
ԹՈՒՐՔԻԱՅԻ, ՎՐԱՍՏԱՆԻ ԵՎ ԱՂԲԵՋԱՆԻ ԵՌԱԿՈՂՄ ՀԱՄԱԳՈՐԾԱԿՑՈՒԹՅՈՒՆԸ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԻ ՈԼՈՐՏՈՒՄ

ԷՐԻՎ ԴԱՎԹՅԱՆ

Ադրբեջանի, Վրաստանի և Թուրքիայի միջև դիվանագիտական հարաբերությունների հաստատումը և առևտրատնտեսական կապերի աստիճանական ամրապնդումը բարենպաստ նախադրյալներ ստեղծեցին երեք պետությունները միմյանց կապող տրանսպորտային ենթակառուցվածքները բարելավելու և նոր նախագծեր առաջ քաշելու համար: Դեռևս 1990-ական թթ. այդ պետությունների միջև երկկողմ մակարդակով քննարկումներ էին ընթանում տրանսպորտային համատեղ նախագծեր մշակելու և իրականացնելու շուրջ, իսկ 2000-ական թթ. սկզբներից, էներգետիկ համատեղ նախագծերին զուգընթաց, եռակողմ համագործակցության օրակարգում աստիճանաբար կարևորվեցին նաև տրանսպորտին առնչվող հարցերը, որոնք բավականին հաճախակի սկսեցին քննարկվել՝ Թուրքիայի, Վրաստանի և Ադրբեջանի միջև եռակողմ համագործակցության ամրապնդման նոր հեռանկարներ բացելով:

Բարու-Թրիլսի-Կարս երկաթուղունախագծի ձևավորումը և գարգացումը

Այս հարցի շուրջ երեք պետությունների համագործակցությունը ժամանակագրական առումով կարելի է բաժանել երեք փուլերի: Առաջին փուլը (1993-2002 թթ.) մեկնարկեց 1993 թ. հուլիսի 26-29-ը, երբ Անկարայում թուրք-վրացական համատեղ տրանսպորտային հանձնաժողովի նիստում քննարկվեց Կարսն ու Ախալքալաքը երկաթգծով միմյանց կապելու հեռանկարը¹: Այս հարցն արծարծվեց նաև 1997 թ. հուլիսի 14-ին Վրաստանում՝ Թուրքիայի և Վրաստանի նախագահներ Սուլեյման Դեմիրելի և Էդուարդ Շևարդնաձեի հանդիպման ժամանակ²: Ընդ որում՝ այս շրջանում Թուրքիան այս նախագծի մասին հայտնել է

¹ Տե՛ս Баку–Тбилиси–Карс // <http://addy.gov.az/index/ru/component/content/article/15-русский/страницы/367-баку-тбилиси-карс> (հասանելի է առ 17.08.2016թ.):

² Տե՛ս Anjaparidze Z., Turkey, Georgia, Azerbaijan Launch New Strategic Railway Project, Eurasia Daily Monitor, vol. 2, issue 110, http://www.jamestown.org/single/?tx_ttnews%5Btt_news%5D=30493&no_cache=1#.V7QnXPI97IU (հասանելի է առ 17.08.2016թ.):

նան միջազգային հարթակներից: 1998 թ. հունիսի 9-ին Աստանայում կայացած թուրքալեզու պետությունների գագաթնաժողովում Ս. Դեմիրելը կրկին ընդգծեց Բաքու-Թբիլիսի-Կարս (ԲԹԿ) երկաթուղու կառուցման նպատակահարմարությունը³: 1998 թ. դեկտեմբերին Սևնովյան տնտեսական համագործակցության կազմակերպության (ՄՕՏՀԿ) խորհրդարանական վեհաժողովի Գլխավոր ասամբլեայի «Տրանսպորտը սևնովյան տարածաշրջանում» զեկույցում նույնպես նշվեց, որ Թուրքիան աշխատանքներ է տանում Կարսը վրացական երկաթուղիներին կապող նախագծի իրականացման ուղղությամբ⁴:

Այսպիսով, կարելի է նկատել, որ առաջին փուլը բավականին պահիվ ժամանակաշրջան էր, և ԲԹԿ երկաթուղու նախագծի նկատմամբ ավելի մեծ հետաքրքրություն դրսևորում էր Թուրքիան՝ դրանով փորձելով ամրապնդել իր ազդեցությունը Հարավային Կովկասում: Բացի այդ՝ պետք է հաշվի առնել այն հանգամանքը, որ այս նախագծով երկաթգծերի մեծ մասի կառուցումը բաժին էր ընկնում Թուրքիային, ավելի փոքր մասը՝ Վրաստանին, ուստի այդ հարցի շուրջ ցանկացած քննարկում ենթադրում էր առաջին հերթին Թուրքիայի ակտիվ ներգրավվածություն: Ուշագրավ է այն փաստը, որ Ադրբեջանը Հեյդար Ալիևի նախագահության տարիներին (1993-2003 թթ.) որևէ կերպ չէր մասնակցում նախագծի վերաբերյալ բանակցություններին: Դեռևս 2002 թ. ապրիլի 29-ին լրագրողների հետ հանդիպման ժամանակ Հ. Ալիևը հայտարարել էր, որ Ադրբեջանը առանձնապես հետաքրքրված չէ ԲԹԿ երկաթգծով դա համարելով «Վրաստանի ներքին գործը»⁵:

Երկրորդ փուլը (2002-2007 թթ.) նշանավորվեց ԲԹԿ երկաթուղու շուրջ բանակցությունների ակտիվացմամբ և դրանցում Ադրբեջանի ակտիվ ներգրավմամբ: Այս ժամանակաշրջանում ստորագրվեցին մի շարք փաստաթղթեր, որոնք նախապատրաստեցին տրանսպորտի ոլորտում Թուրքիա-Վրաստան-Ադրբեջան համագործակցության անցումը որակապես նոր փուլ: 2002 թ. հուլիսի 20-21-ը Ստամբուլում Թուրքիայի և Վրաստանի տրանսպորտային գերատեսչությունների ներկայացուցիչների հանդիպման ժամանակ ստորագրվեց արձանագրություն այդ նախագծի իրականացման վերաբերյալ⁶: Նախագծին ի-

³ Տե՛ս Դեմոյան Գ. Тюркские саммиты: цели, задачи, приоритеты и позиция в карабахском вопросе // Бюллетень научно-образовательного фонда «Нораванк», Ер., 2005, № 10 (16), էջ 41:

⁴ Տե՛ս «Report on Transport in the Black Sea Region», the Twelfth Plenary Session of the PABSEC General Assembly, the Economic, Commercial, Technological and Environmental Affairs Committee, adopted in Saint Petersburg on December 9, 1998, էջ 12, <http://www.pabsec.org/depo/documents/reports-and-recommendations/en-rep-lmrfphweue.pdf> (հասանելի է առ 17.08.2016թ.):

⁵ «Ответы президента Азербайджанской Республики Гейдара Алиева на вопросы журналистов в аэропорту Бина перед отбытием в турецкий город Трабзон 29 апреля 2002 года» // <http://lib.aliyev-heritage.org/ru/31655198.html> (հասանելի է առ 17.08.2016թ.):

⁶ Տե՛ս Баку-Тбилиси-Карс // <http://addy.gov.az/index/ru/component/content/article/15->

րավական ձևակերպում տալն արդեն իսկ նշանակում էր, որ պետությունները հավանություն են տալիս ԲԹԿ երկաթուղու նախագծին և մտադիր են ակտիվորեն համագործակցել նախագծի նախապատրաստման և իրականացման ուղղությամբ: Նախագծի հետագա զարգացումը նոր թափ ստացավ 2003 թ. Ադրբեջանում Իլիամ Ալիևի նախագահ դառնալուց հետո, որը անվերապահ աջակցություն հայտնեց այդ նախագծին: 2004 թ. հունիսի 14-ին Վրաստանի նախագահ Միխեիլ Սաակաշվիլիի հետ հանդիպման ժամանակ Ի. Ալիևը հայտարարեց, որ Ադրբեջանը սատարում է ԲԹԿ երկաթուղու կառուցումը և պատրաստ է ներգրավվել նախագծում⁷:

2004 թ.-ից սկսած՝ Թուրքիայի, Վրաստանի և Ադրբեջանի միջև ստորագրվեցին մի շարք փաստաթղթեր՝ ձևավորելով եռակողմ համագործակցության համար անհրաժեշտ իրավապայմանագրային դաշտ: Ի. Ալիևի՝ նախագծին սատարելու մասին հայտարարությունից ընդամենը մի քանի ամիս անց՝ 2004 թ. նոյեմբերի 14-ին, Բաքվում Եվրամիության և կասպյան տարածաշրջանի պետությունների տրանսպորտի նախարարների հանդիպման շրջանակներում Թուրքիայի, Վրաստանի և Ադրբեջանի միջև ստորագրվեց հայտարարություն ԲԹԿ երկաթուղային նախագծի կարևորության և տարածաշրջանային բնույթի մասին⁸, իսկ 2004 թ. դեկտեմբերի 28-ին Թբիլիսիում երեք պետությունների միջև ստորագրվեց դրա մասին արձանագրություն⁹: Գրեթե կես տարի անց՝ 2005 թ. մայիսի 25-ին, երեք պետությունների նախագահները ստորագրեցին Կարս-Ախալքալաք-Թբիլիսի-Բաքու նոր երկաթուղային կապի մասին հռչակագիր, որտեղ ընդգծվում էր, որ այդ երկաթուղին Բաքու-Թբիլիսի-Ջեյհան նավթամուղի և Բաքու-Թբիլիսի-Էրզրում գազամուղի հետ մեկտեղ տարածաշրջանում կապահովի տնտեսական աճ, կայունություն և բարեկեցություն¹⁰:

Բացի երկաթուղու կառուցման անհրաժեշտ քայլերից՝ հռչակագիրը սահմանեց Թուրքիայի, Վրաստանի և Ադրբեջանի միջև եռակողմ համագործակցության մի քանի կարևոր ուղենիշներ ևս, ինչպիսիք են ԲԹԿ նախագծում Եվրոպական հանձնաժողովի մասնակցության համար երկխոսության ծավալումը Եվրոպա-Կովկաս-Ասիա միջանցքի զարգացման շրջանակներում՝ ապահովելով ԲԹԿ երկաթուղու ինտե-

русский/ страницы/367-баку-тбилиси-карс (հասանելի է առ 17.08.2016թ.):

⁷ Տե՛ս նույն տեղը:

⁸ Տե՛ս **Ариф Аскеров**: До мая следующего года будет готов рабочий проект ТЭО железной дороги Карс-Ахалкалаки-Тбилиси-Баку // <http://www.trend.az/azerbaijan/politics/765993.html> (հասանելի է առ 17.08.2016թ.):

⁹ Տե՛ս «Баку-Тбилиси-Карс» // <http://addy.gov.az/index/ru/component/content/article/15-русский/ страницы/367-баку-тбилиси-карс> (հասանելի է առ 03.09.2016թ.):

¹⁰ Հռչակագրի տեքստը տե՛ս «Declaration on the Kars-Akhalkalaki-Tbilisi-Baky new railway connection project between the Republic of Turkey, Georgia and the Republic of Azerbaijan», done in Baku on May 25, 2005, http://repository.un.org/bitstream/handle/11176/255901/A_60_419-EN.pdf?sequence=3&isAllowed=y (հասանելի է առ 18.08.2016թ.):

գրումը տրանսեվրոպական երկաթուղային ցանցին, ներդրումների ներգրավման միջոցով այդ նախագծում միջազգային կառույցների և պետությունների մասնակցության ապահովումը, ինստիտուցիոնալ համագործակցության զարգացումը՝ ի դեմս ստեղծվելիք համակարգող խորհրդի: Պետություններն ընդգծեցին նաև միջազգային կառույցների, հատկապես ԵՄ-ի և ՏՐԱՍԵԿԱ-ի միջկառավարական հանձնաժողովի մշտական քարտուղարության հետ համագործակցության ձևաչափի ստեղծման անհրաժեշտությունը: Այլ կերպ ասած՝ Ադրբեջանը, Վրաստանը և Թուրքիան այս հռչակագրով ամրագրեցին իրենց մտադրությունը՝ համագործակցելու միմյանց հետ ԲԹԿ երկաթուղու նախագծին այլ պետությունների և միջազգային կառույցների աջակցությունը և ֆինանսական օժանդակությունը ստանալու համար: Ուշագրավ է, որ հռչակագրի ստորագրման օրը Ադրբեջանում նաև տեղի ունեցավ Բաքու-Թբիլիսի-Ջեյհան նավթամուղի ադրբեջանական հատվածի բացման հանդիսավոր արարողությունը, որով երեք պետությունները փաստորեն ընդգծեցին այն իրողությունը, որ էներգետիկ ոլորտին զուգահեռ՝ եռակողմ համագործակցությունում ձևավորվում է նոր՝ տրանսպորտային բաղադրիչ:

ԲԹԿ երկաթուղու նախագծման փուլում թերևս ամենակարևոր խնդիրը նախագծի ֆինանսավորման հարցն էր: Խնդիրը բարդանում էր, որովհետև արդեն 2005 թ.-ից երկաթուղու նախագիծը քննադատության էր արժանացել ԱՄՆ-ում և Եվրամիությունում: Բաքվի հռչակագրի ստորագրումից ընդամենը երկու ամիս անց՝ 2005 թ. հուլիսի 20-ին, ԱՄՆ Կոնգրեսի ներկայացուցիչների պալատ ներկայացվեց օրինագիծ, որը արգելում էր ԱՄՆ-ին որևէ կերպ աջակցություն ցույց տալ ԲԹԿ երկաթուղու նախագծին, ընդ որում՝ հստակ արձանագրվում էր, որ նախագիծը միտված է մեկուսացնելու Հայաստանը, իսկ որպես երկաթուղային հաղորդակցության ճանապարհ նշում էր արդեն իսկ գոյություն ունեցող Կարս-Գյումրի-Թբիլիսի երկաթուղին¹¹: 2006 թ. դեկտեմբերի 20-ին ԱՄՆ նախագահ Ջորջ Բուշի ստորագրելուց հետո ուժի մեջ մտավ «2006 թ. Արտահանման-ներմուծման բանկի վերալիազորման ակտը», որը ԱՄՆ Արտահանման-ներմուծման բանկին արգելում էր որևէ ֆինանսական աջակցություն ցույց տալ ԲԹԿ երկաթուղու նախագծին¹²: Կարս-Գյումրի-Թբիլիսի երկաթուղու գոյության պայմաններում ԲԹԿ երկաթուղու կառուցումը աննպատակահարմար էր համարվում նաև Եվրոպական հանձնաժողովի տրանսպորտի և էներգետիկայի գլխավոր դիրեկտորատի՝ 2005 թ. հոկտեմբերին արված հայտարարություն-

¹¹ St. u South Caucasus Integration and Open Railroads Act of 2005, H. R. 3361, 109th Congress, 1st Session, introduced on July 20, 2005 in the House of Representatives, էջ 3, <https://www.congress.gov/109/bills/hr3361/BILLS-109hr3361ih.pdf> (հասանելի է առ 19.08.2016թ.):

¹² St. u Export-Import Bank Reauthorization Act of 2006, Public Law 109-438, December 20, 2006, էջ 10-11, <https://www.congress.gov/109/plaws/publ438/PLAW-109publ438.pdf> (հասանելի է առ 19.08.2016թ.):

նում¹³: Ավելին՝ 2007 թ. նոյեմբերին ԵՄ արտաքին հարաբերությունների և եվրոպական հարևանության քաղաքականության հարցերով հանձնակատար Բենիտա Ֆեռերո-Վալդները հայտարարեց, որ Եվրոպական հանձնաժողովը ֆինանսապես չի աջակցելու ԲԹԿ նախագծին և նմանատիպ ուղերձ է հղել նաև Վերակառուցման և զարգացման եվրոպական բանկին (ՎԶԵԲ) և Եվրոպական ներդրումային բանկին (ԵՆԲ)¹⁴:

Նման պայմաններում Թուրքիայի, Վրաստանի և Ադրբեջանի համար ակնհայտ էր, որ այլ պետություններից կամ միջազգային կառույցներից նոր երկաթուղու շինարարության համար ամբողջական կամ մասնակի ֆինանսավորում ստանալու հնարավորությունները գործնականում զգալիորեն նվազեցին: Այս հարցում որոշակիություն մտցվեց միայն այն բանից հետո, երբ Ադրբեջանի ղեկավարությունը պատրաստակամություն հայտնեց ֆինանսավորելու նախագիծը, ինչի մասին 2007 թ. հունվարի 12-ին Թբիլիսիում հայտարարեց Ադրբեջանի տրանսպորտի նախարարը¹⁵:

Տրանսպորտի ոլորտում եռակողմ համագործակցության համատեքստում 2007 թվականը կարելի է համարել նոր՝ երրորդ փուլի մեկնակետ, քանզի 2007 թ. փետրվարի 7-ին Թբիլիսիում ստորագրվեց «Բաքու-Թբիլիսի-Կարս երկաթգծի կառուցման մասին» միջկառավարական եռակողմ համաձայնագիրը, ըստ որի՝ Թուրքիան, Վրաստանը և Ադրբեջանը պետք է համագործակցեն տրանսեվրոպական և տրանսասիական տրանսպորտային միջանցքների միավորման, ուղևորափոխադրումների և բեռնափոխադրումների ծավալների աճի, տրանսպորտային քաղաքականության ներդաշնակեցման, փոխշահավետ սակագնային քաղաքականության մշակման ուղղությամբ¹⁶:

Նույն օրը Վրաստանի և Ադրբեջանի միջև ստորագրվեց միջկառավարական համաձայնագիր, որը պետք է կարգավորեր Մարաբդա-Կարծախ հատվածում երկաթուղու նախագծման, ֆինանսավորման, շինարարության, վերակառուցման և շահագործման հետ կապված հարաբերությունները: Ադրբեջանը Վրաստանին 25 տարի ժամկետով տրամադրեց 200 միլիոն ԱՄՆ դոլարի չափով վարկ՝ 1 % տոկոսադրույքով, որը հետագայում պետք է մարվեր երկաթուղու շահագործումից ստացված շահույթի հաշվին, իսկ Վրաստանը պետք է անհրաժեշտ պայմաններ

¹³ Տե՛ս US Wants Kars-Baku Railway to Run through Armenia, Bryza Says, <http://asbarez.com/54428/us-wants-kars-baku-railway-to-run-through-armenia-bryza-says/> (հասանելի է առ 19.08.2016 թ.):

¹⁴ Տե՛ս «ԵՄ-ն ֆինանսապես չի աջակցի Կարս-Ախալքալաք-Բաքու երկաթուղու կառուցմանը», <http://www.panarmenian.net/arm/news/24077/> (հասանելի է առ 19.08.2016 թ.):

¹⁵ Տե՛ս տնօրենության Կարգադրություն 3 թվականի 3-րդ գլխի 3-րդ հոդված, <http://www.civil.ge/geo/article.php?id=14597> (հասանելի է առ 19.08.2016 թ.):

¹⁶ Տե՛ս Միջազգային Կարգադրություն 4568-Ն-28-03-2007, <http://www.parliament.ge/files/international-acts/agreements/4568-Is-28-03-2007.doc> (հասանելի է առ 19.08.2016 թ.):

ջան այցից առաջ Վրաստանի վարչապետ Բիձինա Իվանիշվիլին հայտարարեց, որ ԲԹԿ երկաթուղին տնտեսական բազմաթիվ խնդիրներ է առաջացնում՝ մատնանշելով երկաթուղու գործարկումից հետո վրացական նավահանգիստներով բեռնափոխադրումների ծավալների հնարավոր նվազումը³³:

Թուրքիայի համար ԲԹԿ երկաթուղին նախ և առաջ կարևոր նշանակություն ունի նրա հարավկովկասյան քաղաքականության համատեքստում: Չնայած Վրաստանի և Ադրբեջանի առևտրային կարևորագույն գործընկերներից մեկը լինելուն՝ Թուրքիան հարավկովկասյան տարածաշրջանի հետ չունի գործող երկաթուղային հաղորդակցություն, ուստի ԲԹԿ երկաթուղին կարող է կարևոր դեր խաղալ Վրաստանի և Ադրբեջանի հետ առևտրաշրջանառության մեծացման հարցում, ինչն իր հերթին կամրապնդի Թուրքիայի ազդեցությունը Հարավային Կովկասում: Թուրքիայի՝ որպես խոշոր տնտեսություն ունեցող պետության համար այն նոր հեռանկարներ կբացի թյուրքալեզու պետությունների հետ առևտրական կապերի ամրապնդման տեսանկյունից, ինչի մասին 2013 թ. օգոստոսի 15-16-ը Գաբալայում կայացած Թյուրքալեզու պետությունների համագործակցության խորհրդի 3-րդ գազաթնաժողովում հայտարարել էր Ա. Գյուլը³⁴:

Թուրքիան միևնույն ժամանակ շահարկում է ԲԹԿ երկաթուղու նախագծին Հայաստանի հնարավոր մասնակցության հարցը՝ այն կապելով Լեռնային Ղարաբաղի հակամարտության հետ: Դրա վկայությունն է 2013 թ. հուլիսի 3-ին Բաքվում Բ. Յըլդըրըմի հայտարարությունը, թե Հայաստանը կարող է օգտագործել այդ երկաթուղին, եթե Լեռնային Ղարաբաղը վերադարձվի Ադրբեջանին³⁵:

Ինչպես Վրաստանի պարագայում, նոր երկաթուղային հաղորդակցության ստեղծումը Թուրքիան նաև դիտում է որպես իր ներքին շրջանների զարգացման կարևոր գործոն: Այդ երկիրը մտադիր է Կարսում կառուցել լոգիստիկ կենտրոն, որը ըստ պաշտոնական կարծիքի Կարսը կդարձնի լոգիստիկայի և առևտրի կենտրոն³⁶:

Ադրբեջանի համար ԲԹԿ երկաթուղին ունի առանձնահատուկ նշանակություն, ուստի ֆինանսավորել է երկաթուղու վրացական հատվածի կառուցումն ու վերանորոգումը: Այս տեսանկյունից ուշագ-

³³ Տե՛ս <http://www.radiotavisupleba.ge/a/kars-akhalkalaki-railway/24805825.html> (հասանելի է առ 22.08.2016թ.):

³⁴ Տե՛ս Third Summit of the Cooperation Council of Turkic-speaking States was held in Gabala, <http://en.president.az/articles/9013> (հասանելի է առ 22.08.2016թ.):

³⁵ Տե՛ս Turkish Transport Minister: «Armenia can benefit from BTK project when it liberates Azerbaijan's territories», <http://en.apa.az/azerbaijan-economy/infrastructure/turkish-transport-minister-armenia-can-benefit-from-btk-project-when-it-liberates-azerbaijan-s-territories.html> (հասանելի է առ 22.08.2016թ.):

³⁶ Տե՛ս Final Countdown Started for the Inauguration of Kars Logistic Center, <http://en.tcdd.gov.tr/final-countdown-started-for-the-inauguration-of-kars-logistic-center+h92> (հասանելի է առ 23.08.2016թ.):

րավ է, որ 2005 թ. հուլիսին ԱՄՆ Կոնգրեսի ներկայացուցիչների պալատ ներկայացված վերոնշյալ օրինագիծն ընդգծում էր, որ Ադրբեջանը առաջատար դեր է խաղում ԲԹԿ երկաթուղու նախագիծը կյանքի կոչելու գործում³⁷: Երկաթուղու գործարկումից հետո Ադրբեջանը ուղղակի երկաթուղային կապ կունենա իր համար ռազմավարական նշանակություն ունեցող Թուրքիայի հետ, ինչը կնպաստի երկկողմ հարաբերությունների էլ ավելի զարգացմանը:

Կառուցվող երկաթուղին Ադրբեջանի համար ունի նախ և առաջ քաղաքական նշանակություն: Ադրբեջանը պարբերաբար ընդգծում է այս և մյուս նախագծերի՝ Հայաստանը շրջանցելու հանգամանքը Լեռնային Ղարաբաղի հակամարտությունում Հայաստանից զիջումներ ստանալու համար: 2013 թ. հունիսին Ջ. Մամեդովը հայտարարեց, որ Հայաստանը չի կարող մասնակցել նախագծին, քանի դեռ Լեռնային Ղարաբաղը չի վերադարձվել Ադրբեջանին³⁸: Բացի այդ՝ այն Ադրբեջանի համար Վրաստանի արտաքին քաղաքականության վրա որոշակիորեն ազդելու միջոց է, ինչն առավել ակնհայտորեն դրսևորվեց Վրաստանում 2012 թ. հոկտեմբերին տեղի ունեցած իշխանափոխությունից հետո: «Վրացական երազանք» կոալիցիայի իշխանության գալուց շուրջ մեկ ամիս անց՝ 2012 թ. նոյեմբերին, Վրաստանի հաշտեցման և քաղաքացիական հավասարության հարցերով պետական նախարարը հայտարարեց, որ Վրաստանը ցանկանում է վերականգնել վրացաբխազական երկաթուղին, սակայն, նկատելով Ադրբեջանում այս հարցի շուրջ ծագած խիստ դժգոհությունը, հետագայում ընդգծեց, որ Վրաստանը չի ընդունի այնպիսի որոշում, որը կարող է հակասել վրաց-ադրբեջանական հարաբերություններին³⁹: Ադրբեջանի համար այս հարցն ունի սկզբունքային նշանակություն, քանի որ վերագործարկման դեպքում վրաց-աբխազական երկաթուղին մի կողմից հնարավորություն կտա Հայաստանին երկաթուղային կապ հաստատելու Ռուսաստանի և այլ պետությունների հետ, մյուս կողմից՝ կնվազեցնի ԲԹԿ երկաթուղու դերը Հարավային Կովկասով երկաթուղային փոխադրումների գործում:

Քաղաքական նշանակությունից գատ՝ ԲԹԿ երկաթուղին որոշ հեռանկարներ է բացում ադրբեջանական տնտեսության զարգացման, մասնավորապես բեռնափոխադրումների և արտահանման ծավալների աճի համար: 2012 թ. հոկտեմբերին Ջ. Մամեդովը հայտարարեց, որ

³⁷ St´u South Caucasus Integration and Open Railroads Act of 2005, H. R. 3361, 109th Congress, 1st Session, introduced on July 20, 2005 in the House of Representatives, էջ 3, <https://www.congress.gov/109/bills/hr3361/BILLS-109hr3361ih.pdf> (հասանելի է առ 23.08.2016թ.):

³⁸ St´u Армения не сможет участвовать в железнодорожном проекте Баку-Тбилиси-Карс / http://azertag.az/ru/xeber/Armeniya_ne_smozhet_uchastvovat_v_zheleznodorozhnom_proekte_Baku_Tbilisi_Kars-102870 (հասանելի է առ 23.08.2016թ.):

³⁹ St´u На железной дороге из Грузии в Абхазию встал Азербайджан // <https://regnum.ru/news/polit/1591865.html> (հասանելի է առ 23.08.2016թ.):

ներկայումս Ադրբեջանում երկաթուղային բեռնափոխադրումները կազմում են տարեկան 20 միլիոն տոննա, իսկ ԲԹԿ երկաթուղու գործարկումից հետո այդ ցուցանիշը կաճի մոտ 2.5 անգամ⁴⁰: Ադրբեջանի պետական նավթային ընկերության (SOCAR) «Azerikimya» արտադրական միավորման վերահսկիչ խորհրդի նախագահի կարծիքով՝ ԲԹԿ երկաթուղին կարևոր դեր կխաղա նաև երկրի քիմիական արտադրանքի արտահանման համար⁴¹:

ԲԹԿ երկաթուղու նշանակությունը Ադրբեջանի համար աճում է նաև հետագայում Կարս-Նախիջևան երկաթուղու կառուցման հեռանկարի շնորհիվ: Դեռևս 2014 թ. հոկտեմբերին Թուրքիայի և Ադրբեջանի միջև ստորագրվել է արձանագրություն Կարս-Նախիջևան երկաթուղու կառուցման մասին⁴²: Նախագիծը թույլ կտա երկաթուղային հաղորդակցություն հաստատել Բաքվի և Նախիջևանի միջև՝ վերջինիս համար պայմաններ ստեղծելով միանալ Թուրքիայի երկաթուղային ցանցին և ամրապնդել արտաքին աշխարհի հետ տրանսպորտային կապերը: Ուստի պատահական չէ, որ Ադրբեջանը Թուրքիային նույնիսկ առաջարկել է 1 միլիարդ ԱՄՆ դոլարի վարկ տրամադրել նոր երկաթգիծ կառուցելու նպատակով⁴³: Բացի այդ՝ Թուրքիան և Ադրբեջանը այն դիտարկում են ոչ միայն որպես թուրք-ադրբեջանական հարաբերությունների օրակարգային խնդիր, այլև երկաթուղային տարանցիկ փոխադրումների իրականացման ներուժ ունեցող ծրագիր, որը կարող է Թուրքիան Նախիջևանով կապել Իրանի հետ: 2012 թ. մարտի 7-ին Նախիջևանում Թուրքիայի, Ադրբեջանի և Իրանի արտգործնախարարների ստորագրած հայտարարությամբ կողմերը համաձայնեցին ուսումնասիրել ԲԹԿ և Նախիջևան-Ջուղա-Թավրիզ երկաթուղիների միացման հնարավորությունը⁴⁴:

⁴⁰ St' u После введения в эксплуатацию железной дороги Баку-Тбилиси-Карс объемы грузоперевозок в Азербайджане возрастут в 2,5 раза // <http://ru.apa.az/ekonomika-azerbaydjana /infrastruktura/posle-vvedeniya-v-ekspluatatsiyu-zheleznoj-dorogi-baku-tbilisi-kars-obemy-gruzo-perevozok-v-azerbajdzhane-vozzrastut-v-2-5-raza.html> (հասանելի է առ 23.08.2016թ.):

⁴¹ St' u Mukhtar Babayev: «Baku-Tbilisi-Kars railway project will extend chemical products export», http://en.apa.az/azerbaijan_energy_and_industry/mukhtar-babayev-baku-tbilisi-kars-railway-project-will-extend-chemical-products-export.html (հասանելի է առ 23.08.2016թ.):

⁴² St' u Azerbaijan, Turkey sign protocol on construction of Nakhchivan-Kars railway, <http://en.apa.az/azerbaijan-economy/infrastructure/azerbaijan-turkey-sign-protocol-on-construction-of-nakhchivan-kars-railway.html> (հասանելի է առ 24.08.2016թ.):

⁴³ St' u Azerbaijan can allocate \$1 bn preferential loan to Turkey for construction of Kars-Nakhchivan railroad, <http://en.apa.az/azerbaijan-economy/infrastructure/azerbaijan-can-allocate-1-bn-preferential-loan-to-turkey-for-construction-of-kars-nakhchivan-railroad.html> (հասանելի է առ 24.08.2016թ.):

⁴⁴ St' u Nakhchivan Statement of the Ministers of Foreign Affairs of the Republic of Azerbaijan, the Islamic Republic of Iran and the Republic of Turkey, 07 March 2012, Nakhchivan, http://www.mfa.gov.tr/nakhchivan-statement-of-the-ministers-of-foreign-affairs-of-the-republic-of-azerbaijan_-the-islamic-republic-of-iran-and-the-republic-of-turkey_-07-march-2012_-nakhchivan.en.mfa (հասանելի է առ 24.08.2016թ.):

Բաքու-Թբիլիսի-Բաթում-Տրապիզոն մոդելային մայրուղու նախաձեռնությունը

Տրանսպորտի ոլորտում Թուրքիա-Վրաստան-Ադրբեջան համագործակցությունն ուսումնասիրելիս անհրաժեշտ է նաև անդրադառնալ այն քայլերին, որոնք ձեռնարկվեցին երեք պետությունները միացնող մայրուղիների ստեղծման ուղղությամբ ձեռնարկված քայլերին: Այդպիսի նախագիծ էր Բաքու-Թբիլիսի-Բաթում-Տրապիզոն մոդելային մայրուղու նախաձեռնությունը, որը նախատեսում էր այդ մայրուղու վրա օժանդակ ենթակառուցվածքների զարգացումը՝ նպատակ ունենալով մի կողմից նպաստել երեք երկրների առևտրաշրջանառության զարգացմանը, մյուս կողմից ամրապնդել վերջիններիս տարանցիկ գործառույթը:

Այս նախագծի շուրջ քննարկումների մեկնակետ կարելի է համարել 2011 թ. հոկտեմբերի 10-ին Բաթումում կայացած փորձագիտական հանդիպումը, որին մասնակցում էին այդ երկրների, Համաշխարհային բանկի (ՀԲ), Ասիական զարգացման բանկի (ԱԶԲ), ՎՋԵԲ-ի մի շարք ներկայացուցիչներ⁴⁵: Այս նախագծի վերաբերյալ տեխնիկատնտեսական հիմնավորման պաշտոնական արդյունքները Ավտոտրանսպորտի միջազգային միության կողմից ներկայացվեցին 2012 թ. հոկտեմբերի 30-ին Ադրբեջանում, նոյեմբերի 11-ին՝ Վրաստանում, իսկ նոյեմբերի 14-ին՝ Թուրքիայում⁴⁶:

Այս նախագծի համատեքստում Թուրքիայի, Վրաստանի և Ադրբեջանի եռակողմ համագործակցության հիմքը կարելի է համարել 2012 թ. նոյեմբերի 28-ին Իզմիրում երեք պետությունների միջև ստորագրված համատեղ հայտարարությունը Բաքու-Թբիլիսի-Բաթում-Տրապիզոն մոդելային մայրուղու ստեղծման մասին, որով կողմերը համաձայնվեցին համագործակցել վերոնշյալ նախագծի կենսագործման ուղղությամբ, ինչպես նաև ընդգծեցին նախագծում ՀԲ-ի, ԵՆԲ-ի, ՎՋԵԲ-ի, ԱԶԲ-ի ներգրավման անհրաժեշտությունը:

Այս նպատակով ստեղծվեց թուրք-վրաց-ադրբեջանական աշխատանքային խումբ, որի առաջին հանդիպումը տեղի ունեցավ 2013 թ. մայիսի 14-ին Թբիլիսիում՝ ՀԲ-ի, Իսլամական զարգացման բանկի, ՎՋԵԲ-ի ներկայացուցիչների մասնակցությամբ: Քննարկվեցին նաև

⁴⁵ Տե՛ս Baku-Tbilisi-Batumi-Trabzon highway construction discussed, <http://en.trend.az/business/economy/1942519.html> (հասանելի է առ 31.08.2016թ.):

⁴⁶ Տե՛ս Georgian governmental agencies support IRU Model Highway Initiative, http://www.iru-nelti.org/index/en_news_item?id=8076 (հասանելի է առ 31.08.2016 թ.), BSEC Transport Cooperation: Evaluation Report of Ukraine, a Country-Coordinator in the BSEC Working Group on Transport, for a Period 1 July 2011 - 30 May 2013, Meeting of the Working Group on Transport (Odessa, 28 May 2013), էջ 5, http://www.bsec-organization.org/aoc/Transport/Pages/Annex%20III_Evaluation%20Report%20Ukraine.pdf (հասանելի է առ 31.08.2016թ.):

կետի բացման հանդիսավոր արարողության ժամանակ Թուրքիայի պալատների և բորսաների միության նախագահի հայտարարությունն այն մասին, որ այսուհետ ունեն մինչև Կենտրոնական Ասիա ձգվող «հարստության ճանապարհ»⁵¹: Արնեյք-Արևմուտք մայրուղու նշանակությունը առավել կարևորվեց 2015 թ. նոյեմբերի վերջին Ռուսաստանի կողմից Թուրքիայի նկատմամբ հատուկ տնտեսական միջոցների կիրառման մասին որոշում ընդունելուց հետո, որով թուրքական ապրանքների՝ ռուսական շուկա մտնելու արգելք սահմանվեց: Դեպքերի նման զարգացումից անմիջապես հետո Ի. Ալիևի հանձնարարությամբ «Ադրբեջանական կասպյան ծովային նավագնացություն» ընկերությունը 2015 թ. դեկտեմբերի 1-ից Թուրքիայից Ղազախստան Կասպից ծովով բեռնափոխադրումների սակագները նվազեցրեց 20 %-ով, իսկ տարանցիկ բեռնափոխադրումների հարցերով համակարգող խորհուրդը Ադրբեջանից դեպի Ակտաուի կամ Թուրքմենբաշիի նավահանգիստներ ուղևորվող, մեծ բեռնատարություն ունեցող բեռնատարների համար տարանցման ծախսերը կրճատեց 40 %-ով⁵²: Թուրքիայի համար Վրաստանի և Ադրբեջանի տարածքով անցնող մայրուղիների կարևորության մասին վկայում է այն փաստը, որ 2016 թ. հունվար-փետրվար ամիսներին Թուրքիայից Ադրբեջանի տարածքով Կենտրոնական Ասիա անցած բեռնատարների քանակը 2015 թ. նույն ժամանակահատվածի համեմատ աճել է շուրջ 7.3 անգամ⁵³:

Հարկ է նկատել, որ ի տարբերություն ԲԹԿ երկաթուղու՝ Բաքու-Թբիլիսի-Բաթում-Տրապիզոն մայրուղու վերաբերյալ քննարկումներում եղել է միջազգային կազմակերպությունների բավականին մեծ ներկայացվածություն, որը վկայում է այն մասին, որ Բաքու-Թբիլիսի-Բաթում-Տրապիզոն մոդելային մայրուղու նախաձեռնության նկատմամբ այլ երկրների կազմակերպությունների կողմից սկզբնապես եղել է հետաքրքրվածություն: Այս տեսանկյունից ուշագրավ է, որ 2012 թ. նոյեմբերին Իզմիրի հայտարարությունը որպես ներկաներ ստորագրեցին նաև Ավտոտրանսպորտի միջազգային միության և ՄՕՏՀԿ-ի ներկայացուցիչները: Ֆինանսավորելով տվյալ նախաձեռնության տեխնիկատնտեսական հիմնավորման պատրաստումը՝ նախագծին փաստորեն աջակցություն հայտնեց նաև Առևտրի և զարգացման սևծովյան բանկը⁵⁴:

⁵¹ St' u 60 Yıllık Hayal Gerçekleşti, Çıldır-Aktaş Sınır Kapısı Açıldı, <http://www.haberler.com/60-yillik-hasret-sona-erdi-aktas-sinir-kapisi-7790272-haberi/> (հասանելի է առ 01.09.2016թ.):

⁵² St' u Azerbaydjan sınızıl tarif için turcckik perovozcikov na paromnoy pereprave v Aktau // <http://www.kavkaz-uzel.eu/articles/273517/> (հասանելի է առ 01.09.2016թ.), Премьер-министр Турции посетит Азербайджан с официальным визитом // <http://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/2493637> (հասանելի է առ 01.09.2016թ.):

⁵³ St' u Турция значительно увеличила транзит грузов в Центральную Азию через Азербайджан, <http://www.trend.az/business/economy/2504648.html> (հասանելի է առ 01.09.2016թ.):

⁵⁴ St' u Statement by H. E. Elmar Mammadyarov, Minister of Foreign Affairs of the Republic

Այսպիսով, կարելի է նշել, որ ԲԹԿ նախագծի շուրջ Թուրքիա-Վրաստան-Ադրբեջան համագործակցության փուլերը տարբերվում են փոխգործակցության առանձնահատկություններով՝ ունենալով աստիճանական ակտիվացման միտում: Լինելով ռազմավարական նախագիծ՝ ԲԹԿ երկաթուղին երեք երկրների կողմից միաժամանակ դիտվում է որպես միմյանցից բավականին տարբերվող արտաքին և ներքին մի շարք խնդիրների լուծման միջոց, ինչն առավել ակնհայտ դարձավ Թուրքիայի և Ադրբեջանի՝ Հայաստանը տարածաշրջանային տրանսպորտային նախագծերից մեկուսացնելու ձգտմամբ: Ավտոճանապարհների ոլորտում նոր նախագծերի առաջաշումը ցույց տվեց, որ տրանսպորտի ոլորտում այդ երկրների համագործակցությունը չի սահմանափակվել ԲԹԿ երկաթուղով և ունի հետագայում ոչ միայն խորացման, այլև ընդլայնման ներուժ:

Բանալի բառեր – *Հարավային Կովկաս, Վրաստան, Ադրբեջան, Թուրքիա, եռակողմ համագործակցություն, տրանսպորտ*

ЭРИК ДАВТЯН – Трёхстороннее сотрудничество Турции, Грузии и Азербайджана в сфере транспорта. – В статье анализируется сотрудничество Турции, Грузии и Азербайджана по прокладке железной дороги Баку–Тбилиси–Карс, определяются внешне- и внутривосточные цели, с которыми каждая из этих стран ассоциирует её. Кроме того, дана периодизация турецко-грузинско-азербайджанского сотрудничества в рамках железнодорожного проекта и освещаются шаги, предпринятые тремя странами для осуществления инициативы «модельное шоссе Баку–Тбилиси–Батуми–Трабзон».

Ключевые слова: *Южный Кавказ, Грузия, Азербайджан, Турция, трёхстороннее сотрудничество, транспорт*

ERIK DAVTYAN – Trilateral Cooperation between Turkey, Georgia and Azerbaijan in the Sphere of Transport. – The paper analyzes the Turkey-Georgia-Azerbaijan cooperation in the context of the Baku-Tbilisi-Kars railway and defines both foreign and domestic policy goals that each of the three states has associated with the mentioned initiative, as well suggests a periodization of the Turkey-Georgia-Azerbaijan cooperation within the framework of the railway project. The article also presents the steps, taken by Turkey, Georgia and Azerbaijan towards the realization of the Model Highway Initiative Baku-Tbilisi-Batumi-Trabzon.

Key words: *South Caucasus, Georgia, Azerbaijan, Turkey, trilateral cooperation, transport*

of Azerbaijan, 27th Meeting of the Council of Ministers of Foreign Affairs of the Organization of the Black Sea Economic Cooperation, December 15, 2012, Istanbul, <http://www.bsec-organization.org/speeches/council/Reports/Statements%20combined.pdf> (հասցեագրված է ամ 01.09.2016թ.):