

ISSN 1829 – 0043

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՃԱՐՏԱՐԱԳԻՏԱԿԱՆ ԱԿԱԴԵՄԻԱՅԻ

**ԼՐԱԲԵՐ**

ԳԻՏԱՏԵԽՆԻԿԱԿԱՆ ՀՈԴՎԱԾՆԵՐԻ  
ԺՈՂՈՎԱԾՈՒ

**ВЕСТНИК**

**ИНЖЕНЕРНОЙ АКАДЕМИИ АРМЕНИИ**

**СБОРНИК НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКИХ  
СТАТЕЙ**

**PROCEEDINGS**

**OF ENGINEERING ACADEMY OF ARMENIA**

**SCIENTIFIC AND TECHNOLOGICAL  
COLLECTED ARTICLES**

**XVI**

**ՀԱՏՈՐ TOM VOLUME**

**№ 1**

**ԵՐԵՎԱՆ ЕРЕВАН YEREVAN**

**2019**

УДК 330.3

ВОЕННО-ИНЖЕНЕРНЫЕ ПРОБЛЕМЫ И  
ПОЛИТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ  
КОЛЛЕКТИВНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

В.С. Давтян

ВОЗМОЖНОСТИ ПОСТАВОК ЭНЕРГЕТИЧЕСКОГО УГЛЯ ИЗ РЕСПУБЛИКИ  
АРЦАХ В АРМЕНИЮ В КОНТЕКСТЕ УГРОЗ НАЦИОНАЛЬНОЙ  
БЕЗОПАСНОСТИ

*Представлены концептуальные основы развития энергетического и энерготранспортного развития Республики Арцах посредством перманентного углубления экономического сотрудничества с Республикой Армения. В качестве научной платформы для обоснования данного подхода выбрана теория неофункционализма. Рассмотрены основные проблемы поставок энергетического угля из Республики Арцах в Армению. Указаны основные экономические и политические предпосылки для реализации поставок. Определены ключевые факторы, помешавшие осуществлению поставок арцахского угля на Ереванскую ТЭС в 2013 г. Выявлено, что после решения Правительства Армении приступить к реализации проекта последовала бурная реакция ряда гражданских институтов, утверждавших, что использование угля на ТЭС приведет к удвоению выбросов углекислого газа в атмосферу. Проанализированы основные транспортно-логистические проблемы осуществления поставок.*

**Ключевые слова:** Арцах, Армения, уголь, энергетика, ТЭС, транспорт, логистика.

Проблемы суверенитета и институционального строительства напрямую сопряжены с проблемами экономической безопасности Республики Арцах и особенно таких ее составляющих, как энергетика и энерготранспортные коммуникации, комплексное развитие которых является важным условием полноценного и безопасного функционирования государства. Это ключевые отрасли экономики, имеющие неоспоримое значение как для внутригосударственного развития, так и для формирования предпосылок международной интеграции. При этом степень суверенности государства напрямую влияет на эффективность его вовлечения в систему логистических коммуникаций, что особенно проявляется при экспортно-импортных операциях или привлечении иностранных кредитов и инвестиций для развития данных отраслей.

Одновременно коммуникационная ограниченность Арцаха отражается на обеспечении экономической безопасности государства, а следовательно, отрицательно влияет на функционирование государственных институтов и системы национальной безопасности. Это делает государство более уязвимым, препятствуя полноценному развитию внутренних инфраструктур согласно международным нормам и, как следствие, обеспечению достаточного уровня безопасности при их эксплуатации. В целом можно констатировать, что уровень суверенности и наличие эффективно эксплуатируемых и безопасных стратегических инфраструктур во многом являются взаимосвязанными явлениями, и их конвергентное развитие может положительно сказаться на уровне не только экономической, но и национальной безопасности государства, усиливая его суверенность. Такой подход вполне вписывается в предлагаемый нами тезис о том, что признание суверенитета Арцаха со стороны международного сообщества во многом должно быть следствием внутреннего институционального и экономического развития республики. Таким образом, возможности становления Арцаха в качестве энергетически самодостаточного государства (что представляется возможным, принимая во внимание богатые гидроэнергетические ресурсы республики), а также перспективы развития энерготранспортных коммуникаций с Арменией могут стать локомотивом обеспечения экономической безопасности Арцаха и, следовательно, сформировать необходимое представление о нем в международном политическом дискурсе.

Данный подход вполне вписывается в теорию *неофункционализма*, отстаивающую ту позицию, что межгосударственные отношения должны быть перестроены так, чтобы “вертикальную” территориальную замкнутость заменить на действенные “горизонтальные” структуры, администрация которых будет регулировать межгосударственное сотрудничество в конкретных, в частности, экономических сферах. Как пишет П.А. Цыганков, “международная среда претерпит глобальные изменения, благодаря которым солдаты и дипломаты уступят место

администраторам и техникам, отношения между канцеляриями – прямым контактам между техническими администрациями, а защита суверенитетов – прагматичному решению конкретных вопросов” [1]. В целом, в рамках теории неофункционализма постулируется, что выгода от сотрудничества в одной области неизбежно становится мотиватором для обеспечения интеграции в других областях, в том числе в сфере политики. Данный подход может послужить концептуальной основой для обеспечения институционального развития Республики Арцах посредством перманентного углубления экономического сотрудничества с Арменией в сфере энергетики и энерготранспортных коммуникаций.

### **Возможности импорта арцахского угля в Армению**

Важной попыткой диверсификации энергосистемы Армении стала инициатива Правительства Республики Армения по импорту энергетического угля из Республики Арцах в качестве топлива для третьего в стране по установленной мощности энергообъекта – Ереванской ТЭС. В 2011-2012 гг. в Армении ожидалось повышение цен на поставляемый российский природный газ со 180 до 189 *долл. США* за 1000 *куб.м.* Как известно, до этого, в 2008 г., цена на газ для армянского рынка составляла 154 *долл. США*. Учитывая экономические риски, формируемые в теплоэнергетике страны в условиях повышения тарифов на природный газ, диверсификация отрасли посредством поставок арцахского угля стала рассматриваться в качестве приоритетного направления.

Согласно утвержденной в 2013 г. правительством Арцахской Республики программе, направленной на исследование недр, было запланировано формирование так называемого геологического фонда, а также кадастра месторождений полезных ископаемых [2].

Геологические исследования показывают, что на территории Арцаха имеются некоторые виды твердых топливных полезных ископаемых и, в частности, уголь. Запасы последнего оцениваются до 15 *млн т* (группа месторождений Магавуз, Мартакертская область). Также проводится геологоразведка на территории сел Нарешат и Колатак. Что касается жидких и газообразных видов топлива, то в настоящее время проводится исследование недр в районе Мартакерт-Мартуни-Гадрут, а также Гадрут-Кашатах [3]. Планировалось, что оба блока Ереванской ТЭС будут эксплуатироваться на магавузском угле, ежедневно сжигая до 2 *тыс. т* угля. Ожидалось, что обнаруженных на месторождениях запасов хватит ТЭС на 5,5 лет.

Для поддержания проекта в феврале 2012 г. Правительство Армении приняло решение об освобождении компании “Гана-Транс” от выплаты НДС. В свою очередь, указанная компания обязалась в целях поставок угля из Арцаха до железнодорожной станции Варденис в Армении закупить 40 грузовых машин.

В октябре 2012 г. первая партия арцахского угля (26 вагонов по 60 *т*) была поставлена на Ереванскую ТЭС. Предполагалось, что до конца 2012 г. на ТЭС будет поставлено до 700 *тыс. т* угля, а в 2013 г. этот показатель достигнет 1,5 *млн т*. Однако очень скоро этот проект, нацеленный, с одной стороны, на диверсификацию армянской теплоэнергетики, с другой – на поддержку непризнанного Арцаха, был приостановлен. Консервация проекта была связана с двумя факторами:

1. На Ереванской ТЭС никогда не производилась электроэнергия с использованием угля, а сама водоугольная технология для станции нова.
2. После решения Правительства Армении приступить к реализации проекта последовала бурная реакция ряда гражданских институтов, утверждавших, что использование угля на ТЭС приведет к удвоению выбросов углекислого газа в атмосферу.

Как первый, так и второй факторы, безусловно, повлияли на консервацию проекта, однако, изучая вопрос в геополитическом ключе, следует отметить, что именно в рассматриваемый период власти Армении сделали выбор в пользу евразийской интеграции, а в 2013 г. они официально заявили об этом. Членство Армении в ЕАЭС позволило значительно снизить тарифы на природный газ для армянского рынка – со 189 *долл. США* в 2013 г. до 150 *долл. США*.

Наряду с этим важно констатировать, что это членство открывает для Арцаха дополнительные возможности, так как позволяет активизировать товарооборот и привлечь инвесторов. Следует отметить, что за последние три года экспорт в Россию из Армении, состоящий в основном из продукции сельского хозяйства и пищевой промышленности, вырос на

87%. Товарооборот между двумя странами вырос более чем на 10% [4], что, разумеется, было обеспечено в том числе торговой активностью Арцаха. Как пишет армянский экономист Т. Манасерян, в процессе евразийской интеграции "...немаловажен вопрос Нагорного Карабаха, который де-факто является частью Армении, и со вступлением последней в союз она фактически выйдет на новый, огромный рынок. Было бы желательно, чтобы Нагорный Карабах также вступил в ЕврАзЭС как самостоятельный субъект, что также положительно повлияет на разрешение данного конфликта с Азербайджаном, особенно, если последний также присоединится к указанной форме экономической интеграции" [5].

### **Транспортно-логистические проблемы поставок арцахского угля в Армению**

Несмотря на то, что вышеуказанный проект не был реализован, тем не менее арцахский энергетический уголь следует рассматривать в качестве потенциального и стратегически важного направления диверсификации энергетической системы Армении. Разумеется, для полноценного использования этого потенциала необходимы соответствующие транспортные инфраструктуры. В настоящее время между Республикой Арцах и Арменией не действует железнодорожное сообщение, поэтому, при необходимости, уголь должен поставляться автомобильным транспортом на железнодорожный узел г. Варденис на севере Армении и оттуда по железной дороге – до Ереванской ТЭС. Длительное время автомобильная дорога, связывающая Армению с Арцахом (Варденис-Мартакерт), находилась в неудовлетворительном состоянии, и основная дорога, связывающая две армянские республики, проходила через Лачинский коридор.

Важными показателями социально-экономического развития территории являются уровень ее транспортной обеспеченности, состояние, плотность и конфигурация дорожной сети. Единственная железная дорога – Агдам-Степанакерт, функционирующая в Нагорном Карабахе в советский период, имеющая протяженность 18 км, располагала небольшим удельным весом в общем объеме грузовых перевозок. Основным видом транспорта являлся автомобильный. Главными дорогами, пересекающими территорию Нагорного Карабаха, были Евлах-Лачин и Евлах-Кельбаджар. Они имели союзно-республиканское значение и находились в более или менее удовлетворительном состоянии. В крайне плохом состоянии находились местные дороги, не говоря уже о том, что многие села вообще не имели непосредственной транспортной связи с районными и областными центрами. Дорожная сеть была построена таким образом, чтобы эта связь осуществлялась через соседние районы, расположенные за пределами автономной области. Была искусственно затруднена транспортная связь Нагорного Карабаха с Армянской ССР, хотя их разделял коридор шириной в 7 км. В условиях крайне плохого состояния этого участка дороги автомашины из Нагорного Карабаха в Армянскую ССР и обратно вынуждены были проезжать сотни километров по территории Азербайджанской ССР через Казах-Кировабад-Евлах-Агдам [6].

В результате Нагорный Карабах имел крайне слабые экономические связи с другими республиками СССР и, особенно, с Армянской ССР. По данным азербайджанской прессы, в экономических связях Нагорного Карабаха доля оборота с Грузинской и Армянской ССР составляла лишь 2%. На долю Армянской ССР приходилось всего 0,3% общей стоимости вывоза из области и 1,4% ввоза в область. Как было отмечено на заседании Президиума Верховного Совета СССР, связи Нагорного Карабаха даже с районами Азербайджана деформированы и не имеют взаимовыгодного характера [6].

Сложилась ситуация, когда карабахские армяне не могли полноценно использовать уже имеющуюся транспортную инфраструктуру, особенно с целью развития торговых связей с Армянской ССР. В частности, чтобы осуществить перевозку грузов или пассажиров из Нагорного Карабаха в Армянскую ССР, вместо 10-15 км надо было проехать более чем 400-километровую дорогу, пролегающую по территории Азербайджана. Таким образом, лачинский отрезок дороги годами не ремонтировался, в то время как для армян Нагорного Карабаха эта дорога имела как экономическое, так и морально-психологическое значение.

Осознавая стратегическое, политико-экономическое значение Лачинского коридора, после его освобождения армянской стороной проводилась политика его скорейшей реконструкции и восстановления исторической сухопутной связи между двумя армянскими государствами. Со взятием Лачинского коридора была прорвана блокада Карабаха и образован коридор в Армению, открывший возможности для военной и гуманитарной помощи. Отметим, что в октябре 1992 г. Азербайджаном была предпринята военная операция по возвращению контроля над коридором, которая закончилась полным провалом [7].

До освобождения Лачинского района Нагорный Карабах пребывал в условиях жесточайшей экономической блокады. Было прекращено электро- и газоснабжение. Единственным и весьма опасным способом переправки в Карабах необходимых продуктов питания, лекарств и т.д. были авиаперевозки с применением многоцелевых вертолетов “Ми-8” и приспособленных для грузоперевозок пассажирских самолетов “ЯК-40” и “АН-2” [8].

Эскалация Карабахского конфликта в апреле 2016 г. подчеркнула необходимость модернизации второй дороги, связывающей две армянские республики. В результате реализации решения Правительства РА, принятого на следующий день после устной договоренности о перемирии с Азербайджаном, на ремонт дороги Варденис-Мартакерт было выделено 2 млн долл. США. Уже в августе 2017 г. дорога была сдана в эксплуатацию, что позволило сократить путь из Армении в Арцах более чем на 20 км. Ввиду того, что строительство дороги было сопряжено с уже реализуемой программой восстановления автомобильной дороги Мартуни-Варденис-Сотк на территории Армении в рамках кредитных средств Всемирного Банка, сдача инфраструктуры в эксплуатацию стала важным этапом повышения транспортной безопасности не только Арцаха, но и Армении [9].

## Выводы

1. Возможности становления Арцаха в качестве энергетически самодостаточного государства (что представляется возможным, принимая во внимание богатые гидроэнергетические ресурсы республики), а также перспективы развития энерготранспортных коммуникаций с Арменией могут стать локомотивом обеспечения экономической безопасности Арцаха и, следовательно, сформировать необходимое представление о нем в международном политическом дискурсе.
2. Диверсификацию энергосистемы Армении следует рассматривать также в контексте наращивания энергетического потенциала Республики Арцах. В Республике Арцах прогнозируется избыток электроэнергии, что, в свою очередь, можно рассматривать в качестве потенциального экспортного направления. Если в советские годы развитие энерготранспортной инфраструктуры Арцаха блокировалось со стороны Азербайджанской ССР, то сегодня проблемы экспорта, прежде всего, связаны со статусом Арцаха как непризнанного государства, осуществляющего внешнюю торговлю через зарегистрированные в Армении юридические лица. С другой стороны, необходимо принять во внимание также наличие в Арцахе запасов энергетического угля, пробные поставки которого в Армению хотя и потерпели неудачу, однако в будущем могут быть возобновлены при разработке новой модели развития армянской энергетики.

## Литература

1. Теория международных отношений: Хрестоматия / Сост., науч. ред. и коммент. **П.А. Цыганков**. – М.: Гардарики, 2003. – 400 с.
2. Программа правительства НКР о проведении мероприятий по исследованию недр в 2013 г. // <http://mnp.nkr.am/images/tsragrer/ynd.pdf>
3. Министерство по охране природы и полезным ископаемым: Справка о полезных ископаемых в НКР // [http://mnp.nkr.am/index.php?option=com\\_content&view=article&id=120&Itemid=120](http://mnp.nkr.am/index.php?option=com_content&view=article&id=120&Itemid=120)
4. Официальный сайт Евразийской комиссии // [www.eurasiancommission.org](http://www.eurasiancommission.org)
5. **Манасерян Т.** Присоединение Армении к ЕВРАЗЭС: миф и реалии // [http://www.soyuzinfo.am/rus/analytics/detail.php?ELEMENT\\_ID=216](http://www.soyuzinfo.am/rus/analytics/detail.php?ELEMENT_ID=216)
6. **Валесян Л.А., Мурадян Ю.А.** О некоторых итогах и проблемах экономического развития Нагорного Карабаха // Вестник общественных наук АН Армянской ССР // <file:///C:/Users/Usset/Desktop/1989-5%25283%2529.pdf>
7. **Жирохов М.А.** Семени распада: войны и конфликты на территории бывшего СССР. – СПб.: БХВ-Петербург, 2012. – 688 с.
8. 22 года тому назад была прервана блокада НКР // [www.panarmenian.net/rus/details/178993/](http://www.panarmenian.net/rus/details/178993/)

9. **Давтян В.С., Арутюнян А.Р., Самвелян Л.Э.** Внешнеторговые проблемы НКР в условиях транспортной блокады // 21-й век: Информационно-аналитический журнал. – Ереван, 2017. – 3 (44). - С. 80-91.

10.04.2019.

#### Վ.Ս. Դավթյան

### ԱՐՑԱՍԻ ԿԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅՈՒՆԻՑ ԿԱՅԱՍՏԱՆ ԷՆԵՐԳԵՏԻԿ ԱԾԽԻ ՆԵՐԿՐՄԱՆ ԸՆԴՀԱՆՍՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԸ ԱԶԳԱՅԻՆ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅԱՆ ՍՊԱՌՆԱԼԻՔՆԵՐԻ ԿԱՄԱՏԵՔՍՈՒՄ

Ներկայացվել են Արցախի Հանրապետության էներգետիկ եւ էներգատրանսպորտային զարգացման հայեցակարգային հիմքերը Հայաստանի Հանրապետության հետ տնտեսական համագործակցության շարունակական խորացման միջոցով: Որպես այդ մոտեցման գիտական հիմք ընտրվել է նեոֆունկցիոնալիզմի տեսությունը: Տրվել են Արցախի Հանրապետությունից Հայաստան էներգետիկ ածխի ներկրման հիմնական խնդիրները: Բացահայտվել են ներկրման իրականացման հիմնական տնտեսական և քաղաքական նախադրյալները: Ներկայացվել են 2013թ. Երևանի ՋԷԿ իրականացված Արցախի ածխի մատակարարման նախագծի կասեցման հիմնական պատճառները: Վերլուծվել են մի շարք բնապահպանական կազմակերպությունների հայտարարությունները, համաձայն որոնց ՋԷԿ-ում ածխի օգտագործումը կկրկնապատկի ածխաթթու գազի արտանետումները: Ուսումնասիրվել են արցախյան ածխի մատակարարման հիմնական տրանսպորտային և լոգիստիկ խնդիրները:

**Առանցքային բառեր.** Արցախ, Հայաստան, ածուխ, էներգետիկա, ջերմային կայաններ, տրանսպորտ, լոգիստիկա:

V.S. Davtyan

### OPPORTUNITIES FOR SUPPLY OF ENERGY COAL FROM THE REPUBLIC OF ARTSAKH TO ARMENIA IN THE CONTEXT OF THREATS TO NATIONAL SECURITY

*The conceptual foundations of the development of the energy and energy transportation development of the Artsakh Republic through the permanent development of economic cooperation with the Republic of Armenia are presented. The theory of neofunctionalism was chosen as the scientific basis for substantiating this approach. The main problems of the supply of energy coal from the Republic of Artsakh to Armenia are considered. The main economic and political prerequisites for the implementation of supplies are identified. The key factors that prevented the supply of Artsakh coal to the Yerevan TPP in 2013 were identified. It was revealed that after the decision of the Armenian government to launch the project, a number of civilian institutions reacted violently, claiming that using coal at TPPs would double the carbon dioxide emissions in the atmosphere. The main transport and logistics problems of supply are analyzed.*

**Keywords:** Artsakh, Armenia, coal, energy, thermal power plants, transport, logistics.

**Давтян Ваге Самвелович** – кандидат политических наук, доцент Российско-Армянского университета, президент НПО “Институт энергетической безопасности”