
ՀԱՅ-ՎՐԱՑԱԿԱՆ ՀԱՄԱԳՈՐԾԱԿՑՈՒԹՅՈՒՆԸ ՏԱՐԱԾԱՇՐՋԱՆԱՅԻՆ ԾՐԱԳՐԵՐԻ ԵՎ ԿԱԶՄԱԿԵՐՊՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ՇՐՋԱՆԱԿՆԵՐՈՒՄ

ՈՒՄԱՆ ԿԱՐԱՊԵՏՅԱՆ

Խորհրդային Միության փլուզումից հետո առաջնային դարձավ ԽՍՀՄ նախկին հանրապետությունների միջև նոր տիպի հարաբերությունների հաստատումը: Մինչ անկախություն ձեռք բերելը Հայաստանի ու Վրաստանի միջև կապը ձևավորվել է որպես միութենական առանձին միավորների հարաբերություններ՝ առանց արտաքին անկախ քաղաքականություն իրականացնելու հնարավորության: Ուստի երկու երկրների անկախացումից հետո պետք էր հաստատել հարաբերությունների նոր մակարդակ՝ պահպանելով նախկինում գործող որոշակի նորմեր: Հայաստանի Հանրապետության և Վրաստանի Հանրապետության միջև դիվանագիտական հարաբերություններ հաստատվեցին 1992 թ. հունիսի 17-ին: Շուրջ յոթանասուն տարի լինելով միևնույն քաղաքական համակարգի բաղկացուցիչ մասը և այդ արժեհամակարգի կրողները՝ Հայաստանն ու Վրաստանը, սերտ առնչություններ ունեին, և նրանց միջև հետագա համագործակցությունը բխում էր երկու երկրների կենսական շահերից: Թերևս դա էր հիմնական պատճառը, որ երկու երկրներն էլ շատ արագ անդամակցեցին միջազգային և տարածաշրջանային մի շարք կազմակերպությունների և անմիջականորեն ներառվեցին տարածաշրջանում իրականացվող մի քանի ծրագրերի մեջ: Հողվածում փորձ է արվում համակողմանի քննարկման ենթարկել Հարավային Կովկասի տարածաշրջանում Եվրոպական միության և այլ խոշոր միջազգային հեղինակավոր կառույցների առաջ քաշած և իրականացվող ծրագրերը, որոնց անդամակցում են Հայաստանն ու Վրաստանը՝ համապարփակ ձևով ներկայացնելով նաև տարածաշրջանում առկա խնդիրներն ու դրանց լուծման շուրջ երկու հարևան երկրների կատարած քայլերն ու հիմնական տեսակետները:

Տարբեր միջազգային կազմակերպությունների ծրագրերում հայ-վրացական համագործակցությունը հիմնականում վերաբերում է տնտեսական և սոցիալական բնագավառներին: Դրանցից հատկապես հարկ է առանձնացնել Եվրամիության առաջարկած ՏՐԱՍԵԿԱ և ԻՆՈԳԵՅԹ, ինչպես նաև Եվրոպական հանձնաժողովի ՏԱՄԻՍ ծրագրերը:

ՏԱՄԻՍ-ը (անգլ. TACIS - Technical Assistance to The Commonwealth of Independent States) օգնության և համագործակցության ծրագիր է, որը գործում է Եվրոպական միության և ԱՊՀ անդամ երկրների միջև: Այն ստեղծվել է 1991 թ. և ունեցել է 3.14 մլրդ եվրո բյուջե¹: ՏԱՄԻՍ ծրագրով նախատեսված է համագործակցություն հետևյալ բնագավառներում՝ սոցիալական հարաբերություններ, հասարակական խնդիրներ, կրթություն,

¹ Տե՛ս www.welcomeurope.com/default.asp?id=1110&idpgm=11088

տեղական և տարածաշրջանային համագործակցություն, էներգաապահովում և այլն: Հետագայում այն ընդլայնեց իր գործունեության աշխարհագրությունը՝ ներառելով նորանկախ երկրները:

ՏԱՄԻՍ ծրագրի շրջանակներում հայ-վրացական համագործակցությունը խիստ կարևորվել է երկու երկրների կողմից՝ երկկողմ հանդիպումներում դառնալով քննարկումների առարկա: Այդ ծրագրի շրջանակներում հայ-վրացական համագործակցությունը խորացավ 2000 թվականից: 2000-2004 թթ. դրա շրջանակներում տեղի ունեցան տարբեր բնագավառներին վերաբերող բազմաթիվ երկկողմ հանդիպումներ զանազան գերատեսչությունների ղեկավարների մակարդակով: Այսպես օրինակ՝ 2000 թ. մայիսի 25-26-ը ՏԱՄԻՍ-ի շրջանակներում կայացավ հարավկովկասյան երեք հանրապետությունների վիճակագրական ծառայությունների բարձր մակարդակի հանդիպում²: Քննարկվեցին ոլորտում առկա խնդիրներն ու դրանց լուծման ուղիները: Քննարկումների եզրափակիչ փուլում հարավկովկասյան երեք հանրապետությունների պետական վիճակագրական տեսչությունների ղեկավարները ստորագրեցին հուշագիր³ հետագա համագործակցության ամրապնդման, ընդլայնման և խորացման վերաբերյալ:

Հետագայում ևս կայացան հայ-վրացական մի շարք երկկողմ հանդիպումներ ՏԱՄԻՍ-ի շրջանակներում: Հատկապես կարևոր են 2001 թ. սեպտեմբերի 17-21-ը Թբիլիսիում կայացած հանդիպումները, որոնցում քննարկման հիմնական առարկան միգրացիայի և ժողովրդավարական իրավիճակի հիմնախնդիրներն էին⁴: ՏԱՄԻՍ ծրագիրը 2004 թվականից փոխարինվեց Եվրոպական միության «Եվրոպական հարևանության քաղաքականություն» ծրագրով: Այժմ ՏԱՄԻՍ ծրագիրը Հարավային Կովկասում շատ փոքր ծավալով է գործում, իսկ դրան փոխարինելու եկած Եվրոպական հարևանության քաղաքականության ծրագիրը գործում է յուրաքանչյուր երկրի համար անհատական գործողությունների պլանով: Այդ է պատճառը, որ տվյալ ծրագրի շրջանակներում հայ-վրացական մեծ ծավալի համագործակցություն այլևս չի նախատեսվում:

Եվրոպական միության մյուս ծրագիրը, որի շրջանակներում Հայաստանը և Վրաստանը համագործակցում են ՏՐԱՍԵԿԱ-ն (անգլ. TRACECA - Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia) է: Այն միջազգային տրանսպորտային ծրագիր է, որն ընդգրկում է ԵՄ-ն և տասներեք երկրներ Արևելյան Եվրոպայից, Կովկասից և Կենտրոնական Ասիայից: ՏՐԱՍԵԿԱ բազմակողմ համագործակցության ծրագիրը Եվրամիությունն առաջարկել է դեռևս 1993 թ.: 1998 թ. ամրագրվեց ծրագրի իրավական կարգավիճակը, երբ տարածաշրջանային 12 երկրներ ստորագրեցին «Եվրոպա-Կովկաս-Ասիա միջազգային տրանսպորտային միջանցքի զարգացման վերաբերյալ հիմնական բազմակողմ համաձայնագիրը»⁵: Այժմ այս ծրագրին անդամակցում են Հայաստանը, Վրաստանը, Ադրբեջանը, Բուլղարիան, Ղազախստանը, Ղրղզստանը, Ուզբեկստանը, Տաջիկստանը, Թուրքիան, Իրանը, Մոլդովան, Ուկ-

² Տե՛ս ՀՀ արտաքին գործերի նախարարության պատմադիվանագիտական արխիվ (այսուհետև՝ ՊԴԱ), գործ 135, էջ 48:

³ Տե՛ս նույն տեղը, գործ 135, էջ 51:

⁴ Տե՛ս նույն տեղը, գործ 235, էջ 222-225:

⁵ Տե՛ս www.mfa.am/international-organizations/TRACECA

րաինան և Ռումինիան⁶: ՏՐԱՍԵԿԱ-ն ունի աշխատանքային հինգ խումբ՝ ծովային տրանսպորտ, ավիացիա, ճանապարհային և երկաթուղային տրանսպորտ, տրանսպորտային անվտանգություն և տրանսպորտային ենթակառուցվածքներ: Հատուկ ծրագրերից մեկը զբաղվում է Վրաստանի և Ադրբեջանի սահմանին գտնվող «Վրասնի մոստի» վերանորոգմամբ և նրան փոխարինող նոր կամրջի կառուցմամբ: Այս ծրագիրը հիմնականում նպատակ ունի ամրացնել տնտեսական, առևտրային և տրանսպորտային հաղորդակցության միջոցները Սև ծովի, Հարավային Կովկասի և Կենտրոնական Ասիայի տարածաշրջաններում: Ծրագրի հիմնական նպատակներից մեկը Եվրոպան Ասիային կապող ցամաքային ճանապարհի վերականգնումն է՝ հիմնված այսպես կոչված «Մետաքսի ճանապարհի» վրա:

1998 թ. նոյեմբերի 20-ին ՀՀ նախագահ Ռ. Քոչարյանի և Վրաստանի նախագահ Է. Շևարդնաձեի միջև թեմաթիվով կայացած հանդիպման ժամանակ կողմերը ընդգծեցին հիշյալ համաձայնագրի կարևորությունը՝ պատրաստակամություն հայտնելով ակտիվորեն համագործակցելու ՏՐԱՍԵԿԱ-ի շրջանակներում, որը նրանց թույլ կտար ակտիվացնելու համագործակցությունը նաև ԵՄ այլ ծրագրերում և Սևծովյան տնտեսական համագործակցության կազմակերպության շրջանակներում⁷: 2000 թ. մարտի 10-11-ը թեմաթիվով տեղի ունեցավ ՏՐԱՍԵԿԱ-ի միջկառավարական հանձնաժողովի առաջին կոնֆերանս-խորհրդակցությունը⁸, որտեղ քննարկվեցին ՏՐԱՍԵԿԱ-ից առաջարկվող արդի ծրագրերն ու դրանց իրագործման ուղիները:

Հայաստանը և Վրաստանը՝ որպես այս ծրագրի կարևոր օղակներ, մշտապես փորձել են դրա շրջանակներում լայնորեն համագործակցել: ՏՐԱՍԵԿԱ-ն նաև իր անդամ երկրներին եվրոպական կառույցներին ինտեգրվելու լայն հնարավորություններ է տալիս: 2001 թ. մարտի 28-ին Երևանում ՀՀ արտաքին գործերի նախարար Օսկանյանի և Վրաստանի արտաքին գործերի նախարար Մենադարաշվիլիի հանդիպման ժամանակ վերջինս հավաստիացրեց, որ վրացական կողմը մեծապես կարևորում է երկկողմ համագործակցությունը տարածաշրջանային անվտանգության և տնտեսական համագործակցության շրջանակներում իրականացվող մի շարք ծրագրերում, այդ թվում՝ ՏՐԱՍԵԿԱ-ի շրջանակներում⁹:

ՏՐԱՍԵԿԱ-ի շրջանակներում Վրաստանի հետ համագործակցությունը Հայաստանի համար կարևոր է մի շարք առումներով. Վրաստանը Հայաստանի համար խոշոր և կարևոր առևտրատնտեսական գործընկեր է, որի տարածքով անցնող ճանապարհային հանգույցների արդիականացումը, անկասկած, բխում է Հայաստանի շահերից, քանի որ տրանսպորտային այդ հանգույցը կհեշտացնի Հայաստանի կապն ինչպես հարևան Վրաստանի, այնպես էլ նրան հարևան երկրների հետ: Մասնավորապես, Հայաստանը հնարավորություն կստանա ավելի հեշտ և մատչելի ճանապարհ ունենալ դեպի Եվրոպա, մանավանդ, որ ԵՄ-ն ՀՀ ամենախոշոր առևտրատնտեսական գործընկերներից է: Պետք է նշել նաև, որ ՏՐԱՍԵԿԱ ծրագրի

⁶ Տե՛ս www.en.wikipedia.org/wiki/TRACECA

⁷ Տե՛ս ՊՂԱ, գործ 118, էջ 63:

⁸ Տե՛ս նույն տեղը, գործ 322, էջ 8:

⁹ Տե՛ս նույն տեղը, գործ 236, էջ 136:

շրջանակներում համագործակցությունը ուղղակիորեն ազդում է նաև Սևծովյան տնտեսական համագործակցության կազմակերպությունում Հայաստանի և Վրաստանի միջև կապերի սերտացման վրա: Դա հիմնականում պայմանավորված է այն բանով, որ ՍԾՏՀ անդամ գրեթե բոլոր երկրները ՏՐԱՍԵԿԱ-ի կազմում են, և նկատվում է երկու կազմակերպություններում իրականացվող ծրագրերի ներդաշնակեցման և փոխգործակցության միտում: Անհրաժեշտ է, սակայն, նշել, որ ՏՐԱՍԵԿԱ ծրագրին անդամակցությունն ունի նաև իր բարդությունները: Մասնավորապես, ՏՐԱՍԵԿԱ-ի ծրագրերի իրականացման համար լուրջ խոչընդոտ են Անդրկովկասում առկա տարածքային և միջէթնիկական բազմաթիվ կոնֆլիկտներն ու հակամարտությունները: Հատկապես Լեռնային Ղարաբաղի հակամարտությունը լրջորեն խոչընդոտում է ՏՐԱՍԵԿԱ-ի անդամ երկրներից Ադրբեյջանի և Թուրքիայի հետ Հայաստանի համագործակցության ծավալմանը:

Հայ-թուրքական սահմանի փակ լինելը ՏՐԱՍԵԿԱ-ով նախատեսված ծրագրերի իրականացումը մեզ համար էլ ավելի է կարևորում: Այդ բոլորով հանդերձ, անկասկած, ՏՐԱՍԵԿԱ ծրագիրն ունի մեծ հեռանկարներ, և նրա առջև դրված խնդիրները քայլ առ քայլ լուծում են ստանում: Որպես օրինակ կարելի է նշել Հայաստանի և Վրաստանի միջև երկաթուղային հանգույցի վերանորոգումը, ինչպես նաև ներկայումս իրագործման փուլ մտած Հայաստանի Հյուսիս-հարավ մայրուղու կառուցումը: Վերոհիշյալ ծրագրերի իրականացման դեպքում կրնդլայնվի տնտեսական և առևտրատնտեսական համագործակցության ծավալը ոչ միայն Անդրկովկասի հանրապետությունների, այլ նաև նրանց և Եվրոպայի ու Կենտրոնական Ասիայի երկրների միջև:

ՏՐԱՍԵԿԱ-ի շրջանակներում 2000-2002 թթ. ուսումնասիրվեց Երևանի, Թբիլիսիի և Բաքվի միջև ավտոճանապարհային կապի վերակառուցման ծրագիրը: 2002-2004 թթ. ՏՐԱՍԵԿԱ-ն իրականացրեց Երևան-Թբիլիսի երկաթգծի և նրա ենթակառուցվածքների վերանորոգման ուսումնասիրությունը: 2008 թ. դեկտեմբերին Թբիլիսիում տեղի ունեցավ «Թբիլիսի-Երևան երկաթուղային գծի վերականգնում» նախագծի համակարգող կոմիտեի նիստը¹⁰: Այստեղ քննարկվեցին նախատեսվող շինարարական աշխատանքների արդյունավետության և երկաթգծի արագ վերանորոգմանը վերաբերող հարցեր: Համակարգող կոմիտեի հաջորդ նիստը տեղի ունեցավ 2009 թ. մարտին Երևանում: Սակայն Երևան-Թբիլիսի երկաթուղային գծի վերանորոգման աշխատանքները ձգձգվում են ֆինանսական միջոցների բացակայության պատճառով, և մինչև այժմ կատարվել են միայն հատվածային մասնակի վերանորոգման աշխատանքներ:

Հայաստանի համար կարևորվում է նաև Իրանին կապող երկաթգծի շինարարության հարցը, որով Հայաստանը ոչ միայն մեծ հնարավորություններ կստանա ընդլայնելու համագործակցությունն առևտրային իր խոշոր գործընկերոջ հետ, այլև իրանական երկաթուղային ցանցի միջոցով կկարողանա դուրս գալ Պարսից ծոցի նավահանգիստներ և կապվել Կենտրոնական Ասիայի երկաթուղային ցանցին:

ՏՐԱՍԵԿԱ-ի շրջանակներում Հայաստանը և Վրաստանը ներկայացրել են նաև տարածաշրջանում առկա երկաթուղային ցանցի վերանորոգման մի

¹⁰ Տե՛ս նույն տեղը, գործ 345, էջ 84:

շարք այլ ծրագրեր: Մասնավորապես, Հայաստանը բազմիցս առաջարկել է վերանորոգել և շահագործել Կարս-Գյումրի-Վանաձոր-Դիլիջան-Իջևան-Ղազախ-Բաքու երկաթգիծը, որը կարող է ստանձնել տարածաշրջանային ենթակառուցվածքներում կարևորագույն հանգույցի դեր: Սակայն Ադրբեջանի և Թուրքիայի կողմից Հայաստանի շրջափակման պայմաններում այս ծրագիրն իրականություն դառնալու գործնական հնարավորություններ չունի: Երբ 1993 թ. Թուրքիան փակեց իր սահմանը Հայաստանի հետ, Վրաստանն ու Ադրբեջանը սկսեցին մշակել Թբիլիսի-Բաքու նոր երկաթգծի կառուցման ծրագիր, որը Թբիլիսիից պետք է միանար Կարսի երկաթգծին, որով Ադրբեջանը Թուրքիային կապելու այլընտրանքային ճանապարհ կլիներ: Բաքու-Թբիլիսի երկաթգծի շինարարությունը նախատեսվում էր ավարտել 2010 թ., սակայն այն դեռ չարունակվում է և կավարտվի 2012 թ.: Այդ երկաթգծի իրականացման շնորհիվ Ադրբեջանը ձգտում է էլ ավելի ուժեղացնել Հայաստանի տրանսպորտային շրջափակումը, ինչպես նաև ծրագրում է նրան իսպառ դուրս մղել տարածաշրջանային գործընթացներից: Այս ծրագրի իրագործումը տնտեսական առումով, անկասկած, ձեռնտու է նաև Վրաստանին: 2003 թ. հունվարի 24-ին Ռուսաստանի փոխվարչապետ Վ. Ջուբկովը Վրաստանի խորհրդարանի ղեկավար Ն. Բուրջանաձեի հետ հանդիպման ժամանակ առաջարկեց վերաբացել երկաթուղային հանգույցը Ռուսաստանի և Հայաստանի միջև Վրաստանի տարածքով, որը փակվել էր Աբխազիայում զինված ընդհարման ժամանակ¹¹: Սակայն վրացական կողմը, առաջնորդվելով քաղաքական-տնտեսական նկատառումներով, հերթական անգամ մերժեց այս առաջարկը:

ՏՐԱՍԵԿԱ-ի շրջանակներում իրականացվող ծրագրերից Հայաստանի համար ամենաարդիականը Հյուսիս-հարավ մայրուղին է, որը կազմելու է Եվրոպան Ասիային կապող խոշոր տրանսպորտային հանգույցի մի օղակը: Այդ ճանապարհը կարևորվում է նաև դեպի Սև ծովի նավահանգիստներ այլընտրանքային ավտոմոբիլային ճանապարհի ստեղծելու առումով, իսկ հետագայում կարող է դառնալ ռազմավարական կարևոր նշանակություն ունեցող տարածաշրջանային նախագիծ, որով Պարսից ծոցը ամենակարճ ցամաքային ուղիով կկապվի Սև ծովին, իսկ այնուհետև՝ Եվրոպային:

ԵՄ կողմից իրականացվող հաջորդ նախագիծը, որի շրջանակներում Հայաստանն ու Վրաստանը իրականացնում են փոխգործակցություն, ԻՆՈԳԵՅԹ (անգլ. INOGATE - Interstate Oil and Gas Transportation to Europe) ծրագիրն է: ԻՆՈԳԵՅԹ-ը միջազգային էներգետիկ փոխհամագործակցության ծրագիր է, որը գործում է ԵՄ և նրա գործընկեր պետությունների միջև, որոնք են՝ Հայաստանը, Ադրբեջանը, Վրաստանը, Բելառուսը, Մոլդովան, Ուկրաինան, Թուրքմենստանը, Ղազախստանը, Ղրղզստանը, Տաջիկստանը և Ուզբեկստանը: Ինչ վերաբերում է Թուրքիային, ապա այն մասնակցում է իրականացվող ծրագրերից միայն մի քանիսին և ամբողջական գործընկեր չի համարվում:

ԻՆՈԳԵՅԹ ծրագիրը նպատակ ունի Եվրոպայի և Սև ու Կասպից ծովերի տարածաշրջանի երկրների միջև ստեղծել համագործակցության լուրջ մեխանիզմներ էներգետիկ բնագավառում: ԻՆՈԳԵՅԹ-ի շրջանակներում ստո-

¹¹ Տե՛ս www.civil.ge/eng/article.php?id=3057

րագրվել են մի շարք համաձայնագրեր և փոխգործակցության պայմանագրեր: 2006 թ. նոյեմբերի 30-ին Աստանայում ստորագրվեց «Էներգետիկ համագործակցության մասին» հայտարարությունը, որով ԻՆՈՒԵՅԹ ծրագիրը զարգացման նոր փուլ մտավ: Այդ շրջանակներում ԵՄ-ն տեխնիկական օժանդակություն է ցուցաբերում գործընկեր երկրներին էներգաապահովման, էներգետիկ անվտանգության, այլընտրանքային էներգետիկա ստեղծելու, էներգետիկ շուկայի ծավալները բարելավելուն վերաբերող խնդիրներում: ԻՆՈՒԵՅԹ-ն իրականացվում է ԵՄ Եվրոպական հարևանության քաղաքականության ծրագրի շրջանակներում և, փաստորեն, շարունակությունն է ՏԱՄԻՍ ծրագրի, սակայն ավելի ընդգրկուն տարբերակով¹²:

2006-2011 թթ. ԻՆՈՒԵՅԹ-ի անդամ երկրների միջև մշակվել և կնքվել են էներգետիկ բնագավառի մի շարք պայմանագրեր: Սակայն պետք է նշել, որ Հայաստանը ԻՆՈՒԵՅԹ-ի շրջանակներում իրականացվող էներգետիկ բնագավառի տարածաշրջանային մի շարք ծրագրերից դուրս է մնում, քանի որ չունի էներգետիկ շատ լուրջ ռեսուրսներ: Այդ ծրագրերին Հայաստանի ոչ այնքան արդյունավետ մասնակցությունը և համագործակցությունը դարձյալ պայմանավորված է հարևան Ադրբեջանի և Թուրքիայի հետ փակ սահմաններով: Ադրբեջանը Եվրոպայի համար բավականին լուրջ գործընկեր է էներգետիկ բնագավառում, քանի որ ունի նավթի և գազի մեծ պաշարներ: Հայաստանը փորձում է այդ բացը լրացնել այլընտրանքային էլեկտրականություն ստեղծելով, ինչպես նաև Մեծամորի ատոմակայանի վերագինմամբ: Հայաստանը թեև քիչ քանակությամբ էլեկտրաէներգիա է արտահանում Վրաստան, այնուամենայնիվ վերջինիս համար էներգաապահովման բնագավառում բավականին կարևոր գործընկեր է¹³, ուստի այս առումով ԻՆՈՒԵՅԹ-ի շրջանակներում հայ-վրացական համագործակցությունը մեծապես կարևորվում է:

ԻՆՈՒԵՅԹ ծրագիրը հատկապես արժևորվում է նրանով, որ այն փորձում է լուծել էներգետիկ խնդիրները Հարավային Կովկասում, իսկ էներգետիկ անվտանգությունը վերջինիս համար ռազմավարական և տարածաշրջանային անվտանգության ապահովման տեսանկյունից կարևոր նշանակություն ունի: Քանի որ Հայաստանից դեպի Ռուսաստան ու Եվրոպա տանող միակ ճանապարհը անցնում է Վրաստանի տարածքով, տարածաշրջանային անվտանգության համակարգում համագործակցությունը Հայաստանի համար շատ կարևոր օղակ է Վրաստանի հետ հարաբերությունների իրականացման շղթայում:

Հայաստանի արտաքին քաղաքականության համար առաջնային բաղադրիչ հանդիսացող տարածաշրջանային համագործակցության կարևոր օղակներից է Սևծովյան տնտեսական համագործակցության կազմակերպությունում (ՍԾՏՀ) Հայաստանի Հանրապետության գործունեությունը: Հայաստանը դեպի Սև ծով է դուրս գալիս Վրաստանի միջոցով, ուստի ՍԾՏՀ շրջանակներում Վրաստանի հետ համագործակցությունը մեզ համար շատ կարևոր է: Վրաստանն իր հերթին կարևորում է համագործակցու-

¹² Տե՛ս www.inogate.org/index.php?options=com_content

¹³ Տե՛ս ՊՊԱ, գործ 114, էջ 86:

թյունը Հայաստանի հետ ՍԾՏՀ և ԵՄ ծրագրերի շրջանակներում¹⁴: ՍԾՏՀ-ն ստեղծվել է 1992 թ. հունիսի 25-ին Ստամբուլի հռչակագրով, որին մասնակցում էին սևծովյան տարածաշրջանի 11 երկրների ղեկավարները: Այժմ կազմակերպությունն ունի 12 անդամ երկիր՝ Հայաստան, Վրաստան, Թուրքիա, Ռուսաստան, Ադրբեջան, Բուլղարիա, Հունաստան, Ալբանիա, Մոլդովա, Ռումինիա, Ուկրաինա, Սերբիա: ՍԾՏՀ-ն օժտված է գործունեության ամենալայն շրջանակներով, սակայն ամենակարևոր ուղղվածություններն են համագործակցությունը տրանսպորտային և էներգետիկ բնագավառներում: ՍԾՏՀ շրջանակներում իրականացվող հայ-վրացական համագործակցությունը կարևոր է նաև ԵՄ հետ ինտեգրման առումով, քանի որ վերջինս շատ սերտ կապեր ունի ՍԾՏՀ-ի հետ և նրան լուրջ գործընկեր է համարում: ՍԾՏՀ շրջանակներում հայ-վրացական համագործակցությունը կարևորում է նաև վրացական կառավարությունը: Մասնավորապես, 1999 թ. ապրիլի 30-ին Թբիլիսիում անցկացված ՍԾՏՀ ԱԳ նախարարների հանդիպման շրջանակներում Վրաստանի ԱԳՆ Ի. Մենադարաշվիլին ՀՀ ԱԳՆ Վ. Օսկանյանի հետ ունեցած հանդիպման ժամանակ հավաստիացրել է, որ Վրաստանը շահագրգռված է միացյալ Կովկասի գաղափարով¹⁵, որի ճանապարհին շատ կարևոր է համագործակցությունը ՍԾՏՀ շրջանակներում: Իսկ մինչ այդ՝ 1998 թվականի նոյեմբերի 20-21-ը, ՀՀ նախագահ Ռ. Քոչարյանի և Վրաստանի նախագահ Է. Շևարդնաձեի միջև Թբիլիսիում տեղի ունեցած զրույցի ընթացքում վերջինս մեծապես կարևորել է ինչպես ԵՄ ծրագրերում, այնպես էլ ՍԾՏՀ շրջանակներում հայ-վրացական համագործակցությունը՝ նշելով, որ դա կարող է նպաստել տարածաշրջանի կայունացմանն ու անվտանգության համակարգի որոշակի խնդիրների լուծմանը¹⁶:

Զնայած առկա ծրագրերին և փոխգործակցությանը՝ Հայաստանը օբյեկտիվ և սուբյեկտիվ պատճառներով դուրս է մնացել տարածաշրջանային մի շարք ծրագրերից: Խոսքը վերաբերում է հատկապես նավթային գործոնի շուրջ ձևավորվող հարաբերություններին¹⁷: Դրա ցայտուն օրինակ է Բաքու-Թբիլիսի-Ջեյհան նավթամուղը, որը բավականին ծախսատար է. նավթի մեկ խորանարդի համար վճարվող գինը կրկնակի բարձր է, քան եթե այդ նավթն անցներ Հայաստանի և Իրանի տարածքով¹⁸: Այդ ծրագրով Ադրբեջանն ու Թուրքիան ձգտում էին սեղմել շրջափակման օղակը Հայաստանի շուրջը: Բաքու-Ջեյհան նավթամուղի գործարկման հետևանքով Հայաստանը Եվրոպայի համար կորցրեց Կասպից ծովի ավազանից նավթ ու գազ տեղափոխող տարանցիկ երկրի նշանակությունը: ՀՀ արտաքին գործերի նախարարության տարեկան հաշվետվություններում տրված գնահատականներից պարզ է դառնում, որ հայ-վրացական փոխհարաբերություն-

¹⁴ Տե՛ս www.mfa.gov.ge/index.php?lang=id=Eng&sec_id=12

¹⁵ Տե՛ս ՊՂԱ, գործ 290, էջ 93:

¹⁶ Տե՛ս նույն տեղը, գործ 118, էջ 63-65:

¹⁷ Տե՛ս **Abtsiauri, D.** Southern Caucasus: Prospects for Regional Economical Cooperation Promoting Security and Stability, Economical Developments and Reforms in Cooperation, Partner Countries: the Interrelationship between Regional Economic Cooperation, Security and Stability, Bucharest, 2001, էջ 62:

¹⁸ Տե՛ս **Малышева Д.** Каспийская энергополитика—2007 и ее кавказский вектор // «Ежегодник Института Кавказа». Ер., 2009, էջ 151-153.

ների վրա որոշակի բացասական ազդեցություն ունի Վրաստանի անընդհատ աճող համագործակցությունը Ադրբեջանի և Թուրքիայի հետ¹⁹:

Հայ-վրացական տարածաշրջանային համագործակցության վրա մեծ ազդեցություն ունեն նաև արտաքին քաղաքական մի շարք գործոններ, ուստի այս ոլորտում Հայաստանը ձգտում է Վրաստանի հետ հարաբերություններում ձևավորել կառուցողական քաղաքականություն և լիարժեքորեն ներգրավվել այդ ծրագրերում: Հայ-վրացական տարածաշրջանային համագործակցության համար խոչընդոտող հանգամանք է նաև երկու պետությունների արտաքին անվտանգությունն ապահովող ռազմական կողմնորոշումների աններդաշնակությունը: Հայաստանի համար կարևոր ռազմավարական գործընկեր է Ռուսաստանի Դաշնությունը, որի հետ Վրաստանի հարաբերությունները բավականին լարվել են Վրաստանի նախագահ Ս. Սահակաշվիլու նախագահության տարիներից, իսկ 2008 թ. օգոստոսյան վրաց-օսական կարճատև պատերազմից հետո դրանք ուղղակի մտել են փակուղի:

Հայաստանն ու Վրաստանը համագործակցում են նաև ՆԱՏՕ-ի շրջանակներում, սակայն եթե Հայաստանի պարագայում այդ համագործակցությունը սահմանափակվում է Անհատական գործընկերության շրջանակներում գործողությունների պլանի իրականացումով և փորձի ու գիտելիքների փոխանակման ծրագրերով, ապա Վրաստանը ՆԱՏՕ-ի հետ իրականացնում է ռազմավարական լուրջ ծրագրեր և լայնածավալ համագործակցություն: Անհատական գործընկերության գործողությունների պլանը ՆԱՏՕ-ի ռազմաքաղաքական կոմիտեն հաստատել է 2005 թ. դեկտեմբերի 16-ին²⁰: Հայաստանը մասնակցում է ՆԱՏՕ-ի զորավարություններին և խաղաղապահ առաքելություններին: Հայկական առաջին խաղաղապահ ջոկատը Կոսովո մեկնեց 2004 թ. փետրվարի 12-ին²¹: Այժմ Վրաստանը փորձում է անդամակցել ՆԱՏՕ-ին՝ դառնալով անվտանգության եվրաստլանդյան համակարգի բաղկացուցիչ մաս: Այդ համագործակցության շրջանակներում ներկայումս Վրաստանը ՆԱՏՕ-ից լուրջ օգնություն է ստանում ինչպես իր ռազմական տեխնիկան, այնպես էլ վարչարարական բազան վերակառուցելու համար²²:

Հայաստանի և Վրաստանի միջև ազգային ու տարածաշրջանային անվտանգության վերաբերյալ դիրքորոշումների տարբերությունն ի հայտ եկավ 1992 թվականին, երբ ԱՊՀ մի քանի երկրների նախաձեռնությամբ ստեղծվեց Հավաքական անվտանգության պայմանագրի կազմակերպությունը (ՀԱՊԿ): ՀԱՊԿ-ին անդամակցեցին Հայաստանը, Ռուսաստանը, Բելառուսը, Ղազախստանը, Ղրղզստանը, Տաջիկստանը և Ուզբեկստանը: Այն միտված է անդամ պետությունների միջև ռազմական և ռազմատեխնիկական ոլորտում համագործակցության և ժամանակակից մարտահրավերներին ու սպառնալիքներին դիմակայման իրականացմանը: Ի հակա-

¹⁹ Տե՛ս ՊՊԱ, գործ 136, էջ 35:

²⁰ Տե՛ս Ա. Թադևոսյան, Հայաստան-ՆԱՏՕ: Առաջընթացի տասը տարիներ. 1999-2008, Եր., 2008, էջ 35:

²¹ Տե՛ս նույն տեղը, էջ 30:

²² Տե՛ս **Минасян С.** Проблемы региональной безопасности на Южном Кавказе в 2007 г. Военный баланс и асимметрия политических стратегий // «Ежегодник Института Кавказа». Ер., 2009, էջ 120:

դրություն ՅԱՊԿ-ի՝ Վրաստանը, Ուկրաինան, Ադրբեջանն ու Մոլդովան ստեղծեցին ՎՈՒԱՄ-ը: Այն սկզբնական շրջանում հիմնականում զբաղված էր տնտեսական գործունեությամբ, սակայն 2000 թվականից սկսեց մշակել և իրականացնել նաև ռազմական ծրագրեր:

Այսպիսով, ընդհանրացնելով վերոշարադրյալը, կարելի է ասել, որ հայ-վրացական համագործակցությունը տարածաշրջանային տարաբնույթ ծրագրերում կարող է լուրջ երաշխիք հանդիսանալ հարավկովկասյան երկրամասի կայունության և անվտանգության ապահովման տեսանկյունից: Եթե հայ-վրացական համագործակցությունը առաջընթաց է գրանցում տնտեսական, սոցիալական, մշակութային և այլ բնույթի հարցերում, ապա նույնը չի կարելի ասել ռազմական բնագավառի մասին: Դրա վառ վկայությունը անվտանգության տարբեր համակարգերում ընդգրկված լինելն է: Արտաքին քաղաքականության դիրքորոշումների տարբերությունը թույլ չի տալիս Հայաստանին և Վրաստանին ստեղծելու համագործակցության ավելի խոր մեխանիզմներ, կազմելու Անդրկովկասի տարածաշրջանային անվտանգության կուռ համակարգ:

Ուստի, եթե տարածաշրջանային ծրագրերի համատեքստում բնութագրելու լինենք Վրաստանի հետ ՀՀ արտաքին քաղաքականությունը, ապա այն կարելի է դասակարգել հետևյալ խմբերի՝ տարածաշրջանային անվտանգության ապահովում, հաղորդակցության ուղիների ապաշրջափակում և շրջանցում, տարածաշրջանի համար արտաքին ուժային կենտրոնների ազդեցության նվազեցում և Հարավային Կովկասում անվտանգության յուրահատուկ համակարգի ստեղծում: Առկա խնդիրների լուծման ճիշտ ուղիների միասնական մշակման և իրականացման դեպքում Հարավային Կովկասը կարող է վերածվել ամուր տնտեսական, քաղաքական և ռազմական անվտանգության համակարգ ունեցող տարածաշրջանի:

РОМАН КАРАПЕТЯН – *Армяно-грузинское сотрудничество в рамках региональных программ и организаций.* – После распада Советского Союза сотрудничество между двумя южнокавказскими странами в различных региональных программах приобрело большое значение и актуальность. Оно стало дополнительной опорой на пути к дальнейшему развитию добрососедских и партнёрских отношений. Среди ряда подобных программ выделяются ТАСИС, ТРАСЕКА и ИНОГЕЙТ, реализуемые под патронатом Европейского Союза. Они носят в основном экономический характер, и в рамках двух из них – ТРАСЕКА и ИНОГЕЙТ – армяно-грузинское сотрудничество представляется наиболее комплексным и всеобъемлющим. Весьма существенны и заслуживают изучения также программы некоторых других организаций в нашем регионе и армяно-грузинское взаимодействие в их рамках. Среди них следует отметить Организацию черноморского экономического сотрудничества, полноправными членами которой являются как Армения, так и Грузия. Крупные экономические проекты, предложенные ею, создают серьёзную основу для тесных деловых контактов между двумя соседними странами. Хотя внешняя политика и концепция военной безопасности двух наших стран основательно различаются, обе они, находясь в одном географическом регионе,

имеют немало общих интересов и целей. Именно поэтому их сотрудничество в рамках региональных программ приобретает дополнительную важность. Если кратко охарактеризовать армяно-грузинское сотрудничество в контексте региональных программ и организаций, то на первый план выходят несколько наиболее существенных направлений. Это поиски новых коммуникационных путей, снижение воздействия, которое оказывают на регион внешние силовые центры, и создание надёжной системы безопасности на Южном Кавказе.

ROMAN KARAPETYAN – *Armenian-Georgian Cooperation According to Regional Programs and Organizations.* – When studying double-sided relations between Armenia and Georgia, undoubtedly it is very important to observe Armenian-Georgian cooperation in terms of regional programs and organizations. After the collapse of the Soviet Union and proclamation of their independence, it became very important for the two countries to cooperate in different programs, as it was an additional stimule for these two countries on the way of establishing friendly and partnership relations. The most important among such kind of programs are TASIC, TRACECA and INOGATE, which are performed and implemented by the European Union. These programs have mostly economic nature and two of which, TRACECA and INOGATE, are being operated now and Armenian-Georgian intense cooperation is being held according to them.

The activity of many organizations in South Caucasus and the interaction of Armenia and Georgia in them has been a subject of study in this article, too. One of the most important ones among them is the Black Sea Economic Cooperation (BSEC), in which Armenia and Georgia are full members. It creates a solid basis for cooperation between the two countries as part of the largest regional economic projects. Despite the fact that foreign policy and the concept of military security in both countries have important differences, these countries are in the same geographic region, and have common interests and goals. That is why co-operation through regional programs becomes even more important for both countries. And if we briefly describe foreign policy of Armenia to Georgia in regional programs and organizations, we can clearly mention several things: we want to cooperate in regional security issues, in creating alternative communications, in reducing the influence of external centers of power and in creating a unique security system in South Caucasus.