

ԵՐԵՎԱՆԻ ՊԵՏԱԿԱՆ ՀԱՄԱԼՍԱՐԱՆ

ՄԱՐԳԱՐՅԱՆ ՆԻՆԱ ԻՏԽԱՆՆԻ

«ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ-ԼՈԳԻՍՏԻԿ ԶԱՐԳԱՑՄԱՆ
ՔԱՂԱՔԱԿԱՆ ԶԱՓՈՒՄԸ ԱԶԳԱՅԻՆ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅԱՆ
ԱՊԱՀՈՎՄԱՆ ՀԱՄԱՏԵՔՍՈՒՄ»

ԻԳ.00.02 – «Քաղաքական ինստիտուտներ և գործընթացներ»
մասնագիտությամբ
քաղաքական գիտությունների թեկնածուի
գիտական աստիճանի հայցման ատենախոսության

ՍԵՂՄԱԳԻՐ

ԵՐԵՎԱՆ - 2025

ЕРЕВАНСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ

МАРГАРЯН НИНА ИШХАНОВНА

«ПОЛИТИЧЕСКОЕ ИЗМЕРЕНИЕ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО
РАЗВИТИЯ АРМЕНИИ В КОНТЕКСТЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ
НАЦИОНАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ»

Диссертация на соискание ученой степени кандидата
политических наук по специальности
23.00.02 – «Политические институты и процессы»

АВТОРЕФЕРАТ

ЕРЕВАН - 2025

Ատենախոսության թեման հաստատվել է Ռուս-Հայկական համալսարանում:

Գիտական ղեկավար՝

քաղաքական գիտությունների դոկտոր,
պրոֆեսոր **Դավթյան Վահե Սամվելի**

Պաշտոնական ընդդիմախոսներ՝

քաղաքական գիտությունների դոկտոր,
պրոֆեսոր **Քոչարյան Տիգրան Տոնիկի,**
քաղաքական գիտությունների թեկնածու,
ասիստենտ **Խոջայան Կարինե Գագիկի**

Առաջատար կազմակերպություն՝

Վ. Բրյուսովի անվան պետական համալսարան

Ատենախոսության պաշտպանությունը տեղի կունենա 2026 թվականի հունվարի 22-ին՝
ժամը 14:30-ին, ԵՊՀ-ում գործող ՀՀ ԿԳՄՄ ԲԿԳԿ-ի «Քաղաքագիտություն և
միջազգային հարաբերություններ» 056 մասնագիտական խորհրդում:

Հասցեն՝ ՀՀ, ք. Երևան, 0025, Ալեք Մանուկյան 1:

Ատենախոսությանը կարելի է ծանոթանալ ԵՊՀ Սարգիս և Մարի Իզմիրլյանների անվան
գրադարանում:

Սեղմագիրն առաքվել է 2025 թ. դեկտեմբերի 12-ին:

ՀՀ ԿԳՄՄ ԲԿԳԿ-ի 056 մասնագիտական խորհրդի
գիտական քարտուղար, քաղաքական գիտությունների
թեկնածու, դոցենտ՝

Սարգսյան Աննակ Գեորգիի

Тема диссертации утверждена в Российско-Армянском университете.

Научный руководитель:

доктор политических наук, профессор
Давтян Ваге Самвелович

Официальные оппоненты:

доктор политических наук, профессор
Кочарян Тигран Тоникович
кандидат политических наук, ассистент
Ходжаян Карине Гагиковна

Ведущая организация:

Государственный университет им. В.Я. Брюсова

Защита диссертации состоится 22-го января 2026 г. в 14:30 на заседании действующего в
ЕГУ специализированного совета 056 «Политология и международные отношения»
МОНКС КВОН РА.

Адрес: ул. А. Манукяна 1, 0025, г. Ереван, РА.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке имени Саркиса и Мари Измирлянов
ЕГУ РА.

Автореферат разослан 12-го декабря 2025 г.

Ученый секретарь специализированного совета 056
МОНКС КВОН РА,
кандидат политических наук, доцент

Саргсян Арнак Георгиевич

ԱՏԵՆԱԽՈՍՈՒԹՅԱՆ ԸՆԴՀԱՆՈՒՐ ԲՆՈՒԹԱԳԻՐԸ

Ատենախոսության թեմայի արդիականությունը: Միջազգային ասպարեզում ազդեցության ոլորտների վերաբաշխման գործընթացները, ընդհանուր արժեքային հիմքերի հիման վրա քաղաքական ինտեգրման նոր դաշինքների և միավորումների ձևավորումը, միջազգային առաջատար խաղացողների կողմից պատմականորեն ազդեցության գոտի չհամարվող առանձին տարածաշրջաններում արժեթղթավորման գործընթացները, մի շարք պետություններում ներքին և արտաքին քաղաքական զարգացման վեկտորի փոփոխությամբ պայմանավորված ներքաղաքական գործընթացները ցույց են տալիս տնտեսական դետերմինիզմի տեսության պրիզմայի ներքո պետությունների և պետության առանձին համակարգերի զարգացման առանձնահատկությունների վերլուծության սահմանափակությունը: Նման իրավիճակը հանգեցնում է այն մտքին, որ մի շարք գործընթացներ, ինչպես պետության ներսում, այնպես էլ միջազգային ասպարեզում, որոնք ավանդաբար դիտարկվում են որպես տնտեսական գործոնների ազդեցության արդյունք, որոշվում են ոչ միայն և ոչ այնքան տնտեսական օգուտի, որքան քաղաքական և գաղափարախոսական բնույթի գործոններով և ազգային անվտանգության ոլորտում առկա շահերով: Այս հանգամանքը պահանջում է պետության և տնտեսական շահերի պրիզմայի ներքո դրա առանձին ոլորտների ուսումնասիրման մոտեցման վերանայում, ոլորտի զարգացման վրա ազդող քաղաքական պատճառների և հանգամանքների բացահայտում և վերլուծություն:

Նշվածը լիովին վերաբերում է նաև տրանսպորտային-լոգիստիկ ոլորտին՝ որպես պետության և հասարակության կայուն զարգացման կարևոր համակարգի, որը տևական ժամանակ ոլորտի առաջատար վերլուծաբանների կողմից դիտարկվել է հիմնականում տնտեսական նպատակահարմարության տեսանկյունից, ինչն արտացոլվում է նաև պետության տրանսպորտային-լոգիստիկ համակարգի կառուցման գործնական քաղաքականության մեջ: Պատմական շատ օրինակներ, ինչպես նաև միջազգային ասպարեզում և պետության ներքաղաքական կյանքում ընթացող որոշ գործընթացներ ապացուցում են, որ մի շարք դեպքերում տրանսպորտային-լոգիստիկ նախագծերն ուղղված են քաղաքական բնույթի նպատակների իրագործմանը, իսկ քաղաքական գործոններն անմիջական ազդեցություն են թողնում պետության տրանսպորտային-լոգիստիկ համակարգի կառուցման և դրա զարգացման վեկտորի ընտրության վրա:

ԻՍՀՄ փլուզումից հետո, տարածաշրջանային հակամարտությունների լույսի ներքո, Հայաստանի Հանրապետությունը բախվել է մի շարք խնդիրների՝ կապված տարածաշրջանային տրանսպորտային-լոգիստիկ նախագծերին ինտեգրվելու, ինչպես նաև ներքին տրանսպորտային-լոգիստիկ համակարգի մշակման հետ, որի հիմքերը դրվել էին խորհրդային ժամանակաշրջանում, և որի մի շարք առանձնահատկություններ պայմանավորված էին ԻՍՀՄ ղեկավարության քաղաքական և աշխարհաքաղաքական մոտեցումներով: Այս հանգամանքը ստեղծեց մի շարք խնդիրների՝ կապված ՀՀ տրանսպորտային-լոգիստիկ

համակարգի կայացման և զարգացման, ինչպես նաև միջազգային տրանսպորտային-լոգիստիկ համակարգին ինտեգրվելու հետ: Բացի այդ, Թուրքիայի և Ադրբեջանի նման միջազգային խաղացողների քաղաքական նպատակները խոչընդոտում են Հայաստանի լիարժեք ինտեգրմանը միջազգային տրանսպորտային-լոգիստիկ այնպիսի միջանցքների, ինչպիսիք են «TRACECA»-ն, «Հյուսիս-Հարավը», ինչը ՀՀ-ին հնարավորություն չի տալիս ամբողջությամբ իրագործելու տնտեսական և տարանցիկ սեփական ներուժը՝ աննույնակորեն ազդելով աշխարհաքաղաքական ազդեցության մակարդակի վրա, ազգային անվտանգությանը վերաբերող մի շարք սպառնալիքներ առաջացնելով, ինչպես նաև խոչընդոտելով հանրապետության՝ ԵԱՏՄ-ին ինտեգրվելը: Բացի այդ, ուշադրություն է գրավում նաև այն հանգամանքը, որ ՀՀ-ում բացակայում են տրանսպորտային-լոգիստիկ համակարգի զարգացման տեսլականն արտացոլող ռազմավարական բնույթի փաստաթղթերը, որոնց ստեղծման հիմքում աշխարհաքաղաքական բնույթի մարտահրավերների և ազգային անվտանգությանը վերաբերող սպառնալիքների վերլուծությունն է:

Նշված հանգամանքներն անհրաժեշտություն են առաջացնում մանրամասն ուսումնասիրելու քաղաքական այն գործոնները, որոնք շարունակում են ազդեցություն ունենալ Հայաստանի տրանսպորտային-լոգիստիկ համակարգի ներկայիս վիճակի վրա, ինչպես նաև կանխատեսելու այդ գործոններով պայմանավորված մարտահրավերները, որոնք կարող են լուրջ հետևանքներ ունենալ ազգային անվտանգության տեսանկյունից:

Թեմայի գիտական մշակվածության աստիճանը: Չնայած քաղաքական և աշխարհաքաղաքական գործոնների զգալի ազդեցությանը պետության տրանսպորտային-լոգիստիկ համակարգի ձևավորման և զարգացման գործընթացի, ինչպես նաև միջազգային տրանսպորտային-լոգիստիկ համակարգին ինտեգրվելու աստիճանի վրա, տրանսպորտային-լոգիստիկ հարցերը դիտարկող ժամանակակից հետազոտությունների մեծ մասն իրականացվում է տնտեսական նպատակահարմարության պրիզմայի ներքո: Պետության և հասարակության որոշակի ոլորտի կամ պետության քաղաքական զարգացման և աշխարհաքաղաքական ուժի հետ կապված հարցերի դիտարկման համատեքստում տրանսպորտային-լոգիստիկ համակարգի վերաբերյալ մի շարք աշխատությունների վերլուծությունը թույլ է տալիս արձանագրելու այդ ոլորտում ներդրված ջանքերը:

Տրանսպորտային համակարգի հիմնարար դերը պետության զարգացման և նրա քաղաքական և աշխարհաքաղաքական նպատակների իրականացման գործում ընդգծվում է աշխարհաքաղաքական տեսությունների այնպիսի ականավոր ներկայացուցիչների աշխատություններում, ինպիսիք են Ֆ. Ռատցելը, Զ. Մաքինդերը, Ռ. Չելլենը, Կ. Հաուսհոֆերը¹:

¹ Ратцель Ф. Область обитания и народ. К. Хаусхофер, Ф. Ратцель. Теория «Жизненного пространства» / Пер.: И.Г. Усачев. М.: Изд-во «Алгоритм», 2019; Маккиндер. Дж.Х. Географическая ось истории. Пер.: Королев К.М., М.: Изд-во «АСТ», 2023. - 352с.; Челлен Р. Государство как форма жизни. Пер.с швед. и прим. Исаева М.А., предисл. и

Քաղաքական մշակույթի և արժեքների ձևավորման առանձնահատկությունների, քաղաքական գործընթացների և քաղաքական ընդհանուր տարածության միասնության վրա պետության տրանսպորտային-լոգիստիկ համակարգի ազդեցության հարցերը մասամբ արտացոլված են Ժ. Գոտտմանի, Մ. Կասթելի, Ժ.-Պ. Ռոդրիգի, Ֆ. Բրոդելի, Մ. Խեյսթերի, Պ. Քրիստիանսենի, Վ. Կաուֆմաննի, Ֆ. Ֆիշերի, Ժ. Վոնի, Դ. Սփերլինգի, Կ. Լեգասիի, Վ. Յակունինի, Ն. Բորիսյուկի, Օ. Լոմանովի և մի շարք այլ գիտնականների աշխատություններում²:

Ա. Վարդումյանի, Վ. Եգորովի, Կ. Ֆուրսովայի, Վ. Լինի, Հ. Նուրալիի, Ա. Ահմադիի և մի շարք այլ վերլուծաբանների աշխատություններում³ դիտարկվում են աշխարհաքաղաքական գործոնների և տեղական, տարածաշրջանային և միջազգային տրանսպորտային-լոգիստիկ համակարգերի փոխազդեցության հարցերը:

ՀՀ տրանսպորտային-լոգիստիկ ներուժի իրացման աստիճանի և առանձնահատկությունների, ինչպես նաև ՀՀ տրանսպորտային համակարգի զարգացման վրա քաղաքական և աշխարհաքաղաքական գործոնների

примеч. М.В. Ильина, Изд-во РОССПЭН, 2008. - 319с.; Хаусхофер К. О геополитике. Работы разных лет. – М.: Изд-во Мысль, 2001. - 426с.

² Gottman J. Megalopolis. The urbanized northeastern seaboard of the United States. The M.I.T. Press. Cambridge, Massachusetts, and London, England, 1961. URL: <https://direct.mit.edu/books/book-media/5083/pdfviewer/2302648>; Castells M. The network society: a cross-cultural perspective / ed. by Manuel Castells. MPG Books Ltd, Bodmin, Cornwall, Great Britain, 2004; Rodrigue J.-P., Comtois C., Slack B. The geography of transport systems. Routledge, Taylor & Francis, London and New York, 2006. URL: https://geonas.at.ua/_Id/0/34_The_Geography_o.pdf; Бродель Ф. Средиземное море и средиземноморский мир в эпоху Филиппа II: В 3 ч. Ч. 1: Роль среды / Пер. с фр. М.А. Юсима. — М.: Языки славянской культуры, 2002. — 496 с. - (Studia historica); Hechter M. Internal colonialism. The Celtic fringe in British national development, 1536-1966. University of California Press, Berkeley and Los Angeles. URL: <https://ru.scribd.com/document/268839732/Hechter-Internal-olonialism#content=query:railway,pageNum:83,indexOnPage:1,bestMatch:false>; Christiansen P. The effects of transportation priority congruence for political legitimacy // Transportation Research Part A: Policy and Practice, Vol. 132, 2020; Kaufmann V., Jemelin Ch., Pflieger G., Pattaroni L. Socio-political analysis of French transport policies: The state of practice // Transport Policy, №15, 2008; Fichert F. Transport policy planning in Germany. An analysis of political programs and investment masterplans. Eur. Transp. Res. Rev. 9, 28, 2017. URL: <https://doi.org/10.1007/s12544-017-0247-7>; Wan Zh., Wang X., Sperling D. Policy and politics behind the public transportation systems of China's medium-sized cities: Evidence from the Huizhou reform // Utilities Policy, Vol. 27, 2013; Якунин В.И. Политология транспорта. Политическое измерение транспортного развития / В.И. Якунин. М.: ЗАО «Издательство «Экономика», 2006. - 432 с.; Борисюк Н.В., Ломанов О.А. Автомобильные пути сообщения. М., «Знание», 1978; Legacy C. De-politicising and re-politicising transport infrastructure futures // Environment and Planning C: Politics and Space, 40(7), 2022. PP. 1535-1550. URL: <https://doi.org/10.1177/23996544221092920>; Эбзеев А.А., Судоргин О.А., Нестерчук О.А., Иванов В.Г. Влияние политики на транспортную систему Российской Федерации. Управление, №2, 2023. СС. 35-44. URL: <https://upravlenie.guu.ru/jour/article/view/623/383>

³ Lin W. Transport geography and geopolitics: Visions, rules and militarism in China's Belt and Road Initiative and beyond // Journal of Transport Geography, 81, 2019. URL: <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2019.01.008>; Noorali H., Ahmadi H. Analysis of Iran's Geopolitical Role in International Corridors. Human Geography Research, 54(3), 2022. СС. 1161-1187. DOI: 10.22059/jhgr.2022.331764.1008388; Фурсов К.А. Железные дороги как инструмент геополитики Второй мировой войны // Мир транспорта, №5, 2015. СС. 258-269; Вартумян А.А. Влияние транспортных артерий в Каспийском регионе на геополитическое положение в Астраханской области // Каспийский регион: политика, экономика, культура, №3(60), 2019. СС. 202-206; Егоров В.Г. Геополитика транспорта: актуальное прочтение // Обозреватель - Observer. 2019. №9 (356). СС. 23-47.

ազդեցության մասին են Վ. Դավթյանի, Ա. Մարգարովի, Կ. Խուրշուդյանի աշխատությունները⁴:

Արենախոսության օբյեկտը Հայաստանի տրանսպորտային-լոգիստիկ համակարգն է:

Հետազոտության առարկան ազգային անվտանգության ապահովման համատեքստում Հայաստանի Հանրապետության տրանսպորտային-լոգիստիկ համակարգի վրա ազդող քաղաքական գործոններն են:

Հետազոտության նպատակը և խնդիրները: Արենախոսության նպատակն է բացահայտել և վերլուծել Հայաստանի տրանսպորտային-լոգիստիկ համակարգի ձևավորման գործընթացի վրա այս կամ այն ժամանակաշրջանում ազդեցություն ունեցած հիմնական քաղաքական գործոնները և կանխատեսել համակարգի հետագա զարգացման վեկտորը ՀՀ ազգային անվտանգության ապահովման համատեքստում:

Նպատակի իրագործման համար ձևակերպվել են հետևյալ հետազոտական խնդիրները.

- դիտարկել «տրանսպորտային-լոգիստիկ համակարգ» հասկացության սահմանման հիմնական մոտեցումները, բացահայտել սահմանման հետ կապված հնարավոր խնդիրները, կապը «տրանսպորտային համակարգ» և «տրանսպորտային լոգիստիկա» հասկացությունների հետ, ինչպես նաև որոշել դրանում ներառված տարրերի ամբողջությունը,

- վերլուծել տրանսպորտային-լոգիստիկ համակարգի վրա քաղաքական գործոնների ազդեցության աստիճանի վերաբերյալ հետազոտողների մոտեցումները, դիտարկել տրանսպորտային-լոգիստիկ ենթակառուցվածքների զարգացման մակարդակի հնարավոր ազդեցությունը հասարակության և պետության սոցիալ-քաղաքական կյանքի վրա,

- վեր հանել քաղաքական գործոնների ազդեցության պատմական օրինակները այս կամ այն պետության տրանսպորտային-լոգիստիկ համակարգի զարգացման վեկտորի վրա, վերլուծել տրանսպորտային-լոգիստիկ հարցերի ազդեցությունը քաղաքական որոշումների կայացման վրա,

- որոշել պետության տրանսպորտային-լոգիստիկ համակարգի տեղն ու դերը պետության ազգային անվտանգության ապահովման հարցում, վերլուծել մի շարք պետությունների հիմնական մոտեցումները ռազմավարական փաստաթղթերում և հայեցակարգերում պետության տրանսպորտային-լոգիստիկ համակարգի

⁴ Davtyan V. The major challenge for Armenia's Transport Security: obstacles and prospects of integration into the international transport corridors // Armenian Journal of Political Science, 1(4), 2016. PP. 95-110. URL: https://arjps.org/articles/eng/01_2016/Davtyan.pdf; Давтян В.С. «Транспортная безопасность» как геополитическая категория. Донецкие чтения 2024: образование, наука, инновации, культура и вызовы современности // Материалы IX Международной научной конференции. Донецк, 2024. СС. 381-383; Маркаров А.А., Давтян В.С. Армения в развитии евразийской транспортной инфраструктуры: место и роль // Геоэкономика энергетики, №3 (23), 2023; Маркаров А.А., Давтян В.С. Транспортная геополитика на Южном Кавказе в условиях вызовов разблокирования коммуникаций // Геоэкономика энергетики, №4, 2022. Хуршудян К.Н. Проблемы развития транспорта Закавказского экономического района. Ер.: изд-во ЕГУ, 1972. – 238с.

զարգացման աստիճանի և ազգային անվտանգության մակարդակի փոխկապակցվածության խնդիրների արտացոլման վերաբերյալ,

- վերլուծել Հարավային Կովկասի պետությունների (ԽՍՀՄ-ում անդրկովկասյան տնտեսական տարածաշրջան) տրանսպորտային-լոգիստիկ հիմքի ձևավորման և զարգացման առանձնահատկությունները՝ սկսած ԽՍՀՄ կազմավորման ժամանակաշրջանից, պարզել տրանսպորտային-լոգիստիկ համակարգի կառուցման և զարգացման վեկտորի կախվածության աստիճանը քաղաքական և աշխարհաքաղաքական նպատակներից և խնդիրներից, ինչպես նաև վեր հանել այս փուլում առկա խնդիրները, որոնք պայմանավորել են ՀՀ տրանսպորտային-լոգիստիկ համալիրի հետագա վիճակը,

- ուսումնասիրել Հարավային Կովկասի, մասնավորապես ՀՀ տրանսպորտային-լոգիստիկ համակարգի վիճակի վրա ազդած հիմնական քաղաքական գործոնները ԽՍՀՄ փլուզումից հետո,

- գնահատել ՀՀ տրանսպորտային-լոգիստիկ համակարգի ներկայիս վիճակը, վեր հանել պետության տրանսպորտային-լոգիստիկ ներուժի լիարժեք իրացման ճանապարհին առկա հիմնախնդիրները, որոշել ազգային անվտանգության մակարդակի վրա էական ազդեցություն ունեցող տրանսպորտային-լոգիստիկ բնույթի սպառնալիքների շրջանակը,

- որոշել ՀՀ ինտեգրման աստիճանը Հարավային Կովկասի տարածքով անցնող միջազգային տրանսպորտային միջանցքների նախագծերին, բացահայտել հանրապետության ինտեգրացիոն ներուժի իրացման ճանապարհին առկա հիմնական քաղաքական խնդիրները և խոչընդոտները,

- ուսումնասիրել Հայաստանի տրանսպորտային-լոգիստիկ համակարգի ինտեգրման քաղաքական և ռազմավարական ասպեկտները Հարավային Կովկասում իրականացվող և նախատեսվող հիմնական տրանսպորտային-լոգիստիկ նախագծերում միջազգային ասպարեզում տեղի ունեցող աշխարհաքաղաքական փոփոխությունների համատեքստում, որոնք բնութագրվում են առաջատար աշխարհաքաղաքական խաղացողների (ՌԴ, ԱՄՆ, ԵՄ, Թուրքիա, Իրան, Հնդկաստան, Չինաստան) միջև ուժերի հավասարակշռության վերաբաշխմամբ, հաշվի առնելով նաև Լեռնային Ղարաբաղում 44-օրյա պատերազմից հետո Հարավային Կովկասում ուժերի հավասարակշռության փոփոխությունը,

- բացահայտել և կանխատեսել ՀՀ ազգային անվտանգությանը սպառնացող հնարավոր մարտահրավերներն ու սպառնալիքները Հարավային Կովկասում հաղորդակցությունների ապաշրջափակման դեպքում տարածաշրջանում ստեղծված աշխարհաքաղաքական նոր իրողությունների համատեքստում:

Հետազոտության մեթոդաբանական հիմքերը: Հետազոտության ընտրված մեթոդաբանությունը որոշվել է աշխատանքի միջառարկայական բնույթով: Օգտագործվել են պատմական և պատմահամեմատական հետազոտական մեթոդներ՝ զուգակցված բովանդակային վերլուծության հետ (տրանսպորտային-լոգիստիկ քաղաքականության իրականացման մոտեցումների փոփոխությունների

վերլուծության նպատակով պատմական փաստաթղթերի վերլուծություն), համեմատական (պաշտոնական փաստաթղթերի, կանոնակարգերի, ռազմավարությունների համեմատական վերլուծության համար), վիճակագրական հետազոտական մեթոդներ (տրանսպորտային-լոգիստիկ համակարգի առանձին ոլորտների և ճյուղերի քանակական և որակական բնութագրերի զարգացման օրինաչափությունները բացահայտելու, ինչպես նաև ուսումնասիրության մեջ ընդգրկված երկրների տրանսպորտային-լոգիստիկ համակարգերի համեմատական վերլուծության համար) և կառուցվածքային-ֆունկցիոնալ հետազոտական մեթոդ:

Հետազոտության էմպիրիկ հիմքերը: Հարավային Կովկասի և մասնավորապես ՀՀ տրանսպորտային-լոգիստիկ հիմքի ձևավորման և զարգացման առանձնահատկությունները, ինչպես նաև ՀՀ տրանսպորտային-լոգիստիկ ներուժի իրացման վեկտորի վրա ազդող քաղաքական և աշխարհաքաղաքական գործոններն ուսումնասիրելու համար վերլուծվել են ԽՍՀՄ ժամանակաշրջանի պատմական արխիվային տվյալները (ԽՄԿԿ հրահանգներ, բանաձևեր, հրամանագրեր, վերլուծական նշումներ): Հայաստանի տրանսպորտային-լոգիստիկ համակարգի զարգացման տեմպերի և բնութագրերի վերլուծությունը Խորհրդային Միության մյուս հանրապետությունների համեմատ, ինչպես նաև ՀՀ տրանսպորտային-լոգիստիկ համալիրի ներկայիս վիճակի մասին առկա ուսումնասիրությունները հիմնված են վիճակագրական տարեգրքերի, միջազգային տվյալների բազաների, վիճակագրական հաշվետվությունների, ՀՀ և Հարավային Կովկասի երկրների վիճակագրական կոմիտեների կողմից տրամադրված տեղեկատվության վրա:

Համաշխարհային տրանսպորտային-լոգիստիկ համակարգին ՀՀ ինտեգրվելու աստիճանի վրա ազդող քաղաքական գործոնների, ինչպես նաև ՀՀ տրանսպորտային-լոգիստիկ ոլորտի զարգացման վեկտորի ուսումնասիրության հիմքում ընկած են ՀՀ, ինչպես նաև միջազգային տրանսպորտային միջանցքների նախագծերում ՀՀ ներգրավվածության վրա ազդող՝ մի շարք պետությունների կողմից ստորագրված միջկառավարական պայմանագրերի և համաձայնագրերի վերլուծությունը, ԵԱՏՄ անդամ պետությունների ռազմավարական փաստաթղթերի, ՌԴ, ԱՄՆ, Իրանի, Թուրքիայի, Ադրբեջանի և պաշտոնական այլ ներկայացուցիչների հայտարարությունների, լրատվամիջոցներում թեմատիկ հրապարակումների վերլուծությունները:

Հետազոտության գիտական նորույթը:

1. արձանագրվել է «տրանսպորտային-լոգիստիկ համակարգ» հասկացության վերաբերյալ ընդհանուր մոտեցման բացակայությունը, ուրվագծվել հասկացությունը սահմանող տարրերի շրջանակը,

2. հիմնավորվել է, որ պետության տրանսպորտային-լոգիստիկ համակարգի զարգացման մակարդակն ազդեցություն ունի հասարակության քաղաքական կյանքի վրա ճիշտ այնպես, ինչպես քաղաքական գործոններինը՝ պետության տրանսպորտային-լոգիստիկ համակարգի զարգացման առանձնահատկությունների վրա (հաճախ տնտեսական շահերին հակառակ), ինչը պայմանավորված է այն

հանգամանքով, որ տրանսպորտային-լոգիստիկ համակարգին վերաբերող հարցերը լայնորեն օգտագործվում են որպես քաղաքական և աշխարհաքաղաքական նպատակներին հասնելու գործիք,

3. վերլուծվել և ընդհանրացվել են հիմնական մոտեցումները, որոնք արտացոլում են պետության տրանսպորտային-լոգիստիկ համակարգի տեղն ու դերը պետության ազգային անվտանգության ապահովման համակարգում,

4. Հարավային Կովկասի պետությունների տրանսպորտային-լոգիստիկ հիմքի կառուցման և զարգացման գործընթացի և առանձնահատկությունների վերաբերյալ համապարփակ ուսումնասիրություն է իրականացվել՝ սկսած ԽՍՀՄ կազմավորման ժամանակաշրջանից, հաշվի առնելով այդ պետության քաղաքական և աշխարհաքաղաքական նպատակներն ու խնդիրները, ինչը հնարավորություն է տվել բացահայտել տվյալ փուլում առկա խնդիրները, որոնք որոշել են ՀՀ տրանսպորտային-լոգիստիկ համալիրի հետագա վիճակը և գնահատել դրանց ազդեցության աստիճանը պետության ազգային անվտանգության ապահովման արդյունավետության վրա,

5. պարզվել է, որ ՀՀ տրանսպորտային-լոգիստիկ համակարգին և դրա զարգացման հետագա տեսլականին վերաբերող, ռազմավարական նշանակություն ունեցող փաստաթղթերը չեն համապատասխանում ազգային անվտանգությանը սպառնացող մարտահրավերներին,

6. ձևակերպվել են Հարավային Կովկասով անցնող հիմնական տրանսպորտային-լոգիստիկ նախագծերին ՀՀ տրանսպորտային-լոգիստիկ համակարգի ինտեգրման քաղաքական, ռազմավարական հիմքերը միջազգային ասպարեզում տեղի ունեցող աշխարհաքաղաքական փոփոխությունների, ինչպես նաև Լեռնային Ղարաբաղում 44-օրյա պատերազմից և հետագա իրադարձություններից հետո տարածաշրջանում ստեղծված աշխարհաքաղաքական նոր իրականության համատեքստում,

7. կանխատեսվել են Հարավային Կովկասում տրանսպորտային հաղորդակցությունների հնարավոր ապաշրջափակման դեպքում ՀՀ ազգային անվտանգությանը սպառնացող հիմնական մարտահրավերներն ու սպառնալիքները՝ հաշվի առնելով տարածաշրջանային և արտատարածաշրջանային հիմնական դերակատարների նպատակներն ու շահերը, ինչպես նաև նրանց կողմից իրականացվող քաղաքականությունը:

Հետազոտության տեսական և կիրառական նշանակությունը: Պետության տրանսպորտային-լոգիստիկ համակարգն ազգային անվտանգության ապահովման հիմնարար տարրն է: Այնուամենայնիվ, գիտական գրականության մեջ չկա ընդհանուր մոտեցում «տրանսպորտային-լոգիստիկ համակարգ» հասկացության սահմանման վերաբերյալ: Ավելին՝ հստակ տարբերակում չկա այնպիսի հասկացությունների միջև, ինչպիսիք են «տրանսպորտային համակարգը», «տրանսպորտային լոգիստիկան», ինչը խոչընդոտում է հասկացությունը կազմող տարրերի ճիշտ սահմանումը: Սա իր հերթին բացասաբար է անդրադառնում

պետության տրանսպորտային-լոգիստիկ համակարգի գործունեության հետ կապված խնդիրների վերհանման, ինչպես նաև այդ խնդիրների լուծումների որոնման և ապագայում դրանք կանխելու միջոցառումների մշակման վրա: Ընդ որում, հետազոտողների մեծ մասը երկրի տրանսպորտային-լոգիստիկ ներուժի զարգացման հետ կապված հարցերը դիտարկում է բացառապես տնտեսական շահերի պրիզմայով, ինչը խոչընդոտում է քաղաքական գործոնների ազդեցության հետևանքով երկրի տրանսպորտային-լոգիստիկ համակարգի զարգացման մակարդակի վրա հնարավոր ազդեցություն ունեցող մարտահրավերների ու սպառնալիքների համապարփակ կանխատեսումը:

Հաշվի առնելով հարավկովկասյան տարածաշրջանի աշխարհաքաղաքական դիրքը, որը գտնվում է միջազգային առաջատար մի շարք խաղացողների (Ռուսաստան, ԱՄՆ, ԵՄ, Իրան, Թուրքիա, Հնդկաստան, Չինաստան և այլն) հետաքրքրությունների շրջանակում, որոնց հարաբերությունները որոշ դեպքերում ունեն առճակատման բնույթ, ինչպես նաև տարածաշրջանում առկա չլուծված հակամարտությունները, ՀՀ տրանսպորտային և լոգիստիկ համակարգի՝ որպես պետության կայուն գործունեության ապահովման կարևորագույն տարրի վրա ազդելու կարողությունը դառնում է քաղաքական և աշխարհաքաղաքական նպատակներին հասնելու գործիք, ինչը հստակորեն դրսևորվում է Ադրբեյջանի և Թուրքիայի հետ հարաբերությունների գործընթացում: Ահա թե ինչու Հարավային Կովկասում իրենց նպատակներին հասնելու ձգտող տարածաշրջանային և արտատարածաշրջանային առաջատար գործիչների քաղաքական շահերի համապարփակ ուսումնասիրությունը թույլ է տալիս կանխատեսել միջազգային տրանսպորտային-լոգիստիկ որոշակի նախագծերում ինտեգրացիոն վեկտորի ընտրության հետ կապված մարտահրավերները, սպառնալիքները և հեռանկարները, ինչպես նաև ՀՀ տրանսպորտային-լոգիստիկ համակարգի՝ որպես ազգային անվտանգության և պետության կայուն գործունեության ապահովման կարևորագույն տարրի վրա ազդեցության հնարավոր սցենարները: Իսկ ԵԱՏՄ անդամ-պետությունների պաշտոնական փաստաթղթերի համեմատական վերլուծությունը, ինչպես նաև ՀՀ մի շարք հայեցակարգերում և ռազմավարություններում արտացոլված փոփոխվող մոտեցումների քննությունն ապացուցում է հանրապետության տրանսպորտային-լոգիստիկ համակարգի զարգացման վեկտորն արտացոլող ռազմավարական փաստաթղթերի ավելի մանրակրկիտ մշակման անհրաժեշտությունը՝ հաշվի առնելով ազգային անվտանգության մարտահրավերները: Խոսքը, մասնավորապես, պետական տրանսպորտային ռազմավարության մանրամասն, համակարգված մշակման անհրաժեշտության մասին է:

Հետազոտության արդյունքների փորձարկումը և հրապարակումները:

Ատենախոսության հիմնական դրույթներն ու եզրակացությունները ներկայացվել և քննարկվել են Հայ-ռուսական համալսարանի Կ. Միրումյանի անվ. քաղաքագիտության ամբիոնի նիստի ժամանակ: Ատենախոսության հիմնական

դրույթներն արտացոլված են գիտական ինը հոդվածներում (8-ը՝ ՀՀ և ՌԴ ԲՈԿ-երի կողմից ընդունելի գիտական պարբերականներում, 1-ը՝ գիտաժողովի նյութերի ժողովածուում):

Ատենախոսության կառուցվածքը և ծավալը: Ատենախոսությունը բաղկացած է ներածությունից, երեք գլխից՝ ինը ենթագլուխներով, վերջաբանից, օգտագործված գրականության ցանկից: Աշխատանքի ընդհանուր ծավալը 140 էջ է:

ԱՏԵՆԱԽՈՍՈՒԹՅԱՆ ՀԱՄԱՌՈՏ ԲՈՎԱՆԴԱԿՈՒԹՅՈՒՆԸ

Ներածությունում հիմնավորվում են թեմայի ընտրությունը և դրա արդիականությունը, ներկայացվում ուսումնասիրության օբյեկտը և առարկան, նպատակը և խնդիրները, թեմայի մշակվածության աստիճանը, ուսումնասիրության գիտական նորույթն ու մեթոդաբանական հիմքերը, հետազոտության տեսական և գործնական նշանակությունը:

Ատենախոսության **առաջին՝ «Պետության տրանսպորտային-լոգիստիկ համակարգն ազգային անվտանգության համատեքստում. հետազոտության տեսական և մեթոդական հիմքերը»** գլուխը բաղկացած է երեք ենթագլխից:

1.1. «Տրանսպորտային-լոգիստիկ համակարգի դերը պետության կայուն զարգացման ապահովման գործում. հասկացության սահմանման հիմնական մոտեցումները և խնդրի դիտարկման միտումները» ենթագլխում ուսումնասիրվել են «տրանսպորտային-լոգիստիկ համակարգ» հասկացության սահմանման հիմնական մոտեցումները և դրա կապը «տրանսպորտային համակարգ» և «տրանսպորտային լոգիստիկա» հասկացությունների հետ: Պարզվել է, որ չնայած պետության ձևավորման, զարգացման, գործունեության և անվտանգության ապահովման գործում տրանսպորտային-լոգիստիկ համակարգի հիմնարար և ռազմավարական նշանակությանը՝ գիտական հանրությունում չկա միասնական մոտեցում «տրանսպորտային-լոգիստիկ համակարգ» հասկացության (նաև «տրանսպորտային համակարգի» և «տրանսպորտային լոգիստիկայի») սահմանման հարցում: Ավելին՝ հաճախ տեղի է ունենում «տրանսպորտային համակարգ», «տրանսպորտային-լոգիստիկ համակարգ», «տրանսպորտային ցանց» հասկացությունների նույնականացում, ինչը վկայում է այս թեմայի տեսական զարգացման անբավարարության մասին: Բացի այդ, գիտական գրականության մեջ տրված «տրանսպորտային համակարգ» և «տրանսպորտային-լոգիստիկ համակարգ» սահմանումները մեծ մասամբ դիտարկվում են տնտեսագիտության պրիզմայով և լիովին չեն արտացոլում այդ հասկացությունների համակարգային բնույթը, տրանսպորտային-համակարգի փոխկապակցվածությունը պետության գործունեության կենսական այլ ոլորտների և ազգային անվտանգության հարցերի հետ, մինչդեռ պետության տրանսպորտային-լոգիստիկ ոլորտի դիտարկումը հենց համակարգային մոտեցման դիրքերից թույլ է տալիս լիարժեք գնահատելու և բացահայտելու պետության տրանսպորտային-լոգիստիկ հիմքի գործունեության հետ կապված հնարավոր մարտահրավերներն ու սպառնալիքները:

Այնուամենայնիվ, հիմք ընդունելով «տրանսպորտային-լոգիստիկ համակարգ» հասկացության սահմանման մի շարք մոտեցումների վերլուծությունները և հաշվի առնելով այդ մոտեցումների թերությունները, ատենախոսության շրջանակներում սահմանվել է, որ պետության տրանսպորտային-լոգիստիկ համակարգը «պետության տրանսպորտային և լոգիստիկ ենթակառուցվածքների օբյեկտների և սուբյեկտների ամբողջությունն է, որը գործում է ապրանքների և ուղևորների արդյունավետ փոխադրումն իրականացնելու պետական միասնական քաղաքականության հիման վրա և ուղղված է տարածքային միասնության ապահովմանը, միջտարածաշրջանային հարաբերությունների զարգացմանը և պետության աշխարհաքաղաքական ներուժի իրացմանը»:

1.2. «Պետության տրանսպորտային-լոգիստիկ համակարգի քաղաքական չափումը» ենթազխում հիմնավորվում է այն պնդումը, որ պետության տրանսպորտային-լոգիստիկ համակարգի վիճակը և զարգացման մակարդակը ազդում են հասարակության քաղաքական, սոցիալական, մշակութային և այլ ոլորտների վրա, և որ տրանսպորտային-լոգիստիկ համակարգի դերը կարևոր է դիտարկել նաև քաղաքական պրիզմայով: Այդ նպատակով վերլուծվում են պետության տրանսպորտային-լոգիստիկ համակարգի դիտարկման միտումների փոփոխության գործընթացը և այդ համակարգի կապի արտացոլումը հասարակական կյանքի մի շարք ոլորտների հետ պատմական այս կամ այն փուլում ականավոր հետազոտողների աշխատություններում: Մասնավորապես, վերլուծվել են Ֆ. Ռատցելի, Զ. Մաքհնդերի, Ռ. Չելլենի, Ժ. Գոտտմանի, Մ. Կասթելի, Վ. Կաուֆմաննի, Վ. Յակունինի, Ա. Վարդույանի և մի շարք այլ գիտնականների աշխատությունները: Ներկայացվել և վերլուծվել են քաղաքական և աշխարհաքաղաքական նպատակներին հասնելու նպատակով տրանսպորտային-լոգիստիկ հարցերի օգտագործման պատմական օրինակներ (Ֆրանսիայում երկաթուղային ցանցի կառուցման խնդիրը, Սուեզի ջրանցքի նախագիծը կյանքի կոչելու շուրջ ծավալված քննարկումները, Դանցիգյան միջանցքի ստեղծման քաղաքական հետևանքները, Հորմուզի նեղուցի խնդիրը և այլն):

1.3. «Տրանսպորտային ոլորտում պետության քաղաքականությունը որպես ազգային անվտանգության ապահովման անբաժանելի տարր» ենթազխում հիմնավորվում է այն թեզը, որ պետության տրանսպորտային-լոգիստիկ համակարգի վիճակն անմիջական ազդեցություն ունի ազգային անվտանգության ապահովման մակարդակի և արդյունավետության վրա, ինչն անհրաժեշտ է դարձնում տրանսպորտային-լոգիստիկ համակարգի դիտարկումը որպես ազգային անվտանգության համակարգի անբաժանելի և հիմնարար տարր: Այդ նպատակով դիտարկվում են «ազգային անվտանգություն» հասկացության սահմանման հիմնական մոտեցումներն ինչպես պաշտոնական փաստաթղթերի շրջանակներում, այնպես էլ գիտական հետազոտությունների ոլորտում, վերհանվում է «ազգային անվտանգություն» հասկացության սահմանման մոտեցումների տարբերությունը, որը նկատվում է ինչպես փորձագիտական դաշտում, այնպես էլ մի շարք երկրների պաշտոնական փաստաթղթերում՝ պայմանավորված այս կամ այն պետության

դիտարկման պարագայում առկա աշխարհաքաղաքական գործոններով, ինչպես նաև պետության քաղաքական և գաղափարախոսական առաջնահերթություններով: Պարզվել է, որ պետության տնտեսական կայունության, պաշտպանունակության և տարածքային միասնության ապահովման անհրաժեշտության գաղափարն արտացոլված է գրեթե բոլոր մոտեցումներում, և այդ նպատակների իրականացումն անհնար է առանց պետության տրանսպորտային-լոգիստիկ համակարգի՝ որպես առևտրաշրջանառության, ուղևորաշրջանառության և պետության շինված ուժերի շարժունակության ապահովման ամենակարևոր մեխանիզմի կայուն գործունեության և իրական ու պոտենցիալ սպառնալիքներից պաշտպանության ապահովման:

Երկրորդ՝ «ՀՀ տրանսպորտային-լոգիստիկ քաղաքականության առանձնահատկություններն աշխարհաքաղաքական իրողությունների համատեքստում» գլուխը նվիրված է Հայաստանի տրանսպորտային-լոգիստիկ համակարգի ձևավորման և զարգացման առանձնահատկությունների վերլուծությանը, ինչպես նաև աշխարհաքաղաքական գործոնների ազդեցությանը ՀՀ տրանսպորտային-լոգիստիկ համակարգի ներկայիս վիճակի վրա:

2.1. «Հարավային Կովկասի տրանսպորտային-լոգիստիկ համակարգը. զարգացման առանձնահատկությունները և ներկայիս վիճակը» ենթագլխում քննության են առնվում ԽՍՀՄ տրանսպորտային-լոգիստիկ համակարգի ձևավորման առանձնահատկությունները քաղաքական, գաղափարախոսական և աշխարհաքաղաքական նպատակների ու խնդիրների համատեքստում, ուսումնասիրվում են Հարավային Կովկասի պետությունների տրանսպորտային-լոգիստիկ համակարգի ձևավորման և զարգացման հիմնական փուլերը (սկսած 1930-ական թվականներից), ինչպես նաև անդրկովկասյան տնտեսական տարածաշրջանի տրանսպորտային-լոգիստիկ հիմքի ռազմավարական նշանակությունը սահմանային դիրքի և Իրանի ու Թուրքիայի հետ կապված միջազգային առաջատար խաղացողների քաղաքական շահերի համատեքստում:

2.2. «ՀՀ տրանսպորտային-լոգիստիկ համակարգի բնութագրերը. հիմնական խնդիրներն ու զարգացման մարտահրավերները» ենթագլխում վերլուծվում է Հայաստանի Հանրապետության տրանսպորտային-լոգիստիկ համակարգի ներկայիս վիճակը, որը պայմանավորված է մի կողմից ԽՍՀՄ անդրկովկասյան տնտեսական տարածաշրջանի տրանսպորտային-լոգիստիկ համալիրի կառուցման խորհրդային կառավարության մոտեցումներով, ինչպես նաև հետխորհրդային տարածքում տեղի ունեցող գործընթացներով, մասնավորապես Հարավային Կովկասի տարածաշրջանում առկա հակամարտություններով, մյուս կողմից՝ ԽՍՀՄ փլուզումից հետո ինքնիշխան ՀՀ-ն տարբեր ժամանակաշրջաններում գլխավորած քաղաքական ուժերի կողմից տարված քաղաքականությամբ: Ուսումնասիրվում է ՀՀ տրանսպորտային-լոգիստիկ համակարգի կառուցվածքը, վերլուծվում են տրանսպորտային ճյուղերի զարգացման հիմնական վեկտորները, ինչպես նաև քաղաքական և աշխարհաքաղաքական գործոնների ազդեցությունն այդ գործընթացի վրա: Որոշվել են ՀՀ

տրանսպորտային-լոգիստիկ համակարգի զարգացման մակարդակի և կայուն գործունեության վրա ազդող հիմնական խնդիրները:

2.3. «Հայաստանի Հանրապետության ռազմավարական փաստաթղթերում տրանսպորտային-լոգիստիկ համակարգի դիտարկման մոտեցումների վերափոխումը» ենթազվխում իրականացվել է ՀՀ ազգային անվտանգության և կայուն գործունեության ապահովման գործում տրանսպորտային-լոգիստիկ համակարգի տեղն ու դերը նշող ռազմավարական փաստաթղթերի վերլուծություն: Մասնավորապես, Ազգային անվտանգության և տրանսպորտային-լոգիստիկ ոլորտի զարգացման տարբեր տարիների ռազմավարությանը վերաբերող փաստաթղթերի վերլուծության արդյունքում պարզվել է, որ հարավկովկասյան տարածաշրջանում տեղի ունեցող աշխարհաքաղաքական գործընթացների համատեքստում ՀՀ Ազգային անվտանգության ռազմավարության 2007 թ. տարբերակում արտացոլված պետության տրանսպորտային-լոգիստիկ համակարգի տեղն ու դերը որպես ազգային անվտանգության և քաղաքական ինքնիշխանության ապահովման ամենակարևոր գործոն դիտարկելու մոտեցումից շեղումը դեպի պետության գործունեության մեջ տրանսպորտային-լոգիստիկ համակարգի տեղն ու դերը որոշելու նեղ, տնտեսակենտրոն մոտեցումը չի համապատասխանում ՀՀ ազգային անվտանգության սպառնալիքներին հատկապես աշխարհաքաղաքական ժամանակակից իրողությունների համատեքստում (տարածաշրջանային չլուծված հակամարտություններ, քաղաքական առաջատար գործիչների միջև ազդեցության ոլորտների վերաբաշխման գործընթացներ և այլն):

Երրորդ՝ «Հայաստանի ինտեգրումը միջազգային տրանսպորտային և լոգիստիկ միջանցքներին որպես ազգային անվտանգության ապահովման կարևոր գործոն» գլխում դիտարկվում են միջազգային տրանսպորտային-լոգիստիկ նախագծերին ՀՀ ինտեգրման քաղաքական ասպեկտները, ինչպես նաև վերլուծվում ՀՀ ազգային անվտանգությանը սպառնացող և Հայաստանի տրանսպորտային-լոգիստիկ համակարգի վիճակի վրա անմիջական ազդեցություն ունեցող հիմնական մարտահրավերները Հարավային Կովկասում տեղի ունեցող աշխարհաքաղաքական գործընթացների համատեքստում:

3.1. «Միջազգային տրանսպորտային-լոգիստիկ միջանցքների նախագծերում Հայաստանի Հանրապետության ներգրավվածության քաղաքական չափումը» ենթազվխը նվիրված է Հարավային Կովկասի տարածքով անցնող միջազգային տրանսպորտային միջանցքների նախագծերի քաղաքական և ռազմավարական նպատակների վերլուծությանը և դրանց իրականացման առանձնահատկություններին քննարկմանը տարածաշրջանում աշխարհաքաղաքական առաջատար խաղացողների (ԱՄՆ, Ռուսաստան, Իրան, Թուրքիա, Հնդկաստան, Չինաստան և այլն) շահերից ելնելով: Մասնավորապես, վերլուծվել են երկու հիմնական ՄՏՄ նախագծերի՝ «Հյուսիս-Հարավի» և «TRACECA»-ի իրականացման, դրանց մրցակցության քաղաքական և ռազմավարական ասպեկտները: Վերլուծությունը ցույց է տալիս, որ Հայաստանի լիարժեք մասնակցությունը «TRACECA» նախագծին, հաշվի առնելով Ադրբեջանի և Թուրքիայի

կողմից իրականացվող տրանսպորտային շրջափակումը, պայմանավորված է քաղաքական գործոններով: Արդյունքում՝ Հայաստանի մասնակցությունը նախագծում հիմնականում սահմանափակվում է տեխնիկական համագործակցությամբ: Այս ասպեկտները նաև բացասական ազդեցություն են թողնում հանրապետության տարանցիկ ներուժի արդյունավետ իրացման վրա «Հյուսիս-Հարավ» միջազգային տրանսպորտային միջանցքի շրջանակներում:

3.2. «Հարավային Կովկասում տրանսպորտային-լոգիստիկ հիմնական նախագծերին Հայաստանի ինտեգրման քաղաքական և ռազմավարական ասպեկտները» ենթագլխում վերլուծվում են Հարավային Կովկասի տարածքով անցնող տրանսպորտային-լոգիստիկ մի շարք երթուղիներում Հայաստանի ինտեգրման աստիճանի վրա ազդող քաղաքական և ռազմավարական գործոնները 44-օրյա պատերազմից հետո տարածաշրջանում ուժերի փոփոխված հավասարակշռության համատեքստում: Դիտարկվում են ՀՀ-ի կողմից նախաձեռնված Հայաստան-Իրան-Հնդկաստան տրանսպորտային և լոգիստիկ միջանցքի նախագծի իրականացման առանձնահատկությունները, նշվում, որ կողմերի շահագրգռվածությունը նախագծի իրականացման հարցում որոշվում է պաշտոնական Թեհրանի և Նյու Դելիի՝ ԵԱՏՄ-ի հետ համագործակցությունը ընդլայնելու ցանկությամբ (միջազգային ասպարեզում ընթացող գործընթացների համապատկերին), ինչպես նաև Թուրքիայի և Ադրբեջանի հետ Իրանի և Հնդկաստանի հարաբերությունների առանձնահատկություններով:

3.3. «Հայաստանը Հարավային Կովկասի տրանսպորտային-լոգիստիկ նոր ճարտարապետությունում. հաղորդակցությունների ապաշրջափակման ռիսկերն ու մարտահրավերները» ենթագլխին արտացոլում է տարածաշրջանում հաղորդակցությունների ապաշրջափակման առանձնահատկությունների վերաբերյալ Հայաստանի, Ադրբեջանի և Թուրքիայի դիրքորոշումներով պայմանավորված հիմնական խնդիրների վերլուծությունը: Մասնավորապես, վերլուծվում են, այսպես կոչված, «Ջանգեզուրի միջանցքի» ստեղծման հետ կապված ազգային անվտանգությանը սպառնացող ռիսկերը, քանի որ նշված միջանցքը, ըստ էության, ոչ միայն տրանսպորտային ուղի է, այլև աշխարհաքաղաքական ազդեցության գործիք (Հարավային Կովկասի տարածաշրջանում ԱՄՆ-ի և Թուրքիայի ազդեցության ընդլայնման համապատկերին): Պատմական փաստաթղթերի վերլուծության արդյունքում առանձնացվում են «Ջանգեզուրի միջանցքի» ստեղծման վերաբերյալ (1992 թվականից սկսված) բանակցությունների հիմնական փուլերը, դրանց զարգացման առանձնահատկությունները և հարցի ներկայիս վիճակը: Ընդգծվում է, որ այս նախագծի իրականացումը ՀՀ արտաքին քաղաքականության վեկտորի փոփոխության պայմաններում, ինչպես նաև այնպիսի երկրների քաղաքական շահերի համատեքստում, ինչպիսիք են Ռուսաստանը, Իրանը, Հնդկաստանը և Չինաստանը, առաջացնում է տնտեսական, տրանսպորտային-լոգիստիկ և տարածքային բնույթի մի շարք ռիսկեր:

Ատենախոսության «Եզրակացություններ» բաժնում արտացոլված են հետազոտության տեսական և կիրառական նշանակություն ունեցող հիմնական արդյունքները, որոնցից ամենակարևոր եզրահանգումները հետևյալներն են.

1. պետության տրանսպորտային-լոգիստիկ համակարգը, որի վիճակը պայմանավորում է բնակչության շարժունակության աստիճանը («ճոճանակային միգրացիայի» և «գյուղ-քաղաք» կապերի մակարդակում), հանդես գալով որպես սոցիալ-տնտեսական և քաղաքական միասնական տարածքի ձևավորման կենտրոնական մեխանիզմներից մեկը, անուղակիորեն ազդում է քաղաքացիների քաղաքական աշխարհայացքի վրա, իսկ տրանսպորտային հաղորդակցության ոլորտի հետ կապված խնդիրները, լինելով առօրյա կյանքի անբաժանելի մասը, կարող են անմիջական ազդեցություն ունենալ քաղաքացիների ընտրական նախասիրությունների և իշխանության լեգիտիմության մակարդակի վրա:

2. Տրանսպորտային-լոգիստիկ համակարգին վերաբերող հարցերը, որոնք հանդիսանում են ուղևորափոխադրումների և առևտրաշրջանառության ապահովման, էներգետիկ ռեսուրսների փոխադրման, ռազմական ուժերի շարժունակության ապահովման և այլնի հիմնական մեխանիզմ, դառնում են քաղաքական (ներքին մակարդակի) և աշխարհաքաղաքական ճնշման և ազդեցության արդյունավետ գործիք:

3. Չնայած տրանսպորտային-լոգիստիկ համակարգի՝ որպես քաղաքական ճնշման և աշխարհաքաղաքական ազդեցության ընդլայնման գործիքի ներուժին՝ Հարավային Կովկասի տրանսպորտային-լոգիստիկ համակարգի կառուցման գործընթացը խորհրդային շրջանում պայմանավորված էր ԽՍՀՄ-ի և, մասնավորապես, Անդրկովկասի տնտեսական տարածաշրջանի տրանսպորտային-լոգիստիկ համակարգի կառուցման վերաբերյալ համակարգված, հետևողական մոտեցման բացակայությամբ, մինչդեռ ԽՍՀՄ տրանսպորտային-լոգիստիկ հիմքի ձևավորման գործընթացում տնտեսակենտրոն խոշոր մոտեցման հաղթահարումը կարող էր նպաստել Անդրկովկասի՝ որպես միջազգային տրանսպորտային միջանցքի տարանցիկ ներուժի լիարժեք իրացմանը և, որպես արդյունք, Խորհրդային Միության աշխարհաքաղաքական ազդեցության ընդլայնմանը:

4. ԽՍՀՄ տրանսպորտային հիմքի կառուցման հարցում համակարգված մոտեցման բացակայությունը հանգեցրեց տրանսպորտի առանձին ճյուղերի անհամաչափ զարգացմանը, ինչպես նաև Հարավային Կովկասի հանրապետություններում, մասնավորապես Հայաստանում երթուղիների դիվերսիֆիկացման ցածր մակարդակին: Այս հանգամանքը մի շարք մարտահրավերներ և սպառնալիքներ ստեղծեց պետության կայուն գործունեության համար, որոնք լիովին դրսևորվեցին ԽՍՀՄ փլուզումից հետո, հատկապես անդրկովկասյան նախկին տնտեսական տարածաշրջանի տարածքում առաջացած ռազմական հակամարտությունների համապատկերին (Լեռնային Ղարաբաղի հակամարտություն, վրաց-աբխազական և վրաց-օսական հակամարտություններ), երբ կողմերը սկսեցին օգտագործել Հարավային Կովկասի հանրապետություններում տրանսպորտի որոշակի ճյուղերի անհամաչափ զարգացման գործոնը, ինչպես նաև

տրանսպորտային-լոգիստիկ երթուղիների անբավարար դիվերսիֆիկացումը որպես հակառակորդի վրա քաղաքական ազդեցության գործիք (Անդրկովկասյան, Թբիլիսի-Չուգդիդի-Օչամչիրա-Սուխումի-Սոչի մայրուղիների, Բաքու-Թբիլիսի-Գյումրի-Կարս երկաթուղու, «Չանգեզուրի միջանցքի» հարցի և մի շարք այլ ուղղությունների շուրջ ստեղծված իրավիճակները):

5. Չնայած այն հանգամանքին, որ ԽՍՀՄ փլուզումը հրատապ դարձրեց ազգային անվտանգության և պետության կայուն գործունեության դեմ ուղղված մարտահրավերներն ու սպառնալիքները, որոնք դրվել էին դեռ Խորհրդային Միության տրանսպորտային-լոգիստիկ համակարգի կառուցման փուլում, ընդհանուր առմամբ, Հայաստանի տրանսպորտային-լոգիստիկ երթուղիների դիվերսիֆիկացման անհրաժեշտության, ավտոմոբիլային և երկաթուղային հաղորդակցության ներքին ցանցի ընդլայնման և որակի բարելավման հետ կապված հարցերը, հատկապես ՀՀ տրանսպորտային շրջափակման համապատկերին, բավարար չափով արտացոլում չեն գտել քաղաքական էլիտաների ռազմավարական մոտեցումներում և գործնական քայլերում: Իսկ ՀՀ տրանսպորտային-լոգիստիկ ներուժի զարգացման տնտեսական տրոն մոտեցումն անհամատեղելի է Հարավային Կովկասի տարածաշրջանում տեղի ունեցող գործընթացների (խոսքը, մասնավորապես, միջազգային առաջատար խաղացողների շահերի բախման և տարածաշրջանում ազդեցության ոլորտների վերաբաշխման գործընթացների, Թուրքիայի և Ադրբեջանի կողմից Հայաստանի տրանսպորտային շրջափակման, տրանսպորտային գործոնը որպես քաղաքական ճնշման և տարածքային զիջումների գործիք օգտագործելու, ինչպես նաև ՀՀ տրանսպորտային-լոգիստիկ համակարգի՝ ԵԱՏՄ տրանսպորտային-լոգիստիկ հիմքից «մեկուսացված» լինելու և մի շարք այլ գործընթացների մասին է) հետևանքով առաջացած մարտահրավերների և սպառնալիքների հետ:

6. 2020 թվականի 44-օրյա պատերազմի արդյունքները, որոնք հիմնարար ազդեցություն ունեցան համաշխարհային առաջատար մի շարք խաղացողների (ԱՄՆ, ՌԴ, ԵՄ, Իրան, Չինաստան և այլն) կողմից արժեթղթավորման պոտենցիալ օբյեկտ դարձած տարածաշրջանում ուժերի հավասարակշռության վրա, Հայաստանի և Ադրբեջանի միջև խաղաղության կնքման հարցի շուրջ բանակցային գործընթացի առանձնահատկությունները, ազդեցության ոլորտի ընդլայնման հարցում, մասնավորապես Հարավային Կովկասի տարածաշրջանում կոլեկտիվ Արևմուտքի և ոչ արևմտյան երկրների (Ռուսաստան, Իրան, Չինաստան և այլն) միջև հակասությունների սրումը և այս համապատկերին ՀՀ արտաքին քաղաքականության վեկտորի փոփոխությունը (ՌԴ և Ադրբեջանի հարաբերությունների սրմանը զուգահեռ) նոր ռիսկեր են առաջացրել՝ կապված Հայաստանի, Ադրբեջանի և Թուրքիայի միջև հաղորդակցությունների ապաշրջափակման հարցի, ինչպես նաև տարածաշրջանի հիմնական տրանսպորտային և լոգիստիկ նախագծերին («TRACECA» և «Հյուսիս-Հարավ») ինտեգրվելու վեկտորի որոշման հետ: Այս համատեքստում հիմնական խնդիրներից մեկն Ադրբեջանի և Թուրքիայի կողմից առաջ քաշվող, այսպես կոչված,

«Ձանգեզուրի միջանցք» նախագիծն է, որի ստեղծման միջոցով Միացյալ Նահանգները և Թուրքիան ձգտում են ընդլայնել իրենց ազդեցության ոլորտը Հարավային Կովկասի տարածաշրջանում՝ ի հակադրություն ավանդական տարածաշրջանային խաղաղոգուների՝ Ռուսաստանի և, մասնավորապես, Իրանի հիմնարար շահերի, որը միջանցք ստեղծելու հարցը դիտարկում է որպես ռազմական սպառնալիք, հատկապես Արևմուտքի և Իսրայելի հետ հարաբերությունների վատթարացման համատեքստում, ինչը, իր հերթին, դիսկեր է ստեղծում Հայաստանի հետ հարաբերություններում, ինչպես նաև Իրանի հետ ուղիղ ցամաքային կապը կորցնելու սպառնալիք, որը միայն կուժեղացնի Հայաստանի տրանսպորտային շրջափակումը (հատկապես Վրաստանի հետ տրանսպորտային հաղորդակցության մշտական խափանման համապատկերին):

7. Հարավային Կովկասում ազդեցության ոլորտների վերաբաշխման շարունակական գործընթացները, տարածաշրջանի՝ մի կողմից Արևմուտքի, մյուս կողմից՝ ոչ արևմտյան երկրների (Ռուսաստան և Իրան), ինչպես նաև տարածաշրջանում իրենց ազդեցությունն ամրապնդելու մեջ շահագրգռված մի շարք միջազգային դերակատարների (Հնդկաստանը և Չինաստանը հետաքրքրված են տարածաշրջանով անցնող հաղորդակցություններին միանալուն) շահերի բախման արդյունքում հակասությունների դաշտ դառնալը ՀՀ ազգային անվտանգության դեմ ուղղված նոր սպառնալիքներ և մարտահրավերներ են ստեղծում, մասնավորապես տնտեսական բնույթի: Բացի այդ, նշված գործընթացները կարող են նպաստել Թուրքիայի և Ադրբեջանի կողմից ՀՀ տրանսպորտային շրջափակման ուժեղացմանը (միջազգային տրանսպորտային միջանցքների նախագծերին Հայաստանի ինտեգրմանը խոչընդոտելով կամ դրանցում մասնակցությունը սահմանափակելով, ինչպես «TRACECA»-ի դեպքում, երբ Ադրբեջանը վարում է նախագծի պայմանները ՀՀ տարածքով անցնող բեռների վրա չտարածելու քաղաքականություն)՝ որպես քաղաքական նպատակներին և տարածքային պահանջներին հասնելու գործիք (Սյունիքի հարց):

8. Հաշվի առնելով այն փաստը, որ տրանսպորտային-լոգիստիկ համալիրի վիճակն անմիջականորեն կապված է պետության ազգային անվտանգության մակարդակի հետ, անմիջական ազդեցություն ունի հասարակության հիմնարար ոլորտների (տնտեսական, սոցիալական) կայուն գործունեության վրա, ինչպես նաև վերը նշված աշխարհաքաղաքական գործոններով պայմանավորված մարտահրավերներն ու սպառնալիքները, անհրաժեշտ է մանրամասն մշակել ռազմավարական փաստաթղթեր (օրինակ՝ «ՀՀ տրանսպորտային և լոգիստիկ ներուժի զարգացման հայեցակարգը»), որոնք կարտացոլեն պետության տրանսպորտային-լոգիստիկ համակարգի զարգացման համապարփակ տեսլականը և վեկտորը՝ ռազմական, քաղաքական, տնտեսական, ժողովրդագրական և այլ բնույթի մարտահրավերների հաշվառումով: Տրանսպորտային-լոգիստիկ բնույթի սպառնալիքները, դրանց փոխկապակցվածությունն ազգային անվտանգության այլ ոլորտների հետ, ինչպես նաև դրանց հաղթահարման ուղիները պետք է մանրամասն արտացոլվեն ՀՀ ազգային անվտանգության ռազմավարության մեջ՝ առանձին

բաժնի տեսքով, քանի որ երկրի տրանսպորտային և լոգիստիկ ներուժի զարգացման գործոնները, հաշվի առնելով նրա աշխարհագրական և աշխարհաքաղաքական դիրքը, անմիջական ազդեցություն ունեն այն բոլոր ոլորտների վրա, որոնք այս կամ այն կերպ ապահովում են ՀՀ ազգային անվտանգության պատշաճ մակարդակը:

9. Տրանսպորտի տեսակների դիվերսիֆիկացիայի ցածր մակարդակը էական ազդեցություն ունի տնտեսության զարգացման, ներքին միգրացիայի մակարդակի և բնակչության հավասարաչափ բաշխման, առանձին շրջանների միջև կապի և մատչելիության, զորքերի շարժունակության և այլնի վրա: Սա այն եզրահանգմանն է տանում, որ անհրաժեշտ է վերափոխել այսօր միջազգային մոլոտիմոդալ փոխադրումներում կարևոր դեր ունեցող երկաթուղային տրանսպորտի զարգացման վերաբերյալ մոտեցումները: Միևնույն ժամանակ, այս տեսակի տրանսպորտի զարգացումը (չգործող կայարանների վերականգնում՝ սահմանակից պետությունների երկաթուղային համակարգերին միանալու հեռանկարով) պետք է դիտարկել պետության երկարաժամկետ զարգացման ռազմավարության պրիզմայով, ռազմավարական պլանավորման և ազգային անվտանգության բարձր մակարդակի ապահովմանն ու պետության կայուն գործունեությանն ուղղված նպատակներին հասնելու արդյունավետության համատեքստում, այլ ոչ թե «ծախսատարության» պարադիգմայի շրջանակներում:

Ատենախոսության հիմնական դրույթներն արտացոլված են հեղինակի հետևյալ գիտական հրապարակումներում.

1. **Маргарян Н.И.** Особенности становления транспортно-логистической системы Южного Кавказа в период СССР: проблемы и подходы в условиях новой политической реальности // Вестник Российско-Армянского (Славянского) университета: гуманитарные и общественные науки. 2025. № 2 (53). СС. 115-134. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=82859932>

2. **Маргарян Н.И.** Политическое измерение транспортно-логистической системы государства // Вестник Российско-Армянского (Славянского) университета: гуманитарные и общественные науки. 2024. № 4 (51). СС. 79-97. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=80575911>

3. **Давтян В.С., Маргарян Н.И.** Стратегический потенциал транспортного коридора «Армения-Иран-Индия» // Россия и новые государства Евразии. 2024. № 1 (62). СС. 99-112. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=67226793>

4. **Маргарян Н.И.** К вопросу о роли МТК "Север-Юг" в транспортно-логистическом каркасе ЕАЭС сквозь призму расширения политического влияния на международной арене // Постсоветский материк. 2023. № 2 (38). СС. 62-72. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/k-voprosu-o-rol-i-mtk-sever-yug-v-transportno-logisticheskoy-karkase-eaes-skvoz-prizmu-rasshireniya-politicheskogo-vliyaniya-na>

5. **Маргарян Н.И., Кислицина Н.Ф.** Транспортно-логистические проблемы Армении в контексте распространения COVID-19 // Закон и право. 2022. № 5. СС. 255-257. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=48452255>

6. **Маргарян Н.И.** К вопросу о приоритетах Ирана на Южном Кавказе в контексте региональных транспортно-логистических проектов // Постсоветский материк. 2022. № 2 (34). СС. 21-29. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=48698524>

7. **Давтян В.С., Маргарян Н.И.** Транспортные коммуникации Южного Кавказа после войны в Нагорном Карабахе // Россия и новые государства Евразии. 2022. № 1 (54). СС. 123-135. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=48438854>

8. **Маргарян Н.И.** Развитие транспортно-логистического потенциала Армении в контексте вызовов национальной безопасности // Вестник Российско-Армянского (Славянского) университета: гуманитарные и общественные науки. 2021. № 1 (37). СС. 73-86. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=46439432>

9. **Маргарян Н.И.** Проблемы интеграции Армении в единое транспортное пространство ЕАЭС // Сборник работ финалистов Научного фестиваля Международного форума «Пространство Евразии» (Москва, 12-14 октября 2021г.). М.: ГАУГН-Пресс.-184с. СС. 146-149.

МАРГАРЯН НИНА ИШХАНОВНА

**«ПОЛИТИЧЕСКОЕ ИЗМЕРЕНИЕ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО
РАЗВИТИЯ АРМЕНИИ В КОНТЕКСТЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ НАЦИОНАЛЬНОЙ
БЕЗОПАСНОСТИ»**

Диссертация на соискание ученой степени кандидата политических наук
по специальности 23.00.02 «Политические институты и процессы».

Защита состоится 22 января 2026 г., в 14:30 часов

на заседании действующего в ЕГУ специализированного совета

056 «Политология и международные отношения»

МОНКС КВОН РА

(адрес: РА, г. Ереван, 0025, Алека Манукяна 1).

РЕЗЮМЕ

После распада СССР Республика Армения, в свете наличия региональных конфликтов, столкнулась с рядом проблем, связанных с интеграцией в региональные транспортно-логистические проекты, а также развитием внутригосударственного транспортно-логистического каркаса, основы которого были заложены в период СССР и характерные особенности которого детерминированы, в частности, политическими и геополитическими мотивами руководства Советского Союза. Данное обстоятельство обусловило ряд проблем, связанных со становлением и развитием транспортно-логистической системы Республики Армения внутри страны, а также интеграцией в мировую транспортную систему. Кроме того, политические мотивы некоторых международных акторов не позволяют Армении полноценным образом интегрироваться в планируемые или находящиеся на стадии осуществления международные транспортно-логистические коридоры (как, например, транспортный коридор «TRACECA», «Север-Юг» и т.п.), что препятствует полноценной реализации экономического и транзитного потенциала Армении (оказывающего опосредованное влияние на уровень политического влияния) и порождает ряд угроз национальной безопасности страны (в частности, угроз транспортно-логистического характера в свете нерешенности ряда региональных конфликтов), а также создает проблемы на пути полноценного вовлечения Республики в такие интеграционные объединения, как, например, ЕАЭС. **Целью данной исследовательской работы** является выявление основных политических факторов, оказавших влияние на процесс формирования транспортно-логистической системы Армении и определяющих вектор ее дальнейшего развития в контексте проблемы обеспечения национальной безопасности РА.

Во «Введении» обосновывается выбор темы и ее актуальность, определены объект и предмет, цель и задачи, а также методологические основания исследования. Представлены степень научной разработанности темы, источниковедческая база исследования, научная новизна, теоретическая и практическая значимость исследования.

В Главе 1. «Транспортно-логистическая система государства в контексте обеспечения национальной безопасности: теоретико-методологические основы исследования» рассмотрены основные подходы к определению понятия «транспортно-логистическая система», его соотношение с понятиями «транспортная система» и «транспортная логистика», обосновываются представления о влиянии состояния и уровня развития транспортно-логистической системы государства на политическую, социальную, культурную и иные сферы жизни общества, а также необходимость рассмотрения роли транспортно-логистической системы сквозь призму политики и национальной безопасности.

Глава 2. «Особенности транспортно-логистической политики Армении в контексте геополитических реалий» диссертации посвящена анализу особенностей становления и развития транспортно-логистической системы Армении, а также влиянию факторов геополитического характера на современное состояние транспортно-логистической системы РА.

В Главе 3. «Интеграция Армении в международные транспортно-логистические коридоры как важный фактор обеспечения национальной безопасности» рассмотрены политические аспекты интеграции Республики Армения в международные транспортно-логистические проекты, а также проанализированы основные риски и вызовы национальной безопасности РА в контексте протекающих в регионе Южного Кавказа геополитических процессов, оказывающих влияние на состояние транспортно-логистического каркаса Армении.

В «Заключении» отражены основные результаты исследования, имеющие теоретическое и практическое значение.

MARGARYAN NINA

**"THE POLITICAL DIMENSION OF THE TRANSPORT-LOGISTICS
DEVELOPMENT OF THE REPUBLIC OF ARMENIA IN THE CONTEXT OF
ENSURING NATIONAL SECURITY"**

Dissertation under 23.00.02 "Political Institutions and Processes",
aspiring to earn Ph.D in Political Sciences.

The defence of the dissertation will take place on January 22, 2026 at 14:30
at the Specialized Council 056 "Political Sciences and International Relations"
of the RA MOESCS HESC, operating at Yerevan State University
(Adress: RA, Yerevan, 0025, 1 Alex Manoogian)

SUMMARY

Following the collapse of the USSR, the Republic of Armenia, in light of regional conflicts, faced a number of challenges related to integration into regional transport and logistics projects, as well as the development of a domestic transport and logistics framework, the foundations of which were laid during the Soviet era and whose characteristics were determined, in particular, by the political and geopolitical motives of the Soviet Union's leadership. This circumstance created a number of problems related to the establishment and development of the Republic of Armenia's domestic transport and logistics system, as well as its integration into the global transport system. Moreover, the political motives of some international actors do not allow Armenia to fully integrate into the international transport and logistics corridors that are planned or in the implementation stage (such as the "TRACECA" transport corridor, the "North-South" corridor, etc.), which hinders the full realization of Armenia's economic and transit potential (which has an indirect impact on the level of political influence) and gives rise to a number of threats to the country's national security (in particular, threats of a transport and logistics nature in light of the unresolved nature of a number of regional conflicts), and also creates problems on the path to the full involvement of the Republic in such integration associations as, for example, the EAEU. **The aim of the research** is to identify the key political factors that have influenced the formation of Armenia's transport-logistics system and determine the vector of its further development in the context of ensuring Armenia's national security.

In the "Introduction" are indicated: the relevance of the topic, the object and subject of research, the purpose and objectives of the dissertation, methodological and empirical basis, the degree of development of scientific topics, the scientific novelty and its practical significance.

Chapter 1. "The State's transport-logistics system in the context of national security: theoretical and methodological basis of the research" examines the main approaches to defining the concept of "transport-logistics system", its correlation with the "transport system" and "transport logistics," and substantiates the ideas about the influence of the state and level of development of the state's transport and logistics system on the political, social, cultural, and other

spheres of society, as well as the need to understand the role of the transport and logistics system through a political lens and national security.

Chapter 2. "Characteristics of Armenia's transport-logistics policy in the context of geopolitical realities" is dedicated to analysing the features of the formation and development of Armenia's transport and logistics system, as well as the influence of geopolitical factors on the current state of the RA transport and logistics system. The author examines the development of the South Caucasus transport and logistics system during the Soviet era, identifying the main problems (and their causes), which have influenced the current state of the RA transport and logistics framework. The author analyzed the structure of the Republic of Armenia's transport and logistics system, the main vectors of development of transport modes, as well as the influence of political and geopolitical factors on this process.

Chapter 3. "Integration of Armenia into international transport and logistics corridors as an important factor in ensuring national security" examines the political aspects of the integration of the Republic of Armenia into international transport and logistics projects, and also analyzes the main risks and challenges to the national security of the Republic of Armenia in the context of the geopolitical processes taking place in the South Caucasus region that affect the state of the transport-logistics framework of Armenia.

The "Conclusion" reflects the main results of the study, which have theoretical and practical significance.

