

ԿԱՐԾԻՔ

(պաշտոնական ընդդիմախոսի)

ԻԳ.00.02-«Քաղաքական ինստիտուտներ և գործընթացներ» մասնագիտությամբ քաղաքական գիտությունների թեկնածուի գիտական աստիճանի հայցման համար Նինա Իշխանի Մարգարյանի «Հայաստանի տրանսպորտային-լոգիստիկ զարգացման քաղաքական չափումը ազգային անվտանգության ապահովման համատեքստում» թեմայով ատենախոսության վերաբերյալ

Հրապարակային պաշտպանությանը ներկայացված «Հայաստանի տրանսպորտային-լոգիստիկ զարգացման քաղաքական չափումը ազգային անվտանգության ապահովման համատեքստում» թեմայով ատենախոսությունն արդիական գիտահետազոտական աշխատանք է, որի կարևորությունն ու աշխարհաքաղաքական նշանակությունը բավարար չափով հիմնավորված է: Ուսումնասիրությունը նպատակաուղղված կերպով լրացնում է առկա գիտական բացը՝ առաջադրելով տրանսպորտային-լոգիստիկ համակարգերի վերլուծության նոր տեսական-մեթոդաբանական պարադիգմ, որը համադրում է քաղաքագիտության և ազգային անվտանգության հայեցակարգային մոտեցումները և էապես ընդլայնում է ոլորտում ավանդաբար գերիշխող տնտեսակենտրոն մեկնաբանությունների շրջանակը:

Ատենախոսը հետևողական և հիմնավոր կերպով ցույց է տալիս, որ տրանսպորտային ենթակառուցվածքների ձևավորումն ու իրականացումը պայմանավորված են ոչ միայն տնտեսական արդյունավետության և օպտիմալացման նկատառումներով, այլև քաղաքական նպատակադրմամբ, գաղափարախոսական դիրքավորումներով և պետությունների միջև ընթացող աշխարհաքաղաքական մրցակցության տրամաբանությամբ: Այս համատեքստում ատենախոսությունն էական ներդրում է ապահովում տրանսպորտային անվտանգության և ազգային անվտանգության փոխհարաբերությունների գիտական հայեցակարգման զարգացման մեջ՝ ձևակերպելով վերլուծական մոտեցումներ, որոնք արժեքավոր են ոչ միայն տեսական ընդհանրացումների, այլև ռազմավարական մոտեցումների ձևավորման և որոշումների ընդունման գործընթացում կիրառման տեսանկյունից:

Ատենախոսության էական գիտամեթոդաբանական ձեռքբերումներից է «տրանսպորտային-լոգիստիկ համակարգ» հասկացության համակարգային հստակեցումը, որը հիմնված է քաղաքական կառավարման, ռազմավարական զարգացման և ազգային անվտանգության բաղադրիչների փոխկապակցված համադրության վրա: Նման մոտեցումը նշանակալի ներդրում է կատարում սոցիալ-

քաղաքական և ռազմավարական հետազոտությունների մեթոդաբանական դաշտի զարգացման մեջ:

Աշխատանքի արդիականությունը պայմանավորված է նաև ժամանակակից աշխարհաքաղաքական վերափոխումներով: Հետազոտությունն իրականացվել է միաբևեռ աշխարհակարգից դեպի բազմաբևեռ համակարգի անցման և նոր աշխարհաքաղաքական կենտրոնների ձևավորման պատմական իրողությունների համատեքստում, երբ Հարավային Կովկասը, որպես միջազգային տարանցիկ հանգույց, «Մեծ խաղի» այս նոր փուլում վերածվել է քաղաքական ազդեցությունների և հակազդեցությունների մրցակցային հարթակի: Այս իրողությունների պայմաններում տրանսպորտային միջանցքները ձեռք են բերում ռազմավարական նշանակություն: Հատկանշական է, որ ատենախոսը վերլուծում է Հայաստանի դիրքը և հնարավորությունները մրցակցության այս պայմաններում, ինչը ընդգծում է աշխատանքի արդիականությունն ու գիտական ու ռազմավարական նշանակությունը:

Գնահատանքի է արժանի ատենախոսի կողմից տարածաշրջանային և ազգային անվտանգությանը սպառնացող ռիսկերի հայեցակարգային ու համակարգային գնահատականների ներկայացումը: Հեղինակը հիմնավորված կերպով բացահայտում է Հայաստանի տրանսպորտային համակարգի կառուցվածքային խոցելիությունները՝ պայմանավորված պատմական ժառանգությամբ, աշխարհագրական մեկուսացվածությամբ և երկարատև շրջափակման գործոններով: Ռազմավարական պլանավորման տեսանկյունից առանձնահատուկ կարևորություն ունի Հայաստանի ազգային անվտանգության ռազմավարական փաստաթղթերի (2007 և 2020 թթ.) համեմատական վերլուծությունը, որը վկայում է տրանսպորտային անվտանգության ոլորտի հետզհետե երկրորդականացման վտանգավոր միտումների մասին:

Հարկ է նաև նշել, որ տեսական նորարարության, ժամանակակից մարտահրավերների խորքային ըմբռնման և ազգային շահերի պաշտպանությանն ուղղված կիրառելի մոտեցումների համադրման միջոցով հեղինակը հնարավորություն է տվել ձևակերպված գիտական եզրակացությունները դիտարկել ոչ միայն տեսական հարթությունում, այլև գործնական քաղաքականության մշակման և իրագործման համատեքստում, ինչն էականորեն բարձրացնում է հետազոտության գիտագործնական արժեքը:

Նինա Մարգարյանի կողմից իրականացված գիտահետազոտական աշխատանքում հիմնավորված կերպով ներկայացված են թեմայի արդիականությունը, հստակ սահմանված են հետազոտության օբյեկտը և առարկան, նպատակն ու խնդիրները: Ատենախոսությունն առանձնանում է ներքին տրամաբանական կառուցվածքի պահպանմամբ, վերլուծական հետևողականությամբ, փաստական նյութի համակարգված ներկայացմամբ և ձևակերպված եզրակացությունների գիտական հիմնավորվածությամբ:

Աշխատանքը հիմնված է տեսական և մեթոդաբանական ընդգրկուն բազայի վրա: Հետազոտության ընթացքում կիրառվել են պատմական և պատմաքաղաքական,

փաստաթղթերի բովանդակային վերլուծության, համեմատական-վերլուծական, վիճակագրական, ինչպես նաև կառուցվածքային-ֆունկցիոնալ մեթոդներ: Նշված մեթոդաբանական գործիքակազմը հնարավորություն է տվել իրականացնել համապարփակ, միջդիսցիպլինար և բազմամակարդակ վերլուծություն՝ նպաստելով ատենախոսության գիտական նպատակների իրագործմանը և ազգային անվտանգությանն առնչվող հիմնահարցերի խորքային ուսումնասիրմանը:

Ատենախոսության մեջ ձևակերպված հետևությունները, ընդհանրացումներն ու եզրակացությունները փաստարկված են, աչքի են ընկնում տրամաբանական հետևողականությամբ և տեսական հիմնավորվածությամբ: Դրանք արդիական են և կարող են հանդես գալ որպես համակարգված և համակողմանի հիմնավորված քաղաքագիտական մոտեցում:

Ուշագրավ է, որ հեղինակի գիտահետազոտական կարողություններն ու մասնագիտական հմտությունները առավել լիարժեք կերպով դրսևորվել են տեսական և մեթոդաբանական սկզբունքների համադրման միջոցով ուսումնասիրվող հիմնահարցերի սահմանների հստակեցման, ինչպես նաև այդ հիմքով հետազոտական նպատակների և խնդիրների ճշգրիտ ձևակերպման գործընթացում:

Ատենախոսության **առաջին գլխում՝** *«Պետության տրանսպորտային-լոգիստիկ համակարգն ազգային անվտանգության համատեքստում. տեսական և մեթոդական հիմքերը»*, հեղինակն ուսումնասիրել է պետության տրանսպորտային-լոգիստիկ համակարգի ռազմավարական նշանակությունը, դրա դերը ազգային անվտանգության ապահովման գործընթացում, ինչպես նաև համակարգի տեսական և մեթոդական հիմնադրույթները: Հետազոտության շրջանակներում վերլուծվել են «տրանսպորտային-լոգիստիկ համակարգ», «տրանսպորտային համակարգ» և «տրանսպորտային լոգիստիկա» հասկացությունների սահմանման տարբեր գիտական մոտեցումները: Ատենախոսը հանգել է այն եզրահանգման, որ գիտական հանրություն առկա չէ միասնական և համակարգված մոտեցում նշված հասկացությունների սահմանման հարցում. հաճախ դիտվում է դրանց նույնականացում, իսկ սահմանումները գերակշռող կերպով ներկայացվում են տնտեսագիտական դիտանկյունից՝ անտեսելով համակարգային բնույթը և դրանց փոխկապակցվածությունը պետության գործունեության այլ ոլորտների, մասնավորապես՝ ազգային անվտանգության հետ:

Բացի այդ, հեղինակը վերլուծել է տրանսպորտային-լոգիստիկ համակարգի քաղաքական նշանակությունը՝ ընդգծելով դրա ազդեցությունը հասարակության քաղաքական, սոցիալական և մշակութային ոլորտների վրա: Պատմական օրինակների և առաջատար հետազոտողների աշխատությունների քննության միջոցով (մասնավորապես՝ Ֆրանսիայում երկաթուղային ցանցի կառուցման գործընթացը, Սուեզի ջրանցքի, Դանցիգյան միջանցքի և Հորմուզի նեղուցի օրինակները) ատենախոսը հիմնավոր կերպով ցույց է տվել, որ տրանսպորտային-լոգիստիկ խնդիրները պատմական տարբեր

Ժամանակահատվածներում հաճախ գործածվել են որպես քաղաքական և աշխարհաքաղաքական նպատակների իրագործման արդյունավետ գործիք:

Ատենախոսության շրջանակներում հիմնավորվել է այն թեզը, որ պետության տրանսպորտային-լոգիստիկ համակարգի վիճակը անմիջական ազդեցություն ունի ազգային անվտանգության մակարդակի և արդյունավետության վրա և որ այն պետք է դիտարկվի որպես ազգային անվտանգության համակարգի անբաժանելի և ռազմավարական նշանակություն ունեցող բաղադրիչ:

Աշխատանքի **երկրորդ գլուխը՝ «ՀՀ տրանսպորտային-լոգիստիկ քաղաքականության առանձնահատկություններն աշխարհաքաղաքական իրողությունների համատեքստում»**, ուսումնասիրում է Հայաստանի տրանսպորտային-լոգիստիկ համակարգի ձևավորման, զարգացման և ներկայիս վիճակի առանձնահատկությունները, ինչպես նաև աշխարհաքաղաքական գործոնների ազդեցությունը: Հեղինակն անդրադարձել է ԽՍՀՄ շրջանում ստեղծված տրանսպորտային-լոգիստիկ համակարգի ազդեցությանը, Հարավային Կովկասի տարածաշրջանային ռազմավարական նշանակությանը և ՀՀ պետական ինստիտուտների ինքնավարության ամրապնդման գործընթացներին: Ատենախոսը վերլուծել է Հայաստանի տրանսպորտային-լոգիստիկ համակարգի կառուցվածքը, զարգացման հիմնական վեկտորները և ընթացիկ խնդիրները՝ համադրելով դրանք քաղաքական, տնտեսական և աշխարհաքաղաքական գործոնների համատեքստին: Գլխում համապարփակ կերպով ներկայացվում է ռազմավարական փաստաթղթերում տրանսպորտային-լոգիստիկ համակարգի դիտարկման մոտեցումների էվոլյուցիան, ինչը վկայում է, որ տնտեսական դետերմինիզմը այլևս բավարար չէ ՀՀ ազգային անվտանգության առջև ծառացած մարտահրավերների և ժամանակակից աշխարհաքաղաքական իրողությունների գնահատման համար, և անհրաժեշտ է իրականացնել համակարգային և ռազմավարական վերաբժնորում:

Երրորդ գլուխը՝ «Հայաստանի ինտեգրումը միջազգային տրանսպորտային և լոգիստիկ միջանցքներին որպես ազգային անվտանգության ապահովման գործոն», ուսումնասիրում է Հայաստանի մասնակցությունը միջազգային տրանսպորտային-լոգիստիկ նախագծերին և դրանց ազդեցությունը հանրապետության ազգային անվտանգության վրա: Ատենախոսը համակողմանի վերլուծել է քաղաքական և ռազմավարական գործոնները, որոնք սահմանափակում են Հայաստանի լիարժեք ինտեգրումը առկա նախագծերին, հաշվի առնելով տարածաշրջանային ուժերի հավասարակշռությունը, Ադրբեյջանի և Թուրքիայի հետ առկա սահմանափակումները, ինչպես նաև միջազգային առաջատար դերակատարների շահերը: Գլուխում ներկայացված է նաև Հայաստան-Իրան-Հնդկաստան տրանսպորտային առանցքի առանձնահատկությունների վերլուծությունը և այն մարտահրավերները, որոնք առնչվում են տարածաշրջանում հաղորդակցությունների ապաշրջափակման գործընթացներին, Հայաստանի միջով Թուրքիան և Ադրբեյջանը իրար միացնող ուղու ստեղծման ռիսկերին և տարբեր պետությունների աշխարհաքաղաքական շահերին: Ատենախոսը եզրակացրել է, որ Հայաստանի ինտեգրումը միջազգային

տրանսպորտային-լոգիստիկ միջանցքներին անմիջական ազդեցություն է ունենում ազգային, տնտեսական և տարածքային անվտանգության ապահովման վրա, և դրա ռազմավարական կառավարումը պահանջում է համակարգային և քաղաքական տեսանկյունից ամբողջական ռազմավարական մոտեցում:

Ատենախոսությունը շարադրված է գիտական պատշաճ լեզվով և համապատասխանում է պահանջվող ակադեմիական չափանիշներին: Այն ընդգծվում է եզրակացությունների և հիմնադրույթների հայեցակարգային ընդգրկվածությամբ, հետազոտական խնդիրների ներկայացման հետևողականությամբ և տրամաբանական կառուցվածքով:

Այնուհանդերձ, ատենախոսությունը գերծ չէ որոշ թերություններից և բացթողումներից, որոնցից անհրաժեշտ ենք համարում առանձնացնել հետևյալը՝

1. Աշխատանքի ներածության բաժնում թեմայի գիտական մշակվածության ներկայացումը հիմնականում կրում է ավելի նկարագրողական բնույթ: Չնայած ատենախոսն օգտագործել է ընդգրկուն և բազմաշերտ փաստական ու տեսական աղբյուրների համախումբ, այն լիարժեք չի արտացոլվել բաժնում: Վերլուծությունն առավել ամբողջական կլիներ, եթե հեղինակը մանրամասնորեն անդրադառնար առկա գիտահետազոտական աշխատություններին՝ բացահայտելով, թե կոնկրետ որ հեղինակներն ինչ տեսանկյունից և ինչ մեթոդաբանական մոտեցումներով են ուսումնասիրել թեմայի առանձին բաղադրիչները: Նման մոտեցումը հնարավորություն կտար ձևավորել հետազոտության թեմայի տեսական և մեթոդաբանական զարգացման առավել հստակ, կառուցվածքային և համապարփակ պատկեր:
2. Աշխատանքի 2.1. ենթագլուխը՝ *«Հարավային Կովկասի տրանսպորտային-լոգիստիկ համակարգը. զարգացման առանձնահատկությունները և ներկայիս վիճակը»* մասնակի է արտացոլում ենթագլխի վերնագրով սահմանված բովանդակային ընդգրկումը: Ենթագլխի հիմնական մասը նվիրված է պատմական անդրադարձին՝ սկսած ԽՍՀՄ տրանսպորտային-լոգիստիկ համակարգի ձևավորման գործընթացներից մինչև Անդրկովկասյան հատվածի կառուցման, ճյուղավորման և գործարկման փուլերը: Մինչդեռ ենթագլխի վերնագրում նշված «ներկայիս վիճակի» վերլուծությանը հատկացված է միայն վերջին մոտ 2,5 էջը, որը կազմում է ամբողջ ենթագլխի շուրջ 15 տոկոսը:
3. Աշխատանքի 66-67-րդ էջերում ատենախոսը նշում է՝ *«Կարևոր է նշել այն փաստը, որ չնայած ավտոմոբիլային տրանսպորտի առաջնային դերին Հայաստանի Հանրապետության տրանսպորտային-լոգիստիկ համակարգում, ավտոմոբիլային ճանապարհների ցանցի ընդլայնում ընդհանուր առմամբ չի իրականացվում: Ավելին, Բացի դրանից, վերջին 30 տարիների ընթացքում որոշ երթուղիների կարգավորման արդյունքում ավտոմոբիլային ճանապարհների ընդհանուր*

երկարությունը կրճատվել է, իսկ բազմաթիվ ծրագրերի վերլուծությունը՝ ճանապարհատրանսպորտային ցանցի բարելավման նպատակով, ցույց է տալիս, որ ավտոմոբիլային տրանսպորտի ոլորտում հիմնականում իրականացվել և շարունակվում են իրականացվել արդեն գոյություն ունեցող երթուղիների վերանորոգում կամ վերակառուցում՝ առանց նոր ավտոճանապարհային հատվածների կառուցման» («Важным является тот факт, что, несмотря на ведущую роль автомобильного транспорта в транспортно-логистическом каркасе Республики Армения, расширения сети автомобильных дорог в целом не производится. Более того, за счет спрямления некоторых маршрутов за последние 30 лет произошло сокращение протяженности автомобильных путей (Граф. 5), а анализ ряда программ по улучшению дорожно-транспортной сети показывает, что в сфере автомобильного транспорта в основном осуществлялись и осуществляются работы по ремонту или реконструкции уже существующих транспортных маршрутов, без прокладки новых участков автомобильных дорог»).

Նշված դրույթների հիմնավորման համար ատենախոսը հղում է կատարում Հայաստանի Հանրապետության տրանսպորտային անվտանգության ապահովման ազգային ռազմավարության դրույթների իրականացմանն ուղղված 2014-2017 թվականների միջոցառումների ծրագրին, ՀՀ պետական բյուջեի միջոցներով իրականացվող ճանապարհաշինական ծրագրերին, «Հայաստանի Հանրապետության 2010 թվականի պետական բյուջեի մասին» օրենքի № 1 հավելվածում կատարված վերաբաշխումներին, ինչպես նաև ՀՀ կառավարության 2009 թվականի դեկտեմբերի 24-ի № 1522-Ն որոշման № 5 հավելվածում կատարված փոփոխություններին: Նշված փաստաթղթերը, սակայն, տվյալ պահին կորցրել են իրենց արդիականությունը և չեն արտացոլում ավտոմոբիլային ճանապարհային ցանցի զարգացման ներկայիս միտումները՝ հատկապես 2026 թվականի համատեքստում:

Միննույն ժամանակ, անհրաժեշտ է նշել, որ ատենախոսության մեջ ներկայացված պնդումը ավտոմոբիլային ճանապարհների ցանցի ընդլայնման բացակայության վերաբերյալ ամբողջությամբ չի համընկնում ոլորտում արձանագրված փաստացի զարգացումների հետ: Մասնավորապես, իրականացվել են մի շարք նոր ավտոմոբիլային ճանապարհների կառուցման ծրագրեր, այդ թվում՝ Կապան-Շիկահող-Ծավ-Շվանիձոր-Մեղրի Մ17 միջպետական այլընտրանքային ճանապարհի կառուցումը (2007 թ.), մեկնարկել են Քաջարան-Ագարակ ավտոճանապարհի շինարարական աշխատանքները, ինչպես նաև կառուցվել են Տաթև-Աղվանի-Կապան, Նորավան-Լձեն-Տաթև և այլ ավտոճանապարհներ, որոնց մի մասի մասին ատենախոսն ինքն էլ անդրադարձ է կատարել աշխատանքի այլ բաժիններում:

Վերոհիշյալը վկայում է, որ ավտոմոբիլային ճանապարհների ցանցի զարգացման գործընթացների գնահատման ընթացքում անհրաժեշտ էր կիրառել առավել արդիական փաստաթղթային և վիճակագրական տվյալներ, ինչպես նաև հստակ տարանջատել ճանապարհների վերակառուցման և նոր ճանապարհահատվածների կառուցման քաղաքականությունը՝ ապահովելով ներկայացված եզրահանգումների առավել բարձր ճշգրտություն և գիտական հիմնավորվածություն:

4. Ատենախոսը 98-րդ էջում գալիս է այն եզրահանգման, որ *«Տվյալ համատեքստում կարևոր է ընդգծել նաև Թեհրանի առաջնահերթությունները «Թեհրան-Ջուլֆա-Երասխ-Երևան» երկաթուղային երթուղու շահագործման գործարկման հարցում (հետագա շարունակությամբ՝ դեպի Վրաստան և Սև ծով): Այս նախագիծը Իրանին հնարավորություն կտա ոչ միայն ամրապնդել իր տրանսպորտային-լոգիստիկ ազդեցությունը Հարավային Կովկասում՝ միաժամանակ նվազեցնելով Թուրքիայի և Ադրբեջանի ազդեցությունը, այլև օպտիմալացնել իր տրանսպորտային-լոգիստիկ կապերը Ռուսաստանի, Հնդկաստանի և Չինաստանի հետ»* (*“В данном контексте важно отметить также приоритеты Тегерана в вопросе введения в эксплуатацию железнодорожного маршрута «Тегеран-Джульфа-Ерасх-Ереван» (и далее – в Грузию, к Черному морю), что позволит Ирану не только укрепить свое транспортно-логистическое влияние на Южном Кавказе, ослабив влияние Турции и Азербайджана, но и оптимизировать транспортно-логистические связи с Россией, Индией и Китаем”*).

Ցանկալի կլիներ, որ հեղինակը հստակեցներ ինչպես կարող է գործարկվել Թեհրան-Ջուլֆա-Երասխ-Երևան երկաթգիծը՝ շրջանցելով Ադրբեջանը և Թուրքիան:

Աշխատանքը շարադրված է փաստարկված և գիտականորեն կոռեկտ լեզվով՝ պահպանելով ակադեմիական գրավոր խոսքի պահանջները: Այն առանձնանում է աղբյուրների համապարփակ և համակարգված ուսումնասիրմամբ: Ատենախոսության հիմնական դրույթներն ու եզրահանգումները համապատասխանում են թեկնածուականատենախոսություններին ներկայացվող պահանջներին:

Թեմայի արդիականությունը, շարադրանքի տրամաբանական կառուցվածքը,ատենախոսի գիտական բարեխղճությունը և ներկայացված եզրահանգումների հիմնավորվածությունը թույլ են տալիս եզրակացնել, որ Ն. Մարգարյանի «Հայաստանի տրանսպորտային-լոգիստիկ զարգացման քաղաքական չափումը ազգային անվտանգության ապահովման համատեքստում» թեմայով ատենախոսությունը, ներկայացված ԲԳ.00.02՝ «Քաղաքական ինստիտուտներ և գործընթացներ» մասնագիտությամբ քաղաքական գիտությունների թեկնածուի գիտական աստիճանի հայցման համար, համապատասխանում է Հայաստանի Հանրապետությունում գիտական

աստիճանաշնորհման գործող կարգի 7-րդ կետի պահանջներին, իսկ հեղինակն արժանի է ԻԳ.00.02 «Քաղաքական ինստիտուտներ և գործընթացներ» մասնագիտությամբ քաղաքական գիտությունների թեկնածուի գիտական աստիճանի շնորհմանը:

Պաշտոնական ընդդիմախոս՝

Երևանի պետական համալսարանի

Միջազգային հարաբերությունների

ֆակուլտետի Քաղաքագիտության

ամբիոնի դասախոս, ք.գ.թ.՝

Կ.Գ. Լուսյան

Քաղաքական գիտությունների թեկնածու Կ. Լուսյանի ստորագրությունը հաստատում եմ՝

Երևանի պետական համալսարանի

գիտական քարտուղար

Ք.Գ.Թ., դոցենտ՝

Մ.Վ. Հովհաննիսյան

ք. Երևան

12.01.2026թ.

