



Известия Саратовского университета. Новая серия. Серия: История. Международные отношения. 2026. Т. 26, вып. 2. С. 245–252  
*Izvestiya of Saratov University. History. International Relations*, 2026, vol. 26, iss. 2, pp. 245–252  
<https://imo.sgu.ru> <https://doi.org/10.18500/1819-4907-2026-26-2-245-252>, EDN: TCHETL

Научная статья  
УДК [94(479.2):327(4+7:470+571)]|202|



## Южный Кавказ в геополитическом противостоянии Запад – Россия

В. А. Чолахян

Саратовский национальный исследовательский государственный университет имени Н. Г. Чернышевского, Россия, 410012, г. Саратов, ул. Астраханская, д. 83

Чолахян Вачаган Альбертович, доктор исторических наук, профессор, профессор кафедры отечественной истории и историографии, [vcholakhyan@yandex.ru](mailto:vcholakhyan@yandex.ru), <http://orcid.org/0000-0003-3474-5214>, AurlhorID: 474841

**Аннотация.** В статье рассматривается процесс реформатирования взаимоотношений геополитических игроков на Южном Кавказе после второй карабахской войны 2020 г. и начала СВО России. Представлен анализ противостояния мировых держав за право контроля над транспортными коммуникациями региона. Узкая 43-километровая полоса земли в Сюникской области Армении, соединяющая Азербайджан со своим эксклавом Нахичеванью, превратилась в арену не только регионального, но и геополитического противостояния Запад – Россия на Южном Кавказе. Автор выделяет узловые проблемы, условия и перспективы реализации проекта «Перекресток мира».

**Ключевые слова:** Южный Кавказ, международные транспортные коридоры, конкуренция, «Перекресток мира»

**Для цитирования:** Чолахян В. А. Южный Кавказ в геополитическом противостоянии Запад – Россия // Известия Саратовского университета. Новая серия. Серия: История. Международные отношения. 2026. Т. 26, вып. 2. С. 245–252. <https://doi.org/10.18500/1819-4907-2026-26-2-245-252>, EDN: TCHETL

Статья опубликована на условиях лицензии Creative Commons Attribution 4.0 International (CC-BY 4.0)

Article

### The south Caucasus in the geopolitical confrontation between the West and Russia

V. A. Cholakhyan

Saratov State University, 83 Astrakhanskaya St., Saratov 410012, Russia

Vachagan A. Cholakhyan, [vcholakhyan@yandex.ru](mailto:vcholakhyan@yandex.ru), <http://orcid.org/0000-0003-3474-5214>, AurlhorID: 474841

**Abstract.** The article examines the process of reformatting the relations of geopolitical players in the South Caucasus after the second Karabakh War in 2020 and the beginning of the Russian Civil War. The analysis of the confrontation between the world powers for the right to control the transport communications of the region is presented. A narrow 43-km strip of land in the Syunik region of Armenia, connecting Azerbaijan with its exclave of Nakhichevan, has become an arena not only for regional, but also for the geopolitical confrontation between the West and Russia in the South Caucasus. The author highlights the key issues, conditions and prospects for the implementation of the Crossroads of the World project.

**Keywords:** South Caucasus, international transport corridors, competition, “Crossroads of the world”

**For citation:** Cholakhyan V. A. The south Caucasus in the geopolitical confrontation between the West and Russia. *Izvestiya of Saratov University. History. International Relations*, 2026, vol. 26, iss. 2, pp. 245–252 (in Russian). <https://doi.org/10.18500/1819-4907-2026-26-2-245-252>, EDN: TCHETL

This is an open access article distributed under the terms of Creative Commons Attribution 4.0 International License (CC-BY 4.0)

Южный Кавказ (Закавказье) исторически представлял собой регион, где пересекались интересы трех империй – Российской, Османской (ныне Турция) и Персидской (Иран). Выгодное географическое положение («Кавказский перекресток») и богатые природные ресурсы предопределили конкурентное значение Закавказья в региональной геополитике. Этнополитические конфликты, охватившие вновь образованные южнокавказские республики (Азербайджан, Армения и Грузия) после распада СССР, привели

к серьезной деформации существовавшей транспортно-логистической инфраструктуры региона.

Нагорнокарабахский конфликт, возникший еще в 1988 г., перерос в крупномасштабную войну и стал причиной прекращения железнодорожного сообщения между Ереваном и Баку. Это привело к перекрытию транспортных маршрутов между Арменией и Россией через территорию Азербайджана, который, в свою очередь, потерял наземную связь со своим эксклавом Нахичеванью. В ходе грузино-абхазского конфликта



в 1992 г. была перекрыта черноморская ветка международной железной дороги, соединяющая Армению и Грузию с Россией. В самый разгар нагорнокарабахского конфликта Турция в 1993 г. закрыла государственную границу с Арменией, что привело к прекращению железнодорожного сообщения между двумя странами (Гюмри – Карс).

В 2004 г. в связи с обострением грузино-южноосетинского конфликта Грузия в одностороннем порядке перекрыла товарный транзит по Транскавказской магистрали (А164 – Транскам). Единственным действующим транспортным сухопутным автомобильным маршрутом, связывающим Россию с Арменией, остается Военно-Грузинская дорога с переходом в Верхнем Ларсе, которая периодически закрывается в силу различных природных катаклизмов.

Сохранение нерешенных региональных конфликтов значительно ослабляет транспортную связность территорий, снижает реализацию транспортного потенциала и развитие национальных экономик. Выгодное географическое положение Грузии как страны-транзитера для центральноазиатских и азербайджанских углеводородов в Турцию и страны ЕС, а также армянских товаров в Россию и российского газа в Армению предопределило 6–7%-ную долю экспорта транспортных услуг в ВВП. Устойчивому росту транспортного потенциала Грузии способствовал пуск Трансанатолийского газопровода (TANAP) в 2019–2020 гг. и железнодорожной линии Баку – Тбилиси – Карс. Транзитный потенциал Азербайджанской Республики (АР) составляет 2–3% ВВП. Наконец, Республика Армения (РА), отрезанная от региональных транспортно-логистических путей, обладает наименьшим транзитным потенциалом (1,5–2% ВВП) [1, с. 127]. Украинский кризис повлек за собой значительный рост реэкспорта товаров в Россию и повысил долю экспорта транспортных услуг в ВВП Армении [2, с. 207].

После Второй карабахской войны в сентябре – ноябре 2020 г., признания Арменией территориальной целостности АР и «антитеррористических мероприятий локального характера» со стороны Азербайджана по этнической чистке армян Нагорного Карабаха в сентябре 2023 г. на Южном Кавказе сложилась новая геополитическая ситуация. Проблема разблокирования транспортных коммуникаций, в частности между западными районами Азербайджана и Нахичеванской автономной республикой, может привести к перестроению всего Южного Кавказа и превращению его в «регион-хаб». При этом в транспортно-логистической картине региона остается ключевой вопрос – соперничество между глобальными транспортными проектами и роль основных акторов данного процесса.

Так, на Южном Кавказе пересекаются три международных транспортных коридора (МТК):

меридианный МТК «Север – Юг» и два широтных – Транспортный коридор «Европа – Кавказ – Азия» (ТРАСЕКА) и Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ, или Серединный коридор).

ТРАСЕКА (TRACECA, Transport Corridor Europe – Caucasus – Asia) – многосторонняя программа сотрудничества, которая была предложена Европейским союзом в 1993 г., а в 1998 г. на международной конференции в Баку получила правовой статус [3]. Изначально ТРАСЕКА, позиционирующий себя как проект по возрождению Великого шёлкового пути и связывающий страны Европы, Кавказа и Азии, имел политический контекст – в него не включили Россию. Программа технической помощи ТРАСЕКА представляет собой межправительственную комиссию и предусматривает ежегодную выдачу странам членам пакета разрешений. Этими разрешениями члены структуры могут осуществлять беспрепятственно грузоперевозки в пределах ТРАСЕКА. Республика Армения с 1993 г. является членом программы технической помощи. Однако ТРАСЕКА не включает в себя транспортные связи Армении, поэтому за все эти годы страна ни разу не воспользовалась разрешениями, получаемыми участниками проекта.

В рамках программы ТРАСЕКА за 15 лет со стороны Еврокомиссии профинансировано 15 инвестиционных и 61 технический проект общей стоимостью 157 млн. евро. В результате проведенных работ по развитию коридора объем грузоперевозок увеличился с 3 млн т в 1993–1997 гг. до 9 млн т в 1998 г. и 53 млн т в 2007 г. За 10 лет деятельности ТРАСЕКА вложения международных финансовых институтов в реализацию проектов превысили 1 млрд евро. В целом за 1998–2008 гг. по данному транспортному коридору было перевезено 150 млн т грузов [4].

Другой широтный Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ), или Серединный коридор (Middle Corridor), был открыт в 2017 г. для оказания мультимодальных транспортных услуг по маршруту Китай – Казахстан – Азербайджан – Грузия – Турция и далее в третьи страны. После 2022 г. страны ЕС стали рассматривать «Серединный коридор» как возможность диверсификации транспортно-логистических маршрутов в обход России и усиления своего влияния в странах Центральной Азии. За период с 2022 по 2024 гг. объем грузоперевозок вырос с 1,5 до 3,3 млн т [5].

Международный транспортно-логистический коридор (МТК) «Север – Юг», инициированный Россией, Ираном и Индией в 2000 г., позволяет создать обширные инфраструктурные сети и диверсифицировать маршруты от Балтики до Индийского океана (порт Мумбаи). Россия стремится к восстановлению бывшей советской транспортной



инфраструктуры, чтобы не оказаться в торгово-экономической изоляции. В этом контексте проект «Север – Юг» воспринимается как альтернатива и заслон для экспансии Запада на Южный Кавказ, который созданием глобальной инфраструктурной сети пытается обеспечить диверсификацию в сфере импорта углеводородов в ЕС.

Недостающим звеном, соединяющим железные дороги Ирана, Азербайджана и России остается участок Решт – Астара протяженностью 162 км на территории Ирана. В 2005 г. руководители Ирана, России и Азербайджана подписали договор по строительству линии, включающей участок Решт – Астара. В январе 2022 г. во время визита президента Ирана Ибрахима Раиси в Москву стороны согласовали кредитную линию для завершения строительных проектов в Иране. Как уточнил вице-премьер Александр Новак, на это РФ выделит межгосударственный кредит в 1,3 млрд евро из необходимых 1,6 млрд, что составляет 85% стоимости проекта. При этом кредит является возвратным, и срок его погашения зависит от времени окупаемости проекта [6].

Интеграция железнодорожных путей России, Азербайджана и Ирана общей протяженностью 7200 км позволит значительно сократить сроки доставки грузов из Балтийского моря до Индийского океана, что повысит конкурентоспособность МТК «Север – Юг». Более того, учитывая украинский кризис и отсутствие безопасности в некоторых частях Черного моря, использование иранского маршрута будет важно и для европейских стран. Москва дает понять, что ее выбор в пользу на расширения сотрудничества с югом Евразии через транспортные артерии Прикаспия и Ирана имеет долгосрочный характер. В этой связи она будет менять и фокус внимания на проблемы Закавказья. У нее, как и у Тегерана, появляются новые стимулирующие мотивы действий. Для России Иран – одно из направлений в реализации стратегии «поворота на Восток», а для Ирана Россия – «поворот на Север». Их взаимодействие может выйти за пределы транспортного проекта и обрести значение трансрегионального интеграционного проекта под названием «Меридианная Евразия» [7].

Проект Решт – Астара, как часть МТК «Север – Юг», существенно снижает вероятность строительства и без того малоэффективной, но политически мотивированной железной дороги Иран–Армения протяженностью около 300 км. Стоимость этого проекта оценивается примерно в 3,5 млрд долл., а ежегодная загрузка железной дороги может составить 15–18 млн т. Однако, по мнению экспертов, проект железной дороги Иран – Армения является экономически неэффективным из-за тупиковости железной дороги Армении, невозможности ее прямого выхода

на российские просторы и отсутствия финансирования [1].

Не выдерживает критики и заявления официальных лиц Армении о возможности участия Китая в этом проекте в рамках сверхамбициозной программы КНР о возрождении Великого шелкового пути, стоимостью в 40 млрд долл. Ни в одном сценарии нового Шелкового пути Армения не присутствует, зато на картах отмечены железнодорожные участки Иран–Азербайджан и Турция – Грузия. Относительно недавно министр транспорта Ирана представил перспективные направления железнодорожного сообщения со странами региона, ни в одном из них Армения не присутствовала [8].

При этом в Тегеране демонстрируют беспокоенность относительно переговоров вокруг так называемого «Зангезурского коридора» – это транспортный маршрут протяженностью 43 км, который проходит через Сюникскую область Армении вдоль границы с Ираном. В советское время автомобильное и железнодорожное сообщение между Азербайджаном и Нахичеванью осуществлялось именно через этот участок. Проблема «Зангезурского коридора» стала актуальной после Второй карабахской войны и подписания трехстороннего Соглашения о мире между И. Алиевым, Н. Пашиняном и В. Путиным от 9 ноября 2020 г. Согласно пункту 9 данного Соглашения, предусматривалось разблокировать все экономические и транспортные связи в регионе, в том числе беспрепятственное сообщение Азербайджана с Нахичеванью [9].

Саммит лидеров Армении, Азербайджана и России 11 января 2021 г. в Москве подтвердил желание сторон идти по этому пути и привел к созданию межправительственной рабочей группы для руководства процессом [10]. После встречи лидеров Армении и Азербайджана в Брюсселе 14 декабря 2021 г. премьер-министр Армении Н. Пашинян заявил, что стороны достигли договоренности о перезапуске железных дорог на основе международно признанных пограничных и таможенных правил, руководствуясь принципом взаимности, под суверенитетом и властью соответствующих стран. В свою очередь, президент И. Алиев подчеркнул, что «такие ограничительные правила могут применяться к Трансзангезурской трассе только в том случае, если они будут применяться и к Лачинскому коридору, который связывает Армению с карабахским регионом Азербайджана, находящимся под временным контролем российской миротворческой миссии» [11].

Сначала из Баку следовали прозрачные намеки на готовность прорубить коридор силой, а после захвата Нагорного Карабаха и этнической чистки армян И. Алиев заявил о достижении договоренности с Тегераном об альтернативном маршруте, который соединит основную часть



Азербайджана с Нахичеванью [12]. Так, 6 октября 2023 г. Азербайджан и Иран подписали протокол о намерениях по строительству железной дороги, которая соединит основную часть страны с Нахичеванью через территорию исламской республики – Аразского коридора [13]. Понятно, что с Тегераном речи об экстерриториальности не идет. Кроме того, строительство дорог через Иран обойдется дороже, чем по территории Армении, придется сделать серьезный крюк.

Открытие так называемого «Зангезурского коридора» имеет важное экономическое значение для Азербайджана: республика ежегодно тратит более 10 млн долл на субсидирование авиарейсов Баку – Нахичевань и теряет 15% газа, поставляемого транзитом через территорию Ирана в свой эксклав [13]. Для Ирана потеря южной границы с Арменией, единственным членом Евразийского экономического союза (ЕАЭС), может иметь не только транспортно-логистические, но и геэкономические последствия и привести к стратегической изоляции. Еще в 2019 г. Иран и ЕАЭС подписали соглашение о преференциальной торговле, что привело к удвоению взаимного товарооборота. К маю 2025 г. иранский экспорт в страны ЕАЭС превысил 2 млрд долл, из которых 505 млн долл пришлось на Армению. В свою очередь почти 30% армянского экспорта осуществляется через Иран [14].

Россия поддержала идею открытия транспортного сообщения между Азербайджаном и Нахичеванью, тем более что, в соответствии с Соглашением от 9 ноября 2020 г., контроль за данным маршрутом будут осуществлять органы Пограничной службы ФСБ России [9]. Премьер-министр Армении Н. Пашинян неоднократно подчеркивал, что поддерживает полное открытие транспортных коммуникаций на равноправной основе, но выступает против «коридорной логики». После новостей о сближении Азербайджана и Ирана армянское руководство представило свой проект под названием «Перекресток мира». В Ереване отмечали, что в рамках этой инициативы предполагается разблокировать на Южном Кавказе все дороги и пограничные пункты на равноправной основе, в соответствии с нормами международного права [15].

Проект «Перекресток мира», инициированный премьер-министром Н. Пашиняном, предполагает развитие коммуникаций между Арменией, Турцией, Азербайджаном и Республикой Иран. Одним из ключевых аспектов данного проекта является подписание мирного договора с Азербайджаном, делимитацию и демаркацию армяно-азербайджанской границы, а также разблокирование региональных коммуникаций, вся инфраструктура которых должна действовать под суверенитетом и юрисдикцией тех стран, через которые они проходят. Кроме того, каждая страна

осуществляет пограничный и таможенный контроль в соответствии с международным правом на основе равенства и взаимности. В том числе это значит, что стороны могут договориться об упрощении процедур пограничного и таможенного контроля.

Для превращения Армении в «перекресток мира» власти проводят модернизацию транспортной системы – автокоридора «Север – Юг» общей протяженностью в 556 км. Еще в 2013 г. между РА и Европейским инвестиционным банком (ЕИБ) было подписано Соглашение «Дорожный коридор Север – Юг», предусматривающее строительство автомагистрали через территорию Армении (Мегри – Капан – Горис – Ереван – Аштарак – Гюмри – Бавра) и Грузии с выходом к Черному морю и к европейским странам. Программа «Север – Юг» на сегодня оценивается в 3,5 млрд долл, (на момент старта проекта указывалась сумма менее 1 млрд долл) и предполагает создание транспортных коммуникаций, соединяющих Иран с Грузией через территорию Армении и удовлетворяющих высоким международным стандартам, а также способствует выходу на мировые рынки [16].

По прогнозам экспертов, реализация армянского проекта «Север – Юг» займет до 8 лет. Как раз это время необходимо для превращения Армении в «перекресток мира» и открытия транспортных коммуникаций. Реконструкция и модернизация главной автомагистрали страны, создание соответствующей инфраструктуры, открытие дополнительных КПП, проработка таможенных тарифов и, наконец, привлечение инвестиций могут позволить Армении повысить привлекательность национальных коммуникаций и претендовать на роль транспортного хаба на Южном Кавказе [17].

Российская Федерация поддержала предложенный премьер-министром РА Н. Пашиняном проект «Перекресток мира». Россия направила 150 млн долл на модернизацию автодорожного маршрута по коридору «Север – Юг». Что касается западноевропейских партнеров Армении, то, несмотря на публичные одобрения на форуме инвесторов в Брюсселе, реальной заинтересованности в проекте не наблюдается. В Азербайджане рассматривают данный проект Н. Пашиняна как попытку вывести страну из экономической изоляции и подготовку к реваншу.

Турция публично поддерживает идею открытия транспортных коммуникаций с Арменией. Однако на деле этот вопрос турецкое руководство связывает с нормализацией армяно-азербайджанских отношений. В настоящее время находится на стадии реализации проект железной дороги Карс – Игдыр – Нахичевань протяженностью 224 км, который, наряду с действующей магистралью Баку – Тбилиси – Карс, призван интегрировать транспортные коммуникации Турции



и Азербайджана. В том же контексте развивается и строительство газопровода Баку – Тбилиси – Эрзерум (2006 г.), Трансанатолийского газопровода (TANAP) (2019 г.) и Игдыр – Нахичевань (2025 г.). Все перечисленные коммуникационные проекты обошли Россию, Иран и Армению.

Помимо сугубо экономических аспектов, все представленные транспортно-логистические коммуникации преследуют и политические цели, а именно реализацию Пантуранского проекта, т. е. объединения тюркского мира в единое транспортное кольцо. Реализация проекта неопантуранизма вполне вписывается в стратегический британо-американский план «Большой игры» по выдавливанию России из Закавказья. Недостоящим звеном или барьером в этом процессе является Армения, точнее, так называемый «Зангезурский коридор», который стал индикатором глобального сдвига на Южном Кавказе.

Свидетельством роста американского влияния на Южном Кавказе стало подписание в Вашингтоне 8 августа 2025 г. лидерами Армении и Азербайджана Совместной декларации по мирному урегулированию отношений между двумя странами. В опубликованном 11 августа проекте мирного договора между двумя странами имеется 17 пунктов, в том числе о признании территориальной целостности и невмешательстве во внутренние дела друг друга, о демаркации и делимитации государственной границы и неразрывности вооружённых сил третьих сторон вдоль своей общей границы, об отмене всех межгосударственных исков и жалоб в международные организации и прекращении враждебных действий в дипломатической, информационной или иной сферах [18]. Примечательно, но еще в марте 2025 г. стороны сознательно вынесли вопрос открытия транспортных коммуникаций за рамки данного проекта как отдельную проблему.

Третий пункт Вашингтонской декларации предусматривает открытие всех транспортных связей «на основе уважения суверенитета, территориальной целостности и юрисдикции», в том числе и «обеспечение беспрепятственного сообщения между основной территорией Азербайджана и Нахчыванской Автономной Республикой, а также взаимовыгодных транспортных маршрутов, обслуживающих Армению». Слово сочетание «Зангезурский коридор» в декларации не упоминается, а сама дорога получила название «Маршрут Трампа ради международного мира и процветания» (TRIPP, Trump Route for International Peace and Prosperity) [19].

В декларации отмечается готовность РА «сотрудничать с США и другими согласованными партнерами для создания рамочной программы проекта» [19]. Влиятельные западные издания утверждают о договоренности между Арменией и США о передаче последним транспортного маршрута в концессию на 99 лет, что превращает

его в международный инфраструктурный объект. В свою очередь США отдадут его в субаренду некоему консорциуму, который будет отвечать за инфраструктуру и управление, однако эксплуатировать его будут по законодательству Армении. Этот факт не отрицают ни в Азербайджане, ни в Армении.

Примечательно, что в трехстороннем Соглашении о мире, подписанном 9 ноября 2020 г. между И. Алиевым, Н. Пашиняном и В. Путиным, также не упоминался «Зангезурский коридор». Стороны тогда соглашались на разблокирование всех экономических и транспортных связей в регионе, а Армения «гарантировала беспрепятственное сообщение Азербайджана с Нахичеванью под контролем органов Пограничной службы ФСБ России» [9].

Что же изменилось за 5 лет? Прежде всего, подписание данных соглашений является результатом победы Азербайджана во Второй карабахской войне 2020 г. Последующие события привели к переориентации руководства Азербайджана и Армении в сторону Запада и США. Так, 13–14 сентября 2022 г. вооруженные силы АР совершили агрессию на суверенную территорию РА. Совет безопасности Армении обратился к России за помощью на основании Договора 1997 г. о дружбе, сотрудничестве и взаимной помощи между двумя государствами. Представитель Армении в ОДКБ В. Биягов заявил, что ожидает от союзников «действенных коллективных мер» в соответствии со ст. 4. ОДКБ, и выразил уверенность, что «механизмы ОДКБ способны обуздать агрессора» [20]. Однако, кроме «обсуждения идеи создания рабочей группы для анализа ситуации и выработки предложений по деэскалации», а также предложения направить миссию наблюдателей, никаких практических действий со стороны ОДКБ не последовало, что привело армянское общество в состояние глубокого разочарования и поставило под сомнение эффективность организации. И хотя военный конфликт удалось остановить сопротивлением вооруженных сил РА и усилиями России, США и ЕС, азербайджанские войска остались на занятых территориях в Армении (более 200 км<sup>2</sup>).

Не прошло и месяца, как 6 октября 2022 г. в Праге премьер-министр РА Н. Пашинян был вынужден подтвердить территориальную целостность и суверенитет АР в соответствии с Алма-Атинской декларацией 1991 г., т. е. признать Нагорный Карабах неотъемлемой частью Азербайджана. При этом никак не оговаривались ни вопросы интеграции Нагорного Карабаха в АР, ни проблемы безопасности карабахских армян. Более того, подписывая Пражскую декларацию, Н. Пашинян даже не поставил об этом в известность Россию, чьи миротворцы находились в Нагорном Карабахе. Как позже заметил президент РФ В. В. Путин, Пражская декларация



разрушила основания для российского миротворчества в этом регионе [21].

Пражская декларация позволила Азербайджану провести 19 сентября 2023 г. «антитеррористические мероприятия локального характера» в Нагорном Карабахе для «восстановления конституционного строя». За несколько дней Азербайджану удалось не только захватить Нагорный Карабах, осуществить этническую чистку более 100 тыс. армян, но и вытеснить оттуда российских миротворцев [22]. Премьер-министр Армении Н. Пашинян назвал действия Азербайджана «наземной операцией по этнической чистке армян Нагорного Карабаха» [23]. Европейский парламент принял резолюцию, осуждающую Азербайджан за «насильственный захват» Нагорного Карабаха. В резолюции евродепутаты сравнили исход армянского населения из региона с этнической чисткой и призвали руководство ЕС ввести против Баку санкции [24]. Однако все ограничилось лишь громкими заявлениями. Таков результат западного миротворчества – вытеснение России из Нагорного Карабаха обернулось трагедией для карабахских армян.

Такую же цель преследуют США на Южном Кавказе. Утратив влияние в Грузии, они стремятся переориентировать на себя Армению и Азербайджан. В январе 2025 г. США подписали с Арменией Хартию о стратегическом партнерстве, предполагающую взаимодействие в сфере экономики, обороны, безопасности и демократии. Вашингтонская декларация, подписанная 8 августа 2025 г., находится в русле этой Хартии, и место российских пограничников по «Маршруту Трампа» занимают американские силы. При этом США получили не только право контроля над всеми перевозками по «Маршруту Трампа», но и преимущество в геополитической конкуренции с Китаем и Россией. В случае успеха в реализации проекта Азербайджан получит беспрепятственное сухопутное сообщение со своим эксклавом Нахичеванью, сможет увеличить экспорт в европейские страны более чем на 700 млн долл, превратиться в транспортно-логистический хаб мирового уровня и стать стратегическим партнером Европы в энергетике.

«Маршрут Трампа» вполне вписывается в армянский проект «Перекресток мира» и позволит Армении не только решить проблему так называемого «Зангезурского коридора» с финансовыми предпочтениями и сохранением суверенитета, но и разблокировать свои коммуникации, в частности транзитное сообщение с Россией через территорию Азербайджана и железную дорогу Карс – Гюмри с выходом в страны ЕС.

Иран и Грузия на словах поддерживают проект «Перекресток мира» и договоренности по «Маршруту Трампа» как залог мира и стабильности в регионе, однако в случае его реализации

могут потерять часть своих транзитных доходов. А вот страны ЕС могут диверсифицировать импортируемые энергоносители и снизить зависимость от России и Ирана. При этом сама Россия может потерять не только потенциальные доходы от экспорта углеводородов, но и утратить часть своего влияния на энергетический рынок Европы. Пожалуй, наибольшую выгоду от реализации «Маршрута Трампа» может получить Турция, став мощным транзитным хабом.

По оценкам аналитиков, открытие «Маршрута Трампа» значительно сократит время транзита грузов через Евразию и снизит транспортно-логистические расходы на 20–30 млрд долл, а мировой товарооборот может увеличиться к 2027 г. на 50–100 млрд долл [25]. По мнению экономистов, сама Армения может получить значительные преференции в виде транзитных сборов, выйти из изоляции, что позволит увеличить ВВП страны до 30% в течение 2-х лет [11].

Таким образом, узкая полоса земли в Сюникской области Армении превратилась в арену не только регионального, но и геополитического противостояния Запад – Россия на Южном Кавказе. После Второй карабахской войны 2020 г. и начала СВО России на Украине в регионе происходит переформатирование взаимоотношений геополитических игроков, а приоритетными направлениями становятся инфраструктурные проекты, соединяющие Китай, страны Юго-Восточной Азии с Европой. Важнейшим условием реализации этих проектов является утверждение в регионе стабильности и мирной повестки, прежде всего, между двумя государствами – Азербайджаном и Арменией. Парафирование в Вашингтоне соглашения о мире между двумя странами позволяет надеяться на то, что в случае построения стабильной региональной структуры отношений с участием нескольких крупных игроков, заинтересованных в обеспечении мира, возможно постепенное превращение Южного Кавказа из зоны конфронтации в «регион-хаб».

Последние события наводят на мысль, что на Южном Кавказе происходит трансформация прежнего порядка в новый, в котором баланс сил будет определяться не только военной мощью, речь идет прежде всего, об Азербайджане, но и способностью контролировать и интегрировать в свои интересы важнейшие транспортно-логистические маршруты региона. Вашингтонские соглашения свидетельствуют не о диверсификации, а переориентации внешней политики Азербайджана и Армении в сторону США. При этом сохраняется присутствие российских пограничников на границе Армении и Ирана, остаются актуальными трехсторонние соглашения сторон с участием России и членство Армении в едином таможенном пространстве ЕАЭС.

Перспективы восстановления транспортных коммуникаций через территорию Азербайджана



связаны с рядом рисков для Армении, прежде всего военно-политического контекста. На преодоление многолетней вражды и недоверия между двумя народами потребуются длительное время и политическая воля руководителей обеих стран. Об этом красноречиво свидетельствует предварительное условие президента АР И. Алиева для подписания мирного договора – удалить из Декларации о независимости и Конституции РА всякое упоминание о Нагорном Карабахе как возможное в будущем посягательство на территориальную целостность Азербайджана.

Несмотря на то, что власти Армении считают эти претензии надуманными и рассматривают их как вмешательство во внутренние дела страны, они с 2018 г. ведут планомерную работу по подготовке общественного мнения к национальному референдуму по принятию Конституции новой, Четвертой Республики. Референдум намечен после парламентских выборов 2026 г., исход которых трудно предугадать, как, соответственно, и судьбу самого референдума и мирного договора.

Для восстановления транспортных, особенно железнодорожных, коммуникаций необходимы огромные финансовые средства, которыми Армения не располагает. Армянские железные дороги находятся в концессионном управлении ОАО «Российские железные дороги», а отношения между Ереваном и Москвой в настоящее время нестабильны. В условиях продолжающейся Специальной военной операции Россия сама ограничена свободными средствами. Поэтому весьма велик риск одностороннего выполнения условий соглашения по «Маршруту Трампа»: 43-километровая дорога, соединяющая АР с Нахичеванью, будет функционировать, а коммуникации, проходящие через территорию Азербайджана и соединяющие Армению с Россией, будут долго, в силу различных причин, оставаться заблокированными.

Всем этим обусловлена выжидательная позиция России по сохранению баланса сил и сдерживанию эскалации напряженности на Южном Кавказе. Реализация проектов повышения транспортной связности региона зависит от достижения политического консенсуса между ключевыми геополитическими акторами и восстановления взаимного доверия.

### Список литературы

1. Пылин А. Р. Международные транспортные коридоры на Южном Кавказе и их транзитный потенциал // Геоэкономика энергетики. 2018. № 4. С. 121–141.
2. Чолахян В. А. Торгово-экономические отношения между Арменией и Россией в постсоветский период // Известия Саратовского университета. Новая серия. Серия : История. Международные отношения. 2024. Т. 24, вып. 2. С. 200–209. <https://doi.org/10.18500/1819-4907-2024-24-2-200-209>
3. Бакинская Инициатива и Саммит 1998 г. // Транспортный коридор Европа – Кавказ – Азия». URL: <https://tracesea-org.org/ru/glavnaja/bakinskaja-iniciativa-i-sammit-1998-g/> (дата обращения: 12.01.2024).
4. Армения в числе других стран TRACESA подписала договор по расширению железнодорожных узлов с соседями в рамках европейской программы соседства // Информационное агентство АРКА. URL: <https://arka.am/ru/news/economy/12296/> (дата обращения: 12.01.2024).
5. В Баку состоялась встреча членов Международной ассоциации «Транскаспийский международный транспортный маршрут» // Международная ассоциация «Транскаспийский Международный Транспортный Маршрут». URL: <https://middlecorridor.com/ru/press-tsentr/novosti/04-03-2025> (дата обращения: 01.10.2025).
6. Зачем Россия за свои деньги будет достраивать железную дорогу в Иран // Сибирское информационное агентство. URL: [https://sia.ru/?section=484&action=show\\_news&id=449682](https://sia.ru/?section=484&action=show_news&id=449682) (дата обращения: 13.01.2024).
7. Железная дорога Решт – Астара изменит политику России // Информационное агентство «Регнум». URL: <https://regnum.ru/article/3664122> (дата обращения: 13.01.2024).
8. Казнить нельзя помиловать: или судьба проекта строительства железной дороги «Иран – Армения» все более туманна // Финансово-экономический портал Армении. URL: [https://finport.am/full\\_news.php?id=27882](https://finport.am/full_news.php?id=27882) (дата обращения: 12.01.2024).
9. Заявление Президента Азербайджанской Республики, Премьер-министра Республики Армения и Президента Российской Федерации // Официальный сайт Президента Российской Федерации. URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/64384> (дата обращения: 14.01.2024).
10. Путин, Алиев и Пашинян приняли заявление о Карабахе // Информационное агентство «РБК». URL: <https://www.rbc.ru/politics/11/01/2021/5ffc676f9a794718f2c0e3c6?from=copy> (дата обращения: 14.01.2024).
11. Зангезурский коридор – краеугольный камень сотрудничества на Южном Кавказе // Международный дискуссионный клуб «Валдай». URL: <https://ru.valdaiclub.com/a/highlights/zangezurskiy-koridor/> (дата обращения: 14.01.2024).
12. Алиев: при отказе Армении от Зангезурского коридора Баку не откроет границу в ином месте // Информационное агентство «ТАСС». URL: <https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/19702797> (дата обращения: 14.01.2024).
13. Зангезурский коридор: из-за чего спорят Ереван и Баку // Сетевое издание «Коммерсантъ». URL: <https://www.kommersant.ru/doc/6298724>. (дата обращения: 14.01.2024).
14. Зангезурский коридор: геополитическая артерия Южного Кавказа // Информационное агентство Eurasia Today. URL: <https://eurasiatoday.ru/zangezurskiy-koridor-geopoliticheskaya-arteriya-yuzhnogo-kavkaza/> (дата обращения: 14.01.2024).



15. Уступите дорогу: Турция принуждает Армению открыть Зангезурский коридор // Информационный портал газеты «Известия». URL: <https://iz.ru/1632326/igor-karmazin/ustupite-dorogu-turtciia-prinuzhdaet-armeniiu-otkryt-zangezurskii-koridor> (дата обращения: 12.01.2024).
16. Армения вносит изменение в соглашение с ЕИБ по строительству коридора «Север-Юг» // Финансово-экономический портал Армении. URL: [https://finport.am/full\\_news.php?id=48971](https://finport.am/full_news.php?id=48971) (дата обращения: 17.01.2024).
17. Ереван отстает в гонке за роль транспортного хаба: чем важен для Армении «Север-Юг» // Новостное агентство Sputnik Армения. URL: <https://ru.armeniasputnik.am/20221026/erevan-otstает-v-gonke-za-rol-transportnogo-khaba-chem-vazhen-dlya-armenii-sever-yug-50434299.html> (дата обращения: 18.01.2024).
18. Проект мирного договора между Арменией и Азербайджаном // Сетевое издание «Коммерсантъ». URL: <https://www.kommersant.ru/doc/7957519> (дата обращения: 28.09.2025).
19. Текст Совместной декларации по итогам встречи президента Азербайджана и премьер-министра Армении в Вашингтоне // Информационно-аналитическое агентство «Вестник Кавказа». URL: <https://vestikavkaza.ru/articles/tekst-sovmestnoj-deklaracii-po-itogam-vstreci-prezidenta-azerbajdzana-i-premer-ministra-armenii-v-vasingtone.html> (дата обращения: 26.09.2025).
20. Армения и Азербайджан не знают границ // Сетевое издание «Коммерсантъ». URL: <https://www.kommersant.ru/doc/5559485> (дата обращения: 07.10.2025).
21. Путин заявил, что Армения сама признала Карабах частью Азербайджана // Информационное агентство «ТАСС». URL: <https://tass.ru/politika/18921533> (дата обращения: 07.10.2025).
22. В Нагорном Карабахе не осталось армян, это – этническая чистка: Киракосян на суде в Гааге // Новостное агентство Sputnik Армения. URL: <https://ru.armeniasputnik.am/20231012/v-nagornom-karabakhe-ne-ostalos-armyan-eto---etnicheskaya-chistka-kirakosyan-na-sude-v-gaage-67183939.html> (дата обращения: 16.01.2024).
23. «Антитеррористическая операция» Азербайджана в Карабахе // Сетевое издание «Коммерсантъ». URL: <https://www.kommersant.ru/doc/6224102> (дата обращения: 16.01.2024).
24. Европарламент назвал уход армян из Карабаха этнической чисткой // Сетевое издание «Коммерсантъ». URL: <https://www.kommersant.ru/doc/6253987> (дата обращения: 16.01.2024).
25. *Yildiz G.* America's High-Stakes Bet On Zangezur: How A U.S.-Led Corridor Could Slash Europe's Energy Costs And Counter Russia // Forbes. URL: <https://www.forbes.com/sites/guneyyildiz/2025/07/18/americas-high-stakes-bet-on-zangezur-how-a-us-led-corridor-could-slash-europes-energy-costs-and-counter-russia/> (дата обращения: 24.03.2026).

Поступила в редакцию 09.10.2025; одобрена после рецензирования 01.12.2025; принята к публикации 20.01.2026; опубликована 30.06.2026

The article was submitted 09.10.2025; approved after reviewing 01.12.2025; accepted for publication 20.01.2026; published 30.06.2026