

Александр МАРКАРОВ
Вяге ДАВТЯН

ИНФРАСТРУКТУРНЫЙ СУВЕРЕНИТЕТ В СТРАТЕГИЧЕСКОЙ ПОВЕСТКЕ «ЕС – АРМЕНИЯ»: ГЕОЭКОНОМИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ СОВМЕСТНОЙ ДЕКЛАРАЦИИ 2026 Г.

Дата поступления в редакцию: 06.06.2026.

Для цитирования: *Маркаров А. А., Давтян В. С., 2026. Инфраструктурный суверенитет в стратегической повестке «ЕС – Армения»: геоэкономический анализ совместной декларации 2026 г. – Геоэкономика энергетики. № 3 (35). С. 39–60. DOI: 10.48137/26870703_2026_35_3_39*

В статье исследуются инфраструктурные аспекты Совместной декларации Европейского союза (ЕС) и Армении 2026 г. сквозь призму концепции инфраструктурного суверенитета и геоэкономического управления. Отмечается, что данный документ создает важную политическую основу для расширения сотрудничества между ЕС и Арменией, но его практические механизмы остаются менее развитыми, чем стратегические амбиции, особенно в отношении финансирования, инструментов реализации, институциональной ответственности и пр. Проанализированы энергетическое и транспортное измерения новой повестки сотрудничества ЕС и Армении. Рассмотрены вопросы дивер-

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 Вяге Самвелович, доктор политических наук, профессор, ведущий научный сотрудник сектора кавказских исследований ИККА РАН, профессор Российско-Армянского университета. **E-mail:** vahedavtyan@yandex.ru. **Адрес:** Республика Армения, г. Ереван, 0051, ул. Овсепя Эмина, д. 123. **SPIN-код:** 7094-6199.

Ключевые слова: инфраструктурный суверенитет, геоэкономическое управление, ЕС, Армения, энергетическая безопасность, транспортная связность, атомная энергетика, Global Gateway, TRIPP, Южный Кавказ.

сификации, региональной взаимосвязанности и интеграции в европейские инфраструктурные сети в контексте стратегической устойчивости Армении. Указывается, что диверсификацию следует оценивать не только как снижение зависимости от отдельных поставщиков, но и как сохранение способности Армении проводить суверенную энергетическую политику. Особое внимание уделяется перспективам развития атомной энергетики, участию Армении в проекте Черноморского электрического кабеля, инициативе ЕС «Глобальные ворота», интеграции в Трансевропейскую транспортную сеть (*TEN-T*), а также проекту *TRIPP* («Маршрут Трампа»). Обосновывается, что инфраструктурная интеграция создает новые возможности для экономического развития и регионального позиционирования Армении, при этом одновременно формируя новые формы внешней зависимости, связанные с нормативным, технологическим и институциональным влиянием внешних акторов. Постулируется, что, хотя такие инициативы потенциально расширяют перспективы участия Армении в формирующихся евразийских транспортных сетях, они не обеспечивают эффективных механизмов для преодоления главного препятствия на пути региональной интеграции, а именно отсутствия политической воли региональных и ряда внерегиональных акторов в вопросах всеобъемлющего разблокирования транспортного сообщения на Южном Кавказе. Выявлена необходимость сочетания международной инфраструктурной интеграции с сохранением национального контроля над стратегическими секторами.

Введение

Первый саммит Европейский Союз (ЕС) – Армения, состоявшийся в Ереване 5 мая 2026 г., ознаменовал собой новый этап в двусторонних отношениях принятием всеобъемлющей совместной декларации¹, охватывающей политическое сотрудничество, безопасность, экономическую интеграцию, энергетику, транспорт и цифровизацию. Хотя этот документ преимущественно рассматривается как дорожная карта для более тесной интеграции Армении с ЕС, в экспертной среде значительно меньше внимания уделяется его инфраструктурному аспекту, несмотря на центральную роль, отводимую энергетике и транспорту в формирующемся контексте сотрудничества ЕС и Армении.

Растущая геополитическая значимость критической инфраструктуры в современных политических реалиях делает подобный анализ особенно актуальным. Современные инфраструктурные проекты все чаще выходят за рамки традиционных экономических функций, выступая в качестве механизмов региональной интеграции и стратегического влияния. Южный Кавказ представляет собой один из наиболее показательных примеров такой трансформации, где развитие инфраструктуры тесно переплетено с более широкими процессами изменения регионального баланса сил.

¹ Joint Declaration following the first Armenia – EU Summit, Yerevan 5 May 2026 // https://www.primeminister.am/u_files/file/documents/Declaration%20Armenia-EU-05_05_26-eng.pdf, дата обращения 29.06.2026.

Совместная декларация 2026 г. в целом отражает отмеченные тенденции. Документ представляет собой всеобъемлющую повестку дня, охватывающую диверсификацию источников энергии, интеграцию рынков электроэнергии, региональные межсетевые соединения, модернизацию транспорта, участие в Трансъевропейской транспортной сети (*TEN-T*), поддержку стратегии «Глобальные ворота» и продвижение региональных инициатив в области транспортной связности.

Несмотря на практическую важность этих положений, их стратегические последствия остаются недостаточно изученными. Существующие исследования отношений между ЕС и Арменией, как правило, акцентируют внимание на политических реформах, экономической помощи, демократизации и пр. В отличие от этого, положения декларации, касающиеся инфраструктуры, в значительной степени рассматриваются как технические или отраслевые меры, а не как элементы геоэкономической стратегии. Это создает важный аналитический пробел, восполнение которого необходимо посредством изучения отдельных положений декларации в области энергетики и транспорта сквозь геоэкономическую призму. Особое внимание следует уделять трем пересекающимся вопросам: диверсификации источников энергии, стратегическим последствиям инициатив по транспортной взаимосвязи и степени влияния этих процессов на способность Армении проводить суверенную инфраструктурную политику. Анализ основан на качественном изучении декларации наряду с более широкими региональными инфраструктурными инициативами, упомянутыми в документе, включая проект Черноморского электрического кабеля, *TEN-T*, стратегию «Глобальные ворота» и инициативу *TRIPP* («Маршрут Трампа»).

Инфраструктурный суверенитет и геоэкономическое управление

Возрастающая роль критической инфраструктуры в мировой политике коренным образом изменила характер межгосударственной конкуренции. Критическая инфраструктура, традиционно воспринимаемая как материальная основа экономического развития, все чаще становится инструментом, посредством которого государства и наднациональные субъекты проецируют свое влияние, устанавливают долгосрочное стратегическое партнерство и формируют региональные структуры управления. Следовательно, инфраструктуру больше нельзя анализировать исключительно с помощью технических или экономических показателей. Ее развитие вписывается в более широкие политические и институциональные процессы, выходящие далеко за рамки строительства транспортных маршрутов или энергетических объектов.

Эта трансформация особенно заметна в эволюции концепции связности [Дубовик, 2013; Тархов, 2018; *Rodrigue, et al*, 2013]. Первоначально ассоци-

ируемая с интенсификацией торговых потоков, снижением транспортных издержек и упрощением трансграничного обмена, связность постепенно приобретает геополитическое измерение. В результате участие в крупномасштабных инфраструктурных проектах все чаще предполагает включение в более сложные стратегические процессы. В этом, на наш взгляд, и заключается суть геоэкономического управления, которое мы рассматриваем скорее как политическую, чем экономическую категорию, сводящуюся к рассмотрению экономики как инструмента проецирования и реализации власти [Luttwak, 1990].

В этом контексте инфраструктурный суверенитет выделяется как важная политическая категория [Shtern, et al, 2025; Bakonyi, 2022], которую не следует понимать как полную инфраструктурную автаркию или отказ от международного сотрудничества. Скорее она относится к способности государства самостоятельно определять стратегические приоритеты развития инфраструктуры и институциональную архитектуру управления критически важными секторами, а также сохранять независимость в принятии решений относительно долгосрочной инфраструктурной политики. Это особенно актуально для малых государств, развитие инфраструктуры которых в значительной степени зависит от внешнего финансирования, международного партнерства и трансграничной интеграции [Keupour, 2022]. В таких условиях главная задача заключается не в самом участии в международных инфраструктурных инициативах, а в сохранении достаточной стратегической самостоятельности при одновременном включении в более крупные региональные системы.

Концепция диверсификации также требует более широкого толкования. В современном дискурсе диверсификация обычно представляется как цель, повышающая национальную безопасность за счет снижения зависимости от одного поставщика, маршрута или технологии [Jean, Wacziarg, 2003]. Однако диверсификация не обязательно устраняет зависимость — она может просто изменить ее конфигурацию. Снижение зависимости от одного внешнего субъекта может совпадать с более глубокой интеграцией в альтернативные системы. Следовательно, эффективность диверсификации следует оценивать не только в количественном отношении, но и с точки зрения ее влияния на способность государства проводить суверенную инфраструктурную политику.

Эти соображения особенно важны для стран Южного Кавказа, где энергетические сети и транспортные коридоры являются важнейшими компонентами региональной геополитической архитектуры. Рассматриваемая нами совместная декларация ЕС и Армении точно отражает многомерный характер современной инфраструктурной политики в регионе. Поэтому ее положения в области энергетики и транспорта следует рассматривать не как отдельные отраслевые направления, а как взаимосвязанные элементы

стратегии региональной интеграции. Рассмотрим отдельные положения декларации, касающиеся энергетики и транспорта, с оценкой как их потенциала реализации, так и стратегических последствий для долгосрочного управления инфраструктурой Армении.

Энергетическое измерение

При обращении к вопросам энергетического развития, затронутым в декларации, для начала выявим концептуальную рамку, которая задается в самом документе.

Энергетика занимает центральное место в совместной декларации. В ней особое внимание уделяется энергетической безопасности, диверсификации, интеграции рынка, декарбонизации, модернизации электросетей и региональной взаимосвязи. В совокупности они демонстрируют всеобъемлющую трансформацию принципов регулирования энергетического сектора Армении. В отличие от более ранних документов ЕС (например, *TACIS*²), которые в основном концентрировались на технической помощи, сближении нормативных актов и развитии возобновляемых источников энергии (ВИЭ), совместная декларация нацелена на взаимосвязь внутренних энергетических реформ, региональных инфраструктурных проектов и модели либерализованного европейского управления [Клименко, 2023].

Концепция диверсификации неоднократно встречается в документе как одна из главных целей сотрудничества. В европейской энергетической политике диверсификация традиционно подразумевает снижение зависимости от ограниченного числа поставщиков, транзитных маршрутов или технологий с целью повышения устойчивости к геополитическим и рыночным потрясениям [De Rosa, et al, 2022; Lekavičius, et al, 2024]. Совместная декларация придерживается этой логики, подчеркивая усилия Армении по укреплению энергетической безопасности, расширению региональных взаимосвязей, укреплению электросетей и интеграции с европейскими энергетическими рынками.

Тем не менее стратегические последствия диверсификации заслуживают более ответственной оценки. Диверсификация является важным элементом энергетической безопасности только в том случае, если она сопровождается сохранением достаточных внутренних генерирующих мощностей для реализации суверенной энергетической политики. В противном случае диверсификация может заменить одну форму внешней зависимости на другую. В этом отношении декларация уделяет значительно больше внимания механизмам интеграции, чем разработке собственной долгосроч-

² The European Commission's Tacis Programme 1991–2006 // <https://cdn.osce.org/sites/default/files/f/documents/2/1/34459.pdf>, дата обращения 29.06.2026.

ной стратегии развития энергетики Армении. Хотя документ и описывает пути к регуляторной конвергенции и участию в региональном рынке, он предоставляет сравнительно ограниченные механизмы развития базовой генерации Армении.

Этот дисбаланс отражает особенности современного европейского управления в энергетике. Вместо того чтобы сосредоточиться исключительно на расширении инфраструктуры, европейский подход все больше сводится к гармонизации стандартов, правил рынка электроэнергии, целей климатической политики и технологических требований. Такая конвергенция, несомненно, способствует региональному сотрудничеству и привлечению инвестиций. В то же время она трансформирует институты, призванные разрабатывать национальную энергетическую политику.

Для Армении эти положения представляют собой как возможности, так и ограничения. Более тесная интеграция с европейскими энергетическими инициативами может улучшить доступ к инвестициям, ускорить модернизацию электросетей и укрепить региональную взаимосвязь. Однако долгосрочная эффективность этой стратегии будет зависеть от того, будет ли интеграция инфраструктуры сопровождаться сохранением внутренних возможностей стратегического планирования. Другими словами, центральный вопрос заключается не в том, следует ли Армении диверсифицировать свою внешнюю энергетическую политику, а в том, повышает ли диверсификация способность страны проводить самостоятельную энергетическую политику.

Практические последствия этой модели управления особенно заметны в двух вопросах, прямо затронутых в совместной декларации: будущее армянского атомного энергетического сектора и перспективное участие страны в проекте передачи электроэнергии по дну Черного моря. Рассмотрим их по отдельности.

Атомная энергетика. Среди всех положений Совместной декларации, касающихся инфраструктуры, наибольшее долгосрочное стратегическое значение имеет раздел, посвященный атомной энергетике. В отличие от обязательств, касающихся электросетей, ВИЭ или региональных межсетевых соединений, положения об Армянской атомной электростанции (АЭС) касаются будущей структуры самой электроэнергетической системы (ЭЭС) страны.

В Декларации подтверждается готовность ЕС оказать поддержку Армении в разработке плана вывода из эксплуатации АЭС, при этом подчеркивается важность сотрудничества в области атомной безопасности. Такой подход полностью соответствует традиционной политике ЕС в отношении государств «восточного партнерства», где сотрудничество в сфере мирного атома сосредоточено на стандартах безопасности, регуляторном потенциале, охране окружающей среды и планировании вывода из эксплуатации. С этой точки зрения декларация демонстрирует явную преемственность с

Всеобъемлющим и расширенным соглашением о партнерстве (СЕРА), подписанным в 2017 г. между Арменией и ЕС, которое также предусматривало в конечном итоге консервацию действующего атомного энергоблока³. Оба документа имеют общую характеристику: значительное внимание уделяется самому процессу вывода из эксплуатации, при этом практически не затрагиваются вопросы формирования новой модели электроэнергетической генерации после прекращения работы действующего второго реактора Армянской АЭС.

Это различие имеет принципиальное значение. Стратегическая задача, стоящая перед Арменией, заключается не в том, будет ли в конечном итоге выведен из эксплуатации нынешний атомный энергоблок (срок его службы так или иначе ограничен до 2036 г.), а в том, какая модель производства электроэнергии будет выбрана. Совместная декларация содержит амбициозную программу, охватывающую внедрение ВИЭ, модернизацию электросетей, энергоэффективность, рыночную интеграцию и региональную взаимосвязь. Однако в ней не определены базовые генерирующие мощности, который сохранили бы структурный баланс энергетической системы Армении после поэтапного вывода из эксплуатации АЭС.

Данный вопрос не следует рассматривать исключительно в техническом ключе. Атомная энергетика играет стратегическую роль в ЭЭС Армении. Помимо своего вклада в годовую выработку электроэнергии (30 % в структуре генерации), АЭС выполняет системные функции, обеспечивая непрерывную базовую генерацию, гарантируя операционную стабильность энергосистемы, поддерживая предсказуемое ценообразование на рынке и формируя основы для осуществления экспорта электроэнергии.

Для справки отметим, что в 2025 г. в Армении было произведено 10 млрд кВт·ч электроэнергии, что на 6,7 % превышает показатель предыдущего года. Наибольший вклад в структуру генерации обеспечили тепловые электростанции (ТЭС), на которые пришлось 33,6 % общего объема производства. Несмотря на лидирующую позицию, выработка ТЭС сократилась на 4,4 %, составив 3,4 млрд кВт·ч. Армянская АЭС произвела 2,9 млрд кВт·ч электроэнергии, увеличив показатель на 3 % по сравнению с 2024 г. Ее доля в общем объеме генерации достигла 29,1 %. Гидроэлектростанции обеспечили 2,1 млрд кВт·ч (+2,3 %), что соответствует 21 % совокупной выработки. Наиболее высокие темпы роста продемонстрировала солнечная энергетика. Объем производства на гелиостанциях увеличился на 66,9 %, достигнув 1,7 млрд кВт·ч, а их доля в энергобалансе составила 16,3 %. В то же время ветряные электростанции, сохраняющие незначительное присутствие в

³ The Comprehensive & Enhanced Partnership Agreement between the European Union & Armenia (СЕРА) // https://www.eeas.europa.eu/eeas/comprehensive-enhanced-partnership-agreement-between-european-union-armenia-сера_en, дата обращения 30.06.2026.

структуре генерации (0,02 %), выработали 1,2 млн кВт·ч электроэнергии, что на 3 % меньше, чем годом ранее⁴.

При этом стратегическая ценность атомной энергетики не может измеряться исключительно установленной мощностью или выработкой электроэнергии. Срок эксплуатации действующего энергоблока Армянской АЭС будет продлен до 2036 г. после проведения соответствующих модернизационных работ, и сегодня вопрос строительства нового атомного энергоблока для Еревана имеет стратегический характер. В стратегической программе развития энергетики Армении до 2040 г. правительство определило строительство нового энергоблока в качестве приоритета, однако выбор модели новой станции, равно как и внешних партнеров проекта, по настоящее время так и не осуществлен, что создает стратегическую неопределенность, способствующую рассмотрению вопросов мирного атома в Армении преимущественно в геополитическом ключе, о чем мы писали ранее, сравнивая предложения США и России [Маркаров, Давтян, 2025].

Не менее важна связь между атомной энергетикой и более широкими региональными энергетическими целями Армении. В совместной декларации неоднократно подчеркивается региональная интеграция и расширение трансграничного энергетического сотрудничества. Однако региональная интеграция предполагает наличие не только передающей инфраструктуры, но и достаточных генерирующих мощностей, способных поддерживать как внутренний спрос, так и экспортные потоки. Продолжающаяся модернизация Арменией межгосударственных связей с соседними странами, в частности за счет расширения обмена электроэнергией с Ираном и Грузией, отражает стремление укрепить свои позиции на региональных рынках электроэнергии.

Так, правительство Армении намерено привлечь дополнительное финансирование от Германского банка развития (*KfW*) в размере 120 млн евро кредита и 15 млн евро грантовых средств для продолжения строительства армяно-грузинской высоковольтной линии электропередачи (ЛЭП). Ранее в рамках проекта уже были подписаны кредитные соглашения почти на 178 млн евро и предоставлен грант в размере 10 млн евро. С учетом нового пакета общий объем внешнего финансирования достигнет 323,75 млн евро, тогда как расчетная стоимость проекта составляет 542,75 млн евро, что свидетельствует о необходимости дальнейшего поиска источников финансирования. Проект предусматривает строительство ЛЭП напряжением 400 кВ от села Ддмашен до армяно-грузинской границы, а также аналогичной линии от границы с Ираном до Ддмашена. Это позволит сформировать

⁴ В Армении в 2025 году было произведено более 10 млрд кВт·ч электроэнергии, рост – 6,7 % // <https://arka.am/news/economy/v-armenii-v-2025-godu-bylo-proizvedeno-bolee-10-mlrd-kvt-ch-elektroenergii-rost-6-7/>, дата обращения 30.06.2026.

энергетический коридор Север — Юг (Иран — Армения — Грузия). Поскольку энергосистемы Армении и Грузии работают в различных режимах, проект включает сооружение преобразовательной подстанции с вставкой постоянного тока и участка линии напряжением 500 кВ для интеграции с грузинской энергосистемой⁵. Следует также отметить, что в ноябре 2025 г. правительство Армении предоставило бюджетный кредит иранской компании *Sunir*, реализующей проект строительства ЛЭП Иран — Армения напряжением 400 кВ. Ввод новой линии позволит увеличить пропускную способность межгосударственного электроэнергетического обмена с 350 до 1200 МВт, повысить надежность и устойчивость энергосистемы Армении, а также обеспечить полную загрузку газопровода Иран — Армения в рамках механизма «газ в обмен на электроэнергию»⁶.

Таким образом, в декларации одновременно выделяются два взаимоисключающих процесса: подготовка к выводу из эксплуатации Армянской АЭС и интеграция Армении в формирующиеся региональные ЭЭС. При этом участие в региональных рынках электроэнергии создаст долгосрочные возможности только в том случае, если внутренние генерирующие мощности останутся достаточными для обеспечения как национальной энергетической безопасности, так и стабильного экспорта. В противном случае региональная интеграция может постепенно превратиться из инструмента расширения экспортных возможностей в механизм возрастающей зависимости от внешних рынков.

Опыт самого ЕС иллюстрирует проблематичность подобных преобразований. Вывод из эксплуатации Игналинской АЭС в Литве решил важные политические задачи в рамках европейской интеграции [*Poskas, et al, 2011*]. В то же время это коренным образом изменило энергетический баланс страны и значительно увеличило зависимость от более дорогой импортной электроэнергии (ситуация еще более усугубилась в связи с выходом стран Прибалтики из электрического кольца БРЭЛЛ). Литовский пример демонстрирует, что вывод из эксплуатации АЭС следует рассматривать как системную реструктуризацию национального энергетического сектора, требующую определенной стратегии замены до вывода из эксплуатации существующих базовых мощностей [*Маркаров, Давтян, 2025*].

В совместной декларации намеренно воздерживаются от предписания будущей энергетической структуры Армении. В целом такая нейтральность отражает общий подход ЕС, демонстрирующий преобладание национальных приоритетов в выборе источников энергии. Одновременно ЕС поддер-

⁵ Армения построит ЛЭП в Грузию // <https://sputnik-georgia.ru/20260315/armeniya-postroit-lep-v-gruziyu-297591869.html>, дата обращения 01.07.2026.

⁶ Армения и Иран договорились совместно контролировать строительство ЛЭП мощностью 400 кВ // https://finport.am/full_news.php?id=56837&lang=2, дата обращения 01.07.2026.

живает более широкие цели декарбонизации и энергетического перехода. При этом остается без ответа центральный вопрос: какая конфигурация генерирующих мощностей обеспечит стабильность системы после вывода из эксплуатации атомного энергоблока? С точки зрения инфраструктурного суверенитета главная проблема, следовательно, заключается не в самом выводе объекта из эксплуатации, а в отсутствии отчетливого видения замещения его мощности.

Устойчивый энергетический переход требует синхронного развития трех взаимоусиливающих компонентов: замены регулируемой генерации, расширения использования ВИЭ и региональной энергетической интеграции⁷. Совместная декларация всесторонне рассматривает последние два аспекта, но дает мало указаний относительно первого. Следовательно, еще раз подчеркнем, что будущая эффективность интеграции Армении в формирующуюся региональную и, как постулируется, европейскую энергетическую архитектуру будет в конечном итоге зависеть от того, удастся ли стране сохранить достаточную внутреннюю генерирующую базу.

Черноморский подводный кабель

Черноморский электрический кабель представляет собой одну из самых амбициозных инициатив в области трансграничной энергетической инфраструктуры, призванной связать Южный Кавказ с ЕС. Первоначально формализованный в рамках соглашения о стратегическом партнерстве, подписанного Азербайджаном, Грузией, Румынией и Венгрией в декабре 2022 г., проект предусматривает строительство высоковольтного подводного электрического кабеля через Черное море с планируемой мощностью более 1 ГВт и длиной около 1200 км [Abesadze, 2025]. Его главная цель заключается в обеспечении экспорта зеленой электроэнергии на европейские рынки, тем самым способствуя более широкой стратегии ЕС по диверсификации энергоснабжения после нарушения традиционных цепочек поставок энергии в 2022 г.

Стратегическое значение проекта продолжает расти. ЕС признал Черноморский кабель проектом, представляющим взаимный интерес, предоставив ему ускоренные административные процедуры, льготный режим регулирования и право на финансовую поддержку в рамках программы «Соединяя Европу»⁸. В то же время инициатива постепенно вышла за рамки

⁷ Introduction to System Integration of Renewables Decarbonising while meeting growing demand // https://www.iea.org/reports/introduction-to-system-integration-of-renewables?utm_source=chatgpt.com, дата обращения 01.07.2026 г.

⁸ Черноморский энергокабель получил преференции от Европарламента и Совета Европы // <https://www.ritmeurasia.ru/news--2026-04-15--chernomorskij-energokabel-poluchil-preferencii-ot-evroparlamenta-i-soveta-evropy-87110>, дата обращения 02.07.2026.

одной линии электропередачи и переросла в более масштабную концепцию зеленого энергетического коридора, связывающего Южный Кавказ с европейским рынком посредством интегрированной системы электроэнергетической инфраструктуры и потенциально будущих сетей транспортировки водорода.

Совместная декларация ЕС и Армении привлекает внимание на заинтересованности Армении в инициативе по строительству Черноморского электрического кабеля. Этот политический по своей сути сигнал отражает стремление Еревана не оставаться вне новых инфраструктурных коридоров. Об этом было заявлено также самим официальным Ереваном⁹. На политическом уровне такое участие, несомненно, укрепит вовлеченность Армении в европейские энергетические инициативы и диверсифицирует внешние энергетические связи страны. Однако практические последствия участия Армении требуют более глубокой оценки. Черноморский кабель в своей основе задуман как инфраструктурный проект, ориентированный на экспорт. Его основная экономическая цель заключается в поставках электроэнергии с Южного Кавказа на европейский рынок. Следовательно, значимое участие зависит не только от физического доступа к передающей инфраструктуре, но и от наличия достаточной генерационной базы для экспорта. Данный вопрос неизбежно возвращает нас к проблеме вывода из эксплуатации Армянской АЭС.

С этой точки зрения потенциальное участие Армении в проекте нельзя анализировать независимо от долгосрочной стратегии страны в области генерации электроэнергии, обсуждавшейся в предыдущем разделе. Как уже было отмечено, совместная декларация одновременно поддерживает подготовку дорожной карты по выводу из эксплуатации Армянской АЭС, однако не содержит практического видения замещающей базовой генерации. Это создает стратегическую неопределенность. Без таких мощностей Армения рискует оказаться на периферии региональной электроэнергетической архитектуры.

Дополнительную сложность вносит региональная политическая обстановка. Хотя в совместной декларации выражается поддержка возможного участия Армении в проекте, первоначальная институциональная архитектура проекта была разработана при сотрудничестве между Азербайджаном, Грузией, Румынией и Венгрией. Азербайджан рассматривается как основной поставщик электроэнергии в рамках инициативы. В этих условиях возможное участие Армении потребует не только технической адаптации, но и политических компромиссов, поскольку изначально проект не предусматривал участие Армении. Следовательно, интеграция Армении в проект

⁹ Ереван готов присоединиться к проекту прокладки электрокабеля через Черное море // <https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/23015727>, дата обращения 02.07.2026.

должна рассматриваться не как исключительно технический вопрос, а как процесс, на который влияют более широкие региональные геополитические факторы.

Транспортное измерение

Транспорт является одним из центральных инфраструктурных направлений Совместной декларации ЕС и Армении 2026 г. Документ связывает экономическое развитие Армении с более широкими европейскими инициативами, направленными на укрепление связей между Европой, Южным Кавказом, Центральной Азией и Черноморским регионом. Декларация выражает поддержку развитию устойчивых транспортных связей, постепенной интеграции Армении в Трансевропейскую транспортную сеть, реализации стратегии «Глобальные ворота» и инициативы «Перекресток мира».

В совокупности эти положения определяют последовательную транспортную программу, основанную на трех взаимосвязанных приоритетах. Первый касается модернизации транспортной инфраструктуры Армении и ее интеграции в европейские транспортные сети. Второй направлен на расширение региональной связности путем облегчения перемещения товаров, услуг и людей по Южному Кавказу. Третий помещает Армению в более широкий контекст формирующихся евразийских логистических коридоров.

Транспортные положения совместной декларации прежде всего следует рассматривать в региональном срезе. В настоящее время Южный Кавказ переживает глубокую трансформацию своей логистической архитектуры. Растущее значение Среднего коридора, расширение транспортных маршрутов Восток – Запад и Север – Юг постепенно повышают стратегическую роль региона в евразийской торговле.

Стратегический вопрос для Армении выходит за рамки строительства или модернизации внутренней транспортной инфраструктуры. Инвестиции в инфраструктуру страны могут принести значительные экономические выгоды, но их долгосрочное воздействие зависит от того, станет ли Армения активным участником формирования региональной логистической системы. Этот вопрос становится особенно актуальным при анализе основных транспортных инициатив, упомянутых в совместной декларации. Стратегия *Global Gateway* («Глобальные ворота»), американский проект *TRIPP* («Маршрут Трампа») и инициатива правительства Армении «Перекресток мира» в целом преследуют общую цель улучшения региональной связности. Тем не менее каждая из них представляет собой отдельную модель управления транспортной инфраструктурой, включающую различные институциональные субъекты и механизмы финансирования. Поэтому понимание того, как эти инициативы могут потенциально сопрягаться, имеет важное

значение для оценки транспортного измерения стратегического партнерства между ЕС и Арменией.

Global Gateway («Глобальные ворота»)

Среди транспортных инициатив, упомянутых в совместной декларации, центральное место занимает программа ЕС «Глобальные ворота». Запущенная в 2021 г., она направлена на мобилизацию до 300 млрд евро государственных и частных инвестиций в период с 2021 по 2027 г. для инфраструктурных проектов в странах-партнерах. В отличие от традиционных программ помощи, «Глобальные ворота» сочетают финансирование инфраструктуры с более широкими целями укрепления устойчивых цепочек поставок и экономических связей, содействия устойчивому экономическому росту, расширения транспортной и цифровой связи¹⁰.

В транспортном секторе программа отдает приоритет инвестициям в устойчивую, безопасную и совместимую инфраструктуру, одновременно поддерживая расширение Трансевропейской транспортной сети (*TEN-T*) за пределы ЕС. Декларация ЕС и Армении подтверждает стратегическую важность Армении в этом контексте. Председатель ЕС Урсула фон дер Ляйен объявила о выделении Армении до 2,5 млрд евро в рамках инициативы¹¹, подчеркнув, что Армения является кратчайшим сухопутным маршрутом, соединяющим Европу с Каспийским регионом и Центральной Азией. Она также связала эти инвестиции с усилиями Армении по расширению региональной транспортной связности, утверждая, что нынешняя политика страны создает возможности для превращения Армении в региональный центр для новых торговых маршрутов, особенно в транспортной архитектуре Восток — Запад.

В то же время инициатива «Глобальные ворота» направлена на развитие транспортных, энергетических и цифровых сетей, которые являются устойчивыми, экологически безопасными и соответствуют европейским стандартам. Это означает, что инвестиции должны сопровождаться институциональным сотрудничеством, технической гармонизацией и постепенным включением стран-партнеров в более широкие европейские системы транспортной связности. Для Армении это потенциально создает возможности модернизации транспортной инфраструктуры и привлечения инвестиций. Тем не менее долгосрочная эффективность этих инвестиций будет зависеть от геополитической ситуации в регионе.

¹⁰ Global Gateway. European Commission // https://commission.europa.eu/topics/international-partnerships/global-gateway_en, дата обращения 02.07.2026.

¹¹ Глава Еврокомиссии: ЕС предусматривает выделение Армении 2,5 млрд евро в рамках инициативы «Глобальные ворота» // https://arminfo.info/full_news.php?id=100711, дата обращения 02.07.2026.

TRIPP и «Перекресток мира»

Как уже было отмечено, транспортное измерение совместной декларации строится вокруг концепции региональной взаимосвязи. В пункте 12 приветствуется партнерство между Арменией и ЕС в области транспортной взаимосвязи, поддерживается инициатива правительства Армении «Перекресток мира» и ее связь с более широкой межрегиональной повесткой дня ЕС в области транспорта и логистики. В то же время в декларации подчеркивается прогресс в реализации «Маршрута Трампа», он описывается как ключевая инициатива, способствующая устойчивой, безопасной и регионально инклюзивной транспортной взаимосвязи.

Инициатива «Перекресток мира», представленная правительством Армении в 2023 г., отражает собственное видение Еревана в вопросах нормализации региональных транспортных связей. Она предлагает возобновить транспортное сообщение между Арменией, Азербайджаном и Турцией на основе четырех основополагающих принципов: уважения суверенитета и юрисдикции, национального контроля над пограничными и таможенными процедурами, равенства и взаимности, а также использования транспортной инфраструктуры как для внутренних, так и для международных перевозок. Концептуально проект направлен на превращение Армении из транспортного тупика в региональный транспортный узел при сохранении полного суверенного контроля над всей инфраструктурой, расположенной на ее территории¹².

Проект предполагает одновременное восстановление транспортных связей как с Азербайджаном, так и с Турцией, что позволит Армении в полной мере участвовать в логистических потоках Восток — Запад и Север — Юг. Без возобновления этих коммуникаций экономическая целесообразность инициативы остается существенно ограниченной, поскольку транспортная инфраструктура извлекает выгоду из сетевых эффектов, а не из отдельных сегментов. Следовательно, частичная реализация не сможет обеспечить необходимый уровень грузопотоков для превращения Армении в региональный логистический центр.

С этой точки зрения практическая реализация «Перекрестка мира» сталкивается с важными геополитическими ограничениями. Ни Азербайджан, ни Турция до сих пор не продемонстрировали последовательного интереса к всесторонней транспортной интеграции Армении как равноправного участника региональной логистики. Их транспортные приоритеты в основном сосредоточены на установлении прямой связи Восток — Запад, соединяющей Азербайджан с Нахичеванью и Турцией, в то время как вопросы

¹² Principles of the Crossroads of Peace // https://www.primeminister.am/u_files/file/documents/Xahaxutyanyan%20xachmeruk-13_11_23.pdf, дата обращения 02.07.2026.

комплексного разблокирования коммуникаций остаются вне повестки дня. В таких условиях инициатива правительства Армении по развитию транспортной инфраструктуры рискует остаться лишь концепцией, если не будет подкреплена региональными политическими соглашениями.

На этом фоне растущая значимость *TRIPP* приобретает особое значение. В отличие от «Перекрестка мира», проект задуман как транспортная структура, опосредованная внешними факторами и напрямую связанная с процессом нормализации отношений между Арменией и Азербайджаном. Что еще важнее, его функциональная логика существенно отличается. Вместо стремления к всестороннему разблокированию транспортных сетей *TRIPP* концентрируется на создании конкретного стратегического коридора, соединяющего «материковый» Азербайджан с Нахичеванью через юг Армении, интегрируя этот маршрут в более широкий Средний коридор, связывающий Каспийский регион с Европой. Это различие имеет важные последствия для понимания совместной декларации.

TRIPP – проект транспортного маршрута, призванный обеспечить соединение основной территории Азербайджана с Нахичеванской автономией через территорию Армении. Инициатива стала одним из ключевых элементов армяно-азербайджанских договоренностей, достигнутых при посредничестве США в августе 2025 г. В рамках вашингтонских соглашений от 8 августа 2025 г. Армения и Азербайджан подтвердили намерение открыть транзитный маршрут при участии американской стороны¹³. Проект позиционируется как инструмент региональной интеграции и укрепления транспортной связности Южного Кавказа, однако одновременно приобретает стратегическое значение в контексте конкуренции внешних игроков за контроль над региональными коммуникациями. В январе 2026 г. Армения и США договорились о создании совместной компании *TRIPP Development*, которая будет заниматься реализацией проекта. Компания получает право на развитие и управление маршрутом сроком на 49 лет¹⁴. По оценке Госдепартамента США, данное соглашение является практическим продолжением обязательств Вашингтона, взятых в рамках мирного процесса между Арменией и Азербайджаном.

Таким образом, при сопоставлении двух инициатив становится очевидным, что «Перекресток мира» в первую очередь призван нормализовать

¹³ Peace Deal Between Armenia and Azerbaijan Press Statement Marco Rubio, Secretary of State August 8, 2025 // <https://www.state.gov/releases/office-of-the-spokesperson/2025/08/peace-deal-between-armenia-and-azerbaijan>, дата обращения 02.07.2026.

¹⁴ Joint Statement on the Publication of the U.S.-Armenia Implementation Framework for the Trump Route for International Peace and Prosperity (TRIPP) Media Note Office of the Spokesperson January 13, 2026 // <https://www.state.gov/releases/office-of-the-spokesperson/2026/01/joint-statement-on-the-publication-of-the-u-s-armenia-implementation-framework-for-the-trump-route-for-international-peace-and-prosperity-tripp/>, дата обращения 02.07.2026.

региональную транспортную среду Армении посредством всесторонней интеграции. *TRIPP*, напротив, представляет собой проект, ориентированный на создание коридора, вписанного в более широкие евразийские логистические стратегии (включая присутствие Вашингтона в коридоре Европа – Кавказ – Азия). Первый предполагает восстановление интегрированной региональной транспортной системы, второй остается работоспособным даже в отсутствие всесторонней региональной нормализации транспорта, впрочем, без существенных экономических выгод для самой Армении (по оценке некоторых армянских экономистов, прибыль от эксплуатации *TRIPP* может в лучшем случае достичь нескольких десятков миллионов долларов¹⁵). При этом Армения намерена предоставить США 74%-ную долю в компании *TRIPP Development*, сохранив за собой 26%-ную долю. Предполагается, что по истечении первоначального срока действия данное соглашение будет продлено еще на 50 лет, при этом правительству Армении будет передана дополнительная доля участия, в результате чего его пакет увеличится до 49 %¹⁶. Такое распределение долевого участия в компании содержит в себе также определенные политические риски, так как оно в той или иной степени может ограничить суверенитет Армении на отдельных участках своей территории.

В целом, хотя *TRIPP* может улучшить отдельное направление региональной интеграции, сам по себе он не создает условий, необходимых для реализации Арменией своего экономического потенциала, что представляется возможным в случае комплексного разблокирования транспортных коммуникаций.

Заключение

Анализ инфраструктурного измерения Совместной декларации ЕС и Армении 2026 г. показывает, что документ создает важную политическую основу для расширения сотрудничества между ЕС и Арменией. Однако его практические механизмы остаются менее развитыми, чем стратегические амбиции, особенно в отношении финансирования, инструментов реализации, институциональной ответственности и пр. Декларация преимущественно постулирует перспективы интеграции Армении в европейские

¹⁵ Экономический эффект *TRIPP* для Армении будет ограниченным // <https://newsarmenia.am/news/economy/ekonomicheskij-effekt-tripp-dlya-armenii-budet-ogranichenным-david-ananyan-/>, дата обращения 02.07.2026.

¹⁶ Joint Statement on the Publication of the U.S.-Armenia Implementation Framework for the Trump Route for International Peace and Prosperity (*TRIPP*) Media Note Office of the Spokesperson January 13, 2026 // <https://www.state.gov/releases/office-of-the-spokesperson/2026/01/joint-statement-on-the-publication-of-the-u-s-armenia-implementation-framework-for-the-trump-route-for-international-peace-and-prosperity-tripp/>, дата обращения 02.07.2026.

энергетические и транспортные сети посредством диверсификации, региональной взаимосвязи и модернизации инфраструктуры.

В то же время ключевым вопросом является то, укрепит ли такая интеграция стратегическую субъектность Армении или создаст новые формы зависимости. Энергетический компонент декларации наиболее наглядно иллюстрирует эту проблему. В частности, определяя необходимость подготовки дорожной карты по выводу из эксплуатации Армянской АЭС, ЕС не дает четкого видения будущей структуры генерации, необходимой для поддержания долгосрочной энергетической безопасности страны. Следовательно, диверсификацию следует оценивать не только как снижение зависимости от отдельных поставщиков, но и как сохранение способности Армении проводить суверенную энергетическую политику.

Проект Черноморского электрического кабеля особенно наглядно иллюстрирует это противоречие. Хотя проект потенциально создает новые возможности для интеграции Армении в европейский рынок электроэнергии, декларация не затрагивает фундаментальное условие для полноценного участия, а именно наличие достаточных экспортно ориентированных генерирующих мощностей. Региональные электроэнергетические соединения не могут компенсировать постепенное сокращение внутренней базовой генерации. Без четко определенной стратегии сохранения долгосрочных генерирующих мощностей Армения рискует быть формально подключенной к формирующейся региональной ЭЭС, играя в ней лишь ограниченную функциональную роль.

Транспортный аспект совместной декларации выявляет аналогичный дисбаланс. Хотя такие инициативы, как «Глобальные ворота», интеграция в *TEN-T* и *TRIPP*, потенциально расширяют перспективы участия Армении в формирующихся евразийских транспортных сетях, они не обеспечивают эффективных механизмов для преодоления главного препятствия на пути региональной интеграции, а именно отсутствия политической воли региональных и ряда внерегиональных акторов в вопросах всеобъемлющего разблокирования транспортного сообщения на Южном Кавказе.

В свою очередь, инициативы «Перекресток мира» и *TRIPP* отражают важную трансформацию регионального управления транспортом. В то время как инициатива правительства Армении основана на принципе всестороннего восстановления региональных коммуникаций на принципах суверенитета, взаимности и равного доступа, *TRIPP* представляет собой модель, ориентированную на конкретный транспортный коридор и способную функционировать независимо от более широкой региональной транспортной интеграции.

В целом совместная декларация постулирует необходимость интеграции Армении в формирующиеся европейские инфраструктурные сети. В то же время она иллюстрирует характеристику современной европейской поли-

тики в сфере критических инфраструктур: формирование амбициозных ожиданий без эквивалентных оперативных механизмов для их реализации. В этих условиях долгосрочная реализация обозначенных в декларации приоритетов будет зависеть прежде всего от способности Армении сохранить суверенитет над собственными критическими инфраструктурами.

Список литературы

Дубовик В. О., 2013. Методы оценки транспортной доступности территории // Региональные исследования. № 4. С. 11–18.

Клименко Д. В., 2023. Энергетическая политика Европейского союза // Геоэкономика энергетики. № 4. С. 101–118 // https://doi.org/10.48137/26870703_2023_24_4_101.

Маркаров А. А., Давтян В. С., 2025. Стратегическое значение АЭС в энергетике Армении: внутренние приоритеты и внешнее давление // Геоэкономика энергетики. № 3. С. 6–20 // https://doi.org/10.48137/26870703_2025_31_3_6.

Тархов С. А., 2018. Транспортная освоенность территории // Вестник Московского университета. Сер. 5: География. № 2. С. 3–9.

Abesadze G., 2025. The Black Sea Submarine Cable and Energy Independence as a Path to Economic Stability in Georgia // *Evropský Časopis Ekonomiky a Managementu*. Vol. 11 (4). P. 5–10. DOI:10.46340/eujem.2025.11.4.1.

Bakonyi J., 2022. Modular sovereignty and infrastructural power: The elusive materiality of international statebuilding // *Security Dialogue*. Vol. 53 (3). P. 256–278. DOI:10.1177/09670106211051943

Diversification, concentration and renewability of the energy supply in the European Union, 2022 // *Energy*. Vol. 253 // <https://doi.org/10.1016/j.energy.2022.124097>.

Global Gateway. European Commission // https://commission.europa.eu/topics/international-partnerships/global-gateway_en, дата обращения 02.07.2026.

Imbs J., Wacziarg R., 2003. Stages of Diversification // *American Economic Review*. Vol. 93 (1). P. 63–86.

Joint Declaration following the first Armenia – EU Summit, 5 May 2026, Yerevan // https://www.primeminister.am/u_files/file/documents/Declaration%20Armenia-EU-05_05_26-eng.pdf, дата обращения 02.07.2026.

Joint Statement on the Publication of the U.S. – Armenia Implementation Framework for the TRIPP, 13 January 2026 // <https://www.state.gov/releases/office-of-the-spokesperson/2026/01/joint-statement-on-the-u-s-armenia-implementation-framework-for-the-trump-route-for-international-peace-and-prosperity-tripp/>, дата обращения 02.07.2026.

Keypour J., 2022. European Union Energy Security: Constructing a “Shelter” for Small States’ Energy Security Preservation // *Slovak Journal of Political Sciences*. Vol. 22 (1). P. 48–78.

Luttwak E., 1990. From Geopolitics to Geo-Economics: Logic of Conflict, Grammar of Commerce // *The National Interest*. Summer. P. 17–23.

Peace Deal Between Armenia and Azerbaijan Press Statement Marco Rubio, Secretary of State, 8 August 2025 // <https://www.state.gov/releases/office-of-the-spokesperson/2025/08/peace-deal-between-armenia-and-azerbaijan>, дата обращения 02.07.2026.

Poskas P., Simonis V., Smaizys A. et al., 2011. Strategy, main stages and progress of the Ignalina Nuclear Power Plant decommissioning // *Kerntechnik*. Vol. 76 (5). P. 307–314. DOI:10.3139/124.110169.

Principles of the Crossroads of Peace // https://www.primeminister.am/u_files/file/documents/Xahaxutyun%20xachmeruk-13_11_23.pdf, дата обращения 02.07.2026.

Rodrigue J. P., Comtois C., Slack B., 2013. *The Geography of Transport Systems*. 3rd ed. New York, Routledge. 416 p.

Shtern M., Herman L., Fischhendler I., Rosen G., 2025. Infrastructure sovereignty: battling over energy dominance in Jerusalem // *Territory, Politics, Governance*. Vol. 13 (2). P. 183–203 // <https://doi.org/10.1080/21622671.2022.2153727>.

The Comprehensive & Enhanced Partnership Agreement between the European Union & Armenia (CEPA) // https://www.eeas.europa.eu/eeas/comprehensive-enhanced-partnership-agreement-between-european-union-armenia-сера_en, дата обращения 30.06.2026.

The European Commission’s Tacis Programme, 1991–2006 // <https://cdn.osce.org/sites/default/files/f/documents/2/1/34459.pdf>, дата обращения 29.06.2026.

Lekavičius V. et al., 2024. The diversification of energy resources and equipment imports in the European Union // *Energy*. Vol. 307. <https://doi.org/10.1016/j.energy.2024.132595>.

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, Leading Researcher at ICCA RAS

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

E-mail: vahedavtyan@yandex.ru

SPIN-code: 7094-6199

INFRASTRUCTURE SOVEREIGNTY IN THE EU – ARMENIA STRATEGIC AGENDA: A GEOECONOMIC ANALYSIS OF THE 2026 JOINT DECLARATION

DOI: 10.48137/26870703_2026_35_3_39

Received: 06.06.2026

For citation: Markarov A. A., Davtyan V. S., 2026. Infrastructure Sovereignty in the EU – Armenia Strategic Agenda: a Geoeconomic Analysis of the 2026 Joint Declaration. – *Geoeconomics of Energetics*. № 3 (35). P. 39–60. DOI: 10.48137/26870703_2026_35_3_39

Keywords: infrastructural sovereignty, geo-economic governance, EU, Armenia, energy security, transport connectivity, nuclear energy, Global Gateway, TRIPP, South Caucasus.

Abstract

This article examines the infrastructure aspects of the 2026 Armenia-European Union (EU) Joint Declaration through the lens of infrastructure sovereignty and geo-economic governance. It is noted that this document establishes an important political framework for expanding cooperation between the EU and Armenia, yet its practical mechanisms remain less developed than its strategic ambitions, particularly in financing, implementation tools, institutional responsibility, and related areas. The paper analyzes the energy and transport dimensions of the new EU–Armenia cooperation agenda. Diversification, regional connectivity, and integration into European infrastructure networks are considered in the context of Armenia’s strategic sustainability. It is noted that diversification should be assessed not only as a reduction in dependence on individual suppliers but also as the preservation of Armenia’s ability to pursue a sovereign energy policy. Particular attention is paid to the prospects for the development of nuclear energy, Armenia’s participation in the Black Sea Power Cable

project, the EU's Global Gateway initiative, integration into the Trans-European Transport Network (TEN-T), and the TRIPP (Trump Route) project. It is argued that infrastructure integration creates new opportunities for Armenia's economic development and regional positioning, but simultaneously creates new forms of external dependence associated with the regulatory, technological, and institutional influence of external actors. The study concludes that these initiatives may broaden Armenia's prospects for participation in emerging Eurasian transport networks, but they do not provide effective mechanisms for overcoming the main barrier to regional integration: the absence of political will among regional and some extra-regional actors to fully unblock transport links in the South Caucasus. It therefore emphasizes the need to combine international infrastructure integration with the preservation of national control over strategic sectors.

References

Dubovik V. O., 2013. Methods for assessing the transport accessibility of a territory // Regional Research. No. 4. Pp. 11–18. (In Russ.)

Klimenko D. V., 2023. European Union Energy Policy // Geoeconomics of Energy. No. 4. Pp. 101–118. (In Russ.)

Markarov A. A., Davtyan V. S., 2025. The Strategic Significance of the NPP in Armenia's Energy Sector: Domestic Priorities and External Pressure // Geoeconomics of Energy. No. 3. Pp. 6–20. (In Russ.)

Tarkhov S. A., 2018. Transport development of the territory // Bulletin of Moscow University. Series 5: Geography. No. 2. Pp. 3–9. (In Russ.)

Abesadze G., 2025. The Black Sea Submarine Cable and Energy Independence as a Path to Economic Stability in Georgia // Evropský Časopis Ekonomiky a Managementu. Vol. 11 (4). P. 5–10. (In Eng.)

Bakonyi J., 2022. Modular sovereignty and infrastructural power: The elusive materiality of international statebuilding // Security Dialogue. Vol. 53 (3). P. 256–278. (In Eng.)

Diversification, concentration and renewability of the energy supply in the European Union, 2022 // Energy. Vol. 253 // <https://doi.org/10.1016/j.energy.2022.124097>. (In Eng.)

Global Gateway. European Commission // https://commission.europa.eu/topics/international-partnerships/global-gateway_en, accessed 02.07.2026. (In Eng.)

Imbs J., Wacziarg R., 2003. Stages of Diversification // American Economic Review. Vol. 93 (1). P. 63–86. (In Eng.)

Joint Declaration following the first Armenia – EU Summit, 5 May 2026, Yerevan // https://www.primeminister.am/u_files/file/documents/Declaration%20Armenia-EU-05_05_26-eng.pdf, accessed 02.07.2026. (In Eng.)

Joint Statement on the Publication of the U.S. – Armenia Implementation Framework for the TRIPP, 13 January 2026 // <https://www.state.gov/releases/office->

of-the-spokesperson/2026/01/joint-statement-on-the-u-s-armenia-implementation-framework-for-the-trump-route-for-international-peace-and-prosperity-tripp/, accessed 02.07.2026. (In Eng.)

Keypour J., 2022. European Union Energy Security: Constructing a “Shelter” for Small States’ Energy Security Preservation // *Slovak Journal of Political Sciences*. Vol. 22 (1). P. 48–78. (In Eng.)

Luttwak E., 1990. From Geopolitics to Geo-Economics: Logic of Conflict, Grammar of Commerce // *The National Interest*. Summer. P. 17–23. (In Eng.)

Peace Deal Between Armenia and Azerbaijan Press Statement Marco Rubio, Secretary of State, 8 August 2025 // <https://www.state.gov/releases/office-of-the-spokesperson/2025/08/peace-deal-between-armenia-and-azerbaijan>, accessed 02.07.2026. (In Eng.)

Poskas P., Simonis V., Smaizys A. et al, 2011. Strategy, main stages and progress of the Ignalina Nuclear Power Plant decommissioning // *Kerntechnik*. Vol. 76 (5). P. 307–314. (In Eng.)

Principles of the Crossroads of Peace // https://www.primeminister.am/u_files/file/documents/Xaxaxutyany%20xachmeruk-13_11_23.pdf, accessed 02.07.2026. (In Eng.)

Rodrigue J. P., Comtois C., Slack B., 2013. *The Geography of Transport Systems*. 3rd ed. New York, Routledge. 416 p. (In Eng.)

Shtern M., Herman L., Fischhendler I., Rosen G., 2025. Infrastructure sovereignty: battling over energy dominance in Jerusalem // *Territory, Politics, Governance*. Vol. 13 (2). P. 183–203 // <https://doi.org/10.1080/21622671.2022.2153727>. (In Eng.)

The Comprehensive & Enhanced Partnership Agreement between the European Union & Armenia (CEPA) // https://www.eeas.europa.eu/eeas/comprehensive-enhanced-partnership-agreement-between-european-union-armenia-cepa_en, accessed 30.06.2026. (In Eng.)

The European Commission’s Tacis Programme, 1991–2006 // <https://cdn.osce.org/sites/default/files/f/documents/2/1/34459.pdf>, accessed 29.06.2026. (In Eng.)

Lekavičius V. et al, 2024. The diversification of energy resources and equipment imports in the European Union // *Energy*. Vol. 307. <https://doi.org/10.1016/j.energy.2024.132595>. (In Eng.)