ADKARS
Reconstruction and Development Agency of Armenia

22-60 Vardanants Str., 0070 Yerevan, Armenia
Phone: **+374-60-440211**

e-mail: **info@adkars.am**

TRIPP — ՄԱՅՐՑԱՄԱՔՆԵՐԻ ԽԱՉՄԵՐՈՒԿ

ՀՅՈՒՍԻՍԱՅԻՆ ՏՐԱՆՍԿԱՍՊՅԱՆ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱԷՆԵՐԳԵՏԻԿ ՄԻՋԱՆՑՔ

Հայաստանի և Հարավային Կովկասի ենթակառուցվածքային զարգացման ռազմավարական հայեցակարգ

2	1435 մմ	$1,12 մլրդ
միմյանց լրացնող միջանցք	երկաթուղային միասնական չափորոշիչ	տարանցման տարեկան առավելագույն գնահատական

Հայաստանի ապագա տրանսպորտային կապակցվածության գեղարվեստական պատկերացում. սա TRIPP-ի նախագծային երթուղին չէ։

ԱՄՓՈՓՈՒՄ

Նախագիծը՝ մեկ հայացքով

«Խաղաղության խաչմերուկը» և TRIPP-ը պատմական հնարավորություն են ստեղծում, որպեսզի Հայաստանը տնտեսական գոտիների միջև ընկած միջանկյալ տարածքից վերածվի Եվրասիայի լիարժեք ենթակառուցվածքային հանգույցի։

Առաջարկվում է Հարավային TRIPP-ը լրացնել հյուսիսային տրանսպորտաէներգետիկ ուղղությամբ՝ Ղազախ — Իջևան — Վանաձոր — Գյումրի — Կարս։ Հիմնական գաղափարն է նոր, բարձր թողունակությամբ երկաթուղին համատեղել էներգետիկ, թվային կապի և լոգիստիկ ծառայությունների ենթակառուցվածքների հետ։

1435 մմ	2 միջանցք	$1,12 մլրդ
նպատակային միասնական չափորոշիչ	Հարավային + Հյուսիսային	տարեկան համախառն տարանցում՝ առավելագույն սցենար

01 Պատմական հնարավորություն

Տասնամյակներ շարունակ փակ սահմաններն ու ընդհատված հաղորդակցությունները սահմանափակել են Հայաստանի աշխարհագրական առավելությունների օգտագործումը։ Ադրբեջանի և Թուրքիայի հետ կապերի բացումը հնարավորություն է տալիս նորովի սահմանել երկրի դերը միջազգային առևտրում։

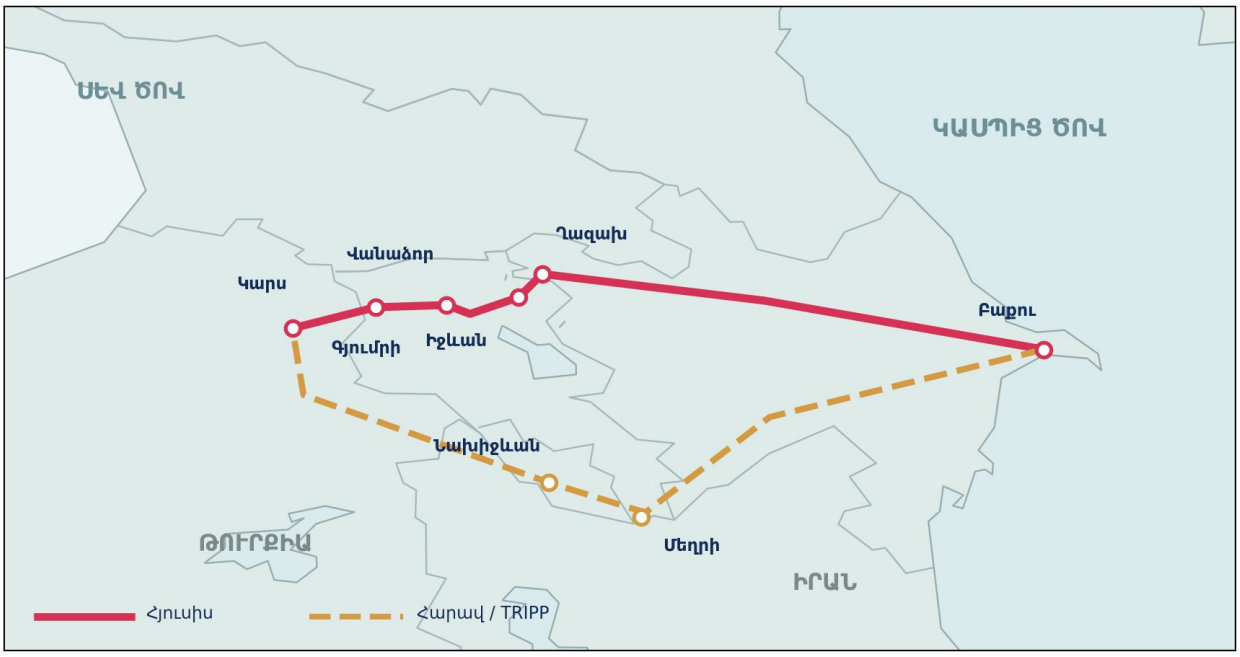
Հյուսիսային միջանցքը խաղաղության քաղաքական գաղափարը համալրում է տնտեսական բովանդակությամբ՝ տարանցիկ եկամուտներով, երկարաժամկետ համատեղ ներդրումներով և ենթակառուցվածքի անխափան աշխատանքի նկատմամբ երկրների փոխադարձ շահագրգռվածությամբ։

Հիմնական սկզբունք
Հայաստանը պետք է լինի այն երկիրը, որի տարածքով անցնում են միջազգային կարևորագույն հոսքերը, ոչ թե երկիր, որը գտնվում է դրանց կողքին։

Հայեցակարգը նախատեսված է մինչև 2050–2100 թվականներն ընդգրկող երկարաժամկետ հորիզոնի համար։ Այն միջպետական քննարկման առաջարկ է, ոչ թե ամբողջ համակարգի վերաբերյալ արդեն ընդունված որոշման հայտարարություն։

ՏԱՐԱԾԱՇՐՋԱՆԱՅԻՆ ՁԱՐՏԱՐԱՊԵՏՈՒԹՅՈՒՆ

02 Երկու միջանցք՝ միասնական համակարգ



Պատկեր 1. Երկու ուղղությունների սխեմատիկ տեղադրությունը։ Գծերը չեն ներկայացնում վերջնական ինժեներական երթուղին։

TRIPP-ի հարավային ուղղությունը: Ադրբեջանի հիմնական տարածքի կապը Նախիջևանի հետ Սյունիքով, տարածաշրջանային հաղորդակցությունների ապաշրջափակում, փոխվստահության ամրապնդում և խաղաղության օրակարգի հաստատում։

Հյուսիսային ուղղությունը: Ադրբեջան — Ղազախ — Իջևան — Վանաձոր — Գյումրի — Կարս. խոշոր տարանցկասպյան բեռնափոխադրումների և էներգետիկ տարանցման հնարավոր հիմք։

Հյուսիսային երթուղին չի դիտարկվում որպես հարավային TRIPP-ի գործող քաղաքական հայեցակարգի այլընտրանք, այլ որպես դրա ենթակառուցվածքային ընդլայնում։ Երկու ուղղությունները կարող են գործել միասնական ռազմավարական համակարգում՝ ունենալով առանձին ներդրումային նախագծեր, ժամանակացույցեր և օպերատորներ։

Աշխարհագրական նպատակ
Կենտրոնական Ասիա → Կասպից ծով → Ադրբեջան → Հայաստան → Թուրքիա → Եվրոպա՝ հետագայում Իրան / Պարսից ծոց → Հայաստան → Եվրոպա ուղղության հետ հատման հեռանկարով։

ՍԿԶԲՈՒՆՔԱՅԻՆ ՈՐՈՇՈՒՄ

03 Միասնական 1435 մմ երկաթուղային լայնություն. նոր ցանցի ռազմավարություն

Հայեցակարգը նախատեսում է Հայաստանի և Ադրբեջանի երկաթուղային ցանցերի երկարաժամկետ անցում եվրոպական՝ 1435 մմ լայնությանը: Նախագծվող միասնական ցանցի ներսում երկու անհամատեղելի չափորոշիչների մշտական շահագործումը ցանկալի վերջնական արդյունք չի համարվում:

Այս մոտեցումը կարող է պարզեցնել շարժակազմի, դեպոների, քարշուժի բաշխման և երթևեկության կառավարման համակարգերը, ինչպես նաև ապահովել Բաքվից Հայաստանի և Թուրքիայի միջով դեպի Եվրոպա անընդհատ փոխադրումները:

Բեռնափոխադրման հիմնական հանգույց՝ Կասպից ծով / Բաքու

Պատկեր 2. Կասպից տարածաշրջանում ծովային բեռնափոխադրման ընթացքում երկաթուղային չափորոշիչների անցման տրամաբանությունը:

Կասպից ծովի հատվածը բեռնարկղերի բեռնաթափման և կրկնակի բեռնման բնական հանգույց է: Բաքվից դեպի արևմուտք 1435 մմ երկաթուղային ցանցի առկայության դեպքում վերանում է թուրքական ուղղությամբ լայնության հերթական փոփոխության անհրաժեշտությունը:

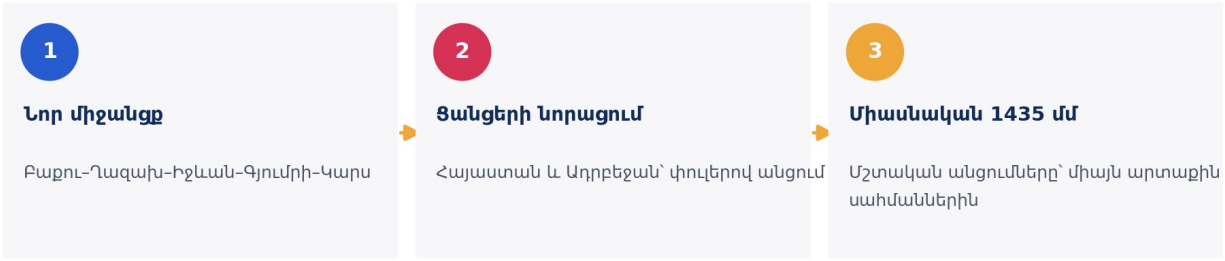
Վերջնական նպատակ
Հայաստանի և Ադրբեջանի միասնական 1435 մմ չափորոշիչ՝ ընդգրկելով գործող հիմնական գծերն ու հյուսիսային նոր միջանցքը. արդիականացման ընթացքում անհրաժեշտ է պահպանել երթևեկությունն ու համաձայնեցնել կապերը հարևանների հետ:

Սա անհամեմատ ավելի ընդգրկուն որոշում է, քան միայն նոր մայրուղու երկաթուղային լայնության փոփոխությունը: Ադրբեջանում շահագործվում է ավելի քան 2 100 կմ երկաթուղի, ուստի անցումը կպահանջի ենթակառուցվածքի և շարժակազմի արդիականացման ազգային ծրագիր:

ԵՐԿԱԹՈՒՂԱՅԻՆ ՎԵՐԱՓՈԽՈՒՄ

04 Անցում՝ առանց տնտեսության կանգի

Միասնական չափորոշչին անցումն առաջարկվում է իրականացնել փուլերով՝ առանձնացնելով կարևորագույն տարանցիկ գծերը, ներքին հանգույցները և սահմանային կապերը: Անցումային շրջանի ժամանակավոր տեխնոլոգիական լուծումները չպետք է վերածվեն մշտական երկլայնաչափ համակարգի:



Պատկեր 3. Երկաթուղային ցանցի փուլային արդիականացման սկզբունքը. սա համաձայնեցված շինարարական ժամանակացույց չէ:

Նոր մայրուղային հիմք: 1435 մմ առաջնահերթ միջանցք Բաքվից Հայաստանի հյուսիսով դեպի Կարս՝ Հարավային TRIPP-ի հետ կապով:

Ազգային ցանցերի վերասարքավորում: Գծերի վերին կառուցվածքի, սլաքային փոխադրիչների, ազդանշանային և քարշային համակարգերի աստիճանական փոխարինում, ինչպես նաև լոկոմոտիվների ու վագոնների պարկի թարմացում:

Արտաքին միացումներ: Վրաստանի և 1520 մմ այլ ուղղությունների հետ կապերի համար անհրաժեշտ կլինի կամ հարևան հատվածների միջպետական արդիականացում, կամ միասնական ցանցի արտաքին սահմաններին բեռնափոխադրման տերմինալների ստեղծում:

Շահագործման անընդհատություն: Հատվածային աշխատանքները, ժամանակավոր շրջանցումները և ընդունելի անցումային տեխնիկական լուծումները պետք է ապահովեն փոխադրումների շարունակականությունը վերակառուցման ողջ ընթացքում:

Նախագծային վարկածի սահմանները
Առանց Ադրբեջանի համաձայնության, Վրաստանով բեռնափոխադրումների վերաբերյալ որոշումների և միջազգային միացումների առանձին ծրագրի «անընդհատ 1435 մմ ցանցի» գաղափարը մնում է ռազմավարական առաջարկ, ոչ թե հաստատված փաստ:

ՏԵԽՆԻԿԱԿԱՆ ՏՐԱՄԱԲԱՆՈՒԹՅՈՒՆ

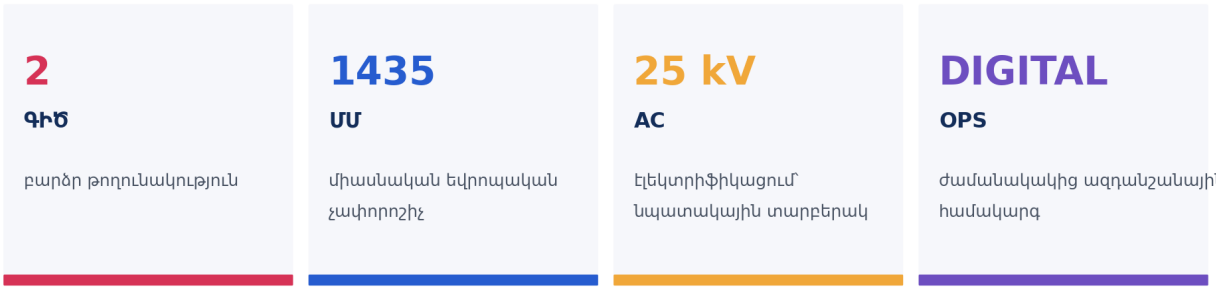
05 Նոր երկաթուղին՝ որպես XXI դարի ենթակառուցվածք

Հյուսիսային առանցքը պետք է նախագծել ոչ թե հին չափանիշներով միագիծ երկաթուղու պարզ վերականգնման, այլ բարձր թողունակությամբ բեռնատար մայրուղու սկզբունքով. հիմնական հատվածներում երկու գիծ, 1435 մմ լայնություն, էլեկտրիֆիկացում, երթևեկության ժամանակակից կառավարում և արդյունավետ միջմոդալ տերմինալներ։

Նոր առանցքային կապ: Վանաձոր — Ֆիոլետովո մոտավորապես 25–32 կմ հատվածը հրապարակված տրանսպորտային հետազոտություններում դիտարկվում է որպես ամենակարճ հյուսիսային երթուղու բացակայող օղակ։

Արևելյան հատվածի վերականգնում: Ֆիոլետովո — Դիլիջան — Իջևան — Ադրբեջանի սահման երկաթուղին պահանջում է կամուրջների, թունելների, երկրաբանական վիճակի, գծի և էլեկտրիֆիկացման զննում։ Աշխատանքների վերջնական կազմը կարող է տարբերվել «գոյություն ունեցող օտարման գոտով» սովորական վերակառուցումից։

Հիմնական պարամետրեր: Նախագիծը պետք է նախատեսի միջազգային դասի բեռնատար գնացքներ, լեռնային կլիմայում հուսալի շահագործում, թվային դիսպետչերացում և երթուղու ամբողջ երկայնքով համաձայնեցված կանոններ։



Պատկեր 4. Արդիականացվող մայրուղու առաջարկվող նպատակային պարամետրերը։

Երկաթուղին միայն ռելսերը չեն
Նախագիծն ընդգրկում է նավահանգիստներ, տերմինալներ, դեպոներ, շարժակազմ, մաքսային և թվային գործընթացներ, սպասարկում, ինչպես նաև Կասպից ծովի հատվածի թողունակությունը։

ԿԱՍՊԻՑ ՏԱՐԱԾԱՇՐՋԱՆ → ԵՎՐՈՊԱ

06 Էներգետիկ ուղղություն

Էներգակիրների մատակարարման երթուղիների դիվերսիֆիկացումը երկարաժամկետ կարևորություն ունի Եվրոպայի համար: Թուրքմենստանը կարող է դառնալ խողովակաշարային գազի անկախ աղբյուր, իսկ Ղազախստանը շահագրգռված է նավթի արտահանման հուսալիության բարձրացմամբ, որի զգալի մասն անցնում է ռուսական ենթակառուցվածքով:

ԳԱԶ · Թուրքմենստան / Կասպից ծով
Սկզբնական ռազմավարական միջակայք
35–50 մլրդ մ³/տարի

ՆԱՎԹ · Ղազախստան / Կասպից ծով
Սկզբնական ռազմավարական միջակայք
15–30 մլն տ/տարի

Պատկեր 5. Զարգացման սկզբնական փուլերի սցենարային ծավալները. դրանք համաձայնեցված հզորություններ չեն:

Գազատարային բաղադրիչի համար անհրաժեշտ կլինի լուծել Կասպից ծովով միացման, հումքային պաշարների, գնորդների պարտավորությունների, Ադրբեջանի, Թուրքիայի և եվրոպական հետագա համակարգերի միջոցով միջազգային փոխադրման հարցերը:

Նավթային ուղղությունը պահանջում է նույնքան լուրջ ուշադրություն Ակտաուի/Կուրիկի և Բաքվի նավահանգիստների, նավատորմի, խողովակաշարային համակարգի հնարավորություններին և արդյունահանողների հետ պայմանավորվածություններին: Ամեն արտահանման հոսք չէ, որ հնարավոր է ֆիզիկապես տեղափոխել նոր երթուղի:

Երկարաժամկետ վերին սահմանը կանխատեսում չէ
Ռուսաստանի պատմական շուկան՝ մոտ 150–155 մլրդ մ³ գազ և 100–110 մլն տոննա նավթ տարեկան, բերված է մասշտաբը պատկերացնելու, ոչ թե նախատեսվող համակարգի սպասվող բեռնվածքը հաստատելու համար:

Խողովակաշարերի, երկաթուղու, էլեկտրահաղորդման և թվային ենթակառուցվածքների համատեղումը թույլ է տալիս ձևավորել ավելի լայն ներդրումային փաթեթ, քան յուրաքանչյուր օբյեկտի առանձին կառուցումը:

ԱՌԱՎԵԼԱԳՈՒՅՆ ՍՑԵՆԱՐ

07 Հայաստանի տնտեսական օգուտը

Հայաստանի համար նախագծի նշանակությունը տարանցիկ եկամուտների երկարաժամկետ հոսքի, ներդրումային պահանջարկի և տրանսպորտաէներգետիկ ենթակառուցվածքի շուրջ արդյունաբերական ակտիվության ձևավորումն է։

Պատկեր 6. Առավելագույն սցենարի հաշվարկը. գազ՝ տարեկան 700 մլն դոլար, նավթ՝ 420 մլն դոլար։

Գազ: 155 մլրդ մ³ × պայմանական սակագին՝ 4,5 դոլար յուրաքանչյուր 1 000 մ³-ի համար ≈ տարեկան 697,5 մլն դոլար։

Նավթ: 110 մլն տոննա × պայմանական սակագին՝ 3,8 դոլար մեկ տոննայի համար ≈ տարեկան 418 մլն դոլար։

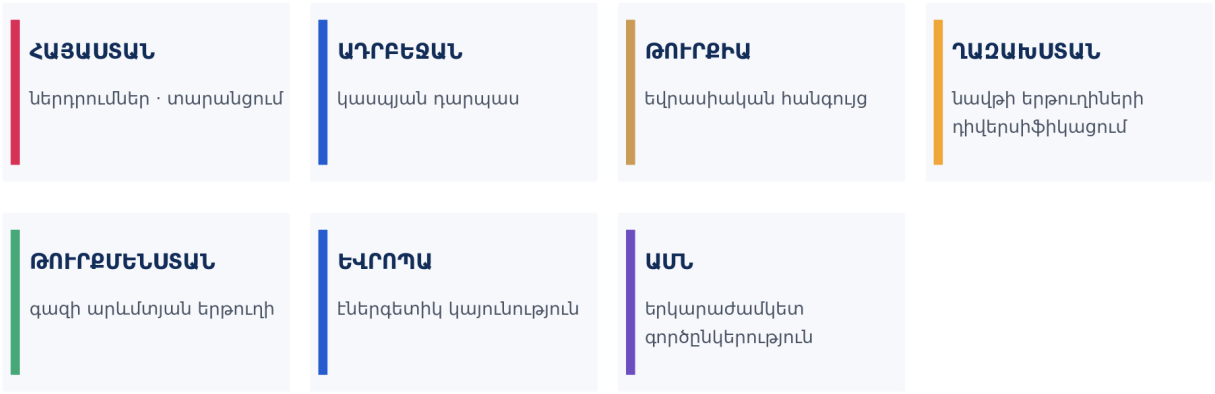
Ընդհանուր կողմնորոշիչ: Առավելագույն սցենարի ամբողջական իրականացման դեպքում Հայաստանի հատվածով տարանցման համար տարեկան շուրջ 1,12 մլրդ դոլարի համախառն վճարներ։

Բացի այդ, երկաթուղային փոխադրումները, լոգիստիկ տերմինալները, սպասարկող ընկերությունները, թվային կապը, էներգետիկ ներդրումները, նոր աշխատատեղերն ու վերամշակող արտադրությունները կստեղծեն լրացուցիչ եկամուտներ և բազմապատկող տնտեսական ազդեցություն։

Ձևակերպման ճշգրտություն
Սա համակարգի հնարավոր համախառն տարանցիկ հասույթն է, ոչ թե ինքնաբերաբար պետական բյուջեի զուտ եկամուտը. բաշխումը կախված է սակագներից, ծախսերից, հարկերից, սեփականության իրավունքներից և կոնցեսիոն պայմանագրերից։

ՅՈԹ ՄԱՍՆԱԿՑԻ ՇԱՀԵՐ

08 Win-Win-Win. փոխադարձ շահ



Պատկեր 7. Միջանցքի տնտեսական նշանակությունը հիմնական մասնակիցների համար։

Նախագծի ուժեղ կողմն այն է, որ մեկ երկրի շահը չի նախատեսվում մյուսի կորստի հաշվին։ Երկարաժամկետ տարանցումը որոշ չափով համընկնող շահեր է ստեղծում պետությունների և ներդրողների միջև։

Հայաստան: Եկամտի նոր աղբյուրներ, ներդրումներ, ենթակառուցվածքային ինքնիշխանություն և արդյունաբերության զարգացում։

Ադրբեջան և Թուրքիա: Տարանցման և գործող ու նոր միջազգային կապերի օգտագործման աճ, եվրասիական լոգիստիկայում նրանց դերի ամրապնդում։

Ղազախստան և Թուրքմենստան: Արտահանման ուղղությունների դիվերսիֆիկացում և մեկ խոշոր երթուղուց կախվածության նվազեցում։

Եվրոպա: Կենտրոնական Ասիայի հետ տրանսպորտային կապերի ընդլայնում և էներգամատակարարման դիվերսիֆիկացում։

ԱՄՆ: Հայաստանի և տարածաշրջանի գործընկերների հետ երկարաժամկետ ներդրումային հարաբերություններ, առևտրային ներկայություն Եվրասիայի տրանսպորտաէներգետիկ համակարգում։

Հիմնական միտքը
Հայաստանի կայունությունը դառնում է նրա հարևանների և խոշոր արտաքին գործընկերների անմիջական տնտեսական շահը։

ՊԱՏՄԱԿԱՆ ՆՇԱՆԱԿՈՒԹՅՈՒՆ

09 Երկարաժամկետ խաղաղության տնտեսական հիմքը

Ավելի քան մեկ դար Հայաստանի, Ադրբեջանի և Թուրքիայի հարաբերությունները տարբեր ժամանակահատվածներում բնորոշվել են հակամարտություններով, փակ սահմաններով և սահմանափակ համագործակցությամբ: Նոր ենթակառուցվածքային մոտեցումը կարող է առաջարկել այլ տրամաբանություն. հարևանի անվտանգությունը դառնում է սեփական տնտեսական բարեկեցության պայման:

Երբ միջազգային բեռներն ու էներգակիրները անցնում են Ադրբեջանի, Հայաստանի և Թուրքիայի տարածքներով, կողմերից յուրաքանչյուրը ուղղակիորեն շահում է մյուս երկուսի կայունությունից: Համատեղ ներդրումներն ու երկարաժամկետ պայմանագրերը բարձրացնում են ցանկացած սրման գինը:

Նախագծի քաղաքական գաղափարը
Ոչ միայն խաղաղություն հաստատել, այլ ստեղծել փոխադարձ շահերի համակարգ, որը տասնամյակներ շարունակ խաղաղության պահպանումը տնտեսապես շահավետ է դարձնում:

Ադրբեջան: Հայաստանի տարածքով անխափան տարանցումը դառնում է արևմտյան նոր շուկաներ դուրս գալու պայմաններից մեկը:

Հայաստան: Բաց սահմաններն ու միջազգային միջանցքի գործունեությունը վերածվում են զարգացման և պետական մուտքերի կայուն աղբյուրի:

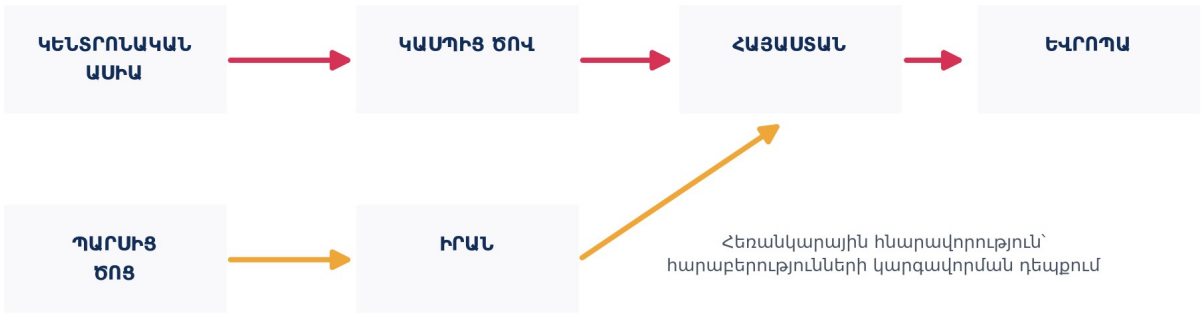
Թուրքիա: Հարավային Կովկասի կայունությունը ամրապնդում է երկարաժամկետ կապը Կասպից տարածաշրջանի և Կենտրոնական Ասիայի հետ:

Ղազախստանի, Թուրքմենստանի, ԵՄ-ի և ԱՄՆ-ի մասնակցության դեպքում խաղաղության պահպանմամբ շահագրգռված կողմերի շրջանակը դուրս է գալիս անմիջական հարևանների սահմաններից:

Նախագիծն ինքնին չի վերացնում բոլոր քաղաքական ռիսկերը: Սակայն այն կարող է դառնալ հակամարտությունների շրջանի աստիճանական ավարտի և Հայաստան–Ադրբեջան ու Հայաստան–Թուրքիա երկարաժամկետ գործընկերության զարգացման գործնական տնտեսական հիմք:

10 Երկրորդ առանցք. Պարսից ծոց — Եվրոպա

Նախագիծն առաջարկվում է ձևավորել 50–100 տարվա հորիզոնով՝ չսահմանափակվելով միայն տարածաշրջանի երկրների այսօրվա հարաբերություններով: Իրանի շուրջ միջազգային իրավիճակի ապագա փոփոխության դեպքում կարող է բացվել Պարսից ծոց տանող նոր ցամաքային երթուղու հնարավորություն:



Պատկեր 8. Երկու հնարավոր մայրցամաքային առանցք. ներքևինը՝ հեռանկարային պայմանական սցենար:

Պարսից ծոց — Իրան — Հայաստան — Թուրքիա / Սև ծով — Եվրոպա ուղղությունը կարող է ընդլայնել բեռնափոխադրումները, էլեկտրաէներգիայի, իսկ համապատասխան միջազգային համաձայնագրերի դեպքում՝ նաև էներգակիրների փոխադրումը:

Այս կապը չի փոխարինի ծովային փոխադրումներին, սակայն կարող է լրացուցիչ ապահովագրություն լինել առանձին նեղուցների և ծովային երթուղիների շուրջ անկայունության դեմ, ներառյալ Հորմուզի նեղուցը, Կարմիր ծովը և Սուեզի ջրանցքը:

Հայաստանի դերը
Արևելք–Արևմուտք տարանցիկ գծից երկիրը կարող է վերածվել Կենտրոնական Ասիա–Եվրոպա և Պարսից ծոց–Եվրոպա առանցքների հատման կետի:

Այս հեռանկարը պահանջում է առանձին քաղաքական, տեխնիկական, բնապահպանական և առևտրային որոշումներ և չի հանդիսանում TRIPP-ի արդեն հաստատված օբյեկտների մաս:

11 Միջազգային ներդրումային կառուցվածք

Այսպիսի բազմաբաղադրիչ նախագիծը ենթադրում է միջազգային համակարգման շրջանակի փուլային ստեղծում: Ընդ որում, առանձին ենթակառուցվածքային ակտիվները պարտադիր չէ, որ ունենան նույն սեփականատերը կամ օպերատորը:

Միասնական ռազմավարական կառուցվածք: Միջպետական պայմանավորվածություններ տրանսպորտային կապակցվածության, 1435 մմ չափորոշչի, տարածքային պլանավորման, մաքսային և թվային գործընթացների վերաբերյալ:

Մասնագիտացված նախագծային ընկերություններ: Առանձին ներդրումային ուղղություններ երկաթուղու, նավթի, գազի, էլեկտրահաղորդման, թվային ենթակառուցվածքի և տերմինալների համար:

Միջազգային ֆինանսական հաստատություններ: Ամերիկյան, եվրոպական և տարածաշրջանային ֆինանսական կազմակերպությունների հնարավոր մասնակցություն. իրական կապիտալի ծավալը կախված կլինի առևտրային պայմանավորվածություններից:

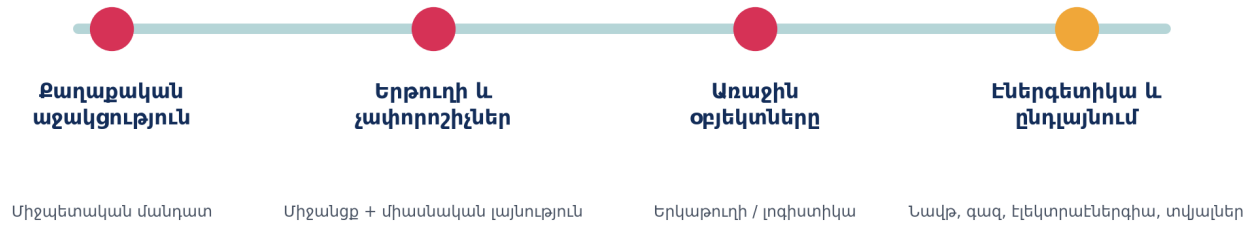
Ռիսկերի կառավարում: Տարանցիկ երկրների ինքնիշխանության, կոնցեսիոն իրավունքների իրավական հստակության, բնապահպանական անվտանգության և փոխադրումների շարունակականության ապահովում:

TRIPP-ը կարող է ծառայել որպես քաղաքական և ինստիտուցիոնալ մեկնակետ, սակայն Հյուսիսային միջանցքը գործող որևէ կառույցում ընդգրկելը կպահանջի պետությունների և ներդրողների առանձին համաձայնություն:

ADKARS-ի սկզբունքը
Տնտեսական առաջնորդությունը ձևավորվում է կապիտալում, ենթակառուցվածքներում և ծառայություններում մասնակցության միջոցով՝ առանց խախտելու միջանցքով անցնող պետությունների ինքնիշխանությունը:

ԶԱՐԳԱՑՄԱՆ ՀԵՐԹԱԿԱՆՈՒԹՅՈՒՆ

12 Գաղափարից դեպի իրականացում



Պատկեր 9. Առաջարկվող փուլերի տրամաբանությունը՝ առանց չհաստատված օրացուցային ժամկետներ սահմանելու։

Քաղաքական համաձայնեցում: Հանդիպումներ TRIPP-ի համակարգողների և Հայաստանի, Ադրբեջանի ու Թուրքիայի կառավարությունների հետ՝ պարզելու, թե որ ուղղությունների ընդլայնումն են կողմերը պատրաստ աջակցել։

Չափորոշչի համաձայնեցում: Հայաստանի և Ադրբեջանի երկաթուղային համակարգերը 1435 մմ չափորոշչին անցնելու քաղաքական-տեխնիկական ծրագիր և Վրաստանի ու այլ հարևանների հետ միացման կարգի սահմանում։

Կապակցվածության վերականգնում: Իջևան—Դիլիջան—Ֆիոլետովո գծի հետազոտում, Ֆիոլետովո—Վանաձոր նոր հատվածի նախապատրաստում, Գյումրի—Կարս կապի և ադրբեջանական հատվածի արդիականացում։

Առևտրային մասշտաբավորում: Նավահանգստային ներդրումներ, բեռնահոսքեր, գազի ու նավթի պայմանագրեր, էներգամատակարարում, թվային ենթակառուցվածք և լոգիստիկ տերմինալներ։

Պատրաստվածության հիմնական պայմանը
Առանց 1435 մմ չափորոշչի վերաբերյալ միջպետական որոշման և հաստատված բեռնահոսքերի ու էներգետիկ ծավալների՝ ենթակառուցվածքային անցումը չպետք է ներկայացվի որպես հաստատված նախագիծ։

ԵԶՐԱԿԱՑՈՒԹՅՈՒՆ

13 Հայաստանը՝ նոր Եվրասիայի ենթակառուցվածքային կենտրոն

Տասնամյակներ շարունակ ծով ելք չունենալը և փակ սահմանները համարվել են Հայաստանի զարգացման հիմնարար սահմանափակումներ: Սակայն Կասպից տարածաշրջանի, Թուրքիայի, Իրանի և Սև ծովի միջև գտնվելը կարող է դառնալ ռազմավարական առավելություն՝ միջազգային նոր ենթակառուցվածքային համակարգի ստեղծմամբ:

Հարավային TRIPP-ը տարածաշրջանային կապակցվածության հնարավորություն է բացում: Հյուսիսային տարանցկասպյան միջանցքը դրան ավելացնում է մասշտաբային տնտեսական հիմք՝ 1435 մմ միասնական երկաթուղային ցանց, նավթի և գազի տարանցում, էլեկտրաէներգիա, թվային կապեր, լոգիստիկա և նոր արտադրություններ:

Հայաստանի և Ադրբեջանի միասնական երկաթուղային չափորոշչի անցումն առաջարկի առավել հավակնոտ բաղադրիչներից է: Այն պահանջում է առանձին պետական որոշում, սակայն կարող է դառնալ Թուրքիայի և Եվրոպայի հետ տրանսպորտային ինտեգրման կարևորագույն գործիքներից մեկը:

ADKARS-ի տեսլականը
Հայաստանի եզակի աշխարհագրական դիրքը վերածել տնտեսական բարեկեցության, միջազգային համագործակցության և հաջորդ սերունդների համար կայուն խաղաղության աղբյուրի:

Սա պարզապես տրանսպորտային գիծ կամ միայն նավթագազային նախագիծ չէ: Սա երկարաժամկետ համընկնող շահերի համակարգ ստեղծելու առաջարկ է՝ Հայաստանի ու հարևանների, Կենտրոնական Ասիայի, Եվրոպայի և Միացյալ Նահանգների միջև:

Հիմնական աղբյուրներ և նշումներ

• ՀՀ կառավարություն — «Խաղաղության խաչմերուկ» հայեցակարգ, իրավազորության և հաղորդակցության սկզբունքներ. primeminister.am/en/press-release/item/2023/12/14/Nikol-Pashinyan-Speech/

• Եվրոպական հանձնաժողով — ԵՄ–Հայաստան տրանսպորտային կապակցվածության գործընկերություն (2026). enlargement.ec.europa.eu/countries/armenia/eu-armenia-connectivity-partnership_en

• Ադրբեջանի տարանցման համակարգող խորհուրդ — երկաթուղային ցանցի վիճակագրություն (2024). transit.gov.az/en/transportation-systems/railways

• OECD — «Միջին միջանցքի ներուժի իրացումը» (երկաթուղային լայնության տարբերություններ և բեռնափոխադրում). oecd.org/en/publications/realising-the-potential-of-the-middle-corridor_635ad854-en.html

• Հայկական խորհուրդ — «The Middle Corridor and Armenia’s Northern Route», 2025. council.am/en/entry/7498/the-middle-corridor-and-armenias-northern-route/

• Եվրոպական հանձնաժողով — գազի մատակարարման անվտանգություն. energy.ec.europa.eu/topics/energy-security/security-gas-supply_en

Ծանոթագրություն. քարտեզները ներկայացնում են հայեցակարգային աշխարհագրությունը, ոչ թե հաստատված երթուղիները: Սակագներն ու ծավալային ցուցանիշները մոդելային սցենարներ են: