



DOI: <https://doi.org/10.15688/jvolsu4.2023.5.15>

UDC 327(479.24)«20»  
ЛБС 66.4(5Азе),3

Submitted: 05.06.2023  
Accepted: 27.09.2023

## HOSTAGE TO INFRASTRUCTURAL CONTRADICTIONS IN THE CAUCASUS: NAGORNO-KARABAKH AFTER 2020

**Ekaterina V. Arkhipova**

Volgograd State University, Volgograd, Russian Federation

**Abstract. Introduction.** The article defines the nodal intersections of international transport corridors in the South Caucasus. Nagorno-Karabakh, after the 2020 war, is isolated from the donor country, and the prospects for its existence are beginning to depend more and more on transport diplomacy in the region. *Methods and materials.* The study is based on the concept of F. Braudel on the territorial organization of space. To analyze the current regional situation around Nagorno-Karabakh after 2020, strategic documents, news reports, interviews, and statements by officials of the countries of the region and representatives of regional powers were used. *Analysis.* The transport isolation of Nagorno-Karabakh undertaken by Azerbaijan after 2020, while simultaneously developing transport infrastructure bypassing it and the central regions of Armenia, created conditions for a humanitarian crisis in the unrecognized state. During the negotiations with Armenia, the fate of the Karabakh population is becoming more closely associated with the development of transport infrastructure in the region, calling into question the participation of Armenia itself in the development of projects. This situation forces its Prime Minister to take unpopular measures, gradually yielding to Baku's demands. Azerbaijan, having taken part in the implementation of European transport projects, is developing new ones with the participation of China, Russia, Turkey, and Iran. The unresolved conflict hinders the security of investments in the region. The speed of development of competing transport corridors does not create prerequisites for long-term projects to resolve the issue of Nagorno-Karabakh. *Results.* Thanks to Azerbaijan's initiative, new transport geography is being formed in the South Caucasus, creating diversified corridors for Azerbaijan and Turkey, and at the same time increasing the Russian Federation and Iran's dependence on the level of relations with these states. Taking into account Azerbaijan's negotiations with Iran as well as Russia's interest in the development of the North-South ITC, it can be assumed that tougher steps will be taken in the future with regard to the Nagorno-Karabakh as well as the Zangezur corridor.

**Key words:** South Caucasus, North-South ITC, Zangezur corridor, Nagorno-Karabakh, TRACECA, Trans-Caspian International Transport Route, China.

**Citation.** Arkhipova E.V. Hostage to Infrastructural Contradictions in the Caucasus: Nagorno-Karabakh After 2020. *Vestnik Volgogradskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya 4. Istoriya. Regionovedenie. Mezhdunarodnye otnosheniya* [Science Journal of Volgograd State University. History. Area Studies. International Relations], 2023, vol. 28, no. 5, pp. 186-200. (in Russian). DOI: <https://doi.org/10.15688/jvolsu4.2023.5.15>

УДК 327(479.24)«20»  
ББК 66.4(5Азе),3

Дата поступления статьи: 05.06.2023  
Дата принятия статьи: 27.09.2023

## ЗАЛОЖНИК ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ПРОТИВОРЕЧИЙ НА КАВКАЗЕ: НАГОРНЫЙ КАРАБАХ ПОСЛЕ 2020 ГОДА

**Екатерина Владимировна Архипова**

Волгоградский государственный университет, г. Волгоград, Российская Федерация

**Аннотация. Введение.** В статье определены узловые пересечения международных транспортных коридоров в Южном Кавказе. Нагорный Карабах после войны 2020 г. находится в изоляции от страны-донора, и перспективы его существования начинают все больше зависеть от транспортной дипломатии в регионе. *Методы и материалы.* Исследование опирается на концепцию Ф. Броделя о территориальной организации пространства. Для анализа сложившейся региональной ситуации вокруг Нагорного Карабаха после 2020 г.

использовались стратегические документы, информационные сообщения, интервью, заявления официальных лиц стран региона и представителей региональных держав. *Анализ.* Транспортная изоляция Нагорного Карабаха, предпринятая Азербайджаном после 2020 г. при одновременном развитии транспортной инфраструктуры в обход него и центральных районов Армении, создала условия гуманитарного кризиса в непризнанном государстве. В ходе переговоров с Арменией судьба карабахского населения все теснее начинает связываться с развитием транспортной инфраструктуры в регионе, ставя под вопрос участие самой Армении в развитии проектов. Эта ситуация заставляет ее премьер-министра идти на непопулярные меры, постепенно уступая требованиям Баку. Азербайджан, приняв участие в реализации европейских транспортных проектов, развивает новые с участием Китая, России, Турции и Ирана. Неурегулированный конфликт мешает обеспечению безопасности инвестиций в регионе. Скорость развития конкурирующих транспортных коридоров не создает предпосылок для долгосрочных проектов по решению вопроса о Нагорном Карабахе. *Результаты.* Благодаря инициативе Азербайджана в Южном Кавказе формируется новая транспортная география, создающая диверсифицированные коридоры для Азербайджана и Турции и в то же время увеличивающие зависимость РФ и Ирана от уровня отношений с этими государствами. Учитывая встречу министров обороны Азербайджана с Ираном в сентябре 2023 г. и заинтересованность РФ в развитии МТК «Север-Юг», можно предположить, что Азербайджан готовит почву для более решительных мер в отношении Нагорного Карабаха и Зангезурского коридора.

**Ключевые слова:** Южный Кавказ, МТК «Север-Юг», Зангезурский коридор, Нагорный Карабах, ТРАСЕКА, Транскаспийский международный транспортный коридор, Китай.

**Цитирование.** Архипова Е. В. Заложник инфраструктурных противоречий на Кавказе: Нагорный Карабах после 2020 года // Вестник Волгоградского государственного университета. Серия 4, История. Регионоведение. Международные отношения. – 2023. – Т. 28, № 5. – С. 186–200. – DOI: <https://doi.org/10.15688/jvolsu4.2023.5.15>

**Введение.** Южный Кавказ традиционно рассматривался как мост между Востоком и Западом, Югом и Севером и в настоящее время сохраняет свое особое значение. В регионе представлены разнородные международные политические субъекты: признанные Азербайджан, Армения и Грузия, частично признанные Южная Осетия, Абхазия и непризнанный Нагорный Карабах, – что ограничивает применение моделей взаимодействия между странами. И если признанные республики с разной степенью активности могут принимать участие в процессе модернизации транспортной инфраструктуры, который для них является залогом развития, то для частично признанных и непризнанной республики это становится большой проблемой, способной изолировать их от внешних рынков и снижать уровень безопасности. После признания независимости Абхазии и Южной Осетии Россия разблокировала железнодорожную и автомобильную коммуникацию с ними, но судьба Нагорного Карабаха, оторванного от территории Армении Лачинским районом, сложилась иначе. Армянский контроль над семью районами Азербайджана с 1994 по 2020 г. оправдывал необходимость обеспечения прямой наземной связи между Арменией и Нагорным

Карабахом. После войны 2020 г. между Азербайджаном и силами Нагорно-Карабахской Республики положение этой непризнанной республики становится все сложнее. Азербайджан восстановил свой суверенитет над ранее оккупированными районами, под контроль Азербайджана также перешли некоторые районы Нагорного Карабаха с городами Шуша, Агдам. Дорога между Нагорным Карабахом и Арменией, проходящая теперь по территории Азербайджана, становится транспортным коридором под контролем азербайджанского правительства. В регион были введены российские миротворцы для наблюдения за работой Лачинского и Зангезурского коридоров. На этом фоне в регионе нарастают темпы развития существующих транспортных коридоров. И это обостряет не только внутрорегиональную конкуренцию за доступ к обеспечению транспортных услуг, но и международную конкуренцию за объемы и направления транзита.

**Методы и материалы.** Возможности развития международных транспортных коридоров в регионе уже привлекали внимание исследователей. А. Пылин определил международное значение магистралей Южного Кавказа [30]. По мере технического развития

региональных путей исследователи стали обращаться к теме того влияния, которое оказывает международный транспортный коридор «Север-Юг» на территории, по которым проходит. Так, Г.В. Косов и А.В. Гукасов в 2019 г. обратили внимание на усилия Азербайджана по развитию логистики в стране [17]. А. Маркаров и В. Давтян дали характеристику сложившимся транспортным системам стран региона, особенностям их взаимодействия [19]. В статье, вышедшей в 2021 г., Е.В. Архипова сделала вывод об усилении позиций Азербайджана в транспортной системе региона после войны 2020 г. [6, с. 154]. Условия транспортной интеграции в рамках ЕАЭС проанализированы в статье Т.М. Степанян [33]. Азербайджанский исследователь центра экономического и социального развития Н. Исламлы подготовил аналитическую записку, раскрывающую возможности развития Южного газового коридора в условиях европейских санкций по отношению к России. Автор отмечает важность объединения азербайджанских и турецких коридоров [38].

Положение Нагорного Карабаха получило многостороннее развитие в современной научной и публицистической литературе. Сложно дать независимую оценку в целом возможностям его развития, так как для исследователей и из Армении, и из Азербайджана позиция по вопросу о его статусе стала тестом на верность своей стране. Учитывая, что данная статья сосредоточена на событиях после войны 2020 г., имеет смысл рассмотреть, какие темы нашли отражение в научной литературе по ее окончании. Среди российских исследователей нужно отметить значение работ С.М. Маркедонова, который анализирует внутривосточные изменения в странах Южного Кавказа, их внешнеполитические шаги, а также подробно разбирает исторические аспекты развития конфликтов и модели использования исторической памяти в регионе [20–22]. Публикации армянского исследователя Б. Погосяна нацелены на раскрытие внутривосточных процессов в Армении, международных отношений в регионе, влияния событий в Нагорном Карабахе на внутривосточные процессы, восприятия армянским обществом событий вокруг Нагорного Карабаха. Автор отмечает значение развития

партнерства Армении с Европейскими странами, Индией и Китаем как потенциальными инвесторами, что открывает возможность их влияния на закрепление армянских позиций [40–42]. Г. Аветикян в своей публикации сразу по окончании горячей фазы войны 2020 г. предложил свое понимание роли России и сопредельных стран в урегулировании конфликта [2].

А. Валиев и Н. Джафарова сделали предположение о большом значении фактора развития транспортной инфраструктуры Азербайджана, ее хрупкости и зависимости от ситуации в Нагорном Карабахе, что и предопределило начало вооруженной фазы конфликта, и высказали предположение, что в результате любой последующей войны из-за Нагорного Карабаха Армения потерпит поражение [44]. М.М. Агазаде сформулировал последствия «Второй карабахской войны» для ее участников и заинтересованных государств, утверждая, например, что Франция своими политическими заявлениями во время военных действий дискредитировала свою позицию посредника – участника Минской группы. Автор также обратил внимание на то, что азербайджанское общество с 1994 г. чувствовало себя проигравшим, потеряв не только Карабах, но и семь районов Азербайджана, и копило силы для реванша, подойдя к 2020 г. как сплоченное идеей восстановления территориальной целостности [3].

В текстах исследователей часто фигурируют политические аспекты отношений между странами, приводятся негативные исторические факты и претензии. Необходимо отметить возрастающее внимание к вопросу развития транспортных коридоров в регионе. В то же время представляется важным определить влияние инфраструктурных изменений на политику стран региона в отношении Нагорного Карабаха. В частности, еще Ф. Бродель указывал на то, что территориальная организация экономического пространства определяет возможности его роста [8]. Более того, следует обратить внимание на тот факт, что в Совместном заявлении, подписанном Азербайджаном, Арменией и Россией в 2020 г., стороны предполагали развитие транспортных проектов в регионе. Таким образом, необходимо зафиксировать тенденцию, при которой

все участники переговорного процесса стремятся принять участие в новой территориальной организации экономического пространства, иначе им грозит изоляция.

Для анализа сложившейся региональной ситуации вокруг Нагорного Карабаха после 2020 г. использовались стратегические документы, информационные сообщения, интервью, заявления официальных лиц стран региона и представителей региональных держав, экспертные оценки. Использовался метод дискурс-анализа для того, чтобы выявить каким образом политики стран формируют представление об интересах государств. Хронологические рамки исследования охватывают период с 2020 г. по начало сентября 2023 года.

**Анализ.** После войны 2020 г. Азербайджан начал активное развитие дорожной инфраструктуры, связывающей его с освобожденными семью районами и Нахичеванью (азерб. наименование: Нахчыван) и в дальнейшем выходящей в Турцию. Проект этого транспортного коридора был заложен в условиях совместного заявления, подписанного Арменией и Азербайджаном с участием РФ в 2020 г. [14]. Примечательно заявление И. Алиева 10 декабря 2020 г., предложившего тесное региональное сотрудничество в том числе и для Армении в случае «если она «сделает выводы из войны» в Нагорном Карабахе» [4]. С января 2021 г. вопрос развития транспортного Мегринского (Зангезурского) коридора между Азербайджаном и его Нахичеванской Автономной Республикой с включением Сюникского района Армении в транспортную сеть становится постоянным пунктом в повестке дня каждой встречи премьер-министра Армении Н. Пашиняна и президента Азербайджана И. Алиева.

К декабрю 2021 г. стороны договорились о восстановлении железной дороги Ерасх-Джюльфа-Ордубад-Мегри-Хорадиз. Спорными остались условия его функционирования. В то время как Азербайджан оговаривал, что пропускные режимы в Зангезурском и Лачинском коридорах должны совпадать, премьер-министра Армении объявил, что «железная дорога будет работать в соответствии с международно-признанными пограничными и таможенными правилами на принципах взаимности под суверенитетом и

юрисдикцией стран» [25]. И это означало согласие на установление пограничного контроля для обоих коридоров.

В апреле 2023 г., выступая перед армянским парламентом, премьер-министр Н. Пашинян напомнил о Мадридских принципах, подписанных Арменией еще в 2007 г., согласно которым Нагорный Карабах признавался частью Азербайджана [35]. Хотя он таким образом подтвердил признание территориальной целостности Азербайджана, тем не менее руководство страны не спешило с делимитацией границы, так как после подписания совместного заявления 2020 г. в Армении высказывалось пожелание уточнить, в каких именно границах должно состояться признание: по состоянию на 1991 г. или по результатам военных действий. Это уже начали использовать азербайджанские вооруженные силы: продвигаясь в мае 2021 г. в граничащих с Арменией Лачинском и Кельбаджарском уездах они занимали приграничные территории Армении, оправдываясь тем, что граница между странами не утверждена.

Для обеспечения защиты жителей Нагорного Карабаха на линии соприкосновения и вдоль Лачинского коридора были введены российские миротворческие силы, чья работа постоянно подвергается критике со стороны армянского правительства. Особенно критика усилилась после декабря 2022 г., когда Лачинский коридор был заблокирован азербайджанскими эоактивистами, которых в апреле 2023 г. сменили пограничные войска Азербайджана, очевидно, потому что азербайджанская сторона уже начала форсировать выполнение договоренностей по решению вопросов о мирном договоре и режиме пересечения границ. В ответ армянская сторона ожидала, что российские миротворцы вмешаются и вынудят азербайджанцев освободить проезд. С декабря 2022 г. жители Нагорного Карабаха не имели возможности выехать в западном направлении, была прекращена доставка продуктов, газа, электричества, медикаментов, любых товаров, что привело к развитию гуманитарной катастрофы. Ереван предлагал предоставление азербайджанской стороной Лачинской дороге статуса коридора, что исключает досмотр грузов. Азербайджан по-прежнему настаивал на использова-

нии пограничного досмотра как в отношении Лачинского коридора, так и в отношении Зангезурского коридора [42]. В мае 2023 г. Азербайджан открыл пропускной пункт в Лачинском коридоре, обеспечив контроль над передвижением в НК [41]. И. Алиев предложил использовать коридор через подконтрольную Азербайджану Шушу (Агдам), что было негативно встречено в армянском обществе, которое опасается проникновения азербайджанских сил через восточный коридор. В июне 2023 г. Азербайджан перекрыл Лачинскую дорогу бетонными заграждениями, что еще больше накалило обстановку, Армения требовала от России действий по разблокированию дороги, обращались к европейским странам за помощью. В ответ на обвинения в создании гуманитарной катастрофы в начале сентября 2023 г. Азербайджан предложил открыть дорогу Степанакерт – Агдам для гуманитарных грузов [11].

Незавершенное урегулирование становится причиной активизации внешних для региона акторов и на рубеже 2022–2023 годов. Совет министров иностранных дел ЕС одобрил направление миссий ЕС сначала в составе 40 человек на 2 месяца, а позже – 100 и уже на двухлетний срок [37]. Первая цель миссии заключалась в создании условий для ускоренного подписания мирного договора, но когда 12 декабря 2022 г. Лачинский коридор был перекрыт, ее цель эволюционировала в пользу обеспечения безопасности Армении и ознакомления с ситуацией в Лачине [18]. Однако это не оказало сильного влияния на Президента Азербайджана и уже 10 января 2023 г. И. Алиев в интервью азербайджанским телеканалам заявил, что если в Армении «не хотят делимитацию, значит, граница будет проходить там, где мы посчитаем нужным» [28]. Заявление уже можно расценивать как готовность применить силу для достижения цели. В сентябре 2023 г. ситуация привлекла внимание сенаторов США, на территории Армении состоялись совместные армяно-американские военные учения, на которые прибыли 85 американских солдат. И хотя взаимодействие силовых органов Армении и США осуществлялось и ранее в разных форматах [32], на фоне отказа Армении от учений в рамках ОДКБ сотрудничество с США выглядело двусмысленно [36].

Таким образом, внешнеполитические действия Н. Пашиняна с 2021 г. сводятся к поиску новых союзников, способных помочь договориться с Азербайджаном. Однако именно европейские партнеры настаивали в 2021–2022 гг. на незамедлительном подписании армяно-азербайджанского договора с признанием границ 1991 г., то есть с потерями для Армении. В европейских странах прошло несколько раундов переговоров, и уже в октябре 2022 г. Н. Пашинян и И. Алиев подписали заявление, по которому признавали территориальную целостность Армении и Азербайджана [27].

Иран традиционно позиционируется в армянском обществе как второй после России союзник, с ним связывались надежды на выход Армении из транспортной изоляции за счет включения Сюникской области Армении в транспортный коридор «Север-Юг». Однако в марте 2022 г. Иран и Азербайджан подписали Меморандум о взаимопонимании, в котором договорились о создании новых коммуникационных связей между Восточно-Зангезурским экономическим районом и Нахчыванской АР через территорию Ирана, а также об инвестициях Ирана в освобожденные районы Азербайджана. Вероятно, понимая шаткость такого союзника Армения предпринимает также шаги по привлечению Китая и Индии к производственным и инфраструктурным проектам в стране [40].

Рассматривая ситуацию вокруг Нагорного Карабаха в более широком международном контексте, необходимо обратить внимание на развитие инфраструктурных проектов в регионе, что может дать ответ на вопрос о причине усиления давления со стороны Азербайджана на Армению и объяснить действия Н. Пашиняна по поиску новых гарантов безопасности.

К окончанию советского периода Южный Кавказ был связан с Северным двумя железнодорожными магистралями (вдоль Черноморского и вдоль Каспийского побережий) и четырьмя автомобильными (две проходили вдоль железнодорожных путей и две проходили через Центральный Кавказ, соединяя Северную и Южную Осетию через Рокское ущелье и Северную Осетию с Грузией через Дарьяльское ущелье). В годы обострения от-

ношений между Россией и Грузией с началом войны в Абхазии западная ветвь дорожной инфраструктуры (Сочи – Тбилиси) прекратила свое функционирование, а после признания Россией независимости Абхазии грузинские власти не видят возможности для возобновления сообщения по этому маршруту [12].

Центральный путь представлен автомобильной дорогой между РФ и Грузией через Дарьяльское ущелье и в период с 2020 г. проходит модернизацию, что говорит о заинтересованности сторон к развитию сотрудничества. Товарооборот Армении и России осуществляется через это направление. Дорога через Рокский тоннель ограничена Южной Осетией.

Учитывая геополитическую и инфраструктурную слабость двух вышеуказанных веток, большое значение приобретает восточная ветка кавказского мультимодального пути, которая проходит по территории Азербайджана и соединяет Дербент с азербайджанской Астарой. Именно она на сегодняшний день для России является основной артерией, формирующей западное направление международного транспортного коридора «Север-Юг». Инфраструктурные и социально-экономические особенности этого коридора были раскрыты в работе Е.В. Архиповой. Автор отмечает, что политика этнонациональной интеграции, проводимая И. Алиевым, способствовала стабилизации и усилению доверия к этому направлению [7]. К этому пути привязан трубопровод Баку-Новороссийск, имидж которого в 1990-е гг. серьезно пострадал из-за дестабилизации в Чечне. В дальнейшем он был перестроен в обход этой территории, но за это время азербайджанские власти осознали необходимость обеспечения альтернативных маршрутов. Кроме того, с подписания «контракта века» в 1994 г. Г. Алиев подключил европейских и американских партнеров к решению вопроса о диверсификации транспортных маршрутов.

Горизонтальные транспортные магистрали, обеспечивающие связь между Баку, Тбилиси и Батуми, представлены железнодорожным и автомобильным коридором, заложенным в дореволюционный период. Транспортная сеть уже в тот период получила выход к Гюмри (тогда Александрополь), Карсу, Ере-

вану и Джульфе. В советский период транспортная сеть Закавказья существенно дополнялась, обеспечивая связь крупных городов с небольшими населенными пунктами. Однако в результате конфликта в Нагорном Карабахе было прекращено движение между азербайджанскими и армянскими пунктами (пути в Азербайджан из Иджевана, Вардениса и Ерасха закрыты с 1989 г., движение по дороге Карс-Гюмри-Тбилиси было остановлено в 1993 г.), сами армянские железные дороги местами пришли в упадок и были разобраны. Транспортная блокада Армении со стороны Азербайджана и Турции, в которой грузинский участок остается единственным путем, связывающим ее с внешним миром, способствовал исключению Армении из регионального товарооборота в последующие годы, росту зависимости от Грузии.

ЕС инициировал модернизацию транскавказского участка направления Восток-Запад при подписании Брюссельской декларации в 1993 г. в виде проекта Транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия (далее – ТРАСЕКА) для восьми стран Южного Кавказа и Центральной Азии. Постепенно проект разросся за счет Украины, Молдовы, Монголии, Турции, Румынии, Болгарии и Ирана. Ключевые звенья на этом пути представлены грузинскими портами Батуми и Поты, азербайджанским Баку, казахстанским Актау и туркменским Туркменбаши [33, с. 64]. Институционально развитие этого направления в 2000-е гг. было дополнено региональным интеграционным проектом Грузии, Украины, Азербайджана и Молдовы (ГУАМ), который стал полем для реализации транспортных проектов стран региона в обход России, так и не предполагая проекты с Арменией [1].

И если проект ТРАСЕКА начинался как европейский политический, то со временем его составные элементы были модифицированы за счет китайских проектов. Уже Китай развивает *Северный маршрут*, который, будучи короче Транссиба на 1 000 км, проходит из Поднебесной через Казахстан в Россию, а далее – в страны ЕС. В состав *Центрального маршрута* входят пункты Центрального Китая, Киргизии, Узбекистана, Туркмении, Азербайджана, Грузии и ЕС, 4 морских порта. *Южный маршрут* китайского пути: За-

падный Китай (СУАР) – Казахстан – Узбекистан – Туркмения – Иран – Турция.

Развивая Центральный и Южный маршруты «Азербайджан, Грузия, Турция и Казахстан» в ноябре 2012 г. подписали меморандум о создании нового логистического маршрута «Шелковый ветер» (Silk Wind) для железнодорожно-паромной перевалки грузов из Азии в Европу» [29; 30, с. 128].

Следующим этапом развития направления стало Соглашение об учреждении Координационного комитета по развитию Транскаспийского международного транспортного маршрута (ТМТМ, или Middle Corridor), подписанное в ноябре 2013 г. в г. Астана национальными операторами железных дорог Казахстана, Азербайджана и Грузии. К нему в 2017 г. присоединились Турция и Украина [33, с. 63]. В качестве ассоциативных членов и партнеров в проект вошли Китай, Польша и Румыния. В ноябре 2017 г. был инициирован «Лазуритовый коридор», включивший в проект Туркменистан и Афганистан [31]. Однако после 2021 г. его развитие находится под вопросом и заставляет стороны искать способы договориться с новым правительством Афганистана. Сформированная сеть коридоров с участием портов создает региональный комплекс «Каспий – Черное море», где китайские инвестиции начинают играть регионообразующую роль.

Подписанные обязательства создавали необходимость развивать горизонтальные пути на Южном Кавказе, ограниченные коридором между Азербайджаном и Грузией. Большое значение для развития региональной инфраструктуры за счет китайских инвестиций имел запуск в 2017 г. железнодорожной ветки «Баку-Тбилиси-Карс» (далее – БТК). Исследование азербайджанских экспертных публикаций на эту тему, проведенное А.Ч. Мокрецким в 2018 г., показывает, какое внимание уделялось этому «железному основанию для Шелкового пути» [24, с. 320]. Президент Азербайджана И. Алиев на Мюнхенской конференции по безопасности в 2017 г. признал, что связывает экономическое развитие страны с инфраструктурными коридорами: «Транзит гораздо более ценен, чем природные ресурсы, потому что природные ресурсы рано или поздно закончатся» [15]. Учитывая уже сложившиеся коридоры,

нужно признать, что открытие ветки БТК создало условия для закрепления за Азербайджаном роли мультимодального центра коммуникаций Южного Кавказа с прямым выходом в Турцию. Однако, во-первых, этот центр зависит от отношений с Грузией. Во-вторых, существуют технические особенности пути: ширина колеи на территории Турции составляет 1 435 мм и 1 520 мм – на территории Кавказа. Смена колесных пар происходит на станции Ахалкалаки-Грузовая. Длительность этой процедуры от 1 часа до 3 часов. В то же время Испания, Япония и Китай уже разработали технологию смещения колесных пар, для которой не нужно останавливать поезд и поднимать вагоны.

Наличие железнодорожного пути БТК, расширение порта Баку за счет переноса части инфраструктуры в пригородную часть Алят (азербайджанский проект, который завершен к концу 2018 г.) способствовало привлечению китайских инвестиций, и в феврале 2018 г. ЗАО «Азербайджанские железные дороги» и китайская Корпорация по строительству железнодорожных мостов подписали меморандум о сотрудничестве. Для Китая этот путь выглядит привлекательно, так как транспортировка товаров через Суэцкий канал занимает 45–60 суток, через Актау-Баку-Поти-Стамбул – в 2 раза быстрее. При этом маршрут предполагает пересечение 5 границ и морской порт с перегрузкой товаров, что сказывается на времени и стоимости транспортировки. И после 2022 г. путь в Европу в обход России становится для Китая одним из важнейших.

После 2014 г. РФ приступила к активной фазе развития международного транспортного коридора «Север-Юг» (далее – МТК СЮ). Естественными партнерами России по проекту стали Азербайджан и Иран, отношения между которыми имеют несколько точек напряжения. Это вопрос о лояльности азербайджанцев Северного Ирана, динамичные отношения Азербайджана с Израилем, который в Иране рассматривается как главный противник на Ближнем Востоке, и позиция Ирана по вопросу о Нагорном Карабахе. Несмотря на это, стороны демонстрируют готовность к сотрудничеству по развитию транспортной инфраструктуры как основания для роста. Знако-

вым событием стала уникальная встреча министров обороны двух стран в сентябре 2023 г., что может говорить о достижении неких договоренностей в чувствительной сфере безопасности [23].

МТК «Север-Юг» во многом базируется на инфраструктуре, сложившейся в советский период, но и использует инфраструктуру, развитую в 2000-е годы. Железнодорожная ветка связывает Россию с Азербайджаном через Дербент и имеет выход к г. Астара в Азербайджане. Тестовый поезд пересек пограничный мост на р. Астарачай в марте 2017 года. В феврале 2017 г. при поддержке Азербайджана в Иране началось строительство участков железной дороги «Казвин-Решт» и «Астара (Иран)-Астара (Азербайджан)». Азербайджан пообещал выделить Ирану кредит на 500 млн долл. для финансирования строительства следующего участка железной дороги «Решт-Астара», в ответ в течение следующих 15 лет он обеспечивал себе условия для эксплуатации железнодорожных объектов в иранской Астаре в качестве платы [24, с. 322]. Однако из-за международных санкций в отношении Ирана реализовать соглашение не удалось. По состоянию на 2023 г. этот участок так и не построен, интерес к его инвестированию проявила Россия. В мае 2023 г. она подписала соглашение с Ираном, обещав выделить 1,5 млрд долл. для финансирования проекта, строительства и наполняемости товарами участка Решт-Астара [10, с. 20]. Интересно, что изначально будет браться колея шириной 1 435 мм, а затем к ней добавят рельс для колеи шириной 1 520 мм на случай роста перевозок, сопрягая таким образом иранский и российский стандарт колеи. По мнению армянского исследователя Г. Аветикяна, этот проект (Решт-Астара) сделал неконкурентоспособными инициативы по строительству альтернативной железной дороги из Ирана в Грузию через территорию Армении [2, с. 185].

Восточное направление МТК «Север-Юг» проходит по территории России, Казахстана, Туркменистана соединяясь с западной веткой в Иране. И если на Западном направлении осуществляется пересечение двух границ, то на Восточном – три, что увеличивает срок и стоимость прохождения пути. Восточ-

ный путь представляет интерес для России тем, что благодаря его наличию сибирские товары из РФ получают доступ на восточный рынок. Но в большей мере он представляет интерес для Центральноазиатских государств, так как открывает пути на Юг и Запад в обход РФ. Сложившийся Транскаспийский путь также выглядит дорожке Западного направления МТК СЮ, так как зависит от погодных условий и эффективности работы морских портов, которые находятся в частном управлении.

Россия не оставалась в стороне от развития железной дороги Баку-Тбилиси-Карс, являющейся частью МТК «Восток-Запад» и 6 мая 2019 г. ОАО «РЖД» предложила строительство в Турции железнодорожной магистрали стандарта 1520 мм на участке Ахалкалаки (Грузия) – Карс протяженностью 76 км по территории Турции и терминально-логистического центра в Карсе, а также привлечение дополнительных грузов для перевозок контейнерными поездами по западному маршруту коридора «Север-Юг» [9]. В феврале 2021 г. первый контейнерный поезд по маршруту Баку-Тбилиси-Карс прибыл в Калугу [13; 34].

МТК «Восток-Запад» активно диверсифицируется, создавая в своих рамках новые инициативы и выделяя отдельные участки в самостоятельные транспортно-логистические единицы. Узбекистан, Азербайджан и Турция подписали в 2022 г. Ташкентскую декларацию, ставшую основой Центрального маршрута. В декларации стороны утверждают, что «Транскаспийский коридор Восток – Запад Срединный (Middle Corridor) – это стратегия формирования глобального мультимодального транспортного маршрута, связывающего Китай с Европой через Центральную Азию и Южный Кавказ». Интеграция на тюркской платформе становится важным фактором в регионе. Этот путь способствует налаживанию сухопутной связи между Западным Азербайджаном и Нахичеванью. И неслучайно акцент сделан на необходимости активного использования железной дороги БТК [39; 43].

Участие Азербайджана в международных транспортных коридорах «Восток-Запад» и «Север-Юг» превращает его в крупнейший транспортный хаб региона, в который за счет

ж/д БТК, трубопроводов между Азербайджаном и Турцией, подключается Турция. На этом фоне Азербайджан буквально продавлиывает строительство Зангезурского коридора, который может дополнить, но может и стать конкурентом для путей, идущих через Грузию.

В январе 2021 г. официальный Баку заявил о запуске строительства железной дороги Нахичевань-Мегри-Зангелан-Баку. Именно вокруг него в настоящий момент развивается основное региональное противостояние. Он конкурирует с предложением Армении по разблокированию железной дороги Акстафа-Газах (Азербайджан)-Иджеван-Ереван (Армения), который выглядит короче и через северо-восток страны вовлекает Армению в транспортные коридоры региона. Не находя инвесторов для северного коридора Армения оказывается в транспортной изоляции, которую власти республики пытались преодолеть за счет строительства железной дороги Иран – Армения (протяженностью около 300 км). Ереван неоднократно заявлял о необходимости модернизации железнодорожных полотен Карс (Турция)-Гюмри (Армения) и Иджеван (Армения)-Газах (Азербайджан). Выход на Нахичевань через Ерасх исходит также из интересов Ирана и вписывается в логистическую стратегию «Север-Юг», о чем официально заявлял Иран в контексте строительства ж/д Тегеран-Джульфа-Ерасх [26]. Однако в случае завершения азербайджанского проекта Зангезурского коридора путь на Ерасх теряет интерес для Ирана. Индия высказывала предложение привлечь Армению к использованию иранского морского порта Чабахар для транспортировки грузов [16]. Однако до осени 2023 г. бизнес-проекты пока не были представлены.

Трехстороннее заявление лидеров Армении, Азербайджана и России о прекращении огня 10 ноября 2020 г. в п. 9 устанавливало, что «разблокируются все экономические и транспортные связи в регионе. Республика Армения гарантирует безопасность транспортного сообщения между западными районами Азербайджанской Республики и Нахичеванской Автономной Республикой... Контроль за транспортным сообщением осуществляют органы Пограничной службы ФСБ России» [14]. Готовность воплотить это положение

в жизнь была продемонстрирована также на состоявшихся 26 ноября 2021 г. трехсторонних переговорах с участием В. Путина, Н. Пашиняна и И. Алиева. Армянские эксперты сожалеют, что в заявлении не проговорены вышеуказанные армянские направления: Иджеван-Газах и Карс-Гюмри [19, с. 62]. По их мнению Зангезурский коридор может обеспечить азербайджанскую экономическую экспансию в сопредельных армянских районах; по нему возможны военные перевозки, что создаст угрозу Армении; Турция получает выход к Каспию и Центральной Азии – к государствам, в отношении которых проводится идея тюркской интеграции и это усиливает ее преимущества перед Россией и Ираном.

Зангезурский коридор представляет автомобильную и железнодорожную ветки. Для азербайджанской внешней политики развитие коридора становится вопросом большого значения, так как позволяет соединить основную часть страны с Нахичеванью, а далее с Турцией напрямую. И. Алиев неоднократно заявлял о готовности решить этот вопрос любыми средствами [5]. Причем, если изначально озвучивалась мысль о строительстве ее либо по армянской, либо по иранской территории, после 2020 г. началось ее строительство по армянской территории. И далее вопросы о статусе армян в Нагорном Карабахе, статусе дороги между Арменией и Нагорным Карабахом, признании границ Азербайджана и Армении стали рассматриваться на переговорах в Москве или в Европе в одном пакете. Н. Пашинян в начале 2022 г. предлагал установить международный контроль над транзитом в Нахичевань, с намерением избежать возможное усиление азербайджанских вооруженных сил в регионе. Однако ему это не удалось. Как уже указывалось, с 12 декабря 2022 г. началась блокада Лачинского коридора, в результате чего жители НК стали заложниками. Вероятно, что для решения гуманитарного вопроса Н. Пашинян вынужден будет пойти на уступки в пользу азербайджанского проекта Зангезурского коридора и решения вопроса о территориальной целостности Азербайджана.

Для Турции Зангезурский коридор позволяет получить более короткий выход в Азербайджан, однако участок Карс-Игдыр пока что

строится. А распределительная ветка Транскавказского газопровода (TANAP) доходит как раз до турецкого города Игдыр. Таким образом, Армения оказывается изолированной от транспортных коммуникаций региона, может потерять интерес потенциальных иностранных инвесторов. В связи с этим можно считать, что поддержка независимости Нагорного Карабаха становится по геополитическим мотивам не столь очевидной для правительства Армении.

**Результаты.** Азербайджан в силу обладания энергоресурсами всегда был заинтересован в развитии диверсифицированных транспортных коридоров. Развивая Зангезурский коридор Азербайджан создает для себя альтернативный грузинскому участку маршрут, связывающий его с турецкими коридорами TANAP – TAP. Благодаря этому проекту он как мультимодальный центр становится ключевым узлом транспортных артерий региона, в то же время позволяет Турции повысить ее значение в коридорах «Север-Юг» и «Восток-Запад». При этом транспортное значение Грузии скорее всего снизится, в то время как Армении грозит сохранение изоляции при прохождении Зангезурского коридора по югу страны, без связи с внутренними районами страны. Армяно-иранская инициатива по развитию Сюникского коридора теряет актуальность для Ирана в свете реализации азербайджанского проекта. Можно предположить, что позиция правительства Армении по Нагорному Карабаху определяет перспективы Армении по включению в транспортные коридоры региона, которые все в большей степени контролируют Азербайджан и Турция. В результате этих процессов происходит фрагментация региона.

Очевидно, что Нагорный Карабах, как и оккупированные армянскими силами с 1994 по 2020 г. семь районов, стали преградой для развития азербайджанской транспортной инфраструктуры. Наличие неконтролируемой территории вблизи развивающихся транспортных коридоров стало препятствием для реализации бизнес-проектов, что по завершении войны 2020 г. делает вероятным стремление Азербайджана любым путем восстановить территориальную целостность. И одной из тактик Баку стала транспортная изоляция

Нагорного Карабаха, что привело к снижению качества жизни в непризнанной республике, начало способствовать росту миграционного настроения населения. Учитывая переговоры Азербайджана с Ираном, встречи министров обороны двух стран, заинтересованность РФ в развитии МТК «Север-Юг», можно предположить более решительные действия в отношении Нагорного Карабаха и Зангезурского района.

Учитывая значение, которое лично И. Алиев придает развитию транспортной инфраструктуры, можно считать, что она становится системообразующим фактором при определении угроз безопасности в региональных международных отношениях.

### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. 18-е заседание Рабочей группы ГУАМ по транспорту на уровне руководителей ведомств // GUAM. Organization for Democracy and Economic Development. URL: <https://guam-organization.org/18-e-zasedanie-rabochej-gruppy-guam-po-transportu-na-urovne-rukovoditelej-vedomstv/>
2. Аветикян Г. Война 2020 года в Нагорном Карабахе: региональное измерение // Пути к миру и безопасности. 2020. № 2 (59). С. 181–191. DOI: 10.20542/2307-1494-2020-2-181-191
3. Агазаде М. М. Вторая Карабахская война: кто на самом деле победитель? // Постсоветские исследования. 2021. Т. 4, № 2. С. 119–126.
4. Алиев захотел тесного сотрудничества Азербайджана и Турции с Арменией // Lenta.ru. URL: <https://lenta.ru/news/2020/12/10/platforma/>
5. Алиев пригрозил Армении решить вопрос с Зангезурским коридором «при помощи силы» // Lenta.ru. URL: <https://lenta.ru/news/2021/04/20/al/?from=RCM-C9E4>
6. Архипова Е. В. Международные отношения на Южном Кавказе после войны в Нагорном Карабахе // Государственное управление и государственная служба. 2021. № 3 (78). С. 150–155.
7. Архипова Е. В. Пограничная безопасность в зоне азербайджано-российской границы // Вестник ВолГУ. Серия 4. История. Регионоведение. Международные отношения. 2017. Т. 22, №1. С. 88–98. DOI: <https://doi.org/10.15688/jvolsu4.2017.1.9>
8. Бродель Ф. Средиземное море и средиземноморский мир в эпоху Филиппа II. Ч. I. Роль среды. М. : Языки славянской культуры, 2002. 496 с.
9. В турецкий маршрут все включено // Гудок. URL: <https://company.rzd.ru/ru/9401/page/78314?id=157121>

10. Винокуров Е., Ахунбаев А., Забаев А., Усманов Н. Международный транспортный коридор «Север-Юг»: инвестиционные решения и мягкая инфраструктура. Доклады и рабочие документы. Алматы; М.: Евразийский банк развития, 2022. 86 с. URL: <https://eabr.org/analytics/special-reports/>
11. Горошилова А. Баку согласился одновременно открыть дороги в Степанакерт через Агдам и Лачин // Коммерсант. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/6210946>
12. Грузия не думает восстанавливать железнодорожное сообщение с Россией // EADaily. URL: <https://eadaaily.com/ru/news/2023/05/15/gruziya-ne-dumaet-vosstanavlivat-zheleznodorozhnoe-soobshchenie-s-rossiy>
13. Грузоперевозки по маршруту Баку – Тбилиси – Карс достигнут 3,2 млн т в год // РЖД-Партнер.ру. <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/gruzoperevozki-po-baku-tbilisi-kars-dostignut-3-2-mlntonn-v-god/>
14. Заявление Президента Азербайджанской Республики, Премьер-министра Республики Армения и Президента Российской Федерации // Президент России. URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/64384>
15. Ильхам Алиев: «Транзит гораздо более ценен, чем природные ресурсы» // Sputnik Azerbaijan. URL: <https://az.sputniknews.ru/20170220/prezident-aliev-azerbajdzhan-opredeljaet-geopolitiku-409000637.html#:~:text=Транзит%20гораздо%20более%20ценен%2C%20чем,—%20отметил%20президент%20Ильхам%20Алиев>
16. Индия предлагает привлечь Армению к использованию иранского морского порта Чабахар для транспортировки грузов // Интерфакс – Азербайджан. URL: <http://interfax.az/view/847433>
17. Косов Г. В., Гукасов А. В. Международный транспортный коридор «Север – Юг»: переосмысление ландшафта Евразии (кейс Азербайджана) // Каспийский регион: политика, экономика, культура. 2019. № 3 (60). С. 212–217.
18. Кривошеев К., Мгдесян А. Европейские наблюдатели присмотрят за Арменией // Коммерсантъ. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/5783907>
19. Маркаров А., Давтян В. Транспортная геополитика на Южном Кавказе в условиях вызовов разблокирования коммуникаций // Геоэкономика энергетики. 2022. № 4. С. 56–73.
20. Маркедонов С. М. Постсоветские де-факто государства: траектории борьбы за суверенитет // Мировая экономика и международные отношения. 2021. Т. 65, № 12. С. 79–89.
21. Маркедонов С. М. Трансформация армяно-азербайджанского конфликта: исторический опыт и современное состояние // Мировая экономика и международные отношения. 2022. Т. 66, № 12. С. 120–130.
22. Маркедонов С. М. Тридцать лет нагорно-карабахского конфликта: основные этапы и перспективы урегулирования // Постсоветские исследования. 2018. Т. 1, № 2. С. 132–141.
23. Министр обороны Азербайджана принял представителей Вооруженных сил Ирана // Министерство обороны Азербайджанской Республики. URL: <https://mod.gov.az/ru/news/ministr-oborony-azerbajdzhana-prinyal-predstavitej-vooruzhennyh-sil-irana-49140.html>
24. Мокрецкий А. Ч. Китайская инициатива «Один пояс, один путь» как вектор внешнеэкономической политики Азербайджана // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. 2018. Т. 23, № 23. С. 319–335.
25. Москва прокомментировала угрозы Алиева установить КПП в Лачинском коридоре и перспективы открытия коммуникаций между Арменией и Азербайджаном // Newsarmenia. URL: <https://newsarmenia.am/news/politics/moskva-prokomentirovala-ugrozy-alieva-ustanovit-kpp-v-lachinskom-koridore-i-perspektivy-otkrytiya-k/>
26. Наличие железной дороги Иран – Нахичевань – Армения может быть очень эффективным для двух стран – глава МИД Ирана // Karabakh Times. URL: <https://karabakhtimes.com/politics/nalichie-zheleznoj-dorogi-iran-naxichevan-armeniya-mozhut-byt-ochen-effektivnymi-dlya-dvux-stran-glava-mid-irana.html>
27. Петров А. Пражский шаг к миру: Армения признала территориальную целостность Азербайджана // Вестник Кавказа. URL: <https://vestnikavkaza.ru/analytics/prazskij-sag-k-miru-armeniya-priznala-territorialnuu-celostnost-azerbajdzana.html>
28. Президент: Не хотят делимитации – ну и не надо. Значит, граница будет проходить там, где мы посчитаем нужным // Media.az. URL: <https://media.az/politics/1067891885/ilham-aliev-vopros-delimitacii-dolzhen-interesovat-bolshe-armeniyuchem-azerbaydzhan/>
29. Проект Silk Wind согласован в Казахстане // Zakon.kz. URL: <https://www.zakon.kz/redaksiiazakonkz/4663063-proekt-silk-wind-soglasovan-v.html>
30. Пылин А. Международные транспортные коридоры на южном Кавказе и их транзитный потенциал // Геоэкономика энергетики. 2018. № 4. С. 121–137.
31. Соглашение по «Лазуритовому коридору» подписали Афганистан, Азербайджан, Туркменистан, Турция и Грузия // Middle East Press. 2016. URL: <https://middleeastpress.com/russian/соглашение-по-лазуритовому-коридору/>
32. Состоялась церемония открытия учебного центра «Зар», модернизированного при поддержке США // Министерство обороны Армении. URL: <https://www.mil.am/ru/news/11184>

33. Степанян Т. М. Развитие международных транспортных коридоров на евразийском пространстве // *East European Scientific Journal*. 2019. № 4 (44). С. 59–65.

34. Экспорт в Россию: теперь и по железной дороге // *News Turk*. URL: <https://news-turk.ru/2021/02/10/eksport-v-rossiyu-teper-i-po-zheleznoj-doroge/>

35. Armenia PM: Under Madrid Principles We Recognized Karabakh as Part of Azerbaijan // *News.am*. URL: <https://news.am/eng/news/755443.html>

36. Boy A.-D. Why Armenia Can't Free Itself from Moscow // *Spiegel International*. URL: <https://www.spiegel.de/international/world/why-armenia-can-t-free-itself-from-moscow-a-e8f47073-735f-4efd-9934-6fca9eb9f85b>

37. Gavin G. EU Moves Onto Putin's Turf With New Armenia Monitoring Mission // *Politico*. 2023. URL: <https://www.politico.eu/article/european-union-putins-turf-new-armenia-monitoring-mission/>

38. Islamli N. Potential Expansion of the Southern Gas Corridor (SGC): New Realities and Opportunities // *Center for Economic and Social Development*. Baku. URL: <https://cesd.az/y/panel/uploads/35349678605-CESDPaperonSouthernGasCorridor.pdf>

39. O'Byrne D. Turkey to Build Gas Pipeline to Supply Nakhchivan // *Eurasianet*. URL: <https://eurasianet.org/turkey-to-build-gas-pipeline-to-supply-nakhchivan>

40. Poghosyan B. Armenia–India Cooperation: An Opportunity to Increase Armenia's Strategic Potential // *Mediamax.am*. URL: <https://mediamax.am/en/column/121416/>

41. Poghosyan B. Azerbaijani Checkpoint at the Berdzor Corridor: What's Next? // *The Armenian Weekly*. URL: <https://armenianweekly.com/2023/05/02/azerbaijani-checkpoint-at-the-berdzor-corridor-whats-next/>

42. Poghosyan B. A Realistic Way to Mitigate Nagorno Karabakh's Humanitarian Catastrophe // *The Armenian Mirror Spectator*. URL: <https://mirrorspectator.com/2023/09/09/a-realistic-way-to-mitigate-nagorno-karabaks-humanitarian-catastrophe/>

43. The Tashkent Declaration Adopted at the Meeting of the Dialogue Format “Uzbekistan – Azerbaijan – Turkey” // *Turan*. URL: [https://www.turan.az/ext/news/2022/8/free/politics\\_news/en/7825.htm](https://www.turan.az/ext/news/2022/8/free/politics_news/en/7825.htm)

44. Valiev A., Gafarova N. New Big War in the South Caucasus and Prospects for Peace in Karabakh // *Pathways to Peace and Security*. 2020. № 2 (59). P. 167–180. DOI: 10.20542/2307-1494-2020-2-167-180

[18<sup>th</sup> Meeting of the GUAM Working Group on Transport at the Level of Heads of Departments]. *GUAM. Organization for Democracy and Economic Development*. URL: <https://guam-organization.org/18-e-zasedanie-rabochej-gruppy-guam-po-transportu-na-urovne-rukovoditelej-vedomstv/>

2. Avetikjan G. Vojna 2020 goda v Nagornom Karabahe: regionalnoe izmerenie [The 2020 War in Nagorno-Karabakh: A Regional Dimension]. *Puti k miru i bezopasnosti* [Paths to Peace and Security], 2020, no. 2 (59), pp. 181-191. DOI: 10.20542/2307-1494-2020-2-181-191

3. Agazade M.M. Vtoraja Karabahskaja vojna: kto na samom dele pobeditel' [The Second Karabakh War: Who Is the True Winner?]. *Postsovetskie issledovanija* [Post-Soviet Studies], 2021, vol. 4, no. 2, pp. 119-126.

4. Aliev zahotel tesnogo sotrudnichestva Azerbajdzhana i Turcii s Armeniej [Aliyev Wanted Close Cooperation of Azerbaijan and Turkey with Armenia]. *Lenta.ru*. URL: <https://lenta.ru/news/2020/12/10/platforma/>

5. Aliev prigrozil Armenii reshit vopros s Zangezurskim koridorom «pri pomoshhi sily» [Aliyev Threatened Armenia to Resolve the Issue of the Zangezur Corridor “By Force”]. *Lenta.ru*. URL: <https://lenta.ru/news/2021/04/20/al/?from=RCM-C9E4>

6. Arkhipova E.V. Mezhdunarodnye otnoshenija na Juzhnom Kavkaze posle vojny v Nagornom Karabahe [International Relations in the South Caucasus After the Nagorno-Karabakh War]. *Gosudarstvennoe upravlenie i gosudarstvennaja Sluzhba*, 2021, no. 3 (78), pp. 150-155.

7. Arkhipova E.V. Pogranichnaya bezopasnost v zone azerbaydzhano-rossiyskoj granitsy [Azerbaijan-Russia Borderline Security]. *Vestnik VolGU. Seriya 4. Istorija. Regionovedenie. Mezhdunarodnye otnosheniya* [Science Journal of VolSU. History. Area Studies. International Relations], 2017, vol. 22, no. 1, pp. 88-98. DOI: <https://doi.org/10.15688/jvolsu4.2017.1.9>

8. Braudel F. *Sredizemnoe more i sredizemnomorskij mir v epohu Filippa II: Ch. 1. Rol sredy* [The Mediterranean Sea and the Mediterranean World in the Era of Philip II. Part 1. The Role of the Environment]. Moscow, Jazyki slavjanskoj kultury, 2002. 496 p.

9. V tureckij marshrut vse vkljucheno [Everything Is Included in the Turkish Route]. *Gudok*. URL: <https://company.rzd.ru/ru/9401/page/78314?id=157121>

10. Vinokurov E., Ahunbaev A., Zabaev A., Usmanov N. *Mezhdunarodnyj transportnyj koridor «Sever-Jug»: investicionnye reshenija i mjagkaja infrastruktura. Doklady i rabochie dokumenty* [International Transport Corridor “North-South”:

## REFERENCES

1. 18-e zasedanie Rabochej gruppy GUAM po transportu na urovne rukovoditelej vedomstv

Investment Solutions and Soft Infrastructure. Reports and Working Papers]. Almaty, Moscow, Evraziyskiy bank razvitiya, 2022. 86 p. URL: <https://eabr.org/analytics/special-reports/>

11. Goroshilova A. Baku soglasilsja odnovenno otkryt dorogi v Stepanakert cherez Agdam i Lachin [Baku Agreed to Open Roads to Stepanakert via Agdam and Lachin at the Same Time]. *Kommersant*. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/6210946>

12. Gruzija ne dumaet vosstanavlivat zheleznodorozhnoe soobshhenie s Rossiej [Georgia Is Not Thinking of Restoring Railway Communication with Russia]. *EADaily*. URL: <https://eadaily.com/ru/news/2023/05/15/gruziya-ne-dumaet-vosstanavlivat-zheleznodorozhnoe-soobshchenie-s-rossiej>

13. Gruzoperevozki po marshrutu Baku – Tbilisi – Kars dostignut 3,2 mln t v god [Cargo Transportation on the Baku – Tbilisi – Kars Route Will Reach 3.2 Million Tons Per Year]. *RZHD-Partner.ru*. URL: <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/gruzoperevozki-po-baku-tbilisi-kars-dostignut-3-2-mlntonn-v-god/>

14. Zajavlenie Prezidenta Azerbajdzhanskoj Respubliki, Premyer-ministra Respubliki Armenija i Prezidenta Rossijskoj Federacii [Statement by the President of the Republic of Azerbaijan, the Prime Minister of the Republic of Armenia and the President of the Russian Federation]. *President Rossii* [President of Russia]. URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/64384>

15. Ilham Aliev: «Tranzit gorazdo bolee cenen, chem prirodnye resursy» [Ilham Aliyev: “Transit Is Much More Valuable Than Natural Resources”]. *Sputnik Azerbajan*. URL: <https://vestikavkaza.ru/articles/Ilkham-Aliev-Tranzit-gorazdo-bolee-tsenen-chem-prirodnye-resursy.html>

16. Indija predlagaet privlech Armeniju k ispolzovaniju iranskogo morskogo porta Chabahar dlja transportirovki gruzov [India Proposes to Involve Armenia in the Use of the Iranian Seaport of Chabahar for Cargo Transportation]. *Interfax – Azerbajan*. URL: <http://interfax.az/view/847433>

17. Kosov G. V., Gukasov A. V. Mezhdunarodnyj transportnyj koridor «Sever – Jug»: pereosmyslenie landshafta Evrazii (kejs Azerbajdzhana) [International Transport Corridor “North – South”: Rethinking the Landscape of Eurasia (Case of Azerbaijan)]. *Kaspijskij region: politika, ekonomika, kultura* [The Caspian Region: Politics, Economics, Culture], 2019, no. 3 (60), pp. 212-217.

18. Krivosheev K., Mgdesyanyan A. Evropejskie nabljudateli prismostrjat za Armeniej [European Observers Will Look After Armenia]. *Kommersant*. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/5783907>

19. Markarov A., Davtjan V. Transportnaja geopolitika na Juzhnom Kavkaze v uslovijah vyzovov

razblokirovaniya kommunikacij [Transport Geopolitics in the South Caucasus in the Context of the Challenges of Unblocking Communications]. *Geoekonomika energetiki* [Geoeconomics of Energy], 2022, no. 4, pp. 56-73.

20. Markedonov S.M. Postsovetskije de-fakto gosudarstva: traektorii borby za suverenitet [Post-Soviet de facto States: Trajectories of the Struggle for Sovereignty]. *Mirovaja ekonomika i mezhdunarodnye otnoshenija* [World Economy and International Relations], 2021, vol. 65, no. 12, pp. 79-89.

21. Markedonov S.M. Transformacija armjano-azerbajdzhanskogo konflikta: istoricheskij opyt i sovremennoe sostojanie [Transformation of the Armenian-Azerbaijani Conflict: Historical Experience and Current State]. *Mirovaja ekonomika i mezhdunarodnye otnoshenija* [World Economy and International Relations], 2022, vol. 66, no. 12, pp. 120-130.

22. Markedonov S.M. Tridcat let nagorno-karabakhskogo konflikta: osnovnye etapy i perspektivy uregulirovaniya [Thirty Years of the Nagorno-Karabakh Conflict: The Main Stages and Prospects of Settlement]. *Postsovetskie issledovanija* [Post-Soviet Studies], 2018, vol. 1, no. 2, pp. 132-141.

23. Ministr oborony Azerbajdzhana prinjal predstavitelej Vooruzhennyh sil Irana [The Minister of Defense of Azerbaijan Received Representatives of the Armed Forces of Iran]. *Ministerstvo oborony Azerbajdzhanskoj Respubliki* [Ministry of Defense of the Republic of Azerbaijan]. URL: <https://mod.gov.az/ru/news/ministr-oborony-azerbajdzhana-prinyal-predstavitelej-vooruzhennyh-sil-irana-49140.html>

24. Mokreckij A.Ch. Kitajskaja iniciativa «Odin pojas, odin put» kak vektor vneshnejekonomicheskoy politiki Azerbajdzhana [The Chinese Initiative “One Belt, One Road” as a Vector of Azerbaijan’s Foreign Economic Policy]. *Kitaj v mirovoj i regionalnoj politike. Istorija i sovremennost* [China in World and Regional Politics. History and Modernity], 2018, no. 23, vol. 23, pp. 319-335.

25. Moskva prokomentirovala ugrozy Alieva ustanovit KPP v Lachinskom koridore i perspektivy otkrytija kommunikacij mezhdru Armeniej i Azerbajdzhanom [Moscow Commented on Aliyev’s Threats to Establish a Checkpoint in the Lachin Corridor and the Prospects of Opening Communications Between Armenia and Azerbaijan]. *Newsarmenia*. URL: <https://newsarmenia.am/news/politics/moskva-prokomentirovala-ugrozy-alieva-ustanovit-kpp-v-lachinskom-koridore-i-perspektivy-otkrytiya-k/>

26. Nalichie zheleznoj dorogi Iran – Nahichevan – Armenija mozhet byt ochen effektivnym dlja dvuh stran – glava MID Irana [The Presence of the Iran–Nakhichevan–Armenia Railway Can Be Very Effective for the Two Countries – Iranian Foreign Minister]. *Karabakh Times*. URL: <https://karabakhtimes.com/>

politics/nalichie-zheleznoj-dorogi-iran-naxichevan-armeniya-mozhut-byt-ochen-effektivnymi-dlya-dvux-stran-glava-mid-irana.html

27. Petrov A. Prazhskij shag k miru: Armenija priznala territorialnuju celostnost Azerbajdzhana [Prague Step Towards Peace: Armenia Recognized the Territorial Integrity of Azerbaijan]. *Vestnik Kavkaza*. URL: <https://vestnikavkaza.ru/analytics/prazskij-sag-k-miru-armeniya-priznala-territorialnuu-celostnost-azerbajdzhana.html>

28. Prezident: Ne hotjat delimitacii – nu i ne nado. Znachit, granica budet prohodit tam, gde my poschitaem nuzhnym [The President: They Don't Want Delimitation – Well, They Don't Have To. This Means That the Border Will Pass Where We Deem It Necessary]. *Media.az*. URL: <https://media.az/politics/1067891885/ilham-aliev-vopros-delimitacii-dolzhen-interesovat-bolshe-armeniyu-chem-azerbaydzhan/>

29. Proekt Silk Wind soglasovan v Kazahstane [Silk Wind Project Agreed in Kazakhstan]. *Zakon.kz*. URL: <https://www.zakon.kz/redaktsiia-zakonkz/4663063-proekt-silk-wind-soglasovan-v.html>

30. Pylin A. Mezhdunarodnye transportnye koridory na juzhnom Kavkaze i ih tranzitnyj potencial [International Transport Corridors in the South Caucasus and Their Transit Potential]. *Geoekonomika energetiki*, 2018, no. 4, pp. 121-137.

31. Soglashenie po «Lazuritovomu koridoru» podpisali Afganistan, Azerbajdzhan, Turkmenistan, Turcija i Gruzija [The Agreement on the “Lapis Lazuli Corridor” Was Signed by Afghanistan, Azerbaijan, Turkmenistan, Turkey and Georgia]. *Middle East Press*, 2016. URL: <https://middleeastpress.com/russian/coglashenie-po-lazuritovomu-koridor/>

32. Sostojalas ceremonija otkrytija uchebnogo centra «Zar», modernizirovannogo pri podderzhke SShA [The Opening Ceremony of the Zar Training Center, Modernized with the Support of the United States, Took Place]. *Ministerstvo oborony Armenii* [Armenia Ministry of Defense]. URL: <https://www.mil.am/ru/news/11184>

33. Stepanjan T.M. Razvitie mezhdunarodnyh transportnyh koridorov na evrazijskom prostranstve [Development of International Transport Corridors in the Eurasian Space]. *East European Scientific Journal*, 2019, no. 4 (44), pp. 59-65.

34. Eksport v Rossiju: teper i po zheleznoj doroge [Export to Russia: Now By Rail]. *News Turk*. URL:

<https://news-turk.ru/2021/02/10/eksport-v-rossiyu-teper-i-po-zheleznoj-doroge/>

35. Armenia PM: Under Madrid Principles We Recognized Karabakh as Part of Azerbaijan. *News.am*. URL: <https://news.am/eng/news/755443.html>

36. Boy A.-D. Why Armenia Can't Free Itself from Moscow. *Spiegel International*. URL: <https://www.spiegel.de/international/world/why-armenia-can-t-free-itself-from-moscow-a-e8f47073-735f-4efd-9934-6fca9eb9f85b>

37. Gavin G. EU Moves onto Putin's Turf with New Armenia Monitoring Mission. *Politico*, 2023. URL: <https://www.politico.eu/article/european-union-putins-turf-new-armenia-monitoring-mission/>

38. Islamli N. Potential Expansion of the Southern Gas Corridor (SGC): New Realities and Opportunities. *Center for Economic and Social Development*. Baku. URL: <https://cesd.az/y/panel/uploads/35349678605-CESDPaperonSouthernGasCorridor.pdf>

39. O'Byrne D. Turkey to Build Gas Pipeline to Supply Nakhchivan. *Eurasianet*. URL: <https://eurasianet.org/turkey-to-build-gas-pipeline-to-supply-nakhchivan>

40. Poghosyan B. Armenia-India Cooperation: An Opportunity to Increase Armenia's Strategic Potential. *Mediamax.am*. URL: <https://mediamax.am/en/column/121416/>

41. Poghosyan B. Azerbaijani Checkpoint at the Berdzor Corridor: What's Next? *The Armenian Weekly*. URL: <https://armenianweekly.com/2023/05/02/azerbajjani-checkpoint-at-the-berdzor-corridor-whats-next/>

42. Poghosyan B. A Realistic Way to Mitigate Nagorno Karabakh's Humanitarian Catastrophe. *The Armenian Mirror Spectator*. URL: <https://mirrorspectator.com/2023/09/09/a-realistic-way-to-mitigate-nagorno-karabakhs-humanitarian-catastrophe/>

43. The Tashkent Declaration Adopted at the Meeting of the Dialogue Format “Uzbekistan – Azerbaijan – Turkey”. *Turan*. URL: [https://www.turan.az/ext/news/2022/8/free/politics\\_news/en/7825.htm](https://www.turan.az/ext/news/2022/8/free/politics_news/en/7825.htm)

44. Valiev A., Gafarova N. New Big War in the South Caucasus and Prospects for Peace in Karabakh. *Pathways to Peace and Security*, 2020, no. 2 (59), pp. 167-180. DOI: 10.20542/2307-1494-2020-2-167-180

**Information About the Author**

**Ekaterina V. Arkhipova**, Candidate of Sciences (History), Associate Professor, Head of the Department of History and International Relations, Volgograd State University, Prosp. Universitetsky, 100, 400062 Volgograd, Russian Federation, [arkhipova@volsu.ru](mailto:arkhipova@volsu.ru), <https://orcid.org/0000-0003-1891-5586>

**Информация об авторе**

**Екатерина Владимировна Архипова**, кандидат исторических наук, доцент, заведующая кафедрой истории и международных отношений, Волгоградский государственный университет, просп. Университетский, 100, 400062 г. Волгоград, Российская Федерация, [arkhipova@volsu.ru](mailto:arkhipova@volsu.ru), <https://orcid.org/0000-0003-1891-5586>