

Александр МАРКАРОВ
Ваге ДАВТЯН

АРМЕНИЯ В РАЗВИТИИ ЕВРАЗИЙСКОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ: МЕСТО И РОЛЬ

Дата поступления в редакцию: 31.08.2023

Для цитирования: *Маркаров А. А., Давтян В. С., 2023. Армения в развитии евразийской транспортной инфраструктуры: место и роль. – Геоэкономика энергетики. № 3 (23). С. 132–148. DOI: 10.48137/26870703_2023_23_3_132*

Определены место и роль Армении в развитии евразийской транспортной инфраструктуры. Рассмотрены проблемы формирования единого транспортного пространства (ЕТП) Евразийского экономического союза (ЕАЭС). Установлено, что в современном мире конвергенция морских, сухопутных и воздушных коммуникаций является важным условием для развития международной торговли и интеграции. Выявлены наиболее слабые стороны евразийского транспортного интеграционного процесса, среди которых выделен инфраструктурный разрыв Армении с остальными странами ЕАЭС. Проанализированы основные показатели грузовых перевозок стран – членов ЕАЭС в контексте экономических и, в частности, инвестиционных связей союза. Определен уровень влияния транспортной блокады Армении на возможности ее интеграции в ЕТП. Показано, что отсутствие Армении в числе учредителей объединенной транспортно-логистической компании (ОТЛК) «Евразийский железнодорожный альянс» свидетельствует о недостаточно синхронизирован-

МАРКАРОВ Александр Александрович, доктор политических наук, профессор Ереванского государственного университета, директор Ереванского филиала Института 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: ЕАЭС, транспорт, интеграция, безопасность, Армения, транспортные коридоры, Южный Кавказ, геополитика.

ной транспортной политике стран — членов ЕАЭС. Установлено, что базовым вызовом транспортного развития Армении является интеграция в международный транспортно-логистический коридор Север — Юг с формированием мультимодального маршрута Персидский залив — Черное море. В связи с этим выявлены основные риски и угрозы транспортной безопасности Армении в контексте конкуренции двух международных транспортных мегапроектов — Север — Юг и *TRACECA* (Восток — Запад). Исследованы перспективы транспортного развития и интеграции Армении сквозь призму геополитических интересов внешних игроков на Южном Кавказе.

Введение

Геополитическое измерение транспортной интеграции в ЕАЭС

ЕАЭС выделяется сложной системой международных мультимодальных транспортных магистралей, связывающих Европу и Азию. Вместе с тем наблюдаются определенные разрывы в транспортной и логистической инфраструктуре ЕАЭС (в частности, Армения лишена прямого сухопутного выхода на другие страны союза), что, пожалуй, является главным препятствием для транспортной интеграции.

За исключением России, страны — члены ЕАЭС лишены выхода к морю (у Казахстана есть доступ к Каспию, однако нет выхода к Мировому океану). Если рассматривать данный вопрос с позиций классических геополитических концепций (*Sea Power*), особенно в свете традиционного противостояния талассократии и теллуократии («морской силы» и «сухопутной силы»), то данное обстоятельство, пожалуй, можно рассматривать в качестве одной из уязвимых сторон транспортной интеграции в ЕАЭС. Так, считается, что временной интервал, необходимый развивающимся талассократическим странам для выполнения импортных и экспортных операций, в два раза превышает аналогичное время для государств, располагающих выходом к морю. При этом увеличение на один день продолжительности транзита в страны, не имеющие выхода к морю, сокращает объемы торговли на их рынках как минимум на 1 % [*Doing Business*, 2013].

В связи с этим отметим, что в современном мире категорическое разделение стран и регионов на талассократические и теллуократические является проявлением фрагментарного, во многом архаического подхода. Сегодня конвергенция морских, сухопутных и воздушных коммуникаций является важным условием для международной торговли и интеграции. В целом критика в отношении евразийской интеграции, основанная преимущественно на ее «сухопутности», представляется нам недостаточно обоснованной. Главной же преградой на пути транспортной интеграции в ЕАЭС и формирования ЕТП продолжает оставаться недостаточная инфраструктурная связанность между некоторыми членами союза, что во многом является следствием сложных геополитических процессов и неразрешенных конфликтов.

Армения в едином транспортном пространстве ЕАЭС

Важной составляющей Договора о Евразийском экономическом союзе является раздел «Транспорт» (статьи 86 и 87), направленный на урегулирование широкого спектра вопросов, включая создание общего рынка транспортных услуг, интеграцию транспортных систем государств-членов в глобальную транспортную инфраструктуру, обеспечение безопасности в транспортной сфере, формирование привлекательной среды для инвестиций и пр. [Договор о ЕАЭС, 2014].

Согласно регулирующему транспортную политику ЕАЭС базовому документу «Основные направления и этапы реализации скоординированной транспортной политики государств-членов» [Основные направления и этапы..., 2016], к 2025 г. планируется завершить процесс формирования ЕТП. Прогнозируется, что к этому времени будут устранены препятствия для перемещения грузов и пассажиров различными видами транспорта, а безопасность транспортных систем в ЕАЭС будет существенно повышена [Ларин, 2017].

Для стимулирования экономического роста в рамках ЕАЭС важным представляется обеспечение комплексного и согласованного развития национальных транспортных систем всех членов союза (табл. 1). Подсчитано, что каждый процентный прирост в промышленном производстве сопровождается увеличением объема перевозок на более чем 1,5 % [Основные направления и этапы..., 2016].

Таблица 1

Плотность путей сообщения в странах – членах ЕАЭС

Страна	Автодороги	Железные дороги	Трубопроводы
Армения	262,0	24,6	7,5
Беларусь	417,0	26,5	41,9
Казахстан	31,4	5,5	8,21
Кыргызстан	94,8	2,1	4,9
Россия	85,0	5,0	14,9
ЕАЭС	83,5	5,3	14,3

Источник: [Пак, 2017].

Как видим, Беларусь выделяется наиболее высоким уровнем плотности транспортных коммуникаций, что является важным фактором, повышающим готовность транспортно-логистического комплекса страны к реализации принципа четырех свобод (свободного перемещения товаров, услуг, капитала и людей) на пространстве ЕАЭС. В свою очередь, Россия и Казахстан демонстрируют относительно низкий уровень плотности транспортных путей, что объясняется прежде всего географическими особенностями этих стран [Пак, 2017].

Касательно Армении отметим, что, несмотря на высокую плотность транспортных путей (2-е место среди стран ЕАЭС), наблюдается ряд факторов, ограничивающих эффективность ее транспортно-логистической системы. Отсутствие прямого сухопутного сообщения Армении со странами ЕАЭС и ее «полублокадное» положение (закрытые границы с Турцией и Азербайджаном) неизбежно сказываются на качестве и безопасности ее транспортной системы. В подобной ситуации для стимулирования транспортно-логистической активности и развития сотрудничества Армении с партнерами по ЕАЭС стратегически важным представляется внедрение и развитие системы мультимодальных перевозок [Давтян, 2019]. Так, например, известно о заинтересованности Минска в интеграции железнодорожной инфраструктуры Армении в мультимодальные схемы (перевалка с автомобильного на железнодорожный транспорт) перевозок с целью транспортировки грузов из Ирана в Беларусь и наоборот. Немалый интерес представляют также железнодорожно-паромные переправы между черноморскими портами Кавказ и Поти. Услуги по использованию паромной переправы (предоставляемые концессионером железной дороги Армении – ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога») уже позволили на 80 % снизить стоимость перевозки для ряда категорий грузов (табл. 2)¹.

Таблица 2

Грузоперевозки в ЕАЭС по всем видам транспорта (млн т)

ЕАЭС	2017	2018	2019	2020	2021
ЕАЭС	12 518,2	12 767,2	13 001,1	12 227,1	12 474,7
Армения	28,1	29,2	14,7	14,8	17,2
Беларусь	439,5	455,5	427,8	398,7	384,9
Казахстан	3 946,1	4 103,8	4 222,7	3 957,5	3 999,4
Кыргызстан	31,9	33,0	34,2	26,8	28,6
Россия	8 072,6	8 145,7	8 301,7	7 829,3	8 044,6

Источник: составлено авторами.

Членство в ЕАЭС способствует интенсивному экономическому развитию. В частности, Армения, присоединившись к ЕАЭС в 2015 г., увеличила свои экспортные объемы в страны союза более чем на 56 %. При этом внешняя торговля Армении приобретает дополнительный положительный эффект благодаря параллельному росту объемов перевозок. В частности, после вступления в ЕАЭС объемы внешней торговли Армении со странами союза увеличились в 2,2 раза [Ларин, 2017].

¹ Из Поти до Армении – быстрее, безопаснее, дешевле // <https://ru.armeniasputnik.am/20170207/iz-poti-do-armenii-bystree-bezopasnee-deshevle-6315685.html>, дата обращения 20.08.2023.

Увеличение внешней торговли со странами ЕАЭС обеспечило также положительный инвестиционный эффект для Армении. В 2022 г. в ЕАЭС чистый приток взаимных инвестиций увеличился во всех государствах-членах, кроме Казахстана. В Армении взаимные инвестиции выросли в 2,9 раза, в Беларуси – в 1,8 раза, в Кыргызстане – в 1,9 раза. В Казахстане поток прямых инвестиций из ЕАЭС снизился на 60 % (табл. 3).

Таблица 3

Распределение взаимных инвестиций в ЕАЭС в 2022 г. (млн долл.)

		Получатели инвестиций					
		Армения	Беларусь	Казахстан	Кыргызстан	Россия	Всего
Инвесторы	Армения		3,8	1,3	0,1		5,0
	Беларусь			74,8	0,7	196,0	271,5
	Казахстан		29,5		63,1	169,1	261,7
	Кыргызстан		0,1	-9,3			-9,1
	Россия	237,4	749,4	341,9	109,5		1438,2
	Всего	237,4	782,8	408,8	173,2	365,1	1967,3

Источник: [Взаимные инвестиции..., 2023]

За 2022 г. в Армении был зафиксирован заметный прирост объема грузоперевозок – на 11,1 % (против роста на 15,8 % в 2021 г.), он достиг 19 151 тыс. т. При этом автомобильные перевозки составили 70,4 % общего объема, достигнув 13 494,9 тыс. т, что обеспечило рост на 11,8 % по сравнению с прошлым годом (против роста на 23,1 % в 2021 г.). Железнодорожные грузоперевозки продемонстрировали рост на 12,3 %, достигнув 3509,1 тыс. т (против спада на 2,4 % в 2021 г.). Воздушные грузоперевозки зафиксировали значительный прирост – в размере 34,1 % (против роста на 8,1 % в 2021 г.), достигнув 23,2 тыс. т. Поставки природного газа по магистральным трубопроводам увеличились на 4,4 %, достигнув 2124,3 тыс. т, что выше показателя прошлого года (против роста на 8,7 %). Грузооборот также продемонстрировал рост, составив 5343,2 млн т/км, что на 5 % выше (против роста на 8,1 % в 2021 г.). Пассажирские перевозки за год увеличились на 47,8 %, достигнув 159 095 тыс. человек².

Несмотря на весьма динамичное сотрудничество транспортных организаций и ведомств Армении с аналогичными структурами прочих стран – членов ЕАЭС, на институциональном уровне транспортную интеграцию Армении можно оценить как неудовлетворительную, что наиболее наглядно проявляется при анализе структуры ОТЛК «Евразийский железнодорожный альянс» – компании, предоставляющей услуги в сфере организации контейнерных

² Грузоперевозки в 2022 году выросли на 11,1%, пассажироперевозки – на 47,8 % // https://finport.am/full_news.php?id=47629&lang=2, дата обращения 22.08.2023.

перевозок в составе регулярных поездов, курсирующих между Китаем и Европой через транспортные сети России, Казахстана и Беларуси. Разумеется, стремительное развитие компании, учрежденной Москвой, Нур-Султаном и Минском, можно рассматривать как пример успешной транспортной кооперации и интеграции в ЕАЭС, однако отсутствие Армении в числе ее акционеров свидетельствует об институциональном разрыве в союзе³. И хотя отсутствие Армении среди учредителей ОТЛК традиционно объясняется закрытыми западными и восточными границами республики, все же необходимо понимать стратегическую для ЕАЭС значимость формирования через территорию Армении коридора Север – Юг, призванного обеспечить мультимодальную транспортную связь между Персидским заливом и Черным морем с выходом в том числе на российские порты.

Несмотря на органический характер существующего институционального, как мы его определили, разрыва, активизация транспортного диалога между ЕАЭС и Ираном с расширением до Персидского залива требует диверсифицированного подхода, включая использование пролегающих через Армению транспортных коммуникаций. С этой целью могут быть использованы транспортные инфраструктуры Армении в рамках такой мультимодальной схемы, как Россия – Черное море – железные дороги Грузии – железные дороги Армении – автомобильная дорога до Ирана. Важно при этом подчеркнуть, что данная логистическая маршрутизация не представляет собой конкуренцию маршрутам Россия – Каспий – Иран или Казахстан – Каспий – Иран. Эти маршруты могут дополнять друг друга, способствуя обеспечению высокого уровня диверсификации транспортно-логистической системы ЕАЭС. К формированию данного маршрута сегодня проявляет интерес также Индия⁴. В частности, стороны заявляют о возможности формирования транспортного коридора через Армению, который сократит путь из Индии в Россию и Европу через Черное море. В связи с этим между Ереваном и Нью-Дели ведутся переговоры о подписании соглашения о международных автомобильных перевозках⁵. Данный маршрут приобретает особую актуальность также в связи с формированием зоны свободной торговли между ЕАЭС и Ираном, соглашение о которой было подписано в 2018 г.⁶

³ Официальный сайт ОТЛК «Евразийский железнодорожный альянс» // <https://www.utlc.com/>, дата обращения 22.08.2023.

⁴ Индия предлагает привлечь Армению к использованию иранского морского порта Чабхар для транспортировки грузов // <http://interfax.az/view/847433>, дата обращения 22.08.2023.

⁵ Керобян: Армения создает транспортный коридор «Индия – ЕС» с подключением Грузии и Ирана // <https://ru.armeniasputnik.am/20230825/kerobyan-erevan-sozdaet-transportnyy-koridor-indiya-es-s-podklyucheniem-gruzii-i-irana-64882617.html>, дата обращения 23.08.2023.

⁶ Подписан закон о ратификации протокола к временному соглашению, ведущему к образованию зоны свободной торговли между ЕАЭС и Ираном // <http://www.kremlin.ru/acts/news/68882>, дата обращения 23.08.2023.

Транспортная безопасность Армении в свете геополитической конкуренции в регионе

В Национальной стратегии обеспечения транспортной безопасности Республики Армения (далее — Стратегия) в качестве базовой задачи выделяется поиск путей для преодоления блокады и интеграции в международные транспортно-логистические коридоры. Проблема эта возникла сразу после распада СССР, а отсутствие ее комплексного решения до сих пор остается одной из главных угроз транспортной безопасности Армении. Следовательно, важным вызовом для Армении становится разработка альтернативных маршрутов, которые позволили бы преодолеть поддерживаемую Азербайджаном и Турцией блокаду и обеспечить выход на международные транспортные коридоры и международные рынки, стимулируя тем самым приток частных инвестиций в транспортную сферу республики, сегодня не представляющую собой зону активного интереса для внешних инвесторов [Национальная стратегия..., 2013].

Ранее в нашей статье, посвященной проблемам разблокирования транспортных коммуникаций на Южном Кавказе после войны в Нагорном Карабахе в 2020 г., нами были выделены основные международные транспортно-логистические коридоры, которые проецируются ключевыми геополитическими игроками с задействованием региональных маршрутов. Среди них нами выделены проекты *TRACECA* (Восток — Запад, или Европа — Кавказ — Азия) и Север — Юг (Балтийский регион — Кавказ — Персидский залив — Индийский океан). В указанной работе нами также применяется понятие «транспортная война», которое, на наш взгляд, наиболее комплексно отображает специфику геополитических и геоэкономических процессов на Южном Кавказе, особенно после второй арцахской (карабахской) войны осенью 2020 г. [Маркаров, Давтян, 2022].

При рассмотрении проблем транспортной безопасности Армении в геополитическом ключе становится явным, что с начала 2000-х годов Москва нацелена на создание международного транспортного коридора, который мог бы создать конкуренцию проекту *TRACECA*, поддерживаемому ЕС с целью обеспечения мультимодальной связи между Европой и Азией в обход России. Интерес Москвы в создании альтернативного коридора связан, с одной стороны, со стремлением минимизировать риски, создаваемые проектом *TRACECA* для Транссибирской магистрали (уменьшение нагрузки), с другой — с желанием сохранить контроль над транспортными маршрутами в рамках логистики Южный Кавказ — Персидский залив.

Следует отметить, что после подписания концессионного договора об управлении армянской железнодорожной системой в 2008 г., согласно данным, обнародованным СМИ, Россия инициировала переговоры с властями

Грузии о приобретении активов Грузинской железной дороги⁷, что свидетельствовало о стремлении Москвы расширить свое влияние в регионе и укрепить позиции в региональной транспортной архитектуре с возможностью сформировать в будущем региональный транспортный консорциум. Наглядной иллюстрацией геополитического целеполагания Москвы является, помимо всего прочего, переименование Армянской железной дороги в Южно-Кавказскую, что, впрочем, продолжает оставаться лишь названием.

В 2009 г. Абхазская железная дорога также была передана в концессионное управление ОАО «Российские железные дороги», что в свете обрисованных процессов является свидетельством нацеленности Москвы на восстановление Транскавказской железной дороги (Россия — Абхазия — Грузия — Армения) с возможностью дальнейшего выхода на иранские, а также, возможно, турецкие транспортные инфраструктуры (в случае установления армяно-турецких межгосударственных отношений и возобновления движения поездов по ж. д. Карс — Гюмри). Примечательно, что одним из первых на процесс нормализации отношений между Ереваном и Анкарой в 2008–2009 гг. отозвалась именно российская компания (ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» — 100 % дочернее предприятие ОАО «РЖД», концессионер Армянской железной дороги), инициировав проект создания международного транспортно-логистического центра «Ахурян» на армяно-турецкой границе (станция Ахурян Армянской железной дороги). Позже замораживание процесса нормализации дипломатических отношений привело к сворачиванию проекта пограничного логистического центра. Отметим при этом, что в связи с начавшимся в 2021 г. диалогом между Ереваном и Анкарой на предмет установления армяно-турецких дипломатических связей армянской стороной начата подготовка по возможному открытию контрольно-пропускного пункта «Маргара»⁸ и возобновлению автомобильного движения по одноименному мосту. Несмотря на отсутствие каких-либо практических шагов со стороны Анкары, сегодня Ереван идет на подобный шаг с целью демонстрации готовности установить дипотношения без каких-либо предусловий. Мост Маргара является односторонним, следовательно, располагает низкой пропускной способностью, и действия Еревана по его реанимации должны рассматриваться прежде всего в свете нацеленности на политический диалог, а не транспортно-экономическую целесообразность.

При рассмотрении транспортной архитектуры Южного Кавказа в контексте транспортной интеграции в ЕАЭС невозможно обойти стороной

⁷ Россия планирует приобрести Грузинскую железную дорогу // <https://vz.ru/news/2008/1/23/139683.html>, дата обращения 23.08.2023.

⁸ КГД Армении начал подготовку к возможному открытию КПП «Маргара» на границе с Турцией // <https://ru.armeniasputnik.am/20230319/kgd-armenii-nachal-podgotovku-k-vozmozhnomu-otkrytiu-kpp-margara-na-granitse-s-turtsiei-56929273.html>, дата обращения 23.08.2023.

также китайский фактор. Учитывая растущий геополитический статус Китая в формировании нового мирового порядка, Еревану (как и прочим региональным акторам) необходимо искать пути расширенного экономического и транспортно-логистического сотрудничества с Пекином (преимущественно по линии Фонда Шелкового пути и Азиатского банка инфраструктурных инвестиций). Сегодня это представляется одним из вызовов обеспечения транспортной безопасности Армении. В частности, важно обеспечить экономические и политические условия для интеграции Армении в проект «Один пояс — один путь». К сожалению, в последние годы в данном направлении прослеживается отрицательная тенденция. В частности, в 2019 г. армянская сторона не приняла участия в международном форуме «Один пояс — один путь» в Пекине, а позже, в июне 2020 г., присоединилась к Международному альянсу за свободу вероисповедания, являющемуся, по сути, управляемой из Вашингтона антикитайской инициативой⁹.

В рамках стратегии «Один пояс — один путь» планируется всестороннее сотрудничество с ЕАЭС, направленное на модернизацию транспортных и энергетических инфраструктур, а также на добычу и переработку углеводородов. Последнее представляется наиболее актуальным направлением, учитывая перманентно возрастающий в Китае спрос на энергоносители [Дадабаева, Савичева, 2022].

При этом важно понимать, что запущенная в 2013 г. китайская инициатива «Один пояс — один путь» в настоящее время претерпевает серьезные трансформации, к которым также необходимо адаптироваться. Сегодня Пекин не сводит инициативу лишь к экономическому и транспортному сотрудничеству. В рамках стратегии предлагаются программы в сфере глобального управления, устойчивого развития, экологии, здравоохранения, культуры и пр.¹⁰. Китай, таким образом, не позиционирует себя лишь в качестве финансового донора, как его традиционно принято рассматривать. На взаимодействие в финансово-экономической сфере Китай все более идет лишь при условии развитой кооперации в сфере культуры, науки и образования, что свидетельствует о долгосрочном геополитическом целеполагании инициативы «Один пояс — один путь».

Наблюдаемое сегодня углубление стратегического сотрудничества между Китаем и Ираном диктует необходимость активизации армяно-китайско-иранского сотрудничества в транспортной сфере. Развивая взаимодействие на ближневосточном направлении, Китай и Иран во многом синхронизи-

⁹ Армения присоединилась к Международному альянсу за свободу вероисповедания // <https://ru.armeniasputnik.am/20200612/Armeniya-prisoedinilas-k-Mezhdunarodnomu-alyansu-za-svobodu-veroispovedaniya-23363951.html>, дата обращения 23.08.2023.

¹⁰ Китай адаптирует Шелковый путь к новым реалиям // https://www.ng.ru/dipkurer/2023-09-03/9_8816_china.html, дата обращения 23.08.2023.

руют свои стратегические региональные интересы, демонстрируя при этом высокий уровень экономического сотрудничества, особенно в нефтегазовой сфере (в 2020—2023 гг. Иран увеличил поставки нефти в Китай в 3 раза — с 324 тыс. до 1 млн баррелей в сутки¹¹). В связи с этим, а также с учетом положительной динамики в кооперации между Китаем и ЕАЭС перспективным становится создание мультимодального транспортного коридора Китай — Персидский залив — Иран — Армения — Грузия — Черное море — Средиземное море — маршрут, который может способствовать диверсификации грузоперевозок между Китаем и Европой, а также Китаем и Россией. В перспективе данный маршрут может сыграть важную роль в преодолении региональной изоляции Армении и привлечении дополнительных инвестиций с целью осуществления масштабных инфраструктурных программ, в том числе автомагистраль Север — Юг. Формирование такого маршрута позволит Армении повысить экономическую и, как следствие, политическую стабильность в условиях геополитической турбулентности в регионе¹².

В свою очередь, строительство автомагистрали Север — Юг позволит обеспечить наиболее короткий маршрут от иранского порта Бандер — Аббас до грузинского порта в Батуми (2740 км). Запуск автомагистрали приведет к освоению транзитного потенциала Армении, способствуя увеличению объемов грузовых и пассажирских перевозок¹³. Рассматривая китайский фактор как один из ключевых в развитии транспортных инфраструктур Армении в условиях вызовов евразийской транспортной интеграции, помимо всего прочего, не следует забывать и о важной специфике этого фактора, именуемого китайской долговой ловушкой. При наличии множества рисков транспортной безопасности Армении на современном этапе ключевым вызовом для нее продолжает оставаться суверенизация собственной транспортной политики. Следовательно, политика выстраивания отношений с тем или иным внешним актором должна зиждиться прежде всего на данном принципе.

В целом сегодня вопросы обеспечения транспортной безопасности Армении, возможности ее интеграции в те или иные транспортные коридоры непосредственно связаны с вопросами разблокирования коммуникаций на Южном Кавказе. Согласно трехстороннему заявлению лидеров России, Армении и Азербайджана о прекращении военных действий в зоне нагор-

¹¹ Иран увеличил поставки нефти в Китай в три раза за период 2020—2023 годов // <https://www.interfax.ru/business/914038>, дата обращения 23.08.2023.

¹² Транспортная стратегия Армении: как преодолеть блокаду Азербайджана и Турции // <https://www.dialog.tj/news/transportnaya-strategiya-armenii-kak-preodolet-blokadu-azerbaydzhana-i-turtsii>, дата обращения 23.08.2023.

¹³ Транспортная стратегия Армении: как преодолеть блокаду Азербайджана и Турции // https://eurasia.expert/armenii-kak-preodolet-blokadu-azerbaydzhana-i-turtsii/?sphrase_id=57339, дата обращения 23.08.2023.

нокарабахского 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]. Как нами уже было показано [Маркаров, Давтян, 2022], трехстороннее заявление пока что не привело к ощутимым продвижениям по части разблокирования коммуникаций, что объясняется нарастанием геополитической конкуренции в регионе. В свою очередь, разблокирование транспортных и экономических связей в регионе исходит также из интеграционных целей ЕАЭС. Речь при этом идет о комплексном, а не фрагментарном разблокировании, продвигаемом Турцией и Азербайджаном (так называемый Зангезурский коридор через юг Армении). В частности, восстановление движения поездов по логистике Иджеван (Армения) – Газах (Азербайджан) позволит обеспечить один из наиболее коротких и, следовательно, коммерчески привлекательных маршрутов с точки зрения выстраивания сухопутной коммуникации Армении с Россией. Комплексное разблокирование транспортных коммуникаций предполагает также возобновление движения поездов по линии Карс (Турция) – Гюмри (Армения), а также возобновление железнодорожного сообщения через Абхазию. Параллельно с этим для полноценного выстраивания безопасной и равнодоступной региональной транспортной архитектуры важно проводить работу также в направлении формирования железнодорожного сообщения по маршруту Тегеран – Джульфа – Ерасх – Ереван – Тбилиси – Черное море. Отсутствие подобного комплексного подхода не только сокращает возможности транспортной интеграции в регионе, но также создает серьезные препятствия для проведения по территории Южного Кавказа международных транспортно-логистических коридоров евразийского значения.

Выводы

Категорическое разделение стран и регионов на талассократические и теллурократические является проявлением фрагментарного, во многом архаического подхода. Сегодня конвергенция морских, сухопутных и воздушных коммуникаций является важным условием для международной торговли и интеграции. В целом критика в отношении евразийской интеграции, основанная преимущественно на ее «сухопутности», пред-

ставляется недостаточно обоснованной. Главной же преградой на пути транспортной интеграции в ЕАЭС и формирования ЕТП продолжает оставаться недостаточная инфраструктурная связанность между некоторыми членами ЕАЭС.

Армения, присоединившись к ЕАЭС в 2015 г., заметно увеличила свои показатели экспорта в страны — члены союза: рост экспорта составил более 56 %. В ответ на это другие участники ЕАЭС начали активно вкладывать капитал в армянскую экономику. Так, в 2022 г. чистый приток взаимных инвестиций увеличился во всех государствах-членах, кроме Казахстана. В 2022 г. в Армении взаимные инвестиции выросли в 2,9 раза.

Формирование зоны свободной торговли между ЕАЭС и Ираном неизбежно потребует новых логистических решений, в том числе с использованием пролегающих через территорию Армении маршрутов. В этой связи особое значение приобретает мультимодальная схема Россия — Черное море — железные дороги Грузии — железные дороги Армении — автомобильная дорога до Ирана.

Также наиболее перспективным направлением выступает мультимодальный коридор Китай — Персидский залив — Иран — Армения — Грузия — Черное море — Средиземное море. Данный маршрут может существенно диверсифицировать систему грузоперевозок между Китаем и Европой, а также Китаем и Россией.

При этом сегодня обеспечение транспортной безопасности Армении, а также возможности ее интеграции в международные маршруты, в том числе в ЕТП ЕАЭС, во многом упираются в проблемы разблокирования коммуникаций на Южном Кавказе. Несмотря на наличие политической риторики о необходимости разблокировать все транспортно-экономические связи в регионе, после войны в Нагорном Карабахе в 2020 г. каких-либо серьезных достижений в данном направлении пока не зафиксировано, что свидетельствует о высоком уровне геополитического напряжения в регионе. В свою очередь, разблокирование транспортных и экономических связей на Южном Кавказе исходит также из интеграционных целей ЕАЭС.

Список литературы

Взаимные инвестиции государств — членов ЕАЭС, 2023 // http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/fin_stat/express_information/Documents/mutual_investments/express_mi_4Q2022.pdf, дата обращения 21.08.2023.

Договор о Евразийском экономическом союзе, 2017 (Подписан в г. Астане 29.05.2014) (ред. от 08.05.2015) (с изм. и доп., вступ. в силу с 12.08.2017) // <https://www.arlis.am/documentview.aspx?docID=95276>, дата обращения 20.08.2023.

Евразийский экономический союз в цифрах: Краткий статистический сборник, 2022 // https://eec.eaeunion.org/upload/files/dep_stat/econstat/statpub/Brief_Statistics_Yearbook_2022.pdf, дата обращения 20.08.2023.

Заявление Президента Азербайджанской Республики, Премьер-министра Республики Армения и Президента Российской Федерации, 2020 // <http://kremlin.ru/events/president/news/64384>, дата обращения 23.08.2023.

Национальная стратегия обеспечения транспортной безопасности Республики Армения, 2023 г. // <https://www.arlis.am/DocumentView.aspx?docID=86174> (на арм.), дата обращения 23.08.2023.

Основные направления и этапы реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств – членов ЕАЭС, 2016 // <https://eec.eaeunion.org/upload/medialibrary/58b/Onstp.pdf>, дата обращения 21.08.2023.

Doing Business 2014: Understanding Regulations for Small and Medium-Size Enterprises, 2013. World Bank. 2013, October 29. P. 316 // <http://documents.worldbank.org/curated/en/115171468330898480/pdf/823600PUB0Doin00Box379863B00PUBLIC0.pdf>, дата обращения 20.08.2023.

Дадабаева З. А., Савичева Е. М., 2022. Информационно-коммуникационные технологии в работе евразийских транспортных коридоров (на примере стран ЕАЭС) // Проблемы постсоветского пространства. № 9 (4). С. 387–398 // <https://doi.org/10.24975/2313-8920-2022-9-4-387-398>.

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.

Давтян В. С., 2019. Транспортно-логистическое измерение евразийской интеграции Армении // Вестник РАУ. № 2 (32). С. 32–44.

Ларин О. Н., 2017. Перспективы интеграции транспортных систем Евразийского экономического союза // Проблемы национальной стратегии. № 4 (43). С. 152–170.

Пак Е. В., 2017. Перспективы развития сотрудничества в области транспорта и логистики в Евразийском экономическом союзе: Дис. ... канд. экон. наук. М. 201 с.

Армения присоединилась к Международному альянсу за свободу вероисповедания // <https://ru.armeniasputnik.am/20200612/Armeniya-prisoedinilas-k-Mezhdunarodnomu-alyansu-za-svobodu-veroispovedaniya-23363951.html>, дата обращения 23.08.2023

Грузоперевозки в 2022 году выросли на 11,1 %, пассажироперевозки – на 47,8 % // https://finport.am/full_news.php?id=47629&lang=2, дата обращения 22.08.2023.

Из Потидо Армении – быстрее, безопаснее, дешевле // <https://ru.armeniasputnik.am/20170207/iz-poti-do-armenii-bystree-bezopasnee-desheвле-6315685.html>.

Индия предлагает привлечь Армению к использованию иранского морского порта Чабахар для транспортировки грузов // <http://interfax.az/view/847433>, дата обращения 22.08.2023.

Иран увеличил поставки нефти в Китай в три раза за период 2020–2023 годов // <https://www.interfax.ru/business/914038>, дата обращения 23.08.2023.

КГД Армении начал подготовку к возможному открытию КПП «Маргара» на границе с Турцией // <https://ru.armeniasputnik.am/20230319/kgd-armenii-nachal-podgotovku-k-vozmozhnomu-otkrytiyu-kpp-margara-na-granitse-s-turtsiey-56929273.html>, дата обращения 23.08.2023.

Керобян: Армения создает транспортный коридор «Индия – ЕС» с подключением Грузии и Ирана // <https://ru.armeniasputnik.am/20230825/kerobyan-erevan-sozdaet-transportnyy-koridor-indiya-es-s-podklyucheniem-gruzii-i-irana-64882617.html>, дата обращения 23.08.2023.

Китай адаптирует Шелковый путь к новым реалиям // https://www.ng.ru/dipkurer/2023-09-03/9_8816_china.html, дата обращения 23.08.2023.

Официальный сайт ОТЛК «Евразийский железнодорожный альянс» // <https://www.utlc.com/>, дата обращения 22.08.2023.

Подписан закон о ратификации протокола к временному соглашению, ведущему к образованию зоны свободной торговли между ЕАЭС и Ираном // <http://www.kremlin.ru/acts/news/68882>, дата обращения 23.08.2023.

Россия планирует приобрести Грузинскую железную дорогу // <https://vz.ru/news/2008/1/23/139683.html>, дата обращения 23.08.2023.

Транспортная стратегия Армении: как преодолеть блокаду Азербайджана и Турции // https://eurasia.expert/armenii-kak-preodolet-blokadu-azerbaydzhana-i-turtsii/?sphrase_id=57339, дата обращения 23.08.2023.

MARKAROV Alexander A., 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

DAVTYAN Vahe S., 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

THE PLACE AND ROLE OF ARMENIA IN THE DEVELOPMENT OF THE EURASIAN TRANSPORT INFRASTRUCTURE

DOI: 10.48137/26870703_2023_23_3_132

Received: 24.09.2022

For citation: Markarov A. A., Davtyan V. S., 2023. The Place and Role of Armenia In the Development of The Eurasian Transport Infrastructure. – *Geoeconomics of Energetics*. № 3 (23). P. 132–148. DOI: 10.48137/26870703_2023_23_3_132

Keywords: EAEU, single transport space, integration, security, Armenia, transport corridors, South Caucasus, Russia, Iran, China.

Abstract

The place and role of Armenia in the development of the Eurasian transport infrastructure are determined. The problems of formation of the Common Transport Space (UTP) of the Eurasian Economic Union (EAEU) are considered. It is established that in the modern world, the convergence of sea, land and air communications is an important condition for the development of international trade and integration. The weakest aspects of the integration process are identified, the infrastructural gap between Armenia and the rest of the EAEU countries is highlighted. The main indicators of freight traffic of the EAEU member countries are analyzed in the context of economic and, in particular, investment relations of the Union. The level of influence of the transport blockade of Armenia on the possibility of its integration into the UTP is determined. It is shown that the absence of Armenia among the founders of the Eurasian Railway Alliance indicates the absence of a synchronized transport policy among the EAEU member countries. It is established that the basic challenge of the transport development of Armenia is the integration into the international transport and logistics corridor North – South with the formation of the multimodal route Persian Gulf – Black Sea. In this regard, the main risks and threats to the transport security of Armenia are identified in the context of the competition between two international transport mega-projects – North – South and TRACECA (East – West). The prospects for the transport development and integration of Armenia are studied through the prism of the geopolitical interests of Russia, the West, China and other actors in the South Caucasus.

References

Mutual investments of the EAEU member states, 2023 // http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/fin_stat/express_information/Documents/mutual_investments/express_mi_4Q2022.pdf, accessed 21.08.2023. (In Russ.)

The Treaty on the Eurasian Economic Union, 2017 (Signed in Astana on 29.05.2014) (as amended on 08.05.2015) (with amendments and additions, intro. effective from 12.08.2017) // <https://www.arlis.am/documentview.aspx?docID=95276>, accessed 20.08.2023.

The Eurasian Economic Union in Numbers: A Brief statistical collection, 2022 // https://eec.eaeunion.org/upload/files/dep_stat/econstat/statpub/Brief_Statistics_Yearbook_2022.pdf, accessed 20.08.2023. (In Russ.)

Statement of the President of the Republic of Azerbaijan, the Prime Minister of the Republic of Armenia and the President of the Russian Federation, 2020 // <http://kremlin.ru/events/president/news/64384>, accessed 23.08.2023. (In Russ.)

National Strategy for ensuring Transport Security of the Republic of Armenia, 2023 // <https://www.arlis.am/DocumentView.aspx?docID=86174>, accessed 23.08.2023. (In Arm.)

The main directions and stages of the implementation of the coordinated (coordinated) transport policy of the EAEU member states, 2016 // <https://eec.eaeunion.org/upload/medialibrary/58b/Onstp.pdf>, accessed 21.08.2023. (In Russ.)

Doing Business 2014: Understanding Regulations for Small and Medium-Size Enterprises, 2013. World Bank. 2013, October 29. P. 316 // <http://documents.worldbank.org/curated/en/115171468330898480/pdf/823600PUB0Doin00Box379863B00PUBLIC0.pdf>, accessed 20.08.2023. (In Russ.)

Dadabaeva Z. A., Savicheva E. A., 2022. Information and communication technologies in the work of the Eurasian transport corridors (case of the EAEU countries). // Post-Soviet Issues. No. 9 (4). Pp. 387–398. <https://doi.org/10.24975/2313-8920-2022-9-4-387-398>. (In Russ.)

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

Davtyan V. S., 2019. Transport and logistics dimension of the Eurasian integration of Armenia // Bulletin of the RAU. No. 2 (32). Pp. 32–44. (In Russ.)

Larin O. N., 2017. Prospects of integration of transport systems of the Eurasian Economic Union // Problems of the national strategy. No. 4 (43). Pp. 152–170. (In Russ.)

Pak E. V., 2017. Prospects for the development of cooperation in the field of transport and logistics in the Eurasian Economic Union: Dis. ... Candidate of Economic Sciences. M. 201 p. (In Russ.)

Armenia has joined the International Alliance for Religious Freedom // <https://ru.armeniasputnik.am/20200612/Armeniya-prisoedinilas-k-Mezhdunarodnomu-alyansu-za-svobodu-veroispovedaniya-23363951.html>, accessed 23.08.2023. (In Russ.)

Cargo transportation in 2022 increased by 11.1%, passenger transportation – by 47.8% // https://finport.am/full_news.php?id=47629&lang=2, accessed 22.08.2023. (In Russ.)

From Poti to Armenia – faster, safer, cheaper // <https://ru.armeniasputnik.am/20170207/iz-poti-do-armenii-bystree-bezopasnee-desheвле-6315685.html>, accessed 22.08.2023. (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 22.08.2023. (In Russ.)

Iran increased oil supplies to China three times over the period 2020–2023 // <https://www.interfax.ru/business/914038>, accessed 23.08.2023. (In Russ.)

The Armenian State Duma has begun preparations for the possible opening of the Margara checkpoint on the border with Turkey // <https://ru.armeniasputnik.am/20230319/kgd-armenii-nachal-podgotovku-k-vozmogznomu-otkrytiyu-kpp-margara-na-granitse-s-turtsiye-56929273.html>, accessed 23.08.2023. (In Russ.)

Kerobyan: Armenia is creating an India – EU transport corridor with the connection of Georgia and Iran // <https://ru.armeniasputnik.am/20230825/kerobyan-erevan-sozdaet-transportnyy-koridor-indiya-es-s-podklyucheniem-gruzii-i-irana-64882617.html>, accessed 23.08.2023. (In Russ.)

China adapts the Silk Road to new realities // https://www.ng.ru/dipkurer/2023-09-03/9_8816_china.html, accessed 23.08.2023. (In Russ.)

Official website of the Eurasian Railway Alliance // <https://www.utlc.com/>, accessed 22.08.2023. (In Russ.)

The law on ratification of the protocol to the interim agreement leading to the formation of a free trade zone between the EAEU and Iran has been signed // <http://www.kremlin.ru/acts/news/68882>, accessed 23.08.2023. (In Russ.)

Russia plans to acquire the Georgian railway // <https://vz.ru/news/2008/1/23/139683.html>, accessed 23.08.2023. (In Russ.)

Armenia's transport strategy: how to overcome the blockade of Azerbaijan and Turkey // https://eurasia.expert/armenii-kak-preodolet-blokadu-azerbaydzhana-i-turtsii/?sphrase_id=57339, accessed 23.08.2023. (In Russ.)