Александр МАРКАРОВ
Ваге ДАВТЯН

ТРАНСПОРТНАЯ ГЕОПОЛИТИКА НА ЮЖНОМ КАВКАЗЕ В УСЛОВИЯХ ВЫЗОВОВ РАЗБЛОКИРОВАНИЯ КОММУНИКАЦИЙ

Дата поступления в редакцию: 24.09.2022.

Для цитирования: *Маркаров А. А., Давтян В. С., 2022. Транспортная геополитика на Южном Кавказе в условиях вызовов разблокирования коммуникаций. – Геоэкономика энергетики. № 4 (20). С. 56-73. DOI: 10.48137/26870703_2022_20_4_56*

Рассмотрены особенности транспортно-логистического развития Южного Кавказа в контексте формирования международных транспортных коридоров Север – Юг и Восток – Запад. Выявлен транзитный потенциал Южного Кавказа и установлены основные политические и экономические факторы, препятствующие его реализации. Выделены основные показатели транспортных систем Армении, Грузии и Азербайджана. В частности, определено влияние региональных конфликтов на транспортное развитие региона. Изучены сценарии разблокирования транспортных коммуникаций в регионе после войны в Арцахе осенью 2020 г. Проанализированы риски формирования экстерриториального коридора через юг Армении. Показано, что формирование экстерриториального коридора для установления сухопутной транспортной

МАРКАРОВ Александр Александрович, доктор политических наук, профессор Ереванского государственного университета, директор Ереванского филиала Института стран СНГ. **E-mail:** amarkarov@ysu.am. **Адрес:** Республика Армения, г. Ереван, 0025, ул. Алека Манукяна, д. 1. **SPIN-код:** 9302-0149.

ДАВТЯН Ваге Самвелович, доктор политических наук, профессор Российско-Армянского университета, президент НКО «Институт энергетической безопасности». **E-mail:** vahedavtyan@yandex.ru. **Адрес:** Республика Армения, г. Ереван, 0051, ул. Овсепя Эмина, д. 123. **SPIN-код:** 7094-6199

Ключевые слова: Южный Кавказ, транспорт, разблокирование, коридор, Север – Юг, Восток – Запад.

связи между западными районами Азербайджана и Нахичеванской Автономной Республикой преследует преимущественно геополитические, нежели экономические цели. Определены риски и угрозы для безопасности Армении, которые могут возникнуть в результате запуска сухопутной коммуникации по маршруту Карс — Игдыр — Нахичевань — Мегри — Горадиз — Баку. Предложены наиболее оптимальные пути диверсификации армянской транспортной системы. Изучены причины отсутствия прогресса в вопросах разблокирования транспортных связей на Южном Кавказе.

Введение

Разблокирование транспортных коммуникаций на Южном Кавказе стало одним из ключевых вызовов формирования новой геополитической архитектуры в регионе после 44-дневной войны в Арцахе осенью 2020 г. Находясь на пересечении международных транспортно-логистических коридоров (МТК), таких как Север — Юг и Восток — Запад, Южный Кавказ представляет собой важное геополитическое пространство, используемое ключевыми акторами региональной политики для реализации своих долгосрочных планов как в самом регионе, так и за его пределами, в частности на Ближнем Востоке и в Центральной Азии. Последствия второй арцахской войны создали благоприятную почву для воплощения в жизнь транспортно-логистических сценариев, работа над которыми велась геополитическими акторами с момента развала СССР. Речь, в частности, идет о планах по обеспечению сухопутной транспортной связи между западными регионами Азербайджана и нахичеванским эксклавом — инициатива, которую следует рассматривать в контексте скорее более крупных, мегарегиональных геополитических и геоэкономических, нежели локальных внутрирегиональных процессов. При этом набирающая обороты конкуренция между бенефициарами двух ключевых транспортных стратегий, «Север — Юг» и «Восток — Запад», создает определенные препятствия на пути реализации планов по формированию экстерриториального коридора через территорию Армении. Очевидно столкновение двух базовых логистических подходов, а следовательно, интересов их ключевых носителей — Турции, Азербайджана и ряда западных акторов с одной стороны и России, Ирана, Индии — с другой. Что касается интересов Армении, то они хоть и не зафиксированы официально в качестве приоритетов национальной транспортной политики, однако органически вписываются в стратегию «Север — Юг». Примечательна также позиция Китая, который, согласно некоторым оценкам, может стать одним из главных выгодоприобретателей в результате всестороннего и комплексного разблокирования транспортных коммуникаций на Южном Кавказе. Так или иначе, следует констатировать, что принятое 10 ноября 2020 г. трехстороннее заявление лидеров России, Армении и Азербайджана о прекращении боевых действий в зоне карабахского конфликта [Трех-

стороннее заявление..., 2020] в настоящее время не привело к ощутимым продвижениям по части разблокирования коммуникаций, что обусловлено прежде всего нарастанием геополитической конкуренции в регионе. Пожалуй, понятие «транспортная война» сегодня весьма емко демонстрирует суть происходящих в регионе процессов.

«Коридорный антагонизм»

Для более комплексного толкования транспортной конъюнктуры Южного Кавказа вкратце обратимся к двум транспортным стратегиям-антагонистам – МТК Север – Юг и Восток – Запад, конкуренция между которыми напрямую сказывается на процессе разблокирования коммуникаций в регионе.

Инициированный Москвой в начале 2000-х годов МТК Север – Юг призван обеспечить мультимодальную транспортную связь между Северной Европой и Азией по маршруту Балтийский регион – Кавказ – Персидский залив – Индийский океан – порт Мумбаи. Межправительственное соглашение о создании коридора было подписано Россией, Ираном, Индией в рамках Евроазиатской конференции по транспорту (12 сентября 2000 г., Санкт-Петербург). После ратификации соглашения в 2002 г. правительства стран – участниц коридора подписали протокол о его официальном открытии. Позже к МТК Север – Юг присоединились Беларусь, Казахстан, Армения, Азербайджан, Сирия и Оман [Межправительственное соглашение..., 2000].

Транспортная стратегия «Север – Юг» противоречит инициированному Евросоюзом МТК Восток – Запад (*TRACECA*), реализуемому для налаживания перевозок из Азиатско-Тихоокеанского региона в Центральную Азию, Персидский залив и Западную Европу в обход транспортной системы России, прежде всего Транссибирской железной дороги. Примечательно, что первые шаги в формировании стратегии «Восток – Запад» были предприняты с прямым вовлечением двух южнокавказских республик. Так, в 1996 г. лидеры Азербайджана, Грузии, Узбекистана и Туркменистана подписали договор о координации деятельности на железнодорожном транспорте, а также соглашение о совместном регулировании транспортных перевозок. Позже сторонами соглашения стали также Казахстан, Киргизия, Украина, Беларусь и Армения (присоединение последней было обусловлено транспортной блокадой с севера и юга и зависимостью от грузинских транспортных инфраструктур).

В 1998 г. в Баку под эгидой Евросоюза в рамках программы *TRACECA* состоялась международная конференция «Возрождение древнего Шелкового пути Европа – Кавказ – Азия». В ней приняли участие представители правительств 32 стран и 13 международных организаций. Главным итогом конференции стало подписание Основного многостороннего соглашения о международном транспорте по развитию коридора Европа – Кавказ – Азия [Основное многостороннее соглашение..., 1998].

Логистика МТК Восток – Запад такова: коридор берет начало в Восточной Европе (Болгария, Румыния, Украина) и, следуя через Черное море к портам Поти и Батуми (Грузия), а также Самсун, Энзели и др. (Турция), выходит на транспортную систему Южного Кавказа. Далее МТК следует до Центральной Азии (в частности, до Туркменистана и Казахстана) через паромные переправы Баку – Актау и Баку – Туркменбаши [Давтян, Маргарян, 2022].

МТК Восток – Запад активно диверсифицируется, формируя в своих рамках новые инициативы и выделяя свои отдельные участки в самостоятельные транспортно-логистические единицы. Среди подобных инициатив следует выделить Ташкентскую декларацию, направленную на формирование так называемого Срединного коридора, полностью вписываемого в стратегию «Восток – Запад». Декларация была подписана в начале августа 2022 г. представителями Узбекистана, Азербайджана и Турции. В декларации стороны утверждают, что Срединный коридор (*Middle Corridor*), или Транскаспийский коридор Восток – Запад Средний, – это стратегия формирования глобального мультимодального транспортного маршрута, связывающего Китай с Европой через Центральную Азию и Южный Кавказ (в частности, через ж/д. Баку – Тбилиси – Карс) в рамках *TRACECA*. Примечательно, что в декларации особое внимание уделяется налаживанию сухопутной транспортной связи между Западным Азербайджаном и Нахичеванью. В пункте 11 Ташкентской декларации читаем: «Стороны подчеркивают важность открытия Зангезурского коридора, соединяющего Восточный Зангезур и Нахичеванскую Автономную Республику Азербайджанской Республики, для расширения международных транспортных связей» [*The Tashkent Declaration...*, 2022]. Вопрос Зангезурского коридора нами будет рассмотрен отдельно, однако здесь данный пункт приводится нами с целью обоснования вышеприведенного тезиса о том, что вопросы разблокирования транспортных коммуникаций на Южном Кавказе необходимо рассматривать в более широком контексте формирования международных коридоров на евроазиатском пространстве.

Транспортный потенциал стран Южного Кавказа

Южный Кавказ, обладая большим транзитным потенциалом, выделяется неравномерным развитием транспортных инфраструктур всех трех республик региона, что преимущественно обусловлено комплексом геополитических проблем, в частности наличием ряда неразрешенных конфликтов. Последние создают существенные препятствия как для региональной транспортной интеграции, так и для равномерного вовлечения Армении, Грузии и Азербайджана в указанные выше МТК. Выделим ключевые конфликты и геополитические процессы, влияющие на транспортную архитектуру региона:

- нагорно-карабахский конфликт – прекращение железнодорожного сообщения по маршруту Ереван – Джульфа – Мегри – Минджеван – Баку;
- грузино-абхазский конфликт – прекращение железнодорожного сообщения по маршруту Сочи – Сухуми – Тбилиси – Ереван;
- грузино-осетинский конфликт – прекращение железнодорожного сообщения по маршруту Гори – Цхинвал;
- отсутствие официальных отношений между Арменией и Турцией – прекращение железнодорожного сообщения по маршруту Карс – Гюмри.

Очевидно, что приведенные факторы негативно сказываются на полноценном использовании транзитного потенциала стран региона, создавая, в свою очередь, существенные проблемы для национальных экономик. Среди южнокавказских республик Грузия является лидером по доле экспорта транспортных услуг в ВВП (6–7 %), что обусловлено преимуществами географического расположения. В Армении данный показатель составляет 1,5–2 %. Что касается Азербайджана, то в последние годы доля экспорта транспортных услуг в ВВП колеблется в пределах 1–3 %, что объясняется снижением объема экономики Азербайджана (в долл.) [Пылин, 2018].

Для оценки качества оказываемых транспортных услуг в странах Южного Кавказа обратимся к рассчитываемому Всемирным банком индексу эффективности логистики – *Logistics Performance Index (LPI)** (табл.).

Таблица

Страны	Место в рейтинге	LPI	Таможенное оформление	Инфраструктура	Организация международных перевозок	Качество и компетентность логистических услуг	Отслеживание прохождения грузов	Своевременность поставок
Азербайджан	123	2,45	2,53	2,69	2,56	2,14	2,18	2,62
Армения	116	2,51	2,39	2,39	2,55	2,45	2,38	2,84
Грузия	124	2,45	2,38	2,36	2,38	2,27	2,37	2,92

Источник: *The World Bank. Aggregated LPI*

* Баллы по шести компонентам опросов LPI 2012, 2014, 2016 и 2018 гг. использовались для создания общей картины, чтобы лучше показать эффективность логистики стран. Этот подход уменьшает случайные отклонения от одного исследования LPI к другому и позволяет сравнивать 167 стран. К баллу каждого года по каждому компоненту присвоены веса: 6,7 % за 2012 г., 13,3 % за 2014 г., 26,7 % за 2016 г. и 53,3 % за 2017 г. Таким образом, самые последние данные имеют наибольший вес. Пропущенные значения заполняются в соответствии с баллами предыдущих лет.

Как известно, ежегодно транзит грузов через железнодорожную систему Грузию составляет 10–11 млн т, через автомобильные дороги – 6–7 млн т. При этом за каждый 1 млн т Тбилиси получает до 5 млн долл. в качестве налоговых поступлений [Lomsadze, 2021]. Именно поэтому, согласно некоторым оценкам [de Baal, 2021], разблокирование транспортных коммуникаций на Южном Кавказе будет противоречить интересам Грузии, которая может потерять определенную часть транзитных сборов в результате налаживания транспортной коммуникации на юге – вдоль реки Аракс через Азербайджан, Армению и Турцию. С другой стороны, переговоры по вопросам разблокирования коммуникаций ведутся также с акцентом на предоставление Армении выхода на Россию через территорию Азербайджана, что также может противоречить транспортным интересам Грузии, учитывая тот факт, что сегодня львиная доля грузовых перевозок между Арменией и Россией осуществляется через контрольно-пропускной пункт Верхний Ларс по Военно-Грузинской дороге. При этом здесь постоянно образуются заторы из грузовых автомобилей, что обусловлено как низкой пропускной способностью (800 автомобилей в сутки), так и оползнями. Отметим, что в настоящее время в рамках финансирования Европейского банка реконструкции и развития и Азиатского банка развития строится новая объездная дорога между деревнями Коби и Квешети – самого сложного участка автомобильной трассы Мцхета – Степанцминда – Ларс [Georgia: North-South..., 2018]. Стоимость проекта составляет 558 млн долл., и очевидно, что одной из главных задач Тбилиси после сдачи дороги в эксплуатацию в 2024 г. будет обеспечение окупаемости инвестиций. В этом смысле создание альтернативных путей, претендующих на диверсификацию грузовых перевозок в регионе, представляет собой определенный риск для Тбилиси.

Вместе с тем разблокирование коммуникаций с обеспечением выхода на российскую транспортную сеть предполагает также проведение модернизационных работ на транспортных инфраструктурах, связывающих Азербайджан и Россию, прежде всего с целью увеличения пропускной способности автотрассы «Кавказ» (P-217) (30 тыс. автомобилей в сутки). Российская сторона уже приступила к модернизации трассы в рамках утвержденного в 2018 г. Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры [Комплексный план..., 2018]. Азербайджанская сторона также заявляет о намерениях построить автотрассу от Ирана до российско-азербайджанской границы. По мнению некоторых специалистов, большая протяженность автотрассы «Кавказ» является ее наиболее слабой стороной (1096 км без учета расстояния от Яраг-Казмаляра (Дагестан) до Баку – 197 км), что создает определенные преимущества для грузинского маршрута [Гукемух, 2021].

Что касается Армении, то она, несмотря на сравнительно высокие показатели качества логистических услуг, продолжает оставаться нетто-им-

портером транспортных услуг, демонстрируя отрицательное сальдо, а рассматриваемый сегодня сценарий разблокирования коммуникаций по южной линии в лучшем случае может включить в себя лишь чуть более 40 км дороги, проходящей по территории Армении, что не приведет к инклюзивному развитию транспортной системы республики. Что касается официальных заявлений Еревана о том, что разблокирование транспортных коммуникаций приведет к росту ВВП страны на 30 % в течение двух лет¹, то данная риторика зиждется на исследовании, проведенном международными финансовыми институтами в 2008–2009 гг., в период так называемой футбольной дипломатии, направленной на налаживание дипломатических отношений между Арменией и Турцией, и предполагает комплексное разблокирование, в том числе запуск движения поездов по линии Карс – Гюмри.

Таким образом, ключевыми бенефициарами разблокирования коммуникаций через юг Армении (так называемый Зангезурский коридор) являются Азербайджан и Турция. Рассмотрим риски и перспективы возможной реализации этого сценария более детально.

Зангезурский коридор: риски для Армении

Согласно трехстороннему заявлению лидеров России, Армении и Азербайджана о прекращении военных действий в зоне нагорнокарабахского конфликта от 10 ноября 2020 г., «разблокируются все экономические и транспортные связи в регионе. Республика Армения гарантирует безопасность транспортного сообщения между западными районами Азербайджанской Республики и Нахичеванской Автономной Республикой с целью организации беспрепятственного движения граждан, транспортных средств и грузов в обоих направлениях. Контроль за транспортным сообщением осуществляют органы Пограничной службы ФСБ России. По согласованию Сторон будет обеспечено строительство новых транспортных коммуникаций, связывающих Нахичеванскую Автономную Республику с западными районами Азербайджана» [Трехстороннее заявление..., 2020]. Готовность воплотить это положение в жизнь была продемонстрирована также на состоявшихся 26 ноября 2021 г. трехсторонних переговорах с участием В. Путьина, Н. Пашиняна и И. Алиева².

¹ Разблокировка коммуникаций между Арменией, Азербайджаном и Турцией позволит за 2 года увеличить ВВП РА на 30 % – Керобян // https://arka.am/ru/news/economy/razblokirovka_kommunikatsiy_mezhdu_armeniy_azerbaydzhanom_i_turtsiy_pozvolit_za_2_goda_uvelichit_v/, дата обращения 18.08.2022.

² Встреча с Ильхамом Алиевым и Николом Пашиняном // <http://kremlin.ru/events/president/news/67200>, дата обращения 19.08.2022.

Примечательно, что в тексте заявления говорится о комплексном разблокировании коммуникаций в регионе, однако, в частности, подчеркивается необходимость обеспечения безопасного сухопутного выхода Азербайджана в свой нахичеванский эксклав. Тем самым подчеркиваются основные приоритеты политики разблокирования коммуникаций, завуалированной обтекаемыми формулировками типа «разблокируются все экономические и транспортные связи в регионе». Очевидно, что отсутствие на переговорах вопроса разблокирования транспортных коммуникаций на других участках заставляет проявлять скептическое отношение к изложенному выше положению. Речь, в частности, идет о возможности восстановления сухопутной связи по линии Иджеван — Газах и Карс — Гюмри, т. е. направлений, на которых восстановление транспортной связи при определении долгосрочных транспортных интересов Армении и грамотном стратегическом управлении может создать возможности для комплексного развития транспортной системы и экономики Армении.

В январе 2021 г. официальный Баку заявил о запуске строительства железной дороги Нахичевань — Мегри — Зангелан — Баку, годовой объем грузоперевозок на которой составит 10 млн т. Инвестиции в железную дорогу составят 434 млн долл. с окупаемостью через 12 лет [*Серджвеладзе, 2021*]. Таким образом, Баку планирует запустить транспортную коммуникацию, именуемую в азербайджанском политическом дискурсе Зангезурским коридором.

По словам президента Азербайджана И. Алиева, «мы реализуем Зангезурский коридор, хочет того Армения или нет. Если захочет — будет легче решить этот вопрос, если не захочет — решим силой»³. В свою очередь, глава МИД Азербайджана Д. Байрамов, выступая на заседании министров группы развивающихся стран, не имеющих выхода к морю (*Landlocked Developing Countries*), в рамках 76-й сессии Генеральной Ассамблеи ООН заявил, что Зангезурский коридор пополнит список существующих торговых маршрутов⁴. Согласно заявлениям официальных лиц Азербайджана, запуск коридора планируется на 2024 г.

Однако, несмотря на активно тиражируемую «коридорную» риторику, в настоящее время наблюдаются серьезные препятствия для реализации этого проекта. Большая часть этих препятствий носит геополитический характер, однако имеется и экономическая составляющая.

Обращаясь к геополитической компоненте, следует прежде всего отметить неоднократное подчеркивание Ираном своих красных линий по вопросам изменения границ на Южном Кавказе после 44-дневной во-

³ Алиев пригрозил Армении решить вопрос с Зангезурским коридором «при помощи силы» // <https://lenta.ru/news/2021/04/20/al/?from=RCM-C9E4>, дата обращения 19.08.2022.

⁴ Зангезурский коридор пополнит перечень существующих торговых и транспортных маршрутов — Джейхун Байрамов // <https://news.day.az/politics/1383444.html>, дата обращения 19.08.2022.

йны в Арцахе, а также формирования нового коридора через юг Армении. 26 мая 2021 г. в рамках официального визита в Ереван глава МИД Ирана Мохаммад Джавад Зариф высказался о необходимости для Армении более активной интеграции в транспортную стратегию «Север – Юг» посредством формирования железнодорожной линии по маршруту Тегеран – Джульфа – Ерасх с выходом через Грузию на Черное и Средиземное моря⁵. Таким образом, Тегеран выступает за воплощение в жизнь мультимодального коридора Персидский залив – Черное море, являющегося частью логистики Север – Юг, что исходит из интересов как Армении, так и ряда других акторов. Среди последних, например, следует выделить Индию, которая рассматривает Армению как важного участника МТК Север – Юг и заявляет о привлечении Армении к использованию морского порта Чабахар (Иран) с целью перевозки грузов по МТК Север – Юг⁶.

Опасения Ирана в отношении Зангезурского коридора обусловлены тем, что его запуск в долгосрочной перспективе может привести к возрастанию влияния Баку на юге Армении – в Сюнике, т. е. на северной границе Ирана. Свои притязания на эту территорию в Баку не скрывают. По словам И. Алиева, «Западный Зангезур в настоящее время находится под контролем Армении. Но в результате прокладки Зангезурского коридора, конечно же, мы, пользуясь этим коридором, вернем своих граждан на земли их предков»⁷. Очевидно, что подобные планы создают риски национальной безопасности Ирана: известно, что в граничащих с Арменией иранских провинциях Восточный и Западный Атрпатакан велико турецко-азербайджанское влияние, и, согласно мнению ряда иранских экспертов, в случае проложения коридора через Сюник будет предпринята попытка отрезать эти провинции от Ирана в рамках геополитической авантюры под названием «Южный Азербайджан». В иранских экспертных и политических кругах весьма распространено мнение о том, что во время 44-дневной войны Баку, Анкара, Лондон и Тель-Авив были объединены общей целью – захватом 42-километровой ирано-армянской границы [Багратян, 2021]. Активное вовлечение Израиля в процесс реализации ряда экономических проектов на отошедших в результате войны Азербайджану территориях также не может не беспокоить Тегеран. Отметим, что переход после 44-дневной войны под контроль Азербайджана некоторых участков международной трассы

⁵ Наличие железной дороги Иран – Нахичевань – Армения может быть очень эффективным для двух стран – глава МИД Ирана // <https://www.aysor.am/ru/news/2021/05/26/>, дата обращения 19.08.2022.

⁶ Индия предлагает привлечь Армению к использованию иранского морского порта Чабахар для транспортировки грузов // <http://interfax.az/view/847433>, дата обращения 19.08.2022.

⁷ Алиев пригрозил Армении решить вопрос с Зангезурским коридором «при помощи силы» // <https://lenta.ru/news/2021/04/20/al/?from=RCM-C9E4>, дата обращения 19.08.2022.

М-2 Горис — Капан, связывающей Армению с Ираном, также формирует транспортно-логистические риски как для Армении, так и для Ирана: азербайджанские военные останавливают грузовые автомобили, следующие из Ирана, взимая с водителей плату за проезд в размере нескольких сотен долларов. Построенная же армянской стороной альтернативная дорога Татев — Агвани непригодна для проезда крупногабаритных грузовых автомобилей и находится в технически непригодном состоянии.

В целом, согласно иранским СМИ, Анкара и Баку нацелены на то, чтобы посредством коридора объединить пантюркистский мир, вытеснить Иран с энергетических рынков региона, понизить региональное влияние Москвы и Пекина, а также нанести урон по китайской инициативе «Один пояс — один путь» [Ананьев, 2021].

Что касается экономической составляющей Зангезурского коридора, то она, пожалуй, является наиболее уязвимой. Анализ продвигаемого «коридорного сценария» показывает, что данная коммуникация не имеет экономической целесообразности. Необходимость выхода Азербайджана на Турцию через армянский Мегри не обусловлена вызовами диверсификации торговых путей. Достаточно взглянуть на показатели работы запущенной в 2017 г. ж/д. Баку — Тбилиси — Карс (БТК): при пропускной способности до 6,5 млн т в год по данной магистрали ежегодно перевозится в лучшем случае 600—650 тыс. т⁸. Находясь в слабо загруженном состоянии, БТК демонстрирует, что львиная доля турецко-азербайджанской торговли сводится к энергоресурсам, поставляемым в основном трубопроводным путем. Следовательно, зангезурский проект нацелен не столько на экономический, сколько на геополитический эффект. Реализация проекта позволит решить следующие задачи:

- 1) обеспечения торгово-экономической экспансии Баку и Анкары в армянском Сюнике;
- 2) создания возможности осуществлять военные перевозки, в частности, с целью милитаризации Нахичевани;
- 3) обеспечения Анкаре прямого выхода на Каспий и в Центральную Азию — зону стратегических интересов России и Китая.

Проект Зангезурского коридора рассматривается Анкарой в качестве продолжения строящейся железной дороги Карс — Игдыр с выходом на Нахичевань. В рамках данной логистики рассматривается также проект строительства газопровода Игдыр — Нахичевань мощностью 500 млн куб. м с целью исключения своповых поставок голубого топлива из Ирана в Нахичевань [O'Byrne, 2020]. Примечательно, что распределительная вет-

⁸ Грузоперевозки по маршруту Баку — Тбилиси — Карс достигнут 3,2 млн т в год // <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/gruzoperevozki-po-baku-tbilisi-kars-dostignut-3-2-mln-tonn-v-god/>, дата обращения 19.08.2022.

ка Трансанатолийского газопровода (*TANAP*) доходит до турецкого города Игдыр, что создает возможность осуществлять поставки из Азербайджана в нахичеванский анклав через турецкие инфраструктуры. Известны также планы Баку по осуществлению поставок электроэнергии по коридору в Турцию и дальше, на европейский рынок, – стратегия, прямо говоря, сомнительная, учитывая ограниченные мощности электроэнергетической генерации в Азербайджане.

В целом формирование транспортной коммуникации по маршруту Карс – Игдыр – Нахичевань – Мегри – Горадиз – Баку с подключением к ж/д БТК может создать серьезные риски для безопасности Армении, учитывая, что указанный маршрут, по сути, формирует своего рода транспортное кольцо вокруг Армении, затрагивая лишь незначительную часть ее территории. Следовательно, ключевым вызовом для Армении в рамках переговорного процесса по разблокированию транспортных связей является обеспечение комплексного подхода с учетом перспектив запуска движения поездов по линиям Карс (Турция) – Гюмри (Армения) и Иджеван (Армения) – Газах (Азербайджан). Предполагается, что закрытая в 1993 г. ж/д Карс – Гюмри может присоединиться к линии Нахичевань – Мегри – Баку через армянский Ерасх (находится в 600 м от Нахичевани), а также Гюмри – Ванадзор – Иджеван – Газах. В первом случае, согласно оценкам *International Alert*, потребуются около 400 млн долл. инвестиций (100 млн – для армянского участка, около 300 млн – для азербайджанского) [Восстановление железных дорог на Южном Кавказе..., 2014]. Что касается линии Иджеван – Газах, то, согласно оценкам специалистов, достаточно отремонтировать иджеванский участок протяженностью 10 км, вследствие чего железная дорога из России в Турцию будет на 350 км короче предлагаемого Зангезурского коридора⁹. Очевидно, что выход на Нахичевань через Ерасх исходит также из интересов Ирана и вписывается в логистическую стратегию «Север – Юг», о чем, как было сказано выше, официально заявлял Иран в контексте строительства ж/д Тегеран – Джульфа – Ерасх¹⁰.

Так или иначе, необходимо констатировать, что, несмотря на активное тиражирование «коридорной риторики» со стороны Баку и Анкары, тем не менее в настоящее время особых продвижений в данном направлении стороны не зафиксировали. Как заявил глава МИД РФ С. Лавров, «механизм разблокировки коммуникаций не предполагает никакого принудительно-

⁹ Эксперт о том, почему Алиеву нужен коридор в Мегри и чем он опасен для Армении // <https://ru.armeniasputnik.am/20210127/Ekspert-o-tom-pochemu-Alievu-nuzhen-koridor-v-Megri-i-chem-on-opasen-dlya-Armenii-26238376.html>, дата обращения 20.08.2022.

¹⁰ Наличие железной дороги Иран – Нахичевань – Армения может быть очень эффективным для двух стран – глава МИД Ирана // <https://www.aysor.am/ru/news/2021/05/26/>, дата обращения 20.08.2022.

го, силового решения»¹¹. В свою очередь, вице-премьер РФ А. Оверчук в сентябре 2021 г. заявил о необходимости разблокирования коммуникаций, подчеркнув, однако, что «вопрос коридора не обсуждается»¹².

Указанные официальные заявления являются демонстрацией со стороны Москвы своих транспортных приоритетов и геополитических ориентиров. Будучи наряду с Ираном ключевым бенефициаром транспортной стратегии «Север – Юг», Москва будет продолжать работу над формированием одноименного международного коридора, вступающего в полное противоречие с Зангезурским проектом – потенциально важным звеном в коридоре Восток – Запад. Важно при этом отметить, что в подобных условиях ключевым вызовом для Армении продолжает оставаться развитие собственных транспортных инфраструктур с целью закрепления своих позиций в МТК Север – Юг (прежде всего, посредством строительства международной автомагистрали Север – Юг с выходом на Иран и Грузию). Это представляется необходимым прежде всего ввиду активных действий Баку, направленных на повышение его стратегического статуса в данном коридоре, что проявляется в запущенном переговорном процессе с Тегераном с целью развития транспортных и энергетических коммуникаций с Ираном и Россией (среди подобных шагов выделим продвижение проекта строительства ж/д Казвин – Решт – Астара, синхронизацию электроэнергетических систем с Ираном и Россией с целью формирования электроэнергетического коридора Север – Юг и пр.).

Выводы

Южный Кавказ продолжает оставаться ключевым звеном в международных транспортных коридорах Север – Юг и Восток – Запад, чем и обусловлена возрастающая конкуренция геополитических акторов за доминирование в формировании сценариев транспортного развития региона. Пересекаясь на Южном Кавказе, МТК Север – Юг и Восток – Запад нацелены на включение стран региона в свои логистические маршруты, что приводит к росту напряженности внутри региона, учитывая ряд неразрешенных либо замороженных конфликтов и территориальных споров. В свою очередь, эти конфликты напрямую сказываются на использовании транзитного потенциала стран Южного Кавказа, ограничивая возможности их экономического развития. Однако, как показывает анализ влияния региональных конфликтов на транспортную архитектуру, зачастую вопро-

¹¹ Альтернативы договоренностям нет: Лавров об угрозах Алиева «взять Зангезурский коридор» // <https://ru.armeniasputnik.am/20210506/Alternativy-dogovorennostyam-net-Lavrov-ob-ugrozakh-Alieva-vzyat-Zangezurskiy-koridor-27442639.html>, дата обращения 20.08.2022.

¹² Вопрос коридора через Армению не обсуждается – Оверчук // <https://ru.armeniasputnik.am/20210920/vopros-koridora-cherez-armeniyu-ne-obsuzhdaetsya---overchuk--33452407.html>, дата обращения 20.08.2022.

сы безопасности доминируют над экономической целесообразностью, что объясняется политическими, этническими и прочими причинами.

Трехстороннее заявление лидеров России, Армении и Азербайджана о прекращении боевых действий в зоне карабахского конфликта в настоящее время не привело к существенным подвижкам в разблокировании транспортных связей в регионе, что можно объяснить отсутствием компромисса между внутрирегиональными и внешними акторами относительно определения сценария транспортного развития. В частности, наблюдается отсутствие комплексного подхода в вопросе разблокирования коммуникаций при одновременном продвижении повестки формирования экстерриториального коридора через Армению.

Анализ транспортно-логистической ситуации на Южном Кавказе показал, что наиболее оптимальным вариантом разблокирования коммуникаций для Армении является формирование такого маршрута, который приведет к росту транзитных перевозок через Армению, тогда как предоставление экстерриториального коридора через Сюник (юг Армении) является угрозой национальной безопасности. В этом плане перспективными представляются маршруты Тегеран – Нахичевань – Ерасх – Ереван – Гюмри – Карс/Тбилиси, а также Гюмри – Ванадзор – Иджеван – Газах с возможным выходом на ж. д. Карс – Гюмри.

Продвигаемый Анкарой и Баку проект Зангезурского коридора преследует не столько торгово-экономические, сколько долгосрочные геополитические цели, среди которых следует выделить формирование турецкой военной базы в Нахичевани, а также обеспечение выхода Турции на Каспий и в Центральную Азию. Очевидно, что подобный сценарий противоречит стратегическим интересам России и Ирана, а также создает определенные угрозы для центральноазиатской стратегии Пекина.

Список литературы

Заявление Президента Азербайджанской Республики, Премьер-министра Республики Армения, и Президента Российской Федерации, 10 ноября 2020 г. // <http://kremlin.ru/events/president/news/64384>, дата обращения 12.08.2022.

Межправительственное соглашение между правительствами Российской Федерации, Республики Индия, Исламской Республики Иран и Султаната Оман «О международном транспортном коридоре Север – Юг» от 12.09.2000 // <https://docs.cntd.ru/document/901828641>, дата обращения 15.08.2022.

Основное многостороннее соглашение о международном транспорте по развитию коридора Европа – Кавказ – Азия // http://www.traceca-org.org/fileadmin/fm-dam/pdfs/til_mla/rus/MLA_rus.pdf, дата обращения 15.08.2022.

The Tashkent Declaration on the Outcomes of the First Trilateral Meeting of the Ministers of Foreign Affairs, Trade / Economy and Transport of the Republic of Uzbekistan, the Republic of Azerbaijan and the Republic of Türkiye // <https://mfa.uz/32062>, дата обращения 17.08.2022.

Georgia: North-South Corridor (Kvesheti-Kobi) road project // <https://www.adb.org/sites/default/files/project-documents/51257/51257-001-dpta-en.pdf>, дата обращения 18.08.2022.

Восстановление железных дорог на Южном Кавказе. Т. 2: Оценка потенциального экономического эффекта: Карс – Гюмри – Нахичевань – Мерги – Баку // <https://www.international-alert.org/wp-content/uploads/2021/08/Caucasus-Railways-Rehabilitation-Pt2-RU-2014.pdf>, дата обращения 20.08.2022.

Давтян В. С., Маргарян Н. И., 2022. Транспортные коммуникации Южного Кавказа после войны в Нагорном Карабахе // Россия и новые государства Евразии. № 1. С. 124. DOI: 10.20542/2073-4786-2022-1-123-135.

Пылин А. Г., 2018. Международные транспортные коридоры на Южном Кавказе и их транзитный потенциал // Геоэкономика энергетики. № 4 (4). С. 122.

Ананьев А., 2021. Тупик в начале Зангезурского коридора // Международная жизнь // <https://interaffairs.ru/news/printable/31882>, дата обращения 19.08.2022.

Багратян А., 2021. Зангезурский коридор — миф или реальность? Позиция Ирана // <https://theanalyticon.com/ru/новости/зангезурский-коридор-миф-и-ли-реаль/>, дата обращения 19.08.2022.

Гукмух И., 2021. Кто победит в борьбе за транспортные коридоры на Южном Кавказе? // <https://pressunity.org/archives/15681>, дата обращения 18.08.2022.

Де Ваал Т., 2021. Помогут ли новые торговые пути преодолеть конфликты на Южном Кавказе // <https://carnegiemoscow.org/2021/12/13/ru-pub-85943>, дата обращения 18.08.2022.

Серджвеладзе С., 2021. Мир в конце тоннеля. Азербайджан обещает Карабаху светлое будущее. Почему в Армении этому не рады? // <https://lenta.ru/articles/2021/01/22/transkarabakh/>, дата обращения 19.08.2022.

O'Byrne D., 2020. Turkey to build gas pipeline to supply Nakhchivan // <https://eurasianet.org/turkey-to-build-gas-pipeline-to-supply-nakhchivan>.

Lomsadze G., 2021. Not all roads lead to Georgia // <https://eurasianet.org/not-all-roads-lead-to-georgia>, дата обращения 15. 08.2022.

<http://government.ru/rugovclassifier/867/events/>, дата обращения 18.08.2022.

Алиев пригрозил Армении решить вопрос с Зангезурским коридором «при помощи силы» // <https://lenta.ru/news/2021/04/20/al/?from=RCM-C9E4>, дата обращения 19.08.2022.

Альтернативы договоренностям нет: Лавров об угрозах Алиева «взять Зангезурский коридор» // <https://ru.armeniasputnik.am/20210506/Alternativy->

dogovorennostyam-net-Lavrov-ob-ugrozakh-Alieva-vzyat-Zangezurskiy-koridor-27442639.html, дата обращения 20.08.2022.

Вопрос коридора через Армению не обсуждается – Оверчук // <https://ru.armeniasputnik.am/20210920/vopros-koridora-cherez-armeniyu-ne-obsuzhdaetsya---overchuk--33452407.html>, дата обращения 20.08.2022.

Встреча с Ильхамом Алиевым и Николом Пашиняном // <http://kremlin.ru/events/president/news/67200>, дата обращения 19.08.2022.

Грузоперевозки по маршруту Баку – Тбилиси – Карс достигнут 3,2 млн т в год // <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/gruzoperevozki-po-baku-tbilisi-kars-dostignut-3-2-mln-tonn-v-god/>, дата обращения 19.08.2022.

Зангезурский коридор пополнит перечень существующих торговых и транспортных маршрутов – Джейхун Байрамов // <https://news.day.az/politics/1383444.html>, дата обращения 19.08.2022.

Индия предлагает привлечь Армению к использованию иранского морского порта Чабахар для транспортировки грузов // <http://interfax.az/view/847433>, дата обращения 19.08.2022.

Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры // <http://government.ru/rugovclassifier/867/events/>, дата обращения 18.08.2022.

Наличие железной дороги Иран – Нахичевань – Армения может быть очень эффективным для двух стран – глава МИД Ирана // <https://www.aysor.am/ru/news/2021/05/26/>, дата обращения 19.08.2022.

Разблокировка коммуникаций между Арменией, Азербайджаном и Турцией позволит за 2 года увеличить ВВП РА на 30 % – Керобян // https://arka.am/ru/news/economy/razblokirovka_kommunikatsiy_mezhdu_armeniy_azerbaydzhanom_i_turtsiy_pozvolit_za_2_goda_ovelichit_v/, дата обращения 18.08.2022.

Эксперт о том, почему Алиеву нужен коридор в Мегри и чем он опасен для Армении // <https://ru.armeniasputnik.am/20210127/Expert-o-tom-pochemu-Alievu-nuzhen-koridor-v-Megri-i-chem-on-opasen-dlya-Armenii-26238376.html>, дата обращения 20.08.2022.

The World Bank. Aggregated LPI // <https://lpi.worldbank.org/international/aggregated-ranking>, дата обращения 15.08.2022.

Alexander A. MARKAROV, D. Sc. (Politics), Professor at YSU, Director of the Armenian branch of the Institute of CIS Countries

Address: 1, Alek Manukyan str., Yerevan, 0025, Republic of Armenia

E-mail: amarkarov@ysu.am

SPIN-code: 9302-0149

Vahe S. DAVTYAN, D. Sc. (Politics), Professor at Russian-Armenian University, President at the Institute for Energy Security

Address: 123, Hovsep Emin str., Yerevan, 0051, Republic of Armenia

E-mail: vahedavtyan@yandex.ru

SPIN-code: 7094-6199

TRANSPORT GEOPOLITICS IN THE SOUTH CAUCASUS UNDER THE CHALLENGES OF UNBLOCKING COMMUNICATIONS

DOI: 10.48137/26870703_2022_20_4_56

Received: 24.09.2022

For citation: *Markarov A. A., Davtyan V. S., 2022. Transport Geopolitics in The South Caucasus Under the Challenges of Unblocking Communications. – Geoeconomics of Energetics. № 4 (20). P. 56-73. DOI: 10.48137/26870703_2022_20_4_56*

Keywords: South Caucasus, transport, unblocking, corridor, North – South, East – West.

Abstract

The features of the transport and logistics development of the South Caucasus in the context of the formation of international transport corridors (ITC) North-South and East-West are considered. The transit potential of the South Caucasus is identified with the identification of the main political and economic obstacles to its implementation. The main indicators of the transport systems of Armenia, Georgia and Azerbaijan are shown. In particular, the influence of regional conflicts on the transport development of the region is determined. Scenarios for unblocking transport communications in the region after the war in Artsakh in the fall of 2020 are studied. The risks of forming an extraterritorial corridor through the south of Armenia are analyzed. It is established that the formation of an extraterritorial corridor to establish a land transport link between the western regions of Azerbaijan and the Nakhichevan Autonomous Republic pursues mainly geopolitical rather than economic goals. The risks and threats to the security of Armenia, which may arise as a result of the launch of land communications along the Kars – Igdir – Nakhichevan – Meghri – Horadiz – Baku route, are identified. The most optimal ways of diversifying the Armenian transport system are identified. The reasons for the lack of progress in the issues of unblocking transport links in the South Caucasus are studied.

References

Statement by the President of the Republic of Azerbaijan, the Prime Minister of the Republic of Armenia and the President of the Russian Federation, November 10, 2020 // <http://kremlin.ru/events/president/news/64384>, accessed 12.08.2022. (In Russ.)

Intergovernmental Agreement between the Governments of the Russian Federation, the Republic of India, the Islamic Republic of Iran and the Sultanate of Oman On the International North – South Transport Corridor dated 12.09.2000 // <https://docs.cntd.ru/document/901828641>, accessed 15.08.2022. (In Russ.)

The main multilateral Agreement on International Transport for the development of the Europe – Caucasus – Asia Corridor // http://www.traceca-org.org/fileadmin/fm-dam/pdfs/til_mla/rus/MLA_rus.pdf, accessed 15.08.2022. (In Russ.)

The Tashkent Declaration on the Outcomes of the First Trilateral Meeting of the Ministers of Foreign Affairs, Trade / Economy and Transport of the Republic of Uzbekistan, the Republic of Azerbaijan and the Republic of Türkiye // <https://mfa.uz/32062>, accessed 17.08.2022. (In Eng.)

Georgia: North – South Corridor (Kvesheti – Kobi) road project // <https://www.adb.org/sites/default/files/project-documents/51257/51257-001-dpta-en.pdf>, accessed 18.08.2022. (In Eng.)

Restoration of railways in the South Caucasus, Volume 2: Assessment of the potential economic effect: Kars – Gyumri – Nakhichevan – Meghri – Baku // <https://www.international-alert.org/wp-content/uploads/2021/08/Caucasus-Railways-Rehabilitation-Pt2-RU-2014.pdf>, accessed 20.08.2022. (In Russ.)

Davtyan V. S., Margaryan N. I., 2022. Transport communications of the South Caucasus after the war in Nagorno-Karabakh // Russia and the new States of Eurasia. No. 1. p. 124. DOI: 10.20542/2073-4786-2022-1-123-135. (In Russ.)

Pylin A. G., 2018. International transport corridors in the South Caucasus and their transit potential // *Geoeconomics of Energetics*. No. 4 (4). P. 122. (In Russ.)

Ananyev A., 2021. A dead end at the beginning of the Zangezur corridor // *International life* // <https://interaffairs.ru/news/printable/31882>, accessed 19.08.2022. (In Russ.)

Bagrtyan A., 2021. Zangezur corridor — myth or reality? Iran's position // <https://theanalyticon.com/ru/новости/зангезурский-коридор-миф-или-реаль/>, accessed 19.08.2022. (In Russ.)

Gukemkh I., 2021. Who will win the fight for transport corridors in the South Caucasus? // <https://pressunity.org/archives/15681>, accessed 18.08.2022. (In Russ.)

De Waal T., 2021. Will new trade routes help overcome conflicts in the South Caucasus // <https://carnegiemoscow.org/2021/12/13/ru-pub-85943>, accessed 18.08.2022. (In Russ.)

Sergveladze S., 2021. The world at the end of the tunnel. Azerbaijan promises Karabakh a bright future. Why is this not welcome in Armenia? // <https://lenta.ru/articles/2021/01/22/transkarabakh/>, accessed 19.08.2022. (In Russ.)

O'Byrne D. 2020. Turkey to build gas pipeline to supply Nakhchivan // <https://eurasianet.org/turkey-to-build-gas-pipeline-to-supply-nakhchivan>, дата обращения 15. 08.2022. (In Eng.)

Lomsadze G., 2021. Not all roads lead to Georgia // <https://eurasianet.org/not-all-roads-lead-to-georgia>, дата обращения 15. 08.2022. (In Eng.)

Aliyev threatened Armenia to resolve the issue with the Zangezur corridor by force // <https://lenta.ru/news/2021/04/20/al/?from=RCM-C9E4>, accessed 19.08.2022. (In Russ.)

There is no alternative to the agreements: Lavrov on Aliyev's threats to take the Zangezur corridor // <https://ru.armeniasputnik.am/20210506/Alternativy-dogovorennostyam-net-Lavrov-ob-ugrozakh-Alieva-vzyat-Zangezurskiy-koridor-27442639.html>, accessed 20.08.2022. (In Russ.)

The issue of a corridor through Armenia is not discussed – Overchuk // <https://ru.armeniasputnik.am/20210920/vopros-koridora-cherez-armeniyu-ne-obsuzhdaetsya---overchuk--33452407.html>, accessed 20.08.2022. (In Russ.)

Meeting with Ilham Aliyev and Nikol Pashinyan // <http://kremlin.ru/events/president/news/67200>, accessed 19.08.2022. (In Russ.)

Cargo transportation on the Baku – Tbilisi – Kars route will reach 3.2 million tons per year // <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/gruzoperevozki-po-baku-tbilisi-kars-dostignut-3-2-mln-tonn-v-god/>, accessed 19.08.2022. (In Russ.)

The Zangezur corridor will add to the list of existing trade and transport routes – Ceyhun Bayramov // <https://news.day.az/politics/1383444.html>, accessed 19.08.2022. (In Russ.)

India proposes to involve Armenia in the use of the Iranian seaport of Chabahar for cargo transportation // <http://interfax.az/view/847433>, accessed 19.08.2022. (In Russ.)

The presence of the Iran-Nakhichevan-Armenia railway can be very effective for the two countries – Iranian Foreign Minister // <https://www.aysor.am/ru/news/2021/05/26/>, accessed 19.08.2022. (In Russ.)

Unblocking of communications between Armenia, Azerbaijan and Turkey will increase Armenia's GDP by 30% in 2 years – Kerobyan // https://arka.am/ru/news/economy/razblokirovka_kommunikatsiy_mezhdu_armeniy_azerbaydzhanom_i_turtsiy_pozvolit_za_2_goda_uvelichit_v/, accessed 18.08.2022. (In Russ.)

Expert on why Aliyev needs a corridor in Meghri, and why it is dangerous for Armenia // <https://ru.armeniasputnik.am/20210127/Ekspert-o-tom-pochemu-Alievu-nuzhen-koridor-v-Megri-i-chem-on-opasen-dlya-Armenii-26238376.html>, accessed 20.08.2022. (In Russ.)

The World Bank. Aggregated LPI // <https://lpi.worldbank.org/international/aggregated-ranking>, accessed 15.08.2022. (In Eng.)