
**ԱՂԻՐԲԵԶԱՆԻ ՏՆՏԵՍԱԿԱՆ ԳՈՐԾՈՆՆԵՐԸ ԹՈՒՐՔԻԱՅԻ
ՏԱՐԱԾԱՇՐՉԱՆԱՅԻՆ ՔԱՂԱՔԱԿԱՆՈՒԹՅԱՆ
ԱՌԱՋՆԱՀԵՐԹՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐՈՒՄ**

ՀԱՅԿ ԳԱՐԲԻԵԼՅԱՆ

Վերջին տարիներին զգալիորեն աճել է Ադրբեջանի տնտեսական կարևորությունը Թուրքիայի համար, ընդ որում՝ միանգամից մի քանի «ճակատով»՝ նավթ, գազ, ներդրումներ, երկաթուղի: Այս ամենն ինքնին վերածվել է լուրջ խոչընդոտի Հայաստան-Թուրքիա հարաբերությունները կարգավորելու համար: Ադրբեջանի ներկայիս իշխանությունները, որդեգրելով Հայաստանը (նաև Արցախը) տնտեսական շրջափակման մեջ պահելու և խեղդելու բազմամյա քաղաքականություն, շատ սուր են արձագանքում Հայաստանի տնտեսական շրջափակումը ճեղքելու փորձերին (անգամ Հայաստանի ու Թուրքիայի քաղաքների միջև նոր ավիաչվերթներ բացելուն): Այդ փորձերից մեկն առնչվում էր Թուրքիային («Ֆուտբոլային դիվանագիտություն»), և Ադրբեջանն ամեն ինչ արեց, որ Թուրքիան քայլեր չանի Հայաստանի հետ հարաբերությունների կարգավորման ուղղությամբ: Այլ կերպ ասած՝ Ադրբեջանը սկսեց շատ բարձր գին վճարել Թուրքիային: Ավելին, Ադրբեջանը մինչ օրս էլ շարունակում է սնել Թուրքիային՝ հետագայում նույնպես նման քայլերից զերծ պահելու համար: Այժմ ներկայացնենք, թե Թուրքիայի համար տնտեսական ինչպիսի կարևորություն է ներկայացնում Ադրբեջանը:

Նավթ: Հայտնի է, որ Թուրքիան երկրում սպառվող նավթի 92 %-ը, իսկ գազի 99 %-ը ներկրում է արտերկրից՝ այդ ամենի վրա տարեկան ծախսելով 45-50 մլրդ \$¹: Մինչդեռ Ադրբեջանը հարուստ է թե՛ նավթի, թե՛ գազի պաշարներով և էներգակիրներ է մատակարարում Թուրքիային, որի աճող տնտեսությունը գնալով ավելի շատ է զգում դրանց կարիքը: 2006 թ. ամռանը շահագործման հանձնվեց 1768 կմ երկարությամբ «Բաքու-Թբիլիսի-Ջեյհան» նավթամուղը (ԲԹՋ), որն ադրբեջանական նավթը Վրաստանի տարածքով հասցնում է Թուրքիայի միջերկրածովյան հատված, որտեղից էլ այն լցանավերով ուղարկվում է միջազգային շուկաներ: 2018 թ. օգոստոսին Ադրբեջանում բրիտանական British Petroleum ընկերության գրասենյակը հայտարարեց, որ 12 տարվա ընթացքում (2006-2018 թթ.) ԲԹՋ-ով տեղափոխվել է 399 մլն տ (2.99

¹ Տե՛ս «Enerji Verimliliği Destekleri» // <https://www.enerji.gov.tr/tr-TR/Sayfalar/Enerji-Verimlilik-Destekleri> (վերջին մուտք՝ 11.02.2019):

մլրդ բարել) նավթ²: Մեզ չհաջողվեց տեղեկություններ գտնել, թե այդ 12 տարվա ընթացքում ԲԹՁ-ից որքան եկամուտ է ստացել Թուրքիան, սակայն որոշակի պատկերացում կարելի է կազմել 2008 թ. ապրիլի 1-ին թուրքական BOTAS պետական խողովակաշարային ընկերության ներկայացուցիչ Սալիհ Փաշաօղլուի արած հայտարարությունից, ըստ որի՝ շահագործման հանձնելուց հետո (երկու տարուց էլ պակաս ժամանակահատվածում) ԲԹՁ-ով տեղափոխվել է 333 մլն բարել նավթ, և որ դրանից Թուրքիայի եկամուտները կազմել են 1.5 մլրդ \$: Փաշաօղլուն մանրամասնեց, որ այդ 1.5 մլրդ \$-ից 1.3 մլրդ \$-ը բաժին է ընկել թուրքական TPAO նավթագազային ընկերությանը, իսկ 200 մլն \$-ը՝ գանձապետարանին ու BOTAS-ին³: Այդպիսով Ադրբեջանը թե՛ նավթ է մատակարարում Թուրքիայի տնտեսությանը, թե՛ Թուրքիային հնարավորություն է ընձեռել դառնալու տարանցիկ երկիր: Ընդ որում՝ Թուրքիայի տարածքով նավթի տարանցման հարցում հարկ է ուշադրություն դարձնել այն բանի վրա, որ ԲԹՁ-ն, որն իր թողունակությամբ (տարեկան 50 մլն տ) զիջում է Իրաքից եկող «Քիրքուք-Յումուրթալըք» (Ջեյհան) նավթամուղին (տարեկան մոտ 71 մլն տ), այս ընթացքում գործել է գրեթե անխափան: Միայն 2008 թ. օգոստոսյան պատերազմից օրեր առաջ հաղորդվեց, որ Թուրքիայում ահաբեկչական հոչակված ու արգելված «Քրդստանի աշխատավորական կուսակցությունը» (PKK) պայթեցրել է այդ նավթամուղը, սակայն ավելի ուշ պաշտոնապես հայտարարվեց, որ դա իրականում եղել է կիրբեհարձակում: ԲԹՁ-ի անխափան աշխատանքը Թուրքիային հնարավորություն է տվել ներկայանալու որպես միջազգային շուկաներ ադրբեջանական նավթ մատակարարող հուսալի տարանցիկ երկիր, ինչը չես ասի իրաքյան նավթի մատակարարումների համար: Ավելին, ԲԹՁ-ն Թուրքիայի իշխանությունների համար նախադրյալ դարձավ, որ նրանք փորձեն Ջեյհանը վերածել «թուրքական Ռոտերդամի» (Ռոտերդամի նավահանգստի տարեկան բեռնաշրջանառությունն ամենամեծն է Եվրոպայում): Սակայն դրան խանգարեց այն, որ ՌԴ-ի հետ չիրականացվեց «Սամսուն-Ջեյհան» նավթամուղի նախագիծը, որով ռուսական նավթը Սև ծովից կարող էր ուղարկվել Միջերկրական ծով շրջանցելով սևծովյան ծանրաբեռնված նեղուցները: Բացի այդ, հարկ է նշել, որ վերջին տարիներին PKK-ն տասնյակ անգամներ պայթեցրել է «Քիրքուք-Յումուրթալըք» նավթամուղը, որը գործել է մեծ ընդհատումներով: Օրինակ՝ 2014 թ. այդ նավթամուղով փոխադրվել է ընդամենը 7.6 մլն տ (55.9 մլն բարել) նավթ: Այդպիսով, կարելի է ասել, որ նավթի տարանց-

² «Bakü-Tiflis-Ceyhan Boru Hattı ile 12 Senede 400 Milyon Ton Petrol Taşındı» (03.08.2018) // <https://www.haberler.com/baku-tiflis-ceyhan-boru-hatti-ile-12-senede-400-11112949-haberi> (վերջին մուտք՝ 11.02.2019):

³ Տե՛ս «BTC Boru Hattı Türkiye'ye 1.5 milyar dolar kazandı» (01.04.2008) // Milliyet, <http://www.milliyet.com.tr/--ekonomi-511919> (վերջին մուտք՝ 11.02.2019):

ման հարցում Ադրբեջանը որոշակիորեն փրկում է Թուրքիայի իմիջը: Եվ, այնուամենայնիվ, վերջին շրջանում Ադրբեջանը չի մտնում Թուրքիայի նավթամատակարար երկրների հնգյակ, որում ընդգրկված են Իրանը, Իրաքը, ՌԴ-ն, Սաուդյան Արաբիան ու Քուվեյթը:

Գազ: Իրավիճակը միանգամայն այլ է գազի ոլորտում: Ադրբեջանը վերջին տարիներին մշտապես եղել է Թուրքիայի երրորդ խոշոր գազամատակարարը՝ ՌԴ-ից ու Իրանից հետո: 2007 թ. շահագործման հանձնվեց «Բաքու-Թբիլիսի-Էրզրում» գազատարը (ԲԹԷ), որով Ադրբեջանը տարեկան 6.6 մլրդ մ³ գազ է մատակարարում Թուրքիային («Շահ Դենիզ 1»): Ընդ որում՝ ադրբեջանական գազի գինն ամենաեժանն է Թուրքիայի համար (որոշ տվյալներով՝ 2012 թ. Թուրքիան 1000 մ³ գազի դիմաց Ադրբեջանին վճարում էր 330 \$, ՌԴ-ին՝ 400 \$, իսկ Իրանին՝ 505-585 \$⁴): Թուրքիան մեծ քանակությամբ գազ սպառող երկիր է. 2017 թ. այն կազմել է 53 մլրդ 484 մլն մ³, ինչը ռեկորդային ցուցանիշ է: Գազի ներկրման ողջ ծավալը կազմել է 55 մլրդ 250 մլն մ³, ինչը նույնպես ռեկորդային է: Դրա 51.82 %-ը (28 մլրդ 636 մլն մ³) ապահովել է ՌԴ-ն, 9 մլրդ 250 մլն մ³-ը՝ Իրանը, իսկ 6 մլրդ 543 մլն մ³-ը՝ Ադրբեջանը: Ընդ որում՝ ներկրված գազի 24 %-ը (19 մլրդ 857 մլն մ³) ուղղվել է էլեկտրաէներգիա ստանալուն, որով գազի մասնաբաժինը տվյալ ոլորտում 35.5 %-ից հասել է 37.1 %-ի: 2017 թ. Թուրքիայում գազի բաժանորդների թիվն աճել է 1.114.000-ով՝ հասնելով 13.610.000-ի⁵: Այս տվյալները ցույց են տալիս ադրբեջանական գազի մատակարարման և ընդհանրապես Թուրքիայում գազի կարևորությունը:

2018 թ. հունիսի 12-ին շահագործման հանձնվեց TANAP («Անդրանատոլիական») գազատարը, որով Թուրքիան սկզբնական շրջանում Ադրբեջանից կստանա տարեկան 6 մլրդ մ³ հավելյալ գազ (այդ նպատակով ընդլայնվել են ԲԹԷ-ի հնարավորությունները): Ընդ որում՝ Թուրքիայի նախագահ Ռեջեփ Էրդողանի խնդրանքով Ադրբեջանը TANAP-ի բացումն իրականացրեց սահմանված ժամկետից ավելի շուտ՝ հունիսի 24-ին՝ Թուրքիայում նշանակված արտահերթ խորհրդարանական ու նախագահական չափազանց կարևոր ընտրություններից առաջ⁶: Ստացվում է, որ Ադրբեջանի նախագահ Իլհամ Ալիևն այդպիսով նպաստեց Թուրքիայի նախագահի թեկնածու Ռ. Էրդողանի իմիջի բարձրացմանը և հավելյալ քվեներ ստանալուն:

Թուրքիան ու Ադրբեջանը TANAP գազատարի կառուցումը նախաձեռնեցին այն բանից հետո, երբ տեսան, որ ԵՄ-ի աջակցությունը վայելող Nabucco գազատարի կառուցումը շարունակ ձգձգվում է: Եվ

⁴ Տե՛ս «İran Gazı 3'E Alıp Bize 5'E Satıyor!», GazetePort (02.06.2012) // <http://gazeteport.com/haber/index.php?id=77646> (վերջին մուտք՝ 11.02.2019):

⁵ Տե՛ս «Doğalgazda 2017'de çifte rekor» (17.02.2018) // <https://www.trthaber.com/haber/ekonomi/dogalgazda-2017de-cifte-rekor-351258.html> (վերջին մուտք՝ 11.02.2019):

⁶ Տե՛ս «Tanap seçimden önce açılacak» (26.04.2018) // <https://www.aksam.com.tr/siyaset/tanap-secimden-once-acilacak/haber-729561> (վերջին մուտք՝ 11.02.2019):

նրանք որոշեցին սեփական ուժերով ադրբեջանական գազը հասցնել թուրք-եվրոպական սահման («Շահ Դենիզ 2»): 1850 կմ երկարությամբ TANAP գազատարը ձգվում է Թուրքիայի արևելքից (Վրաստանի սահման) դեպի արևմուտք (Հունաստանի սահման), այն ադրբեջանական (կասպյան) գազը կհասցնի ԵՄ՝ որոշակիորեն նվազեցնելով ՌԴ-ից վերջինիս գազային կախվածությունը (TANAP գազատարի շարունակությունը լինելու է «Անդրադրիատիկ» (TAP) գազատարը, որը Հունաստանի արևելքից ձգվելու է դեպի Իտալիայի հարավ): Սկզբնական փուլում TANAP գազատարի տարեկան թողունակությունը կազմելու է 16 մլրդ մ³, որից 10 մլրդ մ³-ը նախատեսված է Եվրոպայի համար (ակնկալվում է, որ ադրբեջանական գազը Եվրոպա կհասնի 2020 թ.): Այդպիսով Ադրբեջանը կդառնա Թուրքիայի երկրորդ խոշոր գազամատակարարը՝ շրջանցելով Իրանին (Ադրբեջանը Թուրքիային տարեկան կմատակարարի 12.6 մլրդ մ³): Ավելին, TANAP-ը նաև հնարավորություն կտա կրճատելու ՌԴ-ից նրա գազային մեծ կախվածությունը (արդեն նշվեց, որ ՌԴ-ից Թուրքիան ներկրում է գազի ավելի քան 50 %-ը): Կարևոր է նաև ադրբեջանական գազի գնի էժան լինելու գործոնը: Մեր նախկին հոդվածներից մեկում նշել ենք, որ TANAP-ը (ինչպես նաև Star նավթավերամշակման գործարանը) Ադրբեջանի կողմից Թուրքիային սնելու հիմնական միջոցներից է՝ նրան Հայաստանի հետ հարաբերությունների կարգավորումից հետո պահելու համար⁷:

Սակայն Թուրքիային TANAP-ի ընձեռած հնարավորությունները չեն ավարտվում այսքանով: Թուրքիան տեսականորեն հնարավորություն ունի հետագայում, գուցե՝ հաջորդ տասնամյակում, վերածվելու գազային խոշոր, միգուցե նաև աշխարհի խոշորագույն գազային միջանցքի, երբ նրա տարածքով Եվրոպա կարող է փոխադրվել միանգամից 10 երկրի գազ՝ ՌԴ, Ադրբեջան, Իրան, Թուրքմենստան, Ուզբեկստան, Իրաք, Իսրայել, Կիպրոս, Եգիպտոս, Կատար: Ընդ որում՝ Թուրքիայի տարածք հասնելու դեպքում այդ երկրների գազը ԵՄ պետք է ուղարկվի հենց TANAP գազատարով: Գազային խոշոր միջանցք դառնալն էապես կմեծացնի Թուրքիայի տարածաշրջանային, աշխարհաքաղաքական նշանակությունը և պահանջարկը բազմաթիվ երկրների շրջանում, ԵՄ-ին ու գազի պաշարներով հարուստ տարածաշրջանային երկրներին, այդ թվում նաև ՌԴ-ին տարանցիկ կախվածության մեջ կդնի Թուրքիայից, մեծապես կնվազեցնի առաջին գազամատակարար ՌԴ-ից Թուրքիայի գազային կախվածությունը և վերջինիս հնարավորություն կտա ՌԴ-ի հետ խոսելու ավելի կոշտ դիրքերից, էապես կազդի ԵՄ-Թուրքիա հարաբերությունների վրա, ԵՄ-ին Թուրքիայի անդամակցության գործընթացի վրա, և Թուրքիան հետագայում կարող է

⁷ Տե՛ս **Հ. Գաբրիելյան**, «Ֆուտբոլային դիվանագիտության» 10-ամյակ. շահողներ ու տուժողներ (12.12.2018) // <https://www.aravot.am/2018/12/12/1000320> (վերջին մուտք 11.02.2019):

փորձել էներգետիկ շանտաժի ենթարկել Բրյուսելին, ինչպես նաև հանդես գալ իր տարածքով անցնող գազ վերավաճառողի դերում:

Գազային խոշոր միջանցք դառնալու դեպքում զգալիորեն կդժվարանա PKK զինյալների կողմից Թուրքիա այլ երկրներից մտնող գազատարները պայթեցնելը, քանի որ այդ խողովակաշարերն արդեն նախատեսված կլինեն ոչ միայն Թուրքիայի, այլև ԵՄ-ի գազային կարիքներն ապահովելու համար: Իսկ դա նշանակում է, որ եթե հետագայում PKK-ն Թուրքիայի տարածքում պայթեցնի դրանք, ապա կարժանանա ԵՄ-ի (Արևմուտքի) խիստ արձագանքին: Թուրքիան TANAP գազատարի նախագծի իրագործմամբ կարևոր քայլ կատարեց տարածաշրջանում գազային հանգույց դառնալու ուղղությամբ և կարողացավ հասնել նրան, որ Ադրբեջանը որոշի սեփական գազը ԵՄ ուղարկել հենց Թուրքիայի տարածքով (գաղտնիք չէ, որ ՌԴ-ն պատրաստ էր 2010 թ. հունվարից գնել Ադրբեջանի ողջ «ավելցուկային» գազը և «Հարավային հոսք» գազատարով այն ուղարկել ԵՄ): Ադրբեջանն էլ իր հերթին ապահովեց իր գազը Թուրքիայի տարածքով դեպի ԵՄ ուղարկելու հնարավորություններ: Ընդգծենք, որ TANAP գազատարի բաժնետոմսերի վերահսկիչ փաթեթը (51 %) պատկանում է SOCAR-ին (ավելի վաղ այդ ցուցանիշը 80 % էր):

Բացի այս, վերջին տարիներին Ադրբեջանը Թուրքիային օգնության է հասել այնպիսի դեպքերում, երբ PKK-ն պայթեցրել է Իրանից Թուրքիա մտնող գազատարը, ինչը հանգեցնում է գազի մատակարարման ժամանակավոր դադարի: Այդօրինակ պայթեցումները Թուրքիային ավելի ծանր դրության մեջ են դնում ձմռանը, երբ երկրում աճում է գազի պահանջարկը: Թուրքիան հարկադրված է լինում դիմել իր մյուս հիմնական գազամատակարար երկրներին՝ ՌԴ-ին ու Ադրբեջանին, որպեսզի նրանք մեծացնեն գազի ծավալները (2017 թ. հունվարին թուրքական մամուլը գրեց, որ Ադրբեջանը ցայժմ Վրաստանին մատակարարել է 5.9, իսկ Թուրքիային՝ 43.8 մլրդ մ³ գազ)⁸:

Հատկանշական է, որ Թուրքիայի «աքիլեյան գարշապարը» խոշոր գազապաստարաններ չունենալն է (ինչի համար էլ Թուրքիան նախկինում ցանկանում էր օգտվել Ուկրաինայի գազապաստարաններից): Մինչև վերջերս նա ուներ մեկ գազապաստարան (Սիլիվրի, Մարմարայի տարածաշրջան), որի տարողությունը 2.84 մլրդ մ³ է: Թուրքիան արդեն ավարտել է Թուրք լճի տակ իր երկրորդ գազապաստարանի առաջին փուլը՝ 1 մլրդ մ³: Ակնկալվում է, որ 2023 թ. այդ գազապաստարանն ունակ կլինի ամբարելու 5.4 մլրդ մ³ գազ: Ծրագրված է գազապաստարանների հզորությունը հասցնել 14 մլրդ 687 մլն մ³-ի⁹: Եվ քանի դեռ այս ծրագրերն իրագործված չեն, Թուրքիան որոշակի խոցելի վի-

⁸ Տե՛ս «Azerbaycan'dan Türkiye'ye 43,8 milyar metreküp doğalgaz» (18.01.2017) // <http://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/azerbaycandan-turkiyeye-43-8-milyar-metrekup-dogalgaz-40339370> (վերջին մուտք՝ 11.02.2019):

⁹ Տե՛ս «11 milyar metreküplük gaz deposu geliyor» (20.04.2017) // <http://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/11-milyar-metrekupluk-gaz-deposu-geliyor-40432331> (վերջին մուտք՝ 11.02.2019):

ճակում է PKK-ի կողմից գազատարների պայթեցման հարցում: Ի դեպ, քուրդ զինյալները Թուրքիայի տարածքում քանիցս պայթեցրել են նաև ԲԹԷ-ն, սակայն TANAP և հատկապես TAP գազատարների կառուցումը չափազանց կրարդացնի, միգուցե անհնար կդարձնի «Ադրբեջան-Թուրքիա» գազատարը պայթեցնելը: Ստացվում է, որ Թուրքիային ադրբեջանական գազի մատակարարումները կարելի է դիտարկել միանգամից մի քանի մակարդակում՝ էժան գնով գազ, տարանցում, գազային հանգույցի վերածվելու հնարավորություն, Թուրքիայում անվտանգության ապահովման բարձրացում:

Ամփոփելով այս բաժինը՝ նշենք, որ այս ամենը ցույց է տալիս, թե ադրբեջանական էներգակիրները որքան կարևոր են Թուրքիայի համար: Ընդ որում՝ ադրբեջանական թե՛ նավթը, թե՛ գազը անհրաժեշտ են թուրքական աճող տնտեսության և Թուրքիայի տարածքով էներգակիրները համաշխարհային շուկաներ տարանցելու համար՝ դրանից բխող դրական բոլոր արդյունքներով:

Առևտուր: Վերջին շրջանում Թուրքիայի ու Ադրբեջանի միջև ապրանքաշրջանառության ծավալը տարեկան 2-2.5 մլրդ \$ է: Դրա աճին նպաստելու է ազատ կամ արտոնյալ առևտրի մասին համաձայնագիրը, որի ստորագրումը երկար ժամանակ պահանջում է թուրքական կողմը (ավելի վաղ նշել էինք, որ Ադրբեջանը երկար ժամանակ ձգձգում է այդ համաձայնագրի ստորագրումը, ինչի պատճառով Թուրքիան իր հերթին ձգձգում է «Բաքու-Թբիլիսի-Կարս» (ԲԹԿ) երկաթգծի իր հատվածի կառուցումը)¹⁰: ԲԹԿ բացումից մոտ մեկ ամիս առաջ՝ 2017 թ. սեպտեմբերի վերջին, Թուրքիայի էկոնոմիկայի նախարար Նիհաթ Ջեյբեքջին հայտարարեց, որ Թուրքիան և Ադրբեջանը ստորագրելու են արտոնյալ առևտրի համաձայնագիր: Նրա խոսքերով՝ Ադրբեջանի հետ առևտրային հարաբերությունների զարգացումն Անկարայի առաջնահերթություններից է, և Թուրքիան հատուկ ուշադրություն է դարձնում Ադրբեջանի հետ առևտրային կապերի զարգացմանը¹¹: 2018 թ. ապրիլին Ի. Ալին Անկարայում հայտարարեց, որ Թուրքիայի հետ արտոնյալ առևտրի մասին համաձայնագրի ստորագրումը ծրագրված է մոտ ժամանակներս¹²: Սեպտեմբերին Ադրբեջանում Թուրքիայի դեսպան Էրքան Օզորալն էլ հայտարարեց, որ երկու երկրները բանակցում են ազգային արժույթներով առևտրի անցնելու շուրջ¹³: Ընդգծենք, որ սա ամբողջովին տեղավոր-

¹⁰ Տե՛ս **Հ. Գաբրիելյան**, Բաքու-Թբիլիսի-Կարս երկաթգծի շուրջ // «Գլոբուս» վերլուծական հանդես, թիվ 10, 2015:

¹¹ Տե՛ս «Ekonomi Bakanı Nihat Zeybekci Hürriyet'in sorularını yanıtladı» (27.09.2017) // <http://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/ekonomi-bakani-nihat-zeybekci-hurriyetin-sorularini-yanitladi-ohal-icin-yeni-formul-araniyor-40591215> (վերջին մուտք՝ 11.02.2019):

¹² Տե՛ս «Азербайджан и Турция подписут соглашение о преференциальной торговле» (25.04.2018) // <http://interfax.az/view/732003> (վերջին մուտք՝ 11.02.2019):

¹³ Տե՛ս «Турция и Азербайджан ведут переговоры о переходе на нацвалюту во взаимной торговле» (13.09.2018) // <https://www.trend.az/business/economy/2951219.html> (վերջին մուտք՝ 11.02.2019):

վում է վերջին շրջանում Էրդողանի վարած քաղաքականության շրջանակներում, որը ցանկանում է մի շարք երկրների հետ առևտուր իրականացնել սեփական արժույթներով և այդպիսով թուլացնել ամերիկյան դոլարի դիրքերը, նվազեցնել կախվածությունը դոլարից:

Հիշեցնենք, որ թուրքական կողմի համար իր ազդեցությունը մեծացնելու տեսանկյունից բավական կարևոր էր նաև այն, որ Ադրբեջանը համաձայնվեց Թուրքիայի և Նախիջևանի Ինքնավար Հանրապետության (ՆԻՀ) միջև ազատ առևտրի գոտի ստեղծելուն: Դրա հետ կապված՝ 2017 թ. հունիսին Ն. Ջեյրեքջին Կարսում հայտարարեց. «ՆԻՀ-ում արդեն տեղակայվել են Թուրքիայի էկոնոմիկայի նախարարության ներկայացուցիչները, ՆԻՀ-ի հետ առևտուրը կիրականացնեն Կարսի բնակիչները, և այն չի տարբերվի թուրքական մյուս քաղաքների (Էրզրում, Արդվին և այլն) հետ առևտրից: Սկզբնական շրջանում Կարսի և ՆԻՀ-ի միջև առևտրի ծավալը կազմելու է 100 մլն \$: Առևտուրը կիրականացվի թուրքական լիրայով: Մոտ ապագայում կակտիվանա սահմանային առևտուրը»¹⁴:

Ուշագրավ է, որ այն բանից հետո, երբ հայտնի դարձավ ազատ առևտրի գոտի ստեղծելու մասին, որոշ փորձագետներ կարծիք հայտնեցին, որ Ադրբեջանը ՆԻՀ-ը հանձնեց Թուրքիային: Պատահական չէր, որ ԲԹԿ բացման շեմին Ն. Ջեյրեքջին Իգդիրում անցկացված Թուրքադրբեջանական գործարար համաժողովում հայտարարեց, որ Թուրքիայի կառավարության որոշմամբ մաքսատուրքերից ազատվել են ՆԻՀ-ից մատակարարվող ապրանքները. «Այն առնչվում է 43 անուն ապրանքի, որոնցից 14-ը արդյունաբերական են, իսկ մնացյալը՝ գյուղատնտեսական: Այդպիսով, ամեն տարի ՆԻՀ-ում արտադրվող 100 մլն \$ ապրանքներ Թուրքիա կներկրվեն առանց մաքսատուրք վճարելու»¹⁵:

Այսպիսով, Թուրքիան ու Ադրբեջանը պատրաստվում են առաջիկայում վերացնել ապրանքների փոխադարձ մատակարարումների համար մաքսատուրքերը: Դա հնարավոր կդառնա երկու երկրների միջև նոր տնտեսական պայմանագրի կնքմամբ, որը կողմերին հնարավորություն կտա արտոնյալ պայմաններով առևտուր կատարելու և մեծացնելու ապրանքաշրջանառության ծավալը:

Ներդրումներ: Ադրբեջանը վերջին տարիներին միլիարդավոր դոլարների ներդրումներ է արել Թուրքիայի տնտեսությունում՝ ստեղծելով հազարավոր աշխատատեղեր: Ներկայումս Թուրքիայում գործում է ադրբեջանական կապիտալով ավելի քան 2000 ընկերություն: 2017 թ. Թուրքիայում օտար կապիտալով ընկերությունների թիվն աճել է 5668-ով՝ հասնելով 58.422-ի: Ընդ որում՝ 2017 թ. երկրորդ կիսամյակում

¹⁴ **Габриелян А.** Турция создает зону свободной торговли с Нахичеванской автономной республикой (23.06.2017) // <http://www.iimes.ru/?p=35879> (վերջին մուտք՝ 11.02.2019):

¹⁵ **Հ. Գաբրիելյան**, «Բաքու-Թբիլիսի-Կարս» երկաթգծի բացման շուրջ // «Գլոբուս» վերլուծական հանդես, թիվ 9, 2017, էջ 27-37:

Թուրքիայում բացված օտար կապիտալով ընկերությունների ցուցանիշով Ադրբեջանը հայտնվել է առաջատար տասնյակում. 136 նորաբաց ընկերությամբ Ադրբեջանը զբաղեցրել է 7-րդ տեղը՝ Գերմանիայից, Միլիայից, Իրանից, Մեծ Բրիտանիայից, Նիդերլանդներից ու ՌԴ-ից հետո¹⁶: 2018 թ. հոկտեմբերին Ադրբեջանի արտգործնախարար Էլմար Մամեդյարովը Ստամբուլում հայտարարեց, որ Թուրքիայում Ադրբեջանի ուղիղ ներդրումները կազմում են 15 մլրդ \$¹⁷: Ակնկալվում է, որ 2020 թ. այդ ցուցանիշը կգերազանցի 20 մլրդ \$-ը¹⁸:

Վերջին տարիներին Թուրքիայի տնտեսությունում Ադրբեջանի կատարած խոշորագույն ներդրումներն են TANAP գազատարի ու Star նավթավերամշակման գործարանի կառուցումը (ըստ էության՝ ցյուրիխյան արձանագրությունները սառեցնելու դիմաց Ադրբեջանի վճարը): Թուրքիայի նոր գումարման խորհրդարան հայ-թուրքական արձանագրությունների վերադարձից գրեթե ուղիղ մեկ ամիս անց՝ 2011 թ. հոկտեմբերին, Իզմիրում տեղի ունեցավ Star նավթավերամշակման գործարանի կառուցման մեկնարկը, որը շահագործման հանձնվեց 7 տարի անց՝ 2018 թ. հոկտեմբերին: Այն ունակ է տարեկան վերամշակելու 10 մլն տ նավթ, ինչպես նաև արտադրել 5 մլն տ դիզվառեվիք՝ ապահովելով տվյալ ոլորտում Թուրքիայի կարիքների 20 %-ը: 2017 թ. Թուրքիայում դիզվառեվիքի պահանջարկը կազմել է 24 մլն տ, ակնկալվում է, որ 2019 թ. այդ ցուցանիշը հասնելու է 25 մլն տ-ի: 2017 թ. պահանջարկի 10.5 մլն տ-ն ապահովվել է ներքին արտադրության հաշվին, իսկ 13 մլն-ը, այսինքն՝ սպառված դիզվառեվիքի ավելի քան 50 %-ը ներկրվել է: Եվ ահա Star-ը հնարավորություն կընձեռի դիզվառեվիքի ներկրումը կրճատելու մինչև 40 և ավելի տոկոսի: Ակնկալվում է, որ Star-ն արտադրելու է տարեկան 1.6 մլն տ ավիացիոն վառելիք և այդպիսով ամբողջովին բավարարելու է այդ ոլորտում Թուրքիայի կարիքները: Star-ն օգնության է հասնում ճիշտ ժամանակին, քանի որ Ստամբուլում նոր օդանավակայանի բացումն ու զբոսաշրջիկների ուժգնացող հոսքը հանգեցնելու են ավիավառեվիքի սպառման կտրուկ աճի: Star-ն արտադրելու է նաև 1.6 մլն տ ligroin և 300.000 տ հեղուկ գազ: Թուրքիան տարեկան սպառում է 3.7 մլն տ LPG (հեղուկ նավթային գազ), որի 80 %-ը ներկրվում է: Star-ի շահագործման հանձնելուց հետո այդ ցուցանիշը նվազելու է մինչև 70 %-ի: Նոր գործարանը տարեկան արտադրելու է 160.000 տ ծծումբ և այդպիսով ծծմբով ապահովելու է

¹⁶ Տե՛ս «6 ayda 3 bin 213 yabancı şirket faaliyete geçti» (14.02.2018) // <https://www.dunya.com/ekonomi/6-ayda-3-bin-213-yabanci-sirket-faaliyete-gecti-haberi-403167> (վերջին մուտք՝ 11.02.2019):

¹⁷ Տե՛ս «Прямые инвестиции Азербайджана в Турцию составляют около \$15 млрд - глава МИД» (29.10.2018) // <http://interfax.az/view/747704> (վերջին մուտք՝ 11.02.2019):

¹⁸ Տե՛ս «Azerbaycan'ın Türkiye'ye yatırımı 20 milyar doları geçecek» (20.07.2017) // <https://www.sabah.com.tr/ekonomi/2017/07/20/azerbaycanin-turkiyeye-yatirimi-20-milyar-dolari-gececek> (վերջին մուտք՝ 11.02.2019):

երկրում գործող Petkim միակ նավթաքիմիական համալիրը (բաժնետոմսերի վերահսկիչ փաթեթը՝ 51 %-ը, պատկանում է SOCAR Turkiye Enerji ընկերությանը): Star-ը բավարարելու է Petkim-ի հիմնական հումքի՝ նավթի պահանջարկը, դրանով իսկ կվերանա ներկրումից Petkim-ի կախվածությունը, կկրճատվեն տրանսպորտային ծախսերը: Petkim-ն այդպիսով կապահովվի էժան հումքով, ինչը, բնականաբար, կվեճացնի նրա մրցունակությունը շուկայում և դրականորեն կազդի եկամուտների վրա: Այդպիսով, Star-ն ապահովելու է նավթամթերքների ոլորտում Թուրքիայի կարիքների ավելի քան 25 %-ը և նվազեցնելու է էներգակիրների ներկրումից նրա կախվածությունը (SOCAR-ը 300 մլն \$ է ներդրել Թուրքիայում նավթամթերքների պահոցի հզորությունների ընդլայնման մեջ)¹⁹:

Թուրքիայի արդյունաբերության ու տեխնոլոգիաների նախարար Մուսթաֆա Վառնաքի խոսքերով՝ Star-ը Թուրքիայի արտաքին առևտրի դեֆիցիտը կկրճատի տարեկան 1.5 մլրդ \$-ով: Այն կարևոր դեր ունի նաև աշխատատեղեր ապահովելու հարցում: Գործարանի կառուցման մեջ ներգրավվել է աշխարհի 14 երկրների 19.500 մասնագետ: Շահագործման հանձնելուց հետո գործարանում աշխատելու է 1100 մարդ: Ներդրումները կազմել են 6.3 մլրդ \$, որով Star-ը դարձավ Թուրքիայի պատմության մեջ մեկ նախագծում մասնավոր սեկտորի կատարած խոշորագույն ներդրումը: Շահագործման հանձնելուց հետո Star նավթավերամշակման գործարանը հայտարարվել է Թուրքիայի առաջին մասնավոր արդյունաբերական գոտի: Համապատասխան որոշումն ընդունել է Ռ. Էրդողանը: Star-ն ընդգրկվել է Եվրոպայի նավթավերամշակման գործարանների առաջատար եռյակում՝ դառնալով նավթավերամշակման հատվածում Եվրոպայի ամենաժամանակակից օբյեկտը²⁰:

Թուրք տնտեսագետ Թայլան Բույուքշահինի խոսքերով՝ Star-ը բացառիկ կարևոր նախագիծ է թուրքական տնտեսության համար. «Թուրքիային չեն բավականացնում նավթաքիմիական ու նավթավերամշակման ձեռնարկությունները: Star-ը թույլ կտա կրճատել թուրքական ներկրման ծավալները, այլ կերպ ասած՝ թույլ չի տա արտարժույթի արտահոսք: Այդ պատճառով Star-ը Թուրքիայի համար ռազմավարական կարևորություն ունի: Թուրքիայի արտաքին առևտրի մեծ դեֆիցիտը հիմնականում կապված է հենց էներգաներկրման հետ: Այս նախագիծը կդառնա նաև բարոյական աջակցություն Թուրքիայի համար, որը վերջին շրջանում հայտնվել է տնտեսական բարդ իրավիճակում: Star-ը

¹⁹ St'u «6,3 Milyar Dolarlık Yatırım Değeri ile Star Rafineri Bugün Açılıyor» (18.10.2018) // <https://www.haberler.com/6-3-milyar-dolarlik-yatirim-degeri-ile-star-11344823-haberi> (վերջին մուտք՝ 11.02.2019):

²⁰ St'u «Star Rafineri Türkiye'nin ilk özel "Endüstri Bölgesi" oldu» (20.10.2018) // <https://www.haberturk.com/star-rafineri-turkiye-nin-ilk-ozel-endustri-bolgesi-oldu-2186125-ekonomi> (վերջին մուտք՝ 11.02.2019):

տևական դադարից հետո դարձավ Թուրքիայի ծանր արդյունաբերության մեջ արված առաջին ներդրումը, ինչի համար էլ այն ձեռք է բերել յուրահատուկ կարևորություն»²¹:

Ի դեպ, ադրբեջանական կողմը չի պատրաստվում բավարարվել այսքանով: 2018 թ. օգոստոսին SOCAR Turkiye Enerji-ի ղեկավար Ջաուր Ղահրամանովը հայտարարեց, որ 2019 թ. հունիսին Իզմիրի նահանգում մեկնարկելու են նավթաքիմիական նոր համալիրի կառուցման աշխատանքները: Այն շահագործման կհանձնվի 2022 թ. վերջին կամ 2023 թ. (Թուրքիայի Հանրապետության հիմնադրման 100-ամյակ) սկզբին, և Թուրքիային հնարավորություն կընձեռի 40 %-ով կրճատելու նավթաքիմիական արտադրանքի ներկրումը: 2019 թ. փետրվարին էլ Ղահրամանովը հայտարարեց, որ Թուրքիայի տնտեսությունում SOCAR-ի ներդրումների ծավալը հասցվելու է մինչև 19.5 մլրդ \$-ի: Սկսած 2008 թ. թուրքական շուկա SOCAR-ի մուտք գործելու օրվանից, վերջինիս ներդրումները կազմել են 14.2 մլրդ \$: «Թուրքիայում SOCAR-ի ներդրումները հնարավորություն են տալիս ընդլայնելու Ադրբեջանի ու Թուրքիայի միջև տնտեսական համագործակցությունը և զգալիորեն կրճատելու նավթաքիմիական արտադրանքի ներկրումից Թուրքիայի կախվածությունը: SOCAR-ի դերը կարևոր է նրանով, որ Թուրքիան լուրջ խաղացողի կվերածվի գլոբալ էներգետիկ շուկայում: 2018 թ. կարևորագույն ձեռքբերումներից մեկը եղավ այն, որ Ալիադա թերակղզին, որտեղ գտնվում են Star-ն ու Petkim-ը, ստացավ Հատուկ արդյունաբերական գոտու կարգավիճակ: Այդպիսով, մենք շարունակելու ենք նպաստել ինչպես Ադրբեջանի, այնպես էլ Թուրքիայի տնտեսության զարգացմանը»²²:

Այսպիսով, Ադրբեջանի կատարած և կատարելիք ներդրումները նպաստում են Թուրքիայի տնտեսության զարգացմանը և մեծացնում Ադրբեջանի տնտեսական կարևորությունը նրա համար:

Երկաթուղային միջանցք: 2017 թ. հոկտեմբերի 30-ին Ադրբեջանում տեղի ունեցավ ԲԹԿ-ի բացման արարողությունը, որին մասնակցեցին Թուրքիայի և Ադրբեջանի նախագահները, Վրաստանի, Ղազախստանի և Ուզբեկստանի վարչապետները: Նրանք ԲԹԿ-ի բացումը որակեցին պատմական իրադարձություն՝ նշելով, որ այն Եվրոպան և Ասիան միմյանց կապող կամուրջ է և չափազանց կարևոր է տարածաշրջանի, Հարավային Կովկասի և Կենտրոնական Ասիայի համար: Ռ. Էրդոդանը նախագիծը որակեց «տարածաշրջանի կայունության և անվտանգության երաշխիք»՝ հավելելով, որ ԲԹԿ-ի շնորհիվ Լոնդոնը

²¹ «Both Azerbaijan and Turkey will benefit from STAR refinery» (19.10.2018) // <https://report.az/en/analytics/both-azerbaijan-and-turkey-will-benefit-from-star-refinery-opinion> (վերջին մուտք՝ 11.02.2019):

²² «SOCAR доведет объем инвестиций в Турцию до \$19,5 млрд» (04.02.2019) // <http://www.1news.az/news/socar-dovedet-ob-em-investitsiy-v-turcii-do-19-5-mlrd> (վերջին մուտք՝ 11.02.2019):

երկաթուղով կկապվի Պեկինին. «Եթե Չինաստանից Եվրոպայի երկրներ չյուսիսային և Հարավային միջանցքներով՝ ներառյալ ծովային ուղին, բեռնափոխադրումներն իրականացվում են 45-62 օրում, ապա ԲԹԿ-ի պարագայում դա կտևի 12-15 օր: Մյուս միջանցքների համեմատ՝ ԲԹԿ-ով բեռնափոխադրումների ժամկետը նվազում է 35-40 օրով, ինչը շահավետ կլինի բեռնափոխադրողների համար: Եվրոպայի և Ասիայի միջև ապրանքաշրջանառության տարեկան ծավալը կազմում է ավելի քան 240 մլն տ, և եթե հաջողվի դրա առնվազն 10 %-ն ուղղել մեր երկրներով անցնող Կենտրոնական միջանցքով, ապա մենք հավելյալ կտեղափոխենք 24 մլն տ բեռ»²³:

Ուշագրավ է, որ ԲԹԿ-ով առաջին բեռնափոխադրումը (600 տ դազխական ցորեն) իրականացվեց ոչ թե դեպի Թուրքիայի եվրոպական հատված և ապա ԵՄ, այլ դեպի միջերկրածովյան Մերսին նավահանգիստ: Բաքվից ուղարկված գնացքը Կարս ժամանեց նոյեմբերի 3-ին²⁴, իսկ Կարսից Մերսին 1258 կմ հեռավորությունը հաղթահարեց 30 ժամում՝ նախատեսված ժամկետից 10 ժամ շուտ²⁵: Նոյեմբերի 28-ին Մերսինից Բաքու մեկնեց առաջին գնացքը, որը պետք է 2100 կմ հեռավորությունը հաղթահարեր 75-80 ժամում: Գնացքը բաղկացած էր 16 վագոնից, ուներ 32 բեռնարկղ և Թուրքիայից Ադրբեջան էր տեղափոխում 650 տ սոյա ու կերամիկական սոսինձ²⁶:

Այս ամենը նշանակում է, որ Չինաստանը, Կենտրոնական Ասիայի երկրները հնարավորություն են ստանում Թուրքիայի տարածքով (ԲԹԿ) երկաթուղային բեռնափոխադրումներ իրականացնելու դեպի Միջերկրական ծով, դեպի մերձավորարևելյան երկրներ (Թուրքիան Սիրիայի ու Իրաքի հետ ունի երկաթուղային հաղորդակցություն): Դա համապատասխանում է նաև Թուրքիայի նախաձեռնած «3 ծովերի» ռազմավարությանը. 2012 թ. փետրվարին Թուրքիայի էկոնոմիկայի նախարար Զաֆեր Չաղլայանը Թբիլիսիում անցկացված «Թուրքիա-Վրաստան-Ադրբեջան» գործարար համաժողովի ժամանակ կարևորեց 3 երկրների միջև ազատ առևտրի իրականացումը, միացյալ առևտրի տիրույթի ստեղծումը և այդ կերպ 3 երկրների կողմից 3 ծովերը (Կասպից, Սև, Միջերկրական) միմյանց կապելը²⁷:

²³ «Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu hattı böyle açıldı» (30.10.2017) // <https://www.yenicaggazetesi.com.tr/baku-tiflis-kars-demiryolu-hatti-boyle-acildi-176057h.htm> (վերջին մուտք՝ 11.02.2019):

²⁴ Տե՛ս «Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu'nda ilk tren Kars'a ulaştı» (03.11.2017) // <https://www.aa.com.tr/tr/gunun-basliklari/baku-tiflis-kars-demiryolunda-ilk-tren-karsa-ulasti/955359> (վերջին մուտք՝ 11.02.2019):

²⁵ Տե՛ս «Bakü-Tiflis-Kars hattındaki ilk tren Mersin'e ulaştı» (04.11.2017) // <https://t24.com.tr/haber/baku-tiflis-kars-hattındaki-ilk-tren-mersine-ulasti,482583> (վերջին մուտք՝ 11.02.2019):

²⁶ Տե՛ս «Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu'nda Mersin'den ilk tren yola çıktı» (28.11.2017) // <https://www.sabah.com.tr/ekonomi/2017/11/28/baku-tiflis-kars-demiryolunda-mersinden-ilk-tren-yola-cikti> (վերջին մուտք՝ 11.02.2019):

²⁷ Տե՛ս «3 deniz birbirine bağlanacak!» (16.02.2012) // <http://ekonomi.haber7.com/ekonomi/haber/845131-3-deniz-birbirine-baglanacak> (վերջին մուտք՝ 11.02.2019):

ԲԹԿ-ն սկզբնական շրջանում պետք է փոխադրի տարեկան 1 մլն ուղևոր և 6.5 մլն տ բեռ: Ակնկալվում է, որ 2034 թ. այդ ցուցանիշները կհասնեն 3 մլն ուղևորի և 17 մլն տ բեռի: ԲԹԿ-ի կառուցմամբ Թուրքիայի համար առաջնահերթ է դարձել «Արևելյան ձեպրնթագ»-ի գործարկումը, երբ ձեպրնթաց գնացքները կսկսեն երթնել Էդիրնեի (Թուրքիայի եվրոպական հատված) և Կարսի միջև: Ծրագրված է, որ ձեպրնթաց գնացքը Կարսի ու Անկարայի միջև հեռավորությունը կհաղթահարի 5 ժամում: Փաստորեն ԲԹԿ-ի շնորհիվ Թուրքիան կարող է դառնալ «Արևմուտք-Արևելք» երկաթուղային միջանցքի կարևոր մաս: Նշենք, որ ԲԹԿ-ն Թուրքիային անհրաժեշտ էր նաև Վրաստանի հետ ուղիղ երկաթուղային հաղորդակցություն ունենալու և Հայաստանից (Կարս-Գյումրի-Թբիլիսի) կախվածություն չունենալու առումով: Թուրքիան, սակայն, չի պատրաստվում բավարարվել ձեռք բերածով. 2017 թ. ապրիլին հաղորդվեց, որ մոտ ժամանակներս Սամսուն-Սարփի (Բաթում) ձեպրնթաց երկաթգծի իրագործումը երազանք չէ, և որ այդ հարցն օրակարգում կհայտնվի Անկարա-Սամսուն ձեպրնթաց երկաթգծի կառուցումից հետո: Բացի այդ, ԲԹԿ-ի շնորհիվ Թուրքիան կարող է Ադրբեջանի տարածքով երկաթուղային կապ հաստատել նաև ՌԴ-ի հետ (այժմ Վրաստանի տարածքով դա անհնար է արխազական երկաթուղու փակ լինելու պատճառով):

Այսպիսով, ԲԹԿ-ն կարևոր տեղ է զբաղեցնում «Արևմուտք-Արևելք» երկաթուղային հանգույցի վերածվելու Թուրքիայի պլաններում՝ դառնալով «կովկասյան երթուղի», որը մի շարք առավելություններ ունի «իրանական երթուղու» նկատմամբ: Անկարա-Թեհրան (նաև Դամասկոս-Թեհրան) երկաթգիծը Թուրքիայում անցնում է Վանա լճի վրայով. Վան-Դատվան ուղղությամբ գործում են լաստանավեր: Դա ժամանակատար ու ծախսատար է և անհրաժեշտ է դարձնում Թուրքիայում Վանա լիճը շրջանցող երկաթգծի կառուցումը, ինչը 1970-ականներին չի իրականացվել ֆինանսական խնդիրների պատճառով: Բացի այդ, հարկ է հաշվի առնել, որ «իրանական երթուղին» Թուրքիայում անցնում է PKK-ի ակտիվ գործունեության գոտիով, որի զինյալները բազմիցս պայթեցրել են Անկարա-Թեհրան երկաթգիծը, ինչի համար Իրանը քանիցս ժամանակավորապես հրաժարվել է երկաթգծի շահագործումից: Ճիշտ է, PKK-ի զինյալները պայթեցրել են նաև ԲԹԿ-ի շարունակություն Կարս-Էրզրում երկաթգիծը (2015 թ. հուլիսին Սարիղամիշի շրջանում բեռնատար գնացքն անցնելիս պայթեցրել են), սակայն պայթեցումների հաճախականության առումով «կովկասյան երթուղին» համեմատելի չէ «իրանական երթուղու» հետ: Եվ վերջապես, պետք է հաշվի առնել, որ Իրանը բարդ հարաբերությունների մեջ է Արևմուտքի (ԱՄՆ) հետ:

Ակնկալվում է, որ ԲԹԿ-ի շարունակությունը լինելու է «Կարս-Իգդիր-Նախիջևան» (ԿԻՆ) երկաթգիծը, որը ԲԹԿ-ի պես կշրջանցի Հա-

յաստանը (սկզբնապես հայտարարվել էր, որ ԿԻՆ նախագծի իրագործումը պետք է տեղի ունենա ԲԹԿ-ի կառուցումից հետո): Այս նախագծով Թուրքիան կկարողանա դուրս գալ դեպի Իրան ու Պակիստան, ինչպես նաև հավակնել՝ ընդգրկվելու «Պարսից ծոց – Սև ծով» երկաթուղային (տրանսպորտային) միջանցքում : Մասնավորապես, ԿԻՆ նախագծի իրագործմանը զուգահեռ, Թուրքիան կարող է Կարս-Անկարա երկաթուղու որևէ հատվածից նոր երկաթգիծ կառուցել դեպի Սև ծով, և կստացվի, որ բեռները Պարսից ծոցից հնարավոր կլինի Իրանի տարածքով հասցնել Նախիջևան, ապա՝ ԿԻՆ երկաթգծով դեպի Կարս, որտեղից էլ, ասենք՝ Տրապիզոն: 2017 թ. սեպտեմբերին Թուրքիայի ներքին գործերի նախարար Սուլեյման Սոյլուն հայտարարեց, որ իրենք մեծապես կարևորում են Էրզինջան (Երզնկա)-Տրապիզոն երկաթգծի կառուցումը: Ի դեպ, Թուրքիան այս հարցում ունի այլընտրանքային տարբերակ. 2017 թ. մարտին Վանի արդյունաբերական գոտու նախագահ Շեմսեթթին Բոզքուրթը հայտարարեց Վան-Տրապիզոն 690 կմ երկարությամբ երկաթգիծ կառուցելու անհրաժեշտության մասին՝ կարելով նաև Վանա լճից դեպի Ուրմիա լիճ և Գյուրբուլաքի սահմանային անցակետից (Իրանի սահման) դեպի Թուրքիայի այլ շրջաններ ճեպընթաց երկաթգծերի կառուցումը:

Ապագայում ԿԻՆ-ը նույնպես կարող է դառնալ PKK-ի թիրախ՝ հաշվի առնելով, որ 2015 թ. սեպտեմբերին կազմակերպությունը Իզմիր նահանգի Դիլուջու սահմանային անցակետի մոտ (ՆԻՀ սահման) պայթեցրել է թուրք ոստիկանների ավտոբուսը՝ սպանելով նրանցից 14-ին: Սակայն եթե հետագայում ԲԹԿ-ն ու ԿԻՆ-ը ձեռք բերեն միջազգային լուրջ նշանակություն, ապա PKK-ի համար բավական դժվար կլինի դրանք պայթեցնելը: Ստացվում է, որ Ադրբեջանը, Թուրքիայի հետ համատեղ միջազգային նշանակության նախագծեր իրագործելով, կարող է նպաստել Թուրքիայում անվտանգության բարձրացմանը և նվազեցնել PKK-ի պայթեցումներից Թուրքիայի տնտեսական կորուստները²⁸:

Այդպիսով, Թուրքիան սեփական միջոցներով կամ Ադրբեջանի գործուն օժանդակությամբ կարող է շուտափույթ կառուցել ԿԻՆ և Էրզինջան-Տրապիզոն երկաթգծերը և լրջորեն հավակնել ընդգրկվելու «Պարսից ծոց-Սև ծով» միջանցքում : Դա նշանակում է, որ Պարսից ծոցից բեռները կարող են Սև ծով ուղարկվել ոչ թե, ասենք, Հայաստանով, այլ Թուրքիայով: Եթե կառուցված լիներ «Հայաստան-Իրան» երկաթգիծը, ապա հնարավոր է՝ Հայաստանը Թուրքիային անհրաժեշտ լինե՞ր գոնե տարանցման (Հայաստանի տարածքով Իրան դուրս գալու) համատեքստում, և մտածե՞ր Կարս-Գյումրի երկաթուղին վերագործարկելու անհրաժեշտության մասին:

Եզրակացություններ: Վերոնշյալից երևում է, թե Ադրբեջանը որ-

²⁸ Տե՛ս Ն. Գաբրիելյան, Թուրքիայի երկաթուղային աշխարհաքաղաքականությունը (21.03.2018) // <https://hetq.am/hy/article/86758> (վերջին մուտք՝ 11.02.2019):

քան մեծ կարևորություն է ներկայացնում Թուրքիայի համար: Իսկ դա բավական լուրջ խոչընդոտ է Հայաստան-Թուրքիա հարաբերությունների կարգավորման համար: Թուրքիան շարունակ կշեռքի նժարներից մեկի վրա է դնում Հայաստանը՝ նրանից ստացվելիք հնարավոր օգուտները, իսկ մյուս նժարին՝ Ադրբեջանը՝ նրանից ստացվող և ստացվելիք հնարավոր օգուտները, և տեսնում է, որ Ադրբեջանն անհամեմատ գերադասելի է: Տնտեսական պլանում ի՞նչ կարող է Հայաստանն առաջարկել Թուրքիային, որպեսզի վերջինս շահագրգռված լինի բացել սահմանը՝ գծովելով Ադրբեջանի հետ: Ադրբեջանի համեմատ շատ քիչ բան:

- **Առևտրի գործոն:** Թուրքիայի ու Հայաստանի միջև ապրանքաշրջանառության ծավալը մեծ չէ. վերջին տարիներին այն կազմել է 200-250 մլն \$: Ընդ որում՝ դրա մոտ 99 %-ը բաժին է ընկնում Թուրքիայից Հայաստան արտահանմանը: Սրանք փոքր ցուցանիշներ են Թուրքիայի համար. 2018 թ. Թուրքիայից արտահանման ծավալը կազմել է ավելի քան 168 մլրդ \$: Բնականաբար, սահմանի բացման դեպքում որոշակիորեն կմեծանա Հայաստանի ու Թուրքիայի միջև ապրանքաշրջանառության ծավալը, սակայն այն կշարունակի զիջել Ադրբեջանին, ինչպես նաև կշարունակի մնալ փոքր ցուցանիշ թուրքական կողմի համար:

- **Տարանցման գործոն:** Թուրքիայում քաջ գիտակցում են, որ եթե անգամ վաղը բացեն Հայաստանի հետ սահմանը, ապա, միևնույնն է, Հայաստան-Ադրբեջան սահմանը շարունակելու է մնալ փակ, ըստ ամենայնի՝ երկար ժամանակ, ուստի և Թուրքիան չի կարողանա օգտվել Ադրբեջանի հետ ցամաքային հաղորդակցություն հաստատելու ամենակարճ ուղուց: «Իրան-Հայաստան» երկաթգծի բացակայության մասին արդեն նշվել է: Մինչդեռ Ադրբեջանի հետ նախագծերը Թուրքիային հնարավորություն են ընձեռում դառնալու էներգետիկ (գազային) հանգույց և տրանսպորտային (երկաթուղային) միջանցք:

Թուրքիան ու Ադրբեջանը գիտակցում են, որ երկկողմ հարաբերությունների վատթարացումը չի բխում որևէ կողմի շահերից, որ կա փոխադարձ կախվածություն: Թուրքիան առաջնորդվում է հենց այս դրդապատճառներով, երբ Հայաստանին ներկայացրած իր երեք հայտնի նախապայմաններից առաջնային պլան է մղում Արցախյան հիմնախնդրի կարգավորման հարցը, հանդես է գալիս դրա շուրջ ադրբեջանամետ (ըստ էության՝ Ադրբեջանին ոչինչ չտվող) հայտարարություններով, նպաստում է «Հայաստանը շրջափակման մեջ պահելու/խեղդելու» Ի. Ալիևի քաղաքականությանը և փոխարենն Ադրբեջանից ստանում է տնտեսական հսկայական օգուտներ: Այդ պատճառով էլ հենց որ հայկական կողմը հայտարարում է, որ պատրաստ է առանց նախապայմանների Թուրքիայի հետ հարաբերությունների կարգավորմանը, Թուրքիան անմիջապես առաջնային պլան է մղում ոչ թե Հա-

յոց ցեղասպանության միջազգային ճանաչմանն ուղղված ջանքերից հրաժարվելու, այլ հենց Արցախյան հիմնախնդրի կարգավորման (Արցախից ու հարակից շրջաններից հայկական գործերի դուրս բերման) իր նախապայմանը: Այս ամենը նաև վկայում է, որ Թուրքիան, Հայաստանի հետ հարաբերությունների կարգավորման փորձն օգտագործելով, ցույց տվեց, որ ունի լուրջ լծակ, շանտաժի գործիք Ադրբեջանի նկատմամբ, և վերջինս պատրաստակամ գտնվեց վճարելու բավական բարձր գին Թուրքիային դրանից հետ պահելու համար: Այդպիսով, Հայաստանի հետ հարաբերությունների կարգավորման հարցը շարունակում է մնալ Թուրքիայի գինանոցում, որը ցանկության դեպքում կարող է այն գործի դնել Ադրբեջանի նկատմամբ՝ զսպելով վերջինիս ինչ-ինչ հավակնություններ: Իսկ դա նշանակում է, որ իրականում Թուրքիան Ադրբեջանի նկատմամբ ունի շատ ավելի ծանրակշիռ լծակ, ճնշման միջոց (Հայաստանի հետ հարաբերությունների կարգավորման հարց), քան հակառակը (Ադրբեջանի կողմից Թուրքիային էներգակիրներ մատակարարելը, համատեղ նախագծեր իրագործելը):

Այսպիսով, ներկա պայմաններում որքան Թուրքիայի համար աճում է Ադրբեջանի տնտեսական կարևորությունը, այնքան նվազում են Հայաստանի հետ հարաբերությունների կարգավորման հնարավորությունները (թվում է, թե այս հարցում Ադրբեջանն արդեն հասել կամ մոտեցել է իր հնարավորությունների գագաթնակետին՝ Թուրքիային տնտեսապես սնելու համար): Եվ ընդհակառակը, եթե Ադրբեջանը ժամանակի ընթացքում չկարողանա անհրաժեշտ չափով սնել Թուրքիային, կամ էլ, ասենք, Թուրքիան ժամանակի ընթացքում այդչափ չզգա Ադրբեջանի տնտեսական աջակցության կարիքը: Ամեն դեպքում Հայաստան-Թուրքիա հարաբերությունների կարգավորման գործընթացն ամբողջովին կախված չէ Թուրքիա-Ադրբեջան տնտեսական հարաբերությունների բնույթից: Կան գործընթացի վրա ազդող այլ գործոններ ևս.

- Թուրքիայի ու Ադրբեջանի ներքաղաքական զարգացումներ (Թուրքիայում ու Ադրբեջանում Ռ. Էրդողանի ու Ի. Ալիևի նախագահության շարունակում կամ իշխանափոխություն),
- Թուրքիայի տնտեսական ոլորտի փոփոխություններ (ատոմակայանների կառուցում, վերականգնվող էներգիայի աղբյուրների շահագործման մեծացում և այլն),
- Արցախյան հակամարտության գոտու շուրջ զարգացումներ (իրավիճակի կտրուկ փոփոխում),
- Թուրքիա-Իսրայել հարաբերությունների է՛լ ավելի վատթարացում և Ադրբեջան-Իսրայել հարաբերությունների է՛լ ավելի բարելավում (թուրք-ադրբեջանական տարաձայնությունների հնարավոր խորացում),
- Վրաստանում տիրող իրավիճակի հնարավոր վատթարացում (ասենք, պատերազմ, որը կարող է խափանել թուրք-ադրբեջանական

համատեղ նախագծերի գործունեությունը և Թուրքիայի համար մեծացնել Հայաստանի պահանջարկը),

- ԵՄ-ին Թուրքիայի հնարավոր անդամակցում (թեև Էրդոդանի նախագահության ժամանակ դա պարզապես անհնար է),

- գերտերությունների ներքաղաքական զարգացումներ՝ դրանցից բխող դիրքորոշումների, առաջնահերթությունների որոշակի փոփոխություններով,

- նավթի կտրուկ գնանկում (Ադրբեջանի նավթային եկամուտների և հետևաբար Թուրքիայում Ադրբեջանի ներդրումների անկում) և այլն:

Բանալի բառեր - Հայաստան, Արցախ, Թուրքիա, Ադրբեջան, էներգակիրներ, երկաթգիծ, ներդրումներ, սահման

АЙК ГАБРИЕЛЯН – Экономические факторы Азербайджана в приоритетах региональной политики Турции. – В статье проанализированы экономические выгоды, которые Турция получает от Азербайджана взамен на то, что не открывает границу с Арменией. Исходя из своих экономических интересов, Турция пока предпочитает держать эту границу закрытой и не налаживать отношения с северным соседом. В статье также названы факторы, которые могут поспособствовать урегулированию межгосударственных отношений между двумя странами.

Ключевые слова: Армения, Арцах, Турция, Азербайджан, энергоносители, железная дорога, инвестиции, граница

HAYK GABRIELYAN – Economic Factors of Azerbaijan in the Priorities of the Regional Policy of Turkey. – The article analyzes the economic benefits that Turkey receives from Azerbaijan in exchange for not opening the border with Armenia. It is noted that in reality, Turkey simply takes into account it's national, economic interests and, on the basis of them, prefers not to open the border with Armenia yet, not to settle relations with it. The article also lists the factors that can contribute to the settlement of interstate relations between Armenia and Turkey.

Key words: Armenia, Artsakh, Turkey, Azerbaijan, energy carriers, railway, investments, border

Ներկայացվել է՝ 25.02.2019, գրախոսվել է՝ 11.03.2019, ընդունվել է տպագրության՝ 26.04.2019