpeace>
2. Հայաստանի Հանրապետության վարչապետի աշխատակազմ, Հայաստանի Հանրապետության վարչապետի, Ադրբեջանի Հանրապետության նախագահի և Ամերիկայի Միացյալ Նահանգների նախագահի համատեղ հռչակագիր, Վաշինգտոն (2025, օգոստոսի 8), <https://www.primeminister.am/hy/press-release/item/2025/08/09/Nikol-Pashinyan-visit-US-declaration/>
3. Հոդված Հայաստանի «Խաղաղության խաչմերուկ»-ն ամբողջովին համընկնում է Զինաստանի «Մեկ գոտի, մեկ ճանապարհ»-ի հետ, Հայկական ժամանակ, <https://armtimes.com/hy/article/317651>
4. Հնդկաստանը կարող է Իրանի նախագծի մաս դառնալ. Երևանը և Դելին համաձայնագիր են պատրաստում: Sputnik Armenia, <https://armeniasputnik.am/20230329/hndkastany-karvogh-e-irani-nakhagtsi-mas-dar-nal-erevany-ev-delin-hamadzajnagir-en-patras-tum-57396018.html> (մուտք՝ 05.07.2023)
5. Փախյան Ա., Աղաջանյան Ա., Վարդանյան Տ., Միքայելյան Տ., Հարությունյան Ա., Թուրքիայի կողմից Հայաստանի ապաշրջափակման հնարավորություններն ու մարտահրավերները, «Ամբերդ» մատենաշար, 57, 2022 թ., Եր.: «Տնտեսագետ» հրատ., 189 էջ:
6. Asian Development Bank (ADB), Unlocking Transport Connectivity in the Caucasus and Central Asia, 2024: <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/1009086/unlocking-transport-connectivity-caucasus-and-central-asia.pdf>
7. Basic Multilateral Agreement on International Transport for Development of the Europe-the Caucasus-Asia corridor (Baku, 8 September 1998): https://traceca-org.org/fileadmin/fm-dam/pdfs/til_mla/1/MLA_English_with_ammendments.pdf
8. International North-South Transport Corridor (INSTC), ADB Asia Regional Integration Center: <https://aric.adb.org/initiative/international-north-south-transport-corridor>
9. Middle East Institute (MEI), The Persian Gulf-Black Sea Corridor: A New Era for Iran-Europe Trade or Just Another Risk?: https://www.mei.edu/publications/persian-gulf-black-sea-corridor-new-era-iran-europe-trade-or-just-another-risk?utm_source=chatgpt.com
10. Армения, Индия и Иран работают над проектом МТК "Персидский залив - Черное море" – детали: Sputnik Armenia, <https://ru.armeniasputnik.am/20230510/armeniya-indiya-i-iran-rabotayut-nad-proektom-mtk-persidskiy-zaliv---chernoe-more---detali-59342087.html>
11. Выдашенко Л. А., Особенности организации перевозки грузов по железной дороге из стран тихоокеанского региона в Россию, Бюллетень науки и практики, Т. 9. №4.

2023:

12. Шанс Еревана: почему коридор "Персидский залив – Черное море" необходим Армении: Sputnik Armenia,

<https://ru.armeniasputnik.am/20230426/shans-erevana-pochemu-koridor-persidskiy-zaliv-cher-noe-more-neobkhodim-armenii-58529548.html>

Татевик ВАРДАНЫ

Преподаватель кафедры международных экономических отношений, к.э.н., АГЭУ

РЕГИОН И МИР

ПРОГРАММЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ: НОВЫЕ ГОРИЗОНТЫ НА ЮЖНОМ КАВКАЗЕ

Сегодня Южный Кавказ превращается в своеобразную «транспортную лабораторию», где испытываются масштабные проекты — от региональных транспортных коридоров до глобальных инициатив. Армения стоит на перекрёстке, стремясь от десятилетиями сформировавшейся логистической «квазиизоляции» из-за закрытых границ, к новым возможностям стать ключевым звеном региональной связности.

В статье представлены перспективы, открывающиеся перед Арменией: инициатива «Перекрёсток мира», автомагистраль Север–Юг, коридор Персидский залив–Чёрное море, а также TRACECA, INSTC и инициатива Китая «Один пояс – один путь». Рассматривается, как эти проекты могут преобразовать географические ограничения Армении в конкурентные преимущества, какие стратегические возможности открываются и какие риски могут возникнуть.

Анализ показывает, что логистическое будущее Армении — это уже не только история о закрытых границах. Это история о новых возможностях и расширении международного сотрудничества. При условии успешного сочетания инфраструктурных реформ, многовекторной дипломатии и эффективного взаимодействия с международными партнёрами Армения способна превратиться в важный узел как региональных, так и глобальных транспортных сетей.

Ключевые слова: *транспортные программы, Перекрёсток мира, коридор Север–Юг, коридор Персидский залив–Чёрное море, Южный Кавказ, логистическая деблокада, транзитный хаб, TRACECA, Один пояс – один путь*

Tatevik VARDANYAN

Lecturer of the Chair of International Economic Relations, PhD in economics, ASUE

REGION AND WORLD

TRANSPORT INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT PROGRAMS: NEW HORIZONS IN THE SOUTH CAUCASUS

The South Caucasus today is increasingly turning into a “transport laboratory,” where large-scale projects are being tested — from regional transport corridors to global initiatives. Armenia finds itself at a crossroads: moving from decades-long logistical “quasi-isolation” caused by closed borders, to new opportunities of becoming a key link in regional connectivity.

The paper presents Armenia’s emerging perspectives, including the Crossroads of Peace initiative, the North–South Highway, the Persian Gulf–Black Sea Corridor, as well as TRACECA, INSTC, and China’s Belt and Road Initiative. It discusses how these projects may transform Armenia’s geographical constraints into competitive advantages, what strategic opportunities are opening up, and what risks might arise.

This analysis demonstrates that Armenia’s logistic future is no longer a story of closed borders alone. It is also a story of new opportunities and the deepening of international cooperation. If Armenia succeeds in combining infrastructural reforms, multi-vector diplomacy, and effective partnerships with international actors, it can become a pivotal hub in both regional and global transport networks.

Keywords: *Transport programs, Crossroads of Peace, North–South Corridor, Persian Gulf–Black Sea Corridor, South Caucasus, Logistical unblocking, Transit hub, TRACECA, Belt and Road Initiative*