

ՀՏԴ 339.9

Արտաքին տնտեսական քաղաքականություն

Աշոտ Եղիազարյան
ՀՊՏՀ, միկրոէկոնոմիկայի և ձեռնարկատիրական
Գործունեության կազմակերպում ամբիոնի
դոցենտ, տնտեսագիտության դոկտոր

ՀՅՈՒՄԻՍ-ՀԱՐԱՎ և ՊԱՐՍԻԳ ԾՈՑ-Սև ԾՈՎ ՄԻՋԱԶԳԱՅԻՆ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ՄԻՋԱՆՅՔՆԵՐԻ ԶԱՐԳԱՅՄԱՆ ՀԵՌԱՆԿԱՐՆԵՐԸ ԻՐԱՆԱԿԱՆ ԴԻՏԱՆԿՑՈՒՆԻՑ

Միջազգային տրանսպորտային միջանցքները որոշիչ դեր են խաղում դրանցում ընդգրկված պետությունների համագործակցության ու զարգացման հարցում: Այդպիսի միջանցքները որոշակի աշխարհատնտեսական տարածքների ձևավորման առանցքներն են:

Սույն հոդվածում բացահայտվել են Հյուսիս-Հարավ և Պարսից ծոց – Սև ծով միջազգային տրանսպորտային միջանցքների հիմնական առանձնահատկությունները և զարգացման հեռանկարները, ինչպես նաև դրանց և դրանցում ընդգրկված երկրների նկատմամբ Իրանի հետաքրքրությունների հիմնական ասպեկտները: Ներկայացված են նաև տրանսպորտային միջանցքում ընդգրկված երկրների նկատմամբ Իրանի հետաքրքրությունների հիմնական ասպեկտները

Բանալի բառեր՝ տրանսպորտ, միջանցք, Պարսից ծոց, Սև ծով, այլընտրանք:

Ashot Yeghiazaryan
Doctor of Economic Sciences,
Associated Professor of the Armenian State Economic University

THE PROSPECTS OF THE INTERNATIONAL TRANSPORT CORRIDORS NORTH-SOUTH AND THE PERSIAN SEA BLACK SEA FROM THE POINT OF VIEW OF IRAN

International transportation corridors are very important for countries that are involved in that network and have an important meaning for the development and cooperation between them. Such corridors are the basis of creation of some geoeconomic areas.

This article discusses “North-South” and “Persian Gulf”-“Black Sea” international transportation systems, their major features and development perspectives. There are also introduced interests from Iran to the countries that are in that transportation corridors.

Key words: transport, corridor, Persian Gulf, Black sea, alternative.

Ашот Егиазарян
доктор экономических наук,
доцент Армянского государственного
экономического университета

ПЕРСПЕКТИВЫ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ СЕВЕР-ЮГ И ПЕРСИДСКИЙ ЗАЛИВ-ЧЕРНОЕ МОРЕ С ТОЧКИ ЗРЕНИЯ ИРАНА

Международные транспортные коридоры играют решающую роль в сотрудничестве и развитии государств, входящих в нее. Такие коридоры являются осью формирования определенных геоэкономических пространств.

В данной статье раскрыты основные особенности и проблемы развития международных транспортных коридоров “Север-Юг” и “Персидский залив – Черное море”. Также представлены основные аспекты заинтересованности Ирана по отношению к этим коридорам и входящих в нее государств.

Ключевые слова: транспорт, коридор, Персидский залив, Черное море, альтернатива.

Հյուսիս-Հարավ միջազգային տրանսպորտային միջանցքը

2000թ. սեպտեմբերի 12-ին Սանկտ-Պետերբուրգում կայացած երկրորդ եվրասիական տրանսպորտային համաժողովի ընթացքում Ռուսաստանի, Իրանի և Հնդկաստանի միջև ստորագրվեց Հյուսիս-Հարավ միջազգային տրանսպորտային միջանցքի ստեղծման մասին համաձայնագիր: Իսկ 2002թ. մայիսին ստորագրվեց միջանցքի

պաշտոնական բացման մասին արձանագրությունը: Հետագայում նախագծին միացան Ադրբեջանը, Հայաստանը, Բելառուսը, Ղազախստանը, Օմանը, Սիրիան: Միանալու դիմումներ են տվել Թուրքիան և Ուկրաինան: «Հյուսիս-հարավ» միջազգային տրանսպորտային միջանցքը կոչված էր ապահովելու տրանսպորտային կապը Բալթյան երկրների և Հնդկաստանի միջև՝ Իրանի և Ռուսաստանի միջոցով, ավելացնելու այդ հսկայական տարածաշրջանի երկրների միջև ապրանքաշրջանառությունը, ինչպես նաև նպաստելու նրանց տնտեսական և մշակութային կապերի ամրապնդմանը:

Միջանցքը նախատեսում է երեք հիմնական երթուղիներ. տրանսկասպյան (Աստրախան, Օյա, Մախաչկալա նավահանգիստներով), արևելյան (ուղղակի երկաթուղային հաղորդակցություն Ղազախստանով, Ուզբեկստանով և Թուրքմենստանով՝ Թեջեն-Մերախի սահմանային անցման միջոցով դուրս գալով Իրանի երկաթուղային ցանց) և արևմտյան (Աստրախան-Մախաչկալա-Մամուր ուղղություն, հետո Ադրբեջանի տարածքով մինչև պլանավորվող սահմանային Աստրախ կայարան):

Սկզբնական շրջանում Հնդկաստանից բազմաթիվ կոնտեյներներ տեղափոխվեցին այդ միջանցքով: Հետո տեխնիկական և քաղաքական բարդությունների պատճառով Հյուսիս-Հարավ միջանցքը սահմանափակվեց Ռուսաստան-Իրան-Ռուսաստան երթուղով: Ռուսաստանը պետք է արդիականացներ աստրախանյան տրանսպորտային հանգույցը, զարգացներ նավահանգստային հզորությունները, որը հնարավոր էր Օյա նավահանգստի ընդլայնման միջոցով: 2004թ. կառուցվեց երկաթուղագիծ մինչև Օյա նավահանգիստ: Սակայն, Օյա նավահանգստի հզորությունը այդպես էլ չհասցվեց նախագծային 8 մլն. տոննայի: Ներկայումս նավահանգստի հզորությունը կազմում է 2.65 մլն. տոննա: Նույնիսկ այդ հզորությամբ այն չի աշխատում: Նավահանգստում մշակվում են աննշան քանակությամբ բեռներ: Այդ նավահանգիստն այդպես էլ չդարձավ “դարպասներ դեպի Հնդկաստան”: Փոխադրումները Հնդկաստանից Աստրախանի միջոցով նույնպես սառեցվեցին: Այսօր “Հյուսիս-Հարավ” տրանսպորտային միջանցքում ձևավորվել է մտավորապես հետևյալ պատկերը: Եթե նախագծի իրականացման սկզբնական շրջանում ենթադրվում էր, որ հիմնական բեռնահոսքերը կկազմեն Ռուսաստանի տարածքով տարանցումային բեռները Հնդկաստանից դեպի Հյուսիսային և Արևմտյան Եվրոպա, և հակառակ ուղղությամբ, ապա այսօր միջանցքի գործունեությունը հիմնականում հենված է ռուս-իրանական բեռնաշրջանառության վրա: Հարավից գնում են միայն որոշ քանակությամբ հնդկական բեռներ, իսկ հակառակ հոսքը գրեթե բացակայում է: Տրանսպորտային միջանցքը սպասարկում է հիմնականում դեպի Իրան և Պարսից ծոց բեռնահոսքերը, որի 70 տոկոսը սև մետաղներ են: Ռուսաստանի երկաթուղիներով արտաքին առևտրային բեռների փոխադրման ծավալները Հյուսիս-Հարավ միջանցքի շրջանակներում 2015թ. կազմել է 7,3 մլն. տոննա[1]: Այսպիսով, եթե 2000-ական թվականների սկզբում Մոսկվան չափազանց հավակնոտ պլաններ ուներ Հյուսիս-Հարավ միջազգային տրանսպորտային նախագծի ապագայի առումով և մտադիր էր ներգրավել խոշոր տարանցումային բեռնահոսքեր, ապա հիմա հաստատապես կարելի է պնդել, որ մեծ հաշվով միջանցքի նախագիծը շատ հեռու է իրագործված համարվելու համար՝ իր սկզբնական նպատակների և հավակնությունների ամբողջ մեծության տեսանկյունից: Մոսկվային այդպես էլ չհաջողվեց ստեղծել լիարժեք տրանսպորտային միջանցք: Նախագիծը ընդգրկող երկրների մեծ մասի աշխարհաքաղաքական շահերի վերակողմնորոշման պատճառով այն փաստացի դուրս չեկավ պլանավորման փուլից իրագործման փուլ:

Նախագծի շրջանակներում Իրանը դեռ նախորդ նախագահ Ահմադինեջաթի ժամանակ պլանավորում էր կառուցել Կասպից ծովը Պարսից ծոցին միացնող տրանսիրանական ջրանցքը: Ակնկալվում էր, որ այն շահագործման կհանձնվի 2020-ական թվականներին: Իր հերթին Մոսկվան ակնկալում էր, որ այն կմիացվի Վոլգա-Դոն ջրանցքին՝ միացնելով Կասպից և Սև ծովերը (ռուս-իրանական համատեղ նախագիծը հայտնի է Եվրասիա ջրանցք անվանումով): Ջրանցքը կարող էր ռազմավարական նշանակություն ունենալ ռուս-իրանական հարաբերությունների համար: Տրանսիրանական ջրանցքը, կամ ինչպես այն հաճախ իրանցիները անվանում են “իրանական մեծ գետ”, բավական թանկ նախագիծ է: Ըստ Իրանի էներգետիկայի նախկին նախարարի, 2012թ. կատարած հաշվարկների համաձայն նախագիծը կարժենա 7 մլրդ. դոլար[2]: Բացի այդ, այս նախագիծը բախվում է բազմաթիվ այլ հիմնախնդիրների հետ: Նախատեսվում է ջրանցքի միջոցով Կասպից ծովից ջուր տեղափոխել Իրանի կենտրոնական մասեր՝ գյուղատնտեսության համար ջրի դեֆիցիտի հիմնախնդիրը լուծելու համար: Բայց այն հղի է բացասական հետևանքներով՝ բնապահպանական համակարգի խախտման և կլիմայի փոփոխության առումներով: Երբ ջրանցքը կառուցվի, անհրաժեշտ կլինի ինչ որ կերպ տարանցիկ կապեր հաստատել ջրանցքից արևելք և արևմուտք ընկած տարածքների միջև, ինչը պահանջում է լրացուցիչ ներդրումներ և բարձրացնում նախագծի առանց այդ էլ բարձր գինը: Որպեսզի ջրանցքը լինի նավարկելի, այն պահանջում է մեծ խորություն և լայնություն, ինչը շինարարության համար մեծ դժվարություններ է ստեղծում՝ հաշվի առնելով բարձրության տարբերությունը Կասպից և Պարսից ծոցի միջև ընկած շրջաններում: Այս ամենը լուրջ արգելքներ են նախագծի արդիականության հիմնավորման համար:

Արևելակասպիական ուղղությամբ 2015թ. վերջին շահագործման հանձնվեց Իրան-Թուրքմենստան-Ղազախստան 677 կմ-ոց երկաթգիծը, որը 600 կմ-ով կարճ է, քան Մերախսով անցնող գիծը: Ներկայումս միջանցքի այդ ուղղությունը ակտիվորեն օգտագործում է Ղազախստանից Իրան հացահատիկ արտահանելու համար:

Արևմտակասպիական երթուղին պահանջում էր Կազվին-Ռեշտ-Էնգելի երկաթուղային գծի կառուցում, ապա դրա ձյուղավորում մինչև Ադրբեջանի սահման: Թեհրանի և Բաքվի միջև ստորագրված “Մահմանային երկաթուղային գծի

մասին” համաձայնագրով Իրանը նախագծում էր կառուցել 101 կմ-ոց երկաթուղագիծ մինչև իրանական Աստարա: 205 կմ-ոց Կազվին-Ռեշտ երկաթգծի բացումը պլանավորված է ընթացիկ տարում (իրանական օրացույցով): Նախնական տվյալներով դրա թողունակությունը կկազմի տարեկան 5-7 մլն. տոննա բեռ: Ռեշտ-իրանական Աստարա հատվածը դեռ գտնվում է նախագծային փուլում[3]:

Պարսից Օոց – Սև ծով միջազգային տրանսպորտային միջանցքը

Հատկանշական է, որ վերջերս Իրանի ճանապարհների և քաղաքային զարգացման նախարարը հայտարարեց, որ Թեհրանը փորձում է իրանական Ռեշտ քաղաքը երկաթգծով միացնել Թուրքիայի և Հայաստանի քաղաքներին և Նախիջևանին[4]: Կարելի է ենթադրել, որ Իրանի համար կարևորվում է երկրի երկաթուղային ցանցի էլքերը Թուրքիայի և Հայաստանի ուղղությամբ (Նախիջևան-Հայաստան անցումը փակ է քաղաքական պատճառներով), ինչը վկայում է Թեհրանի արտաքին առևտրային քաղաքականությունում եվրոպական վեկտորի գերակայությունը ռուսականի նկատմամբ պատժամիջոցների վերացումից հետո: Թեհրանի քաղաքականությունում նման արմատական փոփոխությունը իր հերթին ենթադրում է Հյուսիս-Հարավ տրանսպորտային միջանցքի առնվազն արևմտակասպիական ուղղության ոչ միայն տնտեսական, այլև աշխարհաքաղաքական նշանակության էական նվազեցում:

Մինչև պատժամիջոցների հանումը Թեհրանի դիրքորոշումը հանգում էր նրան, որ Իրանը կարող էր ավելի արդյունավետ օգտագործել տարանցման իր ամբողջ ներուժը տարածաշրջանում՝ կարևոր դեր խաղալով Հնդկաստանից և Պարսից ծոցի երկրներից Կենտրոնական Ասիայի, Կովկասի և Ռուսաստանի միջոցով դեպի Եվրոպա բեռների փոխադրման հարցում: Դեպի Եվրոպա բեռնափոխադրումների հոսքի ապահովման նպատակով Իրանը մեծ աշխատանքներ էր իրականացրել Պարսից ծոցի և Կասպից ծովի նավահանգիստների զարգացման համար, ընդլայնել էր երկաթուղային ցանցը, մասնավորապես կառուցել էր 1500 կիլոմետրանոց Չաբահար-Սերախս երկաթգիծը, հաստատել էր ճանապարհային շարժի անվտանգության 2010-2019թթ. ռազմավարական պլանը: Իրանը և Հնդկաստանը 2015թ. մայիսին մի քանի տարվա բանակցություններից հետո ստորագրել են համաձայնագիր Չաբահար նավահանգստի զարգացման համար: Այդ նավահանգիստը Հնդկաստանը կկապի Աֆղանստանի և Կենտրոնական Ասիայի հետ: Հնդկաստանը Չաբահարում վարձակալել է երկու տերմինալ և հինգ կառանատեղեր, դրանցում պետք է ներդնի 200 մլն. դոլար[5], որպեսզի վերջիններս վերածվեն բազմանպատակային կոնտեյներային և բեռնային տերմինալների:

Պատժամիջոցները հանելուց հետո Իրանի հավակնությունները մեծացել են, արմատապես վերանայվում են նաև գերակայությունները: Արևմտյան մամուլը գրում է, որ Իրանը կարող է նոր ուղի լինել Մերձավոր Արևելքում շտրիկի իր դիրքի, անվտանգության բարձր մակարդակի, տնտեսության դիվերսիֆիկացիայի և կրթված աշխատուժի: Շատերը այն կարծիքին են, որ Իրանը ոչ թե պարզապես 78 մլն. բնակչությամբ շուկա է, այլ հանդես է գալիս որպես առևտրային հանգույց 300 մլն-ոց շուկայի համար, մուտք ապահովելով արաբական պետությունների համար՝ հարավում և արևմուտքում, Կենտրոնական Ասիայի համար՝ հյուսիսում և Աֆղանստանի ու Պակիստանի համար՝ արևելքում[6]:

Իրանը ձգտում է վերածվել առևտրային հանգույցի ոչ միայն Մերձավոր Արևելքի և Ասիայի երկրների, այլև նրանց Եվրոպային կապելու համար: Թեհրանն առաջ է քաշել Պարսից ծոց - Սև ծով կամ Իրանը, Հայաստանը, Վրաստանը և Բուլղարիան կապող նոր տրանսպորտային միջանցքի ստեղծման նախագիծը: Բուլղարիան համաձայնվել է միանալ նախագծին՝ օգտագործելով իր Վառնա և Բուրգաս նավահանգիստները: Անհրաժեշտության դեպքում Վառնայում և Բուրգասում կկառուցվեն մասնագիտացված տերմինալներ: Ընթացիկ տարում այս երկրների փորձագետներն արդեն երկու հանդիպում են ունեցել (Թեհրանում և Սոֆիայում)՝ նախագծի մանրամասները քննարկելու համար: Մասնավորապես քննարկվում են Մերձավոր Արևելքի և Բալկանյան թերակղզու միջև բեռնափոխադրումների համար բարենպաստ պայմանների ստեղծման հարցեր:

Բացի այդ, տվյալ տրանսպորտային միջանցքի շրջանակներում Իրաքը և Սիրիան նույնպես դիտարկվում են որպես նոր շուկաներ: Իրանը ծանոթ է իրաքյան մշակույթին և շուկային, այդ պատճառով կարող է նրա համար ծառայել որպես Եվրոպային կապող առևտրային գոտի: Իրանը կապող օդակ կարող է լինել նաև Սիրիայի համար՝ պատերազմի ավարտից հետո: Չի բացառվում նաև միջանցքին Հնդկաստանի և Օմանի հնարավոր անդամակցությունը:

Նոր միջանցքը նախատեսված է իրանական բեռնատարների համար, որոնք պետք է անցնեն Հայաստանով և Վրաստանով, որպեսզի հասնեն Սև ծով, որտեղից էլ կարող են տեղափոխվել Բուլղարիա, Հունաստան և նույնիսկ Իտալիա, օգտագործելով roll-on/roll-off (RORO) նավեր: Մերձավոր Արևելքում լարվածությունը բարձրացնում է միջանցքի կարևորությունը և դերը: Իրանը կարող է Հունաստան դուրս գալ Թուրքիայի տարածքով ձգվող ավտոմոբիլային երթուղով: Սակայն, ձգտում է ունենալ զուգահեռ ճանապարհներ իր բեռնատարների համար, որպեսզի դիվերսիֆիկացնի և մեծացնի հնարավորությունները: Թուրքիային այլընտրանքային երթուղին կարևոր է ոչ միայն երկու երկրների սահմանին հաճախ առաջացող հերթերի, այլև քաղաքական անկայության և աշխարհատնտեսական պատճառներով: Օրինակ, վերջերս սահմանամերձ քրդաբնակ Բազարգանիում վառվեցին բեռնատարներ և ավտոբուսներ: Իրանը պաշտոնապես փոխհատուցում պահանջեց Թուրքիայից, սակայն գործընթացը մնացել է անարդյունք: Ինչ վերաբերում է երկաթուղային հաղորդակցությանը, ապա Թուրքիայի

տարածքով Իրանից դեպի Եվրոպա տանող երկաթգծի թողունակությունը շատ փոքր է և ունի լաստանավային անցում Վանա լճի վրայով, ինչը գործնականում անհնար է դարձնում դրա օգտագործումը մեծ ծավալի բեռների համար:

Իրանը և Թուրքիան մրցակիցներ են տարածաշրջանում: 1990-ական թվականներին Իրանը առաջարկեց ստեղծել կասպյան երկրների կազմակերպություն (CSO): Այդ նախաձեռնությունը պայմանավորված էր կասպյան ավազանում թուրք-իրանական մրցակցությամբ: Այդ կերպ Իրանը փորձում էր մեկուսացնել Թուրքիային և խուսափել նրա ներթափանցումից տարածաշրջան: Սակայն, Իրանին խանգարում էր միջազգային մեկուսացումը:

Ներկայումս Մերձավոր Արևելքի երկրների և Եվրոպայի միջև կապը ապահովվում է Թուրքիայի միջոցով: Անկարան ձգտում է դառնալ սնծովյան տարածաշրջանի հիմնական խաղացողը և որպես իր տարածաշրջանային հավակնությունների իրականացման գործիք է դիտում Սնծովյան տնտեսական համագործակցության կազմակերպությունը (USZԿ): Թուրքիան փորձում է USZԿ-ն օգտագործել որպես Հարավային Գովկասում և Սնծովյան ավազանում իր ազդեցությունն ավելացնելու և վերջին հաշվով գերիշխելու համար գործիք: Այս կազմակերպության միջոցով Թուրքիան սկսեց կատարել փորձեր՝ Եվրոպայի արտոնյալ գործընկերը դառնալու համար: Սակայն, իրական համագործակցության տեսանկյունից պրակտիկ քայլերը շատ քիչ են, քանի որ կազմակերպությունը տնօրինում է շատ սուղ ֆինանսական ռեսուրսների: Առավել հայտնի ճյուղային տնտեսական նախագծերը կապված են տրանսպորտային ենթակառուցվածքի և էներգետիկայի հետ:

Թեհրանի կողմից առաջ քաշված Պարսից ծոց – Հայաստան – Վրաստան – Սև ծով – Բուլղարիա – Հունաստան միջազգային տրանսպորտային միջանցքի ստեղծման նախագիծն ըստ էության այլընտրանքային է ՄՕՏՀ-ի ինչպես տրանսպորտային, այնպես էլ էներգետիկ փոխադրման ճանապարհներին: Փաստացի այն այլընտրանքային է նաև Հյուսիս-Հարավ տրանսպորտային միջանցքին:

Իրանը և Պարսից Ծոց – Սև ծով միջազգային տրանսպորտային միջանցքի մասնակիցները

Իրան-Հայաստան: Թեհրանը պաշտոնական Երևանին առաջարկել է բոլոր ջանքերը գործադրել Պարսից ծոցը Սև ծովին Հայաստանի տարածքով միացնելու նախագիծը իրականացնելու համար: Ի տարբերություն Թուրքիայի և Ադրբեջանի, Հայաստանի հետ Իրանը քաղաքական հակասություններ և խնդիրներ չունի: Այս նախագծի իրականացումը Հայաստանին փակուղային տրանսպորտային տարածաշրջանից կվերածի տարանցումային: Միաժամանակ, Թեհրանը պատրաստակամություն է հայտնել միջանցքի ստեղծման համար տրամադրել տեխնիկական և ինժեներական ծառայություններ: Ներկայումս Հայաստանը չունի լուրջ ենթակառուցվածքներ իրանական բեռների փոխադրման համար: Վրաստանը և Իրանը կապող Հայաստանի 550 կմ-ոց հիմնական մայրուղիները հարկ է արդիականացնել: Նախատեսվում է, որ այդ նպատակով Եվրասիական զարգացման բանկը կտրամադրի 150 մլն. դոլար փոխառություն, Եվրոպական ներդրումային բանկը՝ 60 մլն. դոլար և Ասիական զարգացման բանկը՝ մոտ 500 մլն. դոլար[7]:

Գոյություն ունի Իրանը Հայաստանին կապող երկաթգծի կառուցման նախագիծ, որի իրագործման դեպքում Պարսից ծոցը և Սև ծովը կկապվեն երկաթուղով: Իրան-Հայաստան երկաթգծի արժեքը ըստ նախնական գնահատումների հասնում է մինչև 3,5 մլրդ. դոլարի: Իրանական Ջուլֆայից մինչև Մեդրի ընկած 90 կմ-ոց հատվածը Իրանը պատրաստ է կառուցել սեփական միջոցներով: Սակայն երկաթգծի կառուցման նախագծի հայկական հատվածը բխվում է Հայկական երկաթուղիների ռուսական կոնցեսիոների դիմադրությանը: Այդ երկաթգիծը Մոսկվայի համար տնտեսական հետաքրքրություն չի ներկայացնում: Ավելին, այն կուժեղացնի Իրանի և ԵՄ ազդեցությունը Հայաստանում և տարածաշրջանում: Բացի Իրանից երկաթուղու շինարարությամբ որոշակի շահագրգռվածություն է ցուցաբերում Չինաստանը: Ժամանակին Հայաստանը Չինաստանին է փոխանցել երկաթգծի շինարարության տեխնիկատնտեսական զեկույցը, որպեսզի վերջինս ուսումնասիրի իր մասնակցության հնարավորությունը նախագծին: Ասիական զարգացման բանկը հետաքրքրություն է ցուցաբերում այդ ծրագրի ուսումնասիրության և նախագծային փուլերի ֆինանսավորման, իսկ ապագայում նաև շինարարական աշխատանքներին մասնակցելու առումով: Նախագծի վերաբերյալ քննարկումներ են եղել նաև Համաշխարհային բանկի և Վերակառուցման ու Զարգացման Եվրոպական Բանկի հետ: Ընդհանուր առմամբ Հայաստանում գործող միջազգային ֆինանսական կազմակերպությունները դրական են գնահատում շինարարության գաղափարը և պատրաստ են մասնակցել ֆինանսավորմանը: Պարսից ծոց - Սև ծով - Բուլղարիա և Հունաստան տրանսպորտային միջանցքի ստեղծման նախագիծը ցույց է տալիս որ երկաթգծի նկատմամբ դրական վերաբերմունք է առկա ԵՄ-ում: Դեռ 2008թ. նոյեմբերին Եվրահանձնաժողովի փոխնախագահ, տրանսպորտի հարցերով հանձնակատար Անտոնիո Տայանան ողջունել է Հայաստան - Իրան երկաթգծի շինարարությունը, ինչպես նաև նոր ավտոճանապարհի կառուցման Հայաստանի և Վրաստանի նախագահների պայմանավորվածությունը[8]:

Թեպետ Իրանը տնտեսական և համագործակցության այլ ոլորտներում համարվում է Հայաստանի կարևորագույն գործընկերներից մեկը և երկու երկրների միջև ստորագրվել են համագործակցության շուրջ 100 փաստաթղթեր, գրանցվել են հարյուրավոր հայ-իրանական համատեղ ձեռնարկություններ և վերջերս ստորագրվել է վիզաների չեղարկման մասին համաձայնագիր, առևտրի և ներդրումների ներկա վիճակը հեռու է բավարար համարվելուց: Դեռ 2010թ. Իրանը Հայաստանին առաջարկել է ազատ առևտրի վերաբերյալ համաձայնագիր ստորագրել երկու երկրների

միջև: Ենթադրվում էր, որ այդպիսի համաձայնագրի ստորագրումը թույլ կտա երկու երկրների միջև տարեկան ապրանքաշրջանառությունը մեկ տարվա ընթացքում հասցնել 500 մլն. դոլարի և էապես ավելացնել սահմանային փոխանակումները և բեռնատարների երթևեկությունը: Սակայն, համաձայնագիրն այդպես էլ չի ստորագրվում՝ ամենայն հավանականությամբ Երևանի վրա Մոսկվայի ճնշման պատճառով: Ներկայումս այդ ամենը բարդանում է նրանով, որ Հայաստանը լինելով ԵՏՄ անդամ, փաստացի զրկված է Իրանի հետ ինքնուրույն առևտրատնտեսական հարաբերություններ կառուցելու հնարավորություններից: 2015թ. տվյալներով հայ-իրանական ապրանքաշրջանառությունը կազմել է 276 մլն. դոլար, ինչը Հայաստանի արտաքին առևտրաշրջանառության ընդամենը 5.8 տոկոսն է[9]: Հատկանշական է, որ այդ ծավալի զգալի մասը բաժին է ընկնում էլեկտրաէներգիա գազի դիմաց բարտերային պայմանագրով նախատեսված գազի ներմուծմանն ու էլեկտրաէներգիայի արտահանմանը: Հայաստանի տնտեսության իրական հատվածում կատարված իրանական ներդրումների համախառն հոսքը 2015թ. դեկտեմբերի վերջի դրությամբ կազմել է ընդամենը 6,2 մլն. դոլար (կամ ընդհանուր ներդրումների 0,06 տոկոսը), որից ուղղակի ներդրումները 4,6 մլն. դոլար (կամ ընդհանուր ներդրումների 0,07 տոկոսը) [10]:

Իրան-Վրաստան: Իրանի և Վրաստանի հարաբերություններում շրջադարձային է դիտարկվում 2010թ.: Այդ տարվա նոյեմբերին պայմանավորվածություն է ձեռք բերվում երկկողմանի առանց վիզայի ռեժիմ կիրառելու վերաբերյալ, ուղղակի ավիահաղորդակցություն է հաստատվում երկու երկրների մայրաքաղաքների միջև, իսկ Բաթումում բացվում է Իսլամական Հանրապետության գլխավոր հյուպատոսարանը: Արդյունքում՝ նկատելիորեն աշխուժանում են զբոսաշրջային հոսքերը և տնտեսական հարաբերությունները: 2011թ. հունվարին իրանական այցելությունները Վրաստան ավելացան հասնելով 21,300, իսկ 2012թ.՝ ավելի քան 89,600 մարդու[11]: Վրաստանում գրանցված իրանական ձեռնարկությունների թիվը երկու տարվա ընթացքում ավելացավ 100-ից մինչև 1500: Սակայն, 2013թ. «Վրացական երգանք»-ի կողմից կառավարությունը չեղարկեց առանց վիզային ռեժիմը միակողմանի կարգով: Արդյունքում իրանցի այցելուների թիվը 2015թ. կրճատվեց 72%-ով 2012 թվականի համեմատությամբ[12]:

Առանց վիզայի ռեժիմը նպաստել է Իրանի և Վրաստանի միջև առևտրաշրջանառության ավելացմանը: Եթե 2010թ. փոխադարձ ապրանքաշրջանառությունը կազմել է մոտ 42 մլն. դոլար, ապա 2013թ. արդյունաբերվել այն գերազանցել է 100 մլն. դոլարը: Առևտրաշրջանառությունը շարունակել է ավելանալ նաև 2014թ., հասնելով 151 մլն. դոլարի, 2015թ.-ին կազմել է 128,1 մլն. դոլար, իսկ 2016թ. հունվար հուլիսին՝ 65,3 մլն. դոլար[13]: 2013թ. գարնանը երկու երկրների միջև ստորագրվել է ազատ տնտեսական գոտիների ոլորտում երկկողմանի համագործակցության համաձայնագիր: Թեհրանը ձգտում է հասնել երկու երկրների միջև արտոնյալ մաքսատուրքերի կիրառման վերաբերյալ համաձայնագրի կնքմանը: Իրանը շահագրգռված է Վրաստանի՝ որպես ԵՄ ազատ առևտրի կարգավիճակ ունեցող երկրի հետ առևտրա-տնտեսական հարաբերությունների ընդլայնման և խորացման հարցում: Այդ հարաբերությունների զարգացմանը զուգընթաց Իրանը շահագրգռված կլինի կառուցել պահեստներ, նավահանգիստներ և ներդրումներ կատարել Վրաստանի ինդուստրիալ գոտիներում: 2013թ. վերջին հայտարարվել է իրանա-վրացական առևտրա-արդյունաբերական պալատի ստեղծման պլանների մասին: Վրաստանում այն կարող է ներկայացնել Քութայիսի ինդուստրիալ գոտին և Աջարիայի առևտրա-արդյունաբերական պալատը: Իրանի և Վրաստանի միջև առանց վիզայի ռեժիմը վերականգնվել է 2016թ. փետրվարին:

Նոր հնարավորություններ են բացվել երկու երկրների միջև էներգետիկ համագործակցության ոլորտում: 2016թ. փետրվարին Թեհրանը և Թբիլիսին ձեռք են բերել նախնական պայմանավորվածություն Հայաստանի տարածքով Վրաստանին տարեկան 500 մլն. մ³ իրանական գազ մատակարարելու վերաբերյալ[14]: Արդեն հուլիսին կնքվում է չորս ամսով գազի փորձնական մատակարարումների վերաբերյալ պայմանագիր: Խնդիրը նրանում է, որ ձմռան ամիսներին Վրաստանն ունի գազի օրական 2,5 մլն. մ³ չափով անբավարարություն: Ներկայումս Ադրբեջանը ապահովում է Վրաստանի գազի ներմուծման 90%-ը: Մնացած 10%-ը (չուրջ 2,5 մլն. մ³) ապահովում է Ռուսաստանը որպես Հայաստան գազի մատակարարման դիմաց վճար: Վրաստանը ցանկանում է դիվերսիֆիկացնել և նվազեցնել Ադրբեջանից կախվածությունը: Մյուս կողմից, ռուսական “Գազպրոմ” ընկերությունը Վրաստանին առաջարկում է տարանցման համար վճարել փողով, ոչ թե գազով: Մոսկվան սպառնացել է նույնիսկ ամբողջությամբ դադարեցնել Վրաստանի տարածքով մատակարարումները Հայաստան և թույլ տալ Հայաստանին գազ գնել Իրանից: Ռուսաստանը մի կողմից փորձում է վերահսկել իրանական բնական գազի մատակարարումները Հայաստան, իսկ մյուս կողմից՝ ուժեղացնել Վրաստանի կախվածությունը ռուսական գազից: Դրա համար Գազպրոմն առաջարկում է ցածր գին ադրբեջանական SOCAR-ի համեմատությամբ[15]: Սակայն “Գազպրոմ”-ից գազ գնելը Վրաստանի համար համարվում է անցանկալի: Իսկ ահա Իրանը առաջարկում է այլընտրանք: Թեհրանը հայտնել է իր պատրաստակամությունը Վրաստանին օրական 14 մլն. մ³ գազ մատակարարելու վերաբերյալ[16]: Այսինքն՝ Իրանը պատրաստ է ամբողջությամբ բավարարել գազի նկատմամբ Վրաստանի պահանջունքները: Հեռանկարում Վրաստանը կարող է ապահովել նաև Եվրոպա իրանական ածխաջրածինների փոխադրման էժան և քաղաքական առումով կայուն ճանապարհ:

Իրան-Բուլղարիա: Պարսից Օոց – Սև ծով տրանսպորտային միջանցքին միանալու մասին Բուլղարիայի և Հունաստանի որոշումը ավելի խոստումնալից է դարձնում նախագիծը:

Վերջերս Իրանը և Բուլղարիան ստորագրել են երեք հիմնարար պայմանագրեր հեռահաղորդակցությունների, փոխադարձ ներդրումների, երկու երկրների փոքր և միջին ձեռնարկությունների միջև կապերի դյուրացման ոլորտներում: Բուլղարիան կարող է հարթակ դառնալ ԵՄ-ում իրանական ներդրումների համար:

Իրանը Բուլղարիային դիտարկում է որպես մի գործընկեր, որը կարող է հանդիսանալ Եվրոպա իրանական էներգակիրների արտահանման դարպաս[17]: Բուլղարիա իրանական գազի մատակարարումների հնարավոր երթուղի կարող է լինել սեղմված բնական գազի ներմուծումը հունական Ալեքսանդրապոլիսի տերմինալից (արդեն կա Հունաստանը և Բուլղարիան գազամուղով կապելու նախագիծ) և Իրան – Վրաստան – Սև ծով – Բուլղարիա գազամուղի կառուցումը: Դրանք կարող են դառնալ էներգետիկ հաղորդակցության միջանցքներ էներգակիրներով հարուստ Մերձավոր Արևելքի երկրների և Եվրոպայի միջև: Բացի այդ, Իրանը պատրաստ է ֆինանսավորել Բուլղարիայում նավթավերամշակման գործարանի կառուցումը, ինչը կարող է դառնալ իրանական նավթի համար նոր բազա Եվրոպայում:

Ներկայումս Բուլղարիայի և Իրանի միջև քննարկվում են ատոմային էներգետիկային առնչվող հարցեր: 2016թ. հունիսի 14-ին ժնևում գտնվող միջազգային առևտրային պալատին առընթեր արբիտրաժը վճռել է, որ Բուլղարիայի ազգային էլեկտրական ընկերությունը պարտավոր է Բելենում նոր ատոմակայանի կառուցման որոշումից 2011թ. -ին հրաժարվելու համար “Ռոսատոմին” որպես փոխատուցում վճարել 620 մլն. եվրո[18]: Այդ պատճառով Սոֆիայի համար էական խնդիր է “Բելեն” ատոմակայանի համար նախատեսված ռուսական ռեակտորի համար գնորդ գտնելը: Իրանը կարող է այն գնել Բուշերի երկրորդ հերթի համար: Սակայն, փորձագետների կարծիքով, եթե նույնիսկ Իրանը համաձայնվի գնել այն, անհրաժեշտ կլինի “Ռոսատոմի” համաձայնությունը (“Ռոսատոմը” գործող պայմանագիր ունի Իրանի հետ): Այսինքն, բացի տեխնիկական և ֆինանսական խնդիրներից, առկա է նաև քաղաքական հիմնախնդիր:

Իրան – Հունաստան: 2016թ. մարտին “Ազգային իրանական նավթային ընկերություն”-ը (NIOC) և հունական “Hellenic Petroleum”-ը ստորագրել են իրանական նավթի մատակարարումներ վերսկսման վերաբերյալ պայմանագիր: Հունական ընկերությունը իրանական նավթի ավանդական գնորդն էր մինչև Իրանի նկատմամբ միջազգային պատժամիջոցների կիրառումը: Մինչև 2012թ. Հունաստանը Իրանից օրական գնում է 100 հազար բարել նավթ, ինչը կազմում էր ներմուծման մեկ երրորդը: Իրանի նավթային սեկտորի նկատմամբ կիրառվող միջազգային պատժամիջոցների չեղարկումից հետո կարգավորվել են նաև դրանց պատճառով առաջացած ֆինանսական խնդիրները: Իրանի նկատմամբ բանկային էմբարգոյի կիրառման պահից սկսած Հունաստանի նավթային պարտքը կազմում է 650 մլն. եվրո[19]: Համաձայն կնքված պայմանագրի, “Hellenic Petroleum”-ը օրական կստանա 60 հազար բարել իրանական նավթ: Այդ ծավալը կարող է ավելացվել մինչև 150 հազար բարել[20]:

Այսպիսով, կարող ենք եզրակացնել, որ Իրանի վրայից միջազգային պատժամիջոցների հանումը Թեհրանին դարձրել է նախաձեռնող և որոշակիություն է մտցրել նրա աշխարհաքաղաքական և աշխարհատնտեսական գերակայություններում: Իրանը շահագրգռված է դեպի Եվրոպա այլընտրանքային ճանապարհների կառուցմամբ: Պարսից ծոց – Հայաստան – Վրաստան – Սև ծով – Բուլղարիա - Հունաստան ձևավորվող միջանցքը շրջանցում է ինպես Թուրքիան, այնպես էլ Ռուսաստանը: Հաջողության դեպքում այդ նախագիծը Հայաստանը և Վրաստանը կդարձնի կարևոր տարանցումային տարածքներ և կնպաստի նրանց տնտեսությունների աճին: Հայաստանի համար այն նշանակում է նաև թուրք-ադրբեջանական շրջափակման ավարտ: Քանի որ նախագիծը շրջանցում է Ռուսաստանը, ապա թուլացնում է վերջինիս ազդեցությունը Սև ծովում և տարածաշրջանում, ինչը Հայաստանի համար լավ հնարավորություններ է ստեղծում եվրոպական ինտեգրման ուղղությամբ: Բուլղարիայի և Հունաստանի համար նախագիծը իրագործումը լրացուցիչ առավելություններ տվող հնարավորություն է ինչպես առևտրի և ներդրումների ոլորտում, այնպես էլ էներգակիրների մատակարարումների երթուղիների և աղբյուրների դիվերսիֆիկացիայի հարցում: Այսպիսով, այդ նախագիծն ունի իրագործման ինչպես տնտեսական, այնպես էլ քաղաքական նախադրյալներ:

Գրականության ցանկ

1. Международный транспортный коридор "Север-Юг", http://cargo.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=5130
2. *Далга Хатыноглу, руководитель иранской службы новостей Trend*, <http://ia-centr.ru/expert/13094/>
3. Железная дорога Астара – Решт – Казвин. Материал из Википедии — свободной энциклопедии https://ru.wikipedia.org/wiki/Железная_дорога_Астара_—_Решт_—_Казвин
4. Иран планирует построить железную дорогу из Решта в Турцию. 08 сентября 2016. http://www.iran.ru/news/economics/102225/Iran_planiruet_postroit_zheleznuyu_dorogu_iz_Reshta_v_Turciyu
5. Индия вложит \$200 млн. в порт Чабахар. 13 апреля 2005. http://www.iran.ru/news/economics/29374/Indiya_vlozhit_200 mln v port Chabahar
6. Iran to Launch Black Sea-Persian Gulf Corridor With ‘Trade Hub’ Ambitions. 07/13/2016. http://www.huffingtonpost.com/asiatoday/iran-to-launch-black-sea_b_10957184.html
7. Iran-Armenia-Georgia-Europe: A new transport corridor to be discussed in Sofia. July 10th, 2016. <https://eadaily.com/en/news/2016/07/10/iran-armenia-georgia-europe-a-new-transport-corridor-to-be-discussed-in-sofia>

8. Նախագահ Սարգսյանի աշխատանքային այցը Բելգիայի թագավորություն և Էվրոպական կառույցներ, 04.11.2008 - 06.11.2008, <http://www.president.am/hy/foreign-visits/item/2008/11/04/news-45/>
9. ՀՀ ԱՎԾ, http://armstat.am/file/article/sv_12_15a_411.pdf
10. http://www.mineconomy.am/uploads/01_arm.pdf
11. <http://www.golos-ameriki.ru/a/nc-georgia-visas-for-iran/1694387.html>
12. Нино Евгенидзе, Иран становится одним из весьма интересных соседей и партнеров для Грузии. 14.04.2016. <http://www.apsny.ge/2016/pol/1460665226.php>
13. Վրաստանի ԱՎԾ, http://geostat.ge/index.php?action=page&p_id=134&lang=eng
14. <http://uaport.net/news/am/t/1601/13/10301164>
15. Georgia Says to Receive Additional Gas from Azerbaijan, No Need for More Gazprom Gas. Civil Georgia, Tbilisi / 4 Mar.'16 /, <http://www.civil.ge/eng/article.php?id=29021>
16. <http://www.pda.inosmi.ru/economic/20160225/235528847.html?all>
17. <http://www.naturalgaseurope.com/bulgaria-and-iran-hopes-to-expand-energy-cooperation-30573>
18. <http://kommersant.ru/doc/3018174>
19. <http://russia-greece2016.ru/economics/20160202/140705.html>
20. <http://tass.ru/ekonomika/2686200>