

**Անահիտ Սերոբյան**

*Երևանի պետական համալսարանի  
քաղաքագիտության ամբիոնի հայցորդ  
Էլ. հասցե՝ anahitserobyan99@gmail.com*

DOI: 10.53614/18294952-2024.1-61

## **ԲԱՔՈՒ-ԹՔԻԼԻՍԻ-ԿԱՐՍ ԵՐԿԱԹՈՒՂՈՒ ՆՇԱՆԱԿՈՒԹՅՈՒՆԸ ԵՎ ԳՈՐԾԱՌՆԱԿԱՆ ԱՌԱՎԵԼՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԸ**

Հոդվածում քննարկում ենք Բաքու-Թբիլիսի-Կարս երկաթուղու կարևորությունն ու նշանակությունը, որը անխափան միացնում է Բաքու, Թբիլիսի և Կարս քաղաքները: Մենք վերլուծում ենք Բաքու-Թբիլիսի-Կարս երկաթուղու աշխարհաքաղաքական հետևանքները՝ հաշվի առնելով դրա դերը մասնակից երկրների ռազմավարական դիրքի բարձրացման և տարածաշրջանային ինտեգրման խթանման գործում: Թեմայի ուսումնասիրության հիմնական նպատակն է ուսումնասիրել և ընդգծել Բաքու-Թբիլիսի-Կարս երկաթուղու նշանակությունը՝ որպես փոխակերպող ենթակառուցվածքային նախագիծ, ինչպես նաև խորանալ երկաթուղու պատմական համատեքստում, գործառնական բարդություններով և աշխարհաքաղաքական հետևանքներով՝ ցույց տալով նրա դերը տարածաշրջանային կապի ամրապնդման, տնտեսական զարգացման խթանման և Ադրբեջանի, Վրաստանի և Թուրքիայի միջև դիվանագիտական համագործակցության զարգացման գործում:

**Հիմնաբառեր.** Բաքու-Թբիլիսի-Կարս երկաթուղի, ենթակառուցվածքային նախագիծ, ռազմավարական տրանսպորտային երթուղի, աշխարհաքաղաքական հետևանքներ, Հարավային Կովկաս, տրանսպորտային ցանց, տարածաշրջանային կապ:

## Ներածություն

2007 թվականի նոյեմբերի 21-ին Մարաբդայում (Հարավային Վրաստան) Ադրբեջանի, Վրաստանի և Թուրքիայի նախագահները հանդիսավորությամբ հայտնեցին Բաքու-Թբիլիսի-Կարս նոր երկաթուղու կառուցման մասին և ստորագրվեց եռակողմ համաձայնագիր: Ենթադրվում էր, որ այս նոր երկաթուղին մեծացնելու էր տրանսպորտային հնարավորությունները Հարավային Կովկասում և դիվերսիֆիկացնելու էր բեռների բնույթը, որոնք տեղափոխվում են այս երեք երկրների տարածքով: Իսկապես, Բաքու-Թբիլիսի-Ջեյհան (ԲԹՋ) նավթամուղի և Բաքու-Թբիլիսի-Էրզրում (ԲԹԷ) գազատարի իրականացումից հետո Բաքու-Թբիլիսի-Կարս երկաթուղին, որը հայտնի է նաև որպես Կարս-Ախալքալաք-Թբիլիսի-Բաքու երկաթուղի, պետք է ևս մեկ հնարավորություն լիներ Հարավային Կովկասը՝ որպես Եվրոպայի և Ասիայի միջև հիմնական տարանցիկ միջանցք դարձնելու համար:

Վրաստանի տարածքով Ադրբեջանի և Թուրքիայի միջև երկաթուղու նախագիծն առաջին անգամ քննարկվել էր 1993 թվականի հուլիսին, երբ փակվեց Հայաստանով անցնող Կարս-Գյումրի-Թբիլիսի երկաթգիծը: Այդ ժամանակ ֆինանսավորման բացակայության պատճառով այս նախագիծը քիչ թե շատ հետաձգվեց: Սակայն հանդիպումների ժամանակ Ադրբեջանի, Վրաստանի և Թուրքիայի նախագահները բազմիցս հիշատակել են երեք երկրների միջև երկաթուղու կառուցման հնարավորության մասին:

2007 թվականը վճռորոշ էր այդ նախագծի իրականացման համար. փետրվարին Թբիլիսիում Ադրբեջանը, Վրաստանը և Թուրքիան եռակողմ համաձայնագիր ստորագրեցին երկաթուղու կառուցման մեկնարկի մասին: Վրացական մասի համար այն սկսվեց Մարաբդայում 2007-ի նոյեմբերին, իսկ 2008-ի հուլիսին՝ Կարսում, թուրքական մասի համար: Ակնկալվում էր, որ երկաթուղին կբացվի 2011 թվականի վերջին, երկարությունը կկազմեր 826 կմ, իսկ առաջին փուլում այն կկարողանար տեղափոխել 1 մլն ուղևոր և 6,5 մլն տոննա բեռ: Այնուհետև այդ թողունակությունը կհասնի 3 միլիոն ուղևորի և ավելի քան 15 միլիոն տոննա բեռների: Ծրագրի ընդհանուր արժեքը կազմեց շուրջ 600 միլիոն դոլար, այդ թվում 422 միլիոն դոլարը ուղղվեց Կարսի և Ախալքալաքի միջև երկաթուղու կառուցմանը և Ախալքալաքի և Մարաբդայի միջև երկաթուղու վերականգնմանը:

## Մեթոդ

Հոդվածում կիրառվել են ժամանակագրական, պատմական և համեմատական մեթոդները: Ժամանակագրական մեթոդը օգտագործվել է դեպքերը դիտարկելու համար՝ հաշվի առնելով դրանց ժամանակագրական և տրամաբանական հաջորդականությունը: Պատմական մեթոդը թույլ է տալիս մեզ հետևել Թուրքիայի վարած քաղաքականության էվոլյուցիային, իսկ համեմատական մեթոդը մեզ թույլ տվեց համեմատել քաղաքական իրադարձությունները:

## Արդյունքներ և քննարկում

Բաքու-Թբիլիսի-Կարս երկաթուղու նախագծի պաշտոնական բացման արարողությունը տեղի ունեցավ 2017 թվականի հոկտեմբերի 30-ին Բաքվում՝ Ալյաթ նավահանգստում: Արարողությանը ներկա էին Թուրքիայի Հանրապետության նախագահ Ռեջեփ Թայիփ Էրդողանը, Ադրբեջանի Հանրապետության նախագահ Իլհամ Ալիևը, Ղազախստանի Հանրապետության վարչապետ Բակիտժան Սագինտանը, Ուզբեկստանի Հանրապետության վարչապետ Աբդուլլա Արիպովը և Վրաստանի Հանրապետության վարչապետ Գիորգի Կվիրիկաշվիլին (TURKPA, 2017):

Քարտեզ. «Բաքու-Թբիլիսի-Կարս երկաթուղի» (News Tbilisi, 2020).



Բաքու-Թբիլիսի-Կարս երկաթուղու նախագիծը ոչ միայն արագացրեց Եվրոպայի հետ ինտեգրման գործընթացը Եվրասիայում համագործակցության զարգացման միջոցով, այլև հիմք հանդիսացավ Արևելքի և Արևմուտքի միջև տնտեսական հարաբերությունների խթանման համար՝ ավելացնելով առևտրի ծավալը: Գծի ընդհանուր երկարությունը կազմում է 826 կմ (Wander-Lush, 2024):

Բաքու-Թբիլիսի-Կարս երկաթուղու նախագծի բացումից հետո և Մարմարայում բեռնափոխադրումների մեկնարկից հետո Միջին Ասիայի և Կովկասի երկրների միջև կապ հաստատվեց Եվրոպական և համաշխարհային շուկայի հետ:

Ադրբեջանի նախագահ Իլհամ Ալիևը հայտարարեց, որ երկաթգիծը «Ասիայի և Եվրոպայի միջև ամենակարճ և հուսալի կապն է»: Վրաստանի վարչապետ Գիորգի Կվիրիկաշվիլին էլ իր հերթին վստահություն հայտնեց, որ նոր երկաթուղին կտրուկ կփոխի ներկայիս տնտեսական իրականությունը: «Դա կմիացնի ոչ միայն մեր տնտեսությունները, այլ նաև մեր քաղաքացիներին, կբարելավի և կբարձրացնի նրանց բարեկեցությունը», – ասել էր Կվիրիկաշվիլին: Հոկտեմբերի 30-ին արված հայտարարության մեջ Եվրա-

միությունը երկաթուղու բացումն անվանեց «խոշոր քայլ Եվրամիությանը, Թուրքիային, Վրաստանին, Ադրբեջանին և Կենտրոնական Ասիային կապող տրանսպորտային փոխկապակցման գործում» (Regional Post, 2007):

Արևելք-Արևմուտք էներգետիկ միջանցքի իրականացումից հետո ԲԹԿ երկաթուղին, ըստ երևույթին, Հարավային Կովկասի քաղաքական էվոլյուցիայի ևս մեկ քայլ դարձավ: Արևելք-Արևմուտք էներգետիկ միջանցքի իրականացումը հիմք է դրել Ադրբեջանի, Վրաստանի և Թուրքիայի միջև տնտեսական և քաղաքական կապերի ընդլայնման համար: Տնտեսական մակարդակում 2000-ականների սկզբից սկսած այս երեք երկրների միջև առևտրի ծավալը մշտապես աճում էր: Ակնհայտ է, որ էներգետիկ միջանցքը մեծապես նպաստել է ապրանքաշրջանառության ծավալների ավելացմանը, և կասկած չկա, որ Բաքու-Թբիլիսի-Կարս երկաթուղին հետագայում էլ կնպաստի նման աճի: Քաղաքական մակարդակում 1999 թվականի նոյեմբերին ԲԹՋ գազատարի համար միջկառավարական համաձայնագրի ստորագրումը և 2003 թվականի հուլիսին Արևելք-Արևմուտք էներգետիկ միջանցքի հետ կապված Անվտանգության արձանագրությունը Ադրբեջանի, Վրաստանի և Թուրքիայի միջև ցույց տվեցին նախագծի կարևորությունը և նախագիծը հանգեցրեց այս պետությունների միջև քաղաքական կապերի աճին: Այսպիսով, տնտեսական մակարդակով համագործակցելու անհրաժեշտությունը ազդեց նրանց քաղաքական հարաբերությունների վրա:

Բաքու-Թբիլիսի-Կարս երկաթուղու կառուցումը նոր քայլ էր Հարավային Կովկասում Ադրբեջանի, Վրաստանի և Թուրքիայի ներգրավմամբ տարածաշրջանի հետագա զարգացման գործում:

ԲԹԿ երկաթուղին կարող է նաև նպաստել օտարերկրյա երկրների միջև տարածաշրջանային ինտեգրման բնույթի փոփոխությանը: Մինչև վերջերս նման ինտեգրումը հիմնականում հիմնված էր էներգակիրների տեղափոխման և դրա հետ կապված հարցերի վրա (օրինակ՝ խողովակաշարերի անվտանգություն): ԲԹԿ երկաթուղու կառուցումը թույլ տվեց այլ երկրների փոխել իրենց քաղաքական համագործակցության հիմքերը՝ այն կենտրոնացնելով բեռնափոխադրումների վրա, ինչպես նաև երեք պետությունների միջև կարևորվեց փորձի փոխանակումը: ԲԹԿ երկաթուղին Հին Մետաքսի ճանապարհի վերածննդի մի մասն է:

Խոսելով Բաքու-Թբիլիսի-Կարս երկաթուղու մասին, չենք կարող չանդրադառնալ նաև այն հարցին, թե արդյոք այսօր երկաթգիծը ծառայում է իր հիմնական նպատակին, ինչի համար կառուցվել է, արդյոք տեղափոխում է այնքան մարդ և բեռ, որքան նախատեսված է եղել. պետք է նշենք, որ երկաթուղու գործարկման առաջին փուլում նախատեսվում էր տեղափոխել 1 մլն ուղևոր և 6,5 մլն տոննա բեռ, իսկ մինչև 2034 թվականը այս թվերը հասցնել մինչև 3 միլիոն ուղևորի և 17 միլիոն տոննա բեռնափոխադրման:

Ներկայումս Բաքու-Թբիլիսի-Կարս երկաթուղին օգտագործվում է բեռնափոխադրումների համար դեպի Թուրքիա, Ռուսաստան, Չինաստան, Վրաստան, Ադրբեջան, Ղազախստան, Թուրքմենստան, Տաջիկստան և Ուզբեկստան: Օրինակ, երկաթգծով 4700 կիլոմետր հեռավորությամբ Թուրքիա-

յի և Ղազախստանի միջև փոխադրումը կարող է ավարտվել 180 ժամում՝ կախված Կասպից ծովի իրավիճակից: Թուրքիայի, Ադրբեջանի և Ղազախստանի միջև շաբաթական երեք գնացք է գործում: Թուրքիայի պետական երկաթուղային կազմակերպության՝ Թուրքիայի պետական երկաթուղիների (TCDD) և Ղազախստանի ազգային երկաթուղային ընկերության (KTZ Express JSC) միջև կնքվել է պայմանագիր՝ երկաթգծով արտահանման փոխադրումները մեծացնելու նպատակով:

Մյուս կողմից, շաբաթական մեկ բլոկ կոնտեյներային գնացք է անցնում Չինաստանից դեպի Թուրքիա: Այս համատեքստում ամենակարևոր փաստն այն է, որ 2019 թվականին Չինաստան-Եվրոպա առաջին գնացքը՝ բաղկացած 42 վագոն-կոնտեյներներից, օգտվել է Բաքու-Թբիլիսի-Կարս երկաթուղուց: Սա առաջին գնացքն էր Չինաստանից Եվրոպա, որն անցավ Միջին միջանցքով՝ «Երկաթե մետաքսի ճանապարհով», ինչպես նաև առաջին միջազգային բեռնատար գնացքը, որն անցավ Սարմարայի թունելով: Այստեղ կարող ենք նաև նշել, որ 2019 թվականի մայիսին Թուրքիան, Ադրբեջանը և Ռուսաստանը Բաքու-Թբիլիսի-Կարս երկաթուղու հետ կապված փոխըմբռնման հուշագիր ստորագրեցին: Նշված փաստաթղթի համաձայն՝ նախատեսվում էր կարճաժամկետ կտրվածքով փոխադրել 1 մլն տոննա ածուխ, հացահատիկ և մետաղ, իսկ միջնաժամկետում՝ 3-5 մլն տոննա Ռուսաստանի և Թուրքիայի միջև (HABERTURK, 2019):

Շահագործման օրվանից մինչև 2020 թվականի մայիսը երկաթուղին 240 հազար տոննա թուրքական բեռ է փոխադրվել 5250 բեռնարկերով, իսկ COVID-19-ի ի հայտ գալուն պես՝ երկաթուղու պահանջարկը սկսվեց մեծանալ, քանի որ երկաթուղին բարձր մակարդակի անվտանգությամբ տրանսպորտային միջոց է համարվում: Սա իր դրական ազդեցությունը թողեց Թուրքիայի տնտեսության վրա և Թուրքիայի կառավարությունը երկաթգծով իր բեռնափոխադրումների ծավալի մեծացրեց՝ հասցնելով օրական 3500 տոննայի (CNN TURK, 2020):

Երկաթուղու համար կարևոր իրադարձություններից էր այն, որ 2024 թվականի մայիսի 20-ից բեռնատար գնացքները կսկսեն աշխատել Բաքու-Թբիլիսի-Կարս նորացված երկաթուղային գծով, քանի որ Վրաստանով անցնող երկաթուղային գծի 184 կիլոմետրանոց հատվածի վերանորոգման և ընդլայնման աշխատանքները ավարտվել են (BUSINESS INSIDER GEORGIA, 2024): Այս բարելավումները նպատակ ունեն երկաթուղու կարգավիճակը հասցնել տարածաշրջանի հիմնական բեռնափոխադրումների՝ ավելացնելով դրա թողունակությունը մինչև 5 միլիոն տոննա մեկ տարվա կտրվածքով: Ակնկալվում է, որ այս ընդլայնումը զգալիորեն կբարելավի Չինաստանից և Կենտրոնական Ասիայի երկրներից Ադրբեջանի տարածքով Եվրոպա բեռների առաքման արդյունավետությունը:

Տարանցիկ բեռների աճող ծավալը, որն ավելի քան կրկնապատկվել է վերջին տարիներին՝ հասնելով 6,8 միլիոն տոննայի 2023 թվականին, ընդգծում է Բաքու-Թբիլիսի-Կարս երկաթուղու՝ որպես առանցքային տրանսպորտային միջանցքի աճող նշանակությունը: Այս երթուղու երկայնքով ուժեղաց-

ված ակտիվությունը ընդգծում է դրա կարևոր դերը Եվրասիայում բեռնափոխադրումների դյուրացման գործում:

Չենք կարող չանդրադառնալ այն հանգամանքին, որ Ամերիկայի միացյալ Նահանգները և Եվրամիությունը հրաժարվեցին ֆինանսավորել Բաքու-Թբիլիսի-Կարս երկաթուղին, չնայած նրան, որ ԱՄՆ, և ԵՄ նախկինում ֆինանսավորել էին Բաքու-Թբիլիսի-Ջեյհան և Բաքու-Թբիլիսի-Էրզրում խողովակաշարերը: Իրոք, Միացյալ Նահանգները հսկայական դեր է խաղացել ԲԹՁ խողովակաշարի ֆինանսավորման գործում՝ այդ առիթով մոբիլիզացնելով իր ֆինանսական պետական գործակալությունները: Եվրոպական միության աջակցությամբ իրականացվող ԻՆՈԳԵՅԹ (INOGATE) ծրագիրը նույնպես ֆինանսավորել է Բաքու-Թբիլիսի-Էրզրում խողովակաշարը: Այսպիսով, քանի որ այս երկու խողովակաշարերն անցնում են Հայաստանը շրջանցելով, տարանցիկ պետությունները կարծում էին, որ այն փաստը, որ Բաքու-Թբիլիսի-Կարս երկաթուղին նույնպես անցնում է այդ երկիրը շրջանցելով, խնդիր չի լինի Եվրոպական և ամերիկյան ֆինանսավորում ստանալու համար: Ի հակադրություն, 2005 թվականի հոկտեմբերին Եվրահանձնաժողովը վճռականորեն հրաժարվեց ֆինանսավորել նման նախագիծը ՏՐԱՍԵԿԱ (TRACECA) ծրագրի շրջանակներում՝ աջակցելով Կարս-Գյումրի-Թբիլիսի երկաթուղու վերականգնմանը, այլ ոչ թե Հայաստանը շրջանցող նոր երկաթուղու կառուցմանը: Ինչ վերաբերում է ԱՄՆ վարչակազմին, ապա Հայաստանն օգտագործել է Վաշինգտոնում իր ուժեղ լոբբիները, ինչպիսիք են ԱՐՄԵՆՓԱԿԸ կամ Ամերիկայի Հայաստանի ազգային կոմիտեն, որպեսզի ձնշում գործադրի ԱՄՆ Կոնգրեսի վրա Բաքու-Թբիլիսի-Կարս երկաթուղու ֆինանսավորման հարցում:

Բաքու-Թբիլիսի-Կարս երկաթգծի կառուցման սկզբում Վրաստանը հստակ չէր կարողանում կողմնորոշվել մասնակցել Բաքու-Թբիլիսի-Կարս երկաթուղու կառուցմանը, թե ոչ: Իսկապես, վերջինս մրցակցելու է Սև ծովի վրացական նավահանգիստների հետ՝ Ասիայից Եվրոպա բեռներ փոխադրելու համար: Ադրբեջանը և Թուրքիան ակտիվորեն լոբբինգ էին իրականացնում երկաթուղու կառուցման հարցում Թբիլիսիի համաձայնությունը ստանալու համար: Ադրբեջանը Վրաստանին վարկ տվեց և հիշեցրեց Թբիլիսիին իր օգնության մասին 2006 թվականին ռուսական գազային շրջափակման ժամանակ, մինչդեռ Թուրքիան առաջարկեց Շահ Դենիզ հանքավայրից գազի արտահանման իր մասնաբաժնի մի մասը: Այդ լոբբինգն արդյունավետ էր: Վրաստանը վերջապես համաձայնեց նոր երկաթուղու կառուցմանը: Սակայն 2008թ. ամռանը Հարավային Կովկասում տեղի ունեցած քաղաքական իրադարձությունների հետ կապված եղան որոշակի խնդիրներ: 2008 թվականի օգոստոսին ռուս-վրացական պատերազմից հետո ադրբեջանական ՍՈԿԱՐ (SOCAR) նավթային ընկերությունը բանակցություններ սկսեց վարել Ռուսաստանի հետ Բաքու-Նովոռոսիյսկ նավթատարի թողունակության ավելացման շուրջ, որպեսզի կանխվի Վրաստանը հատող խողովակաշարերի ցանկացած փակում: Ավելին, չնայած Հայաստանի և Թուրքիայի միջև բանակցությունները վաղուց էին ընթանում, 2008թ. սեպտեմբեր-

րի 6-ին Թուրքիայի նախագահ Աբդուլլահ Գյուլի Երևան կատարած այցը կարևոր էր, քանի որ Անկարան մեծ հույսեր ուներ Վրաստանից Թուրքիայի տրանսպորտային կախվածության նվազեցման հետ կապված և պատահական չէ, որ Թուրքիայի տրանսպորտի նախարար Բինալի Յըլդըրըմը հայտարարել էր, որ «Բաքու-Թբիլիսի-Կարս երկաթուղին ոչ մի դեպքում Հայաստանը բացառող նախագիծ չէ՝ հաշվի առնելով, որ Երևանը մի օր կարող է մասնակցել նախագծին» (Azertag, 2017): Նույնիսկ, եթե ԲԹԿ երկաթուղու կառուցումը չէր վիճակվում, այս ամենը ցույց տվեց, որ Թուրքիան կարծես կորցրել էր վստահությունը իր վրացի հարևանի նկատմամբ: Այս տեսանկյունից, 2008-ի օգոստոսի իրադարձությունները կարևոր հետևանքներ ունեցան տարածաշրջանայնացման և, հետևաբար, Բաքու-Թբիլիսի-Կարս երկաթուղու հնարավոր աշխարհաքաղաքական ազդեցության համար:

Ինչ վերաբերում է Բաքու-Թբիլիսի-Կարս երկաթուղու իրականացմանը, այլ ոչ թե երկաթուղու սիմվոլիզմին, պետք է նշենք, որ ամենակարևոր ասպեկտը երկաթուղու տնտեսական և քաղաքական ազդեցությունն էր յուրաքանչյուր պետության համար: Ադրբեջանին անդրադարձաբերելով կարող ենք ասել, որ ցանկանում էր դառնալ խոշոր տարանցիկ հանգույց Եվրոպայի և Կենտրոնական Ասիայի միջև առևտրային փոխադրումներում: Ադրբեջանը նաև այն երկիրն է, որն ամենամեծ օգուտը ուներ Բաքու-Թբիլիսի-Կարս երկաթուղուց, քանի որ երկաթուղին Ադրբեջանի տարածքում ամենաերկարն է և Ադրբեջանը մեծ շահույթ կստանար այդ փաստից: Վրաստանի համար Բաքու-Թբիլիսի-Կարս երկաթուղին մեծ անհրաժեշտություն էր Եվրոպա քիչ թե շատ անկախ մուտքի համար: Իսկապես, միակ գոյություն ունեցող երկաթուղին, որը Թբիլիսիից Եվրոպա է տանում, անցնում է Աբխազիայով, իսկ հետո՝ ՌԴ-ով: 2008 թվականի օգոստոսին, Աբխազիայում տեղի ունեցող իրադարձություններից հետո և Աբխազիայի անկախությունից հետո, Բաքու-Թբիլիսի-Կարս երկաթուղին դարձավ միակ երկաթուղային հաղորդակցությունը Եվրոպայի և Վրաստանի միջև: Թուրքիայի համար այս երկաթուղին նոր քայլ էր ներկայացնում երկիրը Եվրոպայի և Ասիայի միջև հանգույց սահմանելու հարցում: Թուրքիան նաև ձգտում էր ավելի հեշտ մուտք գործել Կենտրոնական Ասիա՝ Թուրքիայի առևտրային հաշվեկշիռը մեծացնելու համար:

Չնայած Հարավային Կովկասում վերջին քաղաքական զարգացումներին և Վրաստանի, Ադրբեջանի ու Թուրքիայի տարածաշրջանայնացման առանձնահատկություններին, Բաքու-Թբիլիսի-Կարս երկաթուղին զգալի ներդրում ուներ տարածաշրջանի զարգացման գործում: Այն նաև մեծացնում էր այս տարածաշրջանի անկախությունը ինչպես Իրանի, այնպես էլ Ռուսաստանի նկատմամբ: Իսկապես, Բաքու-Թբիլիսի-Կարս երկաթուղին մրցակցել էր իրանական Ռազի-Սարախս երկաթուղու հետ, որը կապում է Եվրոպան և Ասիան: Դա ավելի կարճ ճանապարհ էր, ինչպես նաև ավելի անվտանգ ճանապարհ, եթե Վրաստանում քաղաքական իրավիճակը կայունանար: Բաքու-Թբիլիսի-Կարս երկաթուղին այլընտրանք էր նաև Տրանսսիբիրյան մայրուղուն, որն անցնում էր Ռուսաստանից Չինաստան՝ շրջանցելով Հարավա-

յին Կովկասը և Կենտրոնական Ասիան: Նաբուկո գազատարի նախագծի հետ կապված, որը նախատեսում էր Կենտրոնական Ասիայի գազը տեղափոխել Եվրոպա՝ շրջանցելով Ռուսաստանը, Բաքու-Թբիլիսի-Կարս երկաթուղին, կարծես, Կենտրոնական Ասիայում ռուսական ազդեցությունը նվազեցնելու ևս մեկ փորձ էր:

Այդ հեռանկարում ԲԹԿ երկաթուղին Թուրքիային կապահովեր անարգել մուտք դեպի այդ տարածաշրջան: Դա նաև հնարավորություն կտար Կենտրոնական Ասիայի երկրներին նվազեցնել իրենց կախվածությունը Ռուսաստանից դեպի Եվրոպա և Եվրոպայից ապրանքների դեպի հետ արտահանման և ներմուծման գործում: Օրինակ՝ Ղազախստանն արդեն հայտնել էր իր խորը հետաքրքրությունը ԲԹԿ երկաթուղու նկատմամբ՝ պլանավորելով այդ երկաթուղով տարեկան ավելի քան 5 միլիոն տոննա հացահատիկ տեղափոխել Եվրոպա:

Այսպիսով, Բաքու-Թբիլիսի-Կարս երկաթուղին ոչ միայն նպաստում էր տարածաշրջանի հետագա ինտեգրմանը, այն նաև մասնակցում էր Կենտրոնական Ասիայի մերձեցմանը Եվրոպային և, հետևաբար, խաթարում էր Ռուսաստանի դիրքերը Եվրասիայում՝ որպես Եվրոպայի և Չինաստանի միջև հիմնական տարանցիկ երկիր: Ի վերջո, այս երկաթուղու շտրիկով տարածաշրջանը դառնալու էր հիմնական տրանսպորտային միջանցքը Եվրոպայի և Ասիայի միջև, ինչը կնվազեցներ Ռուսաստանի նշանակությունը Եվրասիական առևտրում:

Հետևաբար, Հարավային Կովկասում այդ սուբյեկտների միջև մրցակցություն գոյություն ունի ոչ միայն տնտեսական մակարդակում, այլև քաղաքական և անվտանգության ոլորտում: Այս պայմաններում Բաքու-Թբիլիսի-Կարս երկաթուղու կառուցումը խորացնել էր աշխարհաքաղաքական առանցքների ձևավորումը Հարավային Կովկասում: Օրինակ, Հայաստանը, որն արդեն խորը կապեր ուներ Ռուսաստանի հետ, ձգտում էր ընդլայնել իր առանց այն էլ սերտ համագործակցությունն Իրանի հետ: Սակայն այդ պահին այդ համագործակցությունը չէր վերաճել մրցակցության, և տարածաշրջանի գործող անձինք միմյանց թշնամիներ չէին համարում, բացառությամբ Հայաստանի և Ադրբեջանի: Նրանցից էր կախված խուսափել սցենարից, որի դեպքում նման մրցակցությունը կվերածվի դրամատիկ մրցակցության, որը կհանգեցնի Հարավային Կովկասում ավելի ու ավելի շատ հակամարտությունների:

Չենք կարող չնշել, որ Բաքու-Թբիլիսի-Կարս երկաթուղին աշխարհաքաղաքական կարևոր ազդեցություն ունեցավ Հարավային Կովկասի տարածաշրջանի վրա: Այն նաև նպաստեց Բաքվի, Անկարայի և Թբիլիսիի տարածաշրջանի հետագա ինտեգրմանը: Սա արտացոլում էր այս տարածաշրջանայնացման առանձնահատկությունները, որոնք, ըստ էության, հիմնված էին տնտեսական խնդիրների վրա և զարգանում էին ի հեճուկս կոնյունկտուրային շահերի: Չնայած Հարավային Կովկասում վերջին քաղաքական զարգացումներին, ԲԹԿ երկաթուղին, ամենայն հավանականությամբ, արագացրեց պոտենցիալ մրցակցող աշխարհաքաղաքական առանցքների ի հայտ



գալն այս տարածաշրջանում:

Խոսելով Բաքու-Թբիլիսի-Կարս երկաթուղու մասին, պետք է նաև անդրադառնանք այն հանգամանքին, թե երկաթուղին ինչպիսի ազդեցություն է թողնում տարածաշրջանի մյուս երեք պետությունների՝ Հայաստանի, ՌԴ-ի և Իրանի վրա: Հայաստանը, որը դիվանագիտական հարաբերություններ չունի Թուրքիայի հետ և լարված հարաբերություններ ունի Ադրբեջանի հետ, Բաքու-Թբիլիսի-Կարս երկաթուղին դիտարկում է որպես տարածաշրջանային ռազմավարության մի մաս, որը մեկուսացնում է Հայաստանը տնտեսապես և ռազմավարական առումով: Երկաթուղին շրջանցելով Հայաստանը, ամրապնդում է այս մեկուսացումը՝ ստեղծելով ուղիղ երթուղի Ադրբեջանի և Թուրքիայի միջև Վրաստանի տարածքով, դրանով իսկ ամբողջությամբ շրջանցելով Հայաստանը: Կարող ենք ասել, որ նման ենթակառուցվածքային նախագծերը խորացնում են Հայաստանի մեկուսացումը և բարդացնում տարածաշրջանային ինտեգրման ջանքերը:

Անդրադառնանք Իրանին. Իրանը ձգտում է պահպանել և ուժեղացնել իր ազդեցությունը Հարավային Կովկասում: Բաքու-Թբիլիսի-Կարս երկաթուղին, շրջանցելով Իրանը և Հայաստանը, սահմանափակում է Իրանի դերը տարածաշրջանային տրանսպորտային ցանցերում: Այնուամենայնիվ, Իրանը շարունակում է իր շահերը հետապնդել այլ նախագծերի միջոցով, ինչպիսին է Հյուսիս-Հարավ միջազգային տրանսպորտային միջանցքը, որի նպատակն է կապել Հնդկաստանը, Իրանը և Ռուսաստանը՝ այլընտրանքային ճանապարհի ապահովելով դեպի եվրոպական շուկաներ: Իրանը լավ հարաբերություններ է պահպանում Հայաստանի հետ և նրան դիտարկում է որպես ռազմավարական դաշնակից մի տարածաշրջանում, որտեղ Իրանն ունի սահմանափակ բարեկամական գործընկերներ:

Իսկ ինչ վերաբերում է Ռուսաստանին, պետք է նշենք, որ Ռուսաստանը պատմականորեն գերիշխող տերություն է եղել Հարավային Կովկասում: Բաքու-Թբիլիսի-Կարս երկաթուղին, որին աջակցում են Թուրքիան և Ադրբեջանը, մարտահրավեր է Ռուսաստանի համար: Բայց Ռուսաստանն էլ իր հերթին աջակցում է այլընտրանքային տրանսպորտային ուղիները, որոնք ներառում են Հայաստանը, օրինակ՝ Հյուսիս-Հարավ միջանցքը, որի նպատակն է Հայաստանի միջոցով Ռուսաստանը կապել Իրանին և Հնդկաստանին:

Եվ Իրանը, և՛ Ռուսաստանը շահագրգռված են տարածաշրջանում Արևմուտքի ազդեցությանը հակակշռելու հարցում, իսկ Բաքու-Թբիլիսի-Կարս երկաթուղին աջակցություն ստանալով Արևմուտքից դարձել է այս աշխարհաքաղաքական մրցակցության մի մասը:

Այսպիսով՝ կարող ենք ասել, որ Բաքու-Թբիլիսի-Կարս երկաթուղին ընդգծում է Հարավային Կովկասի տարածաշրջանի աշխարհաքաղաքական բարդությունները, որտեղ Հայաստանը ձգտում է հաղթահարել մեկուսացումը ռազմավարական դաշինքների միջոցով, մինչդեռ Իրանը և Ռուսաստանը աշխատում են պահպանել իրենց ազդեցությունը և աջակցել Հայաստանին տարածաշրջանային մրցակցության գործում:

Այժմ կարող ենք փորձել հասկանալ, թե ինչ առավելություններ ուներ Բաքու-Թբիլիսի-Կարս երկաթուղին Ադրբեջանի, Վրաստանի և Թուրքիայի համար:

Առաջինը անդրադառնալով Ադրբեջանին, իհարկե, կարող ենք ասել, որ Բաքու-Թբիլիսի-Կարս երկաթգիծը մի քանի ռազմավարական և տնտեսական շահեր ունի, դրանք են՝

- **Տրանսպորտային երթուղիների դիվերսիֆիկացում** – Երկաթուղին Ադրբեջանին այլընտրանքային երթուղի է տրամադրում իր ապրանքները միջազգային շուկաներ փոխադրելու համար՝ նվազեցնելով Ռուսաստանի տարածքով ավանդական երթուղիների կախվածությունը: Այս դիվերսիֆիկացիան բարձրացնում է Ադրբեջանի տրանսպորտային անվտանգությունը և նվազեցնում խափանումների վտանգը:
- **Մուսք դեպի եվրոպական շուկաներ** – Երկաթուղին Ադրբեջանին ապահովում է ուղիղ ելք դեպի եվրոպական շուկաներ Թուրքիայի և Վրաստանի միջոցով՝ շրջանցելով Ռուսաստանը: Սա նոր առևտրային հնարավորություններ է բացում և ամրապնդում է Ադրբեջանի տնտեսական կապերը Եվրոպայի հետ:
- **Տարածաշրջանային ինտեգրում և համագործակցություն** – Ադրբեջանը, մասնակցելով երկաթուղու նախագծին, ամրապնդում է իր կապերը հարևան երկրների, մասնավորապես Վրաստանի և Թուրքիայի հետ: Սա նպաստում է տարածաշրջանային ինտեգրմանը և համագործակցությանը, կայունության և տնտեսական զարգացման խթանմանը Հարավային Կովկասի տարածաշրջանում:
- **Տնտեսական աճի խթանում** – Երկաթուղին խթանում է Ադրբեջանում տնտեսական աճը՝ նպաստելով ապրանքների և մարդկանց տեղաշարժին, ստեղծելով զբաղվածության հնարավորություններ և ներգրավելով ներդրումներ տրանսպորտային ենթակառուցվածքներում:
- **Էներգիայի փոխանցում** – Բացի ապրանքներից, ԲԹԿ երկաթգիծը նաև նպաստում է էներգառեսուրսների, օրինակ՝ նավթի և գազի տարանցմանը Ադրբեջանից միջազգային շուկաներ: Սա մեծացնում է Ադրբեջանի դերը՝ որպես էներգակիրների տարանցիկ երկիր և ամրապնդում է նրա դիրքերը համաշխարհային էներգետիկ շուկայում:
- **Ռազմավարական նշանակություն** – ԲԹԿ երկաթուղին բարձրացնում է Ադրբեջանի ռազմավարական նշանակությունը՝ որպես Եվրոպան և Ասիան կապող առանցքային տրանսպորտային հանգույց: Սա բարձրացնում է Ադրբեջանի աշխարհաքաղաքական նշանակությունը և մեծացնում նրա ազդեցությունը տարածաշրջանում:

Վրաստանին անդրադառնալով, կարող ենք առանձնացնել մի քանի կետեր, դրանք են՝

- **Ամուր կապեր** – Բաքու-Թբիլիսի-Կարս երկաթուղին Վրաստանին ապահովում է ուղիղ երկաթուղային կապ Ադրբեջանի և Թուրքիայի

հետ՝ շրջանցելով Ռուսաստանը. սա նվազեցնում է կախվածությունը ռուսական տրանսպորտային ուղիներից, ինչը վճռորոշ է Վրաստանի ինքնիշխանության և տնտեսական անկախության համար:

- **Առևտրապրնտեսական կապեր** – Երկաթուղին Վրաստանի համար բացում է նոր առևտրային ուղիներ՝ հեշտացնելով բեռնավոխադրումները Եվրոպայի և Ասիայի միջև: Այն բարձրացնում է Վրաստանի դերը որպես տարանցիկ երկիր և խթանում է նրա տնտեսությունը տարանցման վճարների, առևտրի ավելացման և ներդրումային հնարավորությունների միջոցով:
- **Տարածաշրջանային ինտեգրում** – Բաքու-Թբիլիսի-Կարս երկաթուղին ամրապնդում է Վրաստանի դիրքերը՝ որպես տարածաշրջանային կապի նախաձեռնություններում առանցքային խաղացողի: Նման նախագծերին մասնակցելով՝ Վրաստանը խորացնում է իր կապերը հարևան երկրների հետ և նպաստում տարածաշրջանային կայունության ու համագործակցությանը:
- **Ենթակառուցվածքների զարգացում** – Երկաթուղու կառուցումն ու պահպանումը նպաստում են Վրաստանում ենթակառուցվածքների զարգացմանը, աշխատատեղերի ստեղծմանը և տնտեսական աճի խթանմանը, հատկապես երկաթուղային ճանապարհի երկայնքով գտնվող շրջաններում:
- **Էներգետիկ անվտանգություն** – Երկաթուղին նաև ազդեցություն ունի էներգետիկ անվտանգության վրա: Այն ապահովում է Ադրբեյջանից եկող էներգառեսուրսների, ինչպիսիք են նավթն ու գազը, փոխադրման այլընտրանքային ճանապարհ՝ նվազեցնելով Վրաստանի խոցելիությունը էներգակիրների մատակարարման խափանումների նկատմամբ:
- **Ջրուսաշրջություն և մշակութային համագործակցություններ** – Բաքու-Թբիլիսի-Կարս երկաթուղու միջոցով բարելավված կապերը նպաստում են զբոսաշրջությանն ու մշակութային համագործակցություններին Վրաստանի, Ադրբեյջանի և Թուրքիայի միջև: Սա կարող է հանգեցնել զբոսաշրջության եկամուտների ավելացմանը և ներգրավված երկրների միջև մշակութային ավելի մեծ փոխըմբռնմանը և համագործակցությանը:

Պետք է նշենք, որ Բաքու-Թբիլիսի-Կարս նախագծին Թբիլիսին մեծ կարևորություն էր տալիս. քանի որ այն ռազմավարական նշանակություն ունի, որը Վրաստանին թույլ է տալիս Թուրքիայի տարածքով մուտք գործել համաշխարհային, մասնավորապես եվրոպական շուկա: Վրաստանի արտգործնախարար Գ. Բեժուաշվիլին նշել էր, որ Վրաստանի համար կարևոր է, որ հնարավորինս շատ տրանսպորտային հաղորդակցություններ ունենան հարևան երկրների հետ: Նա նաև վստահեցրել է Երևանին, որ նախագիծը չի հանգեցնի Հայաստանի հետագա մեկուսացմանը, այլ, ընդհակառակը, կնպաստի տարածաշրջանային համագործակցության ընդլայնմանը և տարածաշրջանի բոլոր երեք երկրների եվրոպական ինտեգրմանը (Dudnik, 2013, էջ 5):

Խոսելով Թուրքիայի համար Բաքու-Թբիլիսի-Կարս երկաթգծի կարևորության մասին, պետք է առանձնացնենք հետևյալ կետերը՝

- **Առևտրային և փնտրասական առավելություններ** - Բաքու-Թբիլիսի-Կարս երկաթուղին Թուրքիային ապահովում է ուղիղ երկաթուղային կապ դեպի Ադրբեջան և Վրաստան՝ առաջարկելով այլընտրանքային և ավելի կարճ ճանապարհ Եվրոպայի և Ասիայի միջև բեռնափոխադրումների համար: Սա մեծացնում է Թուրքիայի դերը՝ որպես հիմնական տարանցիկ երկիր և խթանում է նրա տնտեսությունը առևտրի և տրանսպորտային վճարների ավելացման միջոցով:
- **Էներգիայի փարանցում** - Թուրքիան մեծ օգուտներ ունի երկաթուղուց, որը հեշտացնում է էներգամետալուրների, մասնավորապես նավթի և գազի տարանցումը Ադրբեջանից միջազգային շուկաներ: Սա ամրապնդում է Թուրքիայի դիրքերը որպես էներգետիկ տարանցիկ հանգույց և ուժեղացնում է նրա էներգետիկ անվտանգությունը:
- **Տարածաշրջանային կապ** - Բաքու-Թբիլիսի-Կարս երկաթուղին ուժեղացնում է Թուրքիայի կապը Հարավային Կովկասի տարածաշրջանի իր հարևան երկրների հետ: Այն նպաստում է տարածաշրջանային ինտեգրմանը և համագործակցությանը, խթանելով տարածաշրջանում կայունությունը և տնտեսական զարգացումը:
- **Ռազմավարական նշանակություն** - Երկաթուղին բարձրացնում է Թուրքիայի ռազմավարական նշանակությունը՝ որպես Եվրոպան և Ասիան կապող առանցքային տրանսպորտային միջանցք: Դա ամրապնդում է Թուրքիայի աշխարհաքաղաքական նշանակությունը և ուժեղացնում է նրա ազդեցությունը տարածաշրջանում:
- **Ենթակառուցվածքների զարգացում** - Երկաթուղին նպաստում է երկրում ենթակառուցվածքների զարգացմանը: Սա ստեղծում է աշխատատեղերի հնարավորություններ, խթանում է տնտեսական աճը և ընդլայնում Թուրքիայի ընդհանուր տրանսպորտային ցանցը:
- **Առևտրային ուղիների դիվերսիֆիկացում** - Երկաթուղին Թուրքիային առաջարկում է դիվերսիֆիկացված առևտրային ուղի, որը շրջանցում է ավանդական տարանցիկ ուղիները Ռուսաստանի և Իրանի միջով: Սա նվազեցնում է Թուրքիայի կախվածությունը հատուկ տրանսպորտային միջանցքներից և մեծացնում է նրա դիմադրողականությունը աշխարհաքաղաքական խափանումների նկատմամբ:

Բաքու-Թբիլիսի-Կարս (ԲԹԿ) երկաթուղու նախագիծը նշանակալի ենթակառուցվածքային նախաձեռնություն է, որը կապում է Ադրբեջանը, Վրաստանը և Թուրքիան: Ադրբեջանի համար այս երկաթուղին իր տնտեսության դիվերսիֆիկացման և նավթի ու գազի արտահանումից կախվածությունը նվազեցնելու ջանքերի կարևոր բաղադրիչն է: Այն ապահովում է ուղիղ երկաթուղային կապ Ադրբեջանի մայրաքաղաք Բաքվի և Թուրքիայի արևելյան սահմանների միջև՝ հեշտացնելով ապրանքների, այդ թվում՝ նավթի, գազի և այլ ապրանքների փոխադրումը, երկաթուղին նաև բարձրացնում է Ադր-

բեջանի ռազմավարական դիրքը՝ որպես տարանցիկ երկիր՝ ամրապնդելով նրա դերը տարածաշրջանային առևտրային և տրանսպորտային ցանցերում: Այս ամենը Ադրբեջանի համար նոր հնարավորություններ է բացում ընդլայնելու իր տնտեսական կապերը Թուրքիայի և տարածաշրջանի այլ երկրների հետ:

Երկաթուղին զգալի տնտեսական օգուտներ է տալիս Վրաստանին՝ ապահովելով ավելի արդյունավետ տրանսպորտային երթուղի Ասիայի և Եվրոպայի միջև տեղափոխվող ապրանքների համար: Այն ամրապնդում է Վրաստանի դիրքերը որպես առանցքային տարանցիկ երկրի՝ հեշտացնելով առևտուրը: Բացի այդ, երկաթուղին նպաստում է Վրաստանի ենթակառուցվածքների զարգացման ավելի լայն նպատակներին՝ բարելավելով կապը տարածաշրջանում և բարելավելով նրա մրցունակությունը որպես տարանցիկ հանգույց:

Թուրքիան կարող է շահել երկաթուղուց՝ ամրապնդելով իր դիրքը՝ որպես Եվրոպայի և Ասիայի միջև կարևոր տրանսպորտային կապ: Երկաթուղին Թուրքիային ուղիղ երկաթուղային կապ է ապահովում Կասպից ծովի տարածաշրջանի և Կենտրոնական Ասիայի հետ՝ շրջանցելով ավանդական ուղիները Ռուսաստանի և Իրանի միջով:

Երկաթուղին ուժեղացնում է Թուրքիայի դերը՝ որպես տարանցիկ միջանցք Եվրոպայի և Ասիայի միջև փոխադրվող ապրանքների համար՝ աջակցելով տարածաշրջանային լոգիստիկ հանգույց դառնալու նրա հավակնություններին: Այն նաև ընդլայնում է Թուրքիայի տնտեսական կապերը Ադրբեջանի և Վրաստանի հետ՝ խթանելով ավելի մեծ համագործակցություն:

Իսկ խոսելով երկաթուղու տարածաշրջանային նշանակության մասին, պետք է նշենք, որ Բաքու-Թբիլիսի-Կարս երկաթուղին ունի ավելի լայն աշխարհաքաղաքական ազդեցություն, մասնավորապես Հարավային Կովկասի տարածաշրջանի համատեքստում: Այն նպաստում է տարածաշրջանային կայունությանը և համագործակցությանը՝ խթանելով տնտեսական ինտեգրումը և ընդլայնելով տարածաշրջանի երկրների միջև կապը:

Երկաթուղին նպաստում է եվրասիական տրանսպորտային ավելի լայն ցանցի զարգացմանը՝ հեշտացնելով առևտուրն ու տարանցումը Եվրոպայի, Ասիայի և Մերձավոր Արևելքի միջև: Այն համահունչ է Եվրասիական մայրցամաքում ընդգրկող անխափան տրանսպորտային միջանցք ստեղծելու տեսլականին:

Ընդհանուր առմամբ, Բաքու-Թբիլիսի-Կարս երկաթուղու նախագիծը նշանակալի տնտեսական, ռազմավարական և աշխարհաքաղաքական նշանակություն ունի Ադրբեջանի, Վրաստանի, Թուրքիայի և ավելի լայն տարածաշրջանի համար: Այն ուժեղացնում է կապը, նպաստում է տնտեսական զարգացմանը և ամրապնդում է տարածաշրջանային համագործակցությունը՝ նպաստելով Հարավային Կովկասում և նրա սահմաններից դուրս կայունությանն ու բարգավաճմանը:

## Եզրակացություն

Այսպիսով, Հարավային Կովկասը մոտենում էր շրջադարձային կետին : Ավելի քան 15 տարի Ադրբեջանը, Վրաստանը և Թուրքիան իրականացրել էին տրանսպորտային նախագծեր, որոնք ընդլայնել էին նրանց համագործակցությունը: Բաքու-Թբիլիսի-Կարս երկաթուղին նոր քայլ էր այս գործընթացում, որը նպաստում էր ԱՀՊ երկրների միջև համագործակցության ավելի մեծ բազմազանությանը, որը մինչ այժմ սահմանափակվում էր էներգետիկ հարցերով: Սակայն Ռուսաստանի վճռական արձագանքը 2008 թվականի օգոստոսին Հարավային Օսիայի վրա Վրաստանի հարձակմանը ցույց տվեց, որ Ռուսաստանն այլևս չի հանդուրժի հետխորհրդային տարածքում իր ազդեցության որևէ խաթարում: Բաքվի, Անկարայի և Թբիլիսիի առջև դրված էր երկու տարբերակ՝ այն կարող էր շարունակել մեկուսացնել Հայաստանը և խաթարել Ռուսաստանի ազդեցությունը, բայց պատրաստվել ավելի վճռական արձագանքի, կամ կարող էր շարունակել իր ռեգիոնալացումը՝ միաժամանակ փորձելով Հայաստանին ներգրավել տարածաշրջանային խնդիրների լուծման մեջ: Եվ զարմանալի չէր Թուրքիայի նախագահ Աբդուլլահ Գյուլի այցը Երևան, քանի որ Թուրքիան Կովկասում կայունության և համագործակցության հարթակ ստեղծելու կոչ էր արել, ըստ երևույթին դա նշանակում էր, որ Բաքուն, Անկարան և Թբիլիսին ընտրել էին երկրորդ տարբերակը:

Եզրափակելով, կարող ենք ասել, Բաքու-Թբիլիսի-Կարս (ԲԹԿ) երկաթգիծը շատ կարևոր ձեռքբերում է տարածաշրջանային ենթակառուցվածքների զարգացման գործում, որն ունի լայնածավալ ազդեցություն մասնակից երկրների և դրանից դուրս: Իր ստեղծման օրվանից երկաթուղին հայտնվել է որպես կարևոր տրանսպորտային միջանցք՝ հեշտացնելով առևտուրը, ընդլայնելով կապերը և խթանելով տնտեսական զարգացումը Հարավային Կովկասում և Եվրասիական տարածաշրջաններում:

Ադրբեջանի, Վրաստանի և Թուրքիայի համատեղ ջանքերով Բաքու-Թբիլիսի-Կարս երկաթուղին հաղթահարել է բազմաթիվ մարտահրավերներ՝ դառնալով տարածաշրջանային համագործակցության և ինտեգրման խորհրդանիշ: Երկաթուղու բացումը նշանակալից իրադարձություն էր տրանսպորտային ծախսերի կրճատման, առևտրային ուղիների դիվերսիֆիկացման և էներգետիկ անվտանգության խթանման գործում՝ Կասպից և Սևծովյան տարածաշրջանների միջև ուղիղ երկաթուղային կապ ապահովելով:

Ստանդեղով Բաքու-Թբիլիսի-Կարս երկաթուղու ապագայի մասին, պետք է ասենք, որ երկաթուղին հսկայական ներուժ ունի խթանելու հետագա տնտեսական աճը, ներդրումներ ներգրավելու և ավելի մեծ տարածաշրջանային համագործակցություններ ձեռք բերելու համար: Քանի որ ենթակառուցվածքների բարելավումները շարունակվում են, և լոգիստիկ արդյունավետությունը մեծանում է, երկաթուղին պատրաստվում է ավելի ու ավելի առանցքային դեր խաղալ տարածաշրջանի սոցիալ-տնտեսական լանդշաֆտի ձևավորման գործում:

Այնուամենայնիվ, կարևոր է գիտակցել, որ Բաքու-Թբիլիսի-Կարս երկա-

թուղու պոտենցիալ հնարավորությունների լիարժեք իրացումը կախված է մնացած մարտահրավերների հաղթահարումից, այդ թվում՝ լոգիստիկ խոչընդոտները, կանոնակարգման ներդաշնակեցումը և աշխարհաքաղաքական անորոշությունները: Ավելին, կայուն զարգացման պրակտիկային պետք է առաջնահերթություն տրվի, որպեսզի երկաթուղու օգուտները հավասարաչափ բաշխվեն բոլոր շահագրգիռ կողմերի միջև, ներառյալ տեղական համայնքները:

Եզրափակելով, կարող ենք ասել, որ Բաքու-Թբիլիսի-Կարս երկաթուղին, բացի իր տրանսպորտային նշանակությունից, դարձավ ազգերի միջև համագործակցության խորհրդանիշ: Օգտագործելով ենթակառուցվածքային ներդրումների փոխակերպման ուժը՝ Բաքու-Թբիլիսի-Կարս երկաթուղին կարող է ծառայել որպես խաղաղության, բարգավաճման և ընդհանուր առաջընթացի կատալիզատոր Հարավային Կովկասում և նրա սահմաններից դուրս:

## Օգտագործված գրականության ցանկ

- Azertag: (2017). The Azerbaijan State News Agency. <https://azertag.az/en/>
- BUSINESS INSIDER GEORGIA: (2024). “Известно, когда поезда начнут курсировать по железнодорожной линии Баку–Тбилиси–Карс”. URL: <http://surl.li/pdivvk>
- CNN TURK: (2020). “Увеличена пропускная способность железнодорожной линии Баку–Тбилиси–Карс”. URL: <http://surl.li/yqbmux>
- HABERTURK: (2019). “По железнодорожной линии Баку–Тбилиси–Карс за два года перевезено 275 тысяч тонн грузов”. URL: <http://surl.li/yjgpb>
- News Tbilisi: (2020). “По ЖД Баку–Тбилиси–Карс впервые проехал экспортный поезд, направляющийся в Китай”. URL: <http://surl.li/ienjcz>
- Today.az: (2008). Turkish Transport Minister: “Baku-Tbilisi-Kars not Meant to Exclude Armenia”, September 13, 2008 URL: <http://www.today.az/news/politics/47519.html> (Մուտք՝ 26.02.2024)
- Dudnik, A. (2013). “The Baku-Tbilisi-Kars (BTK) railroad project in the geopolitics of the Central Caucasian countries, Turkey, and Russia//THE CAUCASUS & GLOBALIZATION. Vol. 7. Issue 1-2. էջ 65-73:
- Regional Post: (2017). “Baku-Tbilisi-Kars railway officially opened”. URL: <https://www.regionalpost.org/en/articles/baku-tbilisi-kars-railway-officially-opened.html>
- TURKPA: (2017). “The opening ceremony of the Baku-Tbilisi-Kars railway”. URL: <https://turkpa.org/news/671-the-opening-ceremony-of-the-baku-tbilisi-kars-railway>
- Wander-Lush: (2024). “Everything You Need to Know About the Baku Tbilisi Kars Railway”. URL: <https://wander-lush.org/baku-tbilisi-kars-railway-train/>

## References

- Azertag: (2017). The Azerbaijan State News Agency. <https://azertag.az/en/> (In Eng.)
- BUSINESS INSIDER GEORGIA: (2024).” *Izvestno, kogda poezda nachnut kursirovat po zheleznodorozhnoy linii Baku-Tbilisi-Kars*” [It is known when trains will start

- running on the Baku–Tbilisi–Kars railway line]. URL: <http://surl.li/pdivvk> (In Russ.)
- CNN TURK: (2020). “*Uvelichena propusknaya sposobnost zheleznodorozhnoy linii Baku–Tbilisi–Kars*” [The capacity of the Baku–Tbilisi–Kars railway line has been increased]. URL: <http://surl.li/yqbmux> (In Russ.)
- HABERTURK: (2019). “*Po zheleznodorozhnoy linii Baku–Tbilisi–Kars za dva goda perevezeno 275 tysyach tonn gruzov*” [275 thousand tons of cargo were transported along the Baku–Tbilisi–Kars railway line in two years]. URL: <http://surl.li/yjgpab> (In Russ.)
- News Tbilisi: (2020). “*Po ZhD Baku–Tbilisi–Kars vpervye proekhal eksportnyy poezd, napravlyayushchiysya v Kitay*” [An export train heading to China traveled along the Baku–Tbilisi–Kars railway for the first time]. URL: <http://surl.li/ienicz> (In Russ.)
- Today.az: (2008). Turkish Transport Minister: “Baku–Tbilisi–Kars not Meant to Exclude Armenia”, September 13, 2008 URL: <http://www.today.az/news/politics/47519.html> (In Eng.)
- Dudnik, A. (2013). “The Baku–Tbilisi–Kars (BTK) railroad project in the geopolitics of the Central Caucasian countries, Turkey, and Russia// *THE CAUCASUS & GLOBALIZATION*. Vol. 7. Issue 1–2. Eǵ 65–73: (In Eng.)
- Regional Post: (2017). “BAKU–TBILISI–KARS RAILWAY OFFICIALLY OPENED”. URL: <https://www.regionalpost.org/en/articles/baku-tbilisi-kars-railway-officially-opened.html> (In Eng.)
- TURKPA: (2017). “*The opening ceremony of the Baku–Tbilisi–Kars railway*”. URL: <https://turkpa.org/news/671-the-opening-ceremony-of-the-baku-tbilisi-kars-railway> (In Eng.)
- Wander–Lush: (2024). “*Everything You Need to Know About the Baku Tbilisi Kars Railway*”. URL: <https://wander-lush.org/baku-tbilisi-kars-railway-train/> (In Eng.)

**Анаит Серобян**

*Соискатель кафедры политологии Ереванского  
государственного университета  
Эл. адрес: anahitserobyana99@gmail.com*

## **ЗНАЧЕНИЕ И ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРЕИМУЩЕСТВА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ БАКУ–ТБИЛИСИ–КАРС**

В статье мы обсуждаем важность и значение железной дороги Баку–Тбилиси–Карс, которая беспрепятственно соединяет города Баку, Тбилиси и Карс. Мы анализируем геополитические последствия железной дороги Баку–Тбилиси–Карс, принимая во внимание ее роль в усилении стратегического положения стран–участниц и содействии региональной интеграции. Основная цель исследования темы – изучить и подчеркнуть значение железной дороги Баку–Тбилиси–Карс как преобразующего инфраструктурного проекта, а также углубиться в исторический контекст железной дороги, ее эксплуатационные сложности и геополитические последствия, показав ее роль в укреплении региональная связь, содействие экономическому развитию и продвижению Азербайджана, Грузии, а также развитию дипломатического сотрудничества



между Турцией.

**Ключевые слова:** Железная дорога Баку–Тбилиси–Карс, инфраструктурный проект, стратегический транспортный маршрут, геополитические последствия, Южный Кавказ, транспортная сеть, региональная связь.

**Anahit Serobyan**

*Ph.D. student of Political Science Department at*

*Yerevan State University*

*Email: anahitserobyan99@gmail.com*

## THE IMPORTANCE AND OPERATIONAL ADVANTAGES OF THE BAKU–TBILISI–KARS RAILWAY

In the article, we discuss the importance and significance of the Baku–Tbilisi–Kars railway, which seamlessly connects the cities of Baku, Tbilisi and Kars. We analyze the geopolitical implications of the Baku–Tbilisi–Kars railway, taking into account its role in enhancing the strategic position of participating countries and promoting regional integration. The main purpose of the topic study is to explore and highlight the significance of the Baku–Tbilisi–Kars railway as a transformative infrastructure project, as well as to delve into the railway’s historical context, operational complexities and geopolitical implications, showing its role in strengthening regional connectivity, promoting economic development and promoting Azerbaijan, Georgia and in the development of diplomatic cooperation between Turkey.

**Key words:** Baku–Tbilisi–Kars railway, infrastructure project, strategic transport route, geopolitical consequences, South Caucasus, transport network, regional connection.

Հոդվածը խմբագրություն է ներկայացվել՝ 2024թ. մայիսի 13-ին:

Հոդվածը հանձնվել է գրախոսման՝ 2024թ. մայիսի 17-ին:

Հոդվածն ընդունվել է տպագրության՝ 2024թ. հունիսի 11-ին: