

Հարավային Կովկասում հաղորդակցության ուղիները չպետք է սահմանափակվեն TRIPP-ով

ԱՊՐԻ Արմենիայի վերլուծությունը

2026թ-ի ապրիլի 15-ի դրությամբ

Հարավային Կովկասի երկրների տնտեսական քաղաքականության գլխավոր առաջնահերթությունների շարքում են երկարաժամկետ տնտեսական աճը, կայունությունը և կենսամակարդակի բարձրացումը¹: Այդ նպատակներին հասնելու համար պահանջվում է տարածաշրջանի պետությունների ավելի սերտ փոխգործակցություն: Մինչ օրս «Թրամփի ուղի՝ հանուն միջազգային խաղաղության և բարգավաճման» (TRIPP) նախագիծը համարվում է տարածաշրջանային փոխգործակցության և բարգավաճման բոլոր խոչընդոտները վերացնելու բանալին: ԱՊՐԻ Արմենիայի սույն վերլուծությունում մենք պնդում ենք, որ TRIPP-ը օգտակար, բայց ոչ բավարար քայլ է՝ Հարավային Կովկասի ապաշրջափակման համար, և ներկայացնում ենք, թե Հարավային Կովկասի երկրներն ու համախոհ գործընկերները ինչ քայլեր պետք է ձեռնարկեն տարածաշրջանային խաղաղությանն ու բարգավաճմանը հասնելու համար:

1. Նշում: սույն վերլուծության շրջանակներում հաղորդակցության ուղիները վերաբերվում են երկաթուղային և ճանապարհային հաղորդակցությանը:



Հիմնական դրույթներ

- TRIPP-ն անհրաժեշտ, բայց ոչ բավարար քայլ է Հարավային Կովկասում տարածաշրջանային կայունության ամրապնդման ճանապարհին:
 - Առանց հայ-ադրբեջանական և հայ-թուրքական սահմանների բացման՝ TRIPP Նախագծի իրագործումը հղի է Հայաստանի հետագա տնտեսական մեկուսացմամբ, քանի որ ինքնին TRIPP Նախագիծը երկիրը չի կապում Թուրքիայի, Ադրբեջանի կամ որևէ այլ արտասահմանյան շուկայի հետ:
 - ԱՄՆ-Իսրայել-Իրան պատերազմը նոր մարտահրավերներ է առաջացնում TRIPP-ի համար և մատնանշում է ԱՄՆ-ի և Իրանի շահերի հետ էլ ավելի զգուշավոր հավասարակշռման անհրաժեշտությունը:
- Թուրքիա-Հայաստան և Ադրբեջան-Հայաստան սահմանների ամբողջական ապաշրջափակումը կարող է.
 - ստեղծել արևելք-արևմուտք մատակարարման լրացուցիչ շղթաներ, ներառյալ արդեն իսկ առկա երթուղին, որը Բաքվից և Նախիջևանից Հայաստանի տարածքով անցնում է դեպի Թուրքիա:
 - ներգրավված երկրների համար առևտրի, զբոսաշրջության և տարանցման ոլորտներում տարեկան ապահովել լրացուցիչ 1,1 միլիարդ ԱՄՆ դոլարի եկամուտ:
 - ամրապնդել մակրոտնտեսական կայունությունը՝ մեղմելով աշխարհատնտեսական մասնատումից բխող բացասական ազդեցությունների բարձր ռիսկերը Հայաստանի և Ադրբեջանի համար:
- Տարածաշրջանային հաղորդակցության ուղիների Նախագծերը, և մասնավորապես TRIPP-ը, հիմնականում դիտարկվում են աշխարհաքաղաքական տեսանկյունից: Այնուամենայնիվ, տնտեսական հեռանկարի հետ համադրման պարագայում առավել ակնհայտ է դառնում, որ նոր երթուղիները շահավետ կլինեն ներգրավված բոլոր երկրների համար:



Բովանդակություն

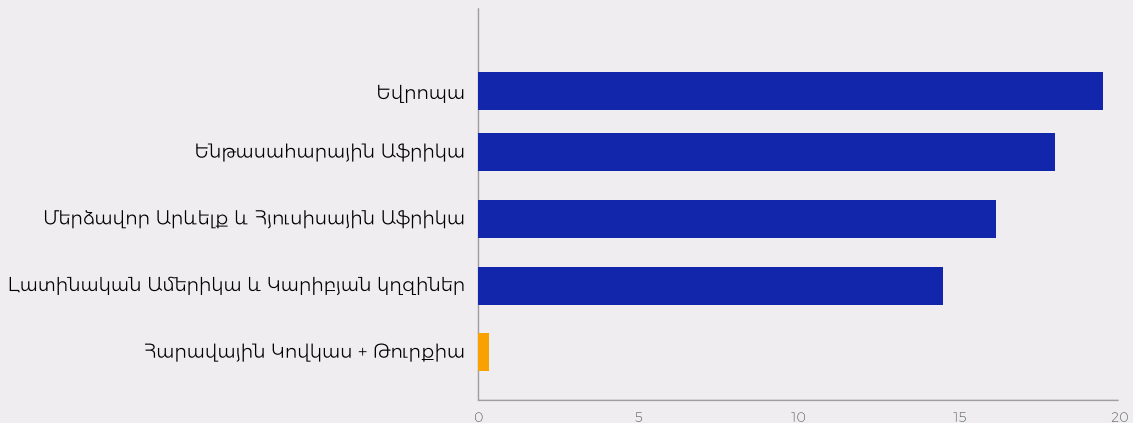
Տարածաշրջանում հաղորդակցության ուղիների համառոտ ակնարկ	4
Անդրկասպյան միջազգային տրանսպորտային երթուղի (TITR), որը նաև կոչվում է Միջին միջանցք	4
Հյուսիս-Հարավ միջազգային տրանսպորտային միջանցք (INSTC) և Պարսից ծոց-Սև ծով միջանցք	6
TRIPP. առաջին քայլ՝ լի բազմաթիվ խոչընդոտներով	7
Ամբողջական ապաշրջափակման տնտեսական հետևանքները	9
Մատակարարման լրացուցիչ շղթաներ	9
Առևտրի, զբոսաշրջության և տարանցման եկամուտներ	12
Մակրոտնտեսական դիմակայունություն	15
Եզրակացություն	17



Տարածաշրջանում հաղորդակցության ուղիների համառոտ ակնարկ

Հարավային Կովկասում տնտեսական ինտեգրումը թերզարգացած է: Տարածաշրջանային ներքին առևտուրը կազմում է տարածաշրջանի ընդհանուր առևտրաշրջանառության 2%-ից պակասը: Այս ցուցանիշով տարածաշրջանն զգալիորեն հետ է մնում աշխարհի այլ հատվածներից: Օրինակ՝ Եվրոպայում տարածաշրջանային առևտուրը կազմում է ընդհանուր առևտրի շուրջ 20%-ը, իսկ Մերձավոր Արևելքի և Հյուսիսային Աֆրիկայի տարածաշրջանում՝ 16%-ը (սկ. 1): Հայաստանի և Ադրբեջանի միջև շարունակվող հակամարտությունը և հայ-թուրքական սահմանի փակ լինելը սահմանափակում են Հարավային Կովկասի միասնական տարածաշրջանի դառնալու հնարավորությունները: Դա նաև խոչընդոտում է տարածաշրջանին դառնալ արևելք-արևմուտք առևտրային հոսքերի կարևոր ֆասիլիտատոր: Վերջին տասնամյակում ի հայտ են եկել մի քանի միջազգային տրանսպորտային միջանցքների նախագծեր, որոնք կարող էին նպաստել տարածաշրջանային փոխկապակցվածության բարելավմանը:

Սկ. 1. Ներտարածաշրջանային առևտրի ցուցանիշ
(2021-2024թթ ընդհանուր առևտրի միջին տոկոսը)



Աղբյուրներ՝ IMF Direction of Trade Statistics database և ԱՊՐԻ Արմենիայի հաշվարկներ Նշում. Եվրոպան ներառում է Ռուսաստանը

Անդրկասպյան միջազգային տրանսպորտային երթուղի (TITR), որը կոչվում է նաև Միջին միջանցք

Սա մուլտիմոդալ երթուղի է, որը Կասպից ծովի, Հարավային Կովկասի և Թուրքիայի կամ Սև ծովի միջոցով կապում է Չինաստանն ու Կենտրոնական Ասիան Եվրոպայի հետ: Միջին միջանցքը վերջերս հայտնվել է ուշադրության կենտրոնում՝ Ասիան Եվրոպային կապող և Ռուսաստանով անցնող հյուսիսային երթուղին շրջանցելու Արևմուտքի ջանքերի արդյունքում: Ինչ վերաբերում է Հարավային Կովկասին, ապա այն անցնում է Ադրբեջան-Վրաստան-Թուրքիա երթուղով:

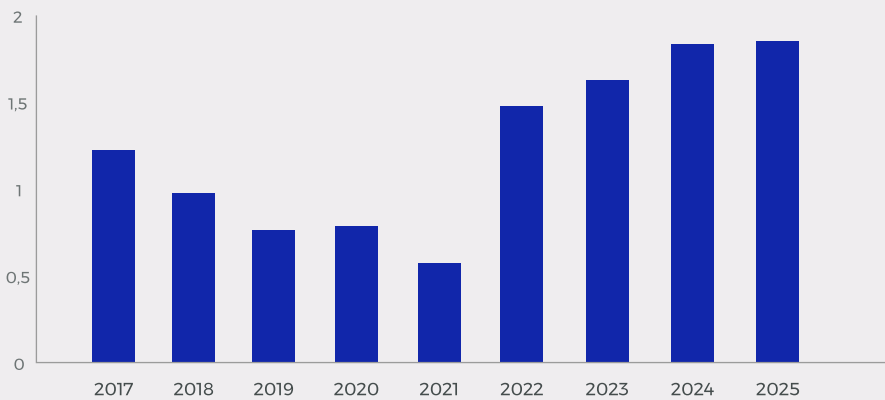


Թեև Հայաստանը մինչ այժմ չի ներգրավվել որպես տարանցիկ տարածք, TRIPP նախագիծը երբեմն ներկայացվում է որպես Միջին միջանցքի մաս², և որևէ հիմնավոր պատճառ չկա արդարացնելու Հայաստանի բացառումն այս գործընթացից:

Միջին միջանցքով առևտրային հոսքերի ծավալը 2025թ-ին աճել է՝ հասնելով 1,9 մլն տոննայի (նկ. 2)³: Համապատասխան պայմանները բավարարելու դեպքում կանխատեսվում է, որ մինչև 2030 թվականը Միջին միջանցքի թողունակությունը կհասնի տարեկան 11 միլիոն տոննայի, ինչը մեծապես կախված կլինի Կենտրոնական Ասիայի և Եվրոպայի միջև առևտրից (նկ. 2):

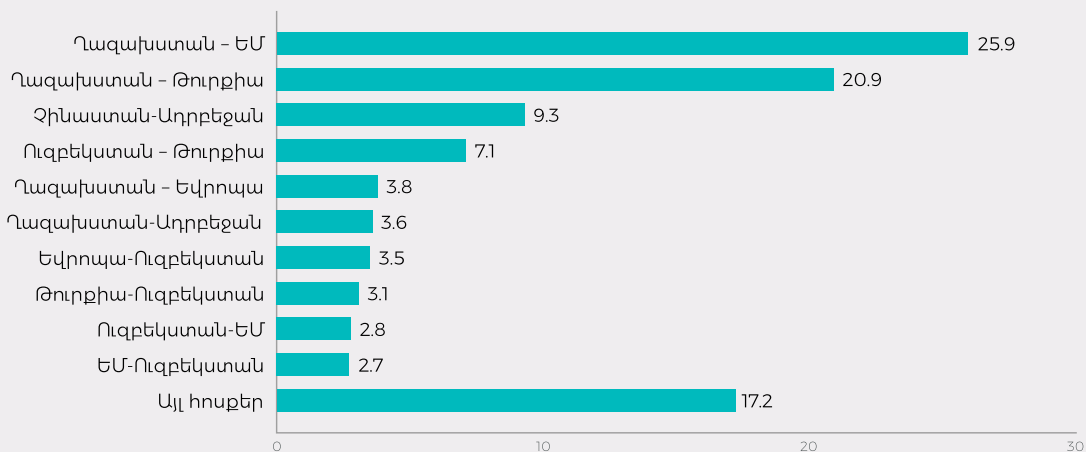
Նկ. 2. Միջին միջանցք

Միջին միջանցքով կոնտեյներային փոխադրումների ծավալը (մլն տոննա)



Աղբյուր՝ Անդրկասպյան միջազգային տրանսպորտային երթուղու կայքէջ:

Միջին միջանցքով բեռների հոսքի կառուցվածքը (ընդհանուր հոսքի տոկոսը 2021թ-ին)



Աղբյուր՝ Համաշխարհային բանկ, «Առևտրային և տրանսպորտային միջին միջանցք» զեկույց, 2023թ.:

2. Jack Halsey and Toghrul Ali, "Armenia and Azerbaijan Implement Peace: Next Steps in Constructing the TRIPP," Caspian Policy Center, February 2, 2026, <https://www.caspianpolicy.org/research/category/armenia-and-azerbaijan-implement-peace-next-steps-in-constructing-the-tripp>

3. World Bank, "The Middle Trade and Transport Corridor: Policies and Investments to Triple Freight Volumes and Halve Travel Time by 2030," November 27, 2023, <https://www.worldbank.org/en/region/eca/publication/middle-trade-and-transport-corridor>



Եվրամիությունը ձգտում է օգուտ քաղել Միջին միջանցքի շահագործումից բխող Արևելքի և Արևմուտքի միջև ընդլայնված հաղորդակցությունից⁴ և ակտիվորեն ֆինանսավորում է ենթակառուցվածքային նախագծերն այս երթուղու երկայնքով⁵:

Հյուսիս-Հարավ միջազգային տրանսպորտային միջանցքը (INSTC) և Պարսից ծոց-Սև ծով միջանցքը

Հյուսիս-Հարավ միջազգային տրանսպորտային միջանցքը (INSTC) նպատակ ունի կապել Հնդկաստանը Ռուսաստանի հետ՝ Իրանի, Ադրբեջանի, Կասպից ծովի, Թուրքմենստանի և Ղազախստանի տարածքով: 2024 թվականից ի վեր INSTC-ի երկայնքով տարանցիկ փոխադրումների ծավալն արագ տեմպերով աճում է⁶ և ակնկալվում է, որ մինչև 2030 թվականը կհասնի տարեկան 15-25 միլիոն տոննայի⁷: Քանի որ ներկայումս չկան Հայաստան-Ռուսաստան կամ Հայաստան-Իրան գործող երկաթուղային գծեր, այս միջանցքին մասնակցելու Հայաստանի հնարավորությունները սահմանափակված են ավտոճանապարհներով: Վրաստանը նույնպես դուրս է մնում այս գործընթացից, քանի որ Վրաստան-Ռուսաստան երկաթուղին փակ է:

Հարավային Կովկասում INSTC-ից օգտվող հիմնական երկիրը Ադրբեջանն է: Ներկայումս ընթանում է Ռեշտ-Աստարա երկաթուղու շինարարություն, ինչը Բաքուն ուղղակիորեն կկապի Իրանի հետ: Բացի այդ, Բաքվի միջոցով Ռուսաստանն ու Իրանը կմիանան Նաև Էլեկտրաէներգիայի և գազի տարանցիկ միջանցքներով⁸:

Պարսից ծոց-Սև ծով միջանցքը մինևույն ժամանակ, նախատեսում է Իրանը (և պոտենցիալ Հնդկաստանը) Եվրոպայի հետ կապել Հայաստանի, Վրաստանի և Սև ծովի միջոցով: Թուրքիա-Հայաստան և Ադրբեջան-Հայաստան սահմանների ապաշրջափակումը կլրացնի այս միջանցքը՝ ստեղծելով ուղիղ երկաթուղային կապ Իրանից դեպի Վրաստանի սևծովյան նավահանգիստներ՝ Նախիջևանի և Հայաստանի տարածքով: Այնուամենայնիվ, INSTC-ի ապագան կախված է Իրանի դեմ պատժամիջոցներից և ԱՄՆ-Իսրայել-Իրան պատերազմի ելքից: Վաշինգտոնը կարող է իր շահերին հակասող համարել հյուսիսից հարավ Իրանի մուտքի ընդլայնումը և քայլեր ձեռնարկել՝ միջանցքների ստեղծումը կանխելու համար:

4. Erwin Van Veen, "European Interests between the Geo-economics of Middle East, Central Asia and Caucasus Connectivity," Clingendael, November 4, 2025, <https://www.clingendael.org/publication/european-interests-between-geo-economics-middle-east-central-asia-and-caucasus>

5. European Union, "EU Study Maps Investment Needs to Rebuild Trade Routes between Europe and Central Asia via the Caucasus," February 6, 2026, https://enlargement.ec.europa.eu/news/eu-study-maps-investment-needs-rebuild-trade-routes-between-europe-and-central-asia-caucasus-2026-02-06_en

6. Emil Avdaliani, "The International North-South Transport Corridor," Gulf Research Centre, August 26, 2025, <https://www.grc.net/single-commentary/302>

7. Evgeny Y. Vinokurov, Arman Ahunbaev, and Alexander I. Zabojev, "International North-South Transport Corridor: Boosting Russia's 'Pivot to the South' and Trans-Eurasian Connectivity," Russian Journal of Economics 8 no. 2 (July 29, 2022): 159-73, <https://rujec.org/article/86617/>

8. APRI Armenia, "Russia-Iran Strategic Partnership: Implications for the South Caucasus," March 13, 2025, <https://apri.institute/russia-iran-strategic-partnership-implications-for-the-south-caucasus/>



TRIPP. առաջին քայլ՝ լի բազմաթիվ խոչընդոտներով

2025թ-ի օգոստոսի 8-ին Հայաստանի, Ադրբեջանի և Միացյալ Նահանգների ղեկավարները ստորագրել են TRIPP-ի ստեղծման մասին համատեղ հռչակագիր⁹: Առաջարկվող նախագիծն իրենից ներկայացնում է 43 կմ երկարությամբ երթուղի, որը կկապի Ադրբեջանի հիմնական տարածքը իր էքսկլավի՝ Նախիջևանի հետ: TRIPP-ը ներկայացնում է հակամարտության կարգավորման ԱՄՆ-ի նախընտրած մոտեցումը. հարթել հակամարտությունը տնտեսական օգուտների միջոցով: Վաշինգտոնյան հռչակագրի ստորագրումն էապես նվազեցրել է Հայաստանի և Ադրբեջանի միջև հակամարտության վերսկսման վտանգը¹⁰: Կարևոր է նաև այն, որ ԱՄՆ-ը դիտարկում է TRIPP-ը որպես Միջին միջանցքի հզորացման միջոց, որը հավելյալ ճանապարհ է ստեղծում դեպի արևմտյան շուկաներ Կենտրոնական Ասիայի հազվագյուտ միներալների արտահանման համար¹¹:

Այն նաև հնարավորություն է ընձեռում իրականացնել փոքրածավալ անդրսահմանային առևտուր Հայաստանի և Ադրբեջանի միջև: 2025թ-ի վերջին Հայաստանը սկսեց օգտագործել Ադրբեջանի տարածքը՝ Ռուսաստանից և Ղազախստանից հացահատիկ, ինչպես նաև Ադրբեջանից սահմանափակ քանակությամբ նավթ և դիզելային վառելիք ներկրելու համար¹²: Այդ տարանցիկ հոսքերը նախկինի պես շարունակում են անցնել Վրաստանի տարածքով:

Չնայած հակամարտության ռիսկի նվազմանը և անդրսահմանային սահմանափակ առևտրի վերսկսմանը, TRIPP-ը բախվում է որոշ աշխարհաքաղաքական մարտահրավերների, որոնք կարող են կայունության համար նոր ռիսկեր ստեղծել: Զանի որ երթուղին ինքնին Հայաստանը չի կապում Թուրքիային կամ Ադրբեջանին, այն չի ստեղծում երկրների միջև տնտեսական փոխկապակցվածություն և վտանգում է շարունակել Հայաստանի տնտեսական մեկուսացումը՝ արդյունքում երկարաժամկետ հեռանկարում չապահովելով լրացուցիչ կայունություն: Իրանը թերահավատորեն է վերաբերվում TRIPP նախագծին, քանի որ այն ենթադրում է ԱՄՆ-ի ներկայություն Հայաստանի հետ իր սահմանի մոտ: Իրանի թերահավատության մեկ այլ պատճառ է այն փաստը, որ Թեհրանն այս երթուղին դիտարկում է որպես մրցակից նախապես ծրագրված Արաքսի միջանցքին, որը պետք է Ադրբեջանը կապեր իր էքսկլավի հետ Իրանի տարածքով (սկ. 3): Իրանցի պաշտոնյաները նաև մտահոգություն են հայտնել, որ TRIPP-ը կարող է օգտագործվել երկրի հյուսիս-հարավի հաղորդակցության ուղիները սահմանափակելու համար¹³:

TRIPP-ի նկատմամբ Իրանի բացասական վերաբերմունքը վերջին շրջանում ուժեղացել է: 2026թ-ին Իրանի դեմ ԱՄՆ-ի և Իսրայելի պատերազմը մեծացրել է Իրանի անհանգստությունը՝ իր սահմանների հարևանությամբ ԱՄՆ ներկայության հանդեպ:

9. ԱՄՆ-ի միջնորդությամբ ՀՀ և ԱՀ համատեղ հռչակագրի ամբողջական տեքստը՝ Արմենպրես, 2025 թ. օգոստոսի 8, <https://armenpress.am/hy/article/1226785>
10. ԱՊՐԻ Արմենիա, «Վաշինգտոնյան գազաթևածողով, ինչ հետևանքներ կունենա Հայաստանի և տարածաշրջանի համար», 2025 թ. օգոստոսի 14, <https://apri.institute/hy/vashingtonyan-gagatnazhoghov>
11. US Department of State, “Joint Statement on Intent of Economic Cooperation,” November 7, 2025, <https://www.state.gov/releases/office-of-the-spokesperson/2025/11/joint-statement-of-intent-on-economic-cooperation>
12. Esmira Aliyeva, “Azerbaijan Ships Russian Grain to Armenia as Part of Peace Agenda,” euronews, February 1, 2026, <https://www.euronews.com/2026/02/01/azerbaijan-ships-russian-grain-to-armenia-as-part-of-peace-agenda>; Dana Omirgazy, “Kazakh Grain Becomes First Transit Cargo from Azerbaijan to Armenia,” Astana Times, October 22, 2025, <https://astanatimes.com/2025/10/kazakh-grain-becomes-first-transit-cargo-from-azerbaijan-to-armenia/>; Ruzanna Stepanian, “Azerbaijan Makes First Fuel Shipment to Armenia,” Azatutyun, December 18, 2025, <https://www.azatutyun.am/a/33627303.html>
13. Aljazeera, “Iran Rejects Planned Transit Corridor Outlined in Armenia-Azerbaijan Pact,” August 9, 2025, <https://www.aljazeera.com/news/2025/8/9/iran-rejects-planned-transit-corridor-outlined-in-armenia-azerbaijan-pact>



Հետպատերազմյան ժամանակաշրջանում Իրանի արտաքին և անվտանգության քաղաքականության ոլորտում Իսլամական հեղափոխության պահապանների կորպուսի (ԻՀՊԿ) ազդեցության հավանական աճը մեծացնում է այդ նախագծի նկատմամբ Իրանի ավելի կոշտ դիրքորոշման հավանականությունը:

Ռուսաստանը, մինևույն ժամանակ, պատմականորեն Հարավային Կովկասը դիտարկել է որպես իր «մերձավոր արտասահման» և կասկածամտությամբ է վերաբերվել տարածաշրջանում ԱՄՆ-ի մեծացող ներգրավվածությանը: Սկզբնապես ռուսական կողմի արձագանքը TRIPP-ի նկատմամբ դրական-չեզոք էր, քանի որ Մոսկվան չէր ցանկանում վստասել ԱՄՆ-ի հետ հարաբերությունները՝ Ուկրաինայի հարցով ընթացող բանակցությունների ֆոնին¹⁴: Սակայն Ռուսաստանում աճող դժգոհությունը Հայաստանի արտաքին քաղաքականության նոր կուրսի վերաբերյալ, ինչպես նաև ավելի բացասական վերաբերմունքը TRIPP-ի և ընդհանուր առմամբ Վաշինգտոնյան հռչակագրի նկատմամբ ի հայտ եկան ապրիլի 1-ին վարչապետ Փաշինյանի և նախագահ Պուտինի միջև կայացած լարված հանդիպման ժամանակ¹⁵, ինչպես նաև ապրիլի 2-ին ՌԴ փոխվարչապետ Օվերչուկի՝ հայ-ռուսական հարաբերությունների մասին հարցազրույցում¹⁶:

TRIPP-ի իրականացման մյուս մարտահրավերն այն է, որ Ադրբեջանն ու Թուրքիան շարունակում են նախագիծն անվանել «Զանգեզուրի միջանցք»¹⁷, ինչը ենթադրում է արտատարածքային երթուղի, որն անտեսում է Հայաստանի ինքնիշխանությունն ու տարածքային ամբողջականությունը: Ադրբեջանի ղեկավարության մշտական հակահայկական հռետորաբանության¹⁸ հետ զուգակցված նման շարադրանքը հակասում է նախագահ Ալիևի այն հայտարարություններին, թե խաղաղության գործընթացը հաջողությամբ առաջ է ընթանում¹⁹: «Զանգեզուրի միջանցք» եզրույթը նաև քաղաքականացնում է երթուղին ենթադրելով, որ այն բացառապես թուրք-ադրբեջանական նախագիծ է՝ դրանով իսկ դուրս թողնելով ներգրավված և շահագրգիռ մյուս կողմերին, ինչպիսիք են Հայաստանը և ԱՄՆ-ը: Վերջապես, TRIPP-ն առերեսվում է նաև հապաղումների՝ պայմանավորված Իրանական պատերազմով ԱՄՆ-ի զբաղվածությամբ, ինչի մասին Նշել է վարչապետ Փաշինյանը²⁰:

Այս նոր մարտահրավերները կարող են հետաձգել TRIPP-ի իրականացումը և երկարաժամկետ հեռանկարում կխաթարեն տարածաշրջանում 2025թ-ի օգոստոսից հետո հաստատված հարաբերական կայունությունը:

Այդ չնախատեսված հետևանքներից խուսափելու միջոցներից մեկը կարող է հանդիսանալ Հայաստան-Թուրքիա և Հայաստան-Ադրբեջան հաղորդակցման այն ուղիների բացումը, որոնք ենթակառուցվածքային էական ներդրումներ չեն պահանջում, և որոնք հիմնականում կախված են քաղաքական կամքից և կարող են իրականացվել մի քանի ամսվա ընթացքում: Դա կապահովի տարածաշրջանային կայունություն և կնպաստի տնտեսական համագործակցությանը և փոխկախվածությանը, քանի դեռ TRIPP-ի իրականացման ջանքերը կշարունակվեն:

14. Comment by Foreign Ministry Spokeswoman Maria Zakharova on the talks between Azerbaijanian and Armenian leaders in Washington (United States), Russian MFA, August 9, 2025, https://mid.ru/en/foreign_policy/news/2040852/
 15. Russian-Armenian Talks, Kremlin.ru April 1, 2026, <http://en.kremlin.ru/events/president/news/79454>
 16. Алексей Оверчук: будем оценивать ситуацию с Арменией не по словам, а по делам, TASS, April 2, 2026, <https://tass.ru/interviews/26970323>
 17. Azatutyun, Aliyev Confident About 'Zangezur Corridor' Through Armenia, January 6, 2026, <https://www.azatutyun.am/a/33641496.html>
 18. EVN Report, Aliyev's Forked-Tongue Policy: Peace Meets Anti-Armenian Propaganda, March 5, 2026, <https://evnreport.com/statecraft-governance/aliyevs-forked-tongue-policy-peace-meets-anti-armenian-propaganda/>
 19. Caspian News, President Aliyev Says Peace With Armenia "Already Achieved," February 16, 2026, <https://caspiannews.com/news-detail/president-aliyev-says-peace-with-armenia-already-achieved-2026-2-16-57/>
 20. Azatutyun, "Iran War Hampering Work On 'Trump Route,' Says Pashinian," March 12, 2026, <https://www.azatutyun.am/a/33703772.html>



Ամբողջական ապաշրջափական տնտեսական հետևանքները

Հայ-թուրքական և հայ-ադրբեջանական սահմանների ամբողջական ապաշրջափակումը կբարձրացնի արևելք-արևմուտք և հյուսիս-հարավ մատակարարման շղթաների դիմակայունությունը, այդ թվում՝ տարածաշրջանից դուրս գտնվող երկրների համար: Այն կարող է նաև տարեկան 1,1 մլրդ դոլարի լրացուցիչ եկամուտ տրամադրել առևտրից, գրոսաշրջությունից և տարանցումից՝ միաժամանակ բարձրացնելով Հարավային Կովկասի երկրների մակրոտնտեսական կայունությունը:

Մատակարարման լրացուցիչ շղթաներ

Հայաստանի հետ Թուրքիայի և Ադրբեջանի սահմանների ամբողջական ապաշրջափակումը կարող է ամրապնդել տարածաշրջանային հաղորդակցության ուղիները և ստեղծել մատակարարման նոր և կայուն շղթաներ, ինչը կօպտիմալացնի TRIPP-ի՝ որպես Արևելքի և Արևմուտքի միջև առևտրում միջնորդ հանդես գալու ունակությունը, այդ թվում՝ Հայաստանի տարածքով արդեն իսկ առկա երթուղու միջոցով: Եթե TRIPP-ը ճանապարհի հարթի տարածաշրջանային հաղորդակցությունների ամբողջական ապաշրջափակման համար, կհայտնվեն հյուսիս-հարավ տարանցիկ լրացուցիչ երթուղիներ, ինչը օգուտ կբերի տարածաշրջանից դուրս գտնվող երկրներին, այդ թվում՝ Իրանին, Ռուսաստանին, Հնդկաստանին և Թուրքիային:

Նկ. 3. TRIPP-ը շարունակելու հնարավոր երթուղիները

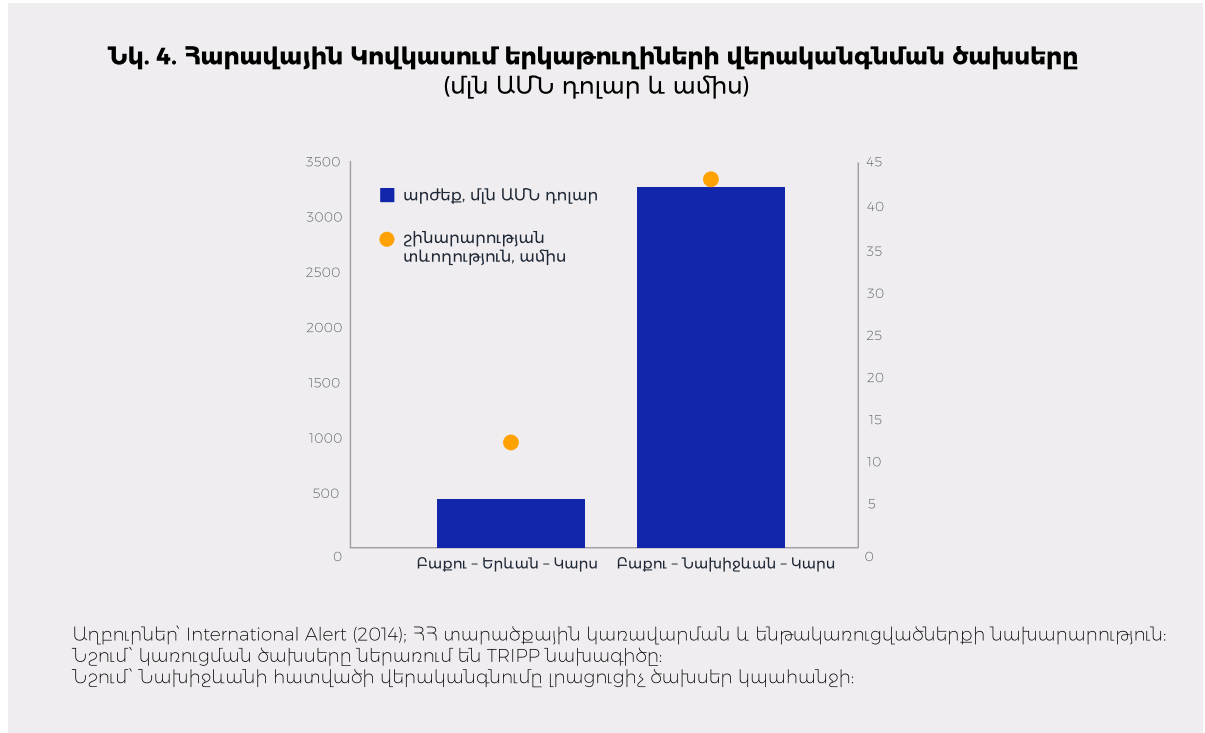




Ասիայից Եվրոպա անցնող առևտրային հոսքերը պատմականորեն հիմնվել են Ռուսաստանի տարածքով անցնող հյուսիսային երթուղու, իսկ վերջերս՝ Միջին միջանցքի վրա, որն անցնում է Հարավային Կովկասով, սակայն ներկայումս բացառում է Հայաստանը: Նպատակ ունենալով ամրապնդել իր վերահսկողությունն ամենակարևոր օգտակար հանածոների և հազվագյուտ միներալների նկատմամբ, ԱՄՆ-ը ձգտում է ապահովել Չինաստանի և Ռուսաստանի վերահսկողությունից դուրս գտնվող այլընտրանքային մատակարարման շղթաներ:

Առկա է երկու հավանական երթուղի, որոնց միջոցով TRIPP-ը կարող է հեշտացնել ապրանքների տարանցումը արևելքից արևմուտք: Առաջին տարբերակի դեպքում տարանցիկ բեռները Բաքվից կանցնեն Հայաստանի հարավով, կմտնեն Նախիջևան, այնուհետև՝ Թուրքիա (Բաքու-Նախիջևան-Կարս, նկ. 3-ի կարմիր գիծը): Երկրորդ տարբերակով տարանցիկ բեռները Բաքվից կանցնեն Հայաստանի հարավով, Նախիջևանով, այնուհետև՝ կրկին Հայաստանով՝ Նախքան Թուրքիա մտնելը (Բաքու-Երևան-Կարս, նկ. 3-ի կանաչ գիծը):

Բաքու-Երևան-Կարս գծի վերականգնման ամբողջական արժեքը, ներառյալ TRIPP Նախագիծը, կազմում է մոտ 430,7 մլն դոլար, իսկ շինարարության համար կպահանջվի մինչև մեկ տարի ժամանակ (նկ. 4): Գյումրի-Կարս գծի այս հատվածի արժեքը կկազմի ընդամենը 32,4 մլն դոլար²¹: Համեմատության համար նշենք, որ Բաքու-Նախիջևան-Կարս գծի կառուցումը գնահատվում է մոտ 3,2 մլրդ դոլար (որից 2,8 մլրդ դոլարը բաժին է ընկնում Կարս-Դիլիջու հատվածին), իսկ շինարարությունը ավարտելու համար կպահանջվի երեքից չորս տարի (նկ. 4)²²: **Ուղին, որը ներառում է Հայաստանը, զգալիորեն ավելի էժան է և շինարարության համար ավելի քիչ ժամանակ կպահանջի, քան Բաքու-Կարս-Նախիջևան երթուղին:**



21. Երևանում հաշվել են՝ որքան ժամանակում կվերականգնվի Գյումրի-Կարս երկաթգծի հայկական հատվածը <https://arm.sputniknews.ru/20250506/erevanum-hashvel-en-vorqan-zhamanakum-kerakangnvi-gjumri-kars-erkatgtsi-hajkakan-hatvatsy-88613941.html>

22. Reuters, "Türkiye Breaks Ground on Rail Line to Azerbaijan's Nakhchivan," August 22, 2025, <https://www.reuters.com/world/middle-east/turkey-breaks-ground-rail-line-azerbajians-nakhchivan-2025-08-22/>

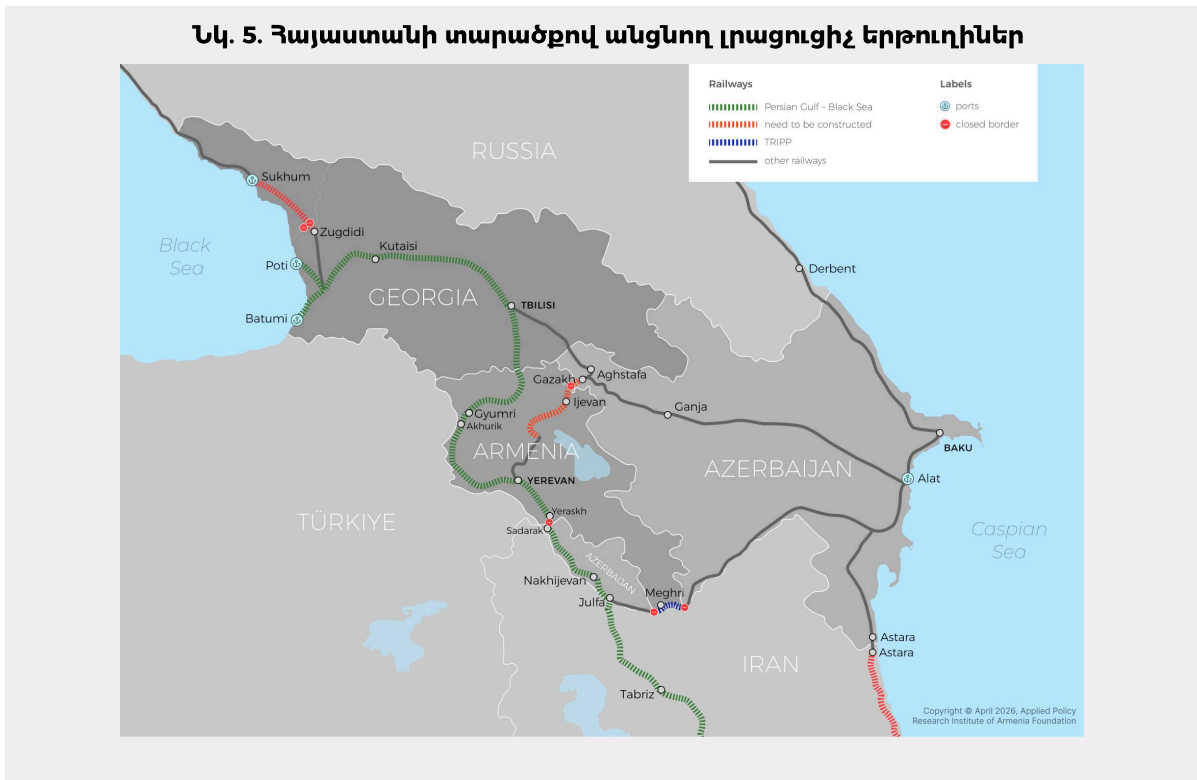


Միաժամանակ, երկու երթուղիների բացումը կարող է օպտիմալացնել TRIPP-ի ներուժը՝ հեշտացնելով առևտրային հոսքերը Արևելքի և Արևմուտքի միջև: Դա նաև կապահովի առևտրային հոսքերի շարունակականությունը՝ երթուղիներից մեկում խափանումների դեպքում:

Հայ-թուրքական և հայ-ադրբեջանական սահմանների բացումը նույնպես կամրապնդի հյուսիս-հարավ փոխկապակցվածությունը, այդ թվում՝ Հարավային Կովկասից դուրս գտնվող երկրների համար: Հայ-ադրբեջանական սահմանի՝ մասնավորապես Երասխ-Նախիջևան երկաթուղու բացումը ուղիղ երկաթուղային կապ կհաստատի Հայաստանի և Իրանի, ինչպես նաև Կրաստանի և Իրանի միջև: Այն նաև կընդլայնի Իրանի մուտքը Կրաստանի Սևծովյան նավահանգիստներ²³՝ նպաստելով Պարսից ծոց - Սև ծով միջանցքի հնարավոր ապագա զարգացմանը: Եթե հայ-թուրքական սահմանը ևս բացվի, ապա Թուրքիան կստանա Իրանի հետ լրացուցիչ երկաթուղային կապ՝ Կարս-Գյումրի-Նախիջևան-Թավրիզ երթուղով:

Ռուսաստանը նույնպես կշահի ամբողջական ապաշրջափակումից. լրացուցիչ երկաթուղային գծերի վերականգնման դեպքում Բաքու-Իջևան-Երևան երկաթուղու (ևկ. 5) միջոցով նրան հասանելի է դառնում Հայաստանը²⁴: Ադրբեջանի և Հայաստանի միջև սահմանի բացումը կարող է նաև նպաստել Ռուսաստանի՝ հյուսիս-հարավ փոխկապակցվածության ընդլայնմանը: Օրինակ՝ Իրան և Հնդկաստան ուղևորվող ռուսական ապրանքները հնարավոր կլինի երկաթգծով փոխադրել Հայաստանի տարածքով՝ անցնելով Հայաստան-Նախիջևան երկաթուղային հատվածով:

Նկ. 5. Հայաստանի տարածքով անցնող լրացուցիչ երթուղիներ



23. Թեբրիզ-Նախիջևան-Երևան-Թբիլիսի-Փոթի/Բաթումի երկաթգծով:
 24. Այդ երթուղին զգալի վերանորոգում կպահանջի հատկապես Հրազդան-Իջևան և Իջևան-Ղազախ երկաթուղային գծերի հատվածներում: Տե՛ս՝ Natalia Mirimanova "Rehabilitation of the Railways in the South Caucasus: Assessment of the Potential Economic Benefits, Volume 2, Kars-Cyumri-Nakhchivan-Meghri-Baku Railway," International Alert, <https://www.international-alert.org/app/uploads/2021/08/Caucasus-Railways-Rehabilitation-Pt2-EN-2014.pdf>



Առևտրի, զբոսաշրջության և տարանցման եկամուտներ

Հայաստանի հետ Թուրքիայի և Ադրբեջանի սահմանների ամբողջական ապաշրջափակումը կարող է ապահովել տարածաշրջանում առևտրից, զբոսաշրջությունից և տարանցումից տարեկան 1,1 մլրդ դոլարի լրացուցիչ եկամուտ՝ համեմատած միայն TRIPP-ի իրականացման հետ (սկ. 6): Այս եկամուտները հիմնականում կձևավորվեն Թուրքիայի և Հայաստանի միջոցով, քանի որ հարաբերությունների կարգավորումը կարող է հանգեցնել երկկողմ առևտրի և զբոսաշրջային հոսքերի զգալի աճի:

Մի շարք ուսումնասիրություններ հաստատում են հայ-թուրքական և հայ-ադրբեջանական սահմանների բացման հնարավոր տնտեսական ազդեցությունը: Վերջին ուսումնասիրություններից մեկը նշում է, որ հայ-թուրքական սահմանի բացումը կարող է երկկողմ առևտրի տարեկան ծավալը հասցնել շուրջ 787 մլն դոլարի²⁵: Այս արդյունքները հաստատում են 2022 թվականի մի ուսումնասիրություն, ըստ որի՝ սահմանի բացումը կարող է Թուրքիայի հետ Հայաստանի առևտրի մասնաբաժինը ընդհանուր առևտրաշրջանառության մեջ 1%-ից պակասից հասցնել ավելի քան 10%-ի²⁶: Ելնելով առևտրի պատմական տվյալներից՝ դա կնշանակի տարեկան դեպի Հայաստան 437 մլն դոլարի թուրքական արտահանման և դեպի Թուրքիա 115 մլն դոլարի հայկական արտահանման աճ (սկ. 6): Թեև գոյություն ունեցող աղբյուրները մատնանշում են սահմանի բացման ընդհանուր դրական տնտեսական ազդեցությունը, դրանք հաշվի չեն առնում այդ քայլի այլ հավանական հետևանքները:

Հայաստան-Թուրքիա և Հայաստան-Ադրբեջան առևտրի կառուցվածքին վերաբերող հետազոտությունները ցույց են տալիս, որ այս երեք երկրների միջև առկա է առևտրային փոխլրացման բարձր մակարդակ: Այլ կերպ ասած՝

Հայաստանն արտահանում է այնպիսի ապրանքներ և ծառայություններ, որոնք սպառում են Թուրքիան ու Ադրբեջանը, և հակառակը²⁷: Մասնավորապես, ուսումնասիրություններից մեկը նշում է, որ Թուրքիայի և Հայաստանի միջև սահմանի բացման դեպքում թուրքական գյուղատնտեսական ապրանքների համեմատաբար ցածր գինը կարող է խնդիրներ առաջացնել հայաստանյան արտադրողների համար: Այնուամենայնիվ, ուսումնասիրությունը եզրակացնում է, որ Հայաստանը, լինելով Եվրասիական տնտեսական միության (ԵԱՏՄ) անդամ, ունի գործիքների լայն գինանոց՝ պայքարելու օտարերկրյա, այդ թվում՝ թուրքական, դեմպինգային քաղաքականության դեմ²⁸:

Բաքու-Նախիջևան-Կարս երկաթգծի հեռանկարների ուսումնասիրությունները ցույց են տալիս, որ դրա շահագործումը կարող է հանգեցնել լոկալ դեպի Թուրքիա արտահանման փոքր աճի և դեպի Ադրբեջան արտահանման չափավոր աճի:

25. Gevorg Papoyan and Albert Hayrapetyan, "Crossroads of Peace: Advancing Regional Integration and Global Trade Through Post-Conflict Cooperation," Journal of Liberty and International Affairs 11 no. 2 (2025), <https://e-jlia.com/index.php/jlia/article/view/1839>

26. Veronika Movchan, "Opening of Armenia-Türkiye Border: Trade Impact," German Economic Team, May-June 2022, https://www.german-economic-team.com/wp-content/uploads/2022/06/GET_ARM_NL_05_2022_en.pdf

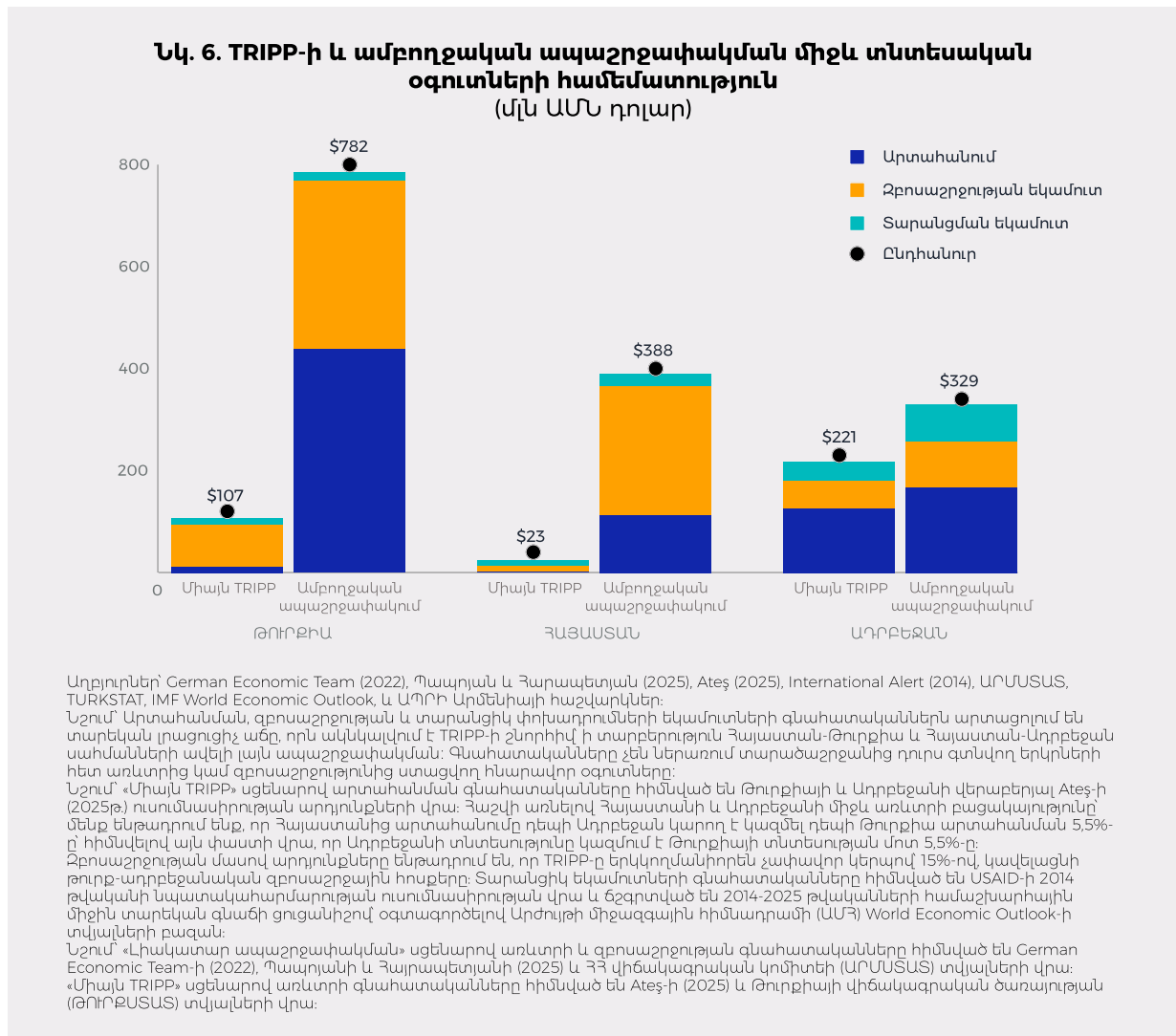
27. Gevorg Papoyan and Albert Hayrapetyan, "Crossroads of Peace: Advancing Regional Integration and Global Trade Through Post-Conflict Cooperation," Journal of Liberty and International Affairs 11 no. 2 (2025), <https://e-jlia.com/index.php/jlia/article/view/1839>

28. Սոցիալ-տնտեսական հետազոտությունների հայկական կենտրոն, «Արդյո՞ք թուրքական պարենամթերքը «կողողի» հայկական շուկան սահմանի բացման դեպքում. անհարկի երկյո՞ղ, թե՞ իրատեսականություն», քաղաքականության համառոտագիր No. 2, 2024թ սեպտեմբեր, <https://www.acses.am/wp-content/uploads/2024/09/Policy-Brief-2.pdf>



Օրինակ, ուսումնասիրություններից մեկի համաձայն՝ երկաթուղին կարող է տարեկան ավելացնել Թուրքիայից արտահանումը դեպի Ադրբեջան 0,44%-ով, իսկ Ադրբեջանից արտահանումը դեպի Թուրքիա՝ 3,4%-ով²⁹: Առևտրի պատմական տվյալների վերլուծության համաձայն սա նշանակում է 11,4 միլիոն դոլարի տարեկան աճ Թուրքիայից Ադրբեջան արտահանման ոլորտում և 129,5 միլիոն դոլարի տարեկան աճ Ադրբեջանից Թուրքիա արտահանման ոլորտում:

Ակնկալվում է, որ Թուրքիայի և Հայաստանի միջև սահմանի բացումը կհանգեցնի նաև երկու երկրներում զբոսաշրջության զգալի աճի: 2025թ-ին իրականացված հետազոտության արդյունքները ցույց են տալիս, որ սահմանի բացումը կարող է հանգեցնել զբոսաշրջությունից լրացուցիչ եկամուտների՝ տարեկան 246 մլն դոլար Թուրքիայի համար և 250 մլն դոլար՝ Հայաստանի համար (նկ. 6)³⁰:



29. Erdem Ates, "The Potential Effects of the Zangezur Corridor on Türkiye's Foreign Trade," Gazi Journal of Economics and Business 11 no. 2 (June 2025), 148-161, https://www.researchgate.net/publication/393150165_The_potential_effects_of_the_Zangezur_Corridor_on_Turkiye%27s_foreign_trade

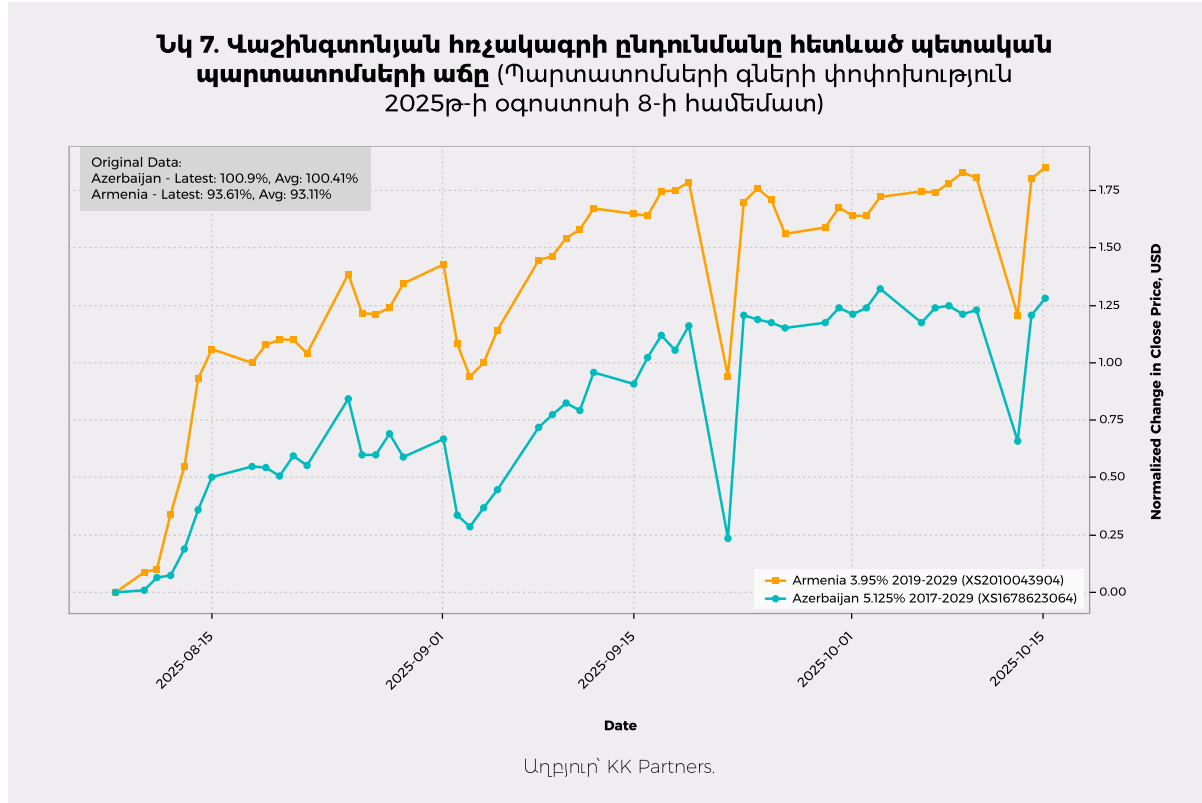
30. Gevorg Papoyan and Albert Hayrapetyan, "Crossroads of Peace: Advancing Regional Integration and Global Trade Through Post-Conflict Cooperation," Journal of Liberty and International Affairs 11 no. 2 (2025), <https://e-jlia.com/index.php/jlia/article/view/1839>



Հայաստանի հետ սահմանի ապաշրջափակումից ամենից շատ կշահեն Թուրքիայի արևելյան նահանգները: Այդ նահանգների կապը Հայաստանի հետ կօգնի Թուրքիայի զարգացման ավելի լայն ռազմավարության իրականացմանը և կարող է նպաստել աղքատության բարձր մակարդակի նվազեցմանը:

Առևտրային և զբոսաշրջային հոսքերի արդյունքները կարող են թերազնահատված լինել, քանի որ դրանք հաշվի չեն առնում երրորդ երկրներից բխող հնարավոր ազդեցությունները: Օրինակ՝ Թուրքիա-Հայաստան սահմանի ապաշրջափակումը կարող է հանգեցնել նրան, որ Հայաստան այցելող երրորդ երկրների զբոսաշրջիկներն այցելեն նաև Արևելյան Թուրքիա: Նմանապես, Հայաստանի և Ադրբեջանի միջև երկաթուղային գծերի ապաշրջափակումը կարող է խթանել Հայաստանի առևտուրը Իրանի, Պարսից ծոցի երկրների և Արևելյան Ասիայի հետ: Սա Ադրբեջանի համար կապահովի ավելի մեծ տարանցիկ եկամուտներ, քան կանխատեսված էր (թե՛ Ադրբեջանի հիմնական տարածքով, և թե՛ Նախիջևանի էքսկլավով անցնող ապրանքների հաշվին):

Տարածաշրջանի իրական ապաշրջափակումը նաև ներդրումային սոր հնարավորություններ կստեղծի և կնվազեցնի սուվերեն ռիսկի վճարները Հայաստանում ու Ադրբեջանում: Այնքանով, որքանով ավելի խորը ապաշրջափակումը կհանգեցնի տարածաշրջանում տևական խաղաղության, սուվերեն ռիսկի վճարները թե՛ Հայաստանում, թե՛ Ադրբեջանում կնվազեն՝ բարելավելով երկու երկրների ներդրումային գրավչությունը: Շուկայական ազդակները հաստատում են այս պնդումը: 2025 թվականի օգոստոսի 8-ի Վաշինգտոնյան հռչակագրից հետո Հայաստանի և Ադրբեջանի պետական պարտատոմսերի գները կտրուկ աճեցին, իսկ եկամտաբերությունը նվազեց, ինչը վկայում է խաղաղության պայմանագրի ուղղությամբ գրանցված առաջընթացի վերաբերյալ շուկայի դրական տրամադրվածության մասին (նկ. 7): Սուվերեն պարտատոմսերի եկամտաբերության նվազումը թեթևացնում է կառավարությունների պետական պարտքի բեռը:

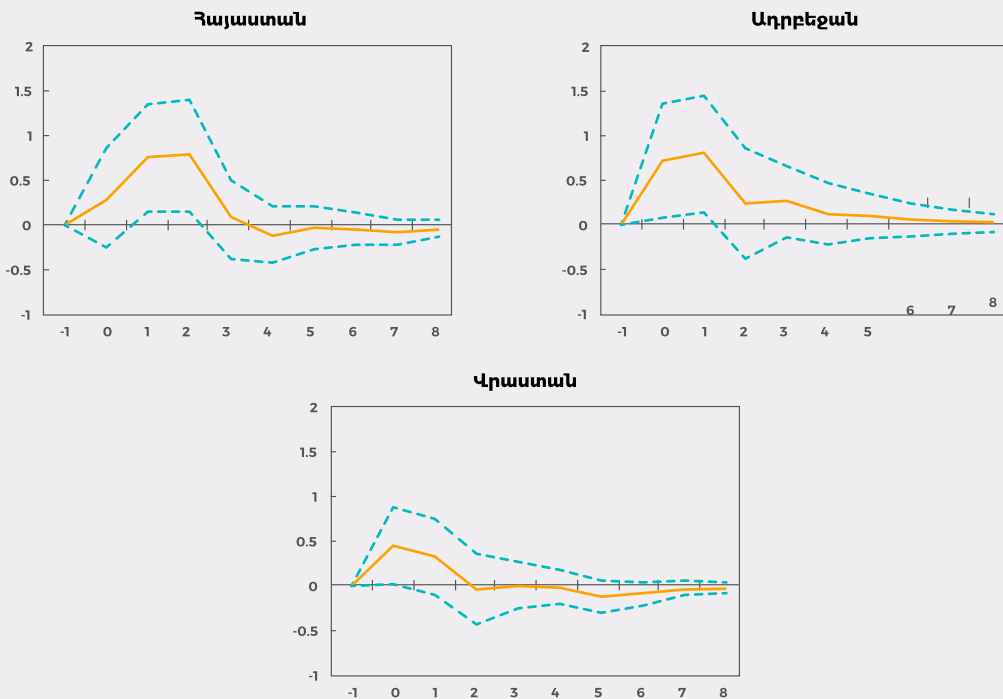




Մակրոտնտեսական դիմակայունություն

Լիակատար ապաշրջափակումը կբարձրացնի Հարավային Կովկասի երկրների մակրոտնտեսական դիմակայունությունը: Հայաստանը, Ադրբեջանը և Վրաստանը պատմականորեն սերտ տնտեսական կապեր ունեն Ռուսաստանի հետ, և ինչպես ցույց է տրված (նկ. 8), այդ կապերը տարածում են Ռուսաստանի տնտեսությունից բխող մակրոտնտեսական լարվածությունը³²: Ռուսաստանից տարածվող կողմնակի ազդեցությունները կարող են հարևան երկրներում հանգեցնել տնտեսական աճի տատանմանը, փոխարժեքի անկայունությանը և գնաճին: Առևտուրը դիտվում է որպես ամենաուժեղ ուղիներից մեկը, որի միջոցով Ռուսաստանի տնտեսության դանդաղումը տարածվում է դեպի հարևան երկրներ:

Նկ. 8. Ռուսաստանյան տնտեսության ցնցումների ազդեցությունը Հարավային Կովկասի երկրների վրա (Ռուսաստանի ՀՆԱ-ի աճի 1 ստանդարտ ցնցումային շեղման ազդեցությունը տեղական ՀՆԱ-ի աճի վրա)



Աղբյուր՝ “Spillovers from Russia to Neighboring Countries: Transmission Channels and Policy Options,” <https://www.imf.org/en/publications/wp/issues/2023/09/08/spillovers-from-russia-to-neighboring-countries-transmission-channels-and-policy-options-538953>

Նշում՝ Այս գնահատականները մոդելավորում են Ռուսաստանի իրական ՀՆԱ-ի եռամսյակային աճի 1 ստանդարտ շեղման ազդեցությունը Հայաստանի, Ադրբեջանի և Վրաստանի տնտեսական աճի վրա: Այս հաշվարկներում օգտագործվել են 2004–2019 թվականների եռամսյակային իրական ՀՆԱ-ի տվյալները: Նշում՝ Հորիզոնական առանցքը ցույց է տալիս եռամսյակների քանակը սկզբնական ցնցումից հետո:

32. Մի քանի հոդված պատմում են այն մասին, թե ինչպես են Ռուսաստանի տնտեսական տատանումներն ազդում Հարավային Կովկասի տարածաշրջանի վրա:



Ուսումնասիրությունները ցույց են տվել, որ երբ Ռուսաստանի տնտեսությունը դանդաղում է, արտերկրից կատարվող ներմուծման ծավալները կրճատվում են, ինչը հանգեցնում է տնտեսական դանդաղման այն երկրներում, որոնք ունեն խոշոր առևտրային կապեր Ռուսաստանի հետ³³: Պարզվել է նաև, որ Ռուսաստանի և հարևան երկրների միջև ծավալուն դրամական փոխանցումներն ու ֆինանսական կապերը նույնպես ազդում են արտերկրում մակրոտնտեսական տատանումների վրա³⁴:

Տարածաշրջանային ամբողջական ապաշրջափակումը կարող է հանգեցնել Հարավային Կովկասում առևտրի ընդլայնմանը և խորացնել տարածաշրջանի կապերը արտասահմանյան շուկաների հետ: Նպաստելով տարածաշրջանի արտահանման դիվերսիֆիկացմանը՝ այն կնվազեցնի Ռուսաստանի տնտեսական ցիկլի ազդեցության աստիճանը տեղական տնտեսությունների վրա: Հարավային Կովկասի ներսում առավել խորը ինտեգրումը նաև կբարձրացնի տարածաշրջանի դիմակայունությունը՝ աճող աշխարհատնտեսական մասնատման և համաշխարհային առևտրային քաղաքականության անորոշության պայմաններում³⁵: Ըստ Արժույթի միջազգային հիմնադրամի (ԱՄԳ) և Հայաստանը, և Ադրբեջանը բախվում են աշխարհատնտեսական մասնատումից բխող բացասական ազդեցությունների բարձր ռիսկերի հետ: Հիմնադրամը խորհուրդ է տվել երկու երկրների կառավարություններին ստեղծել բուֆերներ նման ռիսկերի դեմ՝ դիվերսիֆիկացնելով իրենց առևտրային գամբյուղները և գործընկերներին³⁶:

Նավթից և գազից Ադրբեջանի մեծ կախվածությունը լրացուցիչ մակրոտնտեսական խոցելիություն է ստեղծում: Երկրի ՀՆԱ-ի աճը, ինչպես նաև դրա ֆինանսական և արտաքին դիրքը մեծապես փոխկապակցված են նավթի համաշխարհային գների հետ³⁷: Կառավարությունը փորձում է թոթափել տնտեսության կախվածությունը նավթից և գազից, այդ թվում՝ դառնալով ավելի խոշոր տարանցիկ (տրանզիտ) հանգույց³⁸: Այս ռազմավարությունը կշահի ադրբեջանա-հայկական սահմանի բացումից, քանի որ դա թույլ կտա Ադրբեջանին լրացուցիչ տարանցիկ եկամուտներ ստանալ Նախիջևանի էքսկլավով անցնող բեռնափոխադրումներից (սկ. 6): Եթե Ադրբեջան-Հայաստան սահմանը բացվեր, Նախիջևանը կարող էր առանցքային նշանակություն ստանալ հյուսիս-հարավ տարանցիկ հոսքերի համար, հատկապես Պարսից ծոց-Սև ծով միջանցքի երկայնքով: Սա կօգներ Ադրբեջանին աստիճանաբար փոխարինել ածխաջրածնային եկամուտները տարանցիկ եկամուտներով՝ ժամանակի ընթացքում դառնալով ավելի դիմակայուն նավթի և գազի համաշխարհային գների տատանումների նկատմամբ:

33. Shant Arzoumanian, “Spillovers from Russia to Neighboring Countries: Transmission Channels and Policy Options,” International Monetary Fund, September 8, 2023, <https://www.imf.org/en/publications/wp/issues/2023/09/08/spillovers-from-russia-to-neighboring-countries-transmission-channels-and-policy-options-538953>

34. Jaime Espinoza-Bowen, Nadeem Ilahi and Fahad Alturki, “How Russia Affects the Neighborhood – Trade, Financial, and Remittance Channels,” IMF Working Papers Issue 277, December 1, 2009, <https://www.elibrary.imf.org/view/journals/001/2009/277/001.2009.issue-277-en.xml>

35. Apostolos Apostolou, Filippo Gori, Thomas Kroen, Salem M. Nechi, Subi Suvetha Velkumar, “Unlocking MENA and CCA Trade in a Fragmented World,” International Monetary Fund Working Papers, December 19, 2025, <https://www.imf.org/en/publications/wp/issues/2025/12/20/unlocking-mena-and-cca-trade-in-a-fragmented-world-572720>

36. International Monetary Fund IMF Staff Country Reports, “Republic of Armenia: 2025 Article IV Consultation,” December 5, 2025, <https://www.imf.org/en/publications/cr/issues/2025/12/05/republic-of-armenia-2025-article-iv-consultation-sixth-review-under-the-stand-by-572337>

37. International Monetary Fund IMF Staff Country Reports, “Republic of Azerbaijan: 2025 Article IV Consultation-Press Release; Staff Report; and Statement by the Executive Director for the Republic of Azerbaijan,” April 22, 2025, <https://www.imf.org/en/publications/cr/issues/2025/04/22/republic-of-azerbaijan-2025-article-iv-consultation-press-release-staff-report-and-566417>

38. International Monetary Fund, “IMF Staff Completes 2026 Article IV Mission to Azerbaijan,” February 19, 2026, <https://www.imf.org/en/news/articles/2026/02/19/pr-26056-azerbaijan-imf-staff-completes-2026-article-iv-mission>



Եզրակացություն

«Հաղորդակցության ուղիներ» արտահայտությունն առաջին տեղն է զբաղեցնում այն եզրույթների շարքում, որոնք նկարագրում են Հարավային Կովկասում տեղի ունեցող զարգացումները 2025 թվականի օգոստոսին Վաշինգտոնում կայացած գագաթնաժողովից հետո: Երկաթուղիների և մայրուղիների կառուցումը, նավթամուղիների ու գազամուղիների գործարկումը, էլեկտրական և օպտիկամանրաթելային մալուխների անցկացումը գերակշռում են հյուսիսի, հարավի, արևելքի ու արևմուտքի բազմաթիվ մայրաքաղաքներում ընթացող քննարկումներում: Ինչպես ցույց է տալիս ԱՊՐԻ Արմենիայի սույն վերլուծությունը, հաղորդակցության ուղիների մարտահրավերների և հնարավորությունների հասցեագրումը գտնվում է աշխարհաքաղաքականության և աշխարհատնտեսության հատման կետում: Երկբևեռ տրամաբանության շրջանակում աշխարհաքաղաքականությունը կարող է ոչնչացնել հաղորդակցության ուղիների տնտեսական հեռանկարները, կամ էլ կարող է ակնկալվել, որ մարդիկ անտեսեն աշխարհաքաղաքական դինամիկան տարածաշրջանի ապաշրջափակման տնտեսական առավելությունները գնահատելու համար: **Հնարավոր է երրորդ, ավելի հավասարակշռված և համապարփակ մոտեցում Կովկասում փոխկապակցվածության հեռանկարների դիտարկմանը, ըստ որի՝ Հարավային Կովկասը տնտեսական համագործակցության թատերաբեմ է դառնում տարբեր շահեր ունեցող երկրների համար:** Տարածաշրջանային հաղորդակցության ուղիների ամբողջական ապաշրջափակումը կհամապատասխանի Հարավային Կովկասի երեք երկրների, Նրանց հարևանների և միջազգային գործընկերների շահերին: Դա կարող է Հարավային Կովկասը դարձնել ոչ թե սրված մրցակցության, այլ համագործակցության թատերաբեմ: Եվ, որ ամենակարևորն է, այն կարող է ազատության լրացուցիչ աստիճան հաղորդել Հարավային Կովկասի երկրներին և ձևավորել տարածաշրջանային ինքնություն, ինչը տարածաշրջանին պակասում է Խորհրդային Միության փլուզումից ի վեր:



ԱՊՐԻ Արմենիայի մասին

ԱՊՐԻ Արմենիան անկախ և անկուսակցական վերլուծական կենտրոն է, որի նպատակն է նպաստել տարածաշրջանային կայունությանը, կայուն զարգացմանն ու քաղաքացիական ներգրավվածությանը: Մեր առաքելությունն է փոխել Հայաստանի զարգացման հետազոծող առավել կայուն, ամուր և ժողովրդավար ապագայի ուղղությամբ:

Մեզ կարող եք հետևել [օնլայն](#), [LinkedIn](#)-ում և [Telegram](#)-ում: