



ЦЕНТР
АНАЛИЗА
МЕЖДУНАРОДНЫХ
ОТНОШЕНИЙ

АНАЛИЗ

Геополитика транспортной силы: почему Азербайджан обладает преимуществом

Фуад Абдуллаев

📍 ул. Мирза Ибрагимова 8, Баку, Азербайджан, AZ1005

📞 (+994 12) 596-82-39, (+994 12) 596-82-41

🌐 E-mail: www.aircenter.az, info@aircenter.az

ИЮЛЬ 2026

Геополитика транспортной силы: почему Азербайджан обладает преимуществом

Введение

Геоэкономический ландшафт Южного Кавказа переживает этап глубокой трансформации на фоне перестройки глобальных цепочек поставок. В регионе, расположенном на пересечении транспортных коридоров Восток-Запад и Север-Юг, усиливается конкуренция за статус ключевого транзитного узла. Продвигаемый руководством Армении проект «Перекресток мира» (Crossroads of Peace) демонстрирует стремление Еревана выступить активным участником региональных проектов и снизить растущий геополитический вес Азербайджана. Однако анализ существующей инфраструктуры показывает, что возможности Армении по интеграции в региональные проекты в условиях этой конкуренции сталкиваются с серьезными структурными, географическими, климатическими и финансовыми ограничениями. Более того, реальная эффективность и устойчивость инициатив, которые Ереван пытается создать с нуля, в фундаментальном смысле зависят от уже функционирующей инфраструктурной конфигурации Азербайджана.

Инфраструктурное доминирование Азербайджана и уровень готовности

В транзитной конкуренции важнейшим фактором являются время и наличие уже действующей инфраструктуры. В отличие от Армении, Азербайджан не создает региональные маршруты с нуля. На сегодняшний день как транспортный коридор Север-Юг, так и маршрут Восток-Запад уже активно функционируют через территорию Азербайджана. Согласно официальной статистике, в 2025 году¹ объем грузоперевозок по транспортному коридору Восток-Запад составил 16 909,8 тыс. тонн, в том числе по транспортному коридору Европа-Кавказ-Азия - 8 173,2 тыс. тонн, по международному транспортному коридору Север-Юг - 9 289,0 тыс. тонн, по транспортному коридору Северо-Запад - 5 804,8 тыс. тонн, а по транспортному коридору Юго-Запад - 533,6 тыс. тонн. Таким образом, Баку лишь совершенствует и расширяет уже действующую транспортную сеть, учитывая растущий мировой спрос на грузоперевозки.

Азербайджан не ограничивается формированием значительного транзитного преимущества на маршруте Восток-Запад (Средний коридор) посредством железной дороги Баку-Тбилиси-Карс (БТК) и Бакинского международного морского торгового порта Алят. Важно отметить, что железнодорожная линия

¹ <https://stat.gov.az/news/index.php?lang=en&id=6615>

БТК была введена в полномасштабную эксплуатацию² 2 июня, что, как ожидается, увеличит грузоперевозки по Транскаспийскому международному транспортному маршруту и укрепит роль Азербайджана как ключевого транзитного узла между Центральной Азией и Европой. В результате проведенных работ годовая грузоподъемность терминала БТК увеличилась с 1 миллиона тонн до 5 миллионов тонн. Также в настоящее время ведутся³ работы по расширению Бакинского порта Алят с целью доведения его пропускной способности с 15 миллионов до 25 миллионов тонн.

Помимо этого одновременно страна вышла на завершающий этап создания стратегически важной автомобильной инфраструктуры в рамках Международного транспортного коридора Север-Юг. Следует отметить, что завершена⁴ модернизация стратегической 508-км трассы «Шелкового пути» от Баку до госграницы с Грузией, модернизирована стальная магистраль от Баку до Карса, введена в строй современная автомобильная дорога от Алята до Астары, а оттуда до государственной границы с Ираном протяженностью 204 км. Три года, как введена в эксплуатацию новая скоростная автомагистраль от поселка Гаджи Зейналабдина Тагиева до Губы и границы с Россией длиной 152 км. Практически на всем протяжении автомагистрали существующая дорожная инфраструктура была реконструирована и приведена в соответствие с современными международными стандартами. Дорога расширена до четырех полос движения и оснащена необходимой транспортной инфраструктурой. В результате сформированная по всей территории страны современная высокоскоростная транспортная артерия обладает потенциалом обеспечивать бесперебойные и интенсивные грузоперевозки 365 дней в году.

Одновременно продолжаются интенсивные работы по модернизации железнодорожной инфраструктуры международного транспортного коридора Север-Юг. Цель состоит в завершении⁵ этого процесса к концу 2028 года и поэтапном увеличении годовой пропускной способности данного участка коридора в обозримой перспективе до 5 миллионов тонн, а в дальнейшем до 15 миллионов тонн. Следует отметить, что протяженность железнодорожной линии, проходящей по территории Азербайджана в рамках данного коридора, составляет 511 километров. В частности, железнодорожный сегмент, соединяющий российскую границу с иранской и являющийся основной частью коридора, уже введен в эксплуатацию. Параллельно завершение строительства железной дороги Решт-Астара на территории Ирана позволит закрыть последнее недостающее звено Международного транспортного коридора

² <https://azertag.az/ru/xeber/zheleznodorozhnaya liniya baku tbilisi kars vvoditsya v ekspluatatsiyu posle modernizatsii-4234215>

³ <https://ru.trend.az/azerbaijan/politics/4107179.html>

⁴ <https://br.az/politics/108405/nezamenimyy-transportnyy-centr/>

⁵ <https://e-qanun.az/framework/58963>

Север-Юг, что еще больше укрепит глобальные транзитные возможности Азербайджана и превратит его в практически безальтернативный маршрут для мировых логистических операторов.

Асимметричное сравнение коридоров Север-Юг

Даже в случае завершения строительства армянского автомобильного коридора «Север-Юг», который должен соединить юг Армении с границей Грузии, сопоставить его функциональные и экономические показатели с аналогичным коридором в Азербайджане невозможно. Хотя нельзя полностью исключать, что армянский маршрут сможет функционировать в пределах ограниченной пропускной способности, перед ним стоят два фундаментальных препятствия, несовместимых с современными стандартами глобальной логистики.

1. Отсутствие железнодорожной инфраструктуры. Внутренний маршрут Армении основан исключительно на автомобильном транспорте. В современной мировой логистике эффективность перевозок больших объемов грузов на дальние расстояния определяется наличием железнодорожной инфраструктуры. Из-за сложного горного рельефа Армении и астрономической стоимости проекта строительство железной дороги до иранской границы остается практически нереализуемым. Более того, даже проекты восстановления существовавших ранее железнодорожных линий Садарак-Ерасх и Иджеван-Газах в настоящее время сталкиваются с серьезными правовыми и организационными проблемами.⁶ Поскольку железные дороги Армении находятся⁷ в концессионном управлении ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» (ЮКЖД), дочерней компании ОАО «Российские железные дороги», возможности Еревана по самостоятельному развитию и управлению железнодорожной инфраструктурой существенно ограничен.⁸ Поэтому планы строительства с нуля, комплексной модернизации существующей железнодорожной инфраструктуры, а также создания новой железнодорожной линии в рамках коридора «Север-Юг» на территории Армении в обозримом будущем представляются мало реалистичными. А коридор, полностью зависящий от автомобильного транспорта, не способен конкурировать с железнодорожной сетью Азербайджана ни по себестоимости перевозок, ни по объемам транспортировки грузов.

⁶ <https://arm.sputniknews.ru/20260128/meng-erkatughin-eng-kvorcnelu-masnagety-ghazakhijevan-gtsi-masin-97941562.html>

⁷ <https://news.am/ru/news/940566>

⁸ <https://www.azatutyun.am/a/rousastany-kbanaktsi-hayastani-het-eraskhi-ou-akhouriki-hatvatsneroum-erkatoughin-verakangelou-hamar/33676328.html>

2. Суровые климатические условия и топографические риски. Внутренний транзитный маршрут Армении проходит через высокогорный рельеф⁹ и сложные горные перевалы. Зимний климат региона отличается чрезвычайной суровостью, обильными снегопадами и сильными морозами.¹⁰ Мощные снежные лавины, гололед и густые туманы на горных перевалах зимой нередко приводят к полному закрытию автомобильных дорог на протяжении нескольких недель.¹¹ Таким образом, принцип своевременной доставки, являющийся ключевым требованием глобальных цепочек поставок, оказывается заложником также климатического фактора.¹² На фоне транзитных маршрутов Азербайджана, проходящих преимущественно по равнинной местности с умеренными климатическими условиями, армянские дороги, подверженные сезонным перебоям, представляют собой значительный риск для международных логистических операторов.

Геополитический парадокс инициативы «Перекресток мира» и зависимость от Азербайджана

Продвигаемый политическим руководством Армении проект «Перекресток мира» по своей сути направлен на снижение геополитического и геоэкономического преимущества Азербайджана в регионе и создание альтернативной привлекательности для Еревана посредством обхода сформированных Баку региональных проектов. Однако экономическая и географическая анатомия проекта демонстрирует совершенно противоположную картину. Транзитное будущее Армении как сегодня, так и в стратегической перспективе полностью зависит от Азербайджана. Эта зависимость проявляется в нескольких ключевых аспектах.

- **Решающая роль Азербайджана в открытии коммуникаций.**

Большинство маршрутов, предлагаемых Арменией для превращения страны в региональный транспортный узел, проходят или непосредственно связаны с территорией Азербайджана, открытие которых возможно исключительно с согласия Азербайджана. Например, геоэкономическая логика проекта «Перекресток мира» также содержит внутреннее противоречие. Для полноценного функционирования восточно-западного направления (Срединного коридора) ключевым звеном остаётся Азербайджан, а не Армения, как она это представляет.

⁹ https://edrc.am/old/images/National_Strategies/Industrial/transport_strategy_2020.pdf

¹⁰ <https://verelq.am/hy/armenia/show/97978>

¹¹ <https://news.am/hy/news/928605>

¹² <https://www.ritmurasia.ru/news--2026-01-26--eksperty-ocenili-logisticheskie-riski-armenii-sboi-cherez-iran-i-alternativa-cherez-azerbajdzhan-85451>

Так, через территорию Азербайджана уже проходят как железнодорожные, так и автомобильные маршруты, соединяющие Центральную Азию с Европой. На направлении Север-Юг ситуация лишь частично отличается. Если автомобильное сообщение теоретически может осуществляться через территорию Армении, то железнодорожная составляющая этого коридора без Азербайджана и Нахчывана в обозримой перспективе не имеет практической реализации ввиду отсутствия соответствующей инфраструктуры. Более того, даже в случае создания транспортного сообщения по линии Север-Юг с дальнейшим выходом на Турцию его функционирование невозможно без окончательной нормализации армяно-турецких отношений, поскольку Анкара неоднократно заявляла открытие государственной границы с подписанием всеобъемлющего мирного соглашения между Арменией и Азербайджаном. В результате проект «Перекресток мира» подтверждает, что реализация большинства его ключевых транспортных направлений прямо или косвенно обусловлена участием Азербайджана и достижением устойчивого регионального мира. Без стратегического одобрения официального Баку «Перекресток мира» остается лишь региональной схемой на бумаге.

- **Финансовая и институциональная блокада.**

Масштабные проекты дорожного строительства в Армении зависят от темпов финансирования со стороны международных доноров, таких как Азиатский банк развития, Европейский инвестиционный банк и другие. Вместе с тем международные инвесторы не проявляют заинтересованности в вложении миллиардов долларов в высокорискованную горную инфраструктуру Армении до подписания окончательного и юридически устойчивого мирного соглашения в регионе, особенно без полной нормализации отношений с Азербайджаном. Следовательно, даже финансовые потоки проекта косвенно зависят от динамики мирного процесса с Азербайджаном.

- **Ограничения в сфере собственности и управления.**

Существующая железнодорожная сеть Армении до 2038 года находится под управлением ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога», принадлежащего России. На фоне такой институциональной зависимости Армения не может выступать в качестве самостоятельной логистической платформы и конкурировать с транспортной сетью Азербайджана, основанной на гибкой модели государственного управления. Любая интеграция Армении в региональные транспортные маршруты в конечном итоге будет вынуждена соответствовать

условиям, сформированным региональными центрами силы, прежде всего Баку.

Заключение

Стратегия Армении по конкуренции с Азербайджаном в сфере региональных транспортных проектов оказалась в стратегическом тупике вследствие фундаментальных структурных, климатических и географических ограничений. Просто по фактическим данным в настоящее время именно Азербайджан является центром, через который уже бесперебойно функционируют и продолжают расширяться маршруты Восток-Запад и Север-Юг. Сложный рельеф, климатические риски, отсутствие железнодорожной инфраструктуры, а также тот факт, что потенциальная линия Садарак-Ерасх также неизбежно должна проходить через Нахчыван, делают создаваемый Ереваном транспортный коридор полностью зависимым от Азербайджана.

Проект «Перекресток мира» не обладает потенциалом изменить направления глобальных логистических потоков. В лучшем случае он может стать небольшим локальным ответвлением уже сформированной и совершенствуемой Азербайджаном глобальной транспортной архитектуры. В обозримом будущем отсутствуют какие-либо объективные экономико-географические предпосылки для изменения этой модели зависимости, а единственный транзитный шанс Армении заключается в принятии условий и объективных реалий, сформированных Азербайджаном.

Автор: Фуад Абдуллаев, ведущий Советник Центра анализа международных отношений