

ԱՇԽԱՐՀԱՔԱՂԱՔԱԿԱՆ ՄՐՑԱԿՑՈՒԹՅՈՒՆԸ  
ՀԱՐԱՎԱՅԻՆ ԿՈՎՎԱՍՈՒՄ

**Интеграция в международные транспортные коридоры как  
главный вызов транспортной безопасности Армении**

BAĞE DAVTYAN

*Ереванский государственный университет языков и социальных наук*

Представлена: 29.05.2015

Принята: 28.05.2016

*В статье исследуются основные проблемы транспортно-логистической политики Армении в контексте интеграции в международные коридоры TRACECA и “Север-Юг”. Указаны ключевые геополитические факторы, препятствующие интеграционному процессу. Выделены основные угрозы транспортной безопасности Армении как важной составляющей национальной безопасности. Определена потенциальная роль Армении в реализации транспортного коридора TRACECA при открытии армяно-турецкой границы и запуске международного логистического центра “Ахурян”. Рассмотрена возможность интеграции Армении в международный транспортный коридор “Север-Юг” посредством реализации проекта строительства железной дороги Иран-Армения. Проанализированы конкурентные особенности проекта строительства железной дороги Казвин-Решт-Астара. В условиях продолжения транспортной блокады Армении главными интеграционными воротами являются грузинские морские порты. Рассмотрены возможности развития транспортных коммуникаций Армении через эти порты.*

**Ключевые слова**

Армения, транспортная безопасность, международные транспортные коридоры, ТРАСЕКА, “Север-Юг”, региональные политические процессы, морские порты.

**Введение**

Транспортная безопасность традиционно рассматривается в качестве системообразующего компонента национальной безопасности государства<sup>1</sup>. Это, в свою очередь, означает, что для ее полноценного обеспечения необходим комплексный подход, заключающийся в

---

<sup>1</sup> **Rodrigue J.P., Slack B.**, Logistics and National Security / Science, Technology and National Security. Easton, PA: Pennsylvania Academy of Science. 2002, 214-225.

применении экономических, политических, стратегических, социальных и прочих управленческих механизмов и ресурсов.

В “Национальной стратегии обеспечения транспортной безопасности Республики Армения” (далее - Стратегия) поиск путей выхода из блокады с дальнейшей интеграцией в международные транспортные коридоры (МТК) рассматривается в качестве первоочередной задачи.<sup>2</sup> Последняя актуализировалась сразу после восстановления независимости страны и продолжает оставаться, пожалуй, главной проблемой транспортной безопасности республики по настоящее время. В связи с этим особое значение имеет разработка новых альтернативных маршрутов с обеспечением дополнительных инвестиционных потоков, поскольку прогнозируемые объемы осуществляемых по территории Армении грузовых перевозок сегодня не внушают надежд по поводу возможного обеспечения эффективной загруженности магистралей республики<sup>3</sup>.

В качестве главных внешних угроз транспортной безопасности Армении в Стратегии выделяются:

- транспортная блокада Армении со стороны Азербайджана и Турции;
- недобросовестная конкуренция со стороны зарубежных перевозочных компаний;
- игнорирование интересов армянских перевозчиков на международных рынках;
- использование армянскими грузоперевозчиками не соответствующих европейским стандартам транспортных средств на международных рынках;
- полная зависимость от импортируемого жидкого и газового топлива<sup>4</sup>.

Происхождение представленных угроз во многом обусловлено региональными процессами геополитического характера. В частности, в рамках рассматриваемой проблемы ключевую роль продолжает играть российско-американское противостояние за доминирование в

<sup>2</sup> Հայաստանի Հանրապետության տրանսպորտային անվտանգության ապահովման ազգային ռազմավարություն, ՀՀ Նախագահի 2013թ. հոկտեմբերի 23-ի ՆԿ-183-Ն կարգադրության հավելված:

<sup>3</sup> Там же.

<sup>4</sup> Там же.

южно-кавказском регионе, особенно обострившееся после 2007г. и продолжающееся по настоящее время. Это противостояние оказывает непосредственное воздействие на геополитическую и геоэкономическую ориентацию трех признанных государств региона – Армении, Грузии и Азербайджана, предопределяя логику их взаимоотношений. Конфронтационность в российско-американских отношениях, последовавшая за “романтическим” (1991-2001гг.) и “транзитным” (2001-2006гг.) периодами, не позволяет в полной мере выработать наиболее эффективные методы разрешения региональных вооруженных конфликтов<sup>5</sup>. Неразрешенность этих конфликтов, в свою очередь, являются препятствующими факторами для полноценной транспортной интеграции стран региона.

Легко заметить, то перечисленные угрозы не только взаимодополняют и обуславливают друг друга, но также имеют единое происхождение, сводящееся к геополитическим проблемам транспортной блокады Армении. Более того, коммуникационная ограниченность страны сказывается также на образовании угроз внутреннего характера, которые, в свою очередь, непосредственно влияют на систему национальной безопасности страны, так как значительно ограничивают ее экономическое развитие. Среди подобных угроз можно выделить неудовлетворительное состояние инфраструктуры, ограниченное развитие внутренних перевозок, снижение роли железной дороги в транспортных коммуникациях и пр. Между тем, экономические подсчеты показывают, что разблокирование границ может привести к росту валового внутреннего продукта (ВВП) на 30% и значительному сокращению торгового дефицита в Армении<sup>6</sup>.

Таким образом, можно констатировать, что поиск путей интеграции в международные транспортные коридоры является наиболее актуальным вызовом для Армении, так как именно диверсификация транспортных коммуникаций в состоянии повысить уровень транспортной безопасности страны, а следовательно, положительно отразиться на функционировании системы национальной безопасности

---

<sup>5</sup> **Torosyan T., Vardanyan A.** The South Caucasus Conflicts in the Context of Struggle for the Eurasian Heartland, *Geopolitics*, 2015, **20**, 4, 559-582.

<sup>6</sup> Հայաստանի տրանսպորտի ոլորտի զարգացման ռազմավարություն 2020: Վերջնական հաշվետվություն, Ասիական Ջարգացման Բանկ, ՀՀ տրանսպորտի և կապի նախարարություն: Երևան, 2008 թ., նոյեմբեր:

в целом. С целью более глубокого и комплексного осмысления этой проблемы в статье выявлена специфика основных международных транспортно-логистических проектов, представляющих интеграционный интерес для Республики Армения, а также определены основные геополитические и геоэкономические факторы, препятствующие ее интеграции в международные транспортные коридоры.

### **МТК “ТРАСЕКА” - интеграционный вызов Армении**

Как уже было отмечено, в силу блокады Армении со стороны Азербайджана и Турции, страна располагает весьма скромными возможностями подключения к международным транспортно-логистическим коридорам. Вследствие обострения Карабахского конфликта граница с Азербайджаном была закрыта в 1991 г., а по инициативе Анкары в 1993г. была закрыта также граница с Турцией – государством, всецело поддерживающем азербайджанскую сторону во время указанного конфликта. Следовательно, для Армении жизненно важное значение имеет реализация проектов, нацеленных на оптимизацию транспортных коридоров, предполагающих использование действующей транспортной системы страны. В связи с этим большой интерес представляет транспортный проект “Мармарай”, инициированный Турцией в 2004г. с целью строительства железнодорожного тоннеля под проливом Босфор с соединением европейской и азиатской частей Стамбула<sup>7</sup>.

Внимание армянской стороны к данному проекту значительно возросло в 2008г., в самый разгар так называемой “футбольной дипломатии”, когда президент Турции Абдулла Гюль **в рамках** официального визита посетил Армению. В рамках визита был также обсужден вопрос строительства международного логистического центра (МЛЦ) на пограничной железнодорожной станции Ахурян, расположенной на ветке Гюмри (Армения) – Карс (Турция). Согласно проекту, целью МЛЦ являлось обслуживание грузопотоков из/в Турции (Турцию), а также части грузов, доставляемых в Армению и вывозимых из нее морским путем через порты Потти и Батуми. Помимо этого, планировалось, что МЛЦ привлечет в Армению международные

---

<sup>7</sup>Atalay S., Canci M., Kaya G., Oguz C., Turkay M. Intermodal Transportation in Istanbul via Marmaray, *IBM J. RES & DEV*, November-December 2010. 54, 6. Paper 8.

транзитные грузы за счет развития сухопутной ветки международного транспортного коридора ТРАСЕКА (TRACECA- Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia, рис. 1), что увеличило бы привлекательность Армении как страны-транзитера. Не случайно, что затянувшийся процесс ратификации протоколов о нормализации отношений между Арменией и Турцией, а затем и их окончательное исключение из международной повестки привели к консервации проекта.

Проект “Мармарай” имеет важное значение в контексте реализации программы TRACECA - транспортного коридора, проходящего по маршруту Европа-Кавказ-Азия и включающего в себя инфраструктуры 13 стран. По сути, главная идея, заложенная в данный проект, заключается в возрождении легендарного исторического маршрута – Великого Шелкового пути. Коридор берет свое начало в странах Восточной Европы (Болгария, Румыния, Украина) и пересекает территорию Турции. Далее маршрут следует через Черное море к грузинским портам Поти и Батуми, затем подключается к транспортной сети Южного Кавказа с использованием сухопутного сообщения из Турции. Согласно проекту, через каспийские паромные переправы Баку-Туркменбаши и Баку-Актау коридор ТРАСЕКА выходит на железнодорожные сети Центральной Азии, в частности Туркменистана и Казахстана, транспортные системы которых связаны с соседними Узбекистаном, Кыргызстаном, Таджикистаном и достигают Китая и Афганистана<sup>8</sup>.

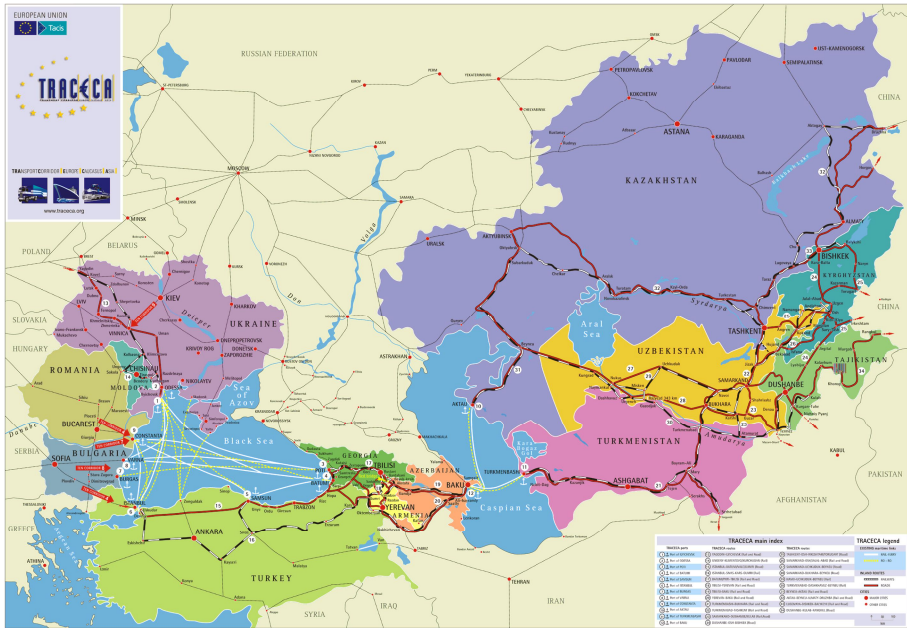
Коридор TRACECA развивается интенсивными темпами. Достаточно отметить, что за более чем 20 лет своего существования инвестиции проекта, направленные на реализацию ряда инфраструктурных и исследовательских программ, превысили 1 млрд евро. На всем протяжении коридора ведется строительство новых автомобильных и железных дорог, сооружаются мосты, порты и другая транспортная инфраструктура. В частности, создается инфраструктура, необходимая для развития мультимодальных перевозок<sup>9</sup>.

---

<sup>8</sup> V. Fedorenko., The New Silk Road Initiatives in Central Asia, Rethink Institute Washington DC, Rethink Paper 10, August 2013. p. 11.

<sup>9</sup> Evaluation of the Tacis Interstate TRACECA Programme. Evaluation Unit . - Tacis, June 1998. – p.10.

Рис. 1. МТК “TRACECA” (www.traceca-org.org)



Возвращаясь непосредственно к проекту “Мармарай”, как одной из составных частей ТРАСЕКА, можно отметить, что его реализация имеет большое интеграционное значение для Европы и Азии. Наряду с этим гипотетическое открытие армяно-турецкой границы и восстановление железнодорожного сообщения между странами с использованием туннеля “Мармарай” в перспективе может сформировать единую линию транспортного коридора, позволяющего осуществлять перевозки грузов и пассажиров из Азии в Европу и обратно по непрерывной схеме<sup>10</sup>. Очевидно, что “Мармарай”, будучи инструментом оптимизации транспортного сообщения между Турцией и Европой, может иметь важное значение в плане активизации перевозочного процесса в направлении Армении, а также на использование его в качестве транзитной территории, что автоматически повысит значение МЛЦ “Ахурян”. В свою очередь, Армения, будучи

<sup>10</sup> **Karluk S.R., Karaman S.C.,** Bridging Civilizations from Asia to Europe: the Silk Road, *Chinese Business Review*. December, 2014, **13**, 12, 730-739.

участником программы ТРАСЕКА с 1993 г., поэтапно адаптирует свою законодательную базу к единым принципам, прописанным в международных конвенциях и соглашениях, что свидетельствует об открытости республики к полноценной транспортно-логистической интеграции. Вместе с тем, наличие ряда конфликтов в регионе, конфликтных отношений между признанными государствами, а также использование со стороны некоторых стран политики блокады в качестве фактора давления в процессе урегулирования этих конфликтов не позволяет говорить о ближайших перспективах интеграционного процесса для Армении в рамках ТРАСЕКА. Среди таких проблем следует, прежде всего, выделить:

- **Нагорно-Карабахский конфликт** с последующим прекращением движения поездов на железнодорожном участке Ереван-Джульфа-Мегри-Миндживан-Баку;
- **замораживание армяно-турецких отношений** с последующим прекращением движения поездов на железнодорожном участке Баку-Тбилиси-Гюмри-Карс;
- **грузино-абхазский конфликт** с последующим прекращением движения поездов на железнодорожном участке Сочи-Сухуми-Тбилиси-Ереван;
- **грузино-осетинский конфликт** с последующим прекращением движения поездов на железнодорожном участке Гори-Цхинвали
- **грузино-российские отношения.**

Указанные выше конфликты и политические разногласия непосредственно сказываются на полноценном воплощении в жизнь идеи возрождения Великого Шелкового пути, парализуют транспортные сети Закавказья и, в частности, Армении, блокируя их максимальную интеграцию в МТК “Европа-Кавказ-Азия”.

Однако, осуществление “блокадной политики” в отношении Армении в плане недопущения к интеграции в рамках ТРАСЕКА, реализуется также посредством строительства железной дороги Баку-Тбилиси-Ахалкалаки-Карс (БТАК). Данная магистраль, согласно плану, должна обходить Армению с севера, еще более усугубляя коммуникационную блокаду страны. В рамках проекта планируется строительство 105-километровой ветки, а для повышения пропускной способности магистрали до 15 млн тонн грузов в год в Грузии

планируется реконструкция участка железной дороги Ахалкалаки-Марабда-Тбилиси (183 км). Также в Ахалкалаки планируется построить пункт по переходу поездов с грузинской колеи на европейскую, которая действует также на турецких стальных магистралях<sup>11</sup>.

Ключевой риск для Армении заключается, прежде всего, в том, что если БАК будет в дальнейшем соединен с Нахиджеваном, Армения, таким образом, окажется в железнодорожном кольце, окончательно лишившись возможности становления полноправным участником коридора “Европа-Кавказ-Азия”. Более того, даже в случае открытия армяно-турецкой границы наличие подобной инфраструктуры станет тормозящим фактором для строительства МЛЦ “Ахурян”, так как потенциально могут возникнуть проблемы с загруженностью железнодорожной ветки Карс-Гюмри. Это, в свою очередь, означает полную элиминацию весьма важной экономической компоненты возможного открытия армяно-турецкой границы в будущем.

### **Возможности присоединения к МТК “Север-Юг”**

МТК “Север-Юг” сегодня по праву рассматривается в качестве одного из наиболее перспективных и значимых транспортно-логистических проектов международного уровня. Интерес к нему обусловлен прежде всего тем, что он призван диверсифицировать транспортные маршруты, связывающие Северную Европу с Азией, и, таким образом, вступает в прямую конкуренцию с ТРАСЕКА – проектом, преследующим геополитическую цель формирования транспортных маршрутов в обход России. Межправительственное соглашение о создании МТК “Север-Юг” было подписано Россией, Ираном, Индией в ходе второй Евроазиатской конференции по транспорту 12 сентября 2000г. в Санкт-Петербурге<sup>12</sup>. В 2001г. Соглашение было ратифицировано Индией и Ираном, а в 2002г. – Россией. В том же 2002г. министрами транспорта стран-участниц МТК был подписан протокол об официальном открытии коридора. В дальнейшем к Соглашению присоединились

---

<sup>11</sup> **S. Lussac.** The Baku-Tbilisi-Kars Railroad and its Geopolitical Implications for the South Caucasus, *Caucasian Review of International Affairs*, 2(4). – Autumn, 2008, 35.

<sup>12</sup> Межправительственное соглашение между правительствами Российской Федерации, Республики Индия, Исламской республики Иран и Султаната Оман “О международном транспортном коридоре Север-Юг” от 12.09.2000.



Армения, Азербайджан, Беларусь, Казахстан, Сирия и Оман, инициативу по присоединению проявили также Турция и Украина<sup>13</sup>.

МТК “Север-Юг” предполагает несколько маршрутов грузовых перевозок с применением интермодального метода. Наиболее значимыми из них являются:

- транскаспийский маршрут через порты Астрахань, Оля, Махачкала: роль железнодорожного транспорта в перевозочном процессе сводится к подвозу грузов в указанные порты и их вывозу;
- прямое железнодорожное сообщение через Казахстан, Узбекистан и Туркменистан с выходом на железнодорожную сеть Ирана по пограничному переходу Теджен-Серахс;
- использование западной ветки коридора: направление Астрахань-Махачкала-Самур, дальше по территории Азербайджана с выходом на Иран через пограничную станцию Астара. В данном случае также рассматривается сценарий выхода через Азербайджан и Армению на Иран через пограничную станцию Джульфа<sup>14</sup>.

Армянский участок транспортного коридора предполагается проложить с пересечением южной границы страны из Азербайджана. Последнее, безусловно, вызывает скептическое отношение из-за сложившихся политических реалий.

Согласно проекту, транзит по территории Ирана должен обеспечиваться посредством строящейся российско-ирано-азербайджанской железной дороги Казвин-Решт-Астара (КРА) – проекта, способного негативно сказаться на перспективах транспортной интеграции Армении. Россия, являющаяся главным инициатором КРА, рассматривает его в качестве ключевого маршрута коридора “Север-Юг”. Проект призван соединить железнодорожные сети Ирана и Азербайджана и связать иранский порт Бандер-Абас с железными дорогами России. Следовательно, вырисовывается потенциально важное значение КРА в обеспечении устойчивой коммуникации между Южной и Юго-Восточной Азией с Европой прямым железнодорожным путем с дальнейшей разгрузкой Суэцкого канала. В реализации КРА в равной

---

<sup>13</sup> **Каратаева К.Е.** МТК “Север-Юг”: новые возможности или повторение старых ошибок? / Проблемы национальной стратегии. – N 1, 2009. – С. 131.

<sup>14</sup> Бизнес-план создания Международного логистического центра на ж.д. станции Ахурян Южно-Кавказской железной дороги. - РФ, Санкт-Петербург, 2009. – С. 47.

степени заинтересованы как Азербайджан, так и Иран<sup>15</sup>. Что касается интересов России, то проект интересен для Моквы не только глобальным значением в качестве альтернативы ТРАСЕКА, но и установлением железнодорожного сообщения вдоль западного берега Каспийского моря, которое интересно также в том отношении, что линия Баку-Дербент, задуманная еще в XIX в., продолжает оставаться ключевым коридором, который потенциально будет в состоянии обеспечивать связь между Россией и Южным Кавказом<sup>16</sup>.

Реализация проекта Казвин-Решт-Астара (для чего, кажется, имеются все экономические и политические предпосылки) может в конечном итоге привести к окончательной консервации проекта строительства железной дороги Иран-Армения – альтернативного маршрута, рассматриваемого в контексте реализации коридора “Север-Юг”.

### **Железная дорога Иран-Армения как возможность подключения к международным транспортным коридорам**

Железная дорога Иран-Армения является одним из наиболее важных транспортных проектов, цель которого заключается в развитии железнодорожной инфраструктуры Армении с ее дальнейшей интеграцией в международные транспортные коридоры и, в частности, в МТК “Север-Юг”. Помимо привлечения дополнительных грузопотоков и активизации экономики Армении, данный проект интересен еще и тем, что он позволит армянской стороне обеспечить выход страны к Персидскому заливу.

Изначально рассматривались три варианта строительства железной дороги Иран-Армения:

1. Строительство начнется со станции Ерасх, расположенной недалеко от города Арташат (Арагатский марз). Согласно этому варианту, длина путей для строительства по территории Армении составит 443 км.

---

<sup>15</sup> Вардомский Л.Б., Пылин А.Г., Соколова Т.В., Страны Южного Кавказа: особенности развития и регионального взаимодействия. М.: Институт экономики РАН, 2014, 30.

<sup>16</sup> Цветков В.А., Зондов К.Х., Медков А.А., Проблемы интеграции и инновационного развития транспортных систем России и стран Южного Кавказа. М.: ЦЭМИ РАН, 2011, 34.

2. Строительство начнется от станции Гагарин, расположенной между городами Раздан и Севан на железнодорожной линии Ереван-Раздан-Сотк. Длина путей от станции Гагарин до иранской границы составит 449 км, а строительство охватит города Севан, Гавар и Мартуни.
3. Строительство начнется с одноименной станции Варденис в г. Варденис, расположенном на юго-востоке Гегаркуникского марза. В настоящее время через станцию Варденис проходят лишь товарные поезда. Длина путей по армянской территории со станции Варденис до иранской границы составит 397 км<sup>17</sup>.

Во всех трех случаях предполагается строительство по территории Ирана ветки длиной 80 км до ст. Мерант, расположенной на севере Ирана. Таким образом, общая длина строительства железной дороги Иран-Армения должна была составить 523, 529 или 477 км в зависимости от выбранного варианта<sup>18</sup>.

Основные параметры проекта были окончательно определены в начале 2013г., когда между Министерством транспорта и связи РА, ЗАО “Южно-Кавказская железная дорога” (100%-е дочернее предприятие ОАО “Российские железные дороги”) и зарегистрированной в Дубае компанией “Расиа ФЗЭ” (разработчиком проекта) был подписан меморандум о начале реализации программ по строительству Южной железной дороги<sup>19</sup>. Согласно базовому сценарию, реализация проекта оценивается примерно в 3 млрд долл. США, длина железной дороги должна составить 316 км, а средняя скорость движения будет доходить до 100 км/час. Предполагается, что железная дорога возьмет начало в г. Гавар близ озера Севан и дойдет до южных границ республики, в

---

<sup>17</sup>Официальный сайт Министерства транспорта, связи и информационных технологий РА, [www.mtc.am](http://www.mtc.am)

<sup>18</sup>Бизнес-план создания Международного логистического центра на ж.д. станции Ахурян Южно-Кавказской железной дороги. - РФ, Санкт-Петербург, 2009, 44.

<sup>19</sup> Հայաստանը հայտարարում է Հայաստանի Հարավային երկաթուղու և Արագածոտնի ճանապարհի ծրագրերի մեկնարկի մասին, [armcanchamber.ca/Rasia%20FZE%20Press%20Release%20-%20Armenian.pdf](http://armcanchamber.ca/Rasia%20FZE%20Press%20Release%20-%20Armenian.pdf)

частности, до пограничного г. Мегри с интеграцией в железнодорожную систему Армении<sup>20</sup>.

Рассматривая строительство железной дороги Иран-Армения в свете реализации МТК “Север-Юг”, можно отметить, что для России привлекательность проекта, прежде всего, может быть обусловлена возможностью формирования альтернативного маршрута с применением интермодального метода. Речь идет о логистическом маршруте “Черное море – Грузия – Армения – Иран – Персидский залив” с использованием морского и железнодорожного транспорта. Более того, в случае открытия грузино-абхазского участка железной дороги и начала движения поездов по Транскавказской железной дороге (РФ-Абхазия-Грузия-Армения) вырисовывается возможность обеспечения прямой железнодорожной связи между Россией и Ираном. Данная модель вполне вписывается в логику транспортно-логистической политики России в регионе: достаточно отметить, что железные дороги Абхазии и Армении находятся в управлении российской госкорпорации - ОАО “Российские железные дороги”, неоднократно проявляющей интерес<sup>21</sup> также к активам ООО “Грузинская железная дорога”.

Однако нестабильная геополитическая ситуация в регионе и наличие ряда замороженных конфликтов, периодически размораживаемых и вспыхивающих с новой силой, являются тормозящим фактором, не позволяющим рассматривать южно-кавказский регион в качестве ключевого маршрута транспортного коридора “Север-Юг”. С другой стороны, проводя параллели с проектом железной дороги Казвин-Решт-Астара, следует отметить, что реализация последнего предполагает вложение инвестиций в значительно меньших объемах, нежели в случае реализации проекта “Иран-Армения”. Так, инвестиции в железную дорогу Казвин-Решт-Астара оцениваются в 200 млн долл. США, тогда как в проект Иран-Армения – в 3 млрд долл. США. Последнее связано с тем, что проект КРА уже включает в себя определенную готовую инфраструктуру (например, азербайджанский участок, который лишь требуется реконструировать), тогда как проект

---

<sup>20</sup> **Milani M.**, Iran in a Reconnecting Eurasia: Foreign Economic and Security Interests / Center for Strategic and International Studies, Rowman&Littlefield, April 2016. Lanham, Boulder, New York, London, 23.

<sup>21</sup> Грузинская железная дорога уходит к Москве // Независимая газета. - 16.07.2009.

железной дороги Иран-Армения предполагает строительство магистрали с нуля, при этом в весьма сложных ландшафтных условиях.

### Морские ворота Грузии как возможность развития интеграционной перспективы для Армении

Как было показано выше, ввиду отсутствия дипломатических отношений с Турцией и Азербайджаном транспортные коммуникации между Арменией и этими странами полностью отсутствуют. Следовательно, транспортные потоки в международном направлении осуществляются через Грузию и Иран. На рисунке 2 показаны основные направления грузовых перевозок Армении, включая железнодорожные, морские, автомобильные направления.

Рис. 2. Основные направления грузопотоков Армении ([www.bsec-organization.org](http://www.bsec-organization.org))



Из рисунка видно, что морские коммуникации играют ключевую роль в реализации торговых отношений Армении с внешним миром. При этом важно отметить, что именно морские коммуникации в основном обеспечивают участие Армении в международных транспортных коридорах и, в частности, в ТРАСЕКА. Разумеется, это участие имеет косвенный характер, так как оно обеспечивается исключительно через Грузию, однако это во многом предопределяет интеграционную политику Армении в условиях транспортной блокады. Армения осуществляет импортно-экспортные операции с внешним миром преимущественно через следующие паромные переправы:

1. Ильичевск-Поти-Батуми (входит в ТРАСЕКА).
2. Керчь-Батуми.
3. Поты-Кавказ.
4. Поты-Новороссийск-Бургас.
5. Констанца-Поты.

Значительная часть грузопотоков, таким образом, осуществляется по железной дороге до грузинских портов с дальнейшим перенаправлением железнодорожными паромными в порты Черного моря<sup>22</sup>. Далее транспортировка грузов осуществляется либо по железной дороге, либо автомобильным транспортом в Россию, Украину, Румынию, Болгарию и т.д. Можно констатировать, что повышение эффективности пользования указанными морскими маршрутами, а также формирование политики максимальной интеграции во внешний мир посредством морского транспорта являются, по сути, ключевым вызовом для Армении. Черноморские порты сегодня являются базовыми пунктами в обеспечении интермодальных перевозок, вследствие чего возрастает также конкуренция в сфере паромных переправ. Так, например, на Украине действует программа по строительству и реконструкции ряда перегрузочных комплексов и портов, нацеленная на развитие паромного сообщения между портами Ильичевск, Варна, Поты и Батуми. Параллельно с этим осуществляется расширение портовых хозяйств в болгарской Варне и в других городах<sup>23</sup>. Черноморские торговые коммуникации продолжают оставаться в центре внимания

<sup>22</sup> Дегтев А.С., Маргоев А.Р., Токарев А.А., Экономика Грузии в пространстве противоречий региональных держав, *Вестник МГИМО*, 2016, 2, 229-230.

<sup>23</sup> **Dobrovskiy M.**, Ukrainian and Russian Waterways and the Development of European Transport Corridors, *European Transport*, 2005, 30, 19.

ряда международных структур, среди которых можно выделить созданный со стороны Евросоюза руководящий комитет “Черноморский регион панъевропейской транспортной зоны”, рабочую группу Организации черноморского экономического сотрудничества (ОЧЭС) по транспорту, межправительственную комиссию и генеральный секретариат ТРАСЕКА и другие<sup>24</sup>. Указанные тенденции диктуют Армении необходимость выработки основ своей транспортной дипломатии, нацеленной на обеспечение устойчивого и экономически целесообразного доступа к представленным выше морским коммуникационным форматам. В условиях усугубляющейся транспортной блокады наличие прагматической стратегии по использованию морских маршрутов может лечь в основу комплексного обеспечения транспортной безопасности Республики Армения. Безусловно, подобная стратегия предполагает также модернизацию внутренних транспортных инфраструктур и выведение на новый уровень транспортного взаимодействия с Грузией. Речь, прежде всего, идет о гармонизации тарифной политики в сфере грузоперевозок между Арменией и Грузией, а также повышении уровня безопасности перевозочного процесса.

Один из основоположников геополитики, А. Махен, в своих трудах о “морской мощи” не раз предлагал тезис “море не барьер, а дорога”<sup>25</sup>. Конечно, в условиях отсутствия у Армении возможности прямого выхода к морю данный тезис может показаться весьма условным. И тем не менее, наличие стабильно функционирующего интермодального коридора, связывающего Армению с внешним миром через Грузию, обязывает рассматривать проблему обеспечения армянской транспортной безопасности именно в рамках такого концептуального подхода. При этом данный подход предполагает не только обеспечение стабильного доступа к портовой инфраструктуре и паромным переправам, но также постоянный поиск путей участия в процессе управления ими.

## **Выводы**

---

<sup>24</sup> **Гриневецкий С.Р., Жильцов С.С., Зонн И.С.**, Черноморский узел. – М.: Международные отношения, 2007, 53.

<sup>25</sup> **Mahan A.T.** Influence of Sea Power upon History, 1660-1783. – Little, Browne & Co. Boston, 1890; Repr. of 5th ed., Dover Publications, N.Y., 1987. 557 p.

1. Поиск путей интеграции в международные транспортные коридоры является ключевой проблемой транспортной безопасности Армении. Коммуникационная ограниченность страны оказывает негативное влияние на ее интеграционные возможности, а также наносит непосредственный урон по экономике и системе национальной безопасности. Более того, целенаправленное исключение страны из ряда транспортно-логистических проектов регионального уровня, инициируемое Азербайджаном и Турцией, включает в себя ряд рисков геостратегического уровня.
2. Усугубляющаяся транспортная блокада Армении и отсутствие возможности прямого участия в МТК ТРАСЕКА в конечном итоге делает страну более уязвимой, так как препятствует полноценному развитию внутренних инфраструктур в соответствии с международными нормами и, как следствие, повышению уровня безопасности при их эксплуатации. С другой стороны, поиск путей прямой интеграции Армении в ТРАСЕКА может обеспечить привлечение международного капитала в страну, что, в свою очередь, повысит ее стратегическую значимость как экономического партнера, возведет ее в статус полноценного участника международного транспортного рынка и создаст дополнительные инструменты обеспечения безопасности при наличии внешних угроз.
3. Наличие на Южном Кавказе неурегулированных конфликтов также препятствует полноценному интеграционному процессу. В частности, отсутствие транспортных коммуникаций между Грузией и Абхазией не позволяет сегодня России осуществить проект Транскавказской железной дороги (Россия-Абхазия-Грузия-Армения) в рамках коридора “Север-Юг”. Последнее приводит к постепенной деактуализации возможного участия Армении в МТК “Север-Юг” и демонстрирует ее прямую зависимость от геополитической конъюнктуры на Южном Кавказе. Таким образом, обладая географически благоприятным расположением для МТК “Север-Юг”, Армения лишена возможности использования своего транзитного потенциала, что негативно сказывается на экономической активности страны и значительно сужает ее интеграционные возможности.
4. Отсутствие возможности реализации транскавказского маршрута во многом обуславливает незаинтересованность российской стороны в строительстве железной дороги Иран-Армения, потенциально



способной обеспечить устойчивую транспортную связь между Россией и странами Персидского залива. Подобный расклад приводит к поиску дополнительных транспортно-логистических маршрутов, одним из которых сегодня является российско-азербайджано-иранский проект строительства железной дороги Казвин-Решт-Астара как составляющей МТК “Север-Юг”. Вместе с тем очевидно, что несмотря на отсутствие источников финансирования и неблагоприятную геополитическую обстановку в регионе, проект железной дороги Иран-Армения и дальше должен оставаться на повестке армяно-иранских отношений и активно позиционироваться на международном уровне. Последнее необходимо, так как железная дорога Иран-Армения может быть призвана обеспечивать устойчивую интермодальную связь “Персидский залив – Черное море” и тем самым вывести Армению на новый уровень экономического развития.

5. В условиях парализованности транспортных коммуникаций основной интеграционной возможностью для Армении сегодня продолжают оставаться грузинские порты Поти и Батуми. Последние предоставляют возможность осуществления торговых операций со странами Черноморского бассейна с дальнейшим выходом в страны Европы и Азии. Наличие подобных интермодальных маршрутов позволяет Армении обеспечивать определенные экспортно-импортные показатели, однако вместе с тем обязывает искать пути наиболее эффективного использования портовых инфраструктур и паромных переправ, нацеленных, прежде всего, на снижение транспортной составляющей в конечной стоимости как экспортируемых армянских товаров, так и импортируемых товаров для внутреннего потребления.

---

## **The Major Challenge for Armenia's Transport Security: Obstacles and Prospects of Integration to the International Transport Corridors**

VAHE DAVTYAN

*Yerevan Brusov State University of Languages and Social Sciences, Armenia*

The key issues of transport and logistics policy of Armenia in the context of integration into the international corridors TRACECA and the "North-South" are considered. The key geopolitical factors impeding the integration process are identified. The basic threats to Armenia's transport safety as an important component of national security are determined. The potential role of Armenia in the implementation of the TRACECA transport corridor at the opening of the Armenian-Turkish border and launching the international logistics center "Akhuryan" is identified. The possibility of Armenia's integration into the international transport corridor "North-South" through the implementation of the project of construction of Iran-Armenia is revealed. The competitive features of the project of construction of the railway Qazvin-Rasht-Astara are analyzed. The negative impact of the regional conflicts in the integration prospects of Armenia is defined. It was revealed that under the conditions of the blockade Georgian seaports are the main transportation gateway for the integration of Armenia. The main sea routes used by Armenia for trade with the outside world are analyzed.