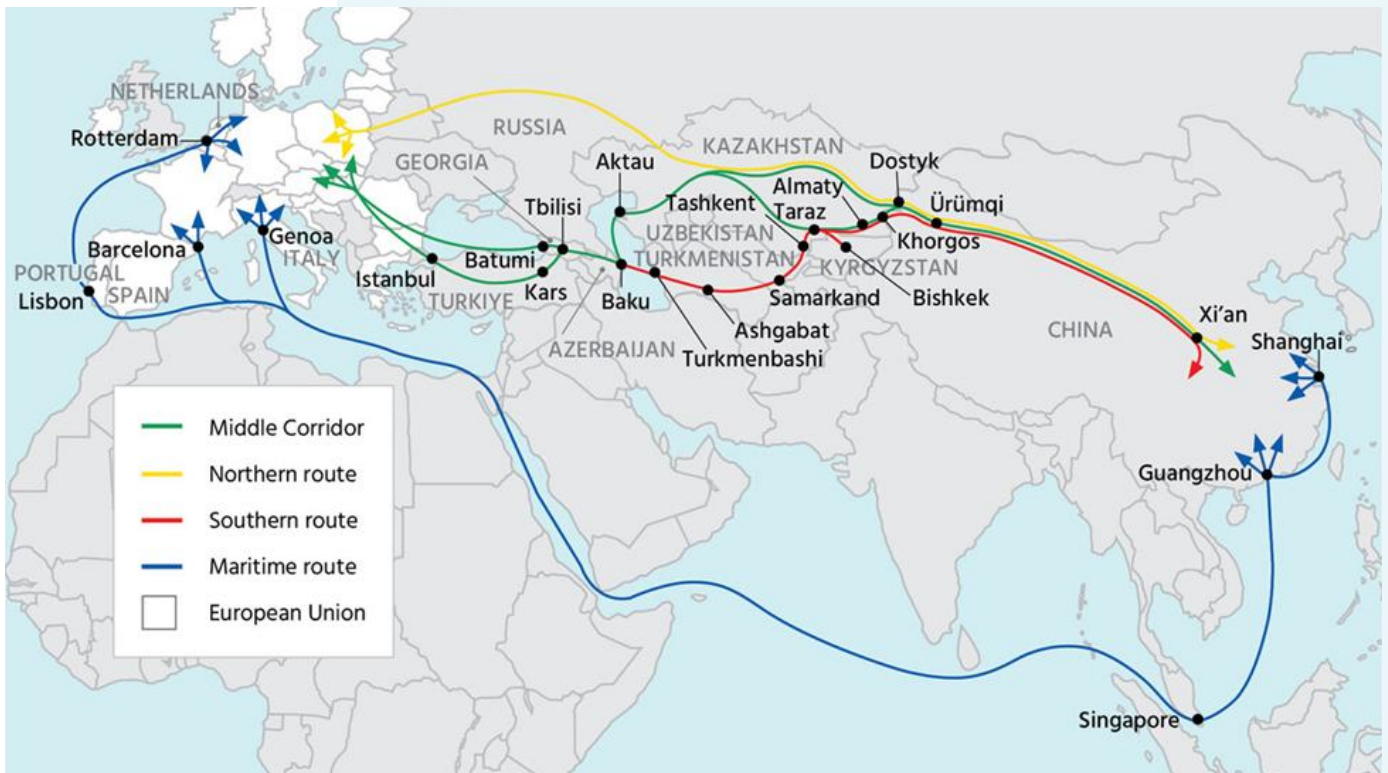


ՔԱՂԱՔԱԿԱՆՈՒԹՅԱՆ ՀԱՄԱՌՈՏԱԳԻՐ

Սեպտեմբեր 2025 | N° 5

Հայաստանը մեծ հնարավորությունների Միջին միջանցքում

Անցյալ դարի առաջին կեսին թվագրվող «ճանապարհներն են կառավարում աշխարհը» միտքն այսօր էլ չի կորցրել իր արդիականությունը: Աշխարհի մեծ պետությունները պայքարում են ռեսուրսների, շուկաների և այդ ռեսուրսներին ու շուկաներին հասնելու ճանապարհների համար: Միջին միջանցքը կամ Տրանսկասպյան միջազգային տրանսպորտային երթուղին այդպիսի գրավիչ ճանապարհներից մեկն է, որը ձգվում է Չինաստանից դեպի Եվրոպա: Միջանցքի հնարավոր ընդլայնումը հարավային ուղղությամբ և Հայաստանի ներգրավումը այդ գործընթացում խոստանում է ինչպես քաղաքական, այնպես էլ տնտեսական հարաբերություններում բարդ ու բազմաշերտ տեղաշարժեր, որոնց որոշ տնտեսական ասպեկտներ փորձելու ենք ներկայացնել քաղաքականության այս համառոտագրում:



Եվրոպան և Ասիան իրար միացնող առևտրային ուղիները
Աղբյուրը՝ Առևտրի ու տրանսպորտի միջին միջանցքի շուրջ Համաշխարհային բանկի 2023թ. հետազոտություն

Հարավային Կովկասը համաշխարհային առևտրի երթուղիներում

Ժամանակին, քանի դեռ գործում էր Մետաքսի ճանապարհը՝ որպես առևտրային երթուղի, Կենտրոնական Ասիան համաշխարհային առևտրի բանուկ ուղիներից էր: Ծովային երթուղու գործարկումը, կարելի է ասել, մեկուսացրել է տարածաշրջանը համաշխարհային առևտրից: Այսպես, 2021թ-ի տվյալներով [Չինաստան-Եվրոպա առևտրի ֆիզիկական ծավալների 91%-ը](#) իրականացվում էր ծովային ճանապարհով: Ծովային ճանապարհի հիմնական այլընտրանքը Ռուսաստանով անցնող Հյուսիսային երթուղին է, որը 2019-2021թթ. -ին ապահովել է [Չինաստան - Եվրոպա ցամաքային առևտրի ավելի քան 86%-ը](#):

Ճանապարհների բազմազանեցման հրամայականով պայմանավորված՝ Եվրոպական միությունը (ԵՄ) դեռևս 1993թ-ին նախաձեռնել է Եվրոպա-Կովկաս-Ասիա տրանսպորտային միջանցքի ծրագիրը (TRACECA): Դրանից երկու տասնամյակ անց՝ 2013թ-ին, Ադրբեջանի,

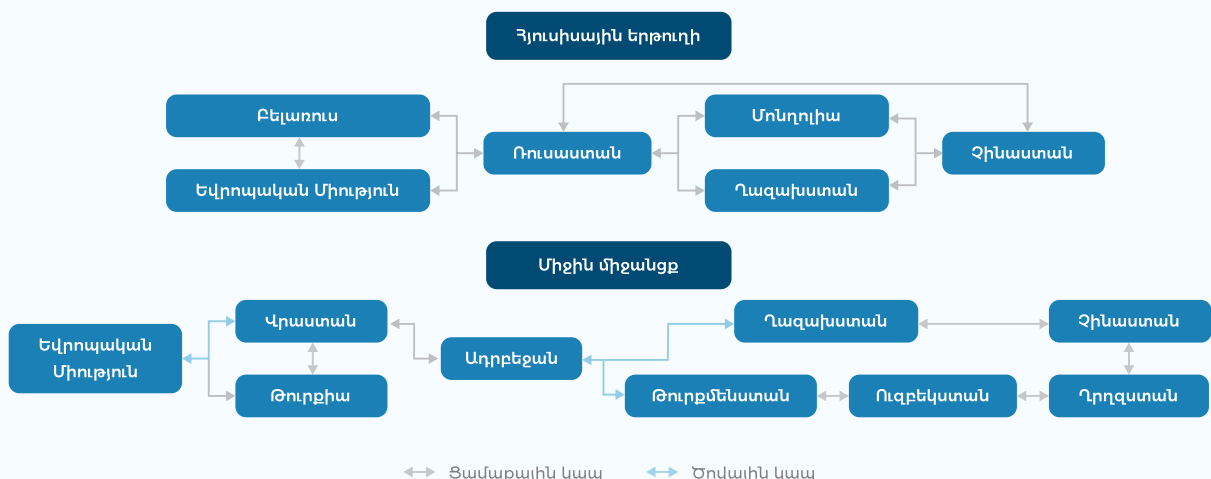
Վրաստանի և Ղազախստանի ազգային երկաթուղային ընկերությունների կողմից ստորագրվել է համաձայնագիր Միջին միջանցքի զարգացման համակարգող կոմիտեի ստեղծման մասին: 2022թ-ին այս երեք պետություններին իր ստորագրությամբ միացել է նաև Թուրքիան և նույն տարվա նոյեմբերին այս չորս երկրները հաստատել են Միջին միջանցքի զարգացման 2022-2027թթ. [ճանապարհային քարտեզը](#), որը ներառում է տրանսպորտային գործընթացների համակարգում և թվայնացում, ինչպես նաև ենթակառուցվածքային ներդրումներ՝ ուղղված Միջին միջանցքի գործունեության արդյունավետության բարձրացմանը: Այս ճանապարհային քարտեզին իրենց տեխնիկական և ֆինանսական աջակցությունն են հայտնել Համաշխարհային բանկը, ԵՄ-ն, Վերակառուցման և զարգացման եվրոպական բանկը, Ասիական զարգացման բանկը և այլ գործընկերներ:

Միջին միջանցքը որպես Հյուսիսային միջանցքի այլընտրանք

Տրանսկասպյան երթուղին մուլտիմոդալ ճանապարհ է, որը երկաթուղով սկսվում է Չինաստանից, անցնում Ղազախստանի Դոստիկ կամ Խորգոս երկաթուղային կայարաններով և հասնում մինչև ղազախական Ակտաուի նավահանգիստ: Այնուհետև Կասպից ծովով

հասնում է Բաքվի նավահանգիստ և շարունակում երկաթուղով դեպի Վրաստան, որտեղից էլ կամ Սև ծովով դուրս է գալիս Եվրոպա, կամ Եվրոպա է հասնում թուրքական երկաթուղով՝ անցնելով Բաքու-Թբիլիսի-Կարս երթուղով:

Գծապատկեր 1. Հյուսիսային երթուղին և միջին միջանցքը



Հյուսիսային երթուղին
2019-2021թթ. -ին
ապահովել է
Չինաստան-Եվրոպա
ցամաքային առևտրի
ավելի քան 86%-ը

Միջին միջանցքը, պայմանավորված սահմանային բազմաթիվ անցումներով, մուլտիմոդալ տրանսպորտով և այլ բարդություններով, բեռնափոխադրման տևողության առումով (2021թ.՝ միջինում 30-35 օր) ավանդաբար շուրջ 3 անգամ զիջել է Հյուսիսային երթուղուն, ընդ

որում՝ իրավիճակն ավելի է վատթարացել ռուս-ուկրաինական պատերազմից հետո, երբ բեռնահոսքերի կտրուկ ավելացման պատճառով բեռնափոխադրման տևողությունը հասել է միջինում 50-53 օր:

Միջին միջանցքի մեծացող կարևորությունը

Վերջին տարիներին նկատելի է Միջին միջանցքի շուրջ հետաքրքրությունների աճ: Պատճառները մի քանիսն են.

♦ Ռուս-ուկրաինական պատերազմը

Ռուսաստանով անցնող Հյուսիսային միջանցքը կորցրել է իր տարանցման հնարավորությունը՝ պայմանավորված ԵՄ պատժամիջոցներով և բեռնափոխադրումների սահմանափակմամբ:

♦ Ծովային երթուղու խոցելիությունները

Մասնավորապես, 2021թ-ին Սուեզի ջրանցքի փակվելը, Կարմիր ծովում հուլիսների հարձակումները և այլ անհարմարություններ ստիպեցին հույսը չդնել մեկ ճանապարհի վրա:

♦ Հինական հավակնությունները

Հինաստանը նպատակ է դրել բազմապատկել դեպի Եվրոպա առևտուրը, ուստի կարիք կա թե առավել հուսալի ճանապարհի, թե առավել մեծ թողունակության:

♦ Կենտրոնասիական երկրների ինտեգրումը համաշխարհային արժեզրեթաներին

Ղազախստանն արդեն իսկ ինտենսիվորեն ինտեգրված է համաշխարհային արժեզրեթաներին՝ մատակարարելով հացահատիկ, էներգակիրներ, մետաղների խտանյութեր, գուգահեռաբար աճում են Ուզբեկստանի տնտեսական կարողությունները և արտահանման պոտենցիալը, ինչն իր հերթին լրացուցիչ բեռնաձավալ է Միջին միջանցքի համար:

♦ Տարածաշրջանային համագործակցությունը

Ղազախստանը, Ադրբեջանը, Վրաստանը և Թուրքիան, ներդրումներ կատարելով երկաթուղու, նավահանգիստների ու մաքսային ներդաշնակեցման աշխատանքներում, նպատակ ունեն խորացնել նաև ներտարածաշրջանային առևտուրը (այդ թվում, այսպես կոչված, «թուրքական աշխարհում»):

Մինչև 2022թ-ը Միջին միջանցքը չափ քիչ էր օգտագործվում, սակայն ռուս-ուկրաինական վերջին պատերազմից հետո միջանցքի շուրջ հետաքրքրությունն աճել է

Բեռնափոխադրումների դինամիկան Միջին միջանցքով

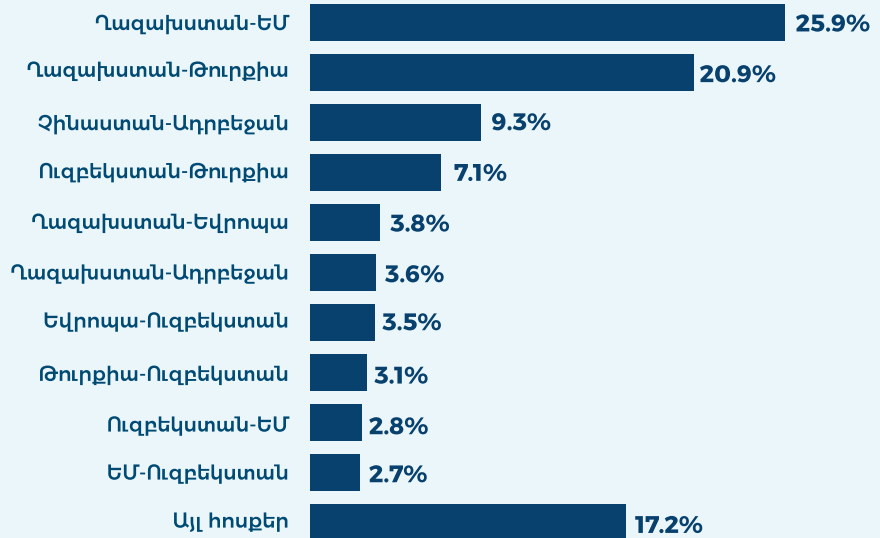
Մինչև 2022թ-ը Միջին միջանցքը, պայմանավորված հարաբերականորեն պակաս գրավչությամբ, շատ քիչ էր օգտագործվում: 2021թ-ին Ղազախստանից, Վրաստանից և Ադրբեջանից արտահանումը կազմում էր Միջանցքի երկայնքով հոսքերի մոտ 2/3-ը, ընդ որում՝ բացարձակ առաջատարը Ղազախստանն էր՝ շնորհիվ տնտեսության մեծության և կառուցվածքի:



Աղբյուր՝ Transport Corridors

2022 թ-ին 2021 թ-ի
համեմատ
կոնտեյներային
բեռնափոխադրման
ծավալն աճել է
աննախադեպ 33%-ով

Գծապատկեր 2. Միջին միջանցքով առևտրային հոսքերի կառուցվածքը, 2021թ.

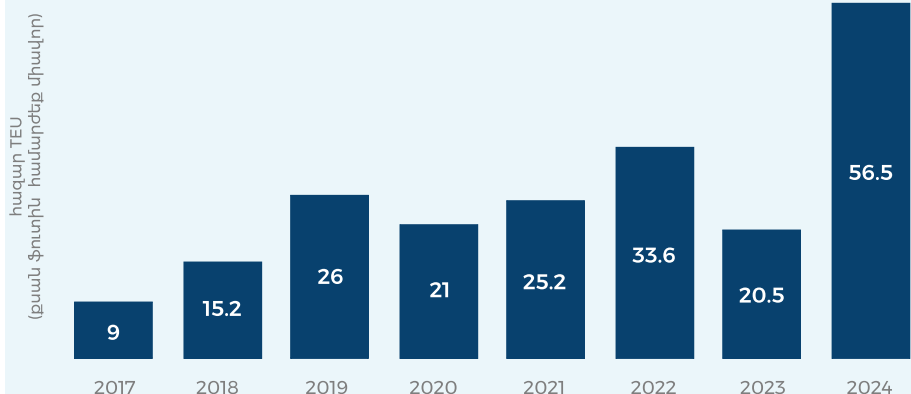


Աղբյուրը՝ Առևտրի ու տրանսպորտի միջին միջանցքի շուրջ Համաշխարհային բանկի 2023թ. հետազոտություն

Ռուս-ուկրաինական պատերազմը կըտրուկ փոխել է իրավիճակը: 2022թ-ին Ղազախստանի և Վրաստանի առևտրաշրջանառությունը 2019-2021թթ.-ի միջինի նկատմամբ աճել է 45%-ով, իսկ Ադրբեջանինը՝ 72%-ով, ինչն առավելապես պայմանավորված է դեպի Ռուսաստան վերաարտահանման հոսքերով:

2022թ-ին 2021թ-ի համեմատ կոնտեյներային բեռնափոխադրման ծավալի աննախադեպ աճ է արձանագրվել՝ շուրջ 33%, սակայն շատ մեծ ուշացումների պատճառով հաջորդ տարի առևտուրը հոսել է այլ երթուղիներով. արդյունքում 2023թ-ին արձանագրվել է ավելի պակաս կոնտեյներային բեռնափոխադրում, քան 2021թ-ին, իսկ 2022թ-ի համեմատ անկումը կազմել է 39%:

Գծապատկեր 3. Միջին միջանցքում կոնտեյներային բեռնափոխադրումների ծավալը, 2017-2024թթ.

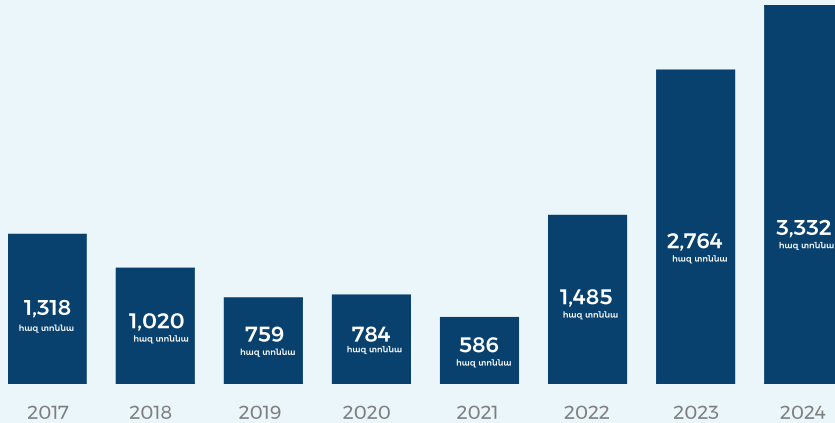


Աղբյուրը՝ Տրանսկասպյան միջազգային տրանսպորտային երթուղու կայք

Այդուհանդերձ, դիտարկվող ժամանակահատվածում ընդհանուր բեռնափոխադրումների ծավալը (ոչ միայն կոնտեյներային) շեշտակի աճ է արձանագրել. մասնավորապես, 2022 թ-ին ընդհանուր բեռնափոխադրման ծա-

վալը 2021 թ-ի համեմատ աճել է 2.5 անգամ, իսկ 2024 թ-ին՝ շուրջ 5.7 անգամ: Այս դինամիկային հիմնականում նպաստել են դազախական բեռները՝ հացահատիկ, ցորեն, մետաղի խտանյութ և այլն:

Գծապատկեր 4. Միջին միջանցքում ընդհանուր բեռնափոխադրման ծավալը, 2017-2024թթ.

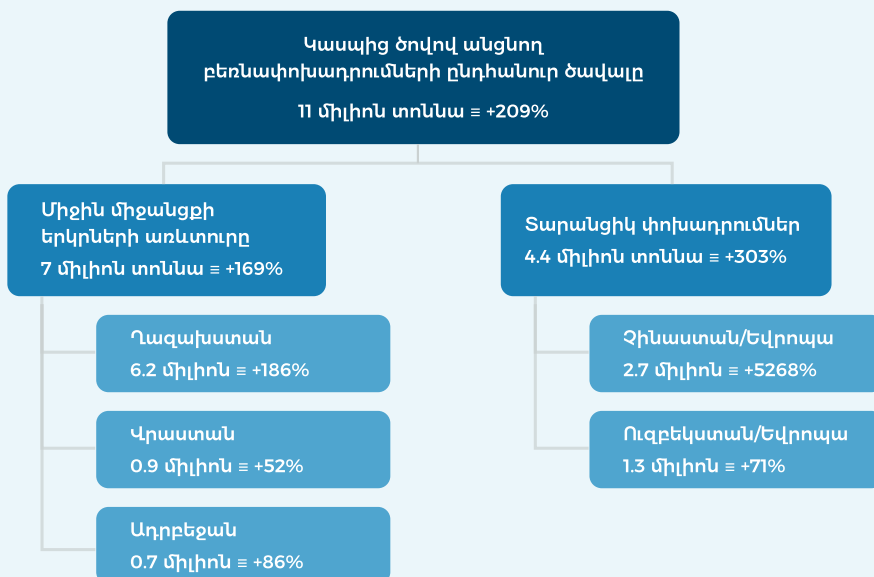


Աղբյուրը՝ Տրանսկասպյան միջազգային տրանսպորտային երթուղու կայք

Համաշխարհային բանկի [ուսումնասիրության](#) համաձայն՝ կանխատեսվում է, որ 2030թ-ին Միջին միջանցքում առևտրաշրջանառության ծավալը կեռապատկվի՝ դառնալով 11 մլն տոննա, որից 7 մլն տոննան բաժին կընկնի

Միջանցքի երկրներին (Ղազախստան, Վրաստան, Ադրբեջան), իսկ 4.4 մլն տոննան՝ տարանցիկ փոխադրումներին (Եվրոպական երկրներ, Չինաստան, Ռուսաստան):

Գծապատկեր 5. Բեռնափոխադրումների սպասվող աճի կառուցվածքը 2030թ-ին՝ ըստ աղբյուրների



Ըստ կանխատեսումների՝ 2030թ-ին Միջին միջանցքում առևտրաշրջանառության ծավալը կհասնի 11 միլիոն տոննայի

Համաշխարհային բանկն իրականացրել է նաև 2021թ-ի բեռնափոխադրումների կառուցվածքի ուսումնասիրություն և համեմատություն 2030թ-ի կանխատեսումների հետ ըստ ապրանքախմբերի,

որից պարզ է դառնում, որ ամենամեծ աճը ակնկալվում է նավթամթերքի գծով՝ շուրջ 2.4 մլն տոննա, որին հաջորդում են գունավոր մետաղները՝ 0.6 մլն տոննա և սև մետաղները՝ շուրջ 0.4 մլն տոննա:

Աղյուսակ 1. Բեռնափոխադրումների սպասվող աճի կառուցվածքը 2030թ-ին՝ ըստ աղբյուրների

Ապրանքային խմբեր	2021		2030	
	հազ տոննա	%	հազ տոննա	%
Բեռնափոխադրումներ, հազար տոննա, այդ թվում՝	3,688	100.0	11,385	100.0
Գյուղատնտեսական արտադրանք (բացառությամբ հացահատիկի)	166	4.5	240	2.1
Հացահատիկ	159	4.3	476	4.2
Պատրաստի սննդամթերք	89	2.4	135	1.2
Հանքանյութեր	117	3.2	184	1.6
Սև և գունավոր մետաղների հանքաքարեր	3	0.1	6	0.1
Ածուխ և կոքս	615	16.7	891	7.8
Նավթ և նավթամթերք	1,106	30.0	3,533	31.2
Պարարտանյութեր	50	1.4	286	2.5
Սև մետաղներ	372	10.1	943	8.3
Գունավոր մետաղներ	175	4.7	597	5.2
Այլ կոնտեյներային ապրանքներ	836	22.7	4,097	35.8

Աղբյուրը՝ Առևտրի ու տրանսպորտի միջին միջանցքի շուրջ Համաշխարհային բանկի 2023թ. հետազոտություն

Բեռնափոխադրումների ամենամեծ աճ ակնկալվում է նավթամթերքի գծով, որին հետևում են գունավոր և սև մետաղները

Քարտեզ 1. Միջին միջանցքով բեռնափոխադրումների տևողությունը 2022թ. և 2030թ.



Աղբյուրը՝ Առևտրի ու տրանսպորտի միջին միջանցքի շուրջ Համաշխարհային բանկի 2023թ. հետազոտություն

Կանխատեսումներ կան նաև միջանցքի արդյունավետության վերաբերյալ, մասնավորապես՝ 2021թ-ին Չինաստանից մինչև Ռումինիայի Կոնստանցիա նավահանգիստ (Դոստիկով) բեռը անցել

է մոտ 37 օրում, իսկ 2030թ-ին ակնկալվում է, որ այս ժամանակը նվազելով կհասնի մինչև 21.2 օր:

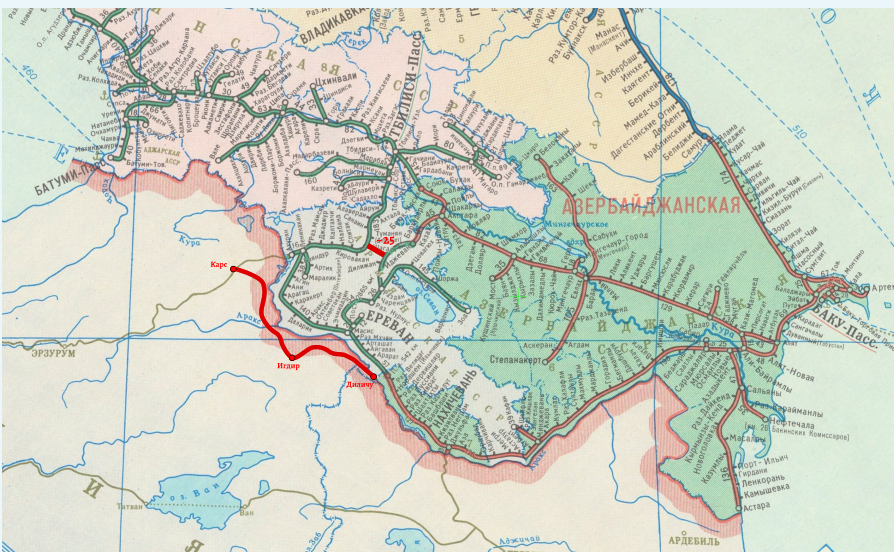
Ինչո՞ւ է Հայաստանը հետաքրքիր Միջին միջանցքի խաղացողներին. Հայկական «Ենթադրյալ» հատվածի տնտեսական իրազդեցիկությունը

Միջին միջանցքի շրջանակում երկաթուղային երթուղին այսօր ձգվում է Բաքու-Թբիլիսի-Կարս ուղղությամբ, ինչն ունի մի շարք տեխնիկական սահմանափակումներ: Մասնավորապես, [Ախալքալաք-Թբիլիսի](#) հատվածում հին երկաթուղին միագիծ է (single-truck line), ինչը զգալիորեն սահմանափակում է թողունակությունը, բացի այդ՝ Ախալքալաքի շրջակայքում տեղ-տեղ կան մեծ թեքություններ (մինչև 3.5%), ինչն իր հերթին մի կողմից սահմանափակում է լոկոմոտիվների բեռնատարությունն ու արագությունը, մյուս կողմից նպաստում է

դրանց արգելակների արագ մաշվելուն վայրընթաց երթևեկության ժամանակ: Հաշվի առնելով ընթացիկ սահմանափակումները և Միջին միջանցքի հիմնական ու տրանզիտային երկրների առևտրային հավակնությունները՝ գոյություն ունեցող երթուղու թողունակությունը որոշակի ժամանակ հետո կարող է չբավարարել պահանջարկը, հետևաբար, այլ հավասար պայմաններում, առկա է հետաքրքրություն Հայաստանին ներգրավելու այս ցամաքային միջանցքում:

Այդուհանդերձ, հարկ է նշել, որ քննարկվող երթուղին՝ Բաքու-Հորադիզ-Մեղրի-Երասխ-Ախուրիկ-Կարս (886 կմ) փոքր ինչ ավելի երկար է, քան Բաքու-Թբիլիսի-Կարս երթուղին (829 կմ) և Բաքու-Հորադիզ-Մեղրի-Դիլիջու-Իգդիր-Կարս (832 կմ) երթուղին: Հարկ է նշել, որ Բաքու-Աղստաֆա-Իջևան-Գյումրի-Կարս երթուղին ամենակարճն է՝ շուրջ 680 կմ, սակայն այստեղ անհրաժեշտություն կա կառուցելու նոր շուրջ 25 կմ երկաթուղի, որը Երևան-Իջևան երկաթուղին կկապի Երևան-Գյումրի-Վանաձոր երկաթուղուն, բացի այդ՝ հարկ կլինի սողանքային գոտիները շրջանցող հատվածներ կառուցել (օրինակ, Հաղարծին գյուղի մոտ) և վերանորոգել Հայաստան-Ադրբեջան սահմանային հատվածները:

Քարտեզ 2. ԽՍՀՄ երկաթգծերի քարտեզը, 1991թ.



Աղբյուր՝ [Retro Map](#)
Նշում՝ մուգ կարմիրով նշվածն ավելացված է հեղինակների կողմից, և ցույց է տալիս նոր երթուղիները

Միջին միջանցքի
շրջանակում
երկաթուղային
երթուղին, որը ձգվում է
Բաքու-Թբիլիսի-Կարս
ուղղությամբ, ունի մի
շարք տեխնիկական
սահմանափակումներ

Մեղրի-Երասխ-Ախուրիկ-Կարս երթուղու գործարկման համար անհրաժեշտ է 360.5 մլն ԱՄՆ դոլար

Հայաստանի կառավարության նախաձեռնած «Խաղաղության խաչմերուկ» նախաձեռնության շրջանակում առաջարկվող Արևելքը Արևմուտքին կապող ճանապարհները, մասնավորապես՝ երկաթուղու գործարկումը կարող է դառնալ Միջին միջանցքի հնարավորություններն ընդլայնող հարավային երթուղի:

ՀՀ ՏԿԵՆ պատվերով և ԱՄՆ ՄԶԳ (USAID) ֆինանսավորմամբ կատարված տեխնիկատնտեսական ուսումնասիրության շրջանակում գնահատվել են Մեղրի-Երասխ-Ախուրիկ-Կարս երկաթուղու գոր-

ծարկման համար անհրաժեշտ ֆինանսական ծախսերն ու այդ երթուղով հնարավոր բեռնաշարժը: Մասնավորապես՝ վերականգնման ենթակա են Մեղրիի հատվածում Նոնաձոր-Ագարակ 43կմ-անոց, Երասխում 1կմ-անոց և Գյումրիից Ախուրիկ 6կմ-անոց հատվածները: Ընդհանուր շուրջ 50կմ-անոց երկաթգծի վերանորոգման կապիտալ ծախսերը գնահատվում են մոտ 360.5 մլն ԱՄՆ դոլար: Համաձայն ուսումնասիրության տնտեսական ներքին եկամտաբերության դրույքը (economic internal rate of return) գնահատվել է 8.69%:

Քարտեզ 3. «Խաղաղության խաչմերուկ» նախագծով առաջարկվող ճանապարհները



Աղբյուրը՝ «Խաղաղության խաչմերուկ» [նախագիծ](#)

Երկաթուղու գործարկվելու պարագայում 2030-ականների սկզբին բեռնաշարժը կանխատեսվում է տարեկան 4.6 մլն տոննա, իսկ 2050թ-ին՝ գրեթե 10 մլն տոննա: Թեև ԱՄՆ ՄԶԳ ֆինանսավորած հետազոտության արդյունքներից տնտեսական օգուտների կառուցվածքը և աշխարհագրական բացվածքը բացահայտված չէ, կարելի է ենթադրել, որ եթե Հայաստանի տարածքը միայն Մեղրիի հատվածում ծառայի տարանցման նպատակով, տնտեսական օգուտները բավականին սահմանափակ կլինեն: Հիմք ընդունելով նախկինում կատարված [հետազոտությունները](#) և ներկայումս սպասվող բեռնահոսքերը (4.5մլն տոննա), ենթադրաբար բեռնափոխադրումներից հասույթը այս հատվածի համար կկազմի տարեկան շուրջ 10-15 մլն դոլար:

Այս նախագծի իրագործման կարևոր բաղադրիչներից է երկաթուղին:

Հայաստանի երկաթուղին կոնցեսիոն պայմանագրի շրջանակում գտնվում է «Հարավկովկասյան երկաթուղիներ» ընկերության կառավարման ներքո: 2008թ-ին կնքված [կոնցեսիոն պայմանագրի](#) 2-1 կետի համաձայն՝ կառավարման են հանձնվում կոնցեսիոն ակտիվները, որոնք այդ ժամանակ գոյություն են ունեցել, իսկ Մեղրիի երկաթուղին ապամոնտաժվել է դեռևս [2003թ-ին](#), հետևաբար այդ հատվածը ներառված չէ կոնցեսիոն պայմանագրի մեջ: Միաժամանակ, համաձայն պայմանագրի 2-9 հոդվածի՝ կոնցեսիոնները պարտավոր է Հայաստանյան օրենսդրության համաձայն այլ օպերատորների համար ապահովել մուտք երկաթուղային ցանցին, ինչը միանգամայն իրատեսական է դարձնում այլ օպերատորների ստեղծումը Հայաստանում:

Եթե Հայաստանի տարածքը միայն Մեղրիի հատվածում ծառայի տարանցման նպատակով՝ տնտեսական օգուտները սահմանափակ կլինեն

Օրինակներ տրանսպորտային միջանցքների միջազգային փորձից

2025թ-ի օգոստոսի 8-ին սպիտակ տանը Հայաստանի, Ադրբեջանի ու ԱՄՆ-ի ղեկավարների կողմից ստորագրված [հուշագրերով](#) հիմքեր դրվեցին Սյունիքում կառուցելու Միջազգային խաղաղության ու բարգավաճման Թրամփի ուղի (TRIPP), համաձայն որի Հայաստանը պահպանում է իր ինքնիշխանությունը միջանցքի նկատմամբ, սակայն դրա զարգացման բացառիկ իրավունքը

տրվելու է հայ-ամերիկյան ընկերության ([ըստ քաղաքական գործիչների մեկնաբանությունների](#)):

Տրանսպորտային միջանցքներ կան աշխարհի գրեթե բոլոր մայրցամաքներում, հատկապես շատ են այդպիսիք Չինաստանի ներգրավվածությամբ:

Ինքնիշխանության պահպանմամբ կառավարման արտապատվիրակման միջազգային օրինակներից է Ադիս Աբեբա - Զիբուլթի միջանցքը, որը դեպի ծով ելք չունեցող Եթովպիային հնարավորություն է տալիս օգտվել Զիբուլթիի նավահանգստից: Միջանցքի ինչպես շինարարությունը (2011-2016թթ.), այդպես նաև գործարկումից հետո հիմնական երկաթուղային գործառնությունների կառավարումը (2018-2023թթ.) արտապատվիրակվել է Չինաստանի պետական մասնակցությամբ երկու ընկերությունների՝ Չինաստանի երկաթուղային խմբին և Չինաստանի քաղաքացիական ճարտարագիտության շինարարական կորպորացիային: Այդ տարիների ընթացքում չինական ընկերությունները տեղացի անձնակազմին պատրաստել են երկաթուղային գործառնությունները ինքնուրույն կառավարելու համար, և 2023թ-ից հետո ամբողջապես փոխանցել Եթովպիայի կառավարմանը: Այժմ Եթովպիայում ազգային երկաթուղային կորպորացիայի կողմից հիմնադրվել է Աֆրիկյան երկաթուղային սկադեմիան երկաթուղային ինժեներներ պատրաստելու համար:

Միջանցքի շուրջ [ներդրումները](#) Չինաստանի կողմից կատարվել են «Մեկ գոտի, մեկ ճանապարհ» նախաձեռնության շրջանակում: Մոտ 4 մլրդ ԱՄՆ դոլար գնահատվող երկաթուղու կառուցման ծրագրի եթովպիական հատվածը կազմել էր 3.4 մլրդ ԱՄՆ դոլար, որի 70%-ը ֆինանսավորվել է Չինաստանի Էքսիմ բանկի վարկերով, իսկ 30%-ը՝ Եթովպիայի կառավարության միջոցներով: Երկաթուղու մյուս մասը՝ մոտ 878 մլն ԱՄՆ դոլար արժեքով ֆինանսավորվել է Զիբուլթիի կառավարության կողմից:

Քարտեզ 4. Ադիս Աբեբա-Զիբուլթի միջանցք



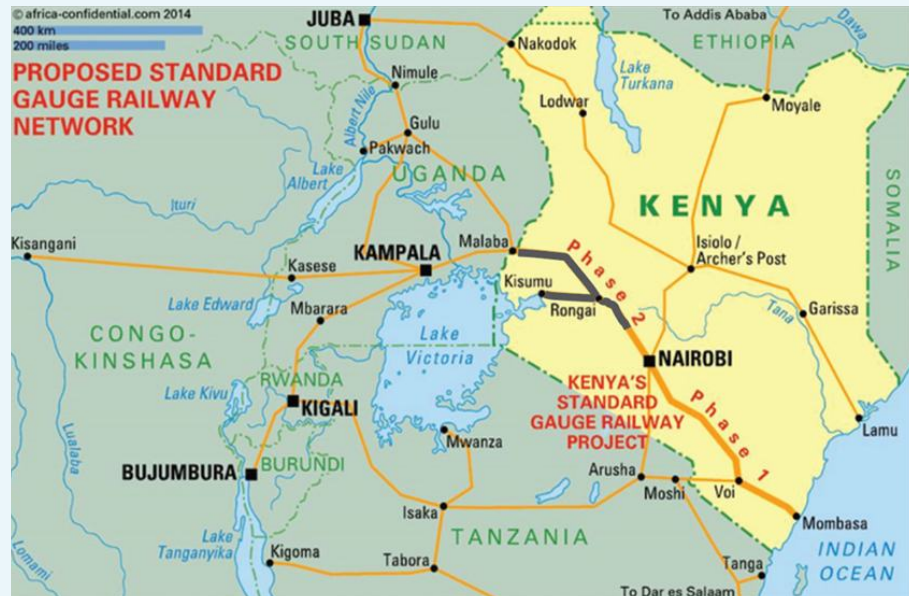
Աղբյուրը՝ Վիքիպեդիա



Աղբյուրը՝ Global Times

Տրանսպորտային
միջանցքներ կան
աշխարհի գրեթե բոլոր
մայրցամաքներում,
հատկապես շատ են
այդպիսիք Չինաստանի
ներգրավվածությամբ

Քարտեզ 5.Քենիա-Ուգանդա միջանցք



Աղբյուրը՝ Africa confidential

Չինաստանի «Մեկ գոտի, մեկ ճանապարհ» ռախարհագրորդական շրջանակում ենթակառուցվածքային ընթացիկ ներդրումներից է Քենիա-Ուգանդա երկաթուղու կառուցումը, որով նպատակադրվում է Քենիան՝ Հնդկական օվկիանոսում գտնվող Մոմբասա նավահանգստով կապել Նայրոբիին, ապա Ուգանդային, Ռուանդային ու Հարավային Սուդանին: Ավարտված առաջին փուլով 2017թ-ին շահագործման է հանձնվել Մոմբասա-Նայրոբի երկաթուղին՝ մոտ 3.16 մլրդ ԱՄՆ դոլար (90%-ը [ֆինանսավորվել](#) է Չինաստանի Էքսիմ բանկի, իսկ 10%-ը՝ Քենիայի կառավարության կողմից), իսկ 2019թ-ին շահագործման է հանձնվել Նայրոբի-Նայվաշա հատվածը՝ մոտ 1.5 մլրդ դոլար արժեքով: Գործարկված երկաթուղին շահագործվում է չինական ընկերության կողմից, սակայն սեփականատերը Քենիայի երկաթուղային ընկերությունն է:

Եզրակացություններ և առաջարկություններ

- ✓ Նոր աշխարհակարգի պայմաններում մեծ կարևորություն է ստանում Չինաստանը Եվրոպային կապող և Կենտրոնական Ասիայով անցնող Միջին միջանցքը, որով բեռնափոխադրումների ծավալն ակնկալվում է, որ մինչև 2030թ-ին կգերազանցի 10 մլն տոննան:
- ✓ Գործող (Վրաստանի տարածքով անցնող) երթուղու տեխնիկական սահմանափակումները և բեռնափոխադրումների աճող ծավալները այլընտրանքային երթուղիներ շահագործելու անհրաժեշտություն են առաջացրել: Ընդհանուր իր ռազմավարական դիրքի՝ Հայաստանը հնարավորություն ունի դառնալու Միջին միջանցքի հարավային երթուղու երկրներից մեկը՝ ամեն տարի սպասարկելով 4.65-10 մլն տոննա առաջիկա 20 տարում:
- ✓ Հայաստանով անցնող հնարավոր երթուղիները երեքն են՝ Բաքու-Հորադիզ-Մեղրի-Երասխ-Ախուրիկ-Կարս (886 կմ), Բաքու-Հորադիզ-Մեղրի-Դիլիջ-Իգդիր-Կարս (832 կմ) և Բաքու-Աղստաֆա-Իջևան-Գյումրի-Կարս (680 կմ): Վերջինս ամենակարճն է և ավելի քիչ ներդրումներ է պահանջում թե՛ հայկական, թե՛ ադրբեջանական կողմի համար, սակայն շրջանցում է Նախիջևանը, ինչը կրիտիկական է Ադրբեջանի համար:

- ✓ Մնացած այլընտրանքներից Հայաստանի համար ամենանախընտրելի երթուղին՝ Բաքու-Հորադիզ-Մեղրի-Երասխ-Ախուրիկ-Կարս (886 կմ) երկաթգիծն է, որի վերանորոգման համար կպահանջվի շուրջ 360 մլն ԱՄՆ դոլար, իսկ միայն Երասխ-Ախուրիկ հատվածի համար՝ շուրջ 50 մլն դոլար, ինչն անհամեմատ ավելի քիչ է, քան Դիլիջու-Իգդիր-Կարս երկաթուղու կառուցման գինը՝ 2.8 մլրդ ԱՄՆ դոլար: Այս առումով, Միջին միջանցքի հիմնական շահառուները՝ կենտրոնասիական երկրները, Չինաստանը և եվրոպական երկրները, ելնելով իրենց իսկ տնտեսական շահից, դառնում են ավելի հետաքրքրված Բաքու-Հորադիզ-Մեղրի-Երասխ-Ախուրիկ-Կարս երկաթգծի շահագործմամբ, որն այլ հավասար պայմաններում ավելի մատչելի է լինելու, քան Բաքու-Հորադիզ-Մեղրի-Դիլիջու-Իգդիր-Կարս երկաթգիծը, իսկ Հայաստանի տարածքով անցնող հատվածը լինելու է 257 կմ (հակառակ դեպքում՝ միայն 43 կմ):
- ✓ Իր տնտեսական շահերը առավելագույնի հասցնելու համար Հայաստանը կարիք ունի պրոակտիվ արտաքին քաղաքականություն վարելու՝ պոտենցիալ «դաշնակիցների» ներգրավմամբ համոզելու Թուրքիային, որ Դիլիջու-Իգդիր-Կարս երկաթուղու կառուցումը տնտեսապես նպատակահարմար չէ կամ ստանալու երաշխիքներ, որ օպերատորները ազատ իրավունք կունենան ընտրելու Դիլիջու-Իգդիր-Կարս կամ Երասխ-Ախուրիկ-Կարս երթուղին:
- ✓ Հաշվի առնելով ԱՄՆ հետաքրքրվածությունը Միջին միջանցքի հարավային երթուղով և Թուրքիայի վրա ունեցած ազդեցությամբ՝ նպատակահարմար է դիտարկել Երասխ-Ախուրիկ հատվածը TRIPP նախագծի զարգացման օպերատորին կոնցեսիոն կառավարման հանձնելու հարցը, ինչը կարող է երկաթուղու օպերատորների (լոկոմոտիվ, վագոն շահագործողների) համար ապահովել հավասար հնարավորություն ընտրելու Դիլիջու-Իգդիր-Կարսը կամ Երասխ-Ախուրիկ-Կարսը:
- ✓ Հաշվի առնելով, որ Վրաստանը երկաթուղային տարանցման համար չունի պետական տուրքեր (ինչպես ավտոճանապարհների օգտագործման վճարները) և Հայաստանն էլ պետք է մրցունակ լինի (այսինքն, Հայաստանը չի կարող պետական տուրք սահմանել), ապա բեռնափոխարդյունների տարանցումից սպասվող պետական եկամուտները բավականին սահմանափակ են լինելու, մանավանդ, եթե չգործի կամ քիչ բեռնվածությամբ գործի Երասխ-Ախուրիկ հատվածը (213 կմ):
- ✓ Այդուհանդերձ, Հայաստանի ապաշրջափակումը և ինտեգրումը միջազգային առևտրային երթուղիներին նոր բիզնես հնարավորություններ է ստեղծում Հայաստանի համար և նվազեցնում տրանսպորտային ծախսերը տեղական արտահանողների/ներմուծողների համար, որոնց ուսումնասիրության համար համապարփակ հետազոտություն է պահանջվում միջազգային և տեղական խորհրդատվական ընկերությունների ներգրավմամբ: