

**ВАГЕ ДАВТЯН**

**ГЕОПОЛИТИЧЕСКОЕ ИЗМЕРЕНИЕ  
ЭНЕРГЕТИЧЕСКОЙ И  
ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ  
АРМЕНИИ**

**Ереван 2019**

УДК 32:351/354  
ББК 66.0+67.401.212  
Д 136

**Рекомендовано к печати Ученым советом  
Ереванского государственного университета языков  
и социальных наук им. В. Брюсова**

*Исследование проведено в рамках проекта “Центр перспективных исследований и инициатив” Комитета по науке МОНКС РА*

Под общей редакцией д.полит.н., профессора Т.С. Торосяна

**Рецензенты:** д. полит.н., профессор Г.С. Котанджян, д. полит.н., профессор Т.Т. Кочарян, д. полит.н., профессор А.П. Енгоян, д. ист.н., профессор В.В. Дегоев, д. ист.н., профессор А.Б. Крылов, д. экон.н., профессор Ю.В. Вертакова.

**Давтян В.С.**

Геополитическое измерение энергетической и транспортно-логистической безопасности Армении: Монография / В.С. Давтян. – Ер.: Изд-во ЕГЛУ, 2019. – 389 с.

Книга посвящена вопросам энергетической и транспортно-логистической безопасности Армении в условиях наблюдающихся геополитических трансформаций на Южном Кавказе. Особое внимание уделено проблемам диверсификации энергетической и транспортно-логистической систем Армении в контексте вызовов интеграции в международные коммуникационные коридоры. Выявлены основные тенденции и проблемы указанных систем с определением наиболее эффективных методов повышения их безопасности и обеспечения эффективности функционирования. Книга предназначена для научных работников, специалистов в области национальной безопасности, мировой политики, международных отношений, занимающихся проблемами энергетической и транспортно-логистической безопасности, а также для всех тех, кто интересуется данной проблематикой.

УДК 32:351/354  
ББК 66.0+67.401.212

ISBN 978-9939-0-3216-0

© Давтян В. С., 2019

## СОДЕРЖАНИЕ

Список сокращенных слов и аббревиатур.....	6
Введение.....	8

### **ГЛАВА 1. ЭНЕРГЕТИЧЕСКАЯ И ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ КАК СТРАТЕГИЧЕСКИЙ РЕСУРС ГОСУДАРСТВА: ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ИССЛЕДОВАНИЯ.....12**

1.1. Энергетическая и транспортная безопасность: дефиниция понятий.....	12
1.2. Концептуальные основы исследования проблем энергетической и транспортной безопасности.....	31
1.3. Энергетическая безопасность государства в системе глобальной энергетической безопасности.....	45
1.4. Внешняя энергетическая политика государства .....	55

### **ГЛАВА 2. ЭНЕРГЕТИЧЕСКИЕ И ТРАНСПОРТНО - ЛОГИСТИЧЕСКИЕ КОММУНИКАЦИИ НА ЮЖНОМ КАВКАЗЕ.....64**

2.1. Южный Кавказ в центре логистических интересов региональных и мировых держав.....	64
2.2. Особенности реализации энергетических и транспортных коридоров на Южном Кавказе.....	74
2.3. Интеграционный потенциал энергетической базы Азербайджана..	77
2.4. Транспортно-логистическая политика Азербайджана: “железнодорожная дипломатия”.....	82
2.5. Интеграционные возможности грузинской энергосистемы.....	85
2.6. Транзитные возможности грузинской транспортной системы.....	90
2.7. Влияние транспортно-логистических проблем Абхазии на формирование региональных коридоров.....	95
2.8. Европейская энергетическая хартия как инструмент стимулирования энергетической и транспортной интеграции на Южном Кавказе....	98

**ГЛАВА 3. ОБЕСПЕЧЕНИЕ ЭНЕРГЕТИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ  
АРМЕНИИ В КОНТЕКСТЕ ИНТЕГРАЦИИ В МЕЖДУНАРОДНЫЕ  
ЭЛЕКТРОЭНЕРГЕТИЧЕСКИЕ И ГАЗОТРАНСПОРТНЫЕ  
КОРИДОРЫ.....105**

- 3.1. Особенности функционирования системы энергетической безопасности Армении..... 105
- 3.2. Предпосылки формирования избыточной энергосистемы Армении..... 110
- 3.3. Вызовы и угрозы энергетической безопасности Армении на современном этапе..... 122
- 3.4. Возможности экспорта армянской электроэнергии через электроэнергетический коридор “Север-Юг” .....130
- 3.5. Проблемы функционирования Армянской АЭС как гаранта энергетической безопасности Армении.....144
- 3.6. Теплоэнергетический комплекс Армении в зоне интересов российского капитала..... 164
- 3.7. Газопровод “Иран-Армения” и проблемы интеграции Армении в региональные газотранспортные коридоры.....173
- 3.8. Особенности формирования цен на поставляемый в Армению российский природный газ.....187

**ГЛАВА 4. ДИВЕРСИФИКАЦИЯ ЭНЕРГОСИСТЕМЫ КАК НЕОБХОДИМОЕ УСЛОВИЕ ИНТЕГРАЦИИ АРМЕНИИ ВО ВНЕШНИЕ РЫНКИ.....197**

- 4.1. Гидроэнергетика Армении как гарант защиты от энергетических кризисов..... 198
- 4.2. Развитие возобновляемой энергетики Армении: диверсификация и риски.....206
- 4.3. Попытки осуществления “сланцевой революции” в Армении.....226
- 4.4. Использование энергетического потенциала Республики Арцах для выхода на внешние рынки.....230

## **ГЛАВА 5. ИНТЕГРАЦИЯ В МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЕ КОРИДОРЫ КАК ГЛАВНЫЙ ВЫЗОВ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ АРМЕНИИ.....250**

- 5.1. Угрозы и вызовы транспортной безопасности Армении на современном этапе.....250
- 5.2. Использование железнодорожной инфраструктуры Армении для интеграции в региональные транспортные коридоры.....253
- 5.3. Проблемы подключения Армении к транспортному коридору “TRASECA”.....261
- 5.4. МТК“Север-Юг”и Армения.....265
- 5.5. Железная дорога “Иран-Армения” как возможность подключения к международным транспортным коридорам.....269
- 5.6. Возможности интеграции автомагистрали “Север-Юг” в китайскую инициативу “Один пояс – Один путь”.....272
- 5.7. “Морские ворота” Грузии как интеграционная возможность для Армении.....284
- 5.8. Армяно-турецкая железная дорога и транспортно-логистическая инициатива России.....290

## **ГЛАВА 6. ИНТЕГРАЦИЯ АРМЕНИИ В ОБЩЕЕ ЭНЕРГЕТИЧЕСКОЕ И ТРАНСПОРТНОЕ ПРОСТРАНСТВО ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА.....308**

- 6.1. Энергетические аспекты евразийской интеграции Армении.....308
  - 6.2. Общий энергетический рынок ЕАЭС и возможности Армении....318
  - 6.3. Единое транспортное пространство ЕАЭС и возможности Армении.....334
- Заключение.....346
- Список литературы и источников.....358
- Приложения.....380

## СПИСОК СОКРАЩЕННЫХ СЛОВ И АББРЕВИАТУР

- АБР – Азиатский банк развития  
АТР – Азиатско-Тихоокеанский регион  
АТЭС – Азиатско-Тихоокеанское экономическое сотрудничество  
АЭС – Атомная электростанция  
БТАК – Баку-Тбилиси-Ахалкалаки-Карс  
БТД – Баку-Тбилиси-Джейхан  
БТЭ – Баку-Тбилиси-Эрзерум  
ВВП – Валовой внутренний продукт  
ВМС – Военно-морские силы  
ВНП – Валовой национальный продукт  
ВТО – Всемирная торговая организация  
ВШП – Великий Шелковый путь  
ВЭС – Ветровая электростанция  
ГРЭС – Государственная районная электростанция  
ГЭБ – Глобальная энергетическая безопасность  
ГЭС – Гидроэлектростанция  
ЕАБР – Евразийский банк развития  
ЕАЭС – Евразийский экономический союз  
ЕБРР – Европейский банк реконструкции и развития  
ЕК – Европейская комиссия  
ЕС – Европейский союз  
ЕТП – Единое транспортное пространство  
ЗСТ – Зона свободной торговли  
КПД – Коэффициент полезного действия  
КРА – Казвин-Решт-Астара  
КРОУ – Комиссия по регулированию общественных услуг  
ЛЭП – Линия электропередач  
МАГАТЭ – Международное агентство по атомной энергии  
МИРЭС – Мировой энергетический совет  
МЛЦ – Международный логистический центр  
МТК – Международный транспортный коридор  
МЦОУ – Международный центр по обогащению урана  
НАА – Национальный архив Армении  
НАТО – Организация Североатлантического договора

НДС – Налог на добавленную стоимость  
НПЗ – Нефтеперерабатывающий завод  
ОБСЕ – Организация по безопасности и сотрудничеству в Европе  
ОДКБ – Организация Договора о коллективной безопасности  
ОПЕК – Организация стран-экспортеров нефти  
ОЧЭС – Организация черноморского экономического сотрудничест-  
ва  
ОЭС – Объединенные электрические сети  
ПЕТРА – Панъевропейский транспортный ареал  
РЖД – Российские железные дороги  
СВН – Солнечные водонагреватели  
СНГ – Содружество независимых государств  
СЭИ СО РАН – Институт систем энергетики им. Л.А. Мелентьева  
Российской академии наук  
СЭЗ – Свободная экономическая зона  
СЭС – Солнечные электростанции  
ТЭК – Топливо-энергетический комплекс  
ТЭО – технико-экономическое обоснование  
ТЭР – Топливо-энергетические ресурсы  
ТЭС – Тепловая электростанция  
ТЭЦ - Теплоэлектроцентраль  
ЕЭП – Единое экономическое пространство  
ЕЭК – Евразийская экономическая комиссия  
BP – British Petroleum  
INOGATE - Interstate Oil and Gas Transport to Europe  
NCSL – National Conference of State Legislatures  
TACIS – Technical Assistance to the Commonwealth of Independent  
States  
TANAP – Trans-Anatolian pipeline  
TAP – Trans-Adriatic pipeline  
TRACECA – Transport Corridor “Europe-Caucasus-Asia”

## ВВЕДЕНИЕ

Стратегический потенциал государства определяется как совокупность жизненно важных компонентов, обеспечивающих безопасное функционирование политической, военной, экономической, социальной и других структур. Взаимообуславливаемость этих компонентов определяет позицию государства в мировой политике. Энергетическая и транспортная безопасность, будучи важным ресурсом стратегического потенциала государства, является одним из ключевых условий его геополитического позиционирования. Стабильно функционирующие энергетическая и транспортная системы, бесперебойные поставки, наличие ресурсной базы, техническая и финансовая доступность энергопродуктов для населения, а также ряд других важных факторов при их комплексном рассмотрении в конечном счете приводят к повышению уровня не только энергетической и транспортной, но и экономической безопасности государства. Последняя, в свою очередь, напрямую сказывается на социальном уровне развития страны, что так или иначе не может не отразиться на функционировании политических институтов. В связи с этим исследование проблем энергетической и транспортной безопасности следует рассматривать с точки зрения возможных рисков и угроз, для элиминации или во избежание которых необходимы специальные, заранее смоделированные и неоднократно апробированные управленческие механизмы. В свою очередь, риски и угрозы одновременно могут формироваться на внутреннем и внешнем уровнях: внутренние угрозы сводятся к проблемам технического или управленческого характера, тогда как внешние угрозы обусловлены преимущественно политическими и нередко геополитическими и геоэкономическими предпосылками.

После распада СССР страны Южного Кавказа, ранее находившиеся в едином геополитическом пространстве, оказались в состоянии глубокой дезинтеграции, чему в значительной мере



способствовали также региональные вооруженные конфликты. Как следствие, началась дезинтеграция энергетической и транспортной систем, в результате чего страны региона начали вырабатывать отдельные модели по обеспечению своей энергетической и транспортной безопасности, параллельно пытаясь извлечь дивиденды от набирающей обороты российско-американской конкуренции за доминирование в регионе. Эта конкуренция по сей день оказывает воздействие на геополитическую и геоэкономическую ориентации государств региона – Армении, Грузии и Азербайджана, предопределяя логику их взаимоотношений.

Коммуникационная ограниченность, с которой столкнулась Армения в постсоветский период вследствие неурегулированных региональных конфликтов, сказывается на формировании угроз внутреннего характера, которые непосредственно влияют на систему национальной безопасности страны, так как значительно ограничивают ее экономическое развитие. Среди подобных угроз можно выделить неудовлетворительное состояние энергетической и транспортной инфраструктур, ограниченное развитие внутренних перевозок, снижение роли железной дороги в транспортных коммуникациях и пр. Между тем экономические расчеты показывают, что разблокирование границ приведет к росту валового внутреннего продукта (ВВП) в Армении.

Исходя из вышеизложенного, проблемы энергетической и транспортной безопасности следует рассматривать в контексте возможных рисков и угроз, существенная часть которых имеет геополитический характер и напрямую связана с продолжающимся процессом исключения Армении из региональных энергетических и транспортных проектов (нефтепровод “Баку-Тбилиси-Джейхан” (БТД), газопровод “Баку-Тбилиси-Эрзерум” (БТЭ), железные дороги “Баку-Тбилиси-Ахалкалаки-Карс” (БТАК), “Казвин-Решт-Астара” (КРА) и пр.), что не позволяет республике полноценно интегрироваться во внешние рынки и диверсифицировать торговлю. Среди прочих ключевых угроз выделяется также зави-

симось энергосистемы республики от внешних поставок, в частности, сбоев в поставках топливно-энергетических ресурсов (ТЭР), а также отсутствие прямых железнодорожных коммуникаций с основными торговыми партнерами и, в частности, с Россией. В подобных условиях ключевой задачей для Армении продолжает оставаться поиск политических решений для получения возможности интеграции в региональные рынки. В этом контексте крайне важно выработать доктрину энергетической и транспортной безопасности, построенную на четком разграничении экономических и политических интересов иностранных партнеров, привлечении иностранных инвестиций с целью диверсификации транспортной и энергетической систем, которые должны быть нацелены на поиск путей активизации экспорта армянской продукции, в том числе электроэнергии, на внешние рынки. В этом контексте особую актуальность приобретает членство Армении в Евразийском экономическом союзе (ЕАЭС), предполагающее формирование общего рынка газа, электроэнергии, нефти и нефтепродуктов, а также единого транспортного пространства (ЕТП). При этом главной проблемой членства Армении в общем энерготранспортном рынке ЕАЭС продолжает оставаться отсутствие прямых инфраструктурных коммуникаций со странами ЕАЭС, что негативно сказывается на уровне интеграционного процесса в целом. Важно, однако, отметить, что формирование электроэнергетического коридора “Север-Юг” (Иран-Армения-Грузия-Россия) может создать необходимые предпосылки для интеграции Армении в евразийский энергетический рынок через российские инфраструктуры. В связи с этим необходимо не только проводить активную политику, нацеленную на строительство новых инфраструктур, но также применять механизмы для обеспечения низкой себестоимости производимой в Армении электроэнергии.

Другим интеграционным вызовом Армении является использование коммуникационных возможностей с Ираном и, в частности, воплощение в жизнь своповой модели поставок газа из Ирана

в Грузию по территории Армении, а также изыскание средств для строительства железной дороги Иран-Армения, интегрируя последнюю в транспортно-логистический коридор “Север-Юг”. Это может быть обосновано необходимостью обеспечения устойчивой мультимодальной связи “Персидский залив – Черное море” и тем самым вывода Армении на новый уровень евразийской интеграции, а вместе с тем активизации “южного фланга” ЕАЭС.

Таким образом, можно констатировать, что поиск путей интеграции в международные энергетические и транспортные коридоры является наиболее актуальным вызовом для Армении, так как именно диверсификация энергетических и транспортных коммуникаций в состоянии повысить уровень экономической безопасности страны, а следовательно, может положительно отразиться на функционировании системы национальной безопасности республики. Усугубляющаяся энергетическая и транспортная блокада Армении и отсутствие возможности прямого участия в международных коммуникационных коридорах (напр., транспортный коридор “Европа-Кавказ-Азия” (“TRASECA”), “Север-Юг” или “Один пояс – Один путь”) в конечном итоге делают страну более уязвимой, так как это препятствует полноценному развитию внутренних инфраструктур в соответствии с международными нормами и, как следствие, повышению уровня безопасности при их эксплуатации.

# ГЛАВА 1. ЭНЕРГЕТИЧЕСКАЯ И ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ КАК СТРАТЕГИЧЕСКИЙ РЕСУРС ГОСУДАРСТВА: ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ИССЛЕДОВАНИЯ

## 1.1. Энергетическая и транспортная безопасность: дефиниция понятий

Безопасность есть результат социальной деятельности по обеспечению безопасности личности, общества, государства. Все эти три компонента являются важными составляющими формирования национальной безопасности, определяемой как защищенность жизненно важных интересов личностей (граждан), общества, государства, а также национальных ценностей и образа жизни от широкого спектра внешних и внутренних угроз, различных по своей природе (политических, военных, экономических, информационных, экологических и др.).

Безопасность как стратегия защиты от опасности нацелена в конечном итоге на выживание системы, то есть сохранение ее целостности и обеспечение устойчивого развития. В международном праве концепция безопасности оформилась после окончания Тридцатилетней войны XVII в. в виде неограниченного суверенитета государства. Для суверенного государства, обладавшего неограниченными правами проведения внутренней и внешней политики, существовало несколько способов обеспечения своей независимости и самостоятельности. По Н.В. Миронову, первый, характерный, например, для восточных империй и, пожалуй, наиболее эффективный способ – полная изоляция от внешнего мира, опускание “железного занавеса”. В результате наблюдаются развитие самобытной культуры и образа жизни, отставание в области науки и техники, экономическая и политическая зависимость от

более развитых стран<sup>1</sup>. В качестве эффективной системы безопасности автор рассматривает коллективную безопасность, однако вместе с тем констатирует ее историческую недолговечность, так как коллективная безопасность рождается из государственной. Последняя определяет соперничество между отдельными государствами, что создает определенные сложности на пути становления коллективной безопасности. Подобные системы коллективной безопасности крайне неустойчивы. В данном случае безопасность отождествляется с балансом сил, нарушение которого вызывает ответные меры. Ситуация статического равновесия не может долго сохраняться, а в балансе сил неизбежна. Следовательно, неизбежны политические, экономические, военные коллизии. Неустойчивый характер развития коллективной системы безопасности предопределен недостаточной степенью интеграции всех членов союза, глубокими географическими различиями, этническим составом, уровнем экономического и политического развития<sup>2</sup>.

Российский исследователь Е.А. Олейников отмечает, что в ряде случаев при описании сложных явлений и оценке опасности нескольких угроз используют комбинированное название безопасности или вводят условное название. В качестве примера комбинированного названия безопасности автор приводит широко применяемое понятие глобальной экологической безопасности, которое характеризует состояние защиты человечества от экологической угрозы. Наглядным примером условного названия безопасности является введение национальной безопасности, которая характеризует степень защиты государства и включает в себя в качестве основных элементов экономическую, социальную, экологическую, финансовую, ресурсную, ядерную, информационную безопасности. Е.А. Олейников отмечает, что понятие национальной безопасности интегрирует в себе ряд “частных безопасностей” и на их ос-

---

<sup>1</sup> **Мионов Н.В.** Международная энергетическая безопасность / МГИМО (У) МИД России, Междунар. ин-т топливно-энергет. комплекса. – М.: МГИМО, 2003. – С. 8.

<sup>2</sup> Там же. – С. 8.

нове позволяет более полно оценивать состояние степени защиты интересов государства от различных угроз. По аналогии с понятием национальной безопасности автор вводит понятие глобальной безопасности как объединения частных видов безопасности и меры интегрированного противодействия в случае совместного появления угроз<sup>3</sup>.

Таким образом, национальная безопасность включает в себя качественно разные элементы, которые вместе с тем часто принято рассматривать комплексно при анализе и оценке тех или иных внешних, либо внутренних угроз. Работа посвящена одной из составляющих элементов национальной безопасности - энергетической, ставшей сегодня, на наш взгляд, одним из ее важнейших стержней. Следовательно, понятие “энергетическая безопасность” нами будет рассматриваться в контексте национальной безопасности.

*Энергетическая безопасность*, будучи важной экономической и политической категорией, занимает одно из центральных мест в системе национальной и государственной безопасности. Структура последней включает в себя такие виды безопасности, как военная, социальная, политическая, экономическая, энергетическая, экологическая, информационная, культурная, правовая, научно-техническая, демографическая, генетическая, криминологическая, интеллектуальная, инновационная и др.

Большинство исследователей определяют энергетическую безопасность как крайне неоднозначное понятие современности. Российский исследователь Ю.В. Боровский объясняет такую неоднозначность трактовок несколькими обстоятельствами. Во-первых, отмечает он, понятие “энергетическая безопасность” используется как в национальном, так и в глобальном контекстах. Во-вторых, определения энергетической безопасности, дающиеся в рамках конкретного государства, “сопряжены с высокой долей

---

<sup>3</sup> Экономическая и национальная безопасность / Под ред. Е.А. Олейникова. – М.: Изд-во “Экзамен”, 2005. – С. 18.

субъективизма, отражающего особенности национального энергетического потенциала”. В-третьих, энергетика трактуется в ряде случаев как отраслевая, так и ключевая проблема всей системы национальной безопасности государства, непосредственно влияющая на политические, геополитические и геоэкономические процессы<sup>4</sup>.

Ю.В. Боровский отмечает, что, согласно большинству как официальных, так и научных оценок, энергетическая безопасность – неотъемлемая часть всей системы национальной безопасности страны. Поэтому исследователю представляется вполне обоснованным частое переплетение энергетических проблем с прочими вопросами национальной безопасности в оценке международных событий как в прошлом, так и в современности<sup>5</sup>.

Будучи одним из наиболее сложных компонентов многослойной системы государственной и национальной безопасности, энергетическая безопасность требует глубинного и многоуровневого изучения не только в традиционно принятых рамках экономических, технических, естественных и политических наук, но также и философских наук с применением соответствующего методологического аппарата. Это диктует необходимость активного обращения к категориальному аппарату философии, что в рамках современной науки, исследующей проблемы энергетической безопасности, является далеко не распространенным явлением. Последнее никоим образом не может быть оправдано, так как применение философских методов и категорий необходимо прежде всего ввиду трансформации энергетической безопасности из сугубо технической и экономической системы в социообразующую, онтологическую систему.

Энергетическая безопасность в силу ряда экономических, политических и технических причин подвержена целому комплексу

---

<sup>4</sup> Боровский Ю.В. Мировая система энергоснабжения. – М.: Навона, 2008. – С. 12.

<sup>5</sup> Там же. – С. 16.

угроз. При этом угрозы могут быть как внутреннего, так и внешне-го характера. Внутренние угрозы преимущественно сводятся к проблемам технического, либо управленческого вида, в то время как внешние угрозы обуславливаются в основном политическими, а зачастую геополитическими и геоэкономическими проблемами. Для наиболее комплексного осмысления и дальнейшей элиминации или минимизации подобных угроз прежде всего следует обратиться к некоторым дефинициям энергетической безопасности.

Мировой энергетический совет (МИРЭС) определяет энергетическую безопасность как *“уверенность в том, что энергия будет иметься в распоряжении в том количестве и того качества, которые требуются при данных экономических условиях”*<sup>6</sup>. Очевидно, что подобные определения ни в коей мере не отображают реальные угрозы энергетической безопасности, т.к. затрагивают лишь одну, экономическую сторону системы.

Эксперты Национальной конференции законодательных органов штатов (NCSL) предлагают более комплексное, многогранное определение энергетической безопасности: *это устойчивая система, которая способна выдерживать угрозы посредством последовательного проведения необходимых мероприятий, активного наблюдения и охраны, обновления старого оборудования, диверсификации топлива и других источников энергии, обеспечения наличия менее уязвимой инфраструктуры*<sup>7</sup>. При этом авторы этого определения наряду с инфраструктурными и управленческими аспектами прагматично указывают и на политический фактор; отмечается, что внимание политиков особенно фокусируется на угрозах энергетической безопасности в периоды кризиса. В качестве примера приводятся террористические акты 11 сентября 2001 г. в США, напрямую отразившиеся на архитектуре мирового энерге-

---

<sup>6</sup> World Energy Council, “World Energy Resources”, 2013 Survey // [https://www.worldenergy.org/wp-content/uploads/2013/09/Complete\\_WER\\_2013\\_Survey.pdf](https://www.worldenergy.org/wp-content/uploads/2013/09/Complete_WER_2013_Survey.pdf)

<sup>7</sup> Matthew H., Rewey C., Gagliano T. Energy Security / Boulder, CO: National Conference of State Legislatures. – 2003 // <http://www.ncsl.org/>



тического рынка, а следовательно, на международной системе энергетической безопасности.

Европейская комиссия (ЕК) определяет энергетическую безопасность как многогранную систему, для обеспечения которой следует обеспечить следующие пять базовых принципов:

1. Энергетическая безопасность, солидарность и доверие. Сосредоточенность на диверсификации поставок (особенно в газовой отрасли), усилении роли Европы на глобальных энергетических рынках и на обеспечении большей прозрачности в сфере поставок газа.
2. Полностью интегрированный европейский энергетический рынок. Фокусирование на “оборудовании” (например, трубопроводах), а также “программном обеспечении” для соблюдения энергетического законодательства и устранения нормативных барьеров, препятствующих интеграции; нацеленность на региональное сотрудничество.
3. Ориентация на повышение энергоэффективности, особенно в строительном и транспортном секторах.
4. Декарбонизация экономики. Сосредоточенность на реализации развития возобновляемых источников энергии.
5. Исследования, инновации и конкурентоспособность. Ориентация на разработку новой стратегии исследований и инноваций в таких областях, как возобновляемая энергетика, интеллектуальные сети, сбор и хранение углерода и ядерные технологии<sup>8</sup>.

Отметим, что еще в 1990 г. Европейская комиссия дала более полное определение, согласно которому безопасность поставок означает, что существенно необходимые энергетические потребности будут удовлетворены как за счет использования адекватных внутренних ресурсов, разрабатываемых экономически целесооб-

---

<sup>8</sup> European Commission. A Framework Strategy for a Resilient Energy Union with a Forward-Looking Climate Change Policy. - 2015, December // <https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2015/EN/1-2015-572-EN-F1-1.PDF>

разным способом или поддерживаемых в качестве стратегического резерва, так и за счет доступных и стабильных внешних источников, дополняемых в случае необходимости за счет стратегического резерва<sup>9</sup>.

В российской практике энергетическая безопасность, как правило, определяется как *состояние защищенности страны, ее граждан, общества, государства, обслуживающей их экономики от угроз надежному топливо- и энергообеспечению*. Эти угрозы, в свою очередь, определяются как внешними (напр., геополитическими, макроэкономическими, конъюнктурными и пр.) факторами, так и состоянием и функционированием энергетического сектора страны<sup>10</sup>. При этом отмечается, что обеспечение национальной безопасности является одной из основных задач энергетической политики. Особое место уделяется устойчивости энергетического сектора, а также его способности минимизировать ущерб от различных дестабилизирующих факторов. В качестве последних можно рассматривать риски, вызванные политическими причинами: войны, терроризм, ужесточение конкуренции в системе международных отношений и пр. Защищенность от подобных рисков и является важной составляющей национальной безопасности. Следовательно, можно констатировать, что энергетическая безопасность является не только важной компонентой национальной безопасности, но и одним из ее главных гарантов, направленных на ее обеспечение и защиту.

Согласно трактовке, предложенной учеными Института систем энергетики им. Л.А. Мелентьева Сибирского отделения РАН (СЭИ СО РАН), энергетическая безопасность понимается как состояние защищенности жизненно важных интересов личности, общества и государства от угрозы дефицита в обеспечении их по-

---

<sup>9</sup> **Миронов Н.В.** Международная энергетическая безопасность / МГИМО (У) МИД России, Междунар. ин-т топливно-энергет. комплекса. – М.: МГИМО, 2003. – С. 9.

<sup>10</sup> Энергетическая стратегия России на период до 2020 года (утверждена распоряжением Правительства РФ 28 августа 2003 г.) // [http://www.energystrategy.ru/projects/ES-28\\_08\\_2003.pdf](http://www.energystrategy.ru/projects/ES-28_08_2003.pdf)

требностей экономически доступными топливно-энергетическими ресурсами приемлемого качества, а также от угрозы нарушения топливно- и энергоснабжения потребителей<sup>11</sup>.

В.В. Морозов под понятием “энергетическая безопасность” понимает надежное и бесперебойное снабжение потребителей электрической и топливной энергией. Однако, по мнению В.И. Рясина, данное определение сужает реальные масштабы воздействия электроэнергетики на экономическую безопасность, снимает ответственность с энергетиков за неэффективный менеджмент, делая акцент на техническую сторону вопроса<sup>12</sup>.

Более широкое определение энергетической безопасности дает В.А. Савельев: “Энергетическая безопасность – это состояние защищенности жизненно важных “энергетических интересов” личности, общества и региона от внутренних и внешних угроз. Эти интересы сводятся к бесперебойному обеспечению потребителей экономически доступными топливно-энергетическими ресурсами приемлемого качества”. Также автор приводит аналогичное, по его мнению, определение, данное в Концепции энергетической безопасности Томской области: “Энергетическая безопасность – состояние защищенности граждан, общества и государства от обусловленных внешними и внутренними факторами угроз дефицита в обеспечении их обоснованных потребностей в энергии экономически доступными топливно-энергетическими ресурсами приемлемого качества в нормальных условиях и при чрезвычайных обстоятельствах”<sup>13</sup>.

Рассматривая энергетическую безопасность на примере России, К.С. Зыков определяет энергетическую безопасность как состояние общества и экономики, которое позволяет на основе эффективного использования топливно-энергетического потенциала

---

<sup>11</sup> **Рясин В.И.** Энергетическая безопасность региона как системообразующий фактор экономической безопасности // *Вестник ИГЭУ*. – 2005. – Вып. 2 // <http://ispu.ru/files/161-164.pdf>

<sup>12</sup> Там же.

<sup>13</sup> Там же.

поддерживать необходимый для социально-экономического развития страны уровень энергопотребления, оптимальный с точки зрения коммерческих критериев уровень экспорта на мировые энергетические рынки, а также достаточный для интересов России и стран СНГ уровень взаимодействия с топливно-энергетическим комплексом (ТЭК) стран Содружества<sup>14</sup>.

Согласно определению Л. Грязнова, энергетическая безопасность рыночной экономики – это обеспеченность экономики ТЭР по стоимости, при которой, с одной стороны, возможно воспроизводство в отраслях ТЭК, а с другой стороны, когда в основных отраслях национальной экономики производится положительная добавленная стоимость<sup>15</sup>.

“Энергетическая безопасность – это абсолютная противоположность тому, что называется “национальным энергетическим эгоизмом”, который может исходить и от стран-производителей, и от стран-потребителей, и от стран-транзитеров”, - отмечает экс-министр промышленности и энергетики РФ В.Б. Христенко<sup>16</sup>. Он выводит, что современное мировое сообщество остро чувствует фактор энергетической безопасности и пытается закрыться в поисках “эффективного управления рисками”. По В.Б. Христенко, вопросы энергетической безопасности следует обсуждать на более широком уровне, чем в рамках одного государства. Определяя постановку проблем обеспечения энергетической безопасности на уровне одной страны как “энергомоналог”, автор констатирует, что чем с большим вниманием стороны вникают в аргументы друг друга, тем лучше они понимают в первую очередь самих себя и тем лучше могут управлять своими рисками<sup>17</sup>. Можно сделать вы-

---

<sup>14</sup> **Рясин В.И.** Энергетическая безопасность региона как системообразующий фактор экономической безопасности // *Вестник ИГЭУ*. – 2005. – Вып. 2 // <http://ispu.ru/files/161-164.pdf>

<sup>15</sup> Там же.

<sup>16</sup> Глобальная энергетическая безопасность: Итоги председательства России в “Группе восьми” / Группа экспертов центра устойчивого энергетического развития // [http://www.isedc.com/files/Image/Publications/EEC\\_Book\\_12\\_Photos\\_2.pdf](http://www.isedc.com/files/Image/Publications/EEC_Book_12_Photos_2.pdf)

<sup>17</sup> Там же.

вод, что В.Б. Христенко говорит скорее о глобальной энергетической безопасности (ГЭБ), о взаимопроникновении национальных систем энергетической безопасности и ее выстраивании на международном уровне. Считаем, что достижение энергетической безопасности в рамках конкретного государства возможно лишь при становлении региональной, а затем и международной системы энергобезопасности. Последнюю можно рассматривать как единый организм, включающий в себя энергосистемы стран-производителей, стран-потребителей и стран-транзитеров.

Попытки обобщить, систематизировать имеющиеся как в научной, так и в официальной литературе определения энергетической безопасности предпринимаются также армянскими исследователями. В своей статье “Роль Армении в обеспечении энергетической безопасности Южного Кавказа” К. Карапетян отмечает, что существует множество факторов энергетической безопасности, однако единое, принятое во всем мире определение понятия “энергетическая безопасность” пока не сформулировано. Причем между разными странами углубляются разногласия в этом вопросе, поскольку страны-энергопроизводители и страны-энергопотребители по-разному воспринимают проблемы энергетической безопасности<sup>18</sup>. Вполне справедливо мнение автора о том, что зачастую энергетическую безопасность отождествляют с энергетической независимостью отдельной страны. По К. Карапетяну, подобный подход привел к тому, что в мире накаляется конкурентная борьба за ресурсы, что служит причиной множества конфликтов. Вместе с тем автор отмечает, что многочисленные угрозы, возникающие в сфере энергетической безопасности и носящие общечеловеческий характер, должны вынудить конкурирующие между собой страны приступить к разработке концепции мировой энергетической безопасности<sup>19</sup>.

---

<sup>19</sup> **Карапетян К.** Роль Армении в обеспечении энергетической безопасности Южного Кавказа // *21-й век: Информационно-аналитический журнал*. – 2009. – 2 (10). – С. 6.

В настоящее время в литературе используются три базовых определения энергетической безопасности, которые взаимодополняют друг друга:

- энергетическая безопасность - уверенность в том, что будет нужное количество и качество энергии, необходимой в данных экономических условиях;
- энергетическая безопасность – состояние защищенности жизненно важных “энергетических интересов” личности, общества и государства от внутренних и внешних угроз;
- энергетическая безопасность – степень защищенности страны (региона), ее граждан, общества, государства и экономики в нормальных условиях и чрезвычайных ситуациях от нехватки приемлемых по качеству, экономически доступных топливно-энергетических ресурсов, а также от угроз стабильным поставкам топлива и энергии<sup>20</sup>.

Обобщая вышесказанное, можно определить энергетическую безопасность как комплекс политических, экономических, правовых, организационных, методических и прочих мероприятий, обеспечивающих качественное и надежное энергоснабжение по экономически обоснованным ценам для удовлетворения нужд государства в каждодневном режиме, а также в чрезвычайных ситуациях и во время войны.

Таким образом, поскольку энергетическая безопасность рассматривается в качестве *комплекса мероприятий*, то можно сделать вывод о том, что ее неотъемлемой частью прежде всего является регулирование управленческих процессов в энергетической системе: политических, экономических, правовых и пр. Следовательно, человек является ключевым звеном в системе энергетиче-

---

<sup>20</sup> **Карапетян К.** Роль Армении в обеспечении энергетической безопасности Южного Кавказа // 21-й век: Информационно-аналитический журнал. – 2009. – 2 (10). – С. 9.

ской безопасности, что обязывает государство регулярно повышать уровень эффективности в сфере подготовки и переподготовки кадров, задействованных в энергетической сфере.

Наличие подобного системообразующего определения предполагает также глубинное и многостороннее осмысление наиболее существенных внешних и внутренних угроз, препятствующих полноценному функционированию энергетической системы республики. Само понятие “угроза энергетической безопасности” является фактором, который может препятствовать осуществлению мероприятий, направленных на удовлетворение энергетических потребностей страны<sup>21</sup>.

Что касается понятия “*транспортная безопасность*”, то она в основном определяется как безопасность личности, общества и государства от внешних и внутренних угроз в транспортной сфере.

Проблемы транспорта как геополитического инструмента рассматривались в рамках классической геополитической мысли. Достаточно обратиться к Х. Маккиндеру, писавшему: “Окидывая беглым взором широкие потоки истории, нельзя избавиться от мысли об определенном давлении на нее географических реальностей. Обширные пространства Евразии, недоступные морским судам, но в древности открытые для полчищ кочевников, покрываемые сегодня сетью железных дорог, - не являются ли именно они осевым регионом мировой политики... Россия заменила монгольскую империю... В мире в целом она занимает центральную стратегическую позицию, сравнимую с позицией, занимаемой Германией в Европе”<sup>22</sup>.

В свою очередь, А. Мэхен, определяя критерии планетарного статуса государства, помимо всего прочего, отмечал конфигурацию государства и, в частности, конфигурацию морских побережий, а также количество расположенных на них портов, от кото-

---

<sup>21</sup> Давтян В.С. О некоторых внешних и внутренних угрозах энергетической безопасности Армении // *Вестник Инженерной академии Армении*. – Ереван, 2015. – Т.12, N2. – С. 769.

<sup>22</sup> Mackinder H. *Democratic Ideals and Reality*. – N.Y., 1962. – P.113.

рых зависят процветание торговли и стратегическая защищенность государства<sup>23</sup>.

О геополитической значимости транспортных коммуникаций писал также К. Хаусхофер: “Наряду с геополитикой народов и государств каждая большая пароходная линия и транспортная компания, каждая трансконтинентальная магистраль, даже любая маленькая местная железная дорога, коль скоро она обладает административной самостоятельностью, а характер ее не чисто паразитический, - все они имеют свою собственную геополитику”<sup>24</sup>.

Транспортная тематика находилась в центре внимания классика геополитической мысли более позднего периода Ж. Готтмана, который в своей монографии “Политика государств и их география” (1952 г.) определял географическое положение государства по его отношению к коммуникационным линиям и потокам: движение людей, армий, товаров, идей и пр. В связи с этим Готтман в качестве ключевого понятия, определяющего геополитическое положение государства, предлагает понятия “circulation” или “communication”<sup>25</sup>.

В российской научной практике транспортная безопасность, как правило, рассматривается как защищенность от “незаконного вмешательства в деятельность транспортного комплекса”, а также от угроз техногенного, природного и социального происхождения. Таким образом, в качестве ключевой угрозы рассматривается терроризм, что вполне логично, учитывая участвовавшие случаи осуществления террористических актов как на транспорте, так и с использованием транспортных средств. В целом, события 11 сентября 2001 г. в США, а также последующие трагические события (в том числе на территории России) показали, что транспортное

---

<sup>23</sup> **Mahan A.T.** Influence of Sea Power upon History, 1660-1783. – Little, Browne & Co. Boston, 1890; Repr. of 5th ed., Dover Publications: N.Y., 1987. – 557 p.

<sup>24</sup> **Haushofer K.** Geopolitics of the Pacific Ocean. - Lewiston: The Edwin Meller Press, 2002. – 234 p.

<sup>25</sup> **Gottman J.** La Politique des Etats et leur Geographie. Paris, 1952. – 670 p.



средство является непосредственным оружием в руках террористов.

Зачастую транспорт выступает в качестве средства достижения преступных целей лиц и организаций экстремистского толка, пытающихся добиться удовлетворения политических и иных требований, подвергая при этом опасности сотни человеческих жизней. Следовательно, невозможно при исследовании проблем транспортной безопасности обойти тему терроризма<sup>26</sup>.

Однако неверно будет сводить суть понятия “транспортная безопасность” лишь к защищенности от террористических атак, в связи с чем крайне важно исключить отождествление на законодательном уровне многих стран понятий “транспортная безопасность” и “безопасность на транспорте”.

В государственной концепции обеспечения транспортной безопасности Российской Федерации (РФ) предлагаются “концептуальные меры, представляющие собой единую систему обеспечения безопасности на транспорте со стороны государства”, суть которых сводится к пониманию транспортной безопасности как состояния национальных транспортных систем, которое обеспечено организационно-техническими, финансовыми, нормативно-правовыми мерами и позволяет максимально предотвратить аварийность и незаконное вмешательство в их деятельность<sup>27</sup>. В целом, “Концепция” определяет транспортную безопасность как состояние транспортной системы, позволяющее обеспечивать национальную безопасность и национальные интересы в области транспортной деятельности, устойчивость транспортной деятельности, предотвращать (минимизировать) вред здоровью и жизни

---

<sup>26</sup> Лебедева М.Ю., Михеев В.Л., Пиджаков А.Ю. Нормативно-правовое регулирование транспортной безопасности в Российской Федерации // *Научный вестник МГТУ ГА.* - 2011. - N170. – С. 60.

<sup>27</sup> Пиджаков А.Ю., Лебедева М.Ю. Дефиниция “транспортная безопасность” // *Научный вестник МГТУ ГА.* - 2013. – N196. – С. 68.

людей, ущерб имуществу и окружающей среде, общенациональный экономический ущерб при транспортной деятельности<sup>28</sup>.

“Концепция” определяет также геополитические основы транспортной безопасности, при обеспечении которой следует учитывать:

- экспортные, импортные (реэкспортные) и транзитные потоки;
- особые регионы: Северного морского пути, маршрутов северного завоза и иные;
- международные транспортные коридоры (МТК).

При этом угрозы транспортной безопасности можно условно сгруппировать в две группы.

*К первой группе* относятся внутренние угрозы транспортной безопасности (формируются в пределах транспортной отрасли – преимущественно технического, экологического, террористического, информационного характера, а также в связи с человеческим фактором - в системе “человек-машина-среда”). *Ко второй группе* относятся внешние угрозы транспортной безопасности (экономическая и национальная безопасность страны в глобализирующихся мировом экономическом и геополитическом пространствах)<sup>29</sup>.

В свою очередь, в “Национальной стратегии обеспечения транспортной безопасности Республики Армения” транспортная безопасность определяется как состояние транспортной системы, при котором обеспечивается принятый в мировой практике уровень предотвращения и возможного понижения степени угроз жизни и здоровью людей, имуществу и окружающей среде, а также национальной экономике при обеспечении национальной безопасности,

---

<sup>28</sup>Государственная концепция обеспечения транспортной безопасности России // <http://gov.cap.ru/HOME/33/koncepciya.doc>

<sup>29</sup> Там же.

стабильности транспортной деятельности и соблюдении национальных интересов<sup>30</sup>.

Пытаясь определить роль и место России в “постбиполярной” системе международных отношений, а также значение транспортного потенциала страны, В.Я. Якунин в своем фундаментальном труде “Политология транспорта” пишет, что транспортные и энерготранспортные системы трансконтинентального значения превратились в прямые инструменты международной политики, а транспортные блокады ряда регионов (Армении, Ирака, Приднестровья) являются “печальными реалиями современной политики”<sup>31</sup>. Автор считает, что транспорт является не только важным компонентом инфраструктуры и самостоятельной отраслью экономики страны, региона и мира, но также инструментом государственной политики и особенно геополитических стратегий. Для обоснования своего тезиса В.И. Якунин приводит слова Президента РФ В.В. Путина о том, что “надежная и эффективная работа транспортного комплекса обеспечивает территориальное и экономическое единство страны, развитие и углубление межрегиональных связей, формирование полноценного внутреннего рынка и освоение природных богатств, а политика и экономический вес страны определяются доступом к глобальным транспортным коридорам”<sup>32</sup>.

В качестве угроз транспортной безопасности, особенно ее военной составляющей, В.И. Якунин рассматривает недостаточную плотность железнодорожных и автодорожных сетей, портов, что не позволяет обеспечить необходимую маневренность и возможность стратегических перегруппировок. Автор констатирует, что ориентация на интенсивное транспортное развитие выступает индикатором политической стабильности и политической безопасно-

---

<sup>30</sup> Национальная стратегия обеспечения транспортной безопасности Республики Армения: Приложение к поручению Президента РА от 23 октября 2013 г., N183.

<sup>31</sup> Якунин В.И. Политология транспорта: политическое измерение транспортного развития. – М.: Экономика, 2006. – С. 6.

<sup>32</sup> Там же. – С.8.

сти государства<sup>33</sup>. Важно отметить, что в этом же труде автором предлагается понятие “транспортная геополитика”, во многом основанное на знаменитом тезисе Х. Маккиндера о роли географического положения и транспортных технологий в деле геополитического продвижения государства.

В свою очередь, И.Ф. Кефели, изучая социокультурную динамику геополитических процессов, заключает, что транспортная геополитика России должна быть направлена в XXI веке на развитие матричной транспортной сети, где меридиональную составляющую должны обеспечить флот и автомобильный транспорт, а широтную - железная дорога<sup>34</sup>.

С.Б. Переслегин выводит интересную “транспортную теорему”, позволяющую оценить внутривнутриполитическую стабильность государства с применением “транспортного метода”. Автор утверждает, что сохранение единства государственного организма возможно лишь тогда, когда развитие транспортной инфраструктуры опережает экономическое развитие регионов<sup>35</sup>.

В целом, анализируя геополитические и геоэкономические аспекты развития мирового транспорта, Ю.А. Харламова приходит к выводу, что транспортные коммуникации являются важным элементом российской геополитической парадигмы, сводящейся к рассмотрению России в качестве естественного моста между Европой и Азией. Для обоснования своего тезиса Ю.А. Харламова ссылается на слова Д.И. Менделеева о том, что “страна-то ведь наша особая, стоящая между молотом Европы и наковальней Азии, долженствующая так или иначе их помирить”<sup>36</sup>.

---

<sup>33</sup> **Якунин В.И.** Политология транспорта: политическое измерение транспортного развития. – М.: Экономика, 2006. – С. 276-277.

<sup>34</sup> **Кефели И.Ф.** Судьба России в глобальной геополитике. - СПб.: Северная звезда, 2004. – С. 144.

<sup>35</sup> **Переслегин С.Б.** Самоучитель игры на мировой шахматной доске. – М.: АСТ; СПб.: Tera Fantastica, 2007.- С.56.

<sup>36</sup> **Харламова Ю.А.** Мировая транспортная система. - М.: МГУПС, 2014. – С. 31.

Российский исследователь Н.А. Грудицын рассматривает использование инновационного высокоскоростного движения не только в качестве одного из рычагов экономического развития регионов и технологического обновления устаревающей инфраструктуры, но и в качестве фундаментального элемента для поддержания единства государства как основы для будущего развития. Рассматривая роль инноваций (от появления колеса до авиации) как ключевого фактора развития транспортных коммуникаций, автор констатирует, что транспортные пути являются объектом геополитических устремлений, и различные виды транспорта выступают в роли инструмента достижения государственных целей. Вместе с тем историческое противостояние государств опиралось на их транспортно-географическое положение, геополитические решения принимались на основе транспортных систем и с учетом возможностей их применения. В целом, согласно Н.А. Грудицыну, эволюция транспортных систем влияет на развитие пространственных отношений<sup>37</sup>. Рассматривая проблемы геополитического значения высокоскоростного железнодорожного движения, исследователь предлагает использовать два базовых понятия, необходимых для понимания “транспортной геополитики”: “эндемичное поле” и “пограничное поле”. Первое означает пространство, контролируемое государством, второе – пространство, находящееся под контролем государства, но не полностью освоенное, как правило, заселенное национальными меньшинствами<sup>38</sup>. Для освоения пространств, представляющих собой “пограничное поле”, крайне важно последовательно развивать транспортные и, особенно, железнодорожные высокоскоростные коммуникации, что в целом вписывается также в предложенную А. Эткиндо концепцию “внутренней колонизации”<sup>39</sup>.

---

<sup>37</sup> Грудицын Н.А. Геополитический фактор развития транспортных систем // *Вестник СПбГУ*. Сер.7. -2016. – С. 137.

<sup>38</sup> Там же. - С. 140.

<sup>39</sup> Эткинд А. Внутренняя колонизация. Имперский опыт России. – М.: Новое литературное обозрение, 2013. – 448 с.

Другой российский исследователь С.А. Тархов, рассматривая вопросы транспортного развития, обращает внимание не только на расширение транспортных систем, но также на их распад. Он выделяет два основных фактора этого распада: *политико-географический*, включающий в себя распад государств и геополитических блоков, в результате чего ослабевают трансграничные коммуникации, и *военные действия разрушительной силы*, которые приводят к парализации транспортного сообщения<sup>40</sup>.

В западной научной практике вопросы транспортной безопасности принято традиционно рассматривать в контексте обеспечения социальной мобильности, чем обусловлен стремительный рост скоростного потенциала транспортных коммуникаций – важный вектор социальных трансформаций<sup>41</sup>.

О. Дженсен и Т. Ричардсон в своей работе, посвященной мобильности на европейском пространстве, рассматривают высокоскоростные трансграничные потоки мобильности как факторы, воздействующие на такие явления, как национальная идентичность, территориальная субкультура, интеграция центра и периферии Европы и пр.<sup>42</sup>

О политическом измерении транспортного развития пишет также Дж. Росс, предлагая изучение развития транспортной проблематики в качестве направления публичной политики Евросоюза (ЕС). Анализируя четыре вида транспорта (железнодорожного, автомобильного, воздушного и морского), Росс пытается раскрыть значение транспортных коммуникаций в формировании общей европейской экономики и политической культуры<sup>43</sup>.

---

<sup>40</sup> **Тархов С.А.** Пространственные закономерности эволюции транспортных сетей: Автореф. дис. ... д-ра геогр. наук: 25.00.24. М., 2002. – 46 с.

<sup>41</sup> **Bauman Z.** Liquid Modernity.- Cambridge: Polity Press, 2000. – 228 p.

<sup>42</sup> **Jensen O.B., Richardson T.** Making European Space: Mobility, Power and Territorial Identity. – Routledge, 2004. – 312 p.

<sup>43</sup> **Ross J.** Linking Europe: Transport Policies and Politics in the European Union. – Praeger Publisher, 1998. – 266 p.

В рассматриваемом контексте следует обратиться также к работе “Пространство и транспорт в Мир-системе”, изданной под редакцией П. Чикантеллы, где проводится детальный анализ влияния транспортного фактора на функционирование мировой системы. Ссылаясь на классификацию И. Валлерстайна, авторы исследования раскрывают важность трансформаций транспортных систем на формирование стран ядра, периферии и полупериферии<sup>44</sup>.

В целом, необходимо констатировать, что, невзирая на свое социальное, политическое и геополитическое значение, транспортная тематика сегодня недостаточно исследуется в рамках политологических дисциплин<sup>45</sup>.

## **1.2. Концептуальные основы исследования проблем энергетической и транспортной безопасности**

В современной науке можно выделить три основных направления, в рамках которых исследуются проблемы энергетической и транспортной безопасности (как на глобальном, так и на национальном уровнях). Первое из них условно назовем “техническим направлением”, изучающим вопросы сугубо инженерного характера: проектирование, строительство, переработка топлива, изучение ландшафта с целью проведения транспортных коммуникаций и пр.; второе направление назовем “экономическим”, фокусирующимся на вопросах экономической эффективности тех или иных энергетических и транспортных проектов, логистике поставок, анализе тарифов и пр. Третье же направление обозначим как “политическое”, исследующее влияние энергетических рынков и

---

<sup>44</sup> Space and Transport in the World-System (Contributions in Economics and Economic History) / Ed. by Paul S. Ciccantell (Editor), Stephen G. Bunker. – Greenwood Press, 1998. – 251 p.

<sup>45</sup> Якунин В.И. Политология транспорта: политическое измерение транспортного развития. – М.: Экономика, 2006. – С. 12.

транспортных коридоров на международные отношения, роль энергоресурсов в геополитических процессах<sup>46</sup>.

Л.М. Григорьев выделяет три школы подходов к проблемам исследования энергетической безопасности. Подобная классификация, на наш взгляд, необходима, так как позволяет более системно подойти не только к изучению теоретических вопросов энергетической безопасности, но также и к решению практических задач, имеющихся в отрасли.

*Первая школа*, согласно автору, рассматривает проблемы устойчивости нынешних рынков, надежности поставок, цен, конфликтов вокруг транзита энергоресурсов и другие текущие проблемы. В этой школе очень мало “академических экономистов”; здесь в основном преобладают политические вопросы. В первой школе видна озабоченность по поводу не только национальных интересов, но и политического будущего, поскольку избиратели и национальный бизнес реагируют как на высокие цены на энергоносители и связанные с этим издержки, так и на все сопутствующие проблемы. Здесь очень важно снять возникающее недоверие, поскольку каждое решение в сфере энергетических инвестиций – это миллиарды долларов, годы создания и десятилетия последующей эксплуатации.

*Вторую школу*, согласно автору, составляют “профессора-экономисты”, занятые проблемами экономического роста, энергопотребления и влияния на долгосрочное развитие тарифов, а также проблемами диверсификации источников энергии, борьбы между атомной энергетикой и теплоэнергетикой, проблемами транзита и пр. Констатируя, что именно в указанной области лежит поиск будущих решений проблем ГЭБ, автор отмечает, что политики должны создать условия для снижения политических рисков, работы частного бизнеса, а также компаний, находящихся под кон-

---

<sup>46</sup> Давтян В.С. Политико-философское осмысление энергетической безопасности. Конструктивистский подход // Материалы Международной научной конф. “Проблемы национальной безопасности в условиях глобализации”. - Ереван, 2015. - С. 127-128.



тролем государства. В рамках этой школы идут споры об эффективности того или иного способа хозяйствования, но изменения институциональных факторов ведения бизнеса идут гораздо медленнее, чем нарастают энергетические и экологические проблемы мира, т.е. проблему придется решать на основе имеющегося базиса.

Наконец, в качестве *третьей школы* выделяется экологическая, в которую входят профессиональные экологи и неправительственные организации. Автор проводит четкую демаркацию между третьей и предыдущими двумя школами. Условно называя школу “зеленой”, он приходит к выводу, что есть существенная разница в позиции “зеленых” и других школ, что связано с природой гражданских организаций, выполняющих работу, которую правительства тех или иных стран по каким-то причинам не хотят выполнять, либо выполняют, по мнению гражданских экологических организаций, не совсем хорошо<sup>47</sup>.

Казалось бы, указанные направления полностью охватывают весь спектр проблем энергетической и транспортной безопасности, демонстрируя ее многоуровневость и междисциплинарность. Вместе с тем в современном научном знании вырисовывается пробел, сводящийся к малоизученности политико-философских, социальных и этических аспектов энергетической и транспортной безопасности.

Современные политологические исследования энергетической и транспортной безопасности преимущественно являются составной частью более общих исследований в сфере международной безопасности и вовсе не заполняют собой пробел, отмеченный нами выше.

Международная безопасность, как правило, исследуется в рамках таких направлений, как *неореализм* (К. Уолтц<sup>48</sup>), рассмат-

---

<sup>47</sup> Григорьев Л.М. Поиск нового пути в мировой энергетике // *Экономическое обозрение*. – 2006. – N 4, июль. – С. 6-9.

<sup>48</sup> Waltz K. *Theory of International Politics*. - University of California, Berkley, 1979. – 251 p.

ривающий международные отношения как сферу хаоса и бессрочную международную анархию, обязывающую отдельные государства наращивать военную мощь, а также *неолиберализм* (Дж. Най и Р. Кохен<sup>49</sup>), сводящийся к свободному распространению всемирного рынка, иными словами – к глобализации. Наряду с указанными концепциями проблемы международной безопасности традиционно принято исследовать в рамках таких теорий, как *социальный конструктивизм* (Л.С. Выготский<sup>50</sup>), отрицающий существование естественных законов в экономике и политике, *сравнительно-историческая социология* (М. Вебер<sup>51</sup>), направленная на описание и трактовку сходств и различий явлений в историческом измерении, и др.<sup>52</sup>

В рамках неореалистической традиции ключевая роль отводится интересам государств, стремящихся обеспечить максимальный доступ к энергоресурсам или максимально выгодные условия реализации своих энергоресурсов на мировых рынках. В условиях жесткой конкуренции, согласно сторонникам концепции неореализма, между государствами неизбежны конфликты, что ведет к наращиванию военной мощи. Не случайно одной из важнейших тем исследований, выполненных в рамках неореалистической концепции, являются *военные аспекты энергетической безопасности*. Это представляется вполне логичным, учитывая неоспоримый факт влияния борьбы за энергоресурсы на эскалацию насилия в современном мире, чем, в свою очередь, обусловлено распростра-

---

<sup>49</sup> **Keohane R., Nye J.** Transnational Relations and World Politics. – Cambridge, MA: Harvard University Press, 1972. – 428 p.

<sup>50</sup> **Выготский Л.С.** Психология развития человека. – М.: Изд-во “Смысл”, 2015. – 1136 с.

<sup>51</sup> **Вебер М.** История хозяйства: Очерк всеобщей социальной и экономической истории. - Пг.: Наука и школа, 1923. - 240 с.

<sup>52</sup> **Давтян В.С.** Теоретические основы исследования проблем энергетической безопасности // Материалы Республиканской научной конф. “Проблемы национальной безопасности в условиях глобализации”. - Ереван, 2014. - С. 16.

нение политики “ресурсного национализма” в странах, располагающих серьезными запасами энергетических ресурсов.

Иного подхода в исследовании проблем энергетической безопасности, рассматриваемой в общем контексте международной безопасности, требует направление *неолиберализма*. Базовым принципом, на котором выстроена указанная концепция, является создание и дальнейшее обеспечение бесперебойной работы глобального рынка, функционирующего на основе международной взаимовыгодной кооперации.

По мнению сторонников неолиберализма, наличие свободного глобального рынка, на котором происходит активная торговля энергетическими ресурсами, приводит к минимизации возможности применения так называемого “энергетического оружия” путем применения эмбарго на поставки энергоресурсов, а также не позволяет тем или иным акторам мирового энергетического рынка в полной мере контролировать механизм ценообразования. Следовательно, мировой энергетический рынок создает все условия для мирного взаимовыгодного сотрудничества между государствами, как экспортирующими, так и импортирующими энергоресурсы.

В рамках этого направления особое значение придается деятельности международных организаций в системе международных отношений, в частности, в вопросах регулирования мирового энергетического рынка. При этом подобные организации выполняют функции формирования и корректировки рыночных механизмов, установления единых правил и стандартов взаимодействия, создания условий для обеспечения информационного обмена. В качестве примера приводятся такие международные институты, как Международное энергетическое агентство, Мировой энергетический совет, Договор Энергетической хартии и др.

Таким образом, можно прийти к выводу, что мировой энергетический рынок наряду с другими секторами мировой экономики, согласно неолиберализму, служит гарантом безопасности и стабильности в современных международных отношениях. В этом, по

сути, и заключается главное отличие неолиберального подхода от неореалистического<sup>53</sup>.

Вместе с тем следует учесть, что ангажированность ряда международных институтов, применение двойных стандартов в мировой политике, фактическая актуализация идеи биполярного мира, а также ряд аналогичных факторов сегодня не дают веских оснований утверждать о внедрении неолиберальных ценностей в современные международные отношения. Таким образом, возникает ситуация, при которой роль как энергетики, так других секторов мировой экономики в целом приобретает второстепенное значение в обеспечении стабильности мировой политической системы. Последнее вполне соответствует *структуралистскому подходу* С. Стрэндж, в рамках которой энергетика рассматривается как вторичная структура, на которую влияют структуры безопасности и финансовые рынки<sup>54</sup>.

Будучи одной из наиболее популярных и “рейтинговых” теорий, применяемых сегодня при исследовании проблем международных отношений и мировой политики, *конструктивизм*, по сути, сводится к выдвигению в аналогичных исследованиях на первый план “мира идей”, однако вне контекста его платоновского противопоставления “миру вещей”. “Мир идей”, включающий в себя различные социальные ценности, а также культурные и ментальные стереотипы, коллективные цели, угрозы и пр., воздействует на материальный мир, видоизменяя его и придавая ему новые смыслы. Более того, согласно конструктивистской теории, именно эти идеи и формируют, иными словами, конструируют мировые политические и экономические процессы. Таким образом, в рам-

---

<sup>53</sup> Давтян В.С. Теоретические основы исследования проблем энергетической безопасности // Материалы Республиканской научной конф. “Проблемы национальной безопасности в условиях глобализации”. - Ереван, 2014. - С. 18.

<sup>54</sup> Strange S. States and Markets. 2nd Revised edition. - Continuum International Publishing Group Ltd, 2004. - 280 p.

ках конструктивизма постулируется, что вся система международных отношений есть социальная конструкция, обуславливаемая неким комплексом “социальных идей”. Политические деятели, национальные лидеры, дипломаты и прочие ключевые акторы международных отношений так или иначе являются носителями определенных “социальных идей”, свойственных той социальной конструкции, элементами которой они являются. Следовательно, весь комплекс идей, от национальных ценностей до коллективных страхов, зачастую играет ключевую роль в принятии решений со стороны актора. Таким образом, международные отношения есть своеобразное соревнование, а иногда - противостояние различных комплексов идей и ценностей. На наш взгляд, суть конструктивистской теории заключается в том, что эти идеи и ценности можно *конструировать* в зависимости от сложившейся ситуации и поставленных задач. Общеизвестно, что для подобного конструирования применяются разнообразные коммуникационные технологии<sup>55</sup>.

В этом отношении теоретики конструктивизма противопоставляют себя сторонникам неореалистической теории, трактующим природу международных отношений прежде всего с точки зрения национальной безопасности: вся система международных отношений и мировая политика есть не что иное, как хаос, позволяющий отдельным государствам наращивать военный потенциал и применять различного вида оружие (в том числе энергетическое) для решения краткосрочных и долгосрочных программ национального значения<sup>56</sup>.

Оппонируя неореалистам, сторонники конструктивистской теории активно выступают также против неолибералов, утверждающих, что система международных отношений функциониру-

---

<sup>55</sup> **Давтян В.С.** Политико-философское осмысление энергетической безопасности. Конструктивистский подход // Материалы Международной научной конф. “Проблемы национальной безопасности в условиях глобализации”. - Ереван, 2015. - С. 128-129.

<sup>56</sup> Там же. – С. 129.

ет на основе экономически взаимовыгодной кооперации между акторами мировой политики. Такой прагматизм, в свою очередь, согласно неолибералам, приведет в конечном итоге к всемирной гармонии и симфонизму, иными словами - к глобализации. Здесь вступает в силу знаменитый тезис Х. Булла о том, что современные государства формируют не просто систему государств, а так называемое “международное общество”<sup>57</sup>. В качестве ключевого результата глобализационного процесса неолибералы рассматривают прекращение холодной войны, актуализацию идеи многополярного мира. Очевидно, что наблюдаемая нами нарастающая bipolarность в мировой политике, а также национальные сепаратистские движения, прослеживаемые сегодня в разных уголках мира, никоим образом не могут обеспечить неолибералам необходимую эмпирическую базу для создания четкой и глубокой системы доказательств. Именно поэтому конструктивистская теория, противопоставляющая себя как неолибералистической, так и неореалистической теориям и предлагающая новую, вполне обоснованную и актуальную парадигму исследования проблем международных отношений, столь популярна в современных научно-политических кругах.

Попробуем закрепить представленные выше тезисы в поддержку конструктивизма на конкретном примере. С. Хантингтон в своем классическом труде “Столкновение цивилизаций?” пишет о том, что американцы гораздо болезненнее реагируют на японские капиталовложения, чем на более крупные инвестиции из Канады и европейских стран<sup>58</sup>. В данном случае очевидно превалирование национальных, социальных идей-стереотипов (а в отдельных трактовках - ценностей) над прагматическим экономическим интересом.

---

<sup>57</sup> **Bull H.** *The Anarchical Society: A Study of Order in World Politics*. 2nd ed. H. Bull. - New York: Columbia University Press, 1995. - 335 p.

<sup>58</sup> **Huntington S.** *The Clash of Civilizations?* // *Foreign Affairs*, summer. - 1993. - P. 27-28.

Приведем другой пример, на сей раз из энергетической сферы. Как известно, до 2007 г. главным акционером крупного российско-нефтегазового проекта “Сахалин-2” была известная нидерландско-британская компания “Shell”, что для России – государства, начавшего национализацию энергетического комплекса и в отдельных случаях применяющего “энергетическое оружие” для решения геополитических задач, было во многом неприемлемо. Ввиду этого государственной компанией “Газпром” был выкуплен блокирующий пакет акций оператора проекта, а мировой энергетический гигант “Shell”, нарушивший, согласно заявлениям официальной Москвы, экологические нормы эксплуатации, приобрел статус “технического консультанта” с 27% акций<sup>59</sup>.

Таким образом, можно сделать вывод о том, что наличие в официальной российской риторике понятий и категорий, связанных с необходимостью привлечения иностранных инвестиций, никоим образом не может затмить собой идею “национального богатства”, а также укоренившийся в обществе стереотип конкуренции с Западом. Следует отметить, что аналогичными идеями руководствуется также и обратная сторона. Так, Третий энергопакет ЕС воспринимается российской стороной как проект реформирования европейского газотранспортного рынка, направленный, по сути, на ограничение российского присутствия на энергетических рынках Европы. Как видим, данные идеи актуализируются и конструируют новую реальность. Подобных примеров в мировой политической и экономической практике более чем достаточно. Как пишет А. Вендт в “Социальной теории международной политики”, “...характер международной жизни определяется убеждениями и ожиданиями, которые государства имеют по отношению друг к другу, и это устанавливается социальными, а не материальными структурами”. Согласно Вендту, вся система международных отношений функционирует исключительно через социальное взаи-

---

<sup>59</sup>Официальный сайт Сахалин-Энерджи // <http://www.sakhalinenergy.ru/ru/index.wbp>

модействие: “Очень важно посмотреть, из чего “сделана” структура. С моей точки зрения, она представляет собой именно то, что отрицает Уолц: социальный, а не материальный феномен”<sup>60</sup>. Отметим, что К. Уолц является наиболее видным американским теоретиком международных отношений, чей труд “Теория международной политики” стал ключевым для осмысления идей неореализма<sup>61</sup>.

Итак, можно констатировать, что конструктивизм является наиболее целостной и в определенной степени компромиссной теорией, позволяющей осуществлять глубинный анализ (в том числе историко-ретроспективный) мировых политических процессов, в которых вопросы энергетической безопасности представляют собой приоритетное направление как для исследователей, так и для политических и экономических акторов. Рассматривая возможность применения конструктивистских методов познания в сфере исследования проблем энергетической безопасности, важно остановиться на одной из ключевых концепций, сформировавшихся в лоне конструктивизма. Речь идет о *секьюритизации* как о наиболее актуальной концепции, применяемой для оценки уровня безопасности (в том числе энергетической) как в национальном, так и в международном контекстах.

Сформированная представителями Копенгагенской школы Б. Бюзаном и О. Вевером концепция секьюритизации постулирует: политика безопасности формируется в качестве обоснования того или иного явления в виде угрозы, что дает право актору принимать “решения для защиты общества”. Так, например, власти конкретной страны, секьюритизируя ту или иную проблему, т.е. представляя ее в контексте национальной или государственной безопасности, настаивают на оперативном решении этой проблемы. Главная

---

<sup>60</sup> **Wendt A.** Social Theory of International Politics. - Cambridge: Cambridge University Press, 1999. – 450 p.

<sup>61</sup> **Waltz K.** Theory of International Politics.- Boston: Addison–Wesley Publishing Company, Inc., 1979. - 251 p.



задача здесь заключается не столько в представлении проблемы в необходимом контексте, сколько в убеждении широкой общественности и различных гражданских институтов в необходимости сконцентрироваться на ней. Вполне закономерно, что при эффективной секьюритизации актор вправе требовать необходимые финансовые средства и прочие ресурсы для решения проблемы. Может сложиться впечатление, что секьюритизация, по сути, является своеобразным инструментом для политических и финансовых элит, используемым с целью решения корпоративных задач. Данное утверждение хоть и ошибочно, однако его нельзя полностью элиминировать ввиду постоянно возрастающего преобладания корпоративного интереса над национальным во всем мире. Именно поэтому Б. Бюзан предостерегает от избыточной секьюритизации, а О. Уивер предлагает ввести в научный обиход концепцию *десекуритизации*, т.е. исключения проблем из повестки дня национальной или международной безопасности, придавая таким образом секьюритизации концептуальную целостность<sup>62</sup>.

Приведем примеры секьюритизации в энергетической сфере. Газопровод “Nabucco” - одна из наиболее успешных иллюстраций секьюритизации в вопросе диверсификации поставок природного газа в Европу. Изначально проект, имеющий исключительно политическое содержание, представлялся европейскими акторами как важный шаг на пути решения ключевой проблемы международной безопасности – обеспечения стабильных и бесперебойных поставок голубого топлива в страны ЕС. Это вовсе не означало, что в ЕС был дефицит газа, вследствие чего энергетическая безопасность континента оказалась под угрозой. Тем не менее, придавая данному проекту стратегически важное значение, “нацелив” его на идею формирования гаранта энергетически обеспеченного будущего, европейские лидеры, по сути, реализовали акт секьюритиза-

---

<sup>62</sup> **Waever O.** Securitization and Desecuritization. On Security. R. Lipschutz (ed.). - New York: Columbia University Press, 1995. - P. 46-87.

ции, обосновав для его актуализации необходимость осуществления инвестиций в размере до 12 млрд долл. США.

Рассматривая особенности применения методов секьюритизации и в дальнейшем десекуритизации в сфере энергетической безопасности на более локальном уровне, нельзя обойти стороной газопровод Иран-Армения. Как известно, данный проект был разработан в Республике Армения еще в середине 1990-х годов, когда, завершив активную фазу Карабахского конфликта, страна встала перед острой необходимостью построения стабильной государственной системы, в том числе многоуровневой системы безопасности. Выйдя из энергетического кризиса, в котором оказалась Армения в годы войны (1992-1994 гг.), и перезапустив 2-й энергоблок Армянской АЭС, власти страны приступили к выстраиванию “энергодIALOGA” с соседним Ираном. В частности, еще в 1995 г. между двумя странами было достигнуто соглашение о поставках иранского природного газа в Армению объемом 1 млрд куб.м в год: считалось, что проходящий по территории Грузии так называемый “Северный газопровод”, по которому Армения получала (и ныне продолжает получать) голубое топливо из России, не мог в полной мере обеспечить стабильные поставки. Более того, армянские власти на самых разных уровнях начали заявлять о транзитном потенциале Армении, рассматривая газопровод Иран-Армения в качестве транзитного (маршрут “Иран-Армения-Грузия-Черное море-Украина-Европа”) без учета реальной геополитической и геоэкономической карты региона, а также постепенно возрастающего напряжения между Ираном и странами Запада. Таким образом, проект газопровода Иран-Армения стал наиболее значимым в армянской действительности, снискав популярность и осмысление со стороны общества. Проект превратился в своеобразный символ новой, победившей в войне Армении, строящей эффективную экономику и стабильную систему безопасности. Однако уже сегодня очевидно, что газопровод, первый участок которого был запущен лишь в 2007 г., уже в совершенно другой по-

литической, экономической и, главное, социальной атмосфере, не стал гарантом энергетической безопасности Армении и, более того, не имеет реальной возможности стать транзитным. Таким образом, можно констатировать, что проблема альтернативных поставок была успешно секьюритизирована армянскими властями, однако впоследствии, ввиду затянувшейся реализации проекта, а также целого спектра прочих причин, проект утратил былую смысловую нагрузку. Следовательно, можно сделать вывод о том, что данный проект был десекуритизирован<sup>63</sup>.

Классики концепции секьюритизации Б. Бюзан, О. Уивер и Дж. де Уайлд выделяют пять ключевых секторов, которые регулярно подвергаются секьюритизации: военный сектор, окружающая среда, экономика, социальный сектор и политика<sup>64</sup>. При этом указанные секторы синтезируются, зачастую обуславливая друг друга, о чем свидетельствуют приведенные примеры. Вместе с тем как в концепции секьюритизации, так и в теории конструктивизма в целом игнорируется одна из наиболее важных и одновременно болезненных проблем - роль и место человека в процессе конструирования векторов становления системы безопасности, в том числе энергетической.

В настоящее время ряд исследователей, особенно американских, пытаются стереть границу между неореализмом и неолиберализмом, утверждая, что оба направления, по сути, выражают одни и те же взгляды, объединенные под общим названием “реалистический либерализм”. Одним из наиболее авторитетных исследователей, объединивших элементы неореализма и неолиберализма при исследовании ГЭБ, является американский ученый Д. Ергин. Им выделены десять принципов энергетической безопасно-

---

<sup>63</sup> **Давтян В.С.** Политико-философское осмысление энергетической безопасности. Конструктивистский подход // Материалы международной научной конф. “Проблемы национальной безопасности в условиях глобализации”. - Ереван, 2015. - С. 132.

<sup>64</sup> **Buzan B., Weaver O., de Wild J.** Security: A New Framework for Analysis. - Boulder, Colorado: Lynne Rienner Publishers, Inc., 1998. – 239 p.

сти, имеющих ключевое значение для всех акторов мировых энергетических процессов и одновременно характерных для сторонников как неореалистического, так и неолиберального направлений:

- диверсификация;
- запас прочности;
- качественная и своевременная информация;
- сотрудничество между странами-поставщиками и странами-потребителями;
- расширение системы Мирового энергетического агентства путем включения Китая и Индии;
- стабильность инфраструктуры и всей цепи поставок;
- стабильно функционирующие рынки;
- энергоэффективность;
- обеспечение потока инвестиций;
- развитие новых технологий<sup>65</sup>.

Отдельные элементы параллельного применения как неореалистического, так и неолиберального подходов можно найти также в работах Дж. А. Станислау<sup>66</sup>, А. Мане-Эстрада<sup>67</sup>, Э. Корина и Г. Луфта<sup>68</sup> и др.

В целом разночтение базовых проблем энергетической и транспортной безопасности обусловлено рядом факторов, сводящихся, прежде всего, к неоднозначности и противоречивости ее трактовок, а также к отсутствию четкой демаркации между техническими, экономическими и политическими аспектами энергети-

---

<sup>65</sup> **Yergin D.** The Fundamentals of Energy Security, Testimony: Hearing on "Foreign Policy and National Security Implications of Oil Dependence". Committee on Foreign Affairs US House of Representatives. – 2007. – P. 20-28.

<sup>66</sup> **Stanislaw J. A.** Resource nationalism, the global scramble for energy, and the need for mutual interdependence: Deloitte Center for Energy Solutions. – 2009. // [http://expertosenred.olade.org/wp-content/uploads/sites/3/2014/07/IE005-us\\_er\\_PowerPlay\\_Resource-Nationalism\\_theGlobalScramble\\_forEnergyWEB\\_240209.pdf](http://expertosenred.olade.org/wp-content/uploads/sites/3/2014/07/IE005-us_er_PowerPlay_Resource-Nationalism_theGlobalScramble_forEnergyWEB_240209.pdf)

<sup>67</sup> **Mane-Estrada A.** Securite energetique en Mediterranee occidentale: nouveaux facteurs, nouvelles politiques. Un regard espagnol: Note de l'Ifri.- 2008.

<sup>68</sup> **Korin A., Luft G.** Energy Security Challenges for the 21st Century: A Reference Handbook. - Praeger Publishers, 2009. – 372 p.

ческой безопасности. Наряду с этим подобную неоднозначность трактовок можно объяснить также следующими обстоятельствами. Во-первых, понятие “энергетическая и транспортная безопасность” используется как в национальном, так и в глобальном контекстах. Во-вторых, определения энергетической и транспортной безопасности, дающиеся в рамках конкретного государства, сопряжены с высокой долей субъективизма, отражающего особенности национального энергетического потенциала. В-третьих, энергетика и транспорт трактуются в ряде случаев как отраслевая и ключевая проблема всей системы национальной безопасности государства, непосредственно влияющая на политические, геополитические и геоэкономические процессы<sup>69</sup>.

### **1.3. Энергетическая безопасность государства в системе глобальной энергетической безопасности**

Ведущими мировыми державами неоднократно поднимается вопрос обеспечения глобальной энергетической безопасности; по данному направлению подписывались и продолжают подписываться международные протоколы и соглашения. Несмотря на то, что эти документы редко применяются на практике, тем не менее, они создают определенную базу для дальнейшего формирования здоровой мировой энергосистемы.

На проходившем в Санкт-Петербурге в июле 2006 г. саммите Большой Восьмерки (G8) одной из ключевых повесток дня стала проблема обеспечения ГЭБ. В результате обсуждений и официального обмена мнениями лидеры государств подписали соглашение “О глобальной энергетической безопасности”, где были под-

---

<sup>69</sup> Боровский Ю.В. Мировая система энергоснабжения. – М.: Навона, 2008. – С. 12.

няты ряд важных проблем мировой энергосистемы. В частности, стороны выступили с совместным заявлением о принципах ГЭБ<sup>70</sup>.

Учитывая общую заинтересованность стран-производителей и стран-потребителей в обеспечении ГЭБ, лидеры стран “Группы восьми” заявили о своей приверженности следующим задачам и принципам:

- мощный глобальный экономический рост, эффективный доступ к рынкам и содействие инвестициям во все звенья энергетической цепочки;
- открытость, прозрачность, эффективность и конкурентность рынков для производства, поставок, использования и услуг в области транспортировки и транзита энергоресурсов, что играет ключевую роль в обеспечении ГЭБ;
- создание прозрачных, справедливых, стабильных и эффективных правовых рамок и систем регулирования, включая обязательства по соблюдению контрактов, в целях привлечения адекватных и стабильных международных инвестиций в добычу, переработку и сбыт энергоресурсов;
- развитие диалога и обмен мнениями между всеми заинтересованными сторонами по вопросам усиления взаимозависимости в энергетической сфере и безопасности предложения и спроса;
- диверсификация предложения и спроса на энергоносители, источников энергии, географических и отраслевых рынков, транспортных маршрутов и средств транспортировки энергоносителей;
- поощрение мер по повышению энергоэффективности и энергосбережения за счет инициатив, реализуемых на национальном и международном уровнях;
- экологическая ответственность при разработке и использовании энергоресурсов, внедрение и обмен экологически

---

<sup>70</sup>Ministry of Foreign Affairs of Japan // [www.mofa.go.jp/policy/economy/summit/2006/energy.html](http://www.mofa.go.jp/policy/economy/summit/2006/energy.html)

- чистыми энергетическими технологиями, способствующие решению проблемы климатических изменений;
- обеспечение прозрачности и надлежащего управления в энергетическом секторе в целях борьбы с коррупцией;
  - совместные действия по ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций в энергетической сфере, в том числе координация планирования стратегических запасов;
  - обеспечение безопасности жизненно важной энергетической инфраструктуры;
  - решение энергетических проблем беднейших слоев населения развивающихся стран.

На основе перечисленных принципов, задач и подходов лидеры Большой Восмерки обязались осуществлять общую стратегию в области ГЭБ. “Мы предлагаем другим государствам, соответствующим международным организациям и иным заинтересованным сторонам присоединиться к нашим совместным усилиям”, - говорится в “Соглашении”<sup>71</sup>.

Принципы и подходы, изложенные в “Соглашении”, являются базовыми в формировании ГЭБ. При этом известно, что на момент совместного оглашения вышеуказанных мер и принципов между членами G8 существовали значительные разногласия по ряду энергетических вопросов. Речь прежде всего идет об энергетической конфронтации между Россией и Евросоюзом, пытающимся любым путем снизить свою энергозависимость от России.

“Для успешной реализации энергетическая политика любой страны должна содействовать обеспечению международной энергетической безопасности, содержать системы быстрого реагирования на “внешние шоки” и располагать инструментами координации в рамках мирового сообщества”, - пишет Н.В.

---

<sup>71</sup> Ministry of Foreign Affairs of Japan // [www.mofa.go.jp/policy/economy/summit/2006/energy.html](http://www.mofa.go.jp/policy/economy/summit/2006/energy.html)

Миронов<sup>72</sup>. Автор считает, что в настоящее время мировому сообществу еще далеко до достижения ГЭБ, так как она представляет собой продукт сотрудничества между отдельно взятыми государствами и группировками в этой сфере. Несмотря на различие интересов стран, все они заинтересованы в поддержании стабильности на рынках основных энергоносителей и в отсутствии серьезных потрясений, связанных с нарушением поставок энергоносителей и значительными скачками уровня цен. Вместе с тем государства обычно стремятся достичь энергетической безопасности либо в одностороннем порядке, либо группами, часто вообще игнорируя фактор глобальной взаимозависимости. Как показывает практика, односторонние действия государств по обеспечению своей энергетической безопасности часто приводят к трансграничной передаче экономических потрясений и различного рода “внешних шоков”, а в конечном итоге – к межгосударственным, в том числе военно-политическим конфликтам. Иными словами, реальная односторонняя национальная энергетическая безопасность невозможна<sup>73</sup>.

Таким образом, одной из важных задач, поставленных перед мировым сообществом, является обеспечение глобальной энергетической безопасности. Среди принципов обеспечения ГЭБ выделим следующие:

- гармонизация энергетических политик стран, обеспечивающая общие принципы развития и регулирования мировой энергетики на базе долгосрочного планирования и формирования согласованных энергобалансов, нормативного регулирования условий функционирования энергетического рынка и его хозяйственных субъектов, правового обеспечения требований ГЭБ и экологической безопасности;

---

<sup>72</sup> **Миронов Н.В.** Международная энергетическая безопасность. - МГИМО (У) МИД России, Междунар. ин-т топливно-энергет. комплекса. – М.: МГИМО, 2003. – С. 4.

<sup>73</sup> Там же. - С.5.



- развитие энергодиалога и энергетической дипломатии для обеспечения ГЭБ;
- поощрение мер по переходу к энергосберегающему стилю жизни и энергоэффективности экономики, развитию новых экологически безопасных видов энергии будущего;
- совместные действия по предотвращению и разрешению энергетических конфликтов и ликвидации чрезвычайных ситуаций в энергетической сфере;
- коллективная ответственность мировых держав за обеспечение устойчивого доступа всех жителей планеты к жизненно важным средствам и источникам энергообеспечения;
- поддержка международных организаций в сфере энергетики в части привлечения инвестиций, развития инновационной энергетики, согласования корпоративных действий транснациональных энергетических компаний.

Согласно основным утверждениям Стратегии обеспечения ГЭБ, разработанной группой экспертов Центра устойчивого энергетического развития:

- ГЭБ может быть обеспечена только объединенными усилиями ведущих стран “Группы восьми” и всего мирового сообщества с учетом компромисса национальных, межрегиональных и международных интересов. Безопасность через сотрудничество;
- с учетом того, что по меньшей мере до середины XXI века доминирующее положение в энергообеспечении будут занимать ископаемые топливные энергоресурсы, задачей бизнеса, поддерживаемого правительствами всех стран, является сохранение и воспроизводство энергетического потенциала планеты и его эффективное использование в интересах всех и каждой страны;

- глобальный характер мировой энергетики в условиях резкой неравномерности географического распределения центров добычи и потребления ТЭР вызывает необходимость создания и поддержания безопасности трансконтинентальных транспортных энергокоммуникаций, а также формирования на их основе энергетической (в первую очередь - нефтегазовой) системы. Важным элементом такой мировой системы является создание у стран-производителей и стран-потребителей ТЭР стратегических резервов и запасов, а также системы управления и реагирования на чрезвычайные ситуации<sup>74</sup>.

Таким образом, главной целью ГЭБ является создание единого энергетического пространства по принципам формирования “общественно-приемлемой” энергетики с тремя базовыми критериями: высокая энергетическая, социально-экономическая и экологическая эффективность. В свою очередь, философия единого энергетического пространства строится на тезисе о том, что в современном мире практически невозможно обеспечить энергетическую независимость отдельно взятой страны. Наряду с этим очевидно, что возрастающая дезинтеграция энергетических коммуникаций является ключевым фактором, препятствующим экономическому развитию отдельных стран. Следовательно, единое энергетическое пространство должно ставить перед собой такие цели, как выработка взаимоприемлемой и согласованной политики взаимодействия, создание условий для эффективного энергопотребления отдельных стран с учетом национальных интересов, особенностей региональной геополитической архитектуры, а также обеспечение национальной энергетической безопасности. По мнению Ли Гамильтона, президента Международного научного центра им. Вудро Вильсона, энергетическая безопасность – второй по важности компонент государственной политики в сфере безопасности после национальной обороны. Причем, как отмечает

---

<sup>74</sup> Ministry of Foreign Affairs of Japan // [www.mofa.go.jp/policy/economy/summit/2006/energy.htm](http://www.mofa.go.jp/policy/economy/summit/2006/energy.htm)

американский ученый, заниматься укреплением энергетической безопасности необходимо практически каждой стране в мире<sup>75</sup>.

Обращаясь к роли России в обеспечении ГЭБ, авторы труда “Россия на мировых рынках традиционной и новой энергии” отмечают: “Сегодня речь может идти о приобретении страной нового геополитического качества за счет расширения собственного присутствия в глобальном энергетическом пространстве”<sup>76</sup>. Особенно авторы акцентируют внимание на усилении влияния России в Азиатско-Тихоокеанском регионе (АТР), являющемся зоной ее геополитических интересов. В связи с этим авторы напоминают, что еще в 2003 г. в Бангкоке на саммите Азиатско-Тихоокеанского экономического союза (АТЭС) президент В. Путин, по существу, впервые позиционировал Россию как основного гаранта энергетической безопасности региона. Как отмечают авторы исследования, сегодня Россия все увереннее заявляет об особой роли российского ТЭК в обеспечении глобальной энергетической стабильности. С учетом доминирования России в снабжении энергоресурсами стран Европы подобная заявка на лидерство в районе АТР означает стремление расширить “окно возможностей”, появившееся в результате роста беспокойства импортеров нефти по поводу стабильности поставок традиционных источников (Ближний Восток и Африка). Исходя из этого, авторы констатируют стремление России конвертировать энергетический потенциал в геополитическое влияние<sup>77</sup>.

“Конечно, - пишет К.В. Симонов, - идеальный выход из сложившейся ситуации для России – резко нарастить производство углеводородов, чтобы иметь возможность поставлять их на все ключевые региональные рынки. Но реальность может оказаться

---

<sup>75</sup> Energy and Security: Toward a New Foreign Policy Strategy / Jan H. Kalicki and David L. Goldwyn (eds.).- Washington, Baltimore: Woodrow Wilson Center Press, Johns Hopkins University Press, 2005. – 640 p.

<sup>76</sup> Россия на мировых рынках традиционной и новой энергетики / Под общ. ред. академика РАН С.А. Ситаряна. – М.: Книжный дом “ЛИБРОКОМ”, 2009. – С. 42.

<sup>77</sup> Там же. – С. 58.

более жесткой... Нельзя исключать, что российских нефти и газа на всех просто не хватит”<sup>78</sup>.

Обращаясь к социально-философским и политическим проблемам ГЭБ, прежде всего, следует обратить внимание на взаимобуславливаемость социальных и политических аспектов в рамках исследуемой проблемы. Возрастание потребления энерго- ресурсов в обществе диктует необходимость ее лидерам постоянно искать пути удовлетворения спроса посредством применения различных механизмов, в том числе политических. С другой стороны, общество, проживающее на территории с обильными энергоресурсами, вынуждено формировать свои внутрисоциальные отношения с учетом имеющейся ресурсной базы, иными словами – оно рассматривает наличие ресурсов в качестве “подушки социально-экономической безопасности”. Таким образом, формируется понимание своей “ресурсной исключительности”, что чревато двумя ключевыми рисками:

- “энергетический детерминизм”: постоянный рост ресурсной составляющей в экономике страны, или энергозависимость;
- “энергетический национализм”: использование своего ресурсного потенциала в качестве оружия внешней политики<sup>79</sup>.

В первом случае общество зачастую сталкивается с невозможностью полноценного развития и интеллектуализации экономики, во втором – находится в постоянном состоянии “энергетических войн”. Примечательно, что последние выражаются не только на международном уровне, но также на внутреннем, провоцируя различные конфликты, вплоть до гражданских войн.

Таким образом, можно прийти к выводу, что структура социума, его специфика и ментальные предпосылки оказывают прямое воздействие на международную политическую повестку. И чем больше общество находится в состоянии перманентного роста

---

<sup>78</sup> **Симонов К.** Энергетическая сверхдержава. – М.: Алгоритм, 2006. – С. 139.

<sup>79</sup> **Davtyan V.S.** Global Energy Security as an Ontological System / DOC Research Institute.- Berlin, 2017. – P. 37.

потребления природных ресурсов или демонстрации своей “ресурсной исключительности”, тем активнее оно бывает вовлечено в мировые политические процессы. Конечно, сводить все политические процессы лишь к энергетической составляющей будет неверно, однако никоим образом нельзя исключать системообразующую роль энергоресурсов в политическом поведении отдельных стран.

Говоря о социально-философских проблемах ГЭБ, следует обратиться к концепции Х. Булла о “международном обществе”<sup>80</sup>. Безусловно, сводить появление этой концепции лишь к Буллу будет неверно, так как идея глобального общества зародилась еще в рамках древнегреческой философии (космополитизм Диогена). Эта идея также существует в рамках основных мировых религий. Однако именно Булл наиболее комплексно рассматривает эту проблему с точки зрения мировых политических и экономических процессов XX века. Представленная концепция предполагает создание единого мирового общества, которое рассматривается в качестве венца процесса глобализации. Согласно концепции, задача современных государств должна заключаться не в том, чтобы выстраивать или развивать систему взаимодействия государств, а в том, чтобы обеспечить максимальную социально-культурную, экономическую и политическую интеграцию между обществами<sup>81</sup>.

Сторонником такого подхода является также А. Тойнби, который отмечает, что только в XX веке так называемое уничтожение расстояний, которое началось с приручения первого осла и постройки первой лодки, дошло до такой степени, что впервые открыло перед человечеством возможность слиться в единое общество<sup>82</sup>.

---

<sup>80</sup> **Bull H.** The Anarchical Society: A Study of Order in World Politics. 2nd ed. H. Bull. - New York: Columbia University Press, 1995. – 335 p.

<sup>81</sup> **Davtyan V.S.** Global Energy Security as an Ontological System / DOC Research Institute. - Berlin, 2017. – P. 38.

<sup>82</sup> **Toynbee A.** Hellenism. The History of a Civilization. - Oxford University Press, 1959. – 255 p.

В свою очередь, глобальное общество предполагает формирование глобального хозяйства – единого рыночного организма, доступного и открытого для всех в равной степени. Такой подход вполне вписывается в неолиберальную модель осмысления мирового порядка и был очень актуален особенно в 1990-2000-е годы, т.е. в период постсоветского транзита. Сегодня мы вынуждены констатировать, что транзитный период завершился, однако переход к глобальной модели так и не состоялся. Более того, основные современные мировые политические и экономические процессы свидетельствуют о глубоком кризисе этой модели. BREXIT, возрастающая популярность социалистических, консервативных и националистических движений в Европе, миграционный кризис мирового масштаба, деактуализация Трансатлантического торгового и инвестиционного партнерства и ряд побочных факторов ставят под вопрос идею формирования глобального общества с глобальным хозяйством (или с глобальной энергетической безопасностью). Следовательно, глобальное общество необходимо рассматривать как систему, прежде всего объединяющую локальные общества. Что касается глобального хозяйства, то его можно охарактеризовать как совокупность национальных хозяйств и негосударственных структур, регулируемых в рамках международных экономических отношений. Таким образом, в нашем исследовании не делается попытка опровергнуть данную концепцию, а лишь предлагается ее новая трактовка, которая, на наш взгляд, является наиболее прагматичной и естественной. Главная миссия глобального общества заключается в смягчении противоречий между локальными обществами, а главная социальная миссия ГЭБ – в минимизации рисков, возникающих вследствие противоречий между носителями “энергетического детерминизма” и “энергетического национализма”<sup>83</sup>.

---

<sup>83</sup> Davtyan V.S. Global Energy Security as an Ontological System / DOC Research Institute. - Berlin, 2017. – P. 39.

Следовательно, можно констатировать, что концепция ГЭБ, основные тезисы которой утверждались на протяжении многих лет со стороны различных международных институтов, сегодня находится на стадии своей деактуализации. Думаем, что в ближайшей перспективе на замену указанной концепции должна прийти новая, которая, на наш взгляд, будет иметь принципиальное отличие от предыдущей. Так, если концепция ГЭБ в современном понимании предполагает обеспечение стабильности энергетической системы мира путем гармоничного взаимодействия между акторами рынка (экспортерами, импортерами и транзитерами) и равного доступа к энергоресурсам, то новое понимание концепции прежде всего заключается в равномерном обеспечении энергетической безопасности отдельных государств. Последнее с некоторыми издержками вполне соответствует неореализму, преобладание которого в современной системе международных отношений не вызывает сомнений. Не вызывает сомнений и то, что указанный процесс вовсе не находится в зачаточном состоянии и не представляет собой результат футурологических размышлений.

#### **1.4. Внешняя энергетическая политика государства**

Под “внешней энергетической политикой” понимается сфера деятельности государства в международных отношениях по защите и отстаиванию национальных интересов, обусловленных производством, транспортировкой и потреблением энергоресурсов. На основе этого тезиса еще в 1970-е годы было сформировано понятие “энергетическая дипломатия”, которая включает в себя практическую деятельность внешнеполитических, внешнеэкономиче-

ских и энергетических ведомств по осуществлению целей и задач “внешней энергетической политики”<sup>84</sup>.

Важными акторами “энергетической дипломатии” являются бизнес-субъекты, задействованные в энергетической сфере, от деятельности которых в конечном итоге зависит эффективность энергостратегии государства. С другой стороны, само государство, рассматривающее энергокомпанию в качестве геополитического инструмента, обязано создавать необходимые условия для ее успешного функционирования как на внутреннем, так и на внешнем рынке, что вполне вписывается в протекционистскую модель экономики. Наряду с этим не всегда бизнес-интерес может совпадать с политическим целеполаганием, что будет показано ниже на примере некоторых процессов, происходящих на южно-кавказском энергетическом рынке. При этом важно понимать, что геополитические интересы государства в сфере энергетики не всегда совпадают с его внешнеэкономическими интересами. Например, интересы России в Каспийском регионе основаны не только на энергетических и внешнеэкономических факторах, но также и на геополитическом значении региона (т.е. географическом расположении), важном для национальной безопасности страны, что часто имеет большее значение, нежели экономическая выгода<sup>85</sup>.

В обеспечении энерготранспортной безопасности выделяются три основных актора: страны-экспортеры, страны-транзитеры и страны-импортеры. Каждая из этих стран преследует свои экономические и геополитические цели, что периодически приводит к обострению межгосударственных отношений.

Следует обратить внимание на то влияние, которое оказывают энергоресурсы на формирование как региональной, так и международной безопасности. Очевидно, что газ, нефть и пр., будучи

---

<sup>84</sup> Жукова И.С. Энергетическая дипломатия и геополитика как составной элемент международного энергетического права // *Вестник Омского гос. ун-та.* - 2010, март. - N3 (109). - С. 51-54.

<sup>85</sup> Жизнин С. Энергетическая дипломатия России: экономика, политика, практика. - М.: ООО “Ист Брук”, 2005. - 640 с.



ключевым стратегическим ресурсом, продолжают и дальше активно использоваться в качестве механизма выстраивания геополитической архитектуры.

К понятию “энергетическая безопасность” мировое экспертное и политическое сообщество впервые обратилось во время первого нефтяного кризиса, разразившегося в 1973 году. 16 октября 1973 г. на проходящей в Вене встрече между представителями стран-членов ОПЕК (Саудовская Аравия, Иран, Ирак, Объединенные Арабские Эмираты, Катар, Кувейт) и ряда нефтяных компаний было принято решение о повышении цен на нефть с 2 до 3,65 долл. США за баррель. Сегодня, когда цены на нефть меняются скачкообразным образом, подобное повышение кажется незначительным. Однако на тот период это было радикальным шагом со стороны ОПЕК, несущим в себе глубокую политическую мотивацию. Как известно, незадолго до принятия этого решения, 6 октября 1973 г. развязался четвертый израильско-арабский конфликт. Саудовская Аравия, первая из стран – мировых экспортеров нефти, заявила о снижении производства своей продукции на 10% и прекращении поставок США и Голландии ввиду их поддержки Израиля. По мнению французского исследователя Эрика Лорана, выбор пал на Нидерланды, возможно, потому, что порт в Роттердаме принимал крупные партии нефтяных грузов с Ближнего Востока. “То, что танкеры больше не причаливали в голландских портах, позволило усилить давление на Европу”, - пишет автор<sup>86</sup>.

Бытует также точка зрения, согласно которой к понятию энергетической безопасности впервые обратились задолго до первого в мире энергетического кризиса. Еще накануне Первой мировой войны Уинстон Черчилль, в те годы бывший первым лордом Адмиралтейства Великобритании, принял историческое решение о замещении угля нефтью в качестве топлива для кораблей Британ-

---

<sup>86</sup> Лоран Э. Нефть: ложь, тайны, махинации . - М.: Столица-Принт, 2007. – С. 13.

ских военно-морских сил (ВМС). Это решение было связано с намерением повысить быстроходность боевых кораблей британского флота, однако оно означало также, что Королевские ВМС отныне должны были полагаться не на уголь из месторождений в Уэльсе, а на импортные поставки нефти из Персии. Учитывая важнейшее военно-стратегическое значение этих поставок, Великобритании необходимо было решить проблему энергетической безопасности, которая, по сути, превратилась в вопрос государственной стратегии. Говоря об этой проблеме, Черчилль отмечал: “Стабильность и надежность нефтяного сектора обеспечиваются многообразием и только многообразием поставок”<sup>87</sup>.

Безусловно, мнение о том, что проблема обеспечения энергетической безопасности впервые была поставлена в годы Первой мировой войны, имеет право на существование. Однако необходимость обеспечения энергетической безопасности для функционирования ВМС конкретного государства является слишком частным примером, не представляющим собой иллюстрацию к поставленной нами проблеме. Этот случай характеризует лишь отдельный вектор системы энергетической безопасности и не в состоянии служить примером при исследовании международной системы энергетической безопасности. Именно поэтому вышеуказанный нефтяной кризис 1973 г. нами будет рассматриваться в качестве точки отсчета постановки проблемы энергетической безопасности на международном уровне.

Таким образом, понятие “энергетическая безопасность” изначально рассматривалось как система, направленная на обеспечение бесперебойных и стабильных поставок сырья по ценам, соответствующим тенденциям мирового рынка, вместе с тем играющая роль мощного инструмента при решении ряда политических во-

---

<sup>87</sup> **Yergin D.** The Quest: Energy, Security and the Remaking of the Modern World. - New York: Penguin Books, 2011. – P. 6-7.

просов, как правило, международного масштаба. С начала нефтяного кризиса 1973 г. прошло немало времени, и хотя система международных отношений с тех пор претерпела ряд изменений, однако в целом она продолжает функционировать вокруг перманентных конфронтаций при применении разнообразных дипломатических и недипломатических механизмов с целью оказания скрытого или явного давления друг на друга. Одним из таких механизмов является мировая система энергетической безопасности, достижение которой стало для крупных энергодержав предлогом реализации зачастую жесткого внешнеполитического курса.

Следовательно, в рамках исследования следует исходить из того, что энергетическая безопасность – один из главных политических факторов в современном мире, непосредственно влияющих на формирование современной системы международных отношений.

Сегодня не требует доказательств точка зрения о том, что энергетическая безопасность не существует сама по себе, а напрямую связана с более широкими отношениями между государствами и способами их взаимодействия друг с другом. Можно констатировать, что комплекс вопросов, касающихся экспорта углеводородов, становится не просто важным, а доминирующим фактором внешней политики многих государств, независимо от того, являются они экспортерами или импортерами энергоресурсов. Помимо термина “энергетическая безопасность”, в политический и деловой оборот введены новые понятия – “внешняя энергетическая политика” и “энергетическая дипломатия”. Называя это неизбежным требованием времени, следует отметить важность осознания того, как правильно соотносить эти термины с их традиционными аналогами – “внешняя политика” и “дипломатия”: при доминирующем влиянии энергетической проблематики на внешнюю политику

ку задачей последней является не сужение до “энергетизма”, а решение более широкого круга задач<sup>88</sup>.

Очевидно, что внешняя политика государства не должна быть заиклена на энергетической составляющей и не должна сводиться к указанному выше “энергетизму”. Однако, как показывает мировой опыт, это, как правило, бывает неизбежным для стран, располагающих большим ресурсным либо транзитным потенциалом. В настоящее время в мире есть ряд регионов с неизведанными источниками углеводородов. С целью обеспечения своей энергетической безопасности мировые державы зачастую прибегают к политическому, военному и иному давлению над указанными регионами, что уже получило в литературе название “энергетические войны”.

Как отмечает автор книги “Нефть, PR, война” М. Коллон, кто хочет управлять миром, должен контролировать нефть<sup>89</sup>. XX век доказал, что все крупномасштабные войны так или иначе были связаны с нефтью. В центре Первой и Второй мировых войн оказалась кавказская и ближневосточная нефть, а во время “холодной войны” доступ “свободного мира” к нефтяным месторождениям – особенно Ближнему Востоку – имел основополагающее значение для внешней политики Запада. В 1991 г. западные государства не остановились даже перед финансированием дорогостоящей войны, чтобы воспрепятствовать попаданию кувейтской нефти под контроль Ирака<sup>90</sup>.

“Нефть помогла добиться господства над физическим миром, – пишет американский исследователь Дэниел Ергин. – Она обеспечивает нашу повседневную жизнь и, буквально, через сельскохозяйственные химикаты и транспорт, и дает нам хлеб наш насущный. Она также разжигает мировые войны за политическое и эко-

---

<sup>88</sup> Шумилин А.И. Энергетическая стратегия России и США на Ближнем Востоке и в Центральной Азии. – М.: Междунар. отношения, 2008. – С. 13.

<sup>89</sup> Collon M. Monopoly. L'OTAN a la conquete du monde. - Bruxelles: EPO, 2002. – 252 p.

<sup>90</sup> Ким Чжи Ен. Энергетический фактор и гегемонизм США // *Власть: Общественно-политический журнал*. – 2007. – N 4. – С. 78.

номическое превосходство. Во имя нефти было пролито немало крови. Неистовая, а иногда и жестокая борьба за нефть, за богатства и власть, которые она дает, будет, несомненно, продолжаться столь долго, сколько нефть будет удерживать свою центральную роль. Наш век – это век, в котором каждая грань цивилизации подверглась превращениям в горниле современной и завораживающей алхимии нефти. Наш век воистину остается веком нефти”<sup>91</sup>.

Примечательно, что в книге “Философия революции” президент Египта Г.А. Насер (1956-1970 гг.) определяет нефть в числе основных составляющих сил арабского мира, так как данный ресурс есть центральный источник экономического развития западных стран. В 1956 г. Насер национализировал Суэцкий канал, создав тем самым значимую угрозу экономике западных стран: в 1955 г. поставки нефти через Суэцкий канал для нужд Европы составляли 67 млн тонн. Таким образом, Насер показал, что пути поставки нефти, с точки зрения геополитической целесообразности, могут быть не менее важными, чем регионы, располагающие нефтегазовыми запасами<sup>92</sup>.

Таким образом, как на протяжении XX века, так и в настоящее время с целью использования энергоресурсов в качестве инструмента для решения ряда внешнеполитических вопросов крупные энергодержавы все чаще прибегают к монополизации нефтегазового сектора или энергетических инфраструктур и логистических маршрутов, усиливая государственный контроль над основными энергетическими компаниями<sup>93</sup>.

---

<sup>91</sup> **Yergin D.** The Prize: The epic quest for oil, money & power. – New York: Free Press, 1993. – P. 7-8.

<sup>92</sup> **Nasser G.** The Philosophy of the Revolution. - Dar al-Maaref, 1959. – 102 p.

<sup>93</sup> **Давтян В.С.** Энергетическая безопасность Армении и геополитические интересы России на Южном Кавказе: Монография. – Ереван: Изд-во “Антарес”, 2012. – 148 с.

## ВЫВОДЫ

- Феномен энергетической и транспортной безопасности заключается в том, что, будучи важными компонентами национальной безопасности, они стали ключевыми факторами, оказывающими большое влияние на мировую политику, а также на формирование ряда социально-культурных трендов и стереотипов. С другой стороны, именно эффективность энергетических и транспортных инфраструктур является главным критерием развития современной цивилизации, а также показателем качества жизни.
- Сводить все политические процессы лишь к энерготранспортной составляющей неверно, однако никоим образом нельзя исключать системообразующую роль энергоресурсов в политическом целеполагании разных стран. Так, например, с целью использования энергоресурсов в качестве инструмента решения внешнеполитических вопросов некоторые страны все чаще прибегают к монополизации нефтегазового сектора, энергетических инфраструктур и логистических маршрутов, усиливая государственный контроль над основными энергетическими и транспортными компаниями. Таким образом, энергетическая и транспортная безопасность является важным инструментом выстраивания геополитической архитектуры в современном мире.
- Идея “глобальной энергетической безопасности” пока не получила прикладного применения и является, по сути, идеологической конструкцией. Мир становится более дезинтегрированным, и превалирование национальных интересов над глобальными (и даже региональными) не вызывает сомнений. Кризис, который переживают сегодня многие наднациональные интеграционные институты, - тому доказательство. Либеральная модель единого мира постепенно теряет актуальность, и главная задача, скорее всего, заключается не в стрем-

лении к абстрактному глобальному единству, а в поэтапном равномерном развитии отдельных государств и народов, в предоставлении им возможности развиваться, сохраняя свою национальную идентичность. При этом новое понимание концепции “глобальной энергетической безопасности” должно отсылать нас к равномерному обеспечению энергетической безопасности отдельных государств с учетом их внутренних вызовов.

## **ГЛАВА 2. ЭНЕРГЕТИЧЕСКИЕ И ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЕ КОММУНИКАЦИИ НА ЮЖНОМ КАВКАЗЕ**

### **2.1. Южный Кавказ в центре логистических интересов региональных и мировых держав**

Южный Кавказ (в советской и досоветской литературе – Закавказье, в отдельных случаях - Транскавказье) традиционно определяется как геополитический ансамбль, объединяющий в себе три государства – Армению, Грузию, Азербайджан, а также частично признанные Абхазию, Южную Осетию и непризнанную Республику Арцах. Обладая выгодным географическим расположением, Южно-Кавказский регион на протяжении столетий находился в сфере военно-политических и экономических интересов крупных держав. Не меньший интерес он представляет собой и в наши дни.

Рассматривая Южный Кавказ как геополитическую единицу, располагающую значительным транзитным потенциалом, можно констатировать имеющийся к нему естественный интерес со стороны мировых и региональных держав. В качестве последних в первую очередь можно выделить Россию, США, ЕС, Турцию и Иран. Следует отметить, что транзитный потенциал Южно-Кавказского региона сегодня может рассматриваться как наиболее перспективное и экономически целесообразное связующее между Европой и Азией. Южный Кавказ, выступая в качестве ключевого элемента в международном коридоре “Европа-Кавказ-Азия”, вместе с тем представляет собой потенциального конкурента коридору “Европа-Россия-Азия”, располагающему высокими пропускными мощностями, развитой логистической инфраструктурой и политической стабильностью, чего нельзя сказать о коридоре “Европа-Кавказ-Азия” из-за существенной политической



нестабильности на Кавказе. Обращаясь, в частности, к Южному Кавказу, отметим, что ряд нерешенных вопросов политического характера препятствуют здоровому экономическому развитию региона и полноценному становлению и функционированию коридора “Европа-Кавказ-Азия”. К таким проблемам относятся: Нагорно-Карабахский конфликт, отсутствие дипломатических отношений между Арменией и Турцией, грузино-абхазский и грузино-южноосетинский конфликты и пр.

Одной из главных программ, воплотивших в себе идею проложения коридора “Европа-Кавказ-Азия”, а следовательно, восстановления одного из известнейших исторических маршрутов – Великого Шелкового пути (ВШП), является “TRASECA”. Коридор берет свое начало в странах Восточной Европы (Болгария, Румыния, Украина), а также пересекает Турцию. Далее маршрут следует через Черное море к грузинским портам Поти и Батуми с дальнейшим выходом на транспортные сети стран Южного Кавказа. Из Азербайджана посредством каспийских паромных переправ (Баку-Туркменбаши, Баку-Актау) маршрут “TRASECA” выходит на железнодорожные ветки государств Центральной Азии – Туркменистана и Казахстана, транспортные сети которых связаны с направлениями в Узбекистане, Кыргызстане, Таджикистане и достигают границ с Китаем и Афганистаном. В настоящее время коридор “TRASECA” интенсивно развивается: за 11 лет деятельности финансовые вложения в реализацию инвестиционных и технических проектов в рамках коридора превысили 1 млрд евро<sup>94</sup>.

Не менее важной и амбициозной является идея проложения транзитного коридора “Север-Юг”. Межправительственное соглашение о нем было подписано Россией, Ираном и Индией в ходе

---

<sup>94</sup>Бизнес-план создания международного логистического центра на железнодорожной станции Ахурян Южно-Кавказской железной дороги / Разработчик – ООО “Институт независимых социально-экономических исследований”. – СПб., 2009. – 136 с. (по архивным материалам ЗАО “Южно-Кавказская железная дорога”).

Второй Евроазиатской конференции по транспорту 12 сентября 2000 г. в Санкт-Петербурге. В апреле 2001 г. “Соглашение” было ратифицировано Индией, а затем Ираном и Государственной Думой РФ. В мае 2002 г. в Санкт-Петербурге представители указанных стран подписали протокол об открытии коридора. В настоящее время к “Соглашению” присоединились также Армения, Азербайджан, Беларусь, Казахстан, Оман, Сирия. Кроме того, заявки на присоединение подали Турция и Украина<sup>95</sup>.

Согласно проекту, армянский участок должен проходить по южной границе страны, попадая в Армению с территории Азербайджана. Последнее сегодня является не совсем реальным ввиду противоречий между двумя государствами. Вместе с тем проект “Север-Юг” в очередной раз подчеркивает геополитическое значение Южно-Кавказского региона в реализации крупных международных проектов.

Важное значение имеет также программа INOGATE (Interstate Oil and Gas Transport to Europe), направленная на сотрудничество стран ЕС, причерноморских и прикаспийских стран в сфере энергетики. Армения наряду с другими странами региона является полноправным партнером программы INOGATE, основные направления деятельности которой сводятся к усилению энергетической безопасности, конвергенции энергетических рынков на основе принципов внутреннего энергетического рынка ЕС, поддержке развития устойчивой энергетики, а также привлечению инвестиций в энергетические проекты общего и регионального интереса<sup>96</sup>.

Транспортный и энергетический транзит, который может быть осуществлен через территорию Южного Кавказа, определяет

---

<sup>95</sup> Бизнес-план создания международного логистического центра на железнодорожной станции Ахурян Южно-Кавказской железной дороги / Разработчик – ООО “Институт независимых социально-экономических исследований”. – СПб., 2009. – 136 с. (по архивным материалам ЗАО “Южно-Кавказская железная дорога”).

<sup>96</sup> The INOGATE Program: Building Partnership for Energy Security / [http://www.gie.eu/conference/presented/2013/S4\\_04a\\_INOGATE\\_LLsaidISSa.pdf](http://www.gie.eu/conference/presented/2013/S4_04a_INOGATE_LLsaidISSa.pdf)

повышенный интерес мирового сообщества к данному региону, что особенно заметно в наши дни в условиях постоянных поисков новых перспективных путей транзита товаров и природных энергоресурсов. Следовательно, очевидна развернувшаяся конкуренция между США, Россией, ЕС, Турцией, Ираном и др. за политическое и экономическое доминирование в регионе.

Сегодня Южный Кавказ – это важный геополитический фактор, входящий в сферу интересов вышперечисленных акторов. Если рассматривать вопрос системно и не вдаваться в исторические детали, то, по сути, мало что изменилось в значении Южно-Кавказского региона по определению внешнеполитического курса мировых держав в течение последних 30 лет: как и прежде, Южный Кавказ - это, во-первых, связующее звено в коридоре Европа-Азия; во-вторых, доступ к Черному морю; в-третьих, путь выхода в Иран и далее в страны Персидского залива; в-четвертых, уникальный транзитный узел, связывающий христианский и мусульманский миры.

Как пишет С. Маркедонов, “...Южный Кавказ имеет важное геополитическое и геоэкономическое значение. Он расположен на границе общеевропейского пространства безопасности. Это – важный транспортный коридор и место обширных неразработанных природных ресурсов. В связи с этим достижение стабильности на юге Кавказа и его инкорпорирование в мировое сообщество и мировую экономику – важная задача для всех участников международного политического процесса. Однако каждый из них (США, Россия, Турция, Иран, страны Евросоюза) понимает эту задачу по-разному. Этим и объясняется конкуренция различных проектов по “замиранию” Южного Кавказа”<sup>97</sup>.

Таким образом, Южный Кавказ следует рассматривать как зону политических интересов крупнейших игроков международной политики. При этом этот регион является зоной нестабиль-

---

<sup>97</sup>Маркедонов С. Южный Кавказ: многоугольник интересов // <http://www.apn.ru/publications/article1406.htm>

ности, что по большому счету создает необходимую платформу для интервенции указанных конкурентов в регионе: южно-кавказская военная и политическая нестабильность - своеобразный предлог для реализации различных программ и проектов, направленных на стабилизацию ситуации в регионе, но вместе с тем преследующих цель закрепить в нем свои позиции с дальнейшим удовлетворением геополитических интересов.

Обращаясь непосредственно к российской политике на Южном Кавказе, следует отметить, что в целом постсоветский период был ознаменован явным ослаблением позиций России в регионе. Позиционируя себя как гарант безопасности на Южном Кавказе, России все же не удалось полностью обеспечить стабильность и правомерное развитие региона. Ряд спорных вопросов, в том числе территориального характера, возникших в советский период и обострившихся в 90-е годы, так и не нашли своего разрешения в наши дни. Именно поэтому сегодня страны Южного Кавказа начали искать альтернативу российской модели достижения стабильности и развития.

После первого расширения НАТО в 1954 г. и вступления Турции в ее состав республики Южно-Кавказского региона стали соседними с этой организацией странами. Согласно принципам деятельности, НАТО стремится сотрудничать с соседями и заинтересована в развитии демократии и установлении стабильности политических систем в этих странах. В 2004 г. на Стамбульском саммите НАТО было заявлено о готовности перейти от уровня сотрудничества “Партнерство ради мира” на более тесное, по индивидуальной программе действий, а также о создании института спецпредставителей на Южном Кавказе. Грузия и Армения в декабре 2005 г., а позже и Азербайджан подписали План действий индивидуального партнерства с НАТО (Individual Partnership Action Plan - ИПАП), переводящий отношения стран с Североатлантическим альянсом на качественно новый уровень. Уже сегодня Грузия ставит ребром вопрос о вступлении в

НАТО и демонстрирует откровенно антироссийскую позицию; ряд обязательств в рамках ИРАР взяла на себя Армения, активизирующая сотрудничество с Североатлантической ассамблеей НАТО, где она является ассоциированным членом<sup>98</sup>.

Сегодня все три страны Южного Кавказа, а также Украина и Молдова входят в группу из 17 стран, подготовивших и подписавших углубленные программы сотрудничества с ЕС. Так, ЕС в октябре 2006 г. подписал со странами Южного Кавказа обновленные соглашения о партнерстве и сотрудничестве, а 14 ноября того же года все три страны Южного Кавказа ратифицировали договора в рамках Европейской политики соседства<sup>99</sup>.

Усиливается также роль ЕС в разрешении конфликтов региона, в то время как в этом регионе все больше сокращается военное присутствие России. В 2006 г. начался вывод российских военных баз с территории Грузии, тогда же Милли Меджлис Азербайджана принял закон о национальной безопасности, согласно которому ни одно государство не имеет права на размещение своих военных баз на территории Азербайджана. Что касается Армении, то это единственная республика в регионе, присутствие российских военных баз в которой регулируется двусторонними и многосторонними договорами. Среди двусторонних можно отметить договор «О военной базе Российской Федерации в Республике Армения», подписанный сроком на 25 лет (Москва, 1995 г.) и продленный в августе 2010 г. до 2046 г. В настоящее время численность российских войск в Армении насчитывает 3500 человек. Российские войска также присутствуют в Армении в рамках Организации Договора о коллективной

---

<sup>98</sup> Григорян С. Южный Кавказ и международное сообщество. Место Армении в современном мире // *Журнал Польского института международных дел.* – 2007. – Т. 7, N 3 (24). – С. 90.

<sup>99</sup> Там же. - С. 91.

безопасности (ОДКБ), который, кстати, не был подписан ни Грузией, ни Азербайджаном<sup>100</sup>.

Вместе с тем как для НАТО, так и для ЕС приоритетным является активное военное сотрудничество со странами Южного Кавказа. Достаточно отметить программу Cooperative Best Effort, осуществляемую НАТО с 1996 г. и включающую в себя широко-масштабные военные учения с каждой из южно-кавказских республик<sup>101</sup>.

Укрепление позиций на Южном Кавказе можно также рассматривать как своеобразный инструмент осуществления черноморской политики ЕС. Укрепляясь на Южном Кавказе, ЕС тем самым обеспечивает стабильность своих юго-восточных позиций на Черном море. Последнее особенно актуально в связи с участвовавшей идентификацией ЕС с Черноморским регионом со стороны европейских лидеров. Так, в феврале 2008 г. в Киеве на первом Совещании министров иностранных дел стран-участниц Черноморской синергии Комиссар Еврокомиссии по внешним связям и европейской политике соседства Б. Ферреро-Валднер заявила: “После того, как год назад Болгария и Румыния присоединились к Евросоюзу, Евросоюз уже больше не внешний игрок в этом регионе. Теперь мы неотъемлемая часть региона”<sup>102</sup>.

В целом задачей ЕС на Южном Кавказе является оттеснение позиций России с целью обеспечения диверсифицированных поставок энергоресурсов на свои рынки, осуществляемых в обход России. В Южно-Кавказском регионе ЕС сделал ставку на те новые независимые государства, политические и военные узы с которыми могут обеспечить производство и (или) поставку энерго-

---

<sup>100</sup> Григорян С. Южный Кавказ и международное сообщество. Место Армении в современном мире // *Журнал Польского института международных дел.* – 2007. – Т. 7, N 3 (24). – С. 94.

<sup>101</sup> Там же. – С. 96.

<sup>102</sup> Пашковская И. Европейский Союз: энергетическая политика в отношении новых независимых государств // Аналитические доклады / Институт международных исследований МГИМО (У) МИД России. – М., июнь, 2009. – Вып. 1(22). – С. 13.

носителей на внутренний энергетический рынок ЕС. Значимость Грузии заключается в том, что ЕС уже использует и в дальнейшем планирует еще больше использовать грузинскую территорию для транспортировки энергоносителей в страны ЕС, минуя Россию. Еще большую значимость для ЕС имеет Азербайджан, поскольку, во-первых, он обладает запасами нефти в объеме около 7 млрд баррелей и, во-вторых, через его территорию планируется провести пути доставки природного газа из стран Центральной Азии в ЕС<sup>103</sup>. Что касается Армении, то она рассматривается как потенциальное транзитное государство для ряда энерготранспортных проектов. Например, после подписания двусторонних протоколов об установлении дипломатических отношений между Арменией и Турцией ряд европейских экспертов заговорили о возможности прокладки трубопровода “Nabucco” не через территорию Грузии, как это предполагалось до августовских событий 2008 г., а через Армению. По сей день транзитный потенциал Армении оценивается весьма высоко, и разрешение ряда проблем геополитического характера позволит использовать его в полной мере.

Таким образом, рассмотренные нами процессы определяют разные уровни влияния России на Южном Кавказе. Очевидно, что на всех этих этапах приоритетным для России было укрепление своих геополитических и геоэкономических позиций в регионе. Как было показано выше, на каждом из этапов Россия применяла разные методы и способы, направленные на удовлетворение своих интересов. В качестве одного из таких методов следует рассматривать *энергетическую политику*, проходящую красной нитью сквозь всю внешнеполитическую стратегию современной России<sup>104</sup>.

---

<sup>103</sup> Пашковская И. Европейский Союз: энергетическая политика в отношении новых независимых государств // Аналитические доклады / Институт международных исследований МГИМО (У) МИД России. – М., июнь, 2009. – Вып. 1(22). – С. 24.

<sup>104</sup> Давтян В.С. Россия на Южном Кавказе: геополитическая ретроспектива // *Россия XXI век*. – 2014. – N 6. – С. 6-23.

Заинтересованность России в сохранении и постоянном усилении своих позиций на Южном Кавказе закреплена на концептуальном уровне. Прежде всего, следует сослаться на “Концепцию внешней политики Российской Федерации”, в которой постулируется необходимость сохранения стабильности на Южном Кавказе, а также проведения в регионе последовательной интеграционной политики (речь, прежде всего, идет о евразийской интеграции)<sup>105</sup>. Недопущение дестабилизации в регионе является внешнеполитическим приоритетом для России, так как от мира и спокойствия на Южном Кавказе во многом зависит безопасность южных границ России. Более того, нарушение стабильности на Южном Кавказе может иметь мультипликативный эффект и первым делом отразится на стабильности Северного Кавказа. Осознавая все эти риски и угрозы, Россия предпринимает комплексные меры по разрешению ряда так называемых “замороженных конфликтов”, стремясь позиционировать себя в качестве гаранта региональной безопасности. Вместе с тем очевидно, что безопасность – понятие многогранное и многоаспектное, и для успешной реализации указанного геополитического курса необходим многоуровневый подход, включающий в себя, помимо всего прочего, экономический аспект.

Сегодня Южный Кавказ является традиционной сферой противостояния русских и западноевропейских геополитических интересов. Войны за контроль над этим регионом велись на протяжении последних трехсот лет между евразийским и атлантическим полюсами. Как отмечает А. Дугин, смысл позиционной геополитической войны состоял в том, что Россия стремилась выйти к теплым морям, к Югу, к Индии и Индийскому океану, Англия же стремилась всячески противостоять этому. Кавказские войны, Крымская война, а также все русско-турецкие и русско-персидские

---

<sup>105</sup>Концепция внешней политики Российской Федерации. - Утверждена Президентом Российской Федерации В.В. Путиным 12 февраля 2013 г.



войны содержали именно этот геополитический смысл. Эта же картина столкновения интересов России и Англии на Кавказе имела в начале XX века, а также в постреволюционный период, когда особым значением стал обладать нефтяной фактор как движущий фактор индустриальной цивилизации. В этой перспективе традиционно ключевое значение Кавказского региона стало еще более центральным, благодаря Каспию, который по своим запасам является вторым после Саудовской Аравии. Евразийско-атлантическое противостояние за доминирование над Каспием особенно выразилось в годы холодной войны, и все перестроечные и постперестроечные конфликты в регионе были выражением столкновения двух указанных геополитических сил<sup>106</sup>.

С другой стороны, активность Евроатлантического блока в государствах Южного Кавказа начала проявляться в первой половине 1990-х годов, когда новые независимые государства региона стали принимать участие в различных партнерских программах НАТО и затем вошли в программу “Партнерство ради мира”. При этом институциональная активность НАТО была изначально связана с военными программами США<sup>107</sup>.

Сегодня Южный Кавказ представляет собой перекресток, на котором пересекаются внешнеполитические интересы крупных держав, имеющих серьезные энергетические и транспортные амбиции. Каждый из указанных игроков вырабатывает свои методы заполнения основных рычагов управления региональными процессами. Одним из инструментов подобного воздействия является энергетическая политика, к которой основные акторы мировой энергетической политики наиболее часто прибегают с начала 90-х годов минувшего века.

---

<sup>106</sup> Дугин А. Основы геополитики. Геополитическое будущее России. Мыслить пространством. – М.: АРКТОГЕЯ-центр, 2000. – С. 803-804.

<sup>107</sup> Барабанов О.Н. Политика НАТО в отношении государств Центральной Азии и Закавказья // Южный фланг СНГ: Центральная Азия-Каспий-Кавказ: энергетика и политика/ Под ред. А.В. Мальгина, М.М. Наринского. Вып. 2. – М.: Навона, 2005. – С. 401.

После постсоветских катаклизмов, пик которых пришелся на первую половину 1990-х годов, ситуация в регионе находилась и, пожалуй, по сей день находится в состоянии временного и относительного равновесия. Как отмечает российский исследователь В. Дегоев, вместе с тем системные факторы, которые порождают опасное напряжение в данном политически сейсмоопасном регионе, остаются в силе. Вопрос лишь в том, где, когда и при каких обстоятельствах они в очередной раз соединятся в критическую массу<sup>108</sup>.

## **2.2. Особенности реализации энергетических и транспортных коридоров на Южном Кавказе**

Из стран Южно-Кавказского региона лишь Азербайджан обладает существенными запасами углеводородов: 7 млрд баррелей нефти (960 млн т) и 1,35 трлн куб. м газа. В общемировом масштабе эти объемы составляют 0,6 и 0,7% соответственно<sup>109</sup>. Незначительны запасы углеводородов в Грузии: около 15 млн т нефти и 8,5 млрд куб. м газа. Лишь Армения, согласно официальным данным, не обладает углеводородными запасами, что, однако, не мешает ей выступать в качестве потенциального ключевого игрока на энергетических рынках региона, особенно в качестве экспортера электроэнергии.

В настоящее время через Южно-Кавказский регион проходит ряд трубопроводов, имеющих важное стратегическое значение и вместе с тем отчетливо иллюстрирующих столкновение интересов крупных энергодержав. Это касается таких масштабных проектов, как нефтепроводы Баку–Тбилиси–Джейхан, Баку–Супса и Баку–

---

<sup>108</sup> Дегоев В. Проблема сохранения статус-кво в Закавказье и политика России // Южный фланг СНГ: Центральная Азия-Каспий-Кавказ: энергетика и политика / Под ред. А.В. Мальгина, М.М. Наринского. Вып. 2. – М.: Навона, 2005. – С. 291.

<sup>109</sup> Боровский Ю.В. Мировая система энергоснабжения. – М.: Навона, 2008. – С. 104.

Новороссийск, газопроводы Баку–Тбилиси–Эрзерум, Россия–Армения (Моздок–Тбилиси), Иран–Армения и пр. Разнообразием энерготранспортных коммуникаций на Южном Кавказе обусловлена и широкая география участников регионального рынка в лице российских, американских, британских, японских и прочих компаний<sup>110</sup>.

Обращаясь к транспортно-логистической составляющей проблемы, слеует отметить, что Южный Кавказ, обладающий значительным, однако не полностью используемым транзитным потенциалом, находится в фокусе геополитических и геоэкономических интересов ключевых акторов международных отношений. О значении транспортных коммуникаций как технологической составляющей геополитического влияния отмечал еще Х. Маккиндер. Транспорт является инструментом не только внутривосточного развития отдельных стран и регионов, но и контроля над глобальными экономическими процессами. Свидетельством тому является разработка проектов международных транспортных коридоров, прежде всего МТК “Север–Юг” (Средний Восток – Балтийский регион) и конкурирующего с ним проекта “TRACECA”, призванного возродить Великий Шелковый путь. Ниже будут рассмотрены перспективы реализации этих проектов с точки зрения возможностей существующих железнодорожных систем государств Южного Кавказа и проблем их транспортно-логистической интеграции.

Изначально железная дорога на Южном Кавказе прокладывалась в XIX в. вдоль западного берега Каспийского моря. Второй путь по побережью Черного моря был построен значительно позже – в 1942 г. Во времена Советского Союза Закавказская железная дорога включала в себя стальные магистрали Грузии, Абхазии и Армении и в отдельные периоды (преимущественно в 1960-е годы) – Азербайджана. Массовая электрификация железных дорог Юж-

---

<sup>110</sup> Davtyan V.S. Energy Communications in the South Caucasus: Russian Impact / *EUCERS Newsletter*, King’s College. - London, November/December 2017. - Issue 67. - P. 4.

ного Кавказа началась с грузинского участка Хашури–Зестафони (63 км), а к 1990 г. железные дороги Грузии и Абхазии были полностью электрифицированы. В Армении же вследствие распада СССР и военных действий в Нагорном Карабахе два участка остались неэлектрифицированными<sup>111</sup>.

Вместе с распадом СССР была развалена также региональная железнодорожная сеть. Железнодорожники постсоветских стран, в частности Грузии, Армении и Азербайджана, встали перед необходимостью адаптации к новым экономическим реалиям, выработки собственной тарифной политики и проведения новой маркетинговой политики. Они столкнулись также с комплексом проблем геополитического характера. Региональные военно-политические противоречия и конфликты крайне негативно повлияли на функционирование железных дорог республик Южного Кавказа:

1. Конфликт в Нагорном Карабахе: прекращение движения поездов на участке Ереван–Джюльфа–Мегри–Миндживан–Баку.

2. Замораживание армяно-турецких отношений с последующим закрытием межгосударственной границы: прекращение движения поездов на участке Баку–Тбилиси–Гюмри–Карс.

3. Грузино-абхазский конфликт: прекращение движения поездов на участке Сочи–Сухуми–Тбилиси–Ереван.

4. Конфликт между Грузией и Южной Осетией: прекращение движения поездов на участке Гори–Цхинвали.

Железнодорожное сообщение между республиками практически парализовано. Конечно, существуют некоторые альтернативные маршруты, призванные в сложившихся сложных условиях обеспечивать транспортный процесс. Однако большинство из них сводятся к интермодальным схемам с подключением морских и автомобильных перевозок, что негативно сказывается на себе-

---

<sup>111</sup> Цветков В.А., Зондов К.Х., Медков А.А. Проблемы интеграции и инновационного развития транспортных систем России и стран Южного Кавказа. – М.: ЦЭМИ РАН, 2011. – С. 62.

стоимости самих перевозок и, как следствие, перевозимых грузов<sup>112</sup>.

### **2.3. Интеграционный потенциал энергетической базы Азербайджана**

После распада СССР Азербайджан начал открыто демонстрировать свою энергетическую независимость от России, что не было присуще ни Армении, ни Грузии в силу отсутствия у последних углеводородных запасов. В середине 90-х годов, после завершения вооруженной фазы Карабахского конфликта, на азербайджанский нефтегазовый рынок устремились ряд западных компаний, в том числе нефтяной гигант “British Petroleum” (BP), получивший доступ к разработке месторождения Азери–Чираг–Гюнешли. Как известно, данное месторождение находилось в зоне нефтегазовых интересов России, однако приход в Азербайджан западных энергетических компаний во многом стал для нее судьбоносным. Россия, ослабленная после распада СССР и все еще уверенная в своем преобладании на постсоветском пространстве, упустила нужный момент для закрепления за собой статуса главного энергетического партнера Азербайджана. Правда, впоследствии доступ к участию в нефтегазовых проектах Баку, в том числе Азери–Чираг–Гюншели, получила российская компания “Лукойл”. Однако ей так и не удалось полностью обеспечить соблюдение интересов России на азербайджанском нефтегазовом рынке.

Очередной инициативой Азербайджана, направленной на снижение зависимости от поставок энергоресурсов из России, явился нефтепровод Баку–Тбилиси–Джейхан. Соглашение о про-

---

<sup>112</sup> Давтян В.С. Транспортно-логистическая ситуация на Южном Кавказе: железнодорожные войны // *Мировая экономика и международные отношения*. – 2017. – Т. 61, N7. – С. 93-94.

кладке нефтепровода было подписано президентами Азербайджана, Грузии и Турции в 2002 г. В качестве оператора БТД выступила компания “Бритиш Петролеум Азербайджан”. В мае 2006 г. азербайджанская нефть впервые достигла турецкого порта Джейхан. При этом важно отметить, что еще на старте реализации проекта турецкая компания “Боташ” предложила следующую логистику прокладки трубопровода: Баку – долина реки Аракс до Армении – 40 км по армянской территории – Нахичеван – граница Турции (г. Догубаязит) – западный берег оз. Ван – перекачная станция Мидъят на иракско-турецком нефтепроводе<sup>113</sup>. Разумеется, ввиду геополитических реалий данному сценарию не суждено было воплотиться в жизнь, однако позиция ключевого турецкого энергетического игрока сама по себе демонстрирует несовпадение прагматических позиций бизнеса и политического целеполагания. Впрочем, в данном контексте не лишним будет сослаться на заявление первого президента Армении Л. Тер-Петросяна, сделанное им в 1997 г. в Киеве, о том, что “проблема Нагорного Карабаха будет скоро разрешена, а Армения и Азербайджан станут первыми естественными партнерами”<sup>114</sup>. Прохождение нефтепровода БТД через Армению могло бы способствовать уменьшению его стоимости. Однако против такого варианта категорически возражали турецкие и азербайджанские власти, особенно учитывая его прохождение через Нагорный Карабах<sup>115</sup>. В ноябре 2003 г. министр иностранных дел Армении В. Осканян прагматично отметил, что строительство БТД приведет к стабилизации в регионе, так как существенно осложнит попытки Азербайджана военным путем решить Карабахский конфликт. По словам Осканяна, “после строительства нефтепровода начало военных действий будет зависеть уже не только от Баку, но и от всех стран, которые сделали

---

<sup>113</sup> Зонн И.С. Каспий: иллюзии и реальность. – М.: Изд-во “Коркис”, 1999. – С. 467.

<sup>114</sup> Независимая газета. – 1997, 26 июля.

<sup>115</sup> Жильцов С.С., Зонн И.С., Ушков А.М. Геополитика Каспийского региона. – М.: Международные отношения, 2003. – С. 123.

огромные инвестиции в этот проект”. В этом случае на определенное время произойдет консервация существующего положения. Причем, судя по всему, данный период окажется достаточно продолжительным, так как исключительно дипломатические и экономические меры решения карабахского вопроса потребуют многолетних усилий<sup>116</sup>.

В настоящее время главными акционерами трубопровода являются британская BP (30,1%), азербайджанская SOCAR (25%), американская Chevron (8,9%), норвежская Statoil (8,71%), турецкая ТРАО (6,53%), итальянская ENI (5%), французская Total (5%), японские Itochu (3,4%) и INPEX (2,5%), американские ConocoPhillips (2,5%) и Amerada Hess (2,36%).

Очевидно, что ввиду нехватки нефти на азербайджанском рынке вывод БТД на проектную мощность (50 млн т в год) будет снижать загруженность двух других региональных трубопроводов – Баку-Новороссийск и Баку-Супса. Для решения этой проблемы Азербайджан инициировал переговорный процесс с Казахстаном, в результате которого уже в 2006 г. было подписано соглашение о транспортировке нефти из Казахстана через Каспийское море и дальше по нефтепроводу БТД<sup>117</sup>.

В качестве аналогичного проекта, направленного на снижение зависимости от поставок российских углеводородов, принято рассматривать газопровод Баку-Тбилиси-Эрзерум. Он проложен примерно по тому же маршруту, что и нефтепровод БТД, и предназначен для экспорта азербайджанского газа с месторождения Шах-Дениз в Турцию с дальнейшим выходом в Европу. Операторами газопровода являются британская BP и норвежская Statoil.

Сегодня российские компании стремятся сохранить свое влияние на энергетическом рынке Азербайджана. Одним из шагов,

---

<sup>116</sup> Данилин И.В., Павлинова Н.В. Нефтепровод Баку-Тбилиси-Джейхан: экономические и политические проблемы // Южный фланг СНГ. Центральная Азия-Каспий-Кавказ: энергетика и политика / Под ред. А.В. Мальгина, М.М. Наринского. – М.: Навона, 2005. – Вып. 2. – С. 202.

<sup>117</sup> Боровский Ю.В. Мировая система энергоснабжения. – М.: Навона, 2008. – С. 114.

направленных на сохранение позиций, является постоянное увеличение объема природного газа, закупленного у Азербайджана. В январе 2010 г. между российским “Газпромом” и Государственной нефтяной компанией Азербайджанской Республики (SOCAR) было достигнуто соглашение о покупке Россией 1 млрд кубометров газа вместо прежних 500 млн. В 2011 г. этот объем составил 2 млрд куб.м. Таким образом, покупая большие объемы азербайджанского газа, Россия частично снижает ресурсную базу Азербайджана и ставит под сомнение выполнение Азербайджаном своих обязательств по поставкам газа через Южный газовый коридор (TANAP). В свою очередь, “Газпром” активно поставлял газ в Азербайджан в 2000-2006 гг. Дальнейший отказ Азербайджана от импорта газа из России был связан с запуском месторождения Шах-Дениз, однако сегодня Баку возобновляет переговоры с Москвой о поставках газа, необходимого для прокачивания в нефтяные слои.

При этом Азербайджан, будучи ключевым актором Южного газового коридора, продолжает рассматривать реализуемый Россией “Турецкий поток” в качестве своего потенциального конкурента, что проявляется также в официальной риторике. В октябре 2016 г. президент Азербайджана И. Алиев выступил с заявлением о том, что “Турецкий поток” не в состоянии конкурировать с азербайджанским TANAP, поскольку азербайджанский газ, в отличие от российского, уже продан потребителям. Заявление азербайджанского президента вряд ли следует рассматривать в контексте потенциальной экономической войны за энергетическое доминирование, по крайней мере, между Азербайджаном и Турцией, заинтересованной в реализации “Турецкого потока” и трезво оценивающей перспективу становления в качестве энергетического хаба. Следовательно, это заявление Алиева следует воспринимать в качестве мессиджа в адрес Кремля. Конечно, рассматривая вопрос строительства “Турецкого потока” сугубо в рамках коммерческой логики, можно прийти к выводу, что при конкуренции с TANAP



он не будет обладать серьезными преимуществами. Во-первых, контракты на поставку газа с азербайджанского месторождения Шах-Дениз по TANAP в объеме до 16 млрд куб.м уже заключены на годы вперед. Во-вторых, сегодня ЕС заинтересован в получении газа по этому маршруту. Последний, как известно, является частью “Южного газового коридора” Азербайджан - Грузия - Турция - Греция и далее по Трансадриатическому газопроводу (TAP) - в Италию через Адриатическое море. О заинтересованности ЕС в этом маршруте, кстати, свидетельствует также тот факт, что на газопровод TAP не распространяется Третий энергопакет ЕС, запрещающий одному хозяйствующему субъекту добывать, транспортировать и распределять газ. Также в отношении TAP предполагается применение налоговых льгот, что тоже делает “Турецкий поток” менее конкурентоспособным. Наряду с этим, как и “Турецкий поток”, “Южный газовый коридор” подчеркивает значимость Турции как важного энергетического актора, в данном случае - как страны-транзитера. Однако, несмотря на наличие практически всех предпосылок для разворачивания жесткой конкурентной борьбы, не следует ожидать “трубопроводных войн” между Россией и Азербайджаном, ибо заявление Алиева является всего лишь частью азербайджанской политической риторики, которая на протяжении последних 20 лет строится по принципу многовекторности. Азербайджан традиционно рассматривает себя в двух параллельных - западных и российских - геополитических плоскостях. Свидетельством тому являются тесное энергетическое сотрудничество с Россией в рамках нефтепровода Баку-Новороссийск и параллельная реализация антироссийского, по своей сути, проекта нефтепровода Баку-Тбилиси-Джейхан или газопровода Баку-Тбилиси-Эрзерум.

## **2.4. Транспортно-логистическая политика Азербайджана: “железнодорожная дипломатия”**

Азербайджанская политика нацелена на становление республики в качестве ключевого транспортного звена между Европой, Центральной Азией и Ближним Востоком. Этим обусловлено стремление к сохранению баланса между основными геополитическими игроками, осуществляющими на Южном Кавказе те или иные масштабные транспортные проекты. В результате Азербайджан участвует одновременно в двух конкурирующих между собой проектах – “TRASECA” и МТК “Север-Юг”. Стремление диверсифицировать маршруты экспорта своих энергоресурсов, а также максимально использовать свой транзитный потенциал сказывается на включении страны в альтернативные проекты, имеющие в политическом смысле диаметрально противоположное назначение.

В рамках проведенной в 1998 г. в Баку международной конференции “Возрождение Великого Шелкового пути” была принята “Бакинская декларация”, которая подчеркивала значимость транспортного коридора Европа–Кавказ–Азия в контексте международного сотрудничества для развития стран региона Каспийского моря и Центральной Азии. Также в ней констатировалась необходимость создания новых экологически безопасных и экономически выгодных транспортных инфраструктур для транспортировки на мировые рынки различных грузов, в том числе энергоносителей. Помимо формулирования концептуальных основ проекта, “Декларация” включала в себя некоторые приложения сугубо технического и финансового характера<sup>118</sup>. Азербайджан фактически стал первой страной, которая предприняла конкретные практические шаги в поддержку “TRASECA”. Речь идет о запуске еще в 1996 г.,

---

<sup>118</sup> Бакинская декларация, принятая в Баку в сентябре 1998 г. - Нью-Йорк, Генеральная ассамблея ООН, 53 сессия, документ №A/C.2/53/4 // [http://repository.un.org/bitstream/handle/11176/221255/A\\_C.2\\_53\\_4-RU.pdf?sequence=5&isAllowed=y](http://repository.un.org/bitstream/handle/11176/221255/A_C.2_53_4-RU.pdf?sequence=5&isAllowed=y)

то есть до принятия Бакинской декларации, контейнерного сообщения по маршруту Баку–Поти–Баку с промежуточной остановкой в Тбилиси<sup>119</sup>.

Будучи ключевым партнером “TRASECA”, Азербайджан, начиная с 2000-х годов, также активно ищет пути своей интеграции в МТК “Север-Юг”. Результатом стало подписание в 2004 г. российско-ирано-азербайджанского соглашения о строительстве железной дороги Казвин–Решт–Астара. Фактически был сделан важный шаг в направлении полноценного воплощения в жизнь идеи соединить железные дороги Ирана и Азербайджана, а также связать иранский порт Бандер-Абас с железнодорожной сетью России. Значение коридора заключается в создании устойчивой связи между Южной и Юго-Восточной Азией с Европой прямым железнодорожным путем, что позволит разгрузить Суэцкий канал.

В маршруте КРА в равной степени заинтересованы как Азербайджан, так и Иран, поскольку оба государства стремятся к восстановлению железнодорожных коммуникаций, осуществлявшихся в советское время через Нахичеван и Армянскую ССР. Что касается интересов России, то развитие железнодорожного сообщения вдоль западного берега Каспийского моря привлекательно еще и потому, что линия Баку-Дербент, задуманная еще в XIX в., остается главным связующим коридором между Россией и Южным Кавказом.

Стоимость строительства магистрали КРА протяженностью около 500 км оценивается более чем в 500 млн долл. Согласно предварительным данным, объем грузовых перевозок по ней прогнозируется на уровне 10 млн т в год, пассажирских перевозок – 3 млн человека в год<sup>120</sup>.

---

<sup>119</sup> Логистические процессы и морские магистрали II. Характеристики проектов: Грузия. Доклад Egis International и Dornier Consulting. Май 2012 г. – С.13. // [http://www.traceca.org.org/fileadmin/fm-dam/TAREP/65ta/Country\\_Profiles/GE\\_PP\\_ru.pdf](http://www.traceca.org.org/fileadmin/fm-dam/TAREP/65ta/Country_Profiles/GE_PP_ru.pdf)

<sup>120</sup> Вардомский Л.Б., Пылин А.Г., Соколова Т.В. Страны Южного Кавказа: особенности развития и регионального взаимодействия. - М.: Институт экономики РАН, 2014. – С.30.

Изначально Иран проявлял готовность самостоятельно строить эту дорогу. Однако нагрянувший в 2007–2008 гг. финансово-экономический кризис на время законсервировал проект, что отчасти подкорректировало позицию иранской стороны. Сейчас официальная позиция Тегерана сводится к готовности компенсировать затраты ОАО «РЖД», если срок окупаемости проекта превысит 15 лет. Важно учесть, что возможное снятие экономических санкций с Ирана и, как следствие, размораживание его счетов в иностранных банках могут создать возможности для повышения степени финансовой вовлеченности иранской стороны в проекте, тем более что российская сторона не выражает особой готовности финансировать строительство КРА.

В случае отказа России от финансового участия в проекте сформировался бы риск перенаправления грузопотока, поступающего в Азербайджан, на маршруты «TRACECA». Россия располагает альтернативным вариантом, правда, более дорогим и трудно-реализуемым как с технической, так и политической точек зрения. Тем не менее он находится в повестке российско-армяно-иранских отношений. Речь идет о строительстве железной дороги Иран–Армения – потенциального конкурента железной дороги Казвин–Решт–Астара и возможного участка МТК «Север–Юг». Россия неоднократно заявляла о своей готовности принять участие в данном проекте.

Строительству препятствует отсутствие финансовых средств (требуется примерно 3 млрд долл. США). Тем не менее, при возобновлении движения поездов на грузино-абхазском участке железная дорога Иран–Армения может стать привлекательной для создания транспортного коридора через Грузию, связывающего Россию с Персидским заливом. В противном случае, маршрут Иран–Армения в состоянии обеспечить связь иранского порта Бандер–Аббас и грузинских портов в Потти и Батуми, что также может стать целесообразным в контексте развития международных интермодальных перевозок.

Можно констатировать, что Азербайджан демонстрирует прагматизм, пытаясь придерживаться сбалансированной позиции. Пока рано говорить о реальных плодах подобной политики, так как ни “TRACECA”, ни МТК “Север–Юг” не функционируют в качестве состоявшихся коридоров, демонстрируя успехи лишь на локальных участках. Отсутствие ясной перспективы транспортного будущего региона заставляет Азербайджан периодически осуществлять разного рода маневры, в том числе в сфере железнодорожного транспорта<sup>121</sup>.

## **2.5. Интеграционные возможности грузинской энергосистемы**

С начала 1990-х гг. Грузия добывает около 100 тыс. т нефти и примерно 20-40 млн куб.м природного газа в год<sup>122</sup>. Очевидно, что этих объемов крайне недостаточно для обеспечения национальной экономики.

В постсоветский период монополистом в сфере поставок природного газа в Грузию выступал российский “Газпром”. Ежегодно из России на грузинский рынок поступало 1,5 млрд куб. м газа. Однако резкое повышение цен на российский газ в 2007 г., а также напряженные отношения с Москвой вынудили руководство республики искать альтернативные источники газа, в результате чего активизировался энергодиалог с Азербайджаном, который сегодня является единственным поставщиком природного газа в грузинскую республику. При этом еще до 2016 г. “Газпром” продолжал фигурировать в качестве поставщика природного газа в Грузию. Отметим, что в 2003 г. российский газовый монополист иницииро-

---

<sup>121</sup> Давтян В.С. Транспортно-логистическая ситуация на Южном Кавказе: железнодорожные войны // *Мировая экономика и международные отношения*. – 2017. – Т. 61, N7. - С. 98-99.

<sup>122</sup> Caucasus Region. Country Analysis Brief / US Energy Information Administration. – 2006. May // [www.eia.doe.gov](http://www.eia.doe.gov)

вал подписание с грузинским правительством “Соглашения о стратегическом сотрудничестве в газовой отрасли на 25-летний срок”. В рамках “Соглашения” “Газпром” взял на себя роль основного поставщика “голубого топлива” как конечным потребителям, так и генерирующим объектам. Наряду с этим российская компания обязалась участвовать в эксплуатации, восстановлении, реконструкции и расширении газотранспортной системы Грузии<sup>123</sup>. Для выполнения указанных задач “Газпром” и Международная газовая корпорация Грузии (МГК) намеревались создать совместное предприятие для эксплуатации и строительства газопроводов. Однако сдержанность российской энергетической политики в грузинском направлении привела к постепенному ослаблению “Газпрома” на грузинском энергетическом рынке, в результате чего планы по установлению контроля над грузинской газотранспортной системой полностью деактуализировались. Последнее было обусловлено также тарифной политикой, реализуемой “Газпромом” в отношении Грузии.

В конце 2005 г. российский газовый монополист пересмотрел цены на газ, поставляемый в страны СНГ. В ноябре 2006 г. “Газпром” предложил грузинской стороне закупать природный газ по цене 235 долл. США за 1 тыс. куб.м. Отметим, что на тот период цена на газ для Армении и Азербайджана составляла 110 долл. США за 1 тыс. куб.м. “Мы не будем платить 235 долларов за газ. Мы не готовы платить столько, потому что это не коммерческая цена. Наши соседи платят сейчас 65 долларов, другие 110, 130 долларов, и вдруг Грузия, которая ближе к России, чем некоторые из этих соседей, должна платить 235 долларов”, - заявил президент Грузии М. Саакашвили<sup>124</sup>. После этого последовало предложение заместителя председателя правления ОАО “Газпром” А. Медведева грузинскому руководству относительно передачи газотранспортной системы Грузии, в частности грузинского магистрального

---

<sup>123</sup> Пресс-релиз ОАО “Газпром” от 27 июля 2003 г. // [www.gazprom.ru](http://www.gazprom.ru)

<sup>124</sup> **Боровский Ю.В.** Мировая система энергоснабжения. – М.: Навона, 2008. – С. 121.

газопровода, российской стороне. Предложение было отвергнуто<sup>125</sup>. Сопредседатель Минской группы ОБСЕ по урегулированию Карабахского конфликта Мэтью Брайза выразился о политике России в Грузии следующим образом: “Я наблюдал много других соглашений по продаже газа, но не вспоминаю случая, когда одна страна требовала от другой активы энергетической отрасли, угрожая прекращением поставок газа или же диктатом тарифов”<sup>126</sup>. Однако, как известно, в период энергетического кризиса, разразившегося в 2005-2006 гг., Грузия платила 230 долл. США за 1 тыс. куб.м газа, поступающего из Ирана. При этом ни поставки из Ирана, ни ожидаемые поставки с азербайджанского месторождения Шах-Дениз не могли удовлетворить спрос, существующий на грузинском рынке, вследствие чего Грузии пришлось согласиться на новые тарифные условия России.

И тем не менее удельный вес российского газа на грузинском рынке перманентно понижался, а после “пятидневной войны” 2008 г. и вовсе был сокращен до 12%, поставляемых “Газпромом” в качестве оплаты за использование газопровода Моздок-Тбилиси, обеспечивающего транзит российского газа в Армению. В начале 2016 г. “Газпром” предложил Грузии оплачивать транзит газа в Армению деньгами вместо действующей бартерной схемы, что было рассмотрено грузинскими властями как нецелесообразное предложение. Известна реакция министра энергетики Грузии Кахи Каладзе, назвавшего предложение “Газпрома” ультиматумом и заявившего, что последствия подобного решения будут тяжелыми: Грузия окажется в энергетическом кризисе, так как страна потеряет 2,5 млн куб. м газа в сутки при ежедневном потреблении 11,5 млн. Однако вскоре предложение было принято, несмотря на крайне негативную реакцию общественности. Впрочем, в мае 2017 г. К. Каладзе заявил, что страна будет закупать дополнитель-

---

<sup>125</sup> **Боровский Ю.В.** Мировая система энергоснабжения. – М.: Навона, 2008. – С. 121-122.

<sup>126</sup> Заместитель Райс обвиняет “Газпром” в нарушении принципов торгового сотрудничества // <http://www.regnum.ru/news/736543.html>

ные объемы газа у Азербайджана, окончательно отказавшись от закупок у российского “Газпрома”. Министр заявил, что Тбилиси “зависит от азербайджанского газа”<sup>127</sup>. Решение грузинских властей непосредственно отразилось также на перспективах энергетической интеграции Армении. В частности, в условиях, когда Азербайджан покрывает весь спрос, имеющийся на грузинском рынке, фактически деактуализируется модель свопового коридора Иран-Армения-Грузия, разрабатываемая с 2015 г.

Постепенное ослабевание российского “Газпрома” на грузинском рынке было обусловлено также запуском газопровода Баку-Тбилиси-Эрзерум, по которому Грузия изначально планировала получать по квоте до 250 млн куб.м природного газа. В рамках строительства инфраструктуры газопровода в Грузии планировалось построить также газохранилище, которое было бы призвано повысить уровень энергетической безопасности страны. Однако как ожидания по квотам, так и обещания по строительству газохранилища, как оказалось, не имели под собой веских оснований. Лишь в 2017 г. “Грузинская нефтегазовая компания” (GOGC) заявила о готовности начать строительство хранилища на базе месторождения Самгорского южного свода для хранения газа из азербайджанского месторождения Шах-Дениз<sup>128</sup>.

Продолжая рассматривать политику газотранспортной диверсификации Грузии, невозможно обойти стороной также попытки налаживания газотранспортных коммуникаций с Ираном, что было изначально инициировано компанией “КазТрансГаз”, являющейся в 2006-2019 гг. владельцем Тбилисской газораспределительной компании (ранее – АО “Тбилгаз”). (Примечательно, что в 2005-2006 гг. главным претендентом на приобретение АО “Тбил-

---

<sup>127</sup> Каладзе: Грузия будет закупать дополнительные объемы газа у Азербайджана // <https://easdaily.com/ru/news/2017/05/25/kaladze-gruziya-budet-zakupat-dopolnitelnye-obemy-gaza-u-azerbaydzhana>

<sup>128</sup> Строить газохранилище в Грузии готовы 14 компаний // <https://sputnik-georgia.ru/economy/20170926/237475506/Stroit-gazohranilishhe-v-Gruzii-gotovy-14-kompanij.html>



газ” выступал “Газпром”, однако политическая конъюнктура не позволила сделке состояться). Летом 2004 г. Грузия и Иран достигли принципиального соглашения относительно поставки иранского газа в Грузию транзитом через Азербайджан. На тот период проект сталкивался с рядом финансовых и технических сложностей: грузинской стороне предстояло восстановить трубопровод на своей территории до границы с Азербайджаном. Привлекая дополнительные источники финансирования, грузины использовали на эти цели предоставленный Ираном грант на 2,5 млн долл. США. В условиях энергетического кризиса, вызванного перебоями поставок российского газа, Грузия пошла на заключение соглашения с Ираном<sup>129</sup>. Однако антииранские санкции, а также увеличение доли азербайджанского природного газа на грузинском рынке привели к сворачиванию прямого грузино-иранского сотрудничества в сфере газотранспортных коммуникаций.

Что касается электроэнергетической отрасли, то в Грузии РАО “ЕЭС России” осуществляло контроль над электродистрибуторской сетью “Теласи” (г. Тбилиси), 9-ым и 10-ым электроблоками ТбилГРЭС, гидроэлектростанциями “Храми-1” и “Храми-2”. Также в аренде у российской компании находилась грузинская линия электропередачи (ЛЭП) “Алаверды”, по которой в Грузию из Армении поступает электроэнергия. В результате этих приобретений Россия добивалась контроля над распределением электроэнергии в стратегически важных районах Грузии<sup>130</sup>. Примечательно, что в постсоветские годы Грузия импортировала значительные объемы электроэнергии также из России. Однако в октябре 2006 г. потребление российского электричества, поступающего в Грузию по ЛЭП-500 “Кавкасиони”, было прекращено. Грузинская сторона прокомментировала этот шаг тем, что после ввода в эксплуатацию новых генерирующих мощностей, особенно Ингури ГЭС,

---

<sup>129</sup> Мальцев Е.Б. Ирано-грузинский газопровод как фактор глобальной энергетической стратегии Тегерана / Сайт Института Ближнего Востока // <http://www.iimes.ru/?p=4201>

<sup>130</sup> Боровский Ю.В. Мировая система энергоснабжения. – М.: Навона, 2008. – С. 112.

необходимость в российской электроэнергии у Грузии отпала. Разумеется, подобный расклад не мог не отразиться также на поставках электроэнергии из Армении в Грузию, о чем будет сказано отдельно.

Таким образом, можно сделать вывод, что, потеряв сначала контроль над газовым, а затем и электроэнергетическим рынками Грузии, Россия выработала и осуществила сценарий определенного воздействия на данные рынки через посредника – Армению. Более того, именно через грузинскую территорию Россия поставляет в Армению природный газ. Следовательно, несмотря на военно-политические разногласия между двумя государствами, достигшие в наши дни своего апогея, Грузия продолжает оставаться в сфере геополитических, а следовательно, энергетических интересов России.

## **2.6. Транзитные возможности грузинской транспортной системы**

Благодаря выгодному географическому расположению и большим транзитным возможностям Грузия продолжает оставаться в центре основных геополитических процессов, происходящих на Южном Кавказе. Республика имеет прямой выход к Черному морю, а также активно использует железнодорожное сообщение с сопредельными странами – Азербайджаном, Турцией и Арменией. Последние, в свою очередь, вне зависимости от политической конъюнктуры, рассматривают Грузию в качестве своего естественного партнера, играющего ключевую коммуникационную роль в регионе. Ее значимость как транспортного игрока была признана уже в начале 90-х годов, когда страна стала позиционироваться как стратегически важный элемент проекта “TRACECA”.

Впервые с предложением использовать транспортные возможности Грузии для его реализации выступил тогда еще министр

иностранных дел СССР (а в дальнейшем президент Грузии) Э. Шеварднадзе, когда в 1990 г. на проходившей во Владивостоке конференции “Азиатско-Тихоокеанский рынок: диалог, мир, сотрудничество” впервые была озвучена идея создания международного коридора<sup>131</sup>.

После распада СССР Грузия стала не только активным участником “TRASECA”, но также важным участником реализации ряда крупных энерготранспортных проектов, таких как нефтепровод Баку–Тбилиси–Джейхан, газопровод Баку–Тбилиси–Эрзерум, нефтепровод Баку–Супса, законсервированный проект Nabucco, что отразилось и на ее внешнеполитическом курсе. Сегодня Грузия рассматривается как важный коридор по транспортировке каспийской нефти, для чего имеется необходимая инфраструктура. Достаточно отметить нефтяной терминал в Кулеви, являющийся собственностью Азербайджанской государственной нефтяной компании и предназначенный для перевалки на морской транспорт нефти и нефтепродуктов, поступающих по железной дороге из Казахстана, Туркменистана и Азербайджана. Другим важным инфраструктурным объектом в данном контексте является порт Супса, находящийся недалеко от Поты и специализирующийся на перевалке нефти, поступающей по нефтепроводу Баку–Супса.

В сложившихся условиях российская сторона вынуждена искать пути сохранения своих транспортно-логистических позиций в регионе. ОАО “РЖД”, уже обладая контролем над железными дорогами Армении и Абхазии, не скрывает свою заинтересованность в приобретении либо установлении иных форм контроля над железнодорожной системой Грузии с последующим созданием единой железнодорожной сети на Южном Кавказе. До обострения противостояния между Россией и Грузией, достигшего своего апогея в 2008 г., на повестке двусторонних отношений стоял вопрос создания совместного консорциума и привлечения российских ин-

---

<sup>131</sup> Шеварднадзе Э. Мой выбор. В защиту демократии и свободы. - М.: Изд-во “Новости”, 1991. – С. 271.

вестиций для восстановления инфраструктуры и возобновления движения поездов по маршруту Сухуми–Самтредиа–Тбилиси–Ереван<sup>132</sup>.

Также в доконфликтный период активно развивалось сотрудничество в области морского сообщения. В частности, помимо использования действующих паромных переправ (Поти–Кавказ, Поти–Новороссийск и др.), планировалось осуществление программы модернизации судоходной линии Поти–Новороссийск–Бургас, а также формирование новых линий с учетом загрузки российской и грузинской транспортных инфраструктур. Наряду с этим рассматривались перспективы сотрудничества в рамках Организации Черноморского экономического сотрудничества (ОЧЭС) и проекта Черноморского Панъевропейского транспортного ареала (ПЕТ-РА)<sup>133</sup>.

Начиная с середины 1990-х годов и по сей день Турция и страны ЕС, преследуя свои прагматичные геостратегические цели, принимают непосредственное участие в модернизации транспортной системы Грузии. В настоящее время в Грузии реализуются следующие значимые железнодорожные проекты:

- строительство железной дороги Баку–Тбилиси–Ахалкалаки–Карс с возможным продолжением до Нахичевани;
- модернизация железнодорожной магистрали Батуми–Тбилиси;
- строительство объездной железной дороги вокруг Тбилиси.

Если модернизация трассы Батуми–Тбилиси и строительство обходной линии в основном имеют внутреннее значение (правда, с некоторой внешней инвестиционной составляющей), то строительство магистрали Баку–Тбилиси–Ахалкалаки–Карс стоимостью до 1 млрд долл. США – проект, имеющий геополитическое значе-

---

<sup>132</sup> Цветков В.А., Зондов К.Х., Медков А.А. Проблемы интеграции и инновационного развития транспортных систем России и стран Южного Кавказа. – М.: ЦЭМИ РАН, 2011. – С.73.

<sup>133</sup> Липартелиани Г. ОЧЭС: проблемы становления и основные противоречия // *Власть*. – 2012. – № 5. – С. 156.

ние. Его главная задача – использование грузинского коридора с целью налаживания устойчивых транспортных коммуникаций между Турцией и Азербайджаном. В качестве логического продолжения стороны рассматривают восстановление движения на линии Карс–Нахичеван, что может создать полноценное транспортное кольцо в обход Армении и еще более усугубить транспортную блокаду последней.

БТАК противоречит также транспортным интересам Ирана и России. Иран, как известно, контролирует железнодорожные связи Турции с Азербайджаном и странами Центральной Азии, устанавливая высокие пошлины и тарифы на транзит. Что касается РФ, то она, будучи концессионером железной дороги Армении, заинтересована в возобновлении движения поездов на уже существующем, однако законсервированном по политическим причинам участке Гюмри (Армения) – Карс. Об этом свидетельствует решение российской стороны построить международный логистический центр на станции “Ахурян” (армяно-турецкая граница) сразу после подписания “цюрихских протоколов” о восстановлении дипломатических отношений между Арменией и Турцией. Однако переговорный процесс зашел в тупик, а сами протоколы не ратифицированы парламентами сторон<sup>134</sup>.

Другой, не менее важной проблемой политического характера, препятствующей реализации проекта БТАК, является то, что армянское население в грузинском районе Самцхе-Джавахк, к которому относится также Ахалкалаки, составляет большинство (до 65%)<sup>135</sup>. В частности, армянская диаспора опасается проникновения в регион этнических турок и усиления транспортной блокады Армении, в результате чего армянскому лобби в США удалось в

---

<sup>134</sup>Бизнес-план создания международного логистического центра на железнодорожной станции Ахурян Южно-Кавказской железной дороги / Разработчик – ООО “Институт независимых социально-экономических исследований”. – СПб., 2009. – 136 с. (по архивным материалам ЗАО “Южно-Кавказская железная дорога”).

<sup>135</sup> **Минасян С.** Ситуация в Джавахке в контексте проблемы вывода российских военных баз из Грузии // *21-й век*. – 2005. -№ 1.- С. 32.

2006 г. создать почву для принятия комитетом по финансовым вопросам Палаты представителей конгресса решения о запрете участия американского бизнеса в реализации проекта БТАК<sup>136</sup>.

30 октября 2017 г. состоялась официальная церемония открытия железнодорожного сообщения БТАК. Общая протяженность магистрали составила 826 км. Предполагается, что на начальном этапе эксплуатации объем перевозок на железной дороге БТАК, рассматриваемой сегодня в контексте реализации проекта “TRASECA”, составит порядка 1-1.2 млн пассажиров и 5-6.5 млн т грузов в год, а к 2034 г. при продлении маршрутов до Китая и Европы может составить 3-7.8 млн пассажиров и 15-21.5 млн т грузов в год<sup>137</sup>. Ожидается существенный рост торговли между Азербайджаном, Грузией и Турцией (до 10 млрд долл. США)<sup>138</sup>.

Главной заинтересованной стороной в проекте БТАК продолжает оставаться Азербайджан, стремящийся к максимальной диверсификации своих транспортных коммуникаций. При этом запуск новой железной дороги чреват некоторыми рисками для Грузии. В частности, речь идет о возможном снижении роли грузинских портов Поти и Батуми<sup>139</sup>.

---

<sup>136</sup>США не будут финансировать строительство железной дороги в обход Армении // <https://regnum.ru/news/armenia/657368.html>

<sup>137</sup> **Цветков В.А., Зоидов К.Х., Медков А.А.** Проблемы интеграции и инновационного развития транспортных систем России и стран Южного Кавказа. - М.: ЦЭМИ РАН, 2011. - С. 80.

<sup>138</sup> Первый грузовой состав отправлен по ж.д. Баку-Тбилиси-Карс // <http://www.kavkaz-uzel.eu/articles/311784/>

<sup>139</sup> **Давтян В.С.** Транспортно-логистическая ситуация на Южном Кавказе: железнодорожные войны // *Мировая экономика и международные отношения*. – 2017. – Т. 61, N7. - С. 97.

## **2.7. Влияние транспортно-логистических проблем Абхазии на формирование региональных коридоров**

Проблемы функционирования железной дороги Абхазии преимущественно связаны с политическими противоречиями в регионе Южного Кавказа. Как и проект БТАК, открытие абхазского участка для возобновления движения поездов между Россией и Арменией (Сочи–Сухуми–Тбилиси–Ереван) связано с трудностями, обусловленными несовпадением региональных интересов отдельных стран. Более того, полноценная интеграция Абхазии в железнодорожные сети Южного Кавказа в целом противоречит идее реализации “TRACECA”. В свою очередь, начиная с 2000-х годов Россия предпринимает шаги, направленные на повышение роли железнодорожной системы республики в регионе. Некоторые из этих шагов увенчались успехом, однако весь потенциал Абхазской железной дороги в настоящее время не используется.

При СССР железная дорога Абхазии входила в состав “Закавказской железной дороги” и именовалась “Черноморской линией”. В 1992 г. в результате военного столкновения между Абхазией и Грузией был разрушен железнодорожный мост через реку Ингури, полностью парализовавший движение поездов на участке Сухуми-Ингури, вследствие чего железнодорожная система Абхазии превратилась в тупиковую<sup>140</sup>.

Для Абхазии, пребывавшей в статусе непризнанного государства, было крайне сложно и экономически нецелесообразно развивать железнодорожную инфраструктуру. Прекращение сообщения с соседней Грузией и нерегулярность грузоперевозок в сторону российской границы (участок Ткварчели – река Псоу) не давали возможности налаживания экспортно-импортных операций со странами региона. Признание независимости Абхазии со стороны

---

<sup>140</sup> Восстановление железных дорог на Южном Кавказе: оценка потенциального экономического эффекта. International Alert, 2013.- С. 16. // [http://www.international-alert.org/sites/default/files/Caucasus\\_RailwaysRehabilitationPt1\\_RU\\_2013.pdf](http://www.international-alert.org/sites/default/files/Caucasus_RailwaysRehabilitationPt1_RU_2013.pdf)

России, а также Никарагуа, Венесуэлы и Науру создало политические предпосылки для развития и частичной реинтеграции ее железной дороги в региональную транспортную инфраструктуру. При этом еще задолго до указанного конфликта – в 2002 г. – по маршруту Сочи-Сухуми начал курсировать электропоезд. В 2004 г. было налажено движение пассажирских поездов по маршруту Москва–Сухуми. Следует также обратить внимание на то, что в 2003 г. президенты России и Грузии В. Путин и Э. Шеварднадзе достигли договоренности о синхронизации возвращения беженцев и восстановления железнодорожного сообщения. Однако охлаждение отношений между Россией и Грузией замедлило процесс<sup>141</sup>.

В сложившихся реалиях железная дорога Абхазии фактически находилась в состоянии полной изношенности и непригодности для эксплуатации. В начале 2000-х годов состояние некоторых путей позволяло двигаться поездам со скоростью всего 5 км/ч. Весь подвижной состав был крайне изношен, сигнализация и светофоры находились в нерабочем состоянии, координация движения осуществлялась через сотовую связь, а большинство вокзалов были заброшены и частично разрушены<sup>142</sup>.

В 2008 г. в Абхазию были отправлены подразделения российских железнодорожных войск (400 военнослужащих) с целью восстановления инфраструктуры на линии Сухуми–Очамчир, а также ремонта мостов и других сооружений. Эксплуатационные показатели железной дороги были значительно повышены, что позволило активизировать грузовое и пассажирское движение между Абхазией и Россией. Пропускная способность железной дороги достигла 10 пар поездов в сутки, максимальная скорость грузовых поездов повышена до 60 км/ч, пассажирских – до 80 км/ч. В 2008 г. абхазский экспорт составил 890 млн руб., импорт – 6,2 млрд руб.

---

<sup>141</sup> **Якунин В.И.** Политология транспорта. Политическое измерение транспортного развития. – М.: Изд-во “Экономика”, 2006. – С. 319.

<sup>142</sup> Ответы начальника Управления Абхазской ЖД // <http://azhd.ru/railroad/kurua>



Абхазия в основном экспортирует металл, гравий, чай, мандарины, лесные орехи, вино и цветы<sup>143</sup>.

Итогом стала передача в 2009 г. железнодорожной системы (а также аэропорта Сухуми) Абхазии в управление России сроком на 10 лет<sup>144</sup>. Впоследствии было объявлено, что на восстановление железной дороги ОАО “РЖД” выделит республике кредит в размере 2 млрд рублей, который будет возвращен за счет эксплуатационных доходов<sup>145</sup>. Передача железной дороги в управление России стала вторым опытом по заключению концессионных сделок на Южном Кавказе<sup>146</sup>.

В ноябре 2011 г. в Швейцарии между Россией и Грузией было подписано соглашение о принципах таможенного администрирования и мониторинга торговли. Соглашение стало результатом переговоров о вступлении России во Всемирную торговую организацию (ВТО), против чего, как известно, долго выступала Грузия, мотивируя свою позицию трудностями обеспечения прозрачного прохождения грузов через территории Южной Осетии и Абхазии. По “Соглашению” предусматривается, что стороны должны пригласить международного посредника, который будет контролировать входящие в Южную Осетию и Абхазию грузы и маркировать их. В качестве посредника была определена швейцарская компания SGS.

По словам министра иностранных дел России С. Лаврова, Россия не видит никаких препятствий в восстановлении железнодорожного сообщения через Абхазию. “Мы этот вопрос затрагивали. Российская сторона не имеет никаких проблем с тем, чтобы транзит возобновился. Есть даже правовая основа для того, чтобы

---

<sup>143</sup> Абхазия: углубление зависимости. Доклад International Crisis Group. 26 февраля 2010 г. № 202.– С. 7 // [http://old.crisisgroup.org/\\_media/Files/europe/caucasus/georgia/202%20Abkhazia%20-%20Deepening%20Dependence%20RUSSIAN.pdf](http://old.crisisgroup.org/_media/Files/europe/caucasus/georgia/202%20Abkhazia%20-%20Deepening%20Dependence%20RUSSIAN.pdf)

<sup>144</sup> Абхазская железная дорога и аэропорт Сухуми будут переданы в управление России // <http://www.interfax.ru/russia/79958>

<sup>145</sup> Сергей Багапш: я за диалог // <http://www.vremya.ru/print/235757.html>

<sup>146</sup> Давтян В.С. Транспортно-логистическая ситуация на Южном Кавказе: железнодорожные войны // *Мировая экономика и международные отношения*. – 2017. – Т. 61, N7. – С. 97-98.

это произошло. Она может опираться на те договоренности, которые были достигнуты между Российской Федерацией и Всемирной торговой организацией в 2011 г. Мы знаем, что наши армянские коллеги заинтересованы в возобновлении транзита. Сегодня президент Абхазии сказал, что он против этого не возражает. Поэтому это зависит уже не от нас, а от других стран, куда транзит может следовать”<sup>147</sup>.

Очевидно, что реализация этого сценария исходит из интересов Армении, терпящей экономические убытки от отсутствия прямого сухопутного сообщения с Россией (за исключением автомобильной дороги, проходящей через грузинский Верхний Ларс, периодически парализуемой из-за природных условий).

## **2.8. Европейская энергетическая хартия как инструмент стимулирования энергетической и транспортной интеграции на Южном Кавказе**

Представленные выше проблемы энерготранспортного комплекса Южного Кавказа требуют системного решения, прежде всего посредством задействования наднациональных институтов. С начала 1990-х годов одним из таких институтов, призванных минимизировать политические и геополитические риски в мировой системе энергоснабжения, является Европейская энергетическая хартия.

По сути, Энергетическая хартия стала декларацией развития энергетического взаимодействия между Востоком и Западом. Она включала в себя базовые принципы, которые должны были стать фундаментом глобальной энергетической безопасности на основе надежного энергоснабжения и устойчивого экономического и социального развития.

---

<sup>147</sup> Абхазия готова к открытию железной дороги // <http://www.ng.ru/cis/2017-04-19/abhazzhd.html>

Энергетическая хартия восходит к инициативе, возникшей в начале 1990-х годов в Европе, в период, когда конец холодной войны, казалось бы, предоставил возможность преодолеть прежнее экономическое разделение европейского континента. В условиях углубляющейся взаимозависимости между экспортерами и импортерами энергии стало ясно, что наднациональные правила могут обеспечить более эффективную и устойчивую кооперацию в сфере энергетических коммуникаций, нежели договоренности на уровне двух акторов. Важно при этом подчеркнуть, что в рамках Хартии первым делом была определена значимость национального суверенитета над энергоресурсами. На основе Энергетической хартии в 1994 г. был разработан и подписан Договор (вступил в силу в 1998 г. и в настоящее время имеет 53 подписанта), который стал единственным в своем роде. Его уникальность заключалась в том, что он определял правовые нормы межгосударственного взаимодействия в сфере энергетики, начиная от геологоразведывательных работ и заканчивая конечным потреблением.

Обратимся к некоторым целям, прописанным в “Договоре к Энергетической хартии”:

- открытый и конкурентный рынок энергетических продуктов, материалов, оборудования и услуг;
- доступ к энергетическим ресурсам, их разведка и разработка на коммерческой основе;
- доступ к местным и международным рынкам;
- устранение технических, административных и прочих препятствий на пути торговли энергией и соответствующим оборудованием, технологиями и связанными с энергией услугами;
- проведение промышленной модернизации, обновления и рационализации услуг и установок, связанных с производством, преобразованием, транспортировкой, распределением и использованием энергии;

- содействие развитию и объединению энергопередающих инфраструктур;
- содействие наилучшему доступу к капиталу, в особенности посредством соответствующих существующих финансовых институтов;
- облегчение доступа к транспортной инфраструктуре в целях международного транзита в соответствии с целями Хартии, выраженными в первом абзаце настоящего раздела; доступа на коммерческих условиях к технологиям, применяемым в области разведки, разработки и использования энергетических ресурсов<sup>148</sup>.

Таким образом, главная цель Энергетической хартии заключается в минимизации рисков и угроз, возникающих в процессе инвестирования и торговли в сфере энергетики. В частности, в рамках “Договора” особое место уделяется проблеме транзита энергоресурсов и энергопродуктов. “Договор” обязывает государства-участников Хартии максимально упростить процедуру осуществления энерготранзита по своей территории, согласно принципам свободного транзита.

Безусловно, Энергетическая хартия имеет важное концептуальное значение, так как определяет здоровую логику устойчивого и безопасного энергетического и транспортного развития. По сути, это один из базовых документов, формирующих политическую основу для полноценной энергетической кооперации между Западом и Востоком. Однако наличие в мире ряда конфликтов (в том числе вооруженных), естественное превалирование национального интереса над интеграционным создают серьезные препятствия на пути реализации Хартии. При этом последствия подобных проявлений зачастую отражаются в парализации наиболее эффективных

---

<sup>148</sup> Договор к Энергетической хартии и связанные с ним документы // <https://energycharter.org/fileadmin/DocumentsMedia/Legal/ECT-ru.pdf>

и целесообразных логистических маршрутов для транзита энерго-ресурсов. Сегодня в мире есть множество регионов, располагающих закрытыми границами и законсервированными межгосударственными энергетическими и транспортными инфраструктурами. В качестве примера можно привести Южный Кавказ, страны которого подписали “Договор к Энергетической хартии”, однако с начала 1990-х годов фактически не в состоянии полноценно выполнять его постулаты из-за ряда неурегулированных конфликтов и закрытых границ (например, Грузия-Абхазия и Армения-Азербайджан).

Важно отметить, что до сих пор многие страны так и не подписали, а если подписали, то не ратифицировали “Договор к Энергетической хартии”. Среди них – США, Канада, Россия, Австралия, Исландия, Норвегия, Беларусь и др. Каждая из них имеет свою мотивацию, обуславливаемую национальными интересами, “энергетическим детерминизмом” или “энергетическим национализмом”.

Таким образом, сохранение военно-политических и этнонациональных противоречий на Южном Кавказе и их периодический выход из-под контроля по-прежнему мешают реализации крупных международных транспортно-коммуникационных проектов. Необходимость обходить отдельные территории при прокладке транспортных коридоров существенно снижает как их непосредственные технико-экономические показатели (и, соответственно, привлекательность для инвесторов), так и, что не менее важно, их способность стать предпосылкой и основой для экономической и политической реинтеграции в Южно-Кавказском регионе.

Анализ “энерготранспортной карты” Южного Кавказа показывает, что иностранный капитал продолжает играть ключевую роль в инфраструктурном и логистическом развитии региона. При этом инвестиционная активность иностранных компаний выступает своего рода индикатором геополитических процессов. Будучи регионом, необходимым для поставок каспийских углеводородов в

европейском направлении, Южный Кавказ все же продолжает выделяться неразрешенными конфликтами, эскалация которых значительно сказывается на его инвестиционной привлекательности. Конечно, если рассматривать вопрос в рамках либеральных теорий, то можно прийти к выводу, что многомиллиардные инвестиции формируют дополнительные гарантии стабильности в регионе, так как сами инвесторы выступают в качестве лиц, заинтересованных в мире. Однако региональные геополитические процессы, происходящие как в 1990-х и 2000-х, так и в наши дни, показывают, что строительство новых инфраструктур с привлечением американских, европейских, японских и пр. компаний вовсе не привело к установлению мира.

Иностранный капитал, задействованный на южно-кавказском энерготранспортном рынке, не однороден. Его условно можно разделить на две категории – государственный и частный. И если государственное инвестирование свойственно преимущественно России, то частные инвестиции, как правило, имеют европейское, либо американское происхождение. Однако это вовсе не означает, что мы имеем дело с экономическим антагонизмом “либерализм-протекционизм”. Если Россия осуществляет свою энергостратегию в регионе посредством компаний с государственным капиталом, то Запад представлен на энергетических рынках региона через частные компании, пользующиеся прямой государственной поддержкой. По сути, оба актора действуют в рамках классической протекционистской модели.

## **ВЫВОДЫ**

- Сохранение военно-политических и этнонациональных противоречий на Южном Кавказе и их периодический выход из-под контроля по-прежнему мешают реализации крупных международных транспортно-коммуникационных проектов.

Необходимость обходить отдельные территории при прокладке энергетических и транспортных коридоров существенно снижает как их непосредственные технико-экономические показатели (и, соответственно, привлекательность для инвесторов), так и, что не менее важно, их способность стать предпосылкой и основой для экономической и политической реинтеграции в Южно-Кавказском регионе.

- В настоящее время через Южно-Кавказский регион проходит ряд коммуникационных инфраструктур, имеющих важное стратегическое значение и вместе с тем отчетливо иллюстрирующих столкновение интересов мировых и региональных держав. Это касается таких масштабных проектов, как нефтепроводы Баку-Тбилиси-Джейхан, Баку-Супса и Баку-Новороссийск, газопроводы Баку-Тбилиси-Эрзерум, Россия-Армения (Север-Юг), Иран-Армения и др. Большинство энерготранспортных коммуникаций региона имеют важное геополитическое значение в связи с использованием последних в качестве инструмента диверсификации поставок углеводородов на европейский рынок.
- Южно-Кавказский регион продолжает оставаться в центре энергетической и транспортно-логистической политики России, что непосредственно вытекает из ее исторически обусловленных геополитических интересов в Черноморском и Каспийском регионах. В свою очередь, наличие в регионе очагов нестабильности обязывает Россию постоянно диверсифицировать свой внешнеполитический курс в регионе, что обусловлено стремлением выполнения стабилизирующей роли между конфликтующими сторонами. Осознание взрывоопасности ряда проблем этнического и территориального характера диктует России искать пути их замораживания с целью сохранения мира и стабильности в регионе и, следовательно, укрепления своих позиций, в том числе в культур-

но-социальной плоскости. Одним из наиболее эффективных инструментов подобной стабилизации является экономическая политика, в данном случае – энергетическая и транспортно-логистическая.



## **ГЛАВА 3. ОБЕСПЕЧЕНИЕ ЭНЕРГЕТИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ АРМЕНИИ В КОНТЕКСТЕ ИНТЕГРАЦИИ В МЕЖДУНАРОДНЫЕ ЭЛЕКТРОЭНЕРГЕТИЧЕСКИЕ И ГАЗОТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ**

### **3.1. Особенности функционирования системы энергетической безопасности Армении**

Для полноценного становления системы энергетической безопасности необходимо создать соответствующее научно-информационное поле, способствующее развитию данной отрасли.

Как пишет К. Карапетян в статье “Армения и региональные энергетические процессы в контексте информационного обеспечения”, необходимо новое качество информационного сопровождения для обеспечения поддержки инициатив политической и бизнес-элит в сфере энергетики. Нужна такая ситуация, при которой креативные планы и проекты бизнес-элиты имели бы объективную и высокопрофессиональную поддержку в информационной среде, тем самым создавая для политических лидеров стран региона необходимый “фон” и мотивацию распознать эти проекты как жизнеспособные и важные для развития страны<sup>149</sup>. По К. Карапетяну, отмеченное взаимодействие в идеале должно послужить созданию необходимой комфортной среды для взаимной интеграции энергетических программ в регионе.

С целью достижения указанной комфортной среды автор считает необходимым:

---

<sup>149</sup> **Карапетян К.** Армения и региональные энергетические процессы в контексте информационного обеспечения // *21-й век: Информационно-аналитический журнал*. – 2009. – 1 (9). – С. 4.

1. Совместными усилиями выработать определенный “кодекс поведения” в информационном пространстве, особенно в освещении региональных энергетических проектов. В основе данного кодекса должны лечь принципы частного и объективного взгляда на вещи, прагматизм и нацеленность на сотрудничество.

2. Использовать имеющиеся информационные ресурсы для распространения прогрессивных форм и методов управления энергетикой и активного участия населения в обсуждении проблем энергетической безопасности стран Южно-Кавказского региона, в частности, Армении.

3. Неустанно повышать профессиональный уровень участников информационного процесса. Информация должна быть профессиональной и качественной. Сегодня, к сожалению, редко можно встретить высокопрофессиональный анализ энергетических проектов и моделей развития<sup>150</sup>.

Безусловно, формирование грамотной информационной политики во многом будет способствовать функционированию энергетических процессов в регионе, реализации ряда проектов и совершенствованию международного сотрудничества. Особая значимость сегодня придается информационно-аналитическим исследованиям, позволяющим выявить геополитическую составляющую категории “энергетическая безопасность”, так как последняя является наиболее неоднозначной и многовекторной. В армянской литературе подобные исследования являются редкостью и преимущественно сводятся к статьям и докладам описательного характера, но никак не к фундаментальным научным трудам<sup>151</sup>.

---

<sup>150</sup> Карапетян К. Армения и региональные энергетические процессы в контексте информационного обеспечения // *21-й век: Информационно-аналитический журнал*. – 2009. – 1 (9). – С. 5.

<sup>151</sup> Давтян В.С. Энергетическая безопасность как политическая категория // *21-й век: Информационно-аналитический журнал*. – Ереван, 2010. – 3 (15). – С. 31.

Давая общую характеристику энергосистемы Армении, А. Хачатрян в своем исследовании “Энергетика Армении: региональный игрок без собственных энергоресурсов” пишет, что Армения является небольшим государством, лишенным ископаемых запасов энергоносителей и обладающим ограниченными запасами других источников энергии. Однако республика является одной из наиболее обеспеченных энергией в СНГ. Вместе с тем Армения, согласно А. Хачатряну, - государство с нарастающим потенциалом экспорта электричества, чего удалось добиться благодаря грамотному отношению к ресурсным возможностям, а также политике, направленной на использование современных эффективных и энергосберегающих технологий<sup>152</sup>.

Обращаясь к особенностям энергетической системы Армении, автор отмечает тот факт, что значительная часть ее активов принадлежит иностранным инвесторам, главным образом - российским. Доминирующее положение среди них занимают компании, которые контролируются правительством РФ: “Газпром”, “РАО ЕЭС”, “Росатом” и др. “Такое положение могло бы вызвать (и порой вызывает) опасения, что страна попадет в зависимость от другого, пусть даже дружественного государства. В действительности же вовлеченность РФ в энергетику Армении к настоящему времени можно оценить положительно. Россия не только обеспечивает отрасль необходимыми капиталовложениями, которые нынешней Армении не по плечу, но и предоставляет ряд других преимуществ”, - пишет автор<sup>153</sup>.

Не столь однозначно оценивает уровень развития энергосистемы Армении К. Карапетян. По его мнению, наличие эффективной и стабильной энергетической системы в Республике Армения – результат реформ, осуществленных в этой сфере. Проблема эффективного менеджмента энергетической системы

---

<sup>152</sup>Хачатрян А. Энергетика Армении: региональный игрок без собственных энергоресурсов // *Центральная Азия и Кавказ*. – 2008. – N 5 (59). – С. 113.

<sup>153</sup>Там же. - С. 115.

постоянно находилась в центре внимания правительства РА. Как следствие, реформы в этой сфере носили кардинальный характер, и современная энергетическая система в ряду бывших советских республик наиболее конкурентоспособна. Между тем, в 1992-1995 гг. имел место беспрецедентный энергетический кризис, который сопровождался закрытием Армянской АЭС, скудостью собственных энергетических ресурсов (примерно 90% импортируется), неблагоприятным геополитическим положением, блокадой основных инфраструктур. Все это привело к снижению многих макроэкономических показателей и нарушению всей структуры экономики<sup>154</sup>.

О присутствии российских компаний на энергетическом рынке Армении говорит также Ю.В. Боровский. Согласно его точке зрения, используя неспособность Армении оплачивать российские поставки газа и урана, Москва сумела в конце 1997 года убедить Ереван пойти на создание совместного предприятия “АрмРосгазпром”, в рамках которого “Газпром” и “Итера” получили контроль над армянской газовой инфраструктурой<sup>155</sup>. Ю.В. Боровский констатирует, что наибольших результатов удалось достичь РАО “ЕЭС России”. Эта компания не только устанавливает контроль над 80% электрогенерации Армении (включая Армянскую АЭС в период с 2003 по 2013 гг.), но и обеспечивает себе право (вместе с СП “АрмРосгазпром”) на поставки армянской электроэнергии в Грузию. “Важно отметить, - пишет автор, - что РАО “ЕЭС России”, получив в 2003 году Армянскую АЭС в финансовое управление, не только вывело станцию из кризиса, но и оздоровило ее работу. Примечательно, что подобные достижения РАО по-прежнему идут вразрез с

---

<sup>154</sup> **Карапетян К.** Роль Армении в обеспечении энергетической безопасности Южного Кавказа // *21-й век: Информационно-аналитический журнал*. – 2009. – 2 (10). – С. 10.

<sup>155</sup> **Боровский Ю.В.** *Мировая система энергоснабжения*. – М.: Навона, 2008. – С. 111.

многолетними требованиями Европейского Союза о закрытии АЭС”<sup>156</sup>.

Наряду с этим следует отметить, что необходимость приватизации энергетических компаний была обусловлена, в первую очередь, потребностью в инвестициях для обеспечения бесперебойной деятельности и модернизации системы. Привлечение частного капитала позволило сократить расходы государства в энергосистеме, привлечь инвестиции в эти компании, повысить степень собираемости платы за поставки электроэнергии. С другой стороны, государство планировало обеспечить за счет приватизации компаний энергосистемы значительные поступления в госбюджет<sup>157</sup>.

Однако, несмотря на обоснованность изложенной выше точки зрения, среди ряда отечественных исследователей существует мнение, что в любом случае для Армении энергетическая безопасность равноценна энергетической независимости. Под последней преимущественно понимается снижение зависимости от российских компаний, развернувших свою деятельность в Армении.

Отмечая важность выявления собственного потенциала возобновляемой энергии и ее эффективного использования в экономике, В. Одабашян и С. Хачатрян констатируют, что особое значение для обеспечения стабильного развития Армении имеет повышение степени независимости ее энергосистемы. С учетом условий, сложившихся в Армении, это означает сокращение зависимости от импортируемого топлива, что положительно скажется на платежном балансе Армении, повышении ее безопасности и конкурентоспособности<sup>158</sup>.

---

<sup>156</sup> Боровский Ю.В. Мировая система энергоснабжения. – М.: Навона, 2008. – С. 112.

<sup>157</sup> Карапетян К. Роль Армении в обеспечении энергетической безопасности Южного Кавказа // 21-й век: Информационно-аналитический журнал. – 2009. – 2 (10). – С. 11-12.

<sup>158</sup> Одабашян В., Хачатрян С. Возобновляемая энергетика в Республике Армения // 21-й век: Информационно-аналитический журнал. – 2007. – 2 (6). – С. 143.

Рассматривая энергетическую безопасность Армении как необходимое условие становления энергетической безопасности всего региона, К. Карапетян пишет: “В центре внимания надо держать вопрос: какое место может занять Армения на энергетической карте Южного Кавказа? Что будет являться ориентиром для Армении во всеобщей конкуренции за энергоресурсы? Другим важным вопросом является то, какие факторы, показатели должны лечь в основу обеспечения энергетической безопасности региона. Эти вопросы будут играть ключевую роль в разработке энергетической политики Армении, которая должна быть направлена на формирование качественно новой, основанной на экспорте политики”<sup>159</sup>. По мнению автора, Республика Армения по своему расположению является связующим звеном между богатыми углеводородами Российской Федерацией, Исламской Республикой Иран (ИРИ) и странами Каспийского моря. Состоявшееся и динамично развивающееся партнерство с такими мировыми “гигантами”, как ОАО “Газпром”, компания “Интер РАО ЕЭС”, Российское агентство по атомной энергетике (Росэнергоатом), формирует для Армении качественно новые условия и создает беспрецедентную возможность для становления страны как одного из ключевых участников регионального энергетического рынка.

### **3.2. Предпосылки формирования избыточной энергосистемы Армении**

Энергетика Армянской ССР до 1960 г. базировалась на использовании имеющихся гидроресурсов, а с начала 1960-х гг. – на развитии теплоэнергетики. Достаточно отметить, что выработка электроэнергии на тепловых электростанциях (ТЭС) в 1970 г. составила 73% общего потребления в республике, на гидроэлектро-

---

<sup>159</sup> **Карапетян К.В.** Методология оценки и пути повышения уровня энергетической безопасности Армении. – Ереван: Эдит Принт, 2009. – С. 159.

станциях (ГЭС) – 15% и 12% - за счет перетоков из закавказских республик. С установлением в Армении Советской власти начался интенсивный рост ее экономики и ее энергетической базы. Энергетика республики развивалась в 4 этапа.

1. Учитывая отсутствие топливных ресурсов на первом этапе, длившемся до 1959 г., сооружались только ГЭС. Вначале строились изолированно работавшие ГЭС, а затем с вводом ГЭС Севано-Разданского каскада была создана единая республиканская энергосистема с электросетью 110 и 220 кВ, объединившей все станции и узлы электропотребления.

2. Быстрый рост электропотребления и решение о сохранении уровня оз. Севан при недостаточных гидроресурсах республики привели к тому, что на втором этапе армянская энергосистема, присоединенная к Объединенным электрическим сетям (ОЭС) Закавказья, получала оттуда большую дотацию, достигающую в отдельные годы 37% (1965 г.) ее потребления. Но и при такой схеме электроснабжения “Армглавэнерго” удалось обеспечить за счет проведенных технических мероприятий нормальное электроснабжение потребителей.

3. Третий этап характеризуется интенсивным строительством в республике ГЭС, мощность которых в 1974 г. достигла 1700 МВт, что позволило довести производство электроэнергии в 1975 г. на всех видах станций до 11 млрд кВт.ч. Тем самым армянская энергосистема превратилась в теплоэнергетическую, в которой выработка ГЭС снизилась с 98,5 (1-й этап) до 10%.

4. Дальнейшее развитие энергетики республики базировалось на вводе мощностей АЭС, первая очередь которой (814 МВт) обеспечила выработку 5,3 млрд кВт. ч, а полное развитие (1980 г.) - 10,6 млрд кВт. ч<sup>160</sup>.

---

<sup>160</sup> Национальный архив Армении (далее НАА), ф. 1599, оп. 3, д. 74, л.1-2

Перестройка энергетической базы способствовала некоторой потере темпов развития энергетики, что привело к отставанию республики от средних для СССР норм удельного потребления электроэнергии на душу населения<sup>161</sup>. Центральное место в новой модели энергетического развития страны занял проект строительства атомной электростанции, призванной не только покрыть весь внутренний спрос, но также сформировать энергосистему, способную экспортировать электроэнергию практически во все страны Закавказья, а также за его пределами.

При этом важно отметить, что за период 1959-1965 гг. в “Союзглавэнерго” была принята к осуществлению схема электроснабжения Закавказья, согласно которой строительство основных станций сосредотачивалось в грузинской и азербайджанской энергосистемах. Эта схема базировалась на неоправдавшемся предположении о вводе в 1968 г. крупной гидроэлектростанции Ингури ГЭС и на ошибочном мнении о том, что передача электроэнергии к местам потребления обходится дешевле, чем переброска высококалорийного топлива. В связи с этим был отвергнут проект строительства Севанской ГРЭС в Армянской ССР. При этом покрытие значительной доли электропотребления (до 35%) в республике планировалось осуществлять за счет систематического перетока электроэнергии из Азербайджанской ССР по линиям электропередач, пропускная способность которых оценивалась до 360 МВт. Допущенная ошибка частично была исправлена установкой двух конденсационных блоков на Ереванской теплоэлектроцентрали (ТЭЦ) (2 x 150 МВт), вследствие чего переток электроэнергии вместо запланированных 2,6 млрд кВт. ч снизился в 1965 г. до 1,3 млрд кВт. ч, в 1966 г. составил 1,16 млрд кВт. ч, а в 1967 г. - 0,663 млрд кВт.ч. Снижению перетоков также способствовал досрочный ввод в эксплуатацию двух агрегатов Разданской ТЭЦ<sup>162</sup>. Таким образом, в указанный период фактически была предпринята попытка

---

<sup>161</sup> НАА, ф. 1599, оп.1, д. 727, л. 9.

<sup>162</sup> НАА, ф. 1599, оп. 1, д. 467, лл. 50-51.



формирования такой энергосистемы Армянской ССР, логика которой предопределяла максимальную зависимость республики от внешних поставок. Закавказские энергосистемы были связаны между собой одинарными ЛЭП (по одной из каждой республики), смыкающимися на Акстафинском переключательном пункте. Помимо указанной основной межсистемной связи, имелся также ряд связей меньшего напряжения, которые играли второстепенную роль. Исключение составляла только одинарная линия Арарат-Нахичевань-Джюльфа, являющаяся единственным источником энергоснабжения Нахичеванской АССР.

В целом электропотребление в Закавказье в рассматриваемый период демонстрировало устойчивый рост (см. таблицу 3.1).

Таблица 3.1

Электропотребление в Закавказье в 1965-1966 гг., кВт.ч

<b>Республика</b>	<b>1965 г.</b>	<b>1966 г.</b>
Азербайджанская ССР	1275	1385
Грузинская ССР	998	1154
Армянская ССР	690	751

Согласно отчетным данным, эффект объединения энергосистем в 1965-1966 гг. оценивался в 1,9%, что позволяло при рассмотрении развития армянской энергосистемы на перспективу принимать за основу изолированную работу Армянской ССР. При этом осознавалось, что реализация подобной модели неизбежно приведет к завышению резервной мощности по сравнению с той, которая была нужна для армянской энергосистемы. Имея в виду, что в отношении двух других энергосистем Закавказья (особенно Азербайджанской ССР) прогнозировалась дефицитность, естественно будет предположить, что основной резерв мощности должен был быть сосредоточен в Армянской ССР. Одновременно важно подчеркнуть, что роль объединения энергосистем в основном выявлялась при аварийных ситуациях, которые имели место в отдельных

узлах всех трех республик, позволяя эффективно использовать общие резервные мощности трех систем<sup>163</sup>. Взаимная помощь республик значительно снизила последствия крупных аварий, среди которых следует отметить одновременный выход из строя двух, а затем и всех трех турбогенераторов по 150 МВт на Тбилисской ГРЭС в 1965-1966 гг. В перспективе рассматривалась также интеграция с энергосистемой Северного Кавказа. Также для развития единой системы считалось необходимым сооружение высоковольтных линий Кировакан 2 - ТбилГРЭС, а также Агдам-Шинуайр. Строительство последней, однако, упиралось в позицию “Азглавэнерго”, необоснованно считавшего проект нецелесообразным, несмотря на то, что данная линия должна была обеспечивать надежным электроснабжением ряд районов Азербайджанской ССР, включая Нагорный Карабах и Нахичевань<sup>164</sup>.

В начале 1970-х годов уже было очевидно, что в армянской энергосистеме производство электроэнергии должно осуществляться на четырех типах электростанций – ГЭС, ТЭЦ, ГРЭС и АЭС. С запуском последней в Армянской ССР уже имелся избыток электроэнергии, и ввиду снижения темпа ввода в эксплуатацию новых мощностей в Закавказье энергосистема Армении стала позиционироваться как системообразующая для всего региона.

За 20 послевоенных лет (с 1945 по 1965 гг.) потребление электроэнергии в Армянской ССР возросло в 9,5 раза, чему отвечал среднегодовой прирост в 12%<sup>165</sup>. Более того, при формировании сценария запуска АЭС принималось во внимание также электропотребление в Нахичеванской АССР, которое в целом осуществлялось из сети “Армглавэнерго” и оценивалось в объеме 65 МВт, из которых 30 МВт должны были быть покрыты со стороны АЭС. При этом учитывался также ввод в 1970 г. в работу Кармир-Ванекской ГЭС на реке Аракс, сооружаемой совместно СССР и

---

<sup>163</sup> НАА, ф. 1599, оп. 1, д. 467, лл. 54-55.

<sup>164</sup> НАА, ф. 1599, оп. 1, д. 467, л. 56.

<sup>165</sup> НАА, ф. 1599, оп. 1, д. 460, лл. 6-8.

Ираном. Предполагалось, что эта ГЭС будет выдавать в Нахичеванскую АССР 25 МВт летом и 14 МВт зимой. Следует отметить, что принятие максимума в 65 МВт в целом соответствует электропотреблению в 285 млн кВт. ч. Вместе с тем, согласно “Схеме развития Азербайджанской энергосистемы на 1966-1970 гг.”, электропотребление в Нахичеванской АССР должно было составить 400 млн кВт. ч. Столь высокий рост потребления (в 1965 г. составило лишь 57 млн кВт. ч), по-видимому, объясняется планами ввода в эксплуатацию завода по производству соды, намеченного в Негреме (близ Нахичевана)<sup>166</sup>. В целом уровень электропотребления по Армянской ССР вместе с Нахичеванской АССР определялся в следующих объемах, млрд кВт.ч (таблица 3.2).

Таблица 3.2<sup>167</sup>

Объем потребления электроэнергии в Армянской ССР  
и Нахичеванской АССР, кВт.ч

Республика	1970 г.	1975 г.	1980 г.
Армянская ССР	7,1	11,0	17,0
Нахичеванская АССР	0,1	0,19	0,30

Уже в 1968 г. планы по возведению АЭС строились исходя из более долгосрочных перспектив. Если ранее проект ограничивался расчетами на уровне лишь до 1975 г., то в указанный период начали рассматривать перспективные нагрузки до 1980 г. включительно. В расчетах принималось, что рост электропотребления республики в рассматриваемый период будет покрываться путем наращивания мощности АЭС сверх 1800 МВт, а следовательно, энергетика Армянской ССР будет бездефицитной<sup>168</sup>. Планировалось, что по условиям роста системы, годовой прирост электропотребления

<sup>166</sup> НАА, ф. 1599, оп. 1, д. 460, лл. 9-10.

<sup>167</sup> НАА, ф. 1599, оп. 1, д. 467, л. 142

<sup>168</sup> НАА, ф. 1599, оп. 1, д. 467, л. 19.

составит от 800 млн кВт.ч в 1975 г. до 1300 млн кВт. ч в 1980 г.<sup>169</sup>. Проектирование осуществлялось с учетом тех соображений, что к моменту ввода в эксплуатацию первых агрегатов АЭС уже должно было быть завершено строительство Разданской ГРЭС и осуществлено расширение Разданской ТЭЦ со 100 до 300 МВт, и республика, таким образом, полностью обеспечит выработку необходимой ей электроэнергии. При этом в основу проекта ставилось важное положение, согласно которому основной объем электроэнергии до и после запуска АЭС будет вырабатываться на тепловых электростанциях<sup>170</sup>. Примечательно, что указанный принцип по сей день является системообразующим в армянской энергетике. Таким образом, прогнозировалось, что до 1980 г. энергетика Армянской ССР будет полностью базироваться на собственных генерирующих источниках и не будет получать дотации извне. Впервые за 20 лет энергетика республики не должна была лимитировать ее экономику. Предпосылок для этого было более чем достаточно. В дополнение к действующим станциям до начала 1971 г. были введены 2 агрегата по 100 МВт на Разданской ТЭЦ и 3 агрегата суммарной мощностью 15 МВт на Татевской ГЭС. В целом на период с 1971 по 1980 гг. планировалось введение в эксплуатацию Шамбской и Спандарянской ГЭС Воротанского каскада, Лори-Бердской ГЭС Дебедского каскада, а также Разданской ГРЭС (3 x 200 МВт) и, соответственно, первой и второй очередей АЭС по 800 МВт каждая. Отметим, что за период с 1974 по 1980 гг. выработка электроэнергии в армянской энергосистеме для нужд республики составила 95 млрд кВт. ч, из которых на АЭС было выработано свыше 26 млрд, т.е. 27,8%. Также прогнозировалось, что в отдельные годы рассматриваемого периода на электростанциях республики будет иметь место некоторый избыток мощностей (около 400 МВт), который может быть выдан в ОЭС Закавказья<sup>171</sup>.

---

<sup>169</sup> НАА, ф. 1599, оп. 1, д. 467, л. 97.

<sup>170</sup> НАА, ф. 1599, оп. 1, д. 467, л. 107.

<sup>171</sup> НАА, ф. 1599, оп. 1, д. 467, лл. 143-144.

В рамках выработки новой модели функционирования энергосистемы в условиях остановки АЭС большое внимание уделялось газотранспортной и гидроэнергетической составляющим. В частности, Министерству газовой промышленности СССР было поручено выполнить предпроектные проработки по расширению газопроводных систем, транспортирующих газ на Северный Кавказ и в Закавказье с учетом обеспечения газом электростанций<sup>172</sup>. С другой стороны, большое значение придавалось разработке нового графика пусков воды из оз. Севан для покрытия пиков электрической нагрузки и для нужд ирригации.

Ввиду того, что Министерству внешних экономических связей СССР было поручено закупить в Венгрии две воздушно-конденсационные установки на сумму 31 млн руб. с поставкой на Разданскую ГРЭС, планировалось в течение 1992-1995 гг. обеспечить сверхплановый экспорт электроэнергии в Венгрию для компенсации затрат на закупку этих установок. Согласно постановлению, поручалось осуществить строительство и ввод в действие энергетических мощностей и электросетевых объектов в республиках Закавказья (см. таблицу 3.3)<sup>173</sup>.

Таблица 3.3

Проектируемые энергетические мощности и энергетические объекты в Закавказье, тыс. кВт

<b>Объекты</b>	<b>1989 г.</b>	<b>1990 г.</b>	<b>1991 г.</b>	<b>1992 г.</b>	<b>1993 г.</b>
Разданская ГРЭС	-	300	300	300	300
Тбилисская ГРЭС	300	300	300	-	300
Азербайджанская ГРЭС	600	300	300	-	
Еникендская ГЭС	37,5	37,5	37,5	-	

<sup>172</sup> НАА, ф. 113, оп. 161, д. 21, л. 9.

<sup>173</sup> НАА, ф. 113, оп. 161, д. 21, л. 7

Очевидно, что ввиду распада СССР указанным программам не суждено было воплотиться в жизнь, что, по сути, послужило началом глубокого энергетического кризиса в обретшей независимость Республике Армения в начале 1990-х годов<sup>174</sup>.

Рыночная трансформация началась с внедрения в экономику институтов и управленческих практик, выработанных предшествующим опытом рыночной трансформации и зафиксированных в “Вашингтонском консенсусе”. Однако новые институты плохо взаимодействовали с унаследованными от плановой экономики традициями управления и структурами хозяйства. Ситуацию усугубляли появление пограничных барьеров, острая нехватка кадров и финансовых ресурсов. В силу этого начало 1990-х гг. было отмечено экономическим спадом. Наиболее сильно пострадали Молдова, Грузия, Украина, Армения, Таджикистан, Азербайджан, сократившие физический объем валового внутреннего продукта (ВВП) более чем в два раза по сравнению с 1989 г. С меньшими потерями в 1990-е гг. прошли Узбекистан, Белоруссия и Эстония. Величина спада зависела от ряда факторов. Среди них следует выделить характер проводимых реформ: страны, осуществлявшие трансформацию по шоковой модели, в среднем пострадали сильнее, чем страны, проводившие реформы по консервативному сценарию. Весьма сильно на величину спада повлияли структурные особенности экономики, резкое изменение ценовых пропорций, этнополитические и гражданские конфликты. В целом, в величине спада отразилась отрицательная синергетика геополитических, внутриполитических и трансформационных шоков, а также структурные особенности экономики и неблагоприятная внешнеторговая конъюнктура<sup>175</sup>.

---

<sup>174</sup> Давтян В.С. Проблемы функционирования Армянской АЭС: историко-геополитический анализ // *Армянский политологический журнал*. – 2016. – №2. – С. 135.

<sup>175</sup> Социально-экономические итоги постсоветских стран: итоги двадцатилетия. – М.: ИЭ РАН, 2012. – С. 17-18.

Распад СССР на пятнадцать независимых республик привел, в свою очередь, к расщеплению единого ТЭК, что породило дезорганизацию взаимного энергетического обмена, так как части некогда единой системы не только теряли центр управления, но также приобретали центробежную составляющую своего развития. В начале 1990-х годов лидеры бывших советских республик видели решение выявившихся энергетических проблем в учреждении коллективных механизмов, призванных сохранить преемственность советской энергосистемы. Подобным механизмом, имевшим базовое значение, стал Устав СНГ, в котором было заявлено о необходимости развития систем транспорта и связи, а также энергетических систем государств – членов СНГ<sup>176</sup>.

Постсоветский период ознаменован приватизацией ряда энергетических объектов, их переходом из государственного сектора в частный. С количественной точки зрения, наиболее активно приватизация объектов государственной собственности ТЭК проходила в 1993-1995 гг. В эти годы было приватизировано более 85% от общего числа государственных и муниципальных предприятий и объектов промышленности.

Приватизация была направлена на повышение эффективности экономики за счет создания института частной собственности на средства производства. За вышеуказанный период были приватизированы предприятия ТЭК, имеющие важное значение для государственной безопасности. Данный процесс, направленный, по мнению молодых реформаторов (Е. Гайдар<sup>177</sup>, А. Чубайс<sup>178</sup>), на оздоровление российской экономики, имел ряд оппонентов, продолжающих критиковать реформы 90-х по сей день. В частности, констатируется, что именно приватизационные процессы привели к появлению на

---

<sup>176</sup>Боровский Ю.В. Мировая система энергоснабжения. - М.: Навона, 2008. – С. 67.

<sup>177</sup>Гайдар Е.Т. Гибель империи. Уроки для современной России. – М.: Российская политическая энциклопедия, 2007. – 448 с.

<sup>178</sup>Гайдар Е., Чубайс А. Экономические записки. – М.: Российская политическая энциклопедия (РОССПЭН), 2008. – 191 с.

постсоветском пространстве нового класса – олигархии, а также к значительному расслоению населения бывших советских республик.

Отсутствие собственных углеводородных запасов, зависимость от поставляемых энергоресурсов, достигшая к 1991 г. 96%, максимальная блокада железнодорожных и трубопроводных коммуникаций, закрытие АЭС, отсутствие импорта электроэнергии, резкие скачки цен на продовольственные товары и геополитическая напряженность в регионе в целом усугубили энергетический кризис в Армении.

Обобщение аналитических данных о состоянии ТЭК Армении показывает, что начиная с 1989 г. наблюдается сокращение потребления энергоресурсов. Если в 1991 г. ресурсное обеспечение республики составляло 60%, а в 1992 г. - 40%, то в 1993 г. данный показатель достиг 25%. Таким образом, по сравнению с 1988 г. индекс потребления электроэнергии в указанные годы составил 90, 74 и 51% соответственно. В еще более тяжелом положении оказалась система теплоснабжения, которая по состоянию на 1993 г. обеспечила лишь 5% от всеобщего спроса и 8% спроса в сфере городского коммунального хозяйства. Обеспечение сравнительно положительных показателей функционирования электроэнергетической системы стало возможным лишь благодаря сверхплановому потреблению собственных гидроресурсов и, прежде всего, беспрецедентной сверхнапряженной работе ГЭС каскада Севан-Раздан.

Показатели потребления основных видов ТЭР в Армянской ССР в 1988 г. составляли 3620 кг условного топлива (у.т.) на душу населения, что приблизительно соответствовало уровню Польши или Франции 1960-х годов. В 1991 г. данный показатель был резко понижен и составил 2780, а в 1993 г. - около 1200 кг у.т./чел. Согласно данным Всемирного банка, в 1990 г. валовой национальный продукт (ВНП) на душу населения составлял 2400 долл. США, а его энергоемкость – 1000 кг нефти/ тыс. ВНП. По этим показателям Армения обошла такие страны, как Чехословакия,



Румыния, Польша, Болгария и Грузия. Однако уже в 1992 г. удельный показатель ВВП понизился в 1,7 раза, а показатель энергоемкости возрос в 1,4 раза. В результате Армения оказалась на последних позициях в списке перечисленных стран. Данная негативная тенденция продолжалась и после замораживания Карабахского конфликта в 1994 г., когда потребление электроэнергии в быту, городском хозяйстве, промышленности, сельском хозяйстве и транспорте осуществлялось со значительными потерями и неэффективно. Основная проблема заключалась, прежде всего, в физической и моральной изношенности энергетического оборудования и неудовлетворительном уровне осуществления мер по энергосбережению<sup>179</sup>.

В рамках принятой правительством РА в 1995 г. целевой комплексной программы “Энергетика” была предпринята попытка разделения по этапам социально-экономического развития республики с 1993 по 2010 гг.<sup>180</sup> (см. таблицу 3.4).

Таблица 3.4<sup>181</sup>

Этапы социально-экономического развития РА

Этапы	Социальные цели	Экономические задачи	Основные методы
1993 г.	Выживание населения в переходный период	Обеспечение социальной среды электроэнергией при минимальных затратах топлива	Осуществление чрезвычайных антикризисных мероприятий
1993 - 1997 гг.	Преодоление кризиса и стабилизация уровня жизни	Преодоление дефицита электроэнергии для первичных потребителей	Установление рыночных отношений, стабилизация экономики
1998 – 2010 гг.	Естественное развитие условий жизни	Ускорение темпов развития экономики, существенный рост производства	Научно-технический прогресс, переоснащение, рост рентабельности

<sup>179</sup> НАА, ф 113, оп. 175, д. 80, л. 6.

<sup>180</sup> Давтян В.С. Проблемы функционирования Армянской АЭС: историко-геополитический анализ // *Армянский политологический журнал*. – 2016. – N2. – С. 137.

<sup>181</sup> НАА, ф 113, оп. 175, д. 80, л. 6.

### 3.3. Вызовы и угрозы энергетической безопасности Армении на современном этапе

Энергетическая безопасность, будучи одним из наиболее важных и системообразующих компонентов национальной безопасности государства, в силу ряда экономических, политических и технических причин подвержена целому комплексу угроз. При этом угрозы могут быть как внутреннего, так и внешнего характера: внутренние угрозы преимущественно сводятся к проблемам технического, либо управленческого вида, в то время как внешние угрозы обуславливаются в основном политическими, а зачастую - геополитическими и геоэкономическими проблемами.

Обращаясь к армянской практике, возьмем за основу определение, данное в “Концепции обеспечения энергетической безопасности Республики Армения” (далее – “Концепция”): *энергетическая безопасность – это комплекс политических, экономических, правовых, организационных, методических и прочих мероприятий, который обеспечивает качественное и надежное энергоснабжение по экономически обоснованным ценам для удовлетворения нужд государства в каждодневном режиме, а также в чрезвычайных ситуациях и во время войны*<sup>182</sup>.

Таким образом, поскольку в данном определении энергетическая безопасность рассматривается в качестве *комплекса мероприятий*, то можно сделать вывод о том, что базовый документ предусматривает прежде всего регулирование управленческих процессов в энергетической системе: политических, экономических, правовых и пр. Следовательно, человек является ключевым звеном в системе энергетической безопасности, что обязывает государство регулярно повышать уровень эффективности в сфере

---

<sup>182</sup> Концепция обеспечения энергетической безопасности Республики Армения: Решение Правительства РА N50 от 22 декабря 2011 г.

подготовки и переподготовки кадров, задействованных в энергетической сфере.

Очевидно, что наличие подобного системного определения в “Концепции” предполагает также глубинное и многостороннее осмысление наиболее существенных внешних и внутренних угроз, препятствующих полноценному функционированию энергетической системы республики. Попробуем выявить наиболее явные угрозы.

“Концепция” определяет само понятие “угроза энергетической безопасности” как фактор, который может препятствовать осуществлению мероприятий, направленных на удовлетворение энергетических потребностей страны<sup>183</sup>. Итак, ссылаясь на “Концепцию”, проведем разделение угроз на внешние и внутренние с некоторыми пояснениями.

Среди внешних угроз энергетической безопасности Армении выделим следующие:

**1. Сбои в поставках топливно-энергетических ресурсов.** Данная угроза актуальна для энергосистемы любого государства и обусловлена разными техническими, политическими и экономическими причинами. Ниже раскрыты некоторые из них.

**2. Длительный сбой работы Северного газопровода, либо одновременный сбой работы Северного и Южного газопроводов, в частности, в зимний период.** Как известно, Армения после распада СССР получала природный газ по единственному газотранспортному коридору, проходящему через территорию Грузии, что не могло служить гарантом энергетической безопасности республики и подчеркивало прямую энергетическую зависимость от соседа. Известен ряд случаев, когда Грузия, исходя из тех или иных причин, перекры-

---

<sup>183</sup> Концепция обеспечения энергетической безопасности Республики Армения: Решение Правительства РА N50 от 22 декабря 2011 г.

вала газопровод, вследствие чего Армения оказывалась в энергетической изоляции. Более того, имели место также случаи взрывов на грузинском участке газопровода. Конечно, наличие так называемого Южного газопровода, или газопровода “Иран-Армения” во многом укрепило энергетическую независимость Армении, однако сегодня он располагает целым спектром проблем преимущественно экономического характера, связанных со спадом потребления природного газа в республике и дальнейшей реализацией иранского газа.

**3. Приобретение права собственности на грузинский участок Северного газопровода со стороны азербайджанской или турецкой компании напрямую, либо через аффилированную компанию.** В 2010 г. правительство Грузии заявило о возможном выставлении на лондонскую биржу акций участка газопровода, являющегося грузинской собственностью. В том же году участок был исключен из списка стратегически важных объектов страны. Интересно, что азербайджанская компания SOCAR, заинтересованная наряду с ОАО “Газпром” и нефтегазовой компанией “КайМунайГаз” (Казахстан) в приобретении участка, заявила о готовности заплатить за него 0,5 млн долл.США, что однозначно превышало реальную стоимость. Отметим, что в дальнейшем процесс продажи грузинского участка газопровода был заморожен, оставшись лишь на уровне политического, весьма ангажированного заявления.

**4. Временное или длительное приостановление импорта нефтепродуктов.** С подобной проблемой Республика Армения в последний раз сталкивалась в августе 2008 г., когда во время “пятидневной войны” в Грузии был взорван железнодорожный мост, по которому в Армению поставлялись бензин, дизельное топливо и пр. Отметим, что данная ситуация имела прямые экономические последствия для республики как в виде

дефицита на нефтепродукты, так и в виде стремительного роста цен на них внутри страны.

**5. Параллельный выход из строя электроэнергетических систем Армении и Ирана и, как следствие, изоляция армянской энергосистемы.** В настоящее время имеется риск выхода Армении из параллельного режима работы с энергосистемой Ирана, с которым Армения имеет крупные перетоки, благодаря чему может использовать мощность более дешевых поставщиков электроэнергии: Воротанский каскад и Армянская АЭС. Известен случай подобного сбоя: в ноябре 2013 г. Армения вышла из параллельного режима работы, после чего сработал защитный механизм, отключивший систему. Согласно официальным заявлениям, через две минуты после отключения параметры были урегулированы<sup>184</sup>. Следует отметить, что данная угроза относится также к разряду внутренних, т.к. выявляет необходимость модернизации диспетчерских систем.

**6. Продолжающийся и углубляющийся процесс исключения Армении из региональных топливно-энергетических проектов и, как следствие, спад уровня диверсификации источников поставок для республики.** Очевидно, что стремление всяческим образом замкнуть блокаду Армении является неотъемлемой частью внешней политики Азербайджана, которая уже получила неофициальное название “доктрина Алиева”, заключающаяся в полной изоляции Армении в сфере энергетики и транспорта. Достаточно отметить такие инфраструктурные проекты, как трубопроводы “Баку-Тбилиси-Джейхан”, “Баку-Тбилиси-Эрзерум”, строительство ЛЭП по маршруту Азербайджан-Грузия-Турция, железная дорога “Баку-Тбилиси-Карс” и пр.

---

<sup>184</sup> Минэнерго Армении разбирается в причинах сбоя между электросетями Армении и Ирана // <http://lprime.ru/INDUSTRY/20131104/769630714-print.html>

**7. Конъюнктурные перестановки и резкое изменение (рост) цен на рынке топливно-энергетических ресурсов, а также препятствия, возникающие при транзите энергоносителей в странах-транзитерах вследствие политической нестабильности.** Ценовой фактор, особенно тарифы на поставляемый в Армению природный газ, является наиболее болевой точкой энергетической системы республики ввиду его прямого воздействия на уровень эффективности экономической системы, благосостояние ее граждан и, следовательно, внутривнутриполитическую стабильность в государстве. Что касается возможных проблем транзита, то речь в данном случае преимущественно идет о Грузии, которая выступает для Армении в качестве ключевого транзитера российского природного газа и которая не всегда выделялась своей политической стабильностью.

**8. Региональные политические противостояния, которые сопровождаются диверсионно-террористическими действиями в отношении объектов топливно-энергетической системы.** Наличие на Южном Кавказе региональной нестабильности, а также ряда замороженных проблем территориального характера непосредственно влияет на уровень энергетической безопасности государств региона. И наоборот, реализация больших энергетических проектов в регионе зачастую сдерживает эскалацию конфликтов. Именно в этом контексте и рассматривался в конце 90-х гг. минувшего века проект нефтепровода “Баку-Тбилиси-Джейхан”, который, согласно некоторым дипломатическим оценкам, во многом будет играть роль сдерживающего фактора, не позволяющего Азербайджану развязать новую войну ввиду пристального внимания иностранных инвесторов проекта.

**9. Понижение уровня рек Ахуриян и Аракс со стороны Турции, что может отрицательно сказаться на мощностях ГЭС, сооружаемых Арменией и Ираном на р. Аракс.** Строительство водоемов на турецком участке рек может непосред-

венно повлиять на гидроэнергетический потенциал Армении. Реализация проекта по параллельному строительству двух ГЭС на Южном Кавказе (в Мегри и Карачиларе) мощностью 130 МВт обязывает государство обеспечивать безопасность проекта также и на этом уровне.

Наряду с вышеуказанными внешними угрозами “Концепция обеспечения энергетической безопасности Республики Армения” выделяет следующие **угрозы внутреннего характера**:

1. Высокий уровень физического и морального износа эксплуатируемых в энергосистеме устройств и механизмов.

2. Появление препятствий в процессе строительства нового атомного блока вместо действующего блока Армянской АЭС.

3. Резкое снижение внешних и собственных инвестиционных ресурсов, недофинансирование проектных и строительно-монтажных работ, снижение темпа ведения работ по реконструкции, техническому переоснащению организаций ТЭК.

4. Появление ценовой неравномерности ТЭР вследствие осуществления несоответствующей ценовой политики, в результате чего устанавливаемые тарифы не обеспечивают затраты на реализацию нормативных ремонтов и обслуживания.

5. Неэффективное и неэкономное использование ТЭР.

6. Неудовлетворительные объемы ремонта устройств, а также обслуживания и осуществления строительно-монтажных работ со стороны компаний энергетической системы вследствие недостаточных средств, предусмотренных в тарифах, и, следовательно, недопустимо высокий уровень износа устройств.

7. Снижение уровня технической безопасности гидроэнергетических строений энергетической системы.

8. Препятствия в реализации крупномасштабных проектов вследствие отсутствия путей импорта тяжелой крупногабаритной техники.

## 9. Природные катаклизмы, техногенные аварии и пр.<sup>185</sup>

Проводя параллели между представленными выше внешними и внутренними угрозами энергетической безопасности, можно сделать вывод о том, что все они так или иначе связаны между собой и часто дополняют друг друга. Так, например, отмеченные в разделе внутренних угроз потенциальные препятствия в строительстве нового блока Армянской АЭС напрямую связаны с рядом внешних факторов, преимущественно сводящихся к энергетической политике России, проводимой в Армении, позиции Евросоюза, международных организаций (напр., МАГАТЭ) и т.д. Очевидно, что строительство нового атомного блока невозможно рассматривать без учета внешнеполитической конъюнктуры, геополитических процессов, внешнеэкономических факторов и пр. Аналогичным образом следует анализировать и такую угрозу, как несоответствующую ценовую политику; последняя, как известно, непосредственно зависит от внешних поставок энергоресурсов.

Что касается указанной в “Концепции” угрозы, связанной с неэффективным и неэкономным использованием ТЭР, то здесь мы сталкиваемся не только с проблемой сугубо внутриэкономического характера, но также с некоторыми аспектами из сферы глобальной энергетической безопасности. В условиях истощения природных недр и перманентно усугубляющейся ограниченности ресурсов (рост потребления в мире в среднем составляет 2% в год) энергоэффективность и экономное потребление, по сути, являются главными вызовами всей мировой энергосистеме, важным условием ее здорового функционирования в будущем.

Среди прочих внутренних угроз выделяются также препятствия в реализации крупномасштабных проектов. Главным же препятствием является отсутствие путей импорта крупногабаритной техники, что непосредственным образом упирается в блокаду Ар-

---

<sup>185</sup> **Давтян В.С.** О некоторых внешних и внутренних угрозах энергетической безопасности Армении // *Вестник Инженерной академии Армении*. - 2015. - Т. 12, N 4. - С. 771-772.



мении, а следовательно, в геополитические процессы на Южном Кавказе.

Подобных примеров, направленных на выявление общих основ возникновения внешних и внутренних угроз энергетической безопасности Армении, можно привести достаточно много, однако ограничимся лишь выводом о том, что сложность устранения тех или иных угроз заключается в их многоаспектной, многоуровневой природе.

Основываясь на сравнительном анализе некоторых выявленных угроз, определим ключевые вызовы, перед которыми сегодня встала система энергетической безопасности Армении:

- неизбежная диверсификация импорта энергоресурсов, прежде всего, посредством непрерывной активизации энергодиалога с Ираном;
- неизбежная диверсификация источников получения энергии путем развития четырех секторов альтернативной энергетики: солнечной, ветровой, био- и геотермальной; проведение комплексного исследования сланцевых запасов;
- поиск политических решений для получения возможности интеграции в региональные энергетические рынки; выработка национальной модели энергетической дипломатии;
- поиск возможных путей непрерывного увеличения экспорта электроэнергии на внешние рынки<sup>186</sup>.

---

<sup>186</sup> **Давтян В.С.** О некоторых внешних и внутренних угрозах энергетической безопасности Армении // *Вестник Инженерной академии Армении*. - 2015. – Т. 12, N 4. - С. 768-773.

### 3.4. Возможности экспорта армянской электроэнергии через электроэнергетический коридор “Север-Юг”

Экспортная составляющая является ключевой для становления энергетической безопасности Армении, так как именно от экспортной активности Армении во многом зависит будущее ее энергосистемы<sup>187</sup>. В этом смысле поиск рынков сбыта электроэнергии в регионе является стратегической задачей для Армении, что в целом соответствует также философии Европейской энергетической хартии, членом которой она является<sup>188</sup>.

В апреле 2016 г. министрами энергетики России, Армении и Ирана была подписана “дорожная карта” энергокоридора “Север-Юг” (Иран-Армения-Грузия-Россия). В рамках программы между Арменией и Ираном уже осуществляется строительство линий электропередач при финансировании иранской стороной, а также строительство высоковольтной ЛЭП между Арменией и Грузией на кредитные средства банка KfW. Строительство 400-киловольтных ЛЭП Иран-Армения и Армения-Грузия позволит расширить связь между энергосистемами стран. Сегодня в синхронном режиме работают электросети Ирана и Армении, а также Грузии и России. Соглашение позволит энергосетям всех четырех стран работать в синхронном режиме с мощностью перетоков до 1200 МВт<sup>189</sup>.

С другой стороны, в Армении ежегодно фиксируется спад объемов потребления электроэнергии, что обусловлено миграционными процессами, а также снижением экономической активности. Наряду с этим неэффективное управление электроэнергетиче-

---

<sup>187</sup> Ghvinadze N., Linderman L. Cross-Border Electricity Exchanges: Bolstering Economic Growth in the South Caucasus and Turkey. - Atlantic Council, Dinu Patriciu Eurasia Center, October, 2013. - P. 6.

<sup>188</sup> Aslanidze A. The Role of the Energy Charter in Promoting Electricity Cooperation in the South Caucasus. - Energy Charter Secretariat Knowledge Center. - 2016. - P. 7.

<sup>189</sup> Армения, РФ, Грузия и Иран подписали “дорожную карту” энергокоридора “Север-Юг” // <http://newsarmenia.am/news/armenia/armeniya-rf-gruziya-i-iran-podpisali-dorozhnyu-kartu-energokoridora-sever-yug/>

ской системой республики привело к формированию ряда угроз и рисков технического и финансового характера. В частности, среднегодовые потери в электроэнергетической системе в 2013-2015 гг. доходили до 12%, действующие ЛЭП, а также вся инфраструктура в целом находились в неудовлетворительном состоянии, в результате чего управляющая компания ЗАО “Электрические сети Армении” периодически прибегала к такому непопулярному методу, как повышение тарифов. Более того, с 2002 г. компания вошла в состав оффшорной организации Midland Resources Holding Ltd., засвеченной в апреле-мае 2016 г. также в знаменитых “панамских документах”<sup>190</sup>. При этом ЗАО “Электрические сети Армении” было продано в оффшор всего за 12 млн долл. США. Спустя три года компания перешла к российской “Интер РАО ЕЭС”. Еще через год все акции были приобретены компанией “Interenergo B.V.” - дочерней фирмы упомянутого ОАО “Интер РАО ЕЭС”. Цена этой сделки, по имеющимся сведениям, составила уже 73 млн долл. США. Примечательно, что “Interenergo B.V.” также оказалась компанией, зарегистрированной в оффшорной зоне. Важно подчеркнуть, что “Электрические сети Армении” не раз оказывались в центре различных скандалов финансового характера, преимущественно сводящихся к сверхвысоким зарплатам топ-менеджеров и распылению имеющихся средств и фондов. В результате, согласно официальным заявлениям, в 2014 г. компания оказалась на грани финансового краха. В частности, неоднократно заявлялось о наличии у нее большого кредитного портфеля, а также о понесенном ущербе в размере 16,6 млрд армянских драмов (около 35 млн долл. США). С целью смягчения финансовых последствий ЗАО “Электрические сети Армении” в июне 2015 г. обратилось в Комиссию по регулированию общественных услуг РА (КРОУ) с предложением повысить действующий тариф на 7 драмов<sup>191</sup>. В результате ак-

---

<sup>190</sup> The Panama Papers // <https://panamapapers.icij.org/>

<sup>191</sup> Официальный сайт Комиссии по регулированию общественных услуг РА // <http://www.psrc.am/>

ция протеста, организованная в июне того же года на ул. Баграмяна рядом с резиденцией Президента республики, переросла в общественное движение, окрещенное некоторыми западными СМИ “электромайданом”. Анализируя указанные события, можно констатировать, что они, во-первых, продемонстрировали высокую социальную чувствительность населения Армении к применению агрессивных экономических механизмов и, во-вторых, создали почву для ухода неэффективной и социально безответственной организации с армянского энергетического рынка<sup>192</sup>. В сентябре 2015 г. новым владельцем активов ЗАО “Электрические сети Армении” стал холдинг “Ташир”. Инвестиционная программа компании на 2016 г. составила порядка 20 млрд драмов и была нацелена на оздоровление инфраструктуры, а также на модернизацию оборудования и повышение уровня безопасности<sup>193</sup>. При этом важно отметить, что в ноябре 2017 г. холдинг заявил о готовности инвестировать в энергосистему до 1 млрд долл. США в течение последующих нескольких лет. В рамках презентации инвестиционной программы при участии представителей России, США, Франции и Китая состоялось подписание ряда соглашений. В целях привлечения долгосрочных кредитов для выполнения инвестиционной программы холдинг подписал соглашения с международными финансовыми организациями. Помимо протокола о намерениях с Азиатским банком развития (АБР), было подписано соглашение с Евразийским банком развития (ЕАБР) о привлечении кредитов (100 млн долл. США). В июле 2017 г. были подписаны договоры о привлечении заемных средств с АБР и Европейским банком реконструкции и развития (ЕБРР) на общую сумму 160 млн. долл. США<sup>194</sup>.

---

<sup>192</sup> Давтян В.С. Энергетические проблемы Армении // Сборник статей “Постсоветские государства: 25 лет независимого развития” / ИМЭМО РАН.- 2017. - Т.2. - С. 34 // [https://www.imemo.ru/files/File/ru/publ/2017/2017\\_005\\_2.pdf](https://www.imemo.ru/files/File/ru/publ/2017/2017_005_2.pdf)

<sup>193</sup> Официальный сайт ЗАО “Электрические сети Армении” // [www.ena.am](http://www.ena.am)

<sup>194</sup> Российский миллиардер обещал вложить \$1 млрд в энергетику Армении // <https://regnum.ru/news/2344695.html>

Как уже было отмечено, при советской власти энергосистема РА проектировалась как энергоизбыточная, покрывающая часть потребностей региона, вследствие чего Армения сегодня способна обеспечить бесперебойный экспорт электроэнергии в соседние страны. При наличии дефицита электроэнергии в странах региона Республика Армения располагает всеми шансами заявить о себе как о ключевом игроке регионального электроэнергетического рынка.

Учитывая возможные объемы производства электроэнергии в годовом разрезе, прогнозы относительно электроэнергии, необходимой Армении для внутреннего потребления, а также пропускную способность межсистемных ЛЭП с соседними странами, суммарные объемы подачи электроэнергии из энергосистемы Армении в энергосистемы Грузии, Турции и Исламской Республики Иран (что станет возможным при обеспечении совместной работы энергосистем этих стран) могут составить примерно 6 млрд кВт.ч в год<sup>195</sup>.

Однако полноценному позиционированию Армении в соответствующем контексте препятствуют ряд геополитических факторов, таких как закрытые границы, отсутствие дипломатических, а следовательно, экономических связей с двумя соседними государствами, нерешенность Карабахского конфликта и пр. Наряду с этим следует понимать, что затянувшийся процесс решения вышеперечисленных проблем, разумеется, негативно сказывается на полноценном использовании экспортного потенциала, наращенного еще при СССР<sup>196</sup>.

Обращаясь к перспективам экспорта в *грузинском направлении*, отметим, что вплоть до 2005–2006 гг. Армения поставляла

---

<sup>195</sup> **Карапетян К.** Роль Армении в обеспечении энергетической безопасности Южного Кавказа // *21-й век: Информационно-аналитический журнал*. – 2009. – 2 (10). – С. 23.

<sup>196</sup> **Давтян В.С.** О некоторых внешних и внутренних угрозах энергетической безопасности Армении // *Вестник Инженерной академии Армении*. - 2015. – Т. 12, N 4. - С. 768-773.

до 15% потребляемой в Грузии электроэнергии. Поставки осуществлялись через ЛЭП “Алаверды”, находившиеся в пользовании российской “Интер РАО ЕЭС”. Однако инициированная грузинскими властями реформа энергетики привела к тому, что сегодня экспорт из Армении в Грузию осуществляется преимущественно во время аварий в грузинской энергосистеме. При этом электроэнергетический диалог, по сути, происходит по закрытой бартерной формуле, сводящейся к поэтапному возврату ранее импортированной из Армении электроэнергии. В условиях реализации электроэнергетического коридора “Север-Юг” (Иран-Армения-Грузия-Россия) такая картина выглядит вполне пессимистично для армянского экспорта.

Конечно, проблемы энергокоридора выходят далеко за пределы грузинского рынка. Например, в условиях избытка энергетических мощностей на юге России потребность в недешевом импорте выглядит вполне сомнительно. Небезоблачна также судьба армяно-иранского сотрудничества в сфере электроэнергетики, что преимущественно обусловлено возведением в Иране новых генерирующих объектов (а также планами по строительству двух новых ядерных блоков в Бушере мощностью 1060 МВт каждый) и наличием серьезных потенциальных конкурентов (например, Туркменистана, который нацелен на экспорт в иранском направлении, о чем будет сказано отдельно). Все эти вопросы тесно взаимосвязаны и зачастую обуславливают друг друга. Однако попробуем сфокусироваться на Грузии - традиционно главном направлении экспорта армянской электроэнергии. Потеряла ли Армения этот рынок, или все же есть надежда на восстановление позиций? Вот, пожалуй, основной вопрос, для ответа на который следует, прежде всего, обратиться к особенностям проведенной в 2008-2010 гг. энергетической реформы Грузии.

Сегодня грузинские власти ведут активную политику, направленную не только на повышение уровня самообеспечения, иными

словами – энергетической независимости, но также на международное позиционирование в качестве страны-экспортера электроэнергии. Это приобрело особую актуальность в связи с разработкой энергомоста “Азербайджан-Грузия-Турция”, способного обеспечить экспорт и транзит электроэнергии в Турцию до 700 МВт, правда, пока взаимные перетоки в рамках энергомоста осуществляются преимущественно между Грузией и Турцией. Энергомост позволил диверсифицировать энергосистему Грузии, что преимущественно проявляется в аварийных ситуациях, когда грузинские энергетики обращаются за помощью уже не только к армянским, но и к турецким коллегам.

При этом еще 10 лет назад грузинская энергосистема переживала переходный период. Участвовавшие в 1990-е и продолжающиеся в 2000-е годы аварии, неуплата платежей и, как следствие, образование гигантских долгов в энергосистеме, изношенность гидроэнергетических инфраструктур, нерегулярные поставки и прочие укоренившиеся негативные факторы привели к необходимости осуществления реформ. Суть последних сводилась к модернизации энергетических инфраструктур посредством привлечения частных инвестиций. Ввиду того, что в сложившейся ситуации грузинская энергосистема не обладала высокой привлекательностью для частного сектора, возникла необходимость либерализации рынка<sup>197</sup>. Изначально было принято решение о ликвидации всех регулирующих и посреднических органов (например, Оптового рынка электроэнергии) и создании двух объединенных компаний East и West (в дальнейшем слившихся), действующих, соответственно, на востоке и западе страны. Примечательно, что они могли конкурировать между собой: электроэнергию можно было покупать как у первой, так и у второй компании. Этому сопутствовало решение о разделении трех функций - генерации, передачи

---

<sup>197</sup> Давтян В.С. Реформа грузинской энергетики: быть или не быть армянскому экспорту? // <https://eadaily.com/ru/news/2017/12/26/reforma-gruzinskoy-energetiki-byt-ili-ne-byt-armyanskomu-eksportu>

и дистрибуции электроэнергии, что полностью вписывалось в логику либерализации рынка (и соответствовало принципам Третьего энергопакета ЕС)<sup>198</sup>. Как и практически во всех странах, высоковольтная передача осталась в ведении государства. Все участники рынка начали работать по прямым контрактам, что стало еще одним свидетельством либерального подхода<sup>199</sup>. В Грузии появился новый оператор - ESCO, покупающий излишки электроэнергии и торгующий ими как на внутреннем, так и на внешнем рынках. Таким образом, сами генерирующие компании избавились от проблем, зачастую возникающих из-за неумения продавать излишки генерации. В рамках осуществления реформы было принято компромиссное решение также по единственному государственному энергообъекту - Ингурской ГЭС, расположенной на грузино-абхазской границе. Отметим, что после конфликта в 1993 г. агрегаты ГЭС остались на территории Грузии, распределительный щит - на территории Абхазии, забирающей до 40% генерируемой на ГЭС электроэнергии с частичной передачей в Россию<sup>200</sup>.

Пожалуй, ключевым решением в рамках реализации реформы стало создание неправительственной Национальной комиссии по регулированию энерготарифов. Проводимая комиссией политика нацелена на обеспечение трехступенчатого принципа тарифообразования, проведение торгов между потребителем и производителем и пр. В результате сегодня Грузия предлагает самые дешевые энерготарифы в регионе. Например, для крупнейшей в энергосистеме страны Ингурской ГЭС в настоящее время установлен тариф в 2 тетри (примерно 4 армянских драма) за 1 кВт.ч. Тарифы для

---

<sup>198</sup> Republic of Georgia: Energy Sector Assessment, Strategy and Road Map / ADB. – March 2013 // <https://www.adb.org/sites/default/files/project-document/76108/44183-012-geo-tacr-01.pdf>

<sup>199</sup> Давтян В.С. Реформа грузинской энергетики: быть или не быть армянскому экспорту? // <https://eadaily.com/ru/news/2017/12/26/reforma-gruzinskoy-energetiki-byt-ili-ne-byt-armyanskomu-eksportu>

<sup>200</sup> Ингури ГЭС: борьба за теплое место // <http://www.rosbalt.ru/main/2009/01/22/611958.html>



малых ГЭС - еще ниже<sup>201</sup>. При этом удельный вес гидроэнергетики в энергобалансе Грузии составляет 85%, остальные 15% - тепловые электростанции, работающие на импортируемом азербайджанском газе. Данные цифры говорят сами за себя и в целом объясняют конкурентоспособность грузинских энерготарифов.

Вернемся, однако, к Армении. Как уже было отмечено, в 2015 г. новым владельцем активов ЗАО “Электрические сети Армении” стал российский холдинг “Ташир”. Участие российской компании в развитии армянской энергетики сегодня оценивается крайне неоднозначно ввиду привлекаемых из международных структур кредитных средств с заложением капитала ЗАО “Электрические сети Армении” (более 70%), что увеличивает кредитное бремя армянской энергосистемы, приближающееся к 1 млрд долл. США. Параллельно с этим в 2017 г. на основе концессионного управления холдингу были передана компания “Высоковольтные электросети Армении”, связывающая энергосистему страны с Ираном, Грузией и Республикой Арцах, а также выступающая ключевым актором реализации электроэнергетического коридора “Север-Юг”. Холдинг вовлекается и в генерационную сферу, инициируя возведение ГЭС “Шнох” мощностью 76 МВт и параллельно владея активами Разданской ТЭС - второго по установленной мощности после Армянской АЭС энергетического объекта республики<sup>202</sup>. Основное противоречие, связанное с деятельностью холдинга “Ташир”, сводится к тому, что компания сегодня с трудом вписывается в программу либерализации армянского рынка электроэнергии, инициированную правительством Армении в ию-

---

<sup>201</sup> Увеличен тариф на вырабатываемую Ингури ГЭС электроэнергию // <https://sputnik-georgia.ru/economy/20171219/238620754/Uvelichen-tarif-na-vyrabatyvaemuju-Inguri-GJeS-jelektrojenergiju.html>

<sup>202</sup> Давтян В.С. Реформа грузинской энергетики: быть или не быть армянскому экспорту? // <https://eadaily.com/ru/news/2017/12/26/reforma-gruzinskoy-energetiki-byt-ili-ne-byt-armyanskomu-eksportu>

ле 2017 г<sup>203</sup>. Не лишним будет напомнить, что традиционная модель либерализации предполагает разграничение функций генерации, поставок и распределения. Однако проблема заключается не только в этом, так как крайне ошибочно рассматривать либерализацию как самоцель. Наряду с либерализацией рынка программа правительства включает в себя комплекс вопросов, связанных с развитием межгосударственной торговли, что прописано и в самом названии документа. Регистрация трейдинговой компании в Грузии - ООО “Каскад Джорджия” (95% которой является собственностью компании “Каскад ЭнергоБит”, входящей в “Ташир”) - свидетельствует о нацеленности армянского оператора на импорт более дешевой грузинской электроэнергии. По ценовой составляющей армянская энергосистема сегодня не может конкурировать с грузинской. Как уже было показано, установленные для грузинских ГЭС тарифы едва доходят до 2 тетри (4 драма РА), тогда как в Армении тариф для ГЭС доходит до 17 драмов без учета налога на добавочную стоимость (НДС)<sup>204</sup>.

Что касается *Ирана*, то здесь нехватка энергетических мощностей сегодня составляет 2500 МВт и растет из года в год. Однако власти Ирана также последовательны в решении проблем, связанных с энергообеспечением населения и экономики, свидетельством чему является строительство атомной станции в Бушере при участии российской стороны<sup>205</sup>. При этом обеспечение энергетической безопасности исламской республики (особенно ее северных провинций) отчасти связывается с поставками из Армении, осуществляемыми по бартерной формуле: 3,2 кВт.ч электроэнергии вместо 1 куб.м природного газа, поступающего по газопроводу Иран-Армения. Отметим, что энергетический диалог между Арменией и

---

<sup>203</sup>Программа либерализации рынка электроэнергии и мероприятий по развитию межгосударственной торговли Республики Армения: Приложение к протоколу Правительства РА 32-10 от 27 июля 2017 г. // <https://www.e-gov.am/protocols/item/774/>

<sup>204</sup>Официальный сайт Комиссии по оказанию общественных услуг Армении // [www.psrc.am](http://www.psrc.am)

<sup>205</sup>**Кояма К.** Iran’s Bushehr Nuclear Power Plant to Launch Operations with Russian Help / *IEEE*, January 2011 // <https://eneken.ieeej.or.jp/data/3572.pdf>

Ираном может особенно активизироваться в связи с частичной отменой международных санкций в отношении исламской республики, что, прежде всего, должно отразиться в реализации проекта пограничной Мегринской ГЭС, о чем будет сказано в Главе 4. Однако не стоит упускать из виду также наличие некоторых потенциальных конкурентов, стремящихся приобрести статус главного поставщика электроэнергии в Иран. Речь, прежде всего, идет о Туркменистане.

Как известно, власти Туркменистана нацелены на увеличение поставок электроэнергии на внешние рынки, чему в значительной степени способствовал рост производства электроэнергии на 5% в 2016 г.<sup>206</sup> Более того, Туркменистан планирует в 2020 г. обеспечить развитие электроэнергетических инфраструктур до такой степени, чтобы гарантировать пятикратный рост экспорта (до 6 млрд кВт.ч)<sup>207</sup>. В качестве главных направлений экспорта электроэнергии официальный Ашхабад рассматривает Узбекистан, Таджикистан, Афганистан, Турцию, Пакистан и, разумеется, Иран, который традиционно рассматривается как один из главных потребителей туркменской электроэнергии. В связи с этим следует отметить, что исторический рекорд в электроэнергетической торговле между Ираном и Туркменистаном был достигнут в 2006 г., когда около 55% туркменского экспорта было направлено в Иран. Учитывая наличие в Иране дефицита электроэнергии (2500 МВт), Туркменистан будет и дальше проводить политику по наращиванию экспорта в данном направлении.

В годы независимости в Туркменистане были сданы в эксплуатацию новые энергетические инфраструктуры мощностью до 3300 МВт, а в настоящее время, в результате строительства газо-

---

<sup>206</sup>Туркменистан готовится к расширению экспорта электроэнергии в сопредельные страны // <https://neftegaz.ru/news/view/160518-Turkmenistan-gotovitsya-k-rasshireniyu-eksporta-elektroenergii-v-sopredelnye-strany>

<sup>207</sup>Туркменистан намерен в пять раз увеличить поставки электроэнергии в зарубежные страны // <http://www.turkmenbusiness.org/news/turkmenistan-nameren-v-5-raz-uvlechit-obemy-postavok-elektroenergii-v-zarubezhnye-strany>

турбинных электростанций, эти мощности достигли 4000 МВт. Более того, для развития отрасли туркменскими властями было выделено 5 млрд долл. США, в результате чего ожидается, что до 2020 г. электроэнергетические мощности в стране достигнут 8000 МВт, что неизбежно приведет также к увеличению экспорта. Наряду с этим Туркменистан разрабатывает также весьма амбициозные логистические проекты, нацеленные на активизацию ирано-туркменского энергодиалога. Как известно, странами достигнуто соглашение о строительстве линий электропередач Мары (Туркменистан) – Мешхед (Иран)<sup>208</sup>. Очевидно, что все эти начинания будут способствовать активизации экспорта из Туркменистана в Иран. При этом создается ситуация, при которой располагающая профицитом электроэнергии Армения встает перед риском потерять иранский рынок. Риск этот вполне ощутим, принимая во внимание тот фактор, что львиная доля туркменской электроэнергии производится газотурбинным методом. Учитывая, что с 2014 г. в мире наблюдается спад цен на природный газ (в связи с падением цен на нефть), можно прогнозировать, что и Туркменистан, занимающий четвертое место в мире по доказанным запасам газа, будет предлагать внешним рынкам весьма конкурентоспособную по цене электроэнергию. При этом важно учесть, что наряду с перспективами сотрудничества в электроэнергетической сфере между странами наблюдается напряженность в газотранспортной отрасли, к чему мы обратимся отдельно.

Другим потенциальным конкурентом Армении на иранском рынке электроэнергии может стать Азербайджан. Однако перспективы прорыва энергетической блокады Армении наталкиваются на определенные препятствия. В начале 2018 г. азербайджанские власти инициировали переговоры, направленные на проведение электроэнергетического коридора “Север – Юг” по территории Азербайджана. В июне 2018 г. азербайджанские власти заявили о пер-

---

<sup>208</sup>Состоялось заседание кабинета министров Туркменистана // [http://www.tfeb.gov .tm/ru/2013-09-20-04-46-10/468-2016-02-02-18-11-00](http://www.tfeb.gov.tm/ru/2013-09-20-04-46-10/468-2016-02-02-18-11-00)

вых поставках электроэнергии в иранском направлении в объёме 80 МВт, на что Тегеран откликнулся готовностью значительно увеличить данный показатель. В настоящее время Азербайджаном проводятся активные переговоры на предмет синхронизации электроэнергетических систем Ирана и России через азербайджанские инфраструктуры, что создает некоторые риски для Армении, нацеленной на реализацию своего транзитного потенциала в рамках проекта “Север-Юг”<sup>209</sup>. Впрочем, имеющиеся технические проблемы в энергетике Азербайджана, особенно проявившиеся летом 2018 г. во время блэкаута энергосистемы, вызывают некоторые сомнения относительно готовности Азербайджана выступать в качестве важного звена регионального электроэнергетического коридора.

В контексте исследования проблем экспорта армянской электроэнергии обратимся также к *Турции*, где за период 1995-2007 гг. спрос на электроэнергию ежегодно увеличивался на 6,6%. В 2015-2016 гг. он составил 8,5%. Ожидается, что потребление электроэнергии в Турции, достигшее в 2006 г. своего максимального уровня – 170 млрд кВт.ч, до 2020 г. увеличится примерно в три раза, достигнув 499 млрд кВт.ч. Для обеспечения указанного уровня потребления в Турции необходимо втрое увеличить установочные мощности электростанций: с 38500 до 96000 МВт в 2020 г.<sup>210</sup>

В настоящее время экспорт армянской электроэнергии на турецкий рынок непосредственным образом увязывается с открытием армяно-турецкой границы. Затянувшийся процесс ратификации цюрихских протоколов (а позже - его приостановление) определенным образом сказался на ряде договоренностей сугубо экономического характера, имевших место между Арменией и Турцией после сентября 2008 г., когда президент Турции Абдулла Гюль по

---

<sup>209</sup> **Маркаров А.А., Давтян В.С.** Энергетический фактор развития Армении в новой системе региональных интересов // *Геоэкономика энергетики*. – 2018. – N2. – С. 163.

<sup>210</sup> **Карапетян К.** Роль Армении в обеспечении энергетической безопасности Южного Кавказа // *21-й век: Информационно-аналитический журнал*. – 2009. – 2 (10). – С. 23.

приглашению президента Армении Сержа Саргсяна посетил Ереван с официальным визитом. В рамках встречи был обговорен вопрос экспорта электроэнергии из Армении в Турцию. Изначально предполагалось, что Армения начнет прямые поставки электроэнергии в Турцию весной 2009 г. Соответствующее соглашение было заключено во время визита турецкого президента в Армению между Министерством энергетики и природных ресурсов Армении, ЗАО “Высоковольтные электросети” и бельгийской компанией “ЮНИТ”, занимающейся импортом и распределением электроэнергии высокого напряжения в Турции<sup>211</sup>. В настоящее время Турция активно развивает собственные мощности, а также реализует проект строительства АЭС “Аккую” мощностью 4800 МВт<sup>212</sup>. Сегодня, наряду с проектом строительства газопровода “Турецкий поток”, АЭС “Аккую” является локомотивом российско-турецких экономических отношений. Строительство АЭС “Аккую” осуществляется на весьма льготных для Турции условиях. Так, например, отсутствуют обязательства турецкой стороны по строительству ЛЭП и подстанций; не вполне понятно, будет ли спрос на электроэнергию, генерируемую на АЭС, так как последняя находится близ курортной Анталии, не располагающей крупными промышленными предприятиями; цена на электроэнергию зафиксирована на 25 лет без учета инфляции доллара и роста мировых цен на электроэнергию; в соглашении отсутствует статья по форс-мажорным обстоятельствам, а также не прописан запрет на национализацию АЭС. Все эти аспекты, выделенные Институтом проблем энергетики (РФ), в конечном итоге делают проект не совсем целесообразным для России<sup>213</sup>. И тем не менее “Аккую” повторила

---

<sup>211</sup> Давтян В.С. Особенности и последствия приобретения 5-го энергоблока Разданской ТЭС со стороны ОАО “Газпром”: проблемы экспорта электроэнергии // *Вестник Государственного экономического университета Армении*. – 2017. – N 1(43). – С. 49-50.

<sup>212</sup> Telli A. Akkuyu Nuclear Power Plant from the Perspective of Energy Security: A Solution or a Deadlock? // *Caucasus International*. - 2016, Vol. 6, N. 2. – P. 151-166.

<sup>213</sup> Все риски проекта Аккую. Краткая справка // <http://www.proatom.ru/modules.php?Name=News&file=article&sid=3715>

судьбу “Турецкого потока”: после сбитого российского истребителя СУ-24 будущее АЭС оказалось под вопросом, однако уже в августе 2016 г. президенты Путин и Эрдоган договорились о возобновлении проекта, а уже в мае 2017 г. официальный Кремль заявил об инвестировании в строительство АЭС 22 млрд долл. США<sup>214</sup>.

Из вышеизложенного следует, что прорыв энергетической блокады является главным вызовом для экономики Армении. В связи с этим необходимо не только проводить активную политику, нацеленную на строительство новых инфраструктур, но также применять рыночные механизмы для обеспечения низкой себестоимости производимой электроэнергии. В частности, речь идет о понижении себестоимости производимой в Армении электроэнергии, что позволит ей быть более конкурентоспособной на внешних рынках, тогда как в настоящее время генерируемая в армянской энергосистеме электроэнергия уступает по своему ценообразованию электроэнергии, производимой на грузинских гидроэлектростанциях. Очевидно, что при продолжении тенденции повышения роста себестоимости армянская электроэнергия будет все менее привлекательной для грузинского рынка. При этом важно отметить, что формирование подобной тенденции, с одной стороны, обусловлено ограниченностью рынка сбыта, с другой стороны, непосредственно связано с периодически привлекаемыми в армянскую энергосистему многомиллионными кредитами, сказывающимися на тарифообразовании. Данный вопрос необходимо рассматривать также в контексте интеграции Армении в общий электроэнергетический рынок ЕАЭС с возможностью осуществления своих поставок по коридору “Север-Юг” в Россию и дальше в Казахстан и Кыргызстан – страны, располагающие дефицитом электроэнергии<sup>215</sup>.

---

<sup>214</sup>Путин назвал сумму инвестиций в строительство турецкой АЭС "Аккую" // <https://ria.ru/atomtec/20170503/1493600158.html>

<sup>215</sup>Давтян В.С. Проблемы и перспективы интеграции Армении в общий рынок газа ЕАЭС // *Россия и новые государства Евразии (ИМЭМО РАН)*. – 2017. – №3. – С. 104 // [https://www.imemo.ru/files/File/magazines/rossia\\_i\\_novay/2017\\_03/13.Problemy\\_Davtyan.pdf](https://www.imemo.ru/files/File/magazines/rossia_i_novay/2017_03/13.Problemy_Davtyan.pdf)

### 3.5. Проблемы функционирования Армянской АЭС как гаранта энергетической безопасности Армении

Развитие ядерной энергетики и технологий напрямую связано с геополитическими факторами. Как отмечают Н. де Бласио и Р. Непью, ядерная энергетика может сыграть конструктивную роль в покрытии энергетических потребностей в XXI веке как на развитых, так и на развивающихся рынках. При этом для полноценного и безопасного развития отрасли необходима целенаправленная поддержка государственных институтов, стимулирующих и координирующих также инвестиционную активность частного сектора<sup>216</sup>.

Начиная с середины XX в. ядерная энергетика является одной из ключевых и вместе с тем неоднозначно оцениваемых отраслей мировой энергетики, что обусловлено ее прямым влиянием на международные отношения и геополитические процессы. Суть “атомной геополитики” вкратце можно обозначить следующим образом: наличие развивающейся атомной энергетики в той или иной стране свидетельствует о ее энергетической самодостаточности и высоком уровне энергетической безопасности, тогда как ее отсутствие, либо постепенное замораживание свойственно странам с низким уровнем “энергетического суверенитета”, зависящим от внешних поставок энергоресурсов и электроэнергии. (Это относится также к странам с развитой энергосистемой, выбравшим путь консервации атомных станций. В качестве примера может послужить Германия, отказавшаяся от атомной энергетики после аварии на АЭС “Фукусима-1” в 2011 г., после чего в стране резко возросло потребление традиционных энергоресурсов – газа и угля, чем обусловлено также стремление к продолжению стабильного сотрудничества с российским “Газпромом” – главным поставщиком природного газа в Германию). Наряду с этим наличие атомной

---

<sup>216</sup> De Blasio N., Nephew R. The Geopolitics of Nuclear Power and Technology / Center on Global Energy Policy, Columbia University. - March 2017. - P. 6-7.



энергетики свидетельствует также об экспортных возможностях страны, так как экспорт энергоресурсов или электроэнергии является важной предпосылкой геополитического позиционирования государства. Более того, наличие атомного комплекса повышает стратегическую значимость страны и создает дополнительные механизмы обеспечения безопасности при наличии внешних угроз.

Исходя из вышеизложенного, по уровню развития атомной энергетики страны можно условно разделить на три основные группы:

- 1) группа “атомного протекционизма” (или абсолютизма);
- 2) группа “атомного либерализма”;
- 3) группа “атомной дискриминации”<sup>217</sup>.

В первом случае мы имеем дело со странами, в которых атомная энергетика является приоритетным направлением, и для ее развития государством предпринимаются все необходимые законодательные, политические и финансово-экономические меры. “Абсолютизм” в данном случае проявляется также в том, что государство не допускает частный капитал (особенно иностранный) в атомный сектор, рассматривая последний как зону государственных стратегических интересов. Более того, государство контролирует не только эксплуатацию атомных станций и поставки генерируемой на них электроэнергии, но также производство большей части оборудования, необходимого для работы станций. Последнее преимущественно обусловлено соображениями безопасности. В странах рассматриваемой группы в отношении отрасли часто применяется специальное налогообложение, либо налоги не применяются вовсе. К странам-протекционистам атомной энергетики можно отнести Россию и Китай, в которых не только производство необходимого производства, но также и сам процесс возведения АЭС осуществляются компаниями с преобладающей долей государственного капитала.

---

<sup>217</sup> **Doyle Thomas E.** Liberal Democracy and Nuclear Despotism: Two Ethical Foreign Policy Dilemmas // *Ethics and Global Politics*. – 2013. – 6:3. – P. 155-174.

Ко второй, либеральной группе можно отнести страны, в которых для развития всех сфер энергетики создаются практически одинаковые условия. Роль государства в отрасли ограничивается лишь функцией контроля преимущественно в вопросах, связанных с безопасностью: сертификация, мониторинг, лицензирование и пр. Развитие отрасли зависит от объективных условий, и главным актором здесь выступает частный капитал, исключая формирование государственной монополии. Однако это вовсе не означает, что государство остается в стороне от атомной энергетики; специфика лишь в том, что в рамках данной модели развития атомной энергетики государство по уровню участия (в том числе финансового) уступает частному сектору. Атомная отрасль открыта для внешних инвестиций, что часто закрепляется на законодательном уровне. Что касается оборудования, то здесь также существует конкуренция между зарубежными и внутренними поставщиками. К странам рассматриваемой группы можно отнести, прежде всего, США, а также Канаду, Финляндию и др.

К третьей группе относятся страны, открыто препятствующие развитию атомной отрасли по ряду соображений, большая часть которых сводится к экологическим. Однако не следует исключать также корпоративные интересы компаний, задействованных в углеводородной энергетике и, по сути, формирующих международное антиатомное лобби. Главной особенностью данной группы стран является не только отсутствие государственной поддержки, но также создание дискриминационных условий для функционирования отрасли. Последнее проявляется в дополнительном налогообложении компаний, эксплуатирующих атомные станции, искусственном создании неблагоприятного инвестиционного климата в отрасли, поддержке углеводородной, либо возобновляемой энергетики и пр. В данную группу входят такие страны, как Германия, Швейцария, Бельгия, Тайвань, Австрия и др.

Следует учесть, что ни одна из представленных моделей не является абсолютной для отдельной страны, и зачастую граница

между ними бывает весьма размытой, что объясняется изменением экономической и геоэкономической ситуации, в которой данная страна пребывает. Так, например, Китай, придерживаясь преимущественно протекционистской модели, сегодня активно ищет внешние рынки для поставок оборудования китайского производства, тогда как США, входящие в либеральную группу, в настоящее время не скрывают своего скептицизма по поводу экспорта американских атомных (и в целом энергетических) технологий. Существуют также страны, которые активно развивают атомную энергетику, применяя базовые принципы как протекционистской, так и либеральной моделей. Примером может послужить Индия, создавшая для своего главного атомного проекта – АЭС “Куданкулам” - благоприятные условия для реализации и дальнейшего функционирования, параллельно с этим пригласив иностранные компании (“Росатом”, РФ) для участия в строительстве объекта.

В Армении, которая вписывается преимущественно в протекционистскую модель, атомная энергетика провозглашена государственной монополией. Сегодня атомная станция является не только одним из главных производителей электроэнергии в стране, но и важным гарантом ее энергонезависимости и энергобезопасности. Согласно Закону об энергетике РА (Глава 2, ст. 6), “атомная энергетика является государственной монополией. Контроль над деятельностью формирования организационной, правовой и технической систем ядерной и радиационной безопасности осуществляют уполномоченные правительством Республики Армения государственные органы. Вопросы атомной энергетике, ее воздействия на окружающую среду и безопасности регулируются в соответствии с международными договорами и законодательством Республики Армения”<sup>218</sup>.

Армянская АЭС, являясь гарантом энергетической безопасности Армении, рассматривается как один из ведущих факторов по

---

<sup>218</sup> “Закон об энергетике РА”, 2001.03.22/10(142), 01.04.2001.

вышения экономической и, как следствие, политической конкурентоспособности Армении в регионе. При советской власти энергосистема РА проектировалась как энергоизбыточная, покрывающая часть потребностей региона, вследствие чего Армения сегодня способна обеспечить бесперебойный экспорт электроэнергии в соседние страны. Очевидно, что при наличии дефицита электроэнергии в таких странах, как Грузия, Азербайджан, Турция, Иран и Ирак, Республика Армения располагает всеми шансами заявить о себе как о ключевом игроке регионального электроэнергетического рынка, что особенно актуально в связи с исключением Армении из целого ряда транспортных и энергетических (преимущественно трубопроводных) проектов регионального уровня.

В советский период Армения лидировала среди производителей электроэнергии Закавказья. Начиная с середины 70-х годов прошлого столетия она становится ее постоянным экспортером в соседние страны, что в немалой степени было обусловлено пуском Армянской АЭС. Сегодня Армянская АЭС встала перед комплексом проблем, главные из которых сводятся к поиску средств для строительства нового блока и выработке оптимального сценария будущего армянской атомной энергетики. В связи с этим большую актуальность приобретает взаимодействие Армении с ключевыми геополитическими акторами региона и, в частности, с Россией, а также формирование эффективных методов участия в дипломатических и медийных баталиях, инициируемых по поводу эксплуатации Армянской АЭС преимущественно Турцией и Азербайджаном.

После принятия решения о строительстве Армянской АЭС выяснилось, что станция будет построена на площадке высокой сейсмичности. Ранее, в 1966 г., в связи с отказом от размещения АЭС в районе Веди, продиктованным большой стоимостью освоения территории, возник вопрос о выборе площадки под АЭС. Рассматривались 4 базовых сценария строительства:

- Араздаянский,
- Кармрашенский,
- Ахурянский,
- Амасийский.<sup>219</sup>

Каждый из рассматриваемых сценариев имел как преимущества, так и недостатки. Так, например, при расположении АЭС в Амасийском районе станция оказывалась наиболее удаленной от крупнейшего потребителя – Ереванского узла. Поэтому, в отличие от трех других вариантов, основными потребителями электроэнергии АЭС должны были стать районы Лениакан (ныне Гюмри), Кировакан (ныне Ванадзор) и Алаверди. Данный сценарий предполагал, что один из крупнейших объектов армянской энергосистемы, проектируемый в тот период – Разданская ГРЭС, основную часть своей мощности должен был выдавать в направлении Зангезура (ныне Сюник) и Еревана<sup>220</sup>. Аналогичный недостаток заключал в себе также Ахурянский сценарий, предполагающий возведение АЭС на территории, граничащей с Грузией. Араздаянский вариант (ныне Ерасх) также несколько удалял АЭС от основных центров энергопотребления, однако это отдаление на 30 км не вносило существенных изменений в ранее намеченную конфигурацию<sup>221</sup>. С точки зрения капитальных затрат по сети, данный вариант рассматривался как наиболее экономный, однако с учетом надежности сети и близости к основным центрам потребления в качестве целесообразного рассматривалось строительство в Кармрашене (село в Арагацотне)<sup>222</sup>.

В результате масштабных исследовательских работ была выработана площадка, расположенная в западной части Араратской долины, в 16 км от границы с Турцией, в 10 км северо-восточнее районного центра – города Октемберяна (ныне - Армавир), в 28 км

---

<sup>219</sup> НАА, ф. 1599, оп. 1, д. 460, л. 10.

<sup>220</sup> НАА, ф. 1599, оп. 1, д. 460, л. 18.

<sup>221</sup> НАА, ф. 1599, оп. 1, д. 460, л. 14.

<sup>222</sup> НАА, ф. 1599, оп. 1, д. 460, л. 23.

западнее города Еревана. Комплексом проведенных изыскательных и исследовательских работ было подтверждено, что сейсмические условия данной площадки характеризуются уровнем, соответствующим 8 баллам по шкале MSK-64<sup>223</sup>. С момента запуска Армянская АЭС фактически стала опорой энергетической системы Армянской ССР, главным гарантом ее безопасности и, по сути, остается таковой по сей день.

**3.5.1. Остановка Армянской АЭС и начало энергетического кризиса.** После разрушительного землетрясения в Спитаке (Армянская ССР) в 1988 г. усилились требования по закрытию Армянской АЭС. В постановлении Совета Министров СССР от 6 января 1989 г. “Об остановке энергоблоков Армянской ССР и мерах по обеспечению энергоснабжения республик Закавказья” читаем: “Учитывая общую сейсмическую обстановку в связи с землетрясением на территории Армянской ССР – остановить первый энергоблок с 25 февраля 1989 г., второй – 18 марта 1989 г.”<sup>224</sup> Вслед за этим Министерству энергетики и электрификации СССР, а также Совету Министров Грузии, Азербайджана и Армении было поручено в 10-дневный срок разработать мероприятия по сбалансированию производства и потребления электроэнергии. В частности, в качестве ключевой задачи ставилось увеличение использования установленной мощности электростанций Закавказья на 330 тыс. кВт в 1989 г. и 230 тыс. кВт в 1990 г. Вместе с тем рассматривался вариант переоборудования АЭС в ТЭС, а также обеспечения ввода в действие двух энергоблоков Ростовской АЭС до 1991 г. с целью покрытия дефицита. Согласно постановлению, были предусмотрены также ряд других системных мер, среди которых особо выделяются мероприятия по разработке и утверждению проектной документации на строительство в южных районах Азербайджанской ССР и Армянской ССР ЛЭП напряжением 330

---

<sup>223</sup> Минасян С.А., Геворкян А.А. Атомная энергетика в Армении // *Вестник Инженерной академии Армении*. – 2004. – Т. 1, N 1. – С. 36.

<sup>224</sup> НАА, ф. 113, оп. 161, д. 21, л. 5.

кВ, а также поручения по завершению ремонта энергоблока N4 мощностью 200 тыс. кВт Разданской ГРЭС с вводом в эксплуатацию в 1989 г.<sup>225</sup> Также предполагалось осуществление ускоренного строительства и ввода в действие ЛЭП напряжением 500 кВ Акстафа-Армения и подстанции “Армения”<sup>226</sup>.

Как уже было отмечено, требования ряда политических и общественных институтов остановить АЭС были обусловлены, прежде всего, сокрушительным землетрясением в г. Спитак. Известно, что еще в 1983 г. в Армянской ССР были инициированы работы по строительству третьего и четвертого блоков АЭС, однако после аварии на Чернобыльской АЭС в 1986 г. все работы были прекращены. Вместе с тем важно понимать, что сейсмоустойчивость изначально была базовым принципом возведения и дальнейшей эксплуатации Армянской АЭС. В соответствии с Постановлением ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 21.01.1982 г. в Ереване было организовано научно-исследовательское отделение по сейсмологии и сейсмическому строительству атомных станций Института “Атомэнергопроект”<sup>227</sup>. Работы, направленные на повышение сейсмостойкости Армянской АЭС, по сути, стали примером проведения соответствующих работ на других объектах. Так, спустя год после остановки АЭС, в ноябре 1990 г. в своем письме председателю Совета Министров Республики Армения В.М. Манукяну и председателю Комиссии по содействию делу возрождения Армении академику РАН А.Г. Аганбекяну директор института Ф.О. Аракелян пишет: “...на основе большого накопленного опыта по проверке и обеспечению сейсмостойкости АЭС необходимо провести комплекс обследований и мероприятий, прежде всего, на предприятиях химической промышленности, крупные аварии на которых по своим последствиям будут соизмеримы с авариями на АЭС типа Чернобыльской трагедии. Подобные работы необходи-

---

<sup>225</sup> НАА, ф. 113, оп. 161, д. 21, лл. 7-8.

<sup>226</sup> НАА, ф. 113, оп. 161, д. 21, л. 12

<sup>227</sup> НАА, ф. 1519, оп. 1, д. 22, л. 1.

мо срочно выполнить на Разданской ГРЭС, которая не отвечает требованиям сейсмостойкости при установленном уровне возможных землетрясений»<sup>228</sup>.

Отметим, что в период работы энергоблоков Армянской АЭС до вывода из эксплуатации было выработано 44 млрд 231 млн кВт.ч электроэнергии<sup>229</sup>. Последующие после распада СССР политические события в 1991-1994 гг. привели к блокаде Армении и, как следствие, к энергетическому кризису в республике.

После развала СССР страны Южного Кавказа, ранее находившиеся в едином геополитическом пространстве, оказались в состоянии глубокой дезинтеграции, чему в значительной мере способствовали также региональные вооруженные конфликты. Как следствие, началась также дезинтеграция энергетических систем, в результате чего страны региона начали вырабатывать отдельные модели обеспечения своей энергетической безопасности, параллельно пытаясь извлечь дивиденды от набирающей обороты российско-американской конкуренции за доминирование в регионе. Эта конкуренция оказывала и по сей день продолжает оказывать воздействие на геополитическую и геоэкономическую ориентацию трех признанных государств региона – Армении, Грузии и Азербайджана, предопределяя логику их взаимоотношений.

При сложившейся ситуации вопрос возобновления работы АЭС приобрел особую актуальность. В связи с тяжелым положением, сложившимся в энергообеспечении республики, правительство Армении 28 декабря 1994 г. принимает решение о создании государственной комиссии с целью организации работ по запуску 2-го блока Армянской АЭС. В состав комиссии были включены также представители российской стороны (ЗАО “Гидропресс”, институт “Атомэнергопроект”, “Курчатовский институт”,

---

<sup>228</sup> НАА, ф. 1519, оп. 1, д. 22, л. 15.

<sup>229</sup> **Минасян С.А., Геворкян А.А.** Атомная энергетика в Армении // *Вестник Инженерной академии Армении*. – 2004. – Т. 1, N 1. – С. 36.



АО “Атомпром”, АО “Атомпромресурс” и пр.)<sup>230</sup>. А уже 28 апреля 1995 г. правительством республики принимается решение начать необходимые подготовительные работы по запуску 1-го блока АЭС<sup>231</sup>, которые затем были приостановлены ввиду технической нецелесообразности запуска блока. Таким образом, первый блок так и не восстановил свою работу, а второй был перезапущен, когда в стране царил сильнейший энергетический кризис и электричество подавалось лишь по несколько часов в сутки. В тот период это было единственно правильным решением, поскольку без обеспечения электроэнергии ослабленная недавней войной страна не смогла бы восстановить экономику, обеспечить нормальные условия для жизнедеятельности своих граждан и снизить угрожающие темпы эмиграции.

В апреле 1995 г. правительство РА приняло Постановление “О начале работ по возобновлению работы Армянской АЭС”. Были подготовлены и утверждены на правительственном уровне следующие документы, определившие порядок возобновления эксплуатации станции после длительного останова:

- “Концепция возобновления работы энергоблоков Армянской АЭС”;
- “Перечень мероприятий по повышению безопасности блока N2 Армянской АЭС”<sup>232</sup>.

Запуск 2-го блока стал возможным благодаря помощи таких стран, как Россия, Франция, Германия, при содействии ЕС и МАГАТЭ. Начиная с 1995 г. доля Армянской атомной станции в выработке электроэнергии в стране неуклонно росла. Необходимость работы станции особенно ощущается зимой, когда потребление электроэнергии в стране резко повышается в связи с обеспечением

---

<sup>230</sup> НАА, ф. 113, оп. 171, д. 583, лл. 3-4.

<sup>231</sup> НАА, ф. 113, оп. 175, д. 236, л. 1.

<sup>232</sup> 100 лет энергетике Армении / Под ред. Л.В. Егнязаряна и др. – Ереван: Изд-во “Медиа Модель”, 2003. – С. 105.

теплом жилые, общественные, промышленные и коммерческие здания.

Повторный запуск Армянской АЭС не мог не повлечь за собой ряд заявлений и комментариев самого разного уровня, имеющих преимущественно экологический характер. Так, после повторного запуска в 1995 г. 2-го энергоблока Армянской АЭС турецкие власти начали выступать с заявлениями о несоответствии станции требованиям экологической безопасности. В частности, турецкая сторона акцентирует внимание на близком расположении АЭС к турецкой границе. В турецких СМИ неоднократно публикуется информация об угрозе, которую представляет Армянская АЭС для здоровья жителей города Игдир, расположенного в 16 км от атомной станции. В частности, в прессе упоминалось об увеличении числа заболевших онкологическими заболеваниями граждан, а также о возросшем количестве новорожденных с явными аномалиями<sup>233</sup>. Публикации подобного характера, несомненно, не являются редкостью как для турецких СМИ, так и для турецких политических лидеров<sup>234</sup>.

По данному вопросу позиция официального Еревана сводится к тому, что Армянская АЭС соответствует всем международным нормам безопасности, и негативные последствия работы АЭС в Ереване, если следовать логике турецкой стороны, должны фиксироваться несколько чаще, чего не наблюдается. Примечательно, что о несоответствии Армянской АЭС нормам безопасности регулярно говорят также азербайджанские власти: по их мнению, она представляет собой угрозу не только для расположенных вблизи армянской границы городов, но также для всего региона. Как известно, вопрос “атомной опасности”, якобы исходящей из Армении, был поднят еще в 2002 г. президентом Азербайджана Гейда-

---

<sup>233</sup> Armenia’s Nuclear Program: A Regional Security Threat with Global Consequences // <https://ankasam.org/en/armenias-nuclear-program-regional-security-threat-global-consequences/>

<sup>234</sup> Armenian Nuclear Power Plant should be shut down, says Turkish minister // <http://www.hurriyetdailynews.com/armenian-nuclear-plant-should-be-shut-down-says-turkish-minister.aspx?pageID=238&nID=104311&NewsCatID=348>

ром Алиевым во время встречи с гендиректором МАГАТЭ Мохаммедом Эль Барадеем<sup>235</sup>.

Что касается позиции главного наднационального регулирующего органа отрасли – Международного агентства по атомной энергии (МАГАТЭ), то в июле 2005 г. состоялся визит в Армению соответствующей делегации, в ходе которого генеральный директор Мохаммад Эль Барадей ознакомился с основными направлениями развития энергетики Армении, признав, что в качестве предпочтительного варианта развития энергосистемы страны следует рассмотреть замену существующего ядерного блока ядерными блоками нового поколения<sup>236</sup>.

За консервацию станции продолжала и по настоящее время продолжает выступать также Еврокомиссия ввиду того, что станция выработала свой ресурс и не соответствует требованиям экологической безопасности. Отметим, что еще в 2000 г., по итогам заседания совместной рабочей группы Еврокомиссия-Республика Армения, было принято решение о предоставлении финансовой помощи армянской стороны в рамках программы TACIS с целью консервации Армянской АЭС. Финансовая помощь предполагала:

- 1) возведение новых и модернизацию существующих ГЭС в РА в течение 2000-2003 гг. – 34 млн евро;
- 2) восстановление и строительство газотранспортной инфраструктуры РА с целью соединения с Ираном в рамках программы INOGATE (Программа международного сотрудничества в энергетической сфере между ЕС, причерноморскими и прикаспийскими государствами, а также соседними с ними странами) в 2000-2004 гг. – 16 млн евро;

---

<sup>235</sup> Встреча президента Азербайджана Г. Алиева с генеральным директором МАГАТЭ // <http://lib.aliyev-heritage.org/ru/12727945.html>

<sup>236</sup> МАГАТЭ окажет Армении содействие в строительстве новой АЭС // <http://www.panarmenian.net/rus/economy/news/14327/>

- 3) реализация Межправительственной программы действий по атомной безопасности в 2000-2004 гг. – 50 млн евро (10 млн в год);
- 4) предоставление “Евроатомом” кредита в размере 138 евро с целью вывода из эксплуатации двух блоков АЭС<sup>237</sup>.

Однако было очевидно, что указанной суммы было недостаточно для разрешения, по сути, комплексной проблемы функционирования Армянской АЭС, предполагающей не только вывод из эксплуатации блоков посредством развития альтернативных мощностей, но также продление срока их работы с параллельным поиском средств для строительства блока нового поколения. В настоящее время подготовлено технико-экономическое обоснование (ТЭО) строительства новой АЭС. По предварительным оценкам, оно обойдется в 5,2-7,2 млрд долл. США<sup>238</sup>.

В сентябре 2003 г. в Ереване министр энергетики Армении Армен Мовсисян, заместитель председателя правления РАО “ЕЭС России” Андрей Раппопорт и исполнительный директор “Интер РАО ЕЭС” Евгений Дод подписали соглашение о передаче Армянской АЭС в доверительное управление ЗАО “Интер РАО ЕЭС” сроком на пять лет. В соответствии с соглашением собственником 100% акций продолжало оставаться правительство Армении, а компания “Интер РАО ЕЭС” обязалась обеспечить бесперебойную и безопасную деятельность Армянской АЭС и ежегодно ввозить ядерное топливо для станции<sup>239</sup>. В рамках этого договора 75% прибыли от деятельности Армянской АЭС получает правительство Армении, 25% - компания “Интер РАО ЕЭС”. Также по договору российская компания должна была выплатить накопленный атом-

---

<sup>237</sup> НАА, ф. 1691, оп. 2, д. 8, л. 3. (Программа ЕС по оказанию технической помощи странам СНГ (TACIS) на 2000-2006 гг.)

<sup>238</sup> Строительство нового энергоблока – приоритет для Армении // <http://www.armworld.am/detail.php?paperid=4795&pageid=147525&lang=>

<sup>239</sup> Решение Правительства РА о передаче закрепленных акциями прав ЗАО “Армянская атомная станция” в доверительное управление / 17 сентября 2003 г., N 1211-А.

ной станцией долг в размере 40 млн долл. США поставщикам ядерного топлива<sup>240</sup>.

Согласно договору, заключенному в декабре 2008 г. между Министерством энергетики и природных ресурсов РА и российской компанией “Интер РАО ЕЭС”, срок осуществления российской стороной управления финансовыми потоками на Армянской АЭС продлен еще на пять лет – до 2013 г. Российской компании было передано в управление 100% обыкновенных именных бездокументарных акций АЭС в количестве 4 тыс. штук. В 2013 г. компания “Интер РАО ЕЭС” отказалась продлевать договор с правительством Армении о дальнейшем доверительном управлении АЭС, комментируя это тем, что свои обязательства перед армянской стороной она выполнила полностью.

О заинтересованности российской стороны принять участие в развитии атомного сектора Армении свидетельствует то, что еще 24 декабря 2010 г. правительство Армении одобрило договор и устав совместной армяно-российской компании - ЗАО “Мецамор-энергоатом”, которая взяла на себя обязательство по строительству нового атомного энергоблока. Таким образом, этим решением правительство дало согласие на создание совместного предприятия с российской стороной (“Росатом”) на паритетных основах. Уставный капитал компании составил 60 млн долл. США, при этом армянская доля уставного капитала составила ровно половину - 30 млн долл. США, и была обеспечена за счет прибыли компаний энергетической сферы Армении<sup>241</sup>. Примечательно, что решение о строительстве нового энергоблока российской стороной непосредственным образом сказалось на сдерживании роста тарифов на поставляемый в Армению природный газ<sup>242</sup>.

---

<sup>240</sup> Давтян В.С. Армянская АЭС: политические проблемы функционирования // *Вестник Инженерной академии Армении*. - 2015. – Т. 12, N 2. - С. 388.

<sup>241</sup> Строить АЭС в Армении будут как российские, так и армянские предприятия // <http://www.kavkaz-uzel.ru/articles/165168/>

<sup>242</sup> Давтян В.С. Армянская АЭС: политические проблемы функционирования // *Вестник Инженерной академии Армении*. - 2015. – Т. 12, N 2. - С.388.

Таким образом, проблема консервации непосредственно упирается в решение о строительстве нового блока, а также в определение сроков прекращения эксплуатации АЭС. В начале 2015 г. Министерством энергетики и природных ресурсов РА было заявлено о том, что новый энергоблок Армянской АЭС будет запущен в 2026 г., чему предшествовало решение российской стороны выдать Армении кредит в размере 270 млн долл. США (а также 30 млн долл. США в виде гранта), направленных на продление срока эксплуатации Армянской АЭС.

**3.5.2. Поставки топлива для Армянской АЭС.** Одной из базовых проблем эксплуатации атомных станций является поиск поставщиков топлива. Последнее непосредственно сопряжено с рядом геополитических проблем, так как торговля ядерным топливом осуществляется не только в рамках коммерческой логики, но также с учетом долгосрочных политических интересов между государствами. В этом смысле наличие стабильных отношений между странами-поставщиками и странами-импортерами ядерного топлива является необходимым условием для полноценного функционирования атомных станций. С другой стороны, создание системы поставок, а также хранения ядерного топлива имеет важное значение в контексте нераспространения ядерного оружия. Обогащение урана может использоваться как в мирных целях, так и для создания ядерного оружия. Согласно “Договору о нераспространении ядерного оружия”, с учетом “опустошительных последствий, которые имела бы для всего человечества ядерная война”, одним из главных акторов нераспространения является Международное агентство по атомной энергетике (МАГАТЭ), цель которого заключается в создании “гарантий в отношении мирной ядерной деятельности”<sup>243</sup>. С целью формирования таких гарантий со стороны МАГАТЭ было инициировано создание так называемых

---

<sup>243</sup> Договор о нераспространении ядерного оружия / Одобрен резолюцией 2373 (XXII) Генеральной Ассамблеи ООН от 12 июня 1968г.//[https://www.iaea.org/sites/default/files/27203592932\\_ru.pdf](https://www.iaea.org/sites/default/files/27203592932_ru.pdf)

“банков топлива”, призванных создать механизмы поставок, доступных для всех стран, которые выполняют требования нераспространения ядерного оружия, поставки в которые прекращены не по техническим или коммерческим, а по политическим причинам. В настоящее время под эгидой МАГАТЭ действует Международный центр по обогащению урана (МЦОУ) в г. Ангарск (РФ), выполняющий функции “банка топлива”. Основной целью создания МЦОУ является обеспечение гарантированных поставок урановой продукции в страны, выбирающие участие в Центре в качестве альтернативы созданию собственных обогатительных мощностей. Полноправным членом МЦОУ наравне с Россией, Казахстаном и Украиной является и Армения, выстраивающая свою политику в сфере ядерной энергетики в строгом соответствии с принципами, прописанными в Венской конвенции о гражданской ответственности в случае ядерного ущерба от 1997 г., а также Объединенной конвенции о безопасности обращения с отработавшим топливом и безопасности обращения с радиоактивными отходами от 1997 г.

Согласно межправительственному соглашению о создании МЦОУ, главными условиями членства в Центре являются:

- соблюдение страной обязательств, предусмотренных международным режимом нераспространения ядерного оружия (Соглашение, Преамбула; Устав АО “МЦОУ”, ст. 1.1);
- намерение страны развивать атомную энергетику (Соглашение, Преамбула), наличие сегодня или в перспективе собственных реакторных потребностей, чьи нужды будут удовлетворяться продукцией МЦОУ;
- сотрудничество страны-члена МЦОУ с МАГАТЭ (Соглашение, ст. 8);
- использование обогащенного урана, произведенного МЦОУ и вывезенного из Российской Федерации, для изготовления топлива (порошков, таблеток, тепловыделяющих сборок) для нужд атомной энергетики (Соглашение, ст.5);

- доступ к мощностям по обогащению урана преимущественно (но не исключительно) организациям - участницам МЦОУ, не развивающим на своей территории мощностей по обогащению урана (Соглашение, ст. 3)<sup>244</sup>.

В целом можно констатировать, что участие в МЦОУ является, прежде всего, вопросом политического характера. Достаточно отметить, что вступление в Центр начинается с межгосударственного политического процесса, организуемого со стороны иностранных ведомств стран, заинтересованных в интеграции с МЦОУ.

В связи с вышеизложенным следует остановиться на стратегически значимом армяно-российском проекте, осуществляемом в сфере атомной энергетики. Речь идет о создании в июле 2008 г. ЗАО “Армяно-российская горнорудная компания” по геологоразведке, добыче и переработке урана на территории Армении. Создание совместной российско-армянской компании имеет большое значение как для самой Армении, так и для России. Компания сразу же приступила к полевым работам, а в 2009 г. были начаты буровые работы в Сисианском районе Сюникской области. По имеющимся прогнозам, запасы урана в Армении колеблются от 10 до 60 тыс. тонн, при освоении которых можно значительно повысить уровень энергетической безопасности Армении, используя имеющиеся запасы как для эксплуатации Армянской АЭС, так и экспортируя их в рамках сотрудничества с МЦОУ. Конечно, следует учесть, что начиная с 2011 г. цена на уран в мире демонстрирует падение, а в 2016 г. и вовсе достигла своего наименьшего значения – 18 долл. США за фунт закиси-окси. Однако, принимая во внимание постоянный рост потребления энергоресурсов во

---

<sup>244</sup> Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Казахстан о создании МЦОУ от 10 мая 2007 г. // [http://www.iuec.ru/files/Agreement\\_rf\\_kz\\_rus.pdf](http://www.iuec.ru/files/Agreement_rf_kz_rus.pdf)



всем мире (примерно 2% в год), можно прогнозировать также увеличение спроса на ядерную энергетику<sup>245</sup>.

Одним из ключевых и, пожалуй, болезненных пунктов подписанного в ноябре 2017 г. “Соглашения о расширенном и всеобъемлющем партнерстве” между Арменией и ЕС стало фактическое требование вывода Армянской АЭС из эксплуатации. Во второй главе Соглашения “Энергетическое сотрудничество, включая ядерную безопасность” указывается, что стороны должны сотрудничать по вопросам энергетики на основе принципов партнерства, взаимной выгоды, прозрачности и предсказуемости<sup>246</sup>.

В частности, сотрудничество должно включать “закрытие и безопасный вывод из эксплуатации Армянской АЭС и скорейшее принятие дорожной карты или плана действий с учетом необходимости заменить её новыми мощностями для обеспечения энергетической безопасности и устойчивого развития Республики Армения”<sup>247</sup>. И хотя данное положение было представлено в медийном пространстве чуть ли не в качестве сенсации, оно, по сути, повторяет выработанную в начале 2000-х годов позицию ЕС в отношении будущей армянской ядерной энергетики, что было показано выше на примере программы TACIS, направленной на консервацию Армянской АЭС.

Тот же самый принцип применяется и сегодня в рамках Соглашения о расширенном и всеобъемлющем партнерстве с ЕС с той лишь разницей, что главным направлением создания новых мощностей провозглашается возобновляемая энергетика - нестабильная и, как правило, требующая государственного субсидирования. В целом, как уже было показано, в ЕС сегодня осуществляется политика атомной дискриминации, что нацелено

---

<sup>245</sup> Давтян В.С. Проблемы функционирования Армянской АЭС: историко-геополитический анализ // *Армянский политологический журнал*. – 2016. – N2. – С. 144-145.

<sup>246</sup> Соглашение о всеобъемлющем и расширенном сотрудничестве между Республикой Армения, Европейским Союзом и Евроатомом // [http://www.mfa.am/u\\_files/file/CEPA.pdf](http://www.mfa.am/u_files/file/CEPA.pdf)

<sup>247</sup> Там же.

на понижение удельного веса ядерной энергетики в энергобалансе союза.

На фоне многочисленных дискуссий о будущем Армянской АЭС все чаще повторяется тезис о том, что “Евроатом” будет выступать главным актором в процессе консервации Армянской АЭС, и при возведении нового блока стандарты, заданные этой организацией, должны быть системообразующими. В связи с этим отметим, что “Евроатом” - это контролирующий орган, призванный содействовать развитию мирного атома, способствовать понижению цен на обогащенный уран, формировать общие правила игры для участников европейского “ядерного клуба”. Участие “Евроатома” в процессах, связанных с дальнейшей эксплуатацией Армянской АЭС, имеет формальный характер, так как организация выполняет лишь рекомендательную функцию. По сути, стандарты “Евроатома” распространяются лишь на членов ЕС. Страна же, ассоциированная с ЕС (в том числе Армения), не несет никаких конкретных обязательств перед “Евроатомом”, а лишь может взять на вооружение принципы и критерии европейской ядерной политики. Главным же контролирующим органом для Армянской АЭС продолжает оставаться МАГАТЭ.

При этом Армения должна будет придерживаться стандартов “Евроатома”, если строительство нового блока АЭС будет инициировано европейской стороной за счет европейских средств, что, однако, пока сложно предвидеть. По крайней мере, сегодня в риторике ЕС полностью отсутствует тезис об участии в строительстве нового блока, что, впрочем, вполне понятно ввиду того, что ЕС сегодня имеет клубок неразрешенных проблем, связанных с антиатомным лобби, в результате которого проводится последовательная политика по консервации атомных реакторов в Германии, Бельгии, Швейцарии и даже в стране-лидере по атомной энергетике Франции.

С другой стороны, эти проблемы сводятся также к тому, что ЕС сегодня фактически не в состоянии материально содейст-

вывать строительству новых блоков в некоторых странах бывшего соцлагеря, например в Литве, где изначально ЕС профинансировал консервацию Игналинской АЭС с обещанием выделить средства на строительство нового блока, а затем отложил вопрос на неопределенное время. Не исключено, что та же модель может быть осуществлена и в отношении Армении.

В целом ядерная энергетика, невзирая на возможность развития альтернативных мощностей, является стратегической необходимостью для Армении. И не только в контексте обеспечения внутренней энергобезопасности. Прежде всего, вопрос “быть или не быть Армянской АЭС?” следует рассматривать с точки зрения наращивания экспорта армянской электроэнергии. Ведь именно АЭС, начиная с 1970-х годов, являлась базовым производителем дешевой по себестоимости электроэнергии, что позволяло Армении, по сути, играть роль гаранта функционирования ОЭС Закавказья. Именно в указанный период энергосистема Армении начала фигурировать в качестве энергоизбыточной, способной поставлять электроэнергию вплоть до Ирака и Сирии.

Однако ключевым фактором в армянской “ядерной эпопее” все же продолжает оставаться геополитическая конкуренция между ЕС и Россией, которая в 2003-2013 гг. в лице “Интер РАО ЕЭС” управляла Армянской АЭС, а сегодня рассматривается в качестве потенциального инвестора в строительстве нового блока. Как уже отмечалось, согласно “Закону об энергетике” РА, ядерная энергетика является государственной монополией, и любое решение, связанное как со строительством, так и с дальнейшей эксплуатацией атомной станции, должно приниматься армянскими властями. Подписание соглашения с ЕС вовсе не означает, что если российская сторона предложит Армении инвестиции для строительства нового блока, то страна будет вынуждена от них отказаться. Другое дело, что после 2010 г. российская сторона практически не затрагивает вопрос своего участия в развитии армянской ядерной энергетике. Думаем, что это обусловлено двумя основными при-

чинами. Во-первых, спад цен на углеводороды в 2014 г. привел к сворачиванию ряда российских энергетических проектов, осуществляемых за пределами России (например, строительство гидроэлектростанций в Киргизии). Во-вторых, следует принимать во внимание активное участие России в строительстве турецкой атомной станции “Аккую”, которая сегодня рассматривается в качестве приоритетного направления внешней энергетической стратегии России. Подытоживая, можно констатировать, что ядерная энергетика - это сфера, в которой столкновение между Россией и ЕС будет иметь продолжительный характер. Неслучайно, что сегодня нападкам со стороны ЕС подвергаются и сама АЭС “Аккую”, и венгерская АЭС “Пакш”, и болгарская “Белене”, и многие другие проекты, реализуемые при участии Москвы<sup>248</sup>.

### **3.6. Теплоэнергетический комплекс Армении в зоне интересов российского капитала**

Уровень обеспечения энергетической безопасности Республики Армения, начиная с 90-х годов прошлого века, напрямую связан как с макро- и микроэкономическими, техническими и внутриполитическими, так и геополитическими и геоэкономическими факторами. Особую значимость в процессе становления энергетической безопасности страны и ее дальнейшего укрепления сыграла и продолжает играть энергетическая политика России, преследующая вполне конкретные прагматические цели. При этом энергетическую активность России в Армении следует рассматривать в контексте закавказского вектора российской внешней политики, а также выстраивания двухсторонних отношений с Ираном; последнее становится очевидным при анализе основных тенденций энер-

---

<sup>248</sup> Давтян В.С. Армянская АЭС: стоит ли оглядываться на “Евроатом”? // <https://easaily.com/ru/news/2017/12/18/budushchee-armyanskoy-aes-stoit-li-oglyadyvatsya-na-evroatom>

гетической (а также транспортно-логистической) политики России в контексте региональных политических процессов. В целях осмысления некоторых особенностей транспортно-энергетической политики России в Армении обратимся к одному из наиболее важных процессов, имеющих, на наш взгляд, системообразующее значение в формировании российско-армянского “энергодIALOGA”, – приобретению активов 5-го энергоблока Разданской ТЭС со стороны ОАО “Газпром”.

Разданская ТЭС – одна из крупнейших по мощности в энергетическом комплексе Армении. Следовательно, ее значение в обеспечении энергетической безопасности страны неоспоримо. Совокупная величина генерирующих мощностей, действующих в энергосистеме Республики Армения, составляет порядка 3200 МВт. Установленная же мощность Разданской ТЭС составляет 1100 МВт (порядка 30,5%), из коих 800 МВт – блочная, 300 МВт – внеблочная мощность. На долю станции приходится в среднем 30% используемых мощностей в республике. Станция является самым крупным потребителем природного газа в Армении<sup>249</sup>.

Строительство 5-го энергоблока Разданской ТЭС мощностью 300 МВт началось в 1980 г. После распада СССР в энергосистеме Республики Армения резко упала загруженность имеющихся мощностей, в результате чего работы по строительству блока остались незавершенными. В 1987 г. начатые работы были выполнены примерно на 40% и приостановлены.

С целью более системного осмысления процесса приватизации “Раздан-5” следует обратиться к передаче всего комплекса Разданской ТЭС России, заинтересованность в которой у последней была заметна еще с начала 2000-ых годов. В марте 2002 г. правительство РА одобрило подписание соглашения с Россией о передаче имущества ряда армянских предприятий в счет погашения госдол-

---

<sup>249</sup> 100 лет энергетике Армении / Под ред. Л.В. Егизаряна и др. – Ереван: Изд-во “Медиа Модель”, 2003. – С. 98.

га перед РФ в размере 98 млн долл. США<sup>250</sup>. В отечественном политическом и экономическом дискурсе эта модель получила название “активы за долги”. Соглашение обязывало армянскую сторону представить необходимую финансовую и технико-экономическую документацию для независимой аудиторской экспертной оценки рыночной стоимости передаваемого имущества. В соответствии с данным соглашением была намечена передача акций и активов следующих объектов в собственность России:

- ЗАО “Марс”;
- Разданская ТЭС;
- Ереванский НИИ математических машин;
- Ереванский НИИ автоматизированных систем управления;
- Ереванский НИИ материаловедения<sup>251</sup>.

Согласно межправительственному Протоколу от 5 ноября 2002 г., согласованная стоимость передаваемого российской стороне имущественного комплекса Разданской ТЭС составляла 31 млн долл. США. Отметим, что обменный курс армянского драма к доллару США к тому времени составлял 560 драм за 1 долл. США<sup>252</sup>. Передача имущественного комплекса Разданской ТЭС была освобождена от НДС. За Российской Федерацией в качестве собственника имущества сохранялось право владения, пользования и распоряжения имуществом, включая право его последующей продажи, либо передачи третьему лицу.

На базе имущественного комплекса Разданской ТЭС в октябре 2004 г. было создано ОАО “Разданская энергетическая компания” со 100% долевым участием Российской Федерации в лице

---

<sup>250</sup> Решение Национального Собрания РА о ратификации соглашения “О передаче государственного имущества Республики Армения Российской Федерации с целью покрытия долгов, образованных по линии государственных кредитов, выданных Российской Федерацией Республике Армения” / N 316-2, 2002.12.17/55.1, Ст.1303.3, 27.12.2002.

<sup>251</sup> Давтян В.С. Энергетические проблемы Армении // Сборник статей “Постсоветские государства: 25 лет независимого развития” / ИМЭМО РАН.- 2017. - Т.2. - С. 37 // [https://www.imemo.ru/files/File/ru/publ/2017/2017\\_005\\_2.pdf](https://www.imemo.ru/files/File/ru/publ/2017/2017_005_2.pdf)

<sup>252</sup> Финансово-экономическое обоснование участия ОАО “Газпром” в газотранспортных проектах РА (по материалам ЗАО “Газпром-Армения”).

Федерального агентства по управлению федеральным имуществом. В соответствии с “Соглашением” армянская сторона обязалась за счет финансовых средств, образующихся в энергосистеме Армении, обеспечить полное возмещение затрат по содержанию и эксплуатации имущественного комплекса, а также равномерный возврат инвестиций в течение 15 лет.

Можно предположить, что передача российской стороне комплекса Разданской ТЭС стала одним из ключевых шагов на пути укрепления российских позиций в энергосистеме РА. Более того, рассматриваемый процесс имел мультипликативный эффект, так как, по сути, лег в основу ряда базовых решений в сфере энергетической политики России в Армении. Разумеется, речь идет о приобретении активов 5-го энергоблока Разданской ТЭС, а также целенаправленном установлении контроля над строительством и в дальнейшем эксплуатацией газопровода Иран-Армения с целью переработки поступающего в республику иранского газа на “Раздан-5”. Очевидно, что подобная энергетическая политика преследовала не только сугубо экономические, но также геополитические цели в условиях столкновения интересов крупных держав в Южно-Кавказском регионе. Очевидно также, что передача Разданской ТЭС в собственность РФ, а также дальнейшее приобретение комплекса “Раздан-5” напрямую повлияли на формирование тарифов на поставляемый в Армению российский природный газ – один из главных индикаторов геополитического поведения РФ. Так, в апреле 2006 г. было принято решение о компенсации повышения цен на природный газ для потребителей страны за счет средств, образованных от продажи 5-го энергоблока Разданской ТЭС<sup>253</sup>.

Отметим, что с целью привлечения средств в модернизацию 5-го энергоблока Разданской ТЭС правительство РА приняло ре-

---

<sup>253</sup>Решение Правительства РА о мероприятиях по отчуждению государственной собственности и смягчении тарифов на природный газ. 2006.05.17/27(482) Ст..529, 18.05.2006.

шение о его приватизации еще в 1998 г.<sup>254</sup> Однако лишь в апреле 2006 г. между правительством РА и ОАО “Газпром” было подписано Соглашение о приобретении активов “Раздан-5” с обязательством по завершению строительства и модернизации объекта<sup>255</sup>.

Следует обратить внимание на то, что еще в 2005 г. правительство Армении в вопросах модернизации 5-го энергоблока Разданской ТЭС отдавало предпочтение иранским компаниям “MAR” и “SANIR”. Однако выбор российского инвестора в достройке и модернизации “Раздан-5” обусловлен рядом факторов. Так, в середине 2005 г. ОАО “Газпром” совместно с РАО “ЕЭС России” представили правительству Армении проект по достройке 5-го энергоблока и модернизации всей Разданской ТЭС стоимостью в 200 - 250 млн долл. США. Изначально армянская сторона отказалась от этого предложения, так как появилась возможность для самостоятельной достройки и эксплуатации блока. Речь идет об иранском кредите в 100-150 млн долл. США на достройку энергоблока, в случае принятия которого активы 5-го энергоблока полностью остались бы собственностью правительства Армении. Была также определена компания – “MAPNA”, которая взяла бы на себя функции строительства энергоблока. В том же 2005 г. иранской стороной был предложен целый пакет предложений по энергетическому сотрудничеству. При этом предложения касались как газопровода Иран-Армения, так и возможности приобретения и эксплуатации Ираном 5-го энергоблока Разданской ТЭС. Кроме того, иранское правительство впервые выразило готовность построить ГЭС в г. Мегри на реке Аракс.

Однако если в 2005 г. существовала определенная конкурентная среда в вопросе участия в строительстве 5-го энергоблока Разданской ТЭС и формировались предложения, альтернативные рос-

---

<sup>254</sup> Решение Правительства РА о подготовке к приватизации 5-го энергоблока Разданской ТЭС. 1998.11.30/30(63), 04.11.1998.

<sup>255</sup> Решение Правительства РА о мероприятиях по отчуждению государственной собственности и смягчении тарифов на природный газ. - 2006.05.17/27(482). Ст.529, 18.05.2006.



сийскому, то вскоре эта конкуренция была полностью элиминирована. Если в течение 2005 г. армянская сторона отдавала предпочтение иранскому кредиту для достройки и модернизации 5-го энергоблока, то к концу года предпочтения армянских властей склонились на сторону России, что было обусловлено целым спектром причин. Так, в случае принятия иранского предложения правительство Армении взяло бы на себя 100% рисков возвращения кредита. Другой, не менее важной причиной принятия предложения российской стороны, на наш взгляд, является повышение тарифов на российский природный газ, о чем уже было сказано выше.

В рассматриваемый период (2005-2006 гг.) позиция официального Еревана сводилась к тому, что сделка по продаже “Раздан-5” России давала Армении беспрецедентную возможность иметь урегулированные, наиболее целесообразные во всем регионе тарифы на природный газ. Более того, предполагалось, что в случае грамотной организации экономического процесса Армения, благодаря этой сделке, в состоянии завоевать рынок электроэнергии Грузии, а у армянских производителей появится возможность стать лидирующими игроками на региональном рынке. Предполагалось, что 5-й блок Разданской ТЭС очень важен для энергосистемы Армении, так как старые тепловые мощности как физически, так и морально устарели и не отвечали современным экономическим требованиям.

В 2006 г. ЗАО “АрмРосгазпром” начало реализацию инвестиционной стадии проекта, включающего достройку энергоблока с установкой современных газовых турбин и доведением его мощностей до 440 МВт. При этом осуществлялось совмещение двух технологий – паротурбинной и газотурбинной, что делало проект уникальным, не имеющим аналогов в СНГ.

Общий объем инвестиций в энергоблок составил порядка 150-170 млн долл. США. В 2010 г. 90% оборудования, необходимого для модернизации и эксплуатации ТЭС, было доставлено в Арме-

нию. В целом можно констатировать, что за 2009-2010 гг. компанией “АрмРосгазпром” была проведена активная и плодотворная работа, направленная на модернизацию “Раздан-5”. Так, в мае 2009 г. в Армению был ввезен статор генератора мощностью 300 МВт и весом 193 т, который с 1992 г. находился на Ижорском заводе в Санкт-Петербурге, поскольку неоднократные попытки его перевозки заканчивались безрезультатно из-за сверхгабаритности груза<sup>256</sup>. Также в рамках модернизации энергоблока в феврале 2010 г. компанией был завезен в Армению сверхгабаритный трансформатор 220/20 кВт мощностью 400 МВт, изготовленный ОАО “Запорожтрансформатор” (Украина). Наряду с этим ЗАО “АрмРосгазпром” было приобретено необходимое оборудование в Нидерландах, ОАЭ и других странах<sup>257</sup>. Следует отметить, что в процессе модернизации энергоблока компанией была задействована также китайская сторона: в октябре 2008 года в Ереване состоялась церемония подписания контракта между китайской компанией “Теплоэнергостроймонтаж” и ЗАО “АрмРосгазпром” о выполнении строительно-монтажных работ на “Раздан-5”. Стоимость контракта составила 83 млн долл. США<sup>258</sup>.

В рамках проекта армянская сторона имеет следующие обязательства по осуществлению поставок электроэнергии в Иран:

- 2008-2010 гг. – 3300 млн кВт.ч ежегодно;
- 2011-2013 гг. – 4500 млн кВт.ч ежегодно;
- 2014-2016 гг. – 5250 млн кВт.ч ежегодно;
- 2017-2018 гг. – 6000 млн кВт.ч ежегодно;
- 2019-2026 гг. – 6900 млн кВт.ч ежегодно<sup>259</sup>.

---

<sup>256</sup> “АрмРосгазпром” продолжает последовательно проводить свою инвестиционную политику // <http://www.advis.ru/cgi-bin/new.pl? DE849580-284A-B443-B3D2-4AF420B1BE8B>

<sup>257</sup> На стройплощадку “Раздан-5” доставлен крупнейший в армянской энергосистеме трансформатор // <http://energyland.info/news-show-40215>

<sup>258</sup> Китайская компания и АрмРосгазпром подписали контракт о строительно-монтажных работах на “Раздан-5” // <http://am.chineseembassy.org/rus/xwdt/t530605.htm>

<sup>259</sup> Финансово-экономическое обоснование участия ОАО “Газпром” в газознергетических проектах РА (по материалам ЗАО “Газпром-Армения”).

Остаток произведенной электроэнергии реализуется либо путем экспорта, либо на внутреннем рынке. Полученная же сумма окупает затраты на производство электроэнергии и ее транспортировку в Иран.

В связи с этим отметим, что после ввода 5-го энергоблока в эксплуатацию ЗАО “АрмРосгазпром” планировало увеличение поставок электроэнергии в соседние страны (в первую очередь имеется в виду Грузия, куда Армения в течение 2002-2006 гг. экспортировала порядка 600 млн кВт.ч энергии на общую сумму около 15,3 млн долл. США)<sup>260</sup>.

Исходя из вышеизложенного, можно констатировать, что региональный рынок электроэнергии не позволяет сегодня делать позитивные краткосрочные или среднесрочные прогнозы относительно экспорта выработанной в Армении электроэнергии. Что касается долгосрочных прогнозов (10-20 лет), то в данном случае следует исходить из того, что политические, а вслед за ними и экономические процессы в современном мире меняются весьма динамично и обязывают своих акторов быть готовыми к любой трансформации.

Таким образом, участие российской стороны в достройке и модернизации 5-го энергоблока Разданской ТЭС можно разделить на пять этапов:

1. Конец 2001 г. – начало 2002 г. - осуществление модели “активы за долги”, вследствие чего российской стороне перешел имущественный комплекс Разданской ТЭС.
2. 2002-2005 гг. – проведение ознакомительных работ на Разданской ТЭС.
3. 2006 г. – подписание соглашения между правительством Армении и ОАО “Газпром” об участии в строительстве 5-го энергоблока Разданской ТЭС с обязательством по завершению строительства и модернизации объекта.

---

<sup>260</sup> Финансово-экономическое обоснование участия ОАО “Газпром” в газознергетических проектах РА (по материалам ЗАО “Газпром-Армения”).

4. 2006-2011 гг. – реализация инвестиционной стадии проекта.
5. 2012 г. – запуск 5-го энергоблока Разданской ТЭС.

Передача комплекса Разданской ТЭС России, а также приобретение активов “Раздан-5” со стороны ОАО “Газпром” являются системообразующими факторами в энергетической политике России в отношении Армении. Подробное изучение этой политики показывает, что участие российских компаний в модернизации и эксплуатации энергетических объектов республики, безусловно, создает необходимые предпосылки для повышения уровня энергетической безопасности страны с точки зрения технической составляющей, однако вместе с тем диктует необходимость диверсификации энергосистемы республики с целью формирования энергетической независимости и самодостаточности в будущем<sup>261</sup>.

Проектом предусматривалось, что 5-й энергоблок Разданской ТЭС, как и новый блок Ереванской ТЭС, будет работать на иранском газе, поставляемом в Армению по газопроводу Иран-Армения. При этом если на новый блок Ереванской ТЭС планировалось поступление природного газа в объеме порядка 160 млн куб.м ежегодно, то на 5-й энергоблок Разданской ТЭС – порядка 700 млн куб.м. Важно отметить, что 5-й энергоблок Разданской ТЭС (440 МВт) способен производить 4,27 кВт.ч электроэнергии за 1 кубометр газа, новый блок Ереванской ТЭС (205 МВт) – более 6 кВт.ч, причем ежегодный объем выработки “Раздан-5” составляет порядка 3,0 млрд кВт.ч, а объем нового блока ЕрТЭС – 1,4 млрд кВт.ч<sup>262</sup>.

Наряду с этим следует отметить, что в настоящее время ведутся активные работы по совершенствованию работы ЕрТЭС. Так, в январе 2019 г. правительство Армении одобрило прямой до-

---

<sup>261</sup> Давтян В.С. Особенности и последствия приобретения 5-го энергоблока Разданской ТЭС со стороны ОАО “Газпром”: проблемы экспорта электроэнергии // *Вестник Государственного экономического университета Армении*. – 2017. – № 1(43). – С. 51.

<sup>262</sup> Финансово-экономическое обоснование участия ОАО “Газпром” в газозенергетических проектах РА (по материалам ЗАО “Газпром-Армения”).

говор с компаниями “Armpower” и RENCO в рамках соглашения о строительстве нового энергоблока парогазового цикла (новая Ереванская ТЭС) стоимостью 250 млн долл. США. Согласно проекту, новый блок заменит Разданскую ТЭС, переданную в 2017 г. компании “Ташир Капитал”. В результате реализации проекта будет создано 250 МВт дополнительных мощностей. С применением современных систем станет возможным производство электроэнергии с низкой себестоимостью - 27,4 драма за 1 кВт.ч. Программу будет осуществлять компания Siemens в сотрудничестве с международными финансовыми структурами. В процессе строительства будет занято 1000-1200 человек, а после сдачи в эксплуатацию будет создано 230 рабочих мест<sup>263</sup>.

### **3.7. Газопровод “Иран-Армения” и проблемы интеграции Армении в региональные газотранспортные коридоры**

В 1980-1990-е годы основными используемыми в Армении энергоресурсами были нефтепродукты, природный газ, уголь, атомная энергия и гидроэнергия. С 1985 по 1988 г. суммарный объем используемой энергии колебался от 12 до 13 млн тонн удельного топлива в год, а изменение динамики характеризовалось сравнительно стабильным ростом. Однако уже в 1989 г. в результате блокады потребление энергоресурсов начало сокращаться, достигнув уровня 1988 г., в 1991 г. - 77%, в 1992 г. – 41%, в 1993 г. – 25%. Вплоть до 1992 г. в общей структуре энергопотребления основное место занимали завозимые нефтепродукты и природный газ (от 70 до 96%). В 1993 г. в связи с резким падением импорта

---

<sup>263</sup> Строительство новой Ереванской ТЭС стоимостью в \$250 млн вскоре начнется в Армении/[https://arka.am/ru/news/economy/stroitelstvo\\_novoy\\_erevanskoj\\_tets\\_stoimostyu\\_v\\_250\\_mln\\_vskore\\_nachnetsya\\_v\\_armenii\\_direktor\\_renc/](https://arka.am/ru/news/economy/stroitelstvo_novoy_erevanskoj_tets_stoimostyu_v_250_mln_vskore_nachnetsya_v_armenii_direktor_renc/)

энергоресурсов, остановкой Армянской АЭС, а также 4%-ым удельным весом гидроэнергетики в энергобалансе республики вопрос налаживания энерготранспортных коммуникаций с внешним миром стал ключевым для национальной безопасности Армении. Отметим, что традиционно основными поставщиками топлива для Армении являлись Россия, Украина, Беларусь, Грузия, Туркменистан, а до распада СССР – также Азербайджан<sup>264</sup>.

После распада СССР Армения получала природный газ по единственному газотранспортному коридору “Север-Юг” (Моздок-Тбилиси), проходящему через территорию Грузии, что не могло служить гарантом энергетической безопасности республики. Следовательно, наличие альтернативного источника поставки газа является необходимостью для Республики Армения<sup>265</sup>. Более того, как уже отмечалось ранее, наиболее реальной угрозой для энергетической безопасности Армении следует рассматривать приобретение права собственности на грузинский участок Северного газопровода со стороны азербайджанской или турецкой компании напрямую, либо через аффилированную компанию<sup>266</sup>. Подобные опасения, в свою очередь, небезосновательны. В ноябре 2016 г. грузинские власти заявили о необходимости продажи теперь уже 25% акций магистрального газопровода (а также железных дорог Грузии) при формировании соответствующих условий на международных рынках. Очевидно, что реализация данной модели обявляет Армению искать пути диверсификации импорта природного газа.

В советские годы поставки иранского газа в Армению осуществлялись через территорию Азербайджана. В 1958 г. начались строительные работы на трассе газопровода Карадаг (Азерб. ССР) –

---

<sup>264</sup> НАА, ф. 113, оп. 15, д. 80, л. 21.

<sup>265</sup> Давтян В.С. Энергетические проблемы Армении // Сборник статей “Постсоветские государства: 25 лет независимого развития” / ИМЭМО РАН.- 2017. - Т.2. - С. 32 // [https://www.imemo.ru/files/File/ru/publ/2017/2017\\_005\\_2.pdf](https://www.imemo.ru/files/File/ru/publ/2017/2017_005_2.pdf)

<sup>266</sup> Концепция обеспечения энергетической безопасности Республики Армения (Решение Правительства РА № 50 от 22 декабря 2011 г.).

Ереван протяженностью 180 км. Он проходит через множество лесных массивов и горных рек на высоте 1500-2000 метров над уровнем моря. Ожидалось, что получение дешевого топлива значительно укрепит энергетическую базу Армении, в связи с чем было решено построить ряд тепловых электростанций<sup>267</sup>. В рамках подписанного в 1966 г. “Соглашения о поставках природного газа из Ирана в СССР (а также машин и оборудования из СССР в Иран) в течение 1970-1985 гг.” заявлялось, что Шахиншахское Правительство Ирана обеспечит поставку из Ирана в СССР в период 1970-1985 гг. (на условиях франко) природного газа. В качестве компенсации платежей за поставляемый из Ирана в СССР газ Правительство СССР обязывалось обеспечить поставку необходимых для Ирана машин и оборудования, а также других товаров и оказать надлежащее содействие. Были определены следующие сроки и объемы поставок:

- первый год после начала эксплуатации иранского газопровода - 6 млрд куб.м (+/- 5%);
- второй год эксплуатации - 7 млрд куб.м;
- третий год - 8 млрд;
- четвертый год - 9 млрд;
- пятый год – 10 млрд;
- на последующий срок действия “Соглашения” количество поставляемого газа также не должно было составлять менее 10 млрд (+/-5%).

Цена на природный газ устанавливалась в советских рублях в размере 6 рублей (что соответствует 6,6 долл. США, исходя из золотого содержания 1 долл. – 0,888671 чистого золота) за 1000 куб.м<sup>268</sup>. Вышеуказанная цена на газ состояла из двух частей:

- 1) неизменяемая часть, которая составляла 4 рубля или 4,4 долл. США за 1000 куб.м;

---

<sup>267</sup> НАА, газета “Правда”, 17 августа 1958 г.

<sup>268</sup> НАА, ф. 326, оп. 5, д. 96, л. 57.

2) изменяемая часть, которая составляла 2 рубля, или 2,2 долл. США и увеличивалась или уменьшалась в соответствии с изменением средней справочной цены на мазут-бункер “С”, публикуемой компаниями Бритиш Петролеум, Эссо, Мобил и Шелл в “Платтс Ойлгрем” в разделе “Карибеан, Мидл Ист анд Фар Ист Рифайнд Продактс Прайсес” в Абадане. Если справочная цена на указанный сорт мазута повышалась или понижалась более чем на 30%, то стороны вступали в переговоры по установлению новой цены на иранский газ<sup>269</sup>.

Проект газопровода Иран-Армения был разработан еще в середине 1990-х годов, когда, завершив вооруженную стадию Карабахского конфликта, страна встала перед острой необходимостью построения стабильной государственной системы, в том числе многоуровневой системы безопасности. В целевой программе “Энергетика” (1995 г.) правительства РА отмечалось, что импорт природного газа из Ирана необходимо связать со строительством нового газопровода Тавриз-Мегри-Каджаран. При этом отмечалось, что газопровод, необходимый для поставок газа из Астары до Тавриза (около 500 км), должен располагать тремя компрессорными станциями. Предполагалось, что начало строительства газопровода должно повлечь за собой модернизацию газотранспортной системы Армении, а также строительство нового внутреннего газопровода Ангехакот-Вайк-Арагат-Ереван для обеспечения наиболее короткого пути доведения газа до столицы<sup>270</sup>.

Выйдя из энергетического кризиса, в котором оказалась Армения в годы войны, и перезапустив 2-й энергоблок Армянской АЭС, власти республики приступили к выстраиванию энергодиалога с соседним Ираном. В частности, еще в 1995 г. между двумя странами было достигнуто соглашение о поставках иранского природного газа в Армению. Более того, армянские власти на са-

---

<sup>269</sup> НАА, ф. 326, оп. 5, д. 96, л. 58-59.

<sup>270</sup> НАА, ф. 113, д. оп. 175, д. 80, л. 23.



мых разных уровнях заявляли о транзитном потенциале Армении, рассматривая газопровод Иран-Армения в качестве транзитного (маршрут “Иран – Армения – Грузия - Черное море – Украина – Европа”). Таким образом, проект газопровода стал наиболее значимым в армянской действительности, снискав популярность и осмысление со стороны общества. Проект превратился в своеобразный символ новой, победившей в войне Армении, строящей эффективную экономику и стабильную систему безопасности, в том числе энергетической. Однако ввиду отсутствия инвестиций проект был законсервирован. И лишь в 2005 г. армянская сторона и иранская газовая компания “SANIR” подписали договор о строительстве первого участка газопровода, протягивающегося от Мегри до Каджарана (40 км). Для реализации начальной стадии проекта Банк развития экспорта Ирана (Iran’s Export Development Bank) предоставил необходимые кредиты. Однако строительство первого участка газопровода протяженностью в 40 км не было в состоянии обеспечить поставку необходимого объема газа на теплоэлектростанции страны. Исходя из этого, появилась необходимость строительства нового участка газопровода протяженностью 197,4 км.

Однако сегодня очевидно, что газопровод, запущенный лишь в 2007 г., уже в совершенно другой политической, экономической и, главное, социальной атмосфере, не стал гарантом энергетической безопасности Армении и, более того, не имеет реальной возможности стать транзитным. Причиной тому прежде всего являются узкий диаметр, проектная величина которого изначально достигала 1,4 м, однако на стадии строительства составила всего 70 см, а также география магистрали, заканчивающаяся в Араратском марзе без выхода на грузинские инфраструктуры.

В декабре 2001 г. президент Армении Роберт Кочарян посетил Тегеран, где подписал Меморандум о строительстве газопровода Иран-Армения, а вместе с ним и Соглашение об импорте Арменией туркменского газа через территорию Ирана. В свете тегеранских договоренностей Москва заподозрила Ереван в жела-

нии создать магистраль по экспорту иранского и туркменского газа в Европу, вследствие чего премьер-министр РФ М. Касьянов обвинил Р. Кочаряна в фактическом отходе от первоначальных договоренностей<sup>271</sup>. Последнее вызвало весьма напряженный информационный фон в российско-армянских отношениях. «Несмотря на приоритетность отношений с Россией, - пишет российский исследователь Ю.В. Боровский, - Армения отнюдь не отказалась от активного взаимодействия с другими странами, в том числе в энергетической сфере. Она стала развивать сотрудничество с Европейским Союзом в рамках проекта «ТРАСЕСА» и, что самое важное, вступила в переговоры с Ираном относительно строительства газопровода, способного снабжать газом не только Армению, но и Европу, причем не обязательно через российскую территорию»<sup>272</sup>.

Для подобных мнений и комментариев, безусловно, были веские основания. Так, в марте 2004 г. министр энергетики Армении А. Мовсисян заявил на заседании правительства, что газопровод Иран-Армения будет продолжен по территории Грузии и далее по дну Черного моря пойдет в Украину, а оттуда в страны ЕС. Официальным Ереваном, таким образом, была затронута перспектива транспортировки иранского и турецкого газа в страны ЕС в обход России. Для внесения ясности президент Р. Кочарян был вынужден в очередной раз подчеркнуть, что Армения строит газопровод с Ираном лишь для удовлетворения своих внутренних нужд. Какой-либо иной вариант, по его словам, не обсуждался, поскольку он оказался бы для страны проблемным<sup>273</sup>.

В феврале 2005 г. на заседании комиссии Совета Федерации заместитель председателя правления ОАО «Газпром» Александр Рязанов заявил о том, что газопровод Иран-Армения может соста-

---

<sup>271</sup> «Независимая газета», 25.03.2005 г.

<sup>272</sup> **Боровский Ю.В.** Мировая система энергоснабжения. – М.: Навона, 2008. – С. 116.

<sup>273</sup> Армения построит газопровод из Ирана только для удовлетворения внутренних нужд – Р. Кочарян // Интерфакс. Президентский вестник. – 2004, 21 апреля.

вить конкуренцию российско-турецкому газовому проекту “Голубой поток”. (Напомним, что “Голубой поток” принадлежит компании “Blue Stream Pipeline BV” в лице СП “Газпрома” и итальянской корпорации ENI. В качестве основного конкурента “Голубого потока” рассматривался европейский проект “Nabucco”). Отметим, что Иран, имеющий контракт на поставку природного газа в Турцию в объеме 10 млрд куб.м в год, уже построил к тому времени газопровод от Тебриза до турецкого города Эрзерум на востоке страны. Очевидно, что в рассматриваемый период в Иране было стремление поставлять газ в Анкару и окружающие ее промышленно развитые районы, для чего рассматривалась возможность строительства газопровода Сивас-Анкара. Чтобы этого не произошло, российский газ должен был появиться в Анкаре раньше иранского. Следовательно, Россия должна была реализовать проект “Голубой поток” в срок, в том числе и для того, чтобы избежать конкуренции с иранским газом на рынке Турции<sup>274</sup>. А. Рязанов также отметил, что транспортируемый по ирано-армянскому маршруту газ может конкурировать с газом, поставляемым “Газпромом” в Армению. Вот почему, согласно представителю ОАО “Газпром”, “участие российского холдинга в строительстве газопровода Иран-Армения является необходимостью”<sup>275</sup>.

Таким образом, обосновав необходимость участия России в проекте и обеспечив для этого все необходимые политические и экономические предпосылки, “Газпром” взял под контроль строительство, а также дальнейшую эксплуатацию газопровода. Отметим, что первый участок Мегри-Каджаран (40 км), являющийся государственным активом Республики Армения, был приобретен “Газпромом” в конце 2015 г.

---

<sup>274</sup> Жильцов С.С., Зонн И.С., Ушков А.М. Геополитика Каспийского региона. – М.: Международные отношения, 2003. – С. 144.

<sup>275</sup> Газета “Новое время”. – 12.02.2005 г.

В связи с заявлением руководства ОАО «Газпром» об участии в строительстве газопровода Иран-Армения дискуссия вокруг ирано-армянского проекта приобрела иной характер. Если раньше армянская сторона, как правило, полемизировала с российской, стараясь обосновать необходимость альтернативного маршрута поставки природного газа, не усматривая в этом никакого антироссийского контента, то теперь споры стали вестись в основном вокруг приобретения «Газпромом» активов газопровода. Российское участие в проекте по сей день рассматривается некоторыми экспертами и политиками как стремление ограничить самостоятельность Армении в экономическом и политическом смысле, а также воспрепятствовать входу Ирана на энергетический рынок Южного Кавказа – традиционной сферы российского влияния.

В начале 2016 г. «Газпром» предложил Грузии оплачивать транзит газа в Армению деньгами вместо действующей бартерной схемы, что было рассмотрено грузинскими властями как нецелесообразное предложение. Известна реакция министра энергетики Грузии Кахи Каладзе, назвавшего предложение «Газпрома» ультиматумом и заявившего, что последствия подобного решения будут тяжелыми: Грузия окажется в энергетическом кризисе, так как страна потеряет 2,5 млн куб. м газа в сутки при ежедневном потреблении 11,5 млн. Однако вскоре предложение было принято, несмотря на крайне негативную реакцию общественности. В мае 2017 г. министр Каладзе заявил, что Грузия приняла решение закупать дополнительные объемы газа у Азербайджана, таким образом, окончательно отказавшись от закупок у российского «Газпрома». По его словам, Тбилиси «зависит от азербайджанского газа»<sup>276</sup>. Решение грузинских властей непосредственно отразилось также на перспективах энергетической интеграции Армении. В частности, в условиях, когда Азербайджан покрывает весь спрос,

---

<sup>276</sup> Каладзе: Грузия будет закупать дополнительные объемы газа у Азербайджана // <https://easaily.com/ru/news/2017/05/25/kaladze-gruziya-budet-zakupat-dopolnitelnye-obemy-gaza-u-azerbaydzhana>

имеющийся на грузинском рынке, фактически деактуализируется модель свопового коридора Иран-Армения-Грузия, разрабатываемая с 2015 г.<sup>277</sup>

Среди возможных маршрутов экспорта иранского природного газа можно выделить следующие:

- Иран – Азербайджан - РФ;
- Иран – Азербайджан – Грузия – Украина - Европа;
- Иран – Армения – Грузия – Украина - Европа;
- Иран – Турция.

При этом технические возможности существующей трубопроводной системы Азербайджана и Грузии (техническое состояние, пропускная возможность и пр.) не позволяют говорить о транзите серьезных объемов иранского газа на европейские рынки. Таким образом, реабилитация существующего газопровода “Биленд (Иран) – Астара - Газы Магомед - Газах-Тбилиси” недостаточна для экспорта иранского газа в Европу по территории Азербайджана и Грузии: рано или поздно появится необходимость строительства новой газовой магистрали, связывающей страны. Вместе с тем существуют также альтернативные проекты по поставке иранского газа на внешние рынки, например, маршрут Иран-Турция-Греция. В свете перечисленного пересмотрение основ функционирования газопровода “Иран-Армения” с дальнейшим поиском средств и их вложением в инфраструктуру крайне важно как с экономической, так и геополитической точек зрения. При этом подобное пересмотрение важно не только для Армении, но и для России. Армения – единственная страна-член ЕАЭС, обладающая прямым сухопутным сообщением с Ираном и связанная с ним крупным инфраструктурным проектом. (Важно отметить, что ряд

---

<sup>277</sup> Давтян В.С. Энергетические проблемы Армении Сборник статей “Постсоветские государства: 25 лет независимого развития” / ИМЭМО РАН. -2017. - Т.2. - С. 33. // [https://www.imemo.ru/files/File/ru/publ/2017/2017\\_005\\_2.pdf](https://www.imemo.ru/files/File/ru/publ/2017/2017_005_2.pdf)

аналогичных армяно-иранских инфраструктурных проектов, не реализованных ввиду ряда экономических причин, до сих пор сохраняют свою актуальность: Мегринская ГЭС, нефтепродуктопровод, нефтеперерабатывающий завод, железная дорога “Иран-Армения” и пр.). В свою очередь, Иран, как было отмечено выше, рассматривается ЕАЭС как ключевой партнер, а в качестве одного из главных результатов этого партнерства прогнозируется создание зоны свободной торговли.

Таким образом, обеспечивая Армении статус страны-транзитера природного газа в будущем, ЕАЭС и, в частности, Россия смогут обеспечить себе дополнительный выход на внешние энергетические рынки, что в условиях современной логистической конкуренции более чем необходимо. Иран занимает второе место в мире по разведанным месторождениям газа. Запасы природного газа оцениваются в 21 трлн куб.м, что составляет более 14% мировых запасов. В Иране 32 месторождения, из которых 26 – на суше, а 6 – на море. Очевидно, что интеграция Ирана в мировые экономические процессы вследствие снятия санкций повлечет за собой заинтересованность энергетических рынков в иранском газе. Следовательно, важно использовать потенциал Армении и, в частности, газового маршрута Иран-Армения в качестве важного интеграционного актора в ближайшей перспективе<sup>278</sup>.

Сам Иран периодически выступает с заявлениями о готовности увеличить поставки природного газа по магистрале Иран-Армения<sup>279</sup>, что вполне вписывается в логику энергетической политики Ирана, который, будучи вторым государством в мире по доказанным запасам газа, после смягчения международных санкций нацелен на диверсификацию поставок нефти и газа на внешние рынки (достаточно обратиться к активности на нефтегазовом

---

<sup>278</sup> Давтян.В.С. Газопровод Иран-Армения и энергетические интересы России // Свободная мысль. – 2016. – N 2 (1656) - С. 113-118.

<sup>279</sup> Иран обещает увеличить поставки газа в Армению // <https://regnum.ru/news/economy/2073234.html>

месторождении Южный Парс). Одним из направлений диверсификации является Армения, с которой у Ирана имеется действующий, однако не используемый на полную мощность газопровод (мощность газопровода – 2,3 млрд куб.м в год, используемая мощность – до 400 млн куб.м в год). Однако, помимо технических предпосылок, важно обратить внимание также на финансово-экономическую составляющую вопроса с выделением двух ключевых факторов. Во-первых, если российский природный газ на границе с Арменией по состоянию на 2018 г. стоит 150 долл. США за 1000 куб.м, то стоимость иранского газа доходит до 185 долл. США. При этом важно понимать, что даже при принятии политического решения о понижении тарифов для армянского рынка конкурировать с российским газом, имеющим довольно низкую себестоимость (ниже 20 долл. США за 1000 куб. м), будет крайне сложно. С другой стороны, формирование общего рынка газа ЕАЭС (см. Главу 6) позволит перейти к более гибким моделям тарифообразования. Во-вторых, сегодня иранский газ по своему качеству значительно уступает российскому, который проходит двойную очистку. Думаем, что указанные факторы должны быть обязательно учтены официальным Тегераном, в противном случае - заявления об увеличении поставок природного газа останутся на уровне политической риторики.

Как отмечает Д. Малышева, «Иран – серьезный партнер и одновременно конкурент России на газовом рынке. Однако в отличие от России, которая является крупнейшим поставщиком этого энергосырья мировым потребителям, Иран открыл для продажи лишь незначительную часть своих газовых резервов. Это означает, что республика еще способна сыграть в будущем ключевую роль в наполнении рынка своими энергоресурсами. Это обстоятельство особенно важно в связи с тем, что с каждым годом потребности глобализирующейся экономики в газоконденсатах увеличиваются

в разы, и газ часто становится энергоисточником более предпочтительным, нежели нефть»<sup>280</sup>.

Политика, проводимая современным Ираном на Южном Кавказе и в отношении России, имеет особую специфику, сводящуюся к сотрудничеству в военной, энергетической, транспортной и иных сферах. Россия и Иран активно обсуждают перспективы сотрудничества и осуществляют мегапроекты, имеющие важное значение для обеих сторон. Достаточно отметить подписание заявления о “дорожной карте” между Россией и Ираном (Москва, 14.07.2010) о сотрудничестве в нефтегазовой сфере, в котором, в частности, говорится о намерении сторон “изучить возможность учреждения совместного банка по финансированию проектов в нефтегазовой и нефтехимической отраслях”. Также предполагается возможность продажи части сырой нефти, произведенной в обеих странах, на своих нефтяных биржах<sup>281</sup>.

Итак, Иран в меру своих возможностей пытается использовать свой энергетический потенциал в геополитических целях. “Тегеран, вокруг которого все сильнее сжимается кольцо американского окружения (Ирак, Афганистан, Пакистан, а в перспективе, возможно, и Азербайджан), стремится не допустить превращения Закавказья в сферу влияния американских и натовских интересов... Энергетическая дипломатия в этом контексте рассматривается Тегераном как важный инструмент реализации общей стратегической линии”, - пишет А. Вартамян<sup>282</sup>. К сказанному можно добавить, что газопровод Иран-Армения долгое время рассматривался Ираном как существенный элемент реализации указанной стратегической линии. Однако дальнейшее развитие событий показало,

---

<sup>280</sup> Мальшева Д. Каспийская энергополитика-2007 и ее кавказский вектор // Кавказ-2007: Ежегодник Института Кавказа. – Ереван: Институт Кавказа, 2009. – С. 168.

<sup>281</sup> Россия и Иран подписали в Москве “дорожную карту” о сотрудничестве в нефтегазовой сфере // <http://www.itar-tass.com/level2.html?NewsID=15317016>

<sup>282</sup> Вартамян А.М. Энергетическая дипломатия Тегерана в Закавказском регионе // Сайт Института Ближнего Востока // [www.imes.ru/rus/stat/2005/17-10-05.html](http://www.imes.ru/rus/stat/2005/17-10-05.html)



что газопровод потерял то геополитическое и геостратегическое значение, которое было изначально присуще ему.

Несмотря на то, что газопровод Иран-Армения так и не стал транзитным, все же следует оценить его роль в становлении энергетической безопасности Армении. Он позволил во многом диверсифицировать энергетическую систему республики, находящейся в энергетической зависимости от соседней Грузии, через которую на протяжении многих лет пролегал единственный газотранспортный коридор, обеспечивающий Армению природным газом.

Газопровод “Иран-Армения” – не единственный проект, осуществленный при участии Ирана, Армении и России. Следует остановиться на таких важных для Армении проектах, как строительство нефтеперерабатывающего завода (НПЗ) на армяно-иранской границе, а также возведение гидроэлектростанций на пограничной реке Аракс и прокладка нефтепровода Табриз – Мегри. Происходит активное сближение сторон и по другим энергетическим направлениям.

15-20 сентября 2007 г. в городе Мегри состоялась армяно-ирано-российская встреча экспертов по проекту строительства НПЗ. Встреча прошла при участии представителей Министерства нефти и газа Ирана, Министерства экономики РА и ЗАО “АрмРосгазпром”. Основанием для осуществления этого проекта явилось решение президентов Армении и Ирана. По предварительным подсчетам экспертов, строительство НПЗ мощностью в 7 млн тонн в Армении обошлось бы примерно в 600-700 млн долл. США<sup>283</sup>.

После принятия решения о строительстве НПЗ ряд политологов и журналистов, анализируя сложившуюся в регионе ситуацию, заговорили о такой мотивации Ирана, как подготовка своей энергетической системы к функционированию в условиях экспансии США. Подобный подход, безусловно, обусловлен реалиями, существующими сегодня в геополитике региона.

---

<sup>283</sup> **Погосян С.** Президенты решили: НПЗ в РА - быть! // *Базис*. – Ереван, август-сентябрь, 2007. - N 6-7 (20-21). – С. 32.

Проект строительства НПЗ стал одним из самых обсуждаемых вопросов в политических и политологических кругах как Армении, так и Ирана. Однако на состоявшемся в сентябре 2008 г. 10-ом заседании Российско-Армянской межправительственной комиссии по экономическому сотрудничеству российский сопредседатель комиссии, министр транспорта РФ Игорь Левитин официально заявил о нерентабельности строительства НПЗ. Он отметил, что этот проект невыгоден, поскольку в первую очередь не решены вопросы рынка сбыта и, соответственно, поставок сырья<sup>284</sup>. На этом проект был на время законсервирован. Однако вскоре руководство Армении продолжило поиски возможных путей его реализации. Так, в марте 2009 г. после официального визита президента РА С. Саргсяна в Тегеран министр энергетики и природных ресурсов РА А. Мовсисян выступил с заявлением, согласно которому был принят проект реализации строительства НПЗ в Армении стоимостью 250-280 млн. долл. США. «НПЗ будет совместным армяно-иранским предприятием. Осуществление первого комплекса работ - постройки терминала для нефтепродуктов в Ерасхе и трубопровода для перегонки готовых нефтепродуктов из Тебриза - начнется уже в текущем году», - заявил министр<sup>285</sup>. А уже в июле 2010 г. А. Мовсисян выступил с заявлением, в котором пояснил, что строительство нефтепровода Иран-Армения начнется осенью 2010 г. По словам министра, стоимость нефтепровода оценивается в 250 млн долл. США. Срок реализации проекта должен был составить два года, в связи с чем планировалось создание совместного армяно-иранского предприятия с равной долей участия. Во время строительства трубопровода должно было быть использовано 60-70% инфраструктуры уже существующего газопровода Иран-

---

<sup>284</sup> Левитин засомневался в эффективности строительства НПЗ в Армении // <http://www.regnum.ru/news/1071868.html>

<sup>285</sup> Строительство ирано-армянского НПЗ начнется в Армении в 2009 году // <http://news.iran.ru/news/56532/>

Армения<sup>286</sup>. В настоящее время проекты строительства НПЗ и нефтепровода, по сути, исключены из повестки армяно-иранских отношений.

### **3.8. Особенности формирования цен на поставляемый в Армению российский природный газ**

Сегодня Россия является крупнейшим инвестором в армянскую экономику. В республике действует более 1000 предприятий с российским капиталом. Это предприятия, задействованные в таких сферах, как энергетика, связь, транспорт, металлургия, химическая промышленность, обработка алмазов, банки и пр. В 1997 г. Министерством энергетики РА была утверждена программа по восстановлению газоснабжения республики. В августе того же года Министерство энергетики РА, ОАО “Газпром” (РФ) и ITERA International Energy LLC заключили учредительный договор о создании армяно-российского ЗАО “АрмРосгазпром”, что стало важным этапом в процессе обеспечения энергетической безопасности Армении<sup>287</sup>. В дальнейшем ITERA, выступавшая с 1997 г. в качестве посредника между Арменией и “Газпромом”, передала свой пакет акций “Газпрому”, а с 2013 г. оставшиеся в собственности Республики Армения 20% акций были приобретены российской компанией за 300 млн долл.США, в результате чего компания “АрмРосгазпром” была переименована в “Газпром-Армения”.

В течение ближайших десятилетий экспорт энергоресурсов останется ключевым фактором для поддержания национальной экономики, а также для укрепления позиций России в системе международных экономических отношений. В “Энергетической

---

<sup>286</sup> Начало строительства нефтепровода Иран-Армения намечено на осень 2010 года // <http://www.kavkaz-uzel.ru/articles/171626/>

<sup>287</sup> О договоре по созданию ЗАО “АрмРосгазпром” между Министерством энергетики РА, компанией “Газпром” и компанией ITERA / Правительство РА. - 03.10.1997.

стратегии России на период до 2020 г.” отмечается, что энергетическая политика РФ предполагает:

- максимализацию национальной выгоды от внешне-экономической деятельности с учетом оценки взаимосвязанных последствий политики в области экспорта, импорта и транзита, присутствия российских компаний на мировых рынках энергоресурсов и капитала;

- стимулирование диверсификации товарной структуры экспорта, повышения объема вывоза продукции с более высокой долей добавленной стоимости.

И далее: “В качестве одного из ключевых участников мирового энергетического рынка Россия должна активно участвовать в установлении обоснованных и прогнозируемых цен на энергоресурсы, справедливых и выгодных как для стран-производителей, так и для потребителей энергоресурсов. В то же время государственная политика должна предусматривать возможные значительные колебания цен на энергоресурсы в связи с изменениями конъюнктуры мирового рынка”<sup>288</sup>.

Таким образом, приоритетной для России является задача полной интеграции в мировые энергетические рынки при установлении и сохранении разумных и обоснованных тарифов. Формирование тарифов на природный газ для армянского рынка имеет свою специфику, для раскрытия которой необходимо обратиться к динамике роста тарифов на российский природный газ для Армении с выявлением влияющих на нее политических компонентов.

Как известно, до 2005 г. Армения, наряду с Украиной, Грузией, Азербайджаном, Таджикистаном и Киргизией, пользовалась особыми льготами в импортировании российского газа. Однако уже в мае 2005 г. руководство “Газпрома” заявило о повышении расценок на газ для Украины и Грузии. В январе 2006 г. армянской

---

<sup>288</sup> Энергетическая стратегия России на период до 2020 г. (утверждена распоряжением Правительства РФ 28 августа 2003 г.).

стороне удалось добиться временного тарифного компромисса в переговорах с “Газпромом”. Стороны условились, что в первом квартале 2006 г. до 1 апреля цена на поставляемый в Армению природный газ останется на уровне 56 долл. США за 1000 куб.м.

Итак, к концу 2005 г. в ряде стран, в том числе и в Армении, цены на голубое топливо претерпели резкие изменения (см. табл. 3.5).

Таблица 3.5

Цены на российский газ (USD/1000 куб/м)

Страны	Годы		Повышение цены, %
	2005	2006	
Эстония	80	120	50
Литва	80	120	50
Латвия	85	125	47
Молдова	80	110	37
Беларусь	46,7	46,7	0
Украина	50	95	90
Грузия	60	110	84
<b>Армения</b>	<b>56</b>	<b>110</b>	<b>104</b>
Азербайджан	60	110	84

Как видно из таблицы, в процентном соотношении изменение цен на российское “голубое топливо” больше всего сказалось на Армении. Особенно часто проводилось сравнение с повышением тарифов для Азербайджана и Грузии. Так, если повышение для этих государств составило 84%, то для Армении - 104%.

Тем не менее рост тарифов на природный газ российской стороной в 2005 г. в политическом смысле не носил однозначного характера. Более того, тарифная политика России в указанный период во многом определила дальнейший сценарий формирования

энергетической системы Армении. Повысив тарифы в 2005 г., Россия фактически поставила Армению, Грузию и Азербайджан на единый тарифный уровень – 110 долл. США за 1 куб.м. В 2007 г. стало ясно, что 2005 г. был всего лишь первым этапом повышения тарифов (см. табл. 3.6).

Таблица 3.6

Цены на российский газ (USD/1000 куб/м)

Годы	Страны		
	<b>Армения</b>	<b>Грузия</b>	<b>Азербайджан</b>
2005	56	60	60
2006	110	110	110
2007	110	230	235

Итак, в 2007 г. вновь было зафиксировано повышение тарифов на российский природный газ. На сей раз, как видно из таблицы 3.6, повышение не коснулось Армении, в то время как цены для Грузии и Азербайджана были повышены на 120 и 135 долл. США соответственно. При определении новой тарифной политики, повлекшей за собой указанный “тарифный дисбаланс” в странах Южного Кавказа, российская сторона зачастую мотивировала сдерживание цен на газ для Армении стратегическим партнерством, которое, безусловно, имело место, однако не без прагматического расчета, свидетельством чего является приобретение 5-го энергоблока Разданской ТЭС. Как уже отмечалось ранее, в 2005 г. в модернизации “Раздан-5” предпочтение отдавалось иранским компаниям “MAR” и “SANIR”, о чем неоднократно заявлялось на официальном уровне. Однако уже в 2006 г., после изменения тарифной политики России на Южном Кавказе, выбор армянской стороны пал на российского инвестора. Очевидно, что сдерживание роста тарифов на природный газ для Армении в 2007 г. было обусловлено перспективой приобретения имущественного ком-

плекса “Раздан-5” (запущен в 2011 г.), на который должно было поступать и перерабатываться в электроэнергию порядка 700 млн куб.м иранского газа, импортируемого по газопроводу “Иран-Армения”.<sup>289</sup>

Тариф 110 долл. США за 1000 куб.м природного газа вскоре также претерпел изменения. В конце апреля 2008 г. Совет директоров ОАО “Газпром” одобрил стратегию, нацеленную на повышение цен на газ для стран СНГ и Балтии. Для Армении новая цена с 2009 г. должна была составить 165 долл. США за 1000 куб.м. В сентябре 2008 г. власти Армении и руководство ЗАО “АрмРосгазпром” пришли к соглашению, что тарифы на газ будут повышены с 1 апреля 2009 г. В 2009 г. базовый тариф на российский газ был повышен, однако не до 165, а до 154 долл. США.

Следующее повышение тарифов на российский природный газ состоялось спустя год – в 2010 г. Изначально новая цена должна была составить 200 долл. США, однако в октябре 2009 г. данное решение было пересмотрено. Согласно новой договоренности между руководством РА и ОАО “Газпром”, базовая цена на природный газ с апреля 2010 г. составила 180 долл. США за 1000 куб.м вместо запланированных ранее 200 долл. США. Следует отметить, что незадолго до принятия решения о снижении цены на газ в апреле 2009 г. в Москве состоялась встреча президентов РФ и РА - Дмитрия Медведева и Сержа Саргсяна, во время которой особый акцент был поставлен на вопросы сотрудничества в сфере энергетики. В частности, одной из ключевых тем состоявшейся встречи стал вопрос строительства в Армении нового блока АЭС. Как и в случае с приобретением комплекса “Раздан-5”, решение о строительстве нового атомного блока в Армении российской стороной и в целом сопутствующая данному решению риторика во многом

---

<sup>289</sup> Давтян В.С. Особенности формирования тарифов на поставляемый в Армению российский природный газ в условиях евразийской интеграции // *Вестник общественных наук НАН РА.* – 2017. – N2. - С. 240.

обусловили снижение тарифа до 180 долл. США. Данный тариф был заново пересмотрен уже в конце 2013 г., однако, в силу так называемых “газовых соглашений”, вырос всего на 9 долл. США вместо активно обсуждаемых 90 долл. США. В соответствии с условиями соглашения российский “Газпром” получил полный контроль над армянской газораспределительной компанией “АрмРосгазпром” (с целью покрытия накопившегося долга в 300 млн долл. США): до вступления соглашений в силу “Газпрому” принадлежало 80% акционерного капитала компании. Наряду с этим “газовые соглашения” прописывали также другое, не менее важное условие – контроль “Газпромом” всего импорта природного газа на территорию Армении вплоть до 2043 г.<sup>290</sup>

Тариф 189 долл. США был пересмотрен в 2015 г. с понижением на 13%, составив, таким образом, 165 долл. США за 1000 куб.м. Важно отметить, что последняя, весьма существенная скидка в политических и экспертных кругах напрямую связывается со вступлением Армении в ЕАЭС. И хотя, согласно официальным заявлениям компании “Газпром-Армения”, понижение никоим образом не скажется на внутриреспубликанских ценах на газ (как для рядовых потребителей, так и для крупных предприятий), тем не менее решение о 13%-ном понижении представляет собой своеобразный политический ресурс для проевразийско настроенного армянского истеблишмента в регулировании ряда вопросов социального и экономического характера: примененная скидка позволит армянским властям удерживать внутренние тарифы на прежнем уровне в течение достаточно долгого времени и тем самым сохранять некоторую политическую стабильность.

Очередным проявлением детерминирующего значения политической компоненты в тарифообразовании стало понижение тарифа со 189 долл. США до 165 долл. США в 2013 г., что стало

---

<sup>290</sup> Мониторинг Национального Собрания РА 5-го созыва. 3-й доклад: 09.09.2013-05.12.2013 / Фонды открытого общества, информационное НКО “Мандат”. – Ереван, 2013. – С. 23.



возможным после заявления президента Армении С. Саргсяна о намерении интегрироваться в ЕАЭС на правах полноправного члена. Аналогичным образом было воспринято также понижение тарифа до 150 долл. США в 2016 г. (без изменений в 2017-2018 гг.).

Итак, для Армении, обеспечивающей более 40% генерации на тепловых электростанциях, доступная цена на природный газ является важным предусловием для формирования конкурентоспособной энергетики. Хотя в настоящее время в республике проводятся работы по увеличению удельного веса солнечных станций в структуре генерации (согласно программе правительства 2019 г., удельный вес гелиоэнергетики должен к 2022 г. составить 10%, что является вполне реалистичным показателем), наряду с этим в Армении наблюдается также развитие тепловых газотурбинных электростанций, что в целом противоречит периодически звучащим заявлениям властей о диверсификации энергосистемы.

С учетом старта строительства нового блока Ереванской ТЭС в 2019 г. и инвестиций, которые вкладывает компания “Газпром Армения” в 5-й энергоблок Разданской ТЭС, можно констатировать, что в ближайшее десятилетие удельный вес тепловых электростанций в Армении вряд ли будет понижен. Следовательно, цена на импортируемый из России газ продолжит играть ключевую роль в формировании конкурентоспособной электроэнергетики Армении. При этом в связи с проводящимися между Москвой и Ереваном переговорами на предмет определения базовой модели долгосрочного ценообразования важно понимать, что с запуском общего рынка природного газа ЕАЭС в 2025 г. ни о каких базовых ценах речи быть не может, так как торги будут осуществляться на газовой бирже в соответствии с текущей рыночной конъюнктурой.

Как известно, 31 декабря 2018 г. Москва повысила цену на газ для Армении на 15 долл. США (новая цена составила 165 долл. США за 1000 куб.м). При этом тарифы на внутреннем рынке остались неизменными благодаря компенсации потерь за счет дочер-

него предприятия “Газпрома” – компании “Газпром Армения”. Впрочем, компания уже не раз заявляла, что не в состоянии далее сдерживать внутренние тарифы, в результате чего будет вынуждена пойти на такой непопулярный шаг, как сокращение коллектива<sup>291</sup>.

Располагая целым комплексом геополитических интересов на Южном Кавказе и, в частности, в Армении, России в процессе реализации евразийского проекта следует и дальше применять индивидуальный подход как к формированию тарифов на газ, так и к реализации своей энергетической политики в целом. Приведенный выше краткий анализ ценообразования демонстрирует эффективность и политическую целесообразность выбранных российским актором методов и мотивов.

Таким образом, тарифная политика России является ключевым инструментом проведения внешнеполитического курса; при изучении основных тенденций ее формирования можно провести комплексный анализ не только энергетической политики, но также геополитических интересов России, что прослеживается также при изучении армянского вектора ее внешней политики<sup>292</sup>.

## ВЫВОДЫ

- Определены следующие угрозы энергетической безопасности Армении: отсутствие необходимых средств для строительства нового блока Армянской АЭС; сбой в работах по продлению срока действующего блока; параллельный выход из строя электроэнергетических систем Армении и

---

<sup>291</sup> Энергетическая интеграция в Евразийском союзе: взгляд из Армении // [https://eurasia.expert/energeticheskaya-integratsiya-v-evraziyskom-soyuze-vzglyad-iz-armenii/?sphrase\\_id=16081](https://eurasia.expert/energeticheskaya-integratsiya-v-evraziyskom-soyuze-vzglyad-iz-armenii/?sphrase_id=16081)

<sup>292</sup> Давтян В.С. Особенности формирования тарифов на поставляемый в Армению российский природный газ в условиях евразийской интеграции // *Вестник общественных наук НАН РА.* – 2017. – №2. - С. 243-244.

Ирана и, как следствие, изоляция армянской энергосистемы; региональные политические противостояния, которые сопровождаются диверсионно-террористическими действиями в отношении объектов топливно-энергетической системы; конъюнктурные перестановки и резкое изменение (рост) цен на рынке топливно-энергетических ресурсов, а также препятствия, возникающие при транзите энергоресурсов и электроэнергии в странах-транзитерах вследствие политической нестабильности.

- Прорыв энергетической блокады является главным вызовом для экономики Армении. В связи с этим необходимо не только проводить активную политику, нацеленную на строительство новых инфраструктур, но также применять рыночные механизмы для обеспечения низкой себестоимости производимой электроэнергии. В этом контексте наличие атомного комплекса, вопреки требованиям ЕС по консервации Армянской АЭС, повышает стратегическую значимость страны и создает дополнительные механизмы обеспечения безопасности при наличии внешних угроз, чем определяется также геополитическая значимость Армянской АЭС. Наряду с этим Армении необходима диверсификация импорта энергоресурсов, прежде всего, посредством непрерывной активизации энергодиалога с Ираном, в том числе путем реализации своповых схем транзита (Иран-Армения-Грузия).
- Начавшийся в конце 1990-х годов процесс передачи в управление российских компаний ряда крупных энергетических объектов РА позволил значительно повысить уровень энергетической безопасности Армении. Передача российским бизнес-структурам ключевых энергетических инфраструктур была, прежде всего, обусловлена необходимостью привлечения инвестиций для повышения уровня энергетической безопасности страны, находящейся в со-

стоянии глубокого экономического кризиса. Наряду с этим важно отметить, что тарифная политика, осуществляемая российским «Газпромом» в отношении Армении, является своего рода индикатором геополитического целеполагания России.

## **ГЛАВА 4. ДИВЕРСИФИКАЦИЯ ЭНЕРГОСИСТЕМЫ КАК НЕОБХОДИМОЕ УСЛОВИЕ ИНТЕГРАЦИИ АРМЕНИИ ВО ВНЕШНИЕ РЫНКИ**

Как было показано в Главе 1, одним из базовых условий повышения уровня энергетической безопасности государства является диверсификация энергосистемы, предполагающая как поиск новых источников получения энергии, так и формирование новых альтернативных маршрутов ее поставок (как в импортном, так и в экспортном сообщении). При этом полноценная диверсификация энергосистемы позволяет государству не только обезопасить себя от возможных аварий и сбоев в энергосистеме, таким образом, решая вопрос технической безопасности, но также создает условия для снижения уровня чувствительности к внешнеполитическим колебаниям. Конечно, в современном мире практически невозможно представить абсолютно независимую энергосистему, действующую в условиях полной автаркии, однако с учетом геополитической значимости энергоресурсов можно утверждать, что диверсификация позволяет несколько повысить уровень энергетической независимости государства, что неизбежно приводит к повышению его геополитического статуса.

Для Армении непрерывная диверсификация решает сразу две важные задачи. Во-первых, она создает условия для понижения себестоимости производимой в стране электроэнергии, что, как уже было выявлено, является одним из главных вызовов энергетической безопасности Армении. Не вызывает сомнений, что понижение себестоимости электроэнергии позволит проводить более гибкую тарифную политику в отношении как населения, так и бизнес-субъектов и стимулировать тем самым экономическое развитие. Во-вторых, низкая себестоимость может создать дополнительные условия для полноценного использования электроэнерге-

тического коридора “Север-Юг” и, в целом, выхода армянской электроэнергии на внешние рынки.

Для раскрытия диверсификационных возможностей армянской энергосистемы обратимся к особенностям развития гидроэнергетики и возобновляемой энергетики, а также рассмотрим некоторые вопросы изучения углеводородного потенциала республики и использования энергетического потенциала Республики Арцах в плане поставок низкой по себестоимости арцахской электроэнергии и импорта угля для эксплуатации тепловых электростанций.

#### **4.1. Гидроэнергетика Армении как гарант защиты от энергетических кризисов**

Для Армении применение водных ресурсов является одним из ключевых условий полноценного функционирования и дальнейшего развития энергосистемы страны. Исходя из этого, в советское время со стороны государства уделялось большое внимание проектам, осуществляемым в сфере гидроэнергетики. В наши дни не меньший интерес вызывают вопросы, связанные с развитием отрасли. Более того, если в советский период функция развития гидроэнергетического сектора принадлежала исключительно государству, то сейчас в его становлении и развитии значительна также роль частного бизнеса. Учитывая необходимость налаживания государственно-частного партнерства в такой стратегической, системообразующей сфере, как энергетика, участие частного сектора, по нашему мнению, является одним из главных условий полноценного развития гидроэнергетической отрасли страны. Примечательно, что в Республике Армения существует гибкая законодательная база, позволяющая обеспечить здоровое функционирование отрасли (преимущественно в области строительства и эксплуатации малых ГЭС) с вовлечением в нее частного капитала, а

также усовершенствованием форм государственного контроля и регулирования.

Проектирование и строительство гидроэнергетических объектов в республике началось в 1920-х годах. В мае 1923 г. правительством Армении было принято постановление о строительстве Ереванской ГЭС-1. Архитектурно-строительная часть здания ГЭС была спроектирована архитектором А. Таманяном. В 1920-30-х годах были построены Ереванская ГЭС-1, Гюмрийская ГЭС и Ереванская ГЭС-2<sup>293</sup>.

Реки Армении относятся к бассейну Каспийского моря, и все они являются притоками р. Кура. Особняком стоят лишь реки, стекающие в оз. Севан с окаймляющих его склонов. 73,5% территории Армении относятся к бассейну р. Аракс. В Армении насчитывается свыше 200 рек и речек протяженностью 10 и более километров каждая. Наибольшим энергетическим потенциалом обладают река Раздан, вытекающая из озера Севан, а также реки Воротан, Аракс и Дебед. Потенциальные гидроэнергоресурсы Армении определены величиной 21,8 млрд кВт.ч, в том числе крупных и средних рек – 18,6 млрд кВт.ч, малых рек – 3,2 млрд кВт.ч<sup>294</sup>. Согласно расчетам, такую выработку можно получить при использовании двух существующих комплексов ГЭС - Севан-Разданского и Воротанского, а также при запуске четырех новых ГЭС. Отметим также, что согласно проекту “Схема развития малой гидроэнергетики”, разработанному Министерством энергетики и природных ресурсов РА, планируется строительство 325 малых ГЭС общей мощностью 257 МВт и среднегодовой выработкой в 770 млн кВт.ч<sup>295</sup>.

Гидроэлектростанции обеспечивают чуть более 20% генерации в республике. Согласно данным, сегодня в Армении использу-

---

<sup>293</sup> 100 лет энергетике Армении / Под ред. Л.В. Егизаряна и др. – Ереван: Изд-во “Медиа – Модель”, 2003. – С. 78.

<sup>294</sup> Там же.

<sup>295</sup> Схема развития малых ГЭС: Решение N3 Правительства РА от 22 января 2009 г.

ется лишь 60% имеющихся гидроресурсов. Следовательно, принимая во внимание этот факт, а также высокий коэффициент полезного действия (КПД) гидроэлектростанций, можно констатировать, что для дальнейшего развития гидроэнергетики открываются большие возможности. Согласно расчетам, использование гидроэнергетического потенциала может обеспечить более 50% существующей в стране потребности в электроэнергии, что защитит Армению от энергетических кризисов, обеспечит развитие экономики, укрепит политическое положение государства, тем более, если учесть, что электроэнергия, вырабатываемая на ГЭС, самая дешевая<sup>296</sup>.

Не имея достаточно финансовых средств, а также сформировавшейся инфраструктуры для полноценной реализации гидроэнергетических проектов, армянская сторона вынуждена обращаться к иностранным инвесторам. Так, в настоящее время РАО «ЕЭС России» владеет в Армении Севан-Разданским каскадом ГЭС, переданным в собственность России в счет погашения долга (40 млн долл.США) за поставленное для Армянской АЭС ядерное топливо.

Как известно, в 2003 г. холдингом РАО «ЕЭС России» было создано ЗАО «Международная энергетическая корпорация» для управления Севано-Разданским каскадом ГЭС. Указанное акционерное общество в 2006 г. заявило о том, что в рамках своей инвестиционной программы на 2006-2009 гг. оно намерено инвестировать в армянскую гидроэнергетику 9,954 млрд драм (27 млн долл. США). Согласно решению Комиссии по регулированию общественных услуг (КРОУ) Армении, указанная сумма была распределена следующим образом:

- на модернизацию Ереванской ГЭС – 8,1 млрд драм;
- на проведение работ на «Ангел ГЭС» - 248,2 млн драм;
- в инфраструктуру «Арзни-ГЭС» - 158 млн драм;

---

<sup>296</sup> Давтян В.С. Энергетические проблемы Армении // Сборник статей «Постсоветские государства: 25 лет независимого развития». – М.: ИМЭМО РАН, 2017. – Т.2. – С. 38.



- на замену 110 кВт ячеек на “Канакерской ГЭС” - 250 млн драм;
- на замену компрессора на “Разданской ГЭС” - 825 млн драм;
- на осуществление реабилитационных работ на “Севанской ГЭС”- 235 млн драм;
- другие направления – 131 млн драм<sup>297</sup>.

Несмотря на некоторую монополизированность армянского энергетического рынка, правительством Армении все же делаются попытки диверсификации своей энергетической политики путем привлечения на внутренний рынок других иностранных компаний. Таковыми преимущественно являются иранские компании<sup>298</sup>.

4 октября 2007 г. парламент РА ратифицировал Армяно-Иранское межправительственное соглашение о сотрудничестве по строительству и эксплуатации на реке Аракс гидроэлектростанций. Данное соглашение было подписано 19 марта 2007 г. в городе Мегри в рамках встречи президентов Роберта Кочаряна и Махмуда Ахмадинежада. Согласно договору, было намечено строительство двух ГЭС на приграничной реке Аракс: одну - на территории Армении, вторую – на территории Ирана. Поскольку река Аракс является приграничной, то все вопросы, касающиеся разработки, строительства и передвижения, должны будут решаться совместными усилиями двух государств<sup>299</sup>.

Проект Мегринской ГЭС далеко не нов. Еще в 1977 г. по схеме, составленной “Бакгидропроектом”, посредством использования р. Аракс на пограничном участке реки между Армянской ССР

---

<sup>297</sup> В Севано-Разданский каскад ГЭС будет инвестировано \$30 млн // <http://www.regnum.ru/news/economy/954178.html>

<sup>298</sup> Давтян В.С. Гидроэнергетика Армении как гарант защиты государства от энергетических кризисов // *Вестник Инженерной академии Армении*. - 2014. – Т. 11, N 3. - С. 252.

<sup>299</sup> Иранские компании построят Мегринскую ГЭС в Армении // [http://www.iran.ru/news/economics/56787/Iranskie\\_kompanii\\_postroyat\\_Megrinskuyu\\_GES\\_v\\_Armenii\\_stoimost\\_stroitelstva\\_sostavit\\_okolo\\_240 mln\\_doll](http://www.iran.ru/news/economics/56787/Iranskie_kompanii_postroyat_Megrinskuyu_GES_v_Armenii_stoimost_stroitelstva_sostavit_okolo_240 mln_doll)

и Ираном были предусмотрены две ГЭС: Мегринская - на левом армянском берегу и Ужтубинская – на иранском берегу с одинаковыми напорами примерно по 100 м. Согласно схеме, на каждой из указанных ГЭС должен быть отработан весь сток реки с предоставлением возможности строительства Мегринской ГЭС Советскому Союзу, Ужтубинской ГЭС – Ирану. Планировалось, что установленная мощность Мегринской ГЭС может быть определена в 300-400 тыс. кВт, годовая выработка – 745 млн кВт.ч. ГЭС должна была обрабатывать в основном сток, выпущенный из вышележащего Нахичеванского водохранилища для ирригации нижележащей Мильской степи, а также энергетические расходы Араксинской ГЭС, построенной при плотине указанного водохранилища. Описанный режим Мегринской ГЭС удачно сочетается с перспективами развития армянской энергосистемы. По материалам структуры перспективного электропотребления Армянской ССР за 1985 г., ирригационные насосные станции требовали значительного количества сезонной, в основном, летней электроэнергии. Источником для покрытия этой потребности рассматривалась Мегринская ГЭС, имеющая режим выработки электроэнергии, соответствующий потребностям насосных станций. Кроме того, ожидалось, что зимние мощности ГЭС при наличии бассейна суточного регулирования окажут большую помощь в покрытии пика графика нагрузки энергосистемы. Перечислим основные показатели, заложенные в проект в 1977 г.<sup>300</sup>:

- установленная мощность – 350 МВт;
- среднемноголетняя выработка – 745 млн кВт. ч;
- расчетный напор ГЭС – 108 м;
- напор на плотине – 7,4 м;
- длина туннеля – 15,6 км;
- длина канала - 3,5 км;
- капиталовложения – около 95 млн руб.

---

<sup>300</sup> НАА, Ф. 1599, оп. 3, д. 68, л. 4-5.

Интерес к проекту в наши дни вовсе не является чем-то из ряда вон выходящим, особенно принимая во внимание тот факт, что в рамках проекта Иран и Армения заявляют о намерениях строительства двух самых мощных ГЭС на Южном Кавказе: с армянской стороны ГЭС будет располагаться в Мегри, с иранской - в Карачиларе. При этом строительство будет осуществляться параллельно, что позволит оптимизировать расходы примерно на 15%. Каждая из станций будет ежегодно вырабатывать по 793 млн кВт.ч электроэнергии. Расчетная мощность Мегринской ГЭС составит 130 МВт. Строительство ГЭС, которое продлится пять лет, оценивается в 323 млн долл. США. Данную сумму в качестве кредита предоставит иранская инвестиционная компания. За кредит Армения будет расплачиваться электроэнергией, вырабатываемой на ГЭС<sup>301</sup>.

Таким образом, вопреки сложившимся геополитическим реалиям в регионе, а именно – набирающим все большие обороты антииранским настроениям на международной арене, Армения тем не менее заинтересована в реализации ранее обговоренного крупного международного проекта.

Последнее, безусловно, представляется более чем логичным с точки зрения как экономического интереса, так и демонстрации своей внешнеполитической стабильности в стремительно меняющейся конфигурации сил в регионе. И хотя все чаще звучат мнения о наличии в данном вопросе российского фактора, сводящиеся к тому, что демонстративная активизация армяно-иранского сотрудничества является ничем иным, как частью геополитического сценария России с целью создания противовеса западным настроениям в регионе (нередко проводятся параллели с инициативой РФ по строительству газопровода Иран-Пакистан), думается, что есть более прагматичное и объективное объяснение рассмат-

---

<sup>301</sup> Давтян В.С. Энергетические проблемы Армении // Сборник статей “Постсоветские государства: 25 лет независимого развития” / ИМЭМО РАН.- 2017. - Т.2. - С. 39 // [https://www.imemo.ru/files/File/ru/publ/2017/2017\\_005\\_2.pdf](https://www.imemo.ru/files/File/ru/publ/2017/2017_005_2.pdf)

риваемому нами явлению. А именно - вся северная часть Ирана, к которой примыкает Армения, испытывает дефицит электроэнергии. Инвестируя в проект более 300 млн долл. США, Иран тем самым в первую очередь решает вопрос энергобезопасности своих северных провинций. Остается надеяться, что подобными прагматичными соображениями будут руководствоваться и азербайджанские специалисты, ставящие под сомнение стратегическое значение строительства Мегринской ГЭС, ссылаясь на такие насущные для Ирана проблемы, как ограниченность медицинских принадлежностей, финансовая нехватка и пр.

Очевидно, что запуск Мегринской ГЭС может стать очередным шагом, направленным на диверсификацию энергосистемы Республики Армения и укрепление ее энергетической безопасности. Более того, успешный запуск ГЭС может придать Армении статус государства, интегрированного в региональные энергетические проекты, что является важной предпосылкой для формирования собственной энергетической дипломатии.

В рамках программы правительства, помимо Мегринской ГЭС, в Армении планируется ввести в эксплуатацию также ряд крупных ГЭС. В частности, речь идет о Лориберской ГЭС с выработкой электроэнергии 200 млн кВт.ч в год. Проект оценивается в 80 млн евро, и его планируется реализовать за счет государственных кредитов. Также путем привлечения частного капитала намечено ввести в эксплуатацию Шнохскую ГЭС с выработкой 300-440 млн кВт.ч электроэнергии. Строительство Шнохской ГЭС, согласно Программе, оценивается в 100-140 млн долл. США. В настоящее время возведением этой ГЭС занимается холдинг “Ташир”, взявший на себя соответствующие инвестиционные обязательства в рамках “Клуба инвесторов”, инициированного премьер-министром Армении К. Карапетяном.

Наряду с этим Программой предусмотрено переоснащение Воротанского каскада ГЭС (405,4 МВт), приобретенного в 2013 г. американской компанией Contour Global. Отметим, что инвести-

ционная программа каскада является самой крупной в истории американского бизнеса в Армении и оценивается в 180 млн долл.США<sup>302</sup>. При этом особое внимание привлекает тот факт, что указанная компания владеет рядом активов в оффшорных зонах, преимущественно в сфере ветровой и солнечной энергетики.

Таким образом, осуществление вышеописанных проектов приведет к следующим целевым результатам:

- формирование конкретных программ развития гидроэнергетического комплекса для привлечения потенциальных инвесторов;
- создание условий для представления инвестиционных проектов ряду организаций-доноров, а также структурам, выделяющим льготные кредиты.

Полноценная реализация Программы развития гидроэнергетической отрасли Республики Армения также позволит достигнуть следующих национальных стратегических целей:

- создание дополнительных мощностей в 570 МВт для производства электроэнергии;
- увеличение годового производства электроэнергии путем использования собственных возобновляемых источников энергии;
- повышение надежности электроэнергетической системы;
- существенное понижение зависимости Республики Армения от импортируемого углеводородного топлива;
- значительное сокращение выбросов в атмосферу парниковых газов, образующихся вследствие сжигания углеводородного топлива<sup>303</sup>.

---

<sup>302</sup> Стратегическая программа развития гидроэнергетической отрасли Армении: Приложение к решению Правительства РА N35 от 8 сентября 2011 г.

<sup>303</sup> Давтян В.С. Гидроэнергетика Армении как гарант защиты государства от энергетических кризисов // *Вестник Инженерной академии Армении*. - 2014. – Т. 11, N 3. - С. 253.

Очевидно, что на нынешнем этапе для Армении ввиду экономической рентабельности и обеспечения энергетической безопасности и независимости необходимо создание условий для полноценного развития гидроэнергетической системы.

#### **4.2. Развитие возобновляемой энергетики Армении: диверсификация и риски**

Развитие возобновляемой энергетики как одного из наиболее перспективных и прагматичных направлений обеспечения энергетической безопасности на локальном и мировом уровнях является вместе с тем важным шагом на пути к демократизации и гуманизации современной энергетической системы мира. Как известно, за последние 100 лет была израсходована большая часть ископаемого топлива, накопленная в земных недрах в течение миллионов лет. Более того, среднее количество выработанной энергии, начиная со второй половины XX в., неравномерно распределено между жителями разных стран. Так, например, средний объем производимой энергии, употребляемой среднестатистическим жителем США, примерно в 100 раз превышает объем энергии, используемой жителями Африки и Южной Азии. Важно также отметить активную борьбу, проводимую ключевыми политическими акторами за энергоресурсы. Эта борьба ведется, как известно, преимущественно за так называемые традиционные энергоносители. Однако, судя по статистическим данным, в ближайшем будущем данный процесс затронет, очевидно, и водные ресурсы. В некоторых регионах эта борьба перерастает в продолжительные международные и гражданские войны и даже провоцирует на реализацию массовых чисток местного населения, зачастую имеющих все характеристики геноцида. Следует также отметить, что рост спроса на ископаемые энергоресурсы в мире способствует их применению в качестве механизмов политического давления или торга, что с учетом

динамики изменений и трансформаций в современных мировых политических процессах приводит в конечном счете к дестабилизации цен на мировых энергетических рынках.

Все эти факторы, несомненно, диктуют различным странам, независимо от степени их экономического, социального и технологического развития, необходимость активизации использования возобновляемых источников энергии как гаранта энергетической независимости. Имеются все основания полагать, что стремление к автономизации собственной энергосистемы и к максимизации уровня ее самодостаточности есть неизбежный процесс, который рано или поздно затронет большинство государств, солидарных в мнении о том, что энергетическая безопасность и энергетическая независимость – ключевые взаимообуславливаемые компоненты стабильного будущего. При этом указанный процесс будет иметь особую актуальность не только для стран, не располагающих углеводородными запасами, но также и для стран-производителей нефти и газа ввиду того, что традиционные рынки энергетики с возрастающей активностью демонстрируют высокую чувствительность к политическим процессам и периодически оказываются в состоянии кризиса.

Как отмечает А.Г. Олейнов, прогнозируемые международными экспертами сценарии развития ситуации в мировом ТЭК не являются неизбежными. Так, высокие цены на нефть он считает возможным фактором, который может повлиять на снижение спроса на энергетическом рынке и, соответственно, будет стимулировать развитие “альтернативных” источников и энергосберегающих технологий<sup>304</sup>.

Говоря о возобновляемой энергетике Армении, следует в основном рассмотреть следующие отрасли: малая гидроэнергетика, солнечная, ветровая, геотермальная и биоэнергетика.

---

<sup>304</sup> Олейнов А.Г. Топливо-энергетический комплекс мира: Учебно-справочное пособие. – М.: Навона, 2008. – С. 21.

**4.2.1. Малая гидроэнергетика.** Гидроэнергетика обеспечивает порядка 20% выработки электроэнергии в Армении, при этом существенная часть генерации в данном сегменте обеспечивается на малых гидроэлектростанциях: 184 ГЭС производят около 365 МВт. Перечислим некоторые важные преимущества малых ГЭС:

1. Выработанная на малых ГЭС электроэнергия является весьма низкой по стоимости. При нормальной работе они в состоянии обеспечить себестоимость выработанной электроэнергии до 70% от тарифа. Согласно расчетам, малые ГЭС окупаются примерно за 4-5 лет, что может быть привлекательным для частных предпринимателей.
2. Стоимость строительства малых ГЭС с установленной мощностью до 150 кВт обходится приблизительно в 120-150 тыс.долл.США.
3. Малые ГЭС экологически сравнительно чисты, не наносят вред окружающей среде.

Несмотря на это, в Армении сегодня представляется весьма сложным строительство новых малых ГЭС из-за отсутствия необходимых инвестиций. Проблема, как нам кажется, заключается в следующем: хотя в настоящее время и имеются финансовые институты и банки, которые сотрудничают с гидроэнергетическим сектором Армении (к примеру, Фонд развития возобновляемых источников и энергоснабжения РА, KfW и др.), тем не менее кредиты под строительство и реабилитацию малых ГЭС продолжают выделяться с большими затруднениями. Под выделение кредитов аналогичным организациям нужен обязательный залог, которого у большинства строителей малых ГЭС, как правило, не бывает ввиду отсутствия крупной собственности или другого ликвидного имущества<sup>305</sup>.

---

<sup>305</sup> Давтян В.С. Развитие малых ГЭС в Армении как важное условие достижения энергетической независимости // *Вестник Инженерной академии Армении: Юбилейный выпуск.* - 2012. – С. 53.



Другая проблема развития малой гидроэнергетики заключается в государственной политике управления водными ресурсами страны. Так, в ноябре 2018 г. генпрокуратура Армении сообщила о выявленных нарушениях на 150 малых ГЭС, на многих из которых необходимые водомеры. Безусловно, среди малых ГЭС немало таких, которые действительно не располагают водомерами. Однако для комплексного подхода важно провести оценку потерь также в системе водоснабжения, а не списывать 95% потерь на малую гидроэнергетику. При этом в законодательстве пока что не зафиксировано, кто должен установить эти приборы – государство или хозяйствующий субъект.

В условиях либерализации электроэнергетического рынка важно не дискриминировать тот или иной сектор энергетики, а создавать для всех равные условия. Для этого, прежде всего, необходимо сформировать хотя бы среднесрочную стратегию развития отрасли с определением энергобаланса республики и того, какой должна быть доля малой гидроэнергетики в этом балансе. Более того, считаем необходимым вернуться к утвержденной в 2008 г. схеме развития малых ГЭС, по которой не предусматривалось возведение гидроэлектростанций на специально охраняемых территориях, например, на реках севанского бассейна. Имплементация этой схемы позволит, во-первых, понизить экологические риски генерации и, во-вторых, определить механизмы контроля над использованием вод в малой гидроэнергетике<sup>306</sup>.

**4.2.2. Солнечная энергетика.** В советское время работы в области солнечной энергетики начались в 50-е годы прошлого века и изначально носили сугубо научно-исследовательский характер. Число солнечных часов Армении достигает 2300-2500: не случайно Армению называют солнечной. В области применения солнечной энергии Армения обладает большими преимуществами: из-за

---

<sup>306</sup> “Массированное наступление” властей Армении на малые ГЭС: эксперты бьют тревогу // <https://ru.armeniasputnik.am/economy/20181122/15813864/massirovannoe-nastuplenie-vlastej-armenii-na-malve-gehs-ehksperty-byut-trevogu.html>

близкого расположения к тропической зоне на значительной части территории страны наличествуют благоприятные природно-климатические условия, позволяющие широко использовать солнечную энергию. Так, среднегодовая величина солнечной энергии в Армении на 1 кв.м горизонтальной поверхности составляет 1720 кВт.ч/кв.м, в то время как в Европе данный показатель составляет всего 1000 кВт.ч/кв.м. В теплый период длительность солнечного сияния в Армении составляет 85% от годовой, в среднем же – она доходит до 60%<sup>307</sup>. Это достаточно серьезные показатели, которые позволяют нам смело говорить о наличии всех базовых предпосылок для полноценного развития отрасли.

В настоящее время правительством Армении реализуется комплексная программа, нацеленная на развитие солнечной энергетики. Только в течение 2017 г. в Армении были возведены три солнечных электростанции (СЭС) мощностью до 1 МВт каждая. Главный же проект, разработанный в рамках программы, - это солнечная электростанция “Масрик” мощностью 55 МВт. В целом, согласно программе правительства РА от 2019 г., удельный вес солнечной энергетики в общей структуре генерации должен к 2022 г. составить 10%<sup>308</sup>.

В связи с активизацией отрасли в Армении начали появляться компании, производящие солнечные фотоэлектрические батареи. При этом уже в 1990-ые годы в лаборатории “Гелиотехника” при Национальном политехническом университете Армении велись работы по разработке фотоэлектрических модулей и их установке, которые в основном носят экспериментальный характер. Благодаря деятельности лаборатории, сегодня солнечные станции установлены в г. Ереване на куполе церкви Св. Саркис (1995), а также на крышах кинотеатра “Айреник” (1997) и Американского университета Армении (2003). Отметим, что в Армении первая фотоэлек-

---

<sup>307</sup> 100 лет энергетике Армении / Под ред. Л.В. Егиазаряна и др. – Ереван: Изд-во “Медиа – Модель”, 2003. – С. 162.

<sup>308</sup> Программа правительства РА, 8 февраля 2019 г. // <https://www.gov.am/files/docs/3133.pdf>

трическая установка пиковой мощностью 7,5 кВт была установлена в 1990 году компанией ВР (Великобритания) для школы им. Байрона<sup>309</sup>.

Важной составляющей развития солнечной энергетики является производство солнечных водонагревательных установок (СВН). В результате осуществления двухгодичной программы ArmNedSun (2000-2001) на средства гранта правительства Нидерландов было установлено 15 демонстрационных солнечных водонагревателей (СВН) и создано совместное армяно-нидерландское предприятие "SunEnergy" по производству СВН<sup>310</sup>.

Говоря о солнечной энергетике Армении, нельзя обойти стороной проект солнечной электростанции академика Париса Геруни "Арев", разработанный еще в начале 1990-ых годов. Согласно проекту, на СЭС используется лишь одно неподвижное зеркало, что в 20 раз удешевляет стоимость станции. Кроме того, солнечные лучи нагревают не котел-теплообменник, вырабатывая пар, а воздух, который, в свою очередь, вращает воздушную турбину. За счет этого КПД станции возрастает до рекордных в мировой практике показателей. Несмотря на заинтересованность ряда международных структур, в том числе Евросоюза, проект, тем не менее, так и не был осуществлен ввиду отсутствия финансовых вложений.

В Армении начало коммерциализации солнечной энергетики выпадает на 2016 г., когда КРОУ выделила 10 МВт мощностей на СЭС с ограничением мощности отдельной станции до 1 МВт. Однако уже к концу 2020 г. планируется завершить строительство "Масрик-1" (55 МВт), в результате чего суммарная мощность солнечной энергетики в Армении должна составить порядка 165 МВт, что свидетельствует о достаточно высоких темпах развития отрасли.

---

<sup>309</sup> Паносян Ж., Марухян В. Новые технологические разработки для производства эффективных и конкурентоспособных солнечных электростанций // Первый конгресс возобновляемой энергетики. – Ереван, 2003. – С. 96.

<sup>310</sup> 100 лет энергетике Армении / Под ред. Л.В. Егiazаряна и др. – Ереван: Изд-во "Медиа – Модель", 2003. – С. 164.

ли (в настоящее время СЭС построены в Гегаркунике, Талине, Вайоц Дзоре, Цахкадзоре)<sup>311</sup>.

**4.2.3. Ветровая энергетика.** Сооружение ветровых электростанций (ВЭС) по сравнению с солнечными технологически затратно не только в Армении, но и во всем мире. Согласно имеющимся оценкам, на территории Армении стоимость одной ВЭС при мощности 1 кВт составляет примерно 1000-1300 долл. США. Для доведения же суммарной мощности до 100 МВт к 2020 г. требуется 100-130 млн долл. США инвестиций. В целом же потенциал ветровой энергии составляет 5000 МВт. Особенно выделяются такие местности страны, как Пушкинский, Карахачинский, Семеновский, Зодский, Сисианский перевалы, а также Чаренцаванский район. Следует отметить, что у армянских энергетиков уже имеется определенный опыт в сооружении ВЭС. В 2005 г. первая в Армении ВЭС общей мощностью 2,6 МВт была сдана в эксплуатацию. Ветростанция была построена на средства гранта правительства Ирана в размере 3,5 млн долл. США. Станция размещена на Пушкинском перевале в Лорийском марзе на высоте 2060 м над уровнем моря. Она оснащена четырьмя ветряными турбинами, средняя ежегодная выработка электроэнергии оценивается в 5 млн кВт.ч, а срок ее эксплуатации – примерно 20 лет. Следует особо подчеркнуть, что ВЭС, установленная на Пушкинском перевале, является первой на территории всего Закавказья<sup>312</sup>.

Другим важным проектом в сфере армянской ветровой энергетики является “Зод-Винд” – ВЭС, установленная в Гегаркуникской области в 2018 г. Мощность станции составляет 20 МВт.

Вместе с тем главная проблема развития ветровой энергетики в Армении сводится к тарифной составляющей. В отличие от солнечных станций, ценообразование на ВЭС преимущественно зави-

---

<sup>311</sup> **Դավթյան Վ., Թևոսյան Հ.** Հայաստանի էներգետիկ քաղաքականության զարգացման միտումները . – Երևան, “Շոնրադ Ադենաուեր” հիմնադրամ, 2019. – էջ 87-88:

<sup>312</sup> **Олабашян В., Хачатрян С.** Возобновляемая энергетика в Республике Армения // *21-й век: Информационно-аналитический журнал*. – Ереван, 2007. – 2(6). – С. 152.

сит от грузоперевозочной составляющей и строительных работ. До 2018 г. для ВЭС был установлен тариф 42,6 драмов РА. Однако в ноябре 2018 г. был установлен новый тариф в 23,8 драмов РА, при этом мощность строящихся станций не должна превышать 30 МВт<sup>313</sup>.

**4.2.4. Биоэнергетика.** Что касается проблем и перспектив развития биоэнергетики в Армении, то сегодня в республике процесс получения энергии из биогаза находится на начальном этапе своего развития. Согласно программе USAID, разработанной в 2007 г., потенциал биогаза в Армении на 2006-2020 гг. оценен следующим образом: при 34,17 млн долл. США инвестиций можно ежегодно обеспечивать 38,34 млн кубометров биогаза, что позволит предотвратить выбросы метана в атмосферу. Последнее приобретает особую актуальность в связи с тем, что метан оказывает влияние на парниковый эффект значительно больше, чем углекислый газ: он находится в атмосфере 12 лет. В свою очередь, “захват” метана рассматривается сегодня как один из лучших краткосрочных способов предотвращения глобального потепления. Армения обладает значительными запасами геотермальной энергии и возможностями выработки электроэнергии и тепла. По мнению специалистов, выработка электроэнергии 150-200 МВт считается вполне реальной, а ее использование для теплоснабжения - перспективным. Геологические изыскания в центральной вулканической зоне позволили обнаружить перспективные геотермальные и минеральные месторождения (Джермахпюр, Сисиан и др.). Одна из первых установок по производству биогаза из навоза сельскохозяйственных животных в комбинации с солнечной водонагревательной системой в Армении была создана в 1998 г. на небольшой ферме по разведению крупного рогатого скота в Апаране (РА) при поддержке экспертного центра "VISTAA". Аналогичные установ-

---

<sup>313</sup> Ղապլոյան Վ., Թևոսյան Հ. Հայաստանի էներգետիկ քաղաքականության զարգացման միտումները . – Երևան, “Կոնրադ Ադենաուեր” հիմնադրամ, 2019. – էջ 97-98.

ки, но без солнечных коллекторов, были смонтированы также в Егварде и в селе Баграмян<sup>314</sup>.

Крупнейшая биогазовая установка, созданная в Армении, находится на Лусакертской птицефабрике. Газ здесь преимущественно используется для удовлетворения нужд птицефабрики. Отработанные отходы высушиваются на открытых площадках. Отметим, что высушенная порошкообразная масса, в свою очередь, является отлично сбалансированным удобрением. В перспективе намечается осуществить газоснабжение близлежащего населенного пункта. Заметим, что с вводом в эксплуатацию данной биогазовой установки экологическая обстановка в регионе значительно улучшилась.

Однако основным коммерческим проектом по получению энергии из биогаза можно считать программу оценки потенциала биогаза на Нубарашенской городской свалке и создания соответствующих станций. В 2001 г. японская компания "Шамидзу" совместно с правительством РА и мэрией г. Еревана приступила к работе над рядом проектов по схеме CDM (Clean Development Mechanism – Механизм чистого развития). Один из них – проект по получению метана из Нубарашенской свалки и его дальнейшему использованию в качестве энергоносителя. Согласно документу, разработанному UNDP и UNFCCC в 2007 г., установлен 16-летний срок погашения целевого кредита. На данный момент к реализации программы привлечены три японские компании: "Шамидзу", "Хокайдо Электрик Пауер" и "Мицуи". В данную программу было инвестировано порядка 8 млн долларов США<sup>315</sup>.

**4.2.5. Геотермальная энергетика.** Обращаясь к перспективам развития геотермальной энергетике, следует отметить, что в 2009 г. Всемирным банком была выделена сумма в размере 1,5 млн долл. США на изучение потенциала развития геотермальной энер-

---

<sup>314</sup> Одабашян В., Хачатрян С. Возобновляемая энергетика в Республике Армения // 21-й век: Информационно-аналитический журнал. – Ереван, 2007. – 2(6). – С. 150.

<sup>315</sup> Там же. – С. 151.

гетики в Армении. Было выявлено, что в республике имеются перспективные участки для строительства геотермальных электростанций. В настоящее время, по мнению специалистов, выработка электроэнергии в 200 МВт считается в Армении вполне реальной, а ее использование для теплоснабжения - перспективным. Геологические изыскания в центральной вулканической зоне позволили обнаружить перспективные геотермальные и минеральные месторождения (Джермахпюр, Сисиан и др.).

Потенциал Джермахпюрского источника составляет 25-30 МВт мощности и 195 млн кВт.ч выработки электроэнергии. Это довольно перспективный показатель, поскольку геотермальные ресурсы, по сравнению со всеми остальными ресурсами возобновляемой энергетики, могут использоваться в течение довольно длительного времени, независимо от сезонных факторов<sup>316</sup>. Также в рамках финансирования РА и Международного Банка Реконструкции и Развития (8 млн долл. США) уже завершены геологические и геофизические исследования на геотермальных площадках “Гридзор” и “Каркар”.

**4.2.6. Законодательное регулирование отрасли и дипломатическая риторика США.** Одной из наиболее важных предпосылок для развития возобновляемой энергетики Армении является наличие соответствующей нормативно-законодательной базы. Главным законодательным актом, регулирующим указанную отрасль, является принятый в 2004 г. “Закон об энергосбережении и возобновляемой энергетике”. “Закон” определяет принципы осуществления энергосбережения и государственной политики развития возобновляемой энергетики, а также механизмов их выполнения, направленные на:

- укрепление экономической и энергетической независимости РА;

---

<sup>316</sup> 100 лет энергетике Армении / Под ред. Л.В. Егназаряна и др. – Ереван: Изд-во “Медиа – Модель”, 2003. – С. 166.

- повышение степени экономической и энергетической безопасности РА, надежности энергосистемы;
- создание новых производств и организацию услуг, стимулирующих энергосбережение и развитие возобновляемой энергетики;
- уменьшение техногенного воздействия на окружающую среду, здоровье человека<sup>317</sup>.

Одной из наиболее важных законодательных инициатив, нацеленных на системное развитие возобновляемой энергетики в Армении, стало внесение в вышеуказанный “Закон об энергосбережении и возобновляемой энергетике” изменений и дополнений (март 2016 г.). Согласно новой редакции “Закона”, любое физическое или юридическое лицо может установить (в том числе на крыше собственного дома) солнечные панели, производить электроэнергию и продавать ее электрическим сетям. Данный вид деятельности освобождается от всех видов налогов, а установление солнечных станций мощностью до 150 кВт освобождает от требования наличия лицензии. Более того, если физическое или юридическое лицо будет больше потреблять, нежели генерировать электроэнергию, то дальнейшая оплата должна осуществляться в соответствующем размере, согласно действующему тарифу. Для регулирования этого процесса и обеспечения его прозрачности, в частности, предлагается применение так называемых реверсивных счетчиков.

Согласно официальному заявлению Министерства энергетики и природных ресурсов РА, сделанному еще в 2015 г. в процессе одобрения правительством РА изменений и дополнений в “Закон”, “...таким образом, правительство дает импульс развитию солнечной энергетики. В настоящее время уже есть много мест, где размещены солнечные панели, но до сегодняшнего дня

---

<sup>317</sup> Закон РА об энергоэффективности и возобновляемой энергетике. - Принят 9 ноября 2004 г.



не было возможности продавать лишнюю энергию. Посредством данной инициативы мы предоставляем возможность устанавливать солнечные панели для собственных нужд и получать солнечную энергию без приобретения батареи, поскольку это увеличивает инвестиции и продлевает окупаемость»<sup>318</sup>.

Наряду с этим следует отметить, что для полноценной имплементации установленных “Законом” принципов в жизнь следует решить две задачи. *Первая* из них имеет сугубо финансовый характер. Очевидно, что для установки мини-СЭС требуется весьма дорогостоящее оборудование (1 долл. США за 1 ватт). В настоящее время в Армении действуют банки, предоставляющие кредиты для развития возобновляемой и, в частности, солнечной энергетики. Однако очевидно, что этого недостаточно. Для системного решения проблемы правительству РА совместно с финансовым сектором следует разработать специальную программу, предполагающую выдачу более льготных кредитов для лиц, закупающих соответствующее оборудование. Полагаем, что это приведет к некоторой гармонизации отрасли, сделает ее более привлекательной для рядовых потребителей.

*Вторая* задача имеет технический характер и относится к регулированию процесса передачи электрическим сетям генерируемой электроэнергии. В настоящее время отсутствуют конкретные правовые или нормативные акты, определяющие, каким образом будут формироваться и контролироваться взаимоотношения между, например, физическим лицом и электрическими сетями.

Наличие подобных финансовых и технических вопросов никоим образом не умаляет системной политической значимости принятых поправок, однако их широкое применение на практике невозможно без решения указанных выше, а также ряда других проблем.

---

<sup>318</sup> Правительство дает импульс развитию солнечной энергетики // <http://www.tert.am/ru/news/2015/09/10/solar-energy/1786898>

Для системного стимулирования возобновляемой энергетики в какой бы то ни было стране, прежде всего, необходимо налаживание государственно-частного партнерства – краеугольного камня в здоровом функционировании и развитии любой отрасли стратегического значения. Не вызывает сомнений, что таковой является возобновляемая энергетика как гарант стабильного и безопасного энергетического будущего. Последнее сегодня особенно актуально для стран, находящихся на переходном этапе своего развития. Мониторинг имеющихся в Армении возобновляемых источников энергии диктует необходимость применения комплекса политических и экономических инструментов для повышения уровня энергетической самодостаточности республики в будущем. Как было показано выше, в настоящее время в Армении на законодательном уровне предпринимаются некоторые попытки для стимулирования возобновляемой энергетики, однако очевидно, что этого недостаточно для создания полноценной законодательной инфраструктуры в отрасли. Вместе с тем, как было выявлено, возобновляемая энергетика – это не просто сфера энергетики, функционирующая по тем или иным экономическим и производственным законам; это в некоторой степени уровень общественного сознания, стремящегося к балансу между неизбежным антропоцентризмом и экоориентированным природоцентризмом, что рано или поздно обязательно скажется на работе управленческих центров и институтов власти. Именно поэтому столь важно проведение концептуальной оценки готовности общества к новой “зеленой энергетике”<sup>319</sup>.

19 октября 2016 г. была представлена программа новоиспеченного правительства Республики Армения, в которой особое внимание было уделено вопросам энергетической безопасности<sup>320</sup>.

---

<sup>319</sup> Давтян В.С. Возобновляемая энергетика Армении в контексте мирового опыта: на пути к энергетической независимости //21-й век: Информационно-аналитический журнал. – Ереван, 2016. – 3 (40). - С. 110.

<sup>320</sup> Программа правительства РА, октябрь 2016 г. / [http://www.parliament.am/draft\\_docs5/K-1103.pdf](http://www.parliament.am/draft_docs5/K-1103.pdf)

Основным противоречием в Программе, пожалуй, стало рассмотрение возобновляемой энергетики (особенно солнечной, ветровой и геотермальной) в качестве локомотива энергетического развития страны. Безусловно, с точки зрения долгосрочного развития, а также с учетом некоторых экологических преимуществ активизация возобновляемого сектора энергетики является ключевым вызовом для Армении. Вместе с тем очевидно, что развитие данного сектора должно происходить поэтапно при его параллельной гармонизации с традиционными сферами энергетики. В противном случае, при скачкообразном переходе к возобновляемым источникам вся система энергетической безопасности государства может оказаться в состоянии глубокого кризиса. Рассматривая данный вопрос непосредственно на примере энергосистемы Армении, отметим, что в настоящее время доля указанных выше трех секторов возобновляемой энергетики в общей генерации не достигает до 1%<sup>321</sup>. При этом после утверждения новой программы представители энергетического ведомства республики ввели в обращение прогноз, согласно которому до 2020 г. 38% генерации должно обеспечиваться за счет солнечной, ветровой и геотермальной энергетики<sup>322</sup>. Очевидно, что в сложившихся условиях, преимущественно сводящихся к отсутствию инфраструктуры для развития возобновляемой энергетики в промышленных масштабах, подобные прогнозы вводят систему энергетической безопасности страны в стрессовое состояние. Последнее вызвано, прежде всего, тем, что сокращение потребления первичных источников энергии на 38% фактически нанесет урон таким ключевым сферам армянской энергетики, как атомная и тепловая энергетика, благодаря которым система энергетической безопасности республики сегодня

---

<sup>321</sup> Давтян В.С. Энергетические проблемы Армении // Сборник статей “Постсоветские государства: 25 лет независимого развития” / ИМЭМО РАН.- 2017. - Т.2. - С. 41 // [https://www.imemo.ru/files/File/ru/publ/2017/2017\\_005\\_2.pdf](https://www.imemo.ru/files/File/ru/publ/2017/2017_005_2.pdf)

<sup>322</sup> Армения до 2020 года сократит потребление первичной энергии на 38% - замминистра // [http://arka.am/ru/news/economy/armeniya\\_do\\_2020\\_goda\\_sokratit\\_potreblenie\\_pervichnoy\\_energii\\_na\\_38\\_zamministra/](http://arka.am/ru/news/economy/armeniya_do_2020_goda_sokratit_potreblenie_pervichnoy_energii_na_38_zamministra/)

функционирует на стабильном и бесперебойном уровне. Более того, ранее нами было показано, что для эксплуатации и модернизации данных объектов были привлечены и продолжают привлекаться иностранные кредиты, что непосредственно сказывается также на уровне тарифов. В свою очередь, привлечение указанных кредитных средств предполагает долгосрочное развитие абсорбирующих их объектов, что также вступает в противоречие с новой моделью энергетического развития, которую предлагает кабинет правительства. Более того, модель вступает в прямое противоречие также с рядом утвержденных и уже осуществляемых программ, нацеленных на развитие гидроэнергетического комплекса.

Примечательно, что наряду с этим в представленной “Программе” отсутствует четкое видение того, каким образом необходимо активизировать внутренний электроэнергетический рынок с целью гармонизации тарифной политики, как и где необходимо изыскивать средства для строительства нового блока атомной станции и, наконец, по какому сценарию будет реализовано строительство нового блока. Без формирования подобного видения практически невозможно дальнейшее развитие системы энергетической безопасности Армении, в которой атомная составляющая традиционно воспринимается в качестве гаранта стабильности.

Согласно предлагаемой модели, предполагается сокращение потребления природного газа, что, на наш взгляд, также входит в противоречие с устоявшейся логикой функционирования армянской энергосистемы. Тепловые электростанции, продолжающие работать благодаря привлечению долгосрочных кредитов, являются основными потребителями природного газа. Очевидно, что эти объекты должны посредством эксплуатации обеспечивать покрытие кредитов и демонстрировать высокую эффективность.

Данная модель революционна по своей сути, так как реформирование энергосистемы на 40% в течение трех лет является стремлением обеспечить скачкообразные качественные изменения. Однако в долгосрочной перспективе данная модель в случае

ее раздробления на множество субмоделей может привести к кардинальному, но вместе с тем безболезненному пересмотру всей логики функционирования энергетической системы Армении.

Вопросы развития возобновляемой энергетики в Армении традиционно оказываются в центре дипломатической риторики США и ЕС. В связи с этим обратимся к заявлению посла США в Армении Р. Миллза о том, что США готовы инвестировать в отрасль до 8 млрд долл. США<sup>323</sup>. Думаем, что этот мессидж был прежде всего направлен российской стороне, и суть его сводится к тому, что, несмотря на доминирование российского капитала на армянском энергетическом рынке, США не намерены уходить из традиционной зоны российских интересов. Важно также сфокусировать внимание на оговорке американского посла о том, что инвестиции могут быть применены в “случае предоставления гарантий со стороны правительства Армении”. В данном контексте можно говорить о двух видах гарантий: либо правительство Армении для снижения инвестиционных рисков создает необходимые условия для закупки электроэнергии, произведенной на абсорбирующих американские инвестиции объектах, либо в рамках “Закона РА об иностранных инвестициях” оно гарантирует возмещение ущерба – деньгами или имуществом. С другой стороны, инвестирование 8 млрд долл. США в возобновляемую энергетику Армении неизбежно будет означать фактический отказ от традиционной энергетики и, в частности, от АЭС и ТЭС, обеспечивающих до 80% генерации. При этом ряд ключевых энергетических объектов Армении (Армянская АЭС, Ереванская ТЭС и др.) функционируют за счет привлеченных кредитов, погашение которых должно осуществляться за счет средств, образующихся от операционной деятельности. Следовательно, указанные инвестиции в возобновляемую энергетику могут создать дополнительные риски для ар-

---

<sup>323</sup>США обещают многомиллиардные инвестиции в энергетику Армении // <https://eadaily.com/ru/news/2017/05/17/ssha-obeshchayut-mnogomilliardnye-investicii-v-energetiku-armenii>

мянской энергосистемы, имеющей проблемы с ограниченностью рынка сбыта.

Обратимся к некоторым рискам, связанным с развитием возобновляемой энергетики. Возобновляемую энергетику принято рассматривать в качестве главного гаранта энергетической безопасности и стабильности в XXI веке. При этом речь идет о глобальной энергетической безопасности. Безусловно, осознавая все преимущества возобновляемой энергетики (особенно экологические), следует учесть, что хотя данная сфера и создает и зачастую диктует новые тенденции в мировой энергетике, тем не менее она заключает в себе базовую особенность, характерную также для традиционной энергетики, а именно: развитие возобновляемой энергетики в мире напрямую связано с ростом энергопотребления, и это развитие в конечном итоге призвано не заменить традиционные источники, а лишь диверсифицировать систему энергопотребления, сделав ее более чистой и безопасной. С точки зрения социальных рисков, ситуация остается практически той же, лишь с единственной разницей: переход на потребление энергии возобновляемых источников не приведет напрямую к геополитическим конфронтациям, в отличие от традиционных ресурсов. При этом мы понимаем, что данное утверждение в целом схоластично, так как переход на возобновляемые источники вовсе не означает равномерное развитие этой отрасли по всему миру. Более того, если рассматривать вопрос в контексте развития возобновляемой энергетики в промышленных масштабах (особенно наиболее распространенных отраслей – солнечной и ветровой энергетики), то этой отрасли также не чужды экологические риски и угрозы. Выделим наиболее значимые из них:

- развитие возобновляемой энергетики не всегда приводит к гарантированному снижению загрязнения среды, в том числе к снижению эмиссии углекислого газа и прочих парниковых газов;

- в сфере солнечной энергетики экологические риски сопряжены с использованием токсичных компонентов, необходимых для изготовления солнечных батарей;
- ветроэлектростанции требуют больших площадей, поэтому следует учесть пределы их возведения на территориях, располагающих высокой плотностью населения и инфраструктуры. Другая проблема заключается в утилизации отработавших свой ресурс лопастей ветротурбин, произведенных из композитных материалов и имеющих высокий потенциал загрязнения окружающей среды<sup>324</sup>.

Наряду с этим важно отметить, что возобновляемая энергетика и, особенно, такие ее составляющие, как солнечная или ветровая энергетика, требуют для своего развития в промышленных масштабах больших территорий, отдаленных от места обитания людей. Так, например, наиболее крупные солнечные электростанции, эксплуатируемые в США, возведены на территориях, не используемых в сельскохозяйственных и прочих хозяйственных целях (например, пустыня Мохаве). Аналогичным образом обстоит дело также в сфере ветровой энергетики. Последнее обусловлено также тем, что ветровые электростанции производят механический и аэродинамический шум. Примечательно, что в непосредственной близости от ветрогенератора у оси ветроколеса уровень громкости достаточно большой ветроустановки может превышать 100 дБ, что, в свою очередь, может негативно воздействовать на психологическое здоровье человека. В современной психологической литературе даже сформировался новый термин – синдром ветрогенератора, под которым подразумевается ряд симптомов, наблюдаемых у многих людей, проживающих вблизи промышленных ветровых турбин. Автором термина является доктор Нина Пьерпонт

---

<sup>324</sup> **Pop G. Joan, Vaduva S., Mihai-Florin T.** Energetic Sustainability and the Environment: a Transdisciplinary, Economic-Ecological Approach // Emanuel University, Griffith School of Management // [file:///C:/Users/Usset/Downloads/sustainability-09-00873%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/Usset/Downloads/sustainability-09-00873%20(1).pdf)

(США, Нью Йорк), которая в течение нескольких лет обследовала людей, проживающих вблизи ветрогенераторов в США, Италии, Ирландии, Великобритании и Канаде. В исследовании “Wind Turbine Syndrome”, опубликованном в 2009 г., Н. Пьерпонт выделила такие симптомы ветрогенератора, как нарушение сна, головная боль, шум в ушах, головокружение, тошнота, визуальная размытость, тахикардия, раздражительность, проблемы с концентрацией и памятью, панические приступы и пр.<sup>325</sup>. Согласно автору, низкочастотный шум от турбин ветрогенераторов вызывает нарушение вестибулярной системы внутреннего уха. Именно поэтому считается, что ветровые электростанции следует возводить в отдаленности от населенных пунктов, что, разумеется, предполагает наличие большой ненаселенной территории. Выходит, что густонаселенные страны с небольшой территорией не имеют возможности полноценного развития таких трендовых направлений, как солнечная или ветровая энергетика. Следовательно, говорить о реальных возможностях развития данной сферы в глобальном разрезе сегодня представляется невозможным. Более того, солнечная и ветровая энергетика являются достаточно затратными механизмами, и мировой опыт показывает, что для их развития необходимо государственное субсидирование.

Разумеется, это далеко не все риски, которые несет в себе возобновляемая энергетика. Их выявление не является нашей исследовательской задачей, поэтому лишь отметим, что в современном научном дискурсе возобновляемая энергетика во многом идеологизирована, тогда как для ее полноценного развития следует относиться к ней с критических позиций. Например, когда мы говорим об экологических преимуществах солнечной энергетике, нам необходимо помнить, что для ее развития необходимо активизировать электрохимические заводы для производства солнечных бата-

---

<sup>325</sup> **Pierpont N.** Wind Turbine Syndrome. - Santa Fe, NM: King Printing, Lowell, Mass, – 2009. - 292 p.



рей, что не может не включать в себя комплекс экологических рисков.

Подытоживая вышесказанное, отметим, что без базового осмысления основных проблем возобновляемой энергетики невозможно обеспечить ее стабильное развитие. Однако в настоящее время наблюдается своего рода фетишизация данной сферы, ее максимальная абсолютизация с точки зрения как эффективности, так и экологической безопасности. Эти тренды особенно формируются благодаря масс-медиа, функционирующих в соответствии с определенными коммуникационными правилами и принципами. Пожалуй, одним из наиболее распространенных принципов, применяемых для конструирования коммуникационной и информационной реальности, является “фрейминг”. Разработанный американским социологом Дж. Лакоффом термин структурирует социальные смыслы. Он позволяет оказывать влияние на восприятие информации аудиторией и формирует ментальные структуры, по которым определяется наше мышление<sup>326</sup>. “Суперэффективная и экологически безопасная возобновляемая энергетика” есть не более, чем “фрейм”, используемый на самых разных уровнях – от дипломатического до бытового.

Другое заблуждение, связанное с абсолютизацией возобновляемой энергетики, заключается в том, что развитие этой отрасли позволит понизить зависимость от традиционных источников и, таким образом, кардинально изменить маркеры общественного потребительского поведения. Такой подход представляется не совсем обоснованным, так как стремление перейти на возобновляемые источники есть всего лишь проявление максимальной зависимости человека от энергопотребления, и в данном случае не совсем важно, какое происхождение имеет это энергопотребление. Человек продолжает оставаться энергозависимым. Однако проблема заключается не столько в энергозависимости (что само по себе есте-

---

<sup>326</sup> **Lakoff G.** The political mind. A cognitive scientist's guide to your brain and its politics. - New York: Penguin Books, 2009. – 293 p.

ственно и неизбежно), а в том, что эта зависимость продолжает углубляться из года в год, становясь одной из онтологических основ человеческого бытия. В конечном итоге, развивая возобновляемую энергетику в промышленных масштабах, мы всего лишь перебрасываем бремя с одной природной субстанции на другую. Главная задача по-прежнему заключается в прекращении роста энергозависимости человека<sup>327</sup>.

### **4.3. Попытки осуществления “сланцевой революции” в Армении**

Геологоразведка сланцевых запасов, нефти, газа, угля, торфа, битума и других полезных ископаемых производилась в Армении начиная с 1947 г. Однако из оцененных в качестве газо- и нефтеносных территорий размером 10000 кв. км были исследованы лишь 2000 кв. км (преимущественно в Араратской долине). Проведенные в разные годы работы позволили обнаружить прямые и косвенные признаки наличия нефти и газа. Также были обнаружены запасы горючих сланцев (в основном на севере Армении: Иджеване, Дилижане и пр.), предварительно оцененные в 200-250 млн т. Что касается угля, то его запасы были изучены только на трех месторождениях и суммарно были оценены в 16-18 млн т.<sup>328</sup>

В 1995 г. в рамках целевой программы “Энергетика” правительство РА приняло решение о проведении геологоразведывательных работ для освоения промышленного потенциала обнаруженных в советские годы залежей горючих сланцев, нефти, газа и угля. Однако ввиду отсутствия финансовых средств, обусловленного финансово-экономическим кризисом 1990-х годов, данная инициатива так и осталась нереализованной.

---

<sup>327</sup> Davtyan V.S. Global Energy Security as an Ontological System / DOC Research Institute. – Berlin, 2017. – P. 64.

<sup>328</sup> НАА, ф. 113, оп. 175, д. 80, лл. 11-12.

В 2011 г. между Министерством энергетики и природных ресурсов РА и зарегистрированным на острове Мэн концерном International Minerals & Mines Ltd был подписан меморандум, главной целью которого является поиск возможных путей разведки и разработки сланцевых запасов в Армении. Данный меморандум рассматривается в качестве продолжения еще одного ключевого документа, разработанного и подписанного Министерством энергетики и природных ресурсов РА и Госдепартаментом США, посвященного реализации инвестпрограмм в энергетическом секторе Армении<sup>329</sup>. Соглашение подразумевало совместную оценку и техническое изучение энергоресурсов, включая любые потенциальные запасы сланцевого газа. Уже в 2013 г. представители Геологической службы США посетили Армению с целью исследования запасов сланцевого газа. Очевидно, что заинтересованность США в энергетическом секторе Армении имеет преимущественно геополитический характер, а сам факт исследования запасов сланца в Армении свидетельствует о попытке создать противовес своему главному конкуренту в регионе – России, контролирующей значительную часть энергетического рынка республики. И хотя официальный Вашингтон в период повышения тарифов на природный газ для армянского потребителя в 2013 г. уверял, что никоим образом не вмешивается в армяно-российские переговоры, тем не менее посол США в РА Джон Хефферн выступил с заявлением, в котором косвенным образом высказал позицию Госдепартамента США. Суть заявления заключалась в том, что Армения с помощью США и ЕС должна диверсифицировать свою энергосистему, чтобы колебание цены на тот или иной энергоресурс не привело к подорожанию электроэнергии<sup>330</sup>.

---

<sup>329</sup> Газовые горизонты Армении // <http://inosmi.ru/caucasus/20110910/174492013.html>

<sup>330</sup> США поддерживают уважительное отношение Армении к санкциям против Ирана – посол США // <https://regnum.ru/news/polit/1661726.html>

Впрочем, на момент подписания вышеуказанных документов по изучению залежей сланца Армения еще не заявляла на официальном уровне о своем выборе в пользу евразийской интеграции.

Обращаясь к уже имеющимся данным, отметим, что, согласно исследованиям Геологической службы США, в регионе Арамус (РА) имеется порядка 44 млн т запасов горючего сланца. К подобному выводу американские специалисты пришли на основании исследований в 1994 г. Однако в отчете 2005 г. американские власти еще больше подняли эту цифру, заявив о наличии от 17 до 18 млн т сланцевых запасов в Иджеване, Шамуте, Джерманисе и 128 млн т в Дилижане<sup>331</sup>. Указанные цифры, безусловно, не очень внушительны, однако достаточны, чтобы говорить о частичной диверсификации энергосистемы республики, и более чем достаточны для выстраивания политических аргументов.

В целом же очевидно, что, располагая цифрами, представленными выше, говорить сегодня о реальном воздействии возможных разработок сланцевых месторождений на энергетическую безопасность Армении преждевременно. С другой стороны, грамотное использование имеющейся информации об армянских сланцевых залежах в настоящее время может лечь в основу энергетической дипломатии Армении, нацеленной на формирование независимой и конкурентной энергосистемы в будущем. Лишь располагая собственной концепцией энергетической дипломатии, Армения будет в состоянии ставить перед собой такие задачи, как развитие возобновляемой энергетики, либо добыча сланцевого газа. В противном случае, указанные задачи будут иметь стихийно-декларативный характер<sup>332</sup>.

Тем не менее важно отметить, что тема сланцевого потенциала Армении, в основном зависящей от российских поставок энер-

---

<sup>331</sup> **Gevorgyan R.G.** Black-Shale Complexes of Armenia (review) // [http://rgeph.do.am/RG/1/Black-Shale\\_Complexes\\_of\\_Armenia-Short-2-doc-En.docx](http://rgeph.do.am/RG/1/Black-Shale_Complexes_of_Armenia-Short-2-doc-En.docx)

<sup>332</sup> **Давтян В.С.** Разработка сланцевых месторождений в Армении: мифотворчество или диверсификация? // <http://www.iarex.ru/articles/52646.html>

горесурсов, так или иначе затрагивает проблемы геополитического характера и, в частности, внешней энергетической политики России. Так, ряд представителей ОАО «Газпром» неоднократно указывали на то, что «сланцевая революция» – не более, чем хорошо спроецированная PR-акция, направленная на нанесение ущерба по интересам России. По мнению российских экспертов, масштабная добыча сланцевого газа для России неактуальна, поскольку в стране прежде всего очень много традиционных запасов. Наряду с этим отмечается, что во многих районах России наличие сланцевого газа установлено десятки лет назад. Вместе с тем никакой экономической целесообразности в его добыче пока нет. В качестве доказательства специалисты приводят тот факт, что себестоимость производства «голубого топлива» изменяется в зависимости от региона от 10 до 71 долл. США за 1 тыс. куб.м, тогда как для сланцевого газа в США соответствующий показатель составляет 107-250 долл. США<sup>333</sup>. Однако напомним, что еще в 2012 г. президент РФ В.В. Путин признал опасность для «Газпрома» глобальных изменений на рынке энергоносителей, связанных с наращиванием объемов добычи сланцевого газа<sup>334</sup>. Правда, конфигурация мирового энергетического рынка с тех пор была подвергнута ряду существенных трансформаций, однако в долгосрочной перспективе эта тема с определенной периодичностью будет опять подниматься.

Современный политический и экономический расклад в мире диктует различным государствам искать новые пути обеспечения своей энергетической безопасности. Очевидно, что поиск альтернативных путей обеспечения своей энергетической безопасности от тех или иных политических, либо экономических колебаний должен стать приоритетной задачей для Республики Армения. Использование сланцевых залежей, безусловно, является одним из

---

<sup>333</sup> Сланцевый газ. Революция в Северной Америке, ограниченное влияние на остальной мир (Отраслевой обзор): Газпромбанк, 2013. – С. 21.

<sup>334</sup> Заседание комиссии по вопросам стратегии развития ТЭК и экологической безопасности (от 12.02.2018). Официальный сайт Президента РФ - <http://www.kremlin.ru/news/16702>

способов решения данной задачи. Однако подходить к проблеме добычи сланцевых запасов следует с максимальной осторожностью не только с политической и экономической, но также с экологической точек зрения. Достаточно напомнить, что во Франции добыча сланца запрещена на конституционном уровне из-за нанесения вреда окружающей среде. Более того, сегодня такие страны, как Германия и Австрия, открыто выступают против импорта американского сланцевого газа, поддерживая тем самым российский “Северный поток-2”. Ряд других европейских стран сегодня предпочитают увеличение импорта энергоресурсов взамен нанесения вреда экологии, что свидетельствует об особой экологической и политической культуре. Для Армении – страны с переходной экономикой и формирующейся новой политической культурой, выработка аналогичных системообразующих принципов является жизненной необходимостью<sup>335</sup>.

#### **4.4. Использование энергетического потенциала Республики Арцах для выхода на внешние рынки**

В среднесрочной перспективе (до 5 лет) в Республике Арцах прогнозируется избыток электроэнергии, что, в свою очередь, можно рассматривать в качестве потенциального экспортного направления.

Если в советское время инфраструктуры Арцаха целенаправленно блокировались со стороны Азербайджанской ССР, то сегодня проблемы экспорта связаны, прежде всего, со статусом Арцаха как непризнанного государства. Развитие гидроэнергетического комплекса Республики Арцах необходимо рассматривать с учетом

---

<sup>335</sup> Давтян В.С. Разработка сланцевых месторождений в контексте диверсификации энергосистемы РА // *Вестник Инженерной академии Армении: Международная научно-техническая конференция “Коллективная самооборона: политические проблемы и правовые аспекты”*. Специальный выпуск. – 2014. - С. 64.

перманентно возрастающей в регионе потребности в электроэнергии. Сказанное приобретает особую значимость при подключении Армении к электроэнергетическому коридору “Север-Юг”. С учетом развития электроэнергетической линии Араджазор-Карвачар-Зод выход арцахской электроэнергии через энергосистему Армении на внешние рынки выглядит вполне реалистичным. Главным вызовом энергетической безопасности Республики Арцах является выход на полное самообеспечение с целью достижения энергетической независимости. Основываясь на богатом опыте, накопленном в течение последних 40 лет, в настоящее время в Республике Арцах осуществляется строительство гидроэнергетических инфраструктур, призванных вывести республику на полное самообеспечение электроэнергией. В связи с этим главной целью национальной энергетической политики Арцаха является оценка энергетического потенциала водных ресурсов, а также модернизация и возведение гидроэнергетических инфраструктур с восстановлением и техническим переоснащением электрических сетей. В рамках программы деятельности правительства Республики Арцах на 2012-2017 гг. отмечено, что в ближайшие годы новые гидроэлектростанции, а также уже действующая ГЭС “Сарсанг” смогут обеспечить производство до 400 млн кВт.ч электроэнергии в год<sup>336</sup>. В 1995-1997 гг. был осуществлен комплексный мониторинг водных ресурсов республики, согласно которому указанные в программе правительства показатели выглядят вполне реалистичными.

В настоящее время установленная мощность гидроэнергетики Арцаха составляет 106 МВт, из которых наибольшую долю составляют:

ГЭС “Сарсанг” – 50 МВт,

ГЭС “Трги-1” – 3 МВт,

ГЭС “Трги-2” – 5.9 МВт,

ГЭС “Трги-3” – 5 МВт,

---

<sup>336</sup> Программа деятельности Правительства НКР на 2012-2017 гг. - Степанакерт, 2012.

ГЭС “Матагис-1” - 4.8 МВт,  
ГЭС “Матагис-2” - 3 МВт и т.д.

Как видим, крупнейшим по установленной мощности объектом в энергосистеме Арцаха является Сарсангская ГЭС, построенная в 1976 г. на р. Тартар и считающаяся одной из наиболее оснащенных и эффективных ГЭС, возведенных в СССР. Главным преимуществом Сарсангской ГЭС является наличие Сарсангского водохранилища, которое при спаде спроса на электроэнергию и сокращении генерации дает возможность аккумулировать воду с ее дальнейшим использованием и резким повышением генерации даже в условиях сокращения естественного течения реки. Само водохранилище располагает объемом более чем 560 млн куб. м. Сарсангская ГЭС оснащена двумя гидротурбинами мощностью по 25 МВт каждая, объем потребления воды на станции доходит до 33,2 куб.м в секунду.

В советский период были заложены основы устойчивого развития энергосистемы Карабаха, что, прежде всего, выражается в наличии необходимых инфраструктур, на основе которых фактически была выстроена вся система энергетической безопасности республики в годы независимости.

Наличие сформированной инфраструктуры с учетом богатых водных ресурсов, а также сложившаяся геополитическая ситуация, сводящаяся преимущественно к коммуникационной ограниченности, фактически легли в основу базового принципа национальной энергетической политики Республики Арцах – обеспечение энергетической независимости. Последнее, как уже было отмечено, может быть рассмотрено в качестве базового компонента укрепления суверенитета республики с непосредственным влиянием на уровень государственного строительства. И хотя представленные инфраструктурные мощности в целом достались независимой республике в изношенном виде, осуществление крупных капиталовложений и последовательная политика, нацеленная на повышение



уровня энергетической безопасности, позволяют говорить о сформированной в годы советской власти энергосистеме в качестве базовой основы энергетического развития республики в будущем<sup>337</sup>.

**4.4.1. Политика освоения водных ресурсов Арцаха в условиях непризнанности.** Для полноценного функционирования системы энергетической безопасности государства, прежде всего, необходимо наличие законодательной базы, определяющей основные принципы и направления развития отрасли. В этом смысле Республика Арцах не составляет исключения, обладая вполне состоявшейся законодательной инфраструктурой, демонстрирующей прагматическое осмысление важности многоуровневого динамического развития своего энергетического комплекса. При этом законы, регулирующие отрасль, выделяются как своей концептуальностью, т.е. базовым видением основного вектора энергетического развития республики, так и вполне прикладным значением. В связи с этим обратимся к двум системообразующим документам – “Закону НКР об энергетике” и “Закону НКР об энергоэффективности и возобновляемой энергетике”, в которых особое внимание уделяется основным принципам проведения государственной политики по долгосрочному развитию отрасли со следующим целеполаганием:

- укрепление экономической и энергетической независимости НКР;
- повышение степени энергетической безопасности НКР, надежности энергосистемы республики;
- создание новых производств, стимулирующих энергосбережение и развитие возобновляемой энергетики;

---

<sup>337</sup> Давтян В.С., Арутюнян А.Р., Самвелян Л.Э. Особенности формирования и осуществления национальной энергетической политики НКР // *21-й век: Информационно-аналитический журнал*. – Ереван, 2017. – 2 (43). - С. 74.

- диверсификация энергосистемы и повышение уровня энергоэффективности;
- уменьшение техногенного воздействия на окружающую среду и здоровье человека.

Примечательно, что в качестве базового принципа осуществления государственной политики в сфере энергетики отмечается правовое регулирование отрасли. В частности, среди подобных принципов следует выделить защиту прав и балансирование интересов энергопотребителей и энергопроизводителей, обеспечение прозрачности лицензионной деятельности, четкое разделение сфер экономической деятельности, государственного управления и регулирования и пр. Обращаясь к вопросам сугубо экономического характера, прописанным в “Законе НКР об энергетике”, следует обратить внимание на такие ключевые принципы, как стимулирование инвестиционной деятельности в отрасли; укрепление энергетической независимости республики посредством диверсификации энергоресурсов и максимального использования производственных мощностей; государственная поддержка научно-технической деятельности в сфере энергоэффективности и энергосбережения, внедрения новых технологий, подготовки и переподготовки кадров и т.д.<sup>338</sup>.

Как уже было отмечено, среди базовых механизмов развития энергетического сектора особое внимание уделяется вопросам лицензирования. В частности, “Законом НКР об энергетике” предусмотрено многоуровневое лицензирование, прагматично определяющее границы деятельности хозяйствующих субъектов. Так, действующая в Арцахе система государственной политики в сфере энергетики предполагает выдачу отдельных лицензий на импорт электроэнергии и природного газа, экспорт электроэнергии, строительство производственных мощностей, производство, транспор-

---

<sup>338</sup> Закон НКР об энергетике / Принят 03 октября 2002г.

тировку, распределение, оказание услуг на электроэнергетическом рынке, лицензию оператора системы и пр.<sup>339</sup> В связи с этим следует вновь обратиться к прописанным в “Законе” базовым принципам проведения государственной энергетической политики, один из которых сводится к разграничению деятельности в сфере производства, поставок и распределения энергоресурсов, что, кстати, напрямую перекликается с Третьим энергопакетом Евросоюза и свидетельствует о глубинном понимании проблем современных энергетических рынков<sup>340</sup>.

Изучая законодательную базу в сфере национальной энергетической политики, невозможно обойти стороной также “Закон НКР об энергоэффективности и возобновляемой энергетике”, который тоже выделяется своим концептуальным видением “энергетического будущего” республики. Среди базовых принципов проведения энергетической политики отмечаются, например, повышение уровня удовлетворения спроса населения и экономики на энергоресурсы с помощью собственных возобновляемых источников, развитие и стимулирование применения новых технологий в отрасли, обеспечение прав хозяйствующих субъектов, задействованных в “зеленом секторе”, поддержка потребителей в выборе различных видов энергоресурсов, а также энергосберегающих технологий и пр.<sup>341</sup> Следует отметить, что “Законом” предусмотрены также государственные стандарты энергоэффективности, что позволяет наиболее грамотно и системно использовать имеющиеся ресурсы, а также проводить объективный мониторинг и оценочную работу. О степени осмысления необходимости повышения энергоэффективности и развития возобновляемой энергетики свидетельствуют предусмотренные “Законом” мероприятия, направленные на улучшение качества образования и обучения в рассмат-

---

<sup>339</sup> Закон НКР об энергетике / Принят 03 октября 2002г.

<sup>340</sup> **Dutton J.** EU Energy Policy and the Third Package. EPG Working Paper. - University of Exeter, Energy Policy Group. – July, 2015. – 26 p.

<sup>341</sup> Закон НКР об энергоэффективности и возобновляемой энергетике / Принят 25 мая 2005 г.

риваемых сферах. В частности, национальная энергетическая политика Республики Арцах, помимо всего прочего, выстраивается также на осуществлении целевых образовательных программ для учебных заведений всех уровней. Наряду с этим предусматривается непрерывное повышение квалификации инженерных кадров. Демонстрируя, что системы энергоэффективности и возобновляемой энергетики непосредственно связаны с уровнем общественного сознания, “Закон” также предусматривает проведение агитационной работы, нацеленной на популяризацию энергоэффективности и возобновляемой энергетики среди широких слоев населения посредством выстраивания целевой работы со СМИ, проведения выставок, семинаров и использования прочих коммуникационных инструментов<sup>342</sup>. Таким образом, законодательная база регулирования энергетической сферы Республики Арцах представляет собой вполне зрелую инфраструктуру, необходимую для успешного проведения национальной политики в отрасли.

Для более комплексного осмысления особенностей национальной политики Республики Арцах в сфере гидроэнергетики обратимся к целевой программе правительства “Освоение водных ресурсов НКР”, главной целью которой является повышение уровня обеспечения национальной безопасности посредством развития системы энергетической безопасности. В основные задачи программы, рассчитанной на 2008-2015 гг., входят: строительство и дальнейшая эксплуатация новых малых ГЭС на протекающих по территории республики реках; техническое переоснащение предприятий, задействованных в гидроэнергетической отрасли, на основе новейших технологий; привлечение внутренних и внешних инвестиций с их направлением на развитие отрасли. Главным целевым показателем программы является производство такого объ-

---

<sup>342</sup> **Davtyan V.S.** Development of the Hydro-Energy Complex of Republic of Artsakh // *Proceedings of National Polytechnic University of Armenia. Electrical Engineering, Energetics.* – Yerevan, 2017. – N2. – P. 13.

ема электроэнергетики, который позволил бы покрыть спрос экономики Арцахской республики, а также наладить экспорт (см. табл. 4.1).

Таблица 4.1<sup>343</sup>

Производство электроэнергии в Республике Арцах

Объем годового производства электроэнергии, <b>2008 г.</b>	100 млн кВт
Годовой спрос электроэнергии, <b>2008 г.</b>	230-240 млн кВт
Прогнозируемый годовой спрос электроэнергии, <b>2015 г.</b>	300 млн кВт
Гидроэнергетический потенциал республики	350 млн кВт
Целевой объем годового производства электроэнергии	350 млн кВт

Восьмилетняя программа правительства Арцаха, нацеленная на достижение уровня энергоизбыточности в республике, включала в себя два основных этапа. В рамках *первого этапа (2008-2011 гг.)* были возведены пять малых ГЭС мощностью до 10 МВт на р. Тартар, а также на водоводе между реками Трги и Тартар. Также было осуществлено строительство состоящего из двух ГЭС каскада на р. Тартар в районе села Матагис. Наряду с этим программой предусматривалось возведение состоящего из трех ГЭС каскада на канале Трги-Тартар. В результате завершения работ, предусмотренных первым этапом, был обеспечен рост производства электроэнергии до 210-225 млн кВт.ч. В свою очередь, указанные показатели позволили республике сэкономить до 1,5 млрд драмов РА и направить эти средства на развитие отрасли.

<sup>343</sup> Целевая программа правительства НКР “Освоение водных ресурсов Нагорного Карабаха”. - Степанакерт, 2008.

В рамках *второго этапа (2012-2015 гг.)* было осуществлено строительство дополнительных гидроэнергетических мощностей, в результате чего производство электроэнергии в республике составило до 350 млн кВт.ч. Важно отметить, что в результате запуска целевой программы при имеющихся мощностях уже в 2013 г. Арцах покрывал 85% своего внутреннего потребления электроэнергии, при этом данный показатель еще в 2005-2010 гг. колебался в пределах 40-50%<sup>344</sup>.

Целевая программа имеет также определенную социальную миссию. В частности, с ее реализацией связан вопрос увеличения числа рабочих мест в Мартакерте, что, в свою очередь, позволило нормализовать процесс перенаселения и решить ряд социально-экономических проблем области.

Для осуществления целевой программы и достижения представленных показателей предполагалось привлечение финансовых средств из следующих источников:

- средства, образованные в результате выпуска акций ОАО “АрцахГЭС”;
- собственные средства ОАО “АрцахГЭС”;
- кредиты, полученные из коммерческих банков;
- средства из государственного бюджета Республики Арцах.

Следует отметить, что значительная часть финансовых средств, необходимая для реализации целевой программы, была обеспечена благодаря выходу в 2009 г. госпредприятия “Арцах-ГЭС” на IPO (Initial Public Offering – первоначальное публичное предложение акций) – беспрецедентный шаг не только в арцахской, но и армянской экономике. В результате население Арцаха, а также Армении и представители армянской диаспоры получили возможность прямого участия в деле становления и развития энер-

---

<sup>344</sup> Излишки электроэнергии Арцах будет экспортировать в Армению // [armenpress.am/arm/news/716221/izlishki-elektroenergii-viyrabativyvaemogo-v-arcakhe-prezhde.html](http://armenpress.am/arm/news/716221/izlishki-elektroenergii-viyrabativyvaemogo-v-arcakhe-prezhde.html)

гетической системы республики. IPO стало частью реформ, осуществляемых республикой в сфере энергетики, направленных на повышение уровня энергетической независимости. Как отмечается в инвестиционном меморандуме ЗАО “АрцахГЭС”, фиксированный объем и тариф продаж компании, отсутствие воздействия локальных и глобальных кризисов на ее деятельность, ставка налога на прибыль в размере 5%, поддержка компании со стороны государства, ее эффективная дивидендная политика, а также наличие высокой доходности в условиях низкого бизнес-риска могут внушить оптимизм инвесторам. В “Меморандуме” отмечается, что средства, полученные в результате размещения акций, ОАО “Арцах ГЭС” намеревается направить на строительство трех ГЭС на крупнейшей реке Арцаха – Тартар и на канале, соединяющем реки Трхи и Тартар. Новые ГЭС будут маломощными (до 5 МВт), оснащенными новейшим оборудованием, срок действия которых оценивается в 40 лет. Примечательно, что публичное размещение акций ОАО “АрцахГЭС” было дважды осуществлено также в 2011 г., что позволило довести уставный капитал компании до 10,6 млрд драмов РА<sup>345</sup>.

Сегодня с целью выхода на полное самообеспечение в республике активно ведутся научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы с перспективой возведения новых гидроэнергетических объектов. В целом за последние 10 лет в Арцахе было возведено 16 ГЭС, что позволило увеличить объемы производства электроэнергии более чем в 6 раз и выйти на уровень самообеспечения по электроэнергии, задействовав в сфере энергетики более 2000 человек. В течение 2011-2015 гг. гидроэнергосистема Арцаха демонстрирует устойчивый рост производственных показателей:

---

<sup>345</sup> Artsakh HEK HydroPowerPlant: Initial Public Offering Investment Memorandum (2010, July 1) // <http://www.docstoc.com/docs/21481302/INVESTMENT-MEMORANDUM>

2011г. - 104,2 млн кВт.ч,  
2012 г. – 133,2 млн кВт.ч,  
2013 г. – 142,6 млн кВт.ч,  
2014 г. – 166,4 млн кВт.ч,  
2015 г. – 140,3 млн кВт.ч.

Вследствие активной имплементации целевой программы по освоению водных ресурсов уже по итогам 2016 г. в Республике Арцах было произведено 296,4 млн кВт.ч электроэнергии, при этом потребление составило 299 млн кВт.ч. При рассмотрении этих показателей в контексте реализации целевой программы можно сделать вывод о том, что предусмотренные в ней мероприятия приводят к прогнозируемым результатам, необходимым для формирования энергоизбыточной экономики республики. Сегодня энергосистема Арцаха выступает в качестве локомотива ее экономики, демонстрирующей высокие темпы развития. Достаточно отметить, что экономический рост в республике по итогам 2015 г. составил 9,1%, по итогам 2016 г. – 9,2%, чему в значительной степени способствовали активность в сфере строительства гидроэнергетических инфраструктур и рост энергопотребления.

Таким образом, в Республике Арцах прогнозируется избыток электроэнергии, что, в свою очередь, можно рассматривать в качестве потенциального экспортного направления. В связи с представленными в целевой программе прогнозами новые малые ГЭС позволят обеспечить возрастающий спрос и создать необходимую почву для достижения энергетической независимости Арцаха. Так, в стадии строительства находится малая ГЭС “Трги-4” мощностью 0,76 МВт и возможностью среднегодовой выдачи 3,46 млн кВт.ч. После сдачи “Трги-4” в эксплуатацию ГЭС “Трги-2”, “Трги-2” и “Трги-3” ежегодно будут выдавать дополнительные 11,94 кВт.ч электроэнергии. Также возводится малая ГЭС “Лев-1” с установленной мощностью 7,0 МВт и среднегодовой выдачей 37,0 кВт.ч. Предполагается, что после сдачи указанных ГЭС в эксплуатацию



общая установленная мощность гидроэлектростанций составит около 150 МВт<sup>346</sup>.

Политика обеспечения энергоизбыточности свидетельствует о высоком экспортном потенциале Арцаха, реализация которого зависит не столько от технико-экономических, сколько от политических проблем. Ввиду непризнанности республика осуществляет внешнюю торговлю через зарегистрированные в Армении юридические лица и выходит на международный рынок, в том числе в страны ЕАЭС, с продукцией с надписью “made in Armenia”. Не обладая возможностью напрямую экспортировать электроэнергию в соседние страны (например, в Иран или Грузию), Арцах стремится к интеграции в энергетические рынки региона через Республику Армения. По предварительным подсчетам, экспорт в объеме 150 млн кВт.ч электроэнергии может обеспечить для экономики Арцаха прибыль размером порядка 2-2,5 млрд драмов РА<sup>347</sup>. В связи с этим особую значимость приобретает осуществление проектных работ по проведению второй воздушной высоковольтной линии Араджазор-Карвачар-Зод, связывающей Арцах с Республикой Армения.

**4.4.2. Перспективы поставки энергетического угля из Республики Арцах в Армению.** Важной попыткой диверсификации энергосистемы Армении стала инициатива правительства РА 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 (см. Глава 3, раздел 3.7). Учитывая экономические риски,

---

<sup>346</sup> **Aslanidze A.** The Role of the Energy Charter in Promoting Electricity Cooperation in the South Caucasus / Energy Charter Secretariat Knowledge Center. - 2016. - 17 p.

<sup>347</sup> Целевая программа правительства НКР “Освоение водных ресурсов Нагорного Карабаха”. - Степанакерт, 2008.

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<sup>348</sup>.

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 Наршат 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<sup>349</sup>.

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

---

<sup>348</sup> Программа правительства НКР о проведении мероприятий по исследованию недр в 2013 г. // <http://mnp.nkr.am/images/tsragrer/ynd.pdf>

<sup>349</sup> 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)

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:

- на Ереванской ТЭС никогда не производилась электроэнергия с использованием угля, а сама водоугольная технология для станции нова;
- 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, рассматривая вопрос в геополитическом ключе, следует отметить, что именно в рассматриваемый период власти Армении сделали выбор в пользу евразийской интеграции, а в 2013 г. официально заявили об этом. Как было показано в Главе 3, членство Армении в ЕАЭС позволило значительно снизить тарифы на природный газ для армянского рынка – со 189 долл. США в 2013 г. до нынешних 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%<sup>350</sup>, что, разумеется, было обеспечено в том числе ввиду торговой активности Арцаха. Как пишет Т. Манасерян, в процессе евразийской интеграции “немаловажен

---

<sup>350</sup> Официальный сайт Евразийской комиссии // [http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr\\_i\\_makroec/dep\\_stat/tradestat/Pages/default.aspx](http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/tradestat/Pages/default.aspx)

вопрос Нагорного Карабаха, который де-факто является частью Армении, и со вступлением последней в союз она фактически выйдет на новый, огромный рынок. Было бы желательным, 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<sup>351</sup>.

**4.4.3. 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 – Агdam-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 На-

---

<sup>351</sup> Манасерян Т. Присоединение Армении к ЕВРАЗЭС: миф и реалии // [http://www.soyuzinfo.am/rus/analitics/detail.php?ELEMENT\\_ID=216](http://www.soyuzinfo.am/rus/analitics/detail.php?ELEMENT_ID=216)

горного Карабаха, были Евлах-Лачин и Евлах-Кельбаджар. Они имели союзно-республиканское значение и содержались 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<sup>352</sup>.

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<sup>353</sup>.

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-

---

<sup>352</sup> 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>

<sup>353</sup> Там же.

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<sup>354</sup>.

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”<sup>355</sup>.

Наличие сухопутной связи между Арменией и Нагорным Карабахом было одним из основных условий, поставленных Арменией в рамках переговорного процесса. Со своей стороны Азербайджан настаивал на освобождении коридора. Начиная с 1997 г. стороны пришли к соглашению о рассмотрении вопроса Лачина отдельно. С целью решения проблемы Лачинского коридора выдвигались предложения об одновременном создании под международной протекцией особого режима на данной территории и в рай-

---

<sup>354</sup> **Жирохов М. А.** Семена распада: войны и конфликты на территории бывшего СССР. – СПб.: БХВ-Петербург, 2012. – С. 269.

<sup>355</sup> 22 года тому назад была прервана блокада НКР // [www.panarmenian.net/rus/details/178993/](http://www.panarmenian.net/rus/details/178993/)

оне Мегри, а также предложения об обмене территориями<sup>356</sup>. Один из сценариев по обмену территориями был назван “планом Гобла” в честь бывшего сотрудника Государственного департамента США Пола Гобла, составившего в 1992 г. меморандум и выдвигавшего идею решения карабахской проблемы посредством обмена территориями. Согласно плану, Азербайджану предлагался коридор через Мегринский район Армении, соединяющий его с Нахичеваном, в обмен на Лачинский коридор между Нагорным Карабахом и Арменией. Отметим, что этот “план Гобла” обсуждался на встрече Гейдара Алиева и Роберта Кочаряна в Вашингтоне в апреле 1999 г., однако был отвергнут представителями азербайджанской элиты. Вследствие разногласий по этому вопросу ряд высокопоставленных чиновников Азербайджана подали в отставку, среди которых были министр иностранных дел Тофик Зульфугаров и руководитель администрации президента Эльдар Намазов. План вызвал большую полемику также в Армении, для которой потеря Мегри означала бы потерю границы с Ираном. В настоящий момент по ущелью проходит автодорога Ереван-Горис-Степанакерт, которая является ключевым путем, связывающим Арцах с Арменией.

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

---

<sup>356</sup> Цуцнев А. А. Атлас этнополитической истории Кавказа (1774-2004). — М.: Европа, 2007. — С. 91.

средств Всемирного Банка, сдача инфраструктуры в эксплуатацию стала важным этапом повышения транспортной безопасности не только Арцаха, но и Армении<sup>357</sup>.

## ВЫВОДЫ

- С целью повышения уровня энергетической безопасности и, в частности, конкурентоспособности производимой электроэнергии для выхода на внешние рынки Армении необходимо проводить диверсификацию энергосистемы посредством развития гидроэнергетического комплекса, а также возобновляемой энергетики. При этом развитие возобновляемой энергетики, требующей государственного субсидирования, возможно в сопряжении с традиционной энергетикой, обеспечивающей гарантированную энергогенерацию. Наряду с этим периодические заявления американских и европейских чиновников и дипломатов о готовности осуществлять многомиллиардные инвестиции в возобновляемую энергетику Армении, с целью повышения энергетической безопасности последней, являются проявлением политической риторики, направленной преимущественно против России как главного игрока энергетического рынка республики.
- Диверсификацию энергосистемы Армении следует рассматривать в контексте наращивания энергетического потенциала Республики Арцах. В Республике Арцах прогнозируется избыток электроэнергии, что, в свою очередь,

---

<sup>357</sup> 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.



можно рассматривать в качестве потенциального экспортного направления. Если в советские годы развитие энерго-транспортной 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 наудачу, однако в будущем могут быть возобновлены при разработке новой модели развития армянской теплоэнергетики.

## ГЛАВА 5. ИНТЕГРАЦИЯ В МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЕ КОРИДОРЫ КАК ГЛАВНЫЙ ВЫЗОВ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ АРМЕНИИ

### 5.1. Угрозы и вызовы транспортной безопасности Армении на современном этапе

Транспортная безопасность традиционно рассматривается в качестве системообразующего компонента национальной безопасности государства<sup>358</sup>. Это, в свою очередь, означает, что для ее полноценного обеспечения необходим комплексный подход, заключающийся в применении экономических, политических, стратегических, социальных и прочих управленческих механизмов и ресурсов.

В “Национальной стратегии обеспечения транспортной безопасности Республики Армения” (далее - “Стратегия”) поиск путей выхода из блокады с дальнейшей интеграцией в международные транспортные коридоры рассматривается в качестве первоочередной задачи. Последняя актуализировалась сразу после приобретения страной независимости и продолжает по настоящее время составлять главную угрозу транспортной безопасности республики. В связи с этим особо подчеркивается значимость разработки новых альтернативных маршрутов с обеспечением дополнительных инвестиционных потоков, поскольку прогнозируемые объемы осуществляемых по территории Армении грузовых перевозок се-

---

<sup>358</sup> **Rodrigue J.P., Slack B.** Logistics and National Security // *Science, Technology and National Security*. – Easton, PA, Pennsylvania Academy of Science, 2002. – P. 214-225.

годня не внушают надежд по поводу возможного обеспечения эффективной загруженности магистралей республики<sup>359</sup>.

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

- транспортная блокада Армении со стороны Азербайджана и Турции;
- недобросовестная конкуренция со стороны зарубежных перевозочных компаний;
- игнорирование интересов армянских перевозчиков на международных рынках;
- использование армянскими грузоперевозчиками не соответствующих европейским стандартам транспортных средств на международных рынках;
- полная зависимость от импортируемого жидкого и газового топлива<sup>360</sup>.

Происхождение представленных угроз во многом обусловлено геополитическими процессами, происходящими на Южном Кавказе. В частности, в рамках рассматриваемой проблемы ключевую роль продолжает играть российско-американское противостояние за доминирование в Южно-Кавказском регионе, особенно обострившееся после 2007 г. и продолжающееся по настоящее время. Это противостояние оказывает непосредственное воздействие на геополитическую и геоэкономическую ориентации трех признанных государств региона – Армении, Грузии и Азербайджана, предопределяя логику их взаимоотношений. Конфронтационность в российско-американских отношениях, последовавшая за “романтическим” (1991-2001 гг.) и “транзитным” (2001-2006 гг.) периодами, не позволяет в полной мере выработать наиболее эффективные методы разрешения региональных вооружен-

---

<sup>359</sup>Национальная стратегия обеспечения транспортной безопасности Республики Армения: Приложение к поручению Президента РА N183 от 23 октября 2013 г.

<sup>360</sup> Там же.

ных конфликтов<sup>361</sup>. Последние, в свою очередь, являются препятствующими факторами для полноценной транспортной интеграции и способствуют происхождению новых угроз транспортной безопасности региона.

Легко заметить, что перечисленные угрозы не только взаимодополняют и обуславливают друг друга, но также имеют единое происхождение, сводящееся к геополитическим проблемам транспортной блокады республики. Более того, коммуникационная ограниченность Армении сказывается также на образовании угроз внутреннего характера, которые, в свою очередь, непосредственно влияют на систему национальной безопасности страны, так как значительно ограничивают ее экономическое развитие. Среди подобных угроз можно выделить неудовлетворительное состояние инфраструктуры, ограниченное развитие внутренних перевозок, снижение роли железной дороги в транспортных коммуникациях и пр. Между тем экономические расчеты показывают, что разблокирование границ приведет к росту ВВП на 30% и значительному сокращению торгового дефицита в Армении<sup>362</sup>.

Таким образом, можно констатировать, что поиск путей интеграции в международные транспортные коридоры является наиболее актуальным вызовом для Армении, так как именно диверсификация транспортных коммуникаций в состоянии повысить уровень транспортной безопасности страны, а следовательно, может положительно отразиться на функционировании системы национальной безопасности в целом. С целью более глубокого и комплексного осмысления этой проблемы попробуем выявить специфику основных международных транспортно-логистических проектов, представляющих интеграционный интерес для Республики Армения, а также определить основные геополитические и геоэкономи-

---

<sup>361</sup> **Torosyan T., Vardanyan A.** The South Caucasus Conflicts in the Context of Struggle for the Eurasian Heartland. - *Routledge, Taylor & Francis Group.* – 2015. - P. 578.

<sup>362</sup> Стратегия развития транспортной отрасли Армении до 2020 г.: Итоговый отчет Азиатского Банка Развития и Министерства транспорта и связи РА. – Ереван, ноябрь 2008 // <http://mtcit.am/edfiles/files/Documents/Hashvetvutyun.pdf>

ческие факторы, препятствующие ее интеграции в международные транспортные коридоры<sup>363</sup>.

О необходимости интеграции в международные транспортно-логистические коридоры в Армении заговорили сразу после развала СССР и, особенно, после закрытия границ с Азербайджаном и Турцией. В рамках представленной в 1995 г. правительством РА целевой программы “Энергетика” отмечалось, что для поставок в республику жидкого и твердого видов топлива существуют три железнодорожные линии, две из которых проходят по территории Азербайджана, одна – через Грузию. Учитывая, что коммуникации с Азербайджаном находились в законсервированном состоянии, грузинское направление рассматривалось в качестве стратегически необходимого для экономики и безопасности республики. При этом отмечалось, что и эта линия не выделяется своим стабильным функционированием. Согласно расчетам, в рассматриваемый период при нормальном использовании этой магистрали ежегодно в Армению можно поставлять около 3,5-4 млн т грузов, тогда как еще в 1990 г. поставки только жидкого и твердого топлива в республику по грузинской магистрали составили 4 млн т.<sup>364</sup>

## **5.2. Использование железнодорожной инфраструктуры Армении для интеграции в региональные транспортные коридоры**

С экономической и логистической точек зрения, железнодорожная система Армении сегодня малопривлекательна. Главная тому причина – транспортная блокада, в которой оказалась республика в начале 90-х прошлого века вследствие закрытия армяно-

---

<sup>363</sup> Давтян В.С. Интеграция в международные транспортные коридоры как главный вызов транспортной безопасности Армении // *Армянский политологический журнал*. – 2015. – №2. – С. 131.

<sup>364</sup> НАА, ф. 113, оп. 175, д. 80, л. 23.

турецкой границы и военного конфликта в Нагорном Карабахе. Транспортная система Армении фактически отрезана от внешнего мира, что лишает ее возможности реализации своего транзитного потенциала.

На железной дороге Армении имеются всего четыре стыковые станции: Айрум–Садахло (Грузия), Ахурян–Догучапи (Турция), Ерасх–Велидаг (Азербайджан) и Иджеван–Бархударли (Азербайджан). Из них лишь первая (Айрум–Садахло) находится в эксплуатации. Следовательно, грузинское направление является для Армении, не имеющей выхода к морю, стратегически важным. От его функционирования зависят многие аспекты экономической и в целом национальной безопасности страны.

Однако транзит через Грузию сопряжен с множеством проблем, главная из которых связана с тарифным регулированием. По территории Грузии Армения может осуществлять перевозку грузов в третьи страны (и в обратном направлении) через грузинские порты Потти и Батуми (действует также автомобильное сообщение через перевал Казбеги в РФ), что не всегда экономически выгодно и отражается на конечной стоимости перевозимого груза, а следовательно, на его конкурентоспособности. Транспортировка грузов из любой страны в порт Потти обходится намного дешевле, чем из Потти в Ереван. Если взять за основу контейнерные перевозки, то перевозка одного контейнера, например, из Китая в Потти обходится в 700–800 долл. США, тогда как только из Потти до Тбилиси – 900 долл. США<sup>365</sup>. Аналогичные по размеру тарифы формируются также во время железнодорожных перевозок внутри самой Армении. Их стоимость обуславливает постоянный спад объемов перевозимых грузов как внутри республики, так и в экспортно-

---

<sup>365</sup> Цветков В.А., Зондов К.Х., Медков А.А. Проблемы интеграции и инновационного развития транспортных систем России и стран Южного Кавказа. – М.: ЦЭМИ РАН, 2011. – С. 98.

импортных операциях. Только за 2015 г. объем железнодорожных грузоперевозок сократился на 19%<sup>366</sup>.

С целью модернизации железнодорожного транспорта правительство Армении в 2007 г. приняло решение о проведении тендера на концессионное управление железнодорожной системой республики. Изначально заинтересованность в тендере выразили ряд иностранных транспортных компаний. Однако первый этап конкурса прошли лишь индийская компания Rail India Technical and Economic Services (RITES) и ОАО “Российские железные дороги” (ОАО “РЖД”). Затем индийская компания заявила о выходе из конкурса, вследствие чего ОАО “РЖД” осталось единственным претендентом на концессию<sup>367</sup>.

В феврале 2008 г. был подписан концессионный договор о передаче системы железнодорожного транспорта республики в управление ЗАО “Южно-Кавказская железная дорога” (100%-ное дочернее предприятие ОАО “РЖД”). Согласно договору, срок концессионного управления – 30 лет с правом пролонгации еще на 10 лет после первых 20 лет работы<sup>368</sup>. В качестве главных задач новоиспеченная компания объявила о модернизации инфраструктуры железной дороги Армении, развитии сотрудничества с сопредельными государствами, внутриреспубликанского и международного пассажирского и грузового сообщения. Инвестиции, осуществляемые компанией, были определены в размере 572 млн долл. США с инвестиционными обязательствами в размере 220 млн долл. США в течение первых пяти лет. Российской компании

---

<sup>366</sup>Концессионер ЮКЖД в 2015 году полностью выполнил свои обязательства // [http://arka.am/ru/news/economy/kontsessiонер\\_yukzhd\\_v\\_2015\\_godu\\_polnostyu\\_vypolnil\\_svoi\\_o\\_byazatelstva\\_zamministra](http://arka.am/ru/news/economy/kontsessiонер_yukzhd_v_2015_godu_polnostyu_vypolnil_svoi_o_byazatelstva_zamministra)

<sup>367</sup>РЖД осталась без соперника // <http://www.vedomosti.ru/library/articles/2007/12/06/rzhd-ostalas-bez-sopernika>

<sup>368</sup>Евро-Азиатские транспортные связи (этап 2). Доклад группы экспертов. - Нью-Йорк, Женева, ООН, 2012.- С. 574.

было передано более 2 тыс. грузовых и 58 пассажирских вагонов, 85 локомотивов и 30 секций электропоездов<sup>369</sup>.

До сих пор концессионное управление железнодорожной системой Армении рассматривается преимущественно в политическом контексте. Последнее вполне очевидно, так как начиная с первых дней функционирования концессии и по сей день железная дорога Армении так и не вышла на безубыточный уровень, а бизнес-модель ее функционирования не предполагает агрессивного маркетинга и повышения конкурентоспособности по сравнению с автомобильным транспортом. Более того, если полная протяженность железнодорожных путей Армении составляет 1328 км, то их эксплуатационная длина сегодня едва ли достигает до 700 км, что также обусловлено блокадой и регулярным спадом объемов грузоперевозок.

Что касается парка грузовых вагонов, то за годы концессионного управления он был сокращен по тем же причинам. По-прежнему не решены вопросы тарифного регулирования, которые с самого начала концессионной деятельности стали чуть ли не самой болевой точкой железнодорожной отрасли республики. Тарифная политика, применяемая в сфере грузовых перевозок, оказалась неотъемлемой частью некоторых политических процессов, происходящих в регионе. Так, передача армянской железной дороги в управление ОАО «РЖД» сразу повлекла за собой отмену скидки в размере 17% на перевозку армянских грузов по территории Грузии, в то время как на транзитные перевозки азербайджанских грузов скидка доходила до 50%<sup>370</sup>.

Рассматривая возможности выхода Армении из транспортной блокады, отметим, что, хотя республика является участницей программы «TRACESA», ей, в отличие от соседей, отводится весьма

---

<sup>369</sup>Официальный сайт ОАО «РЖД»// [http://www.rzd.ru/ent/ public/ru? STRUCTURE\\_ID=5185&layer\\_id=5554&id=3202](http://www.rzd.ru/ent/ public/ru? STRUCTURE_ID=5185&layer_id=5554&id=3202)

<sup>370</sup>Тарифная политика железных дорог государств-участников СНГ на перевозки грузов в международном сообщении на 2008 фрахтовый год. Одесса, 26 октября 2007 г. // [http://ctcs.kz/assets/uploads/docs/2015/09/tarif\\_politika.PDF](http://ctcs.kz/assets/uploads/docs/2015/09/tarif_politika.PDF)



пассивная роль в этом проекте. В качестве основных узлов для распределения транспортных потоков южнокавказского коридора рассматриваются порты Черного и Каспийского морей: Поти и Батуми (Грузия) – к Восточной и Центральной Европе через порты европейских стран Черноморского бассейна и Средиземного моря; Баку (Азербайджан) – к Центральной и Дальневосточной Азии через порты Актау (Казахстан) и Туркменбаши (Туркменистан)<sup>371</sup>. Сохранение блокады Армении в значительной мере подрывает экономическую целесообразность проекта “TRACECA”, так как самый короткий выход из Европы к Индийскому океану остается в стороне. Речь идет о маршруте Поти (Грузия) – Мегри (Армения) – Бендер-Аббас (Иран).

Армения рассматривает также возможность интеграции в МТК “Север–Юг”, активно поддерживаемый Россией. Проект приобретает особую актуальность в связи с развитием армяно-иранских отношений. В случае реализации проекта строительства железной дороги, связывающей Сюникскую область (Южная Армения) с пограничным иранским Тебризом, Армения обеспечит себе доступ к портам Персидского залива, а также к паромному комплексу Энзели–Астрахань<sup>372</sup>.

Невзирая на массу проблем, в частности убыточность хозяйственной деятельности, концессионер в лице ОАО “РЖД” продолжает выполнять свои инвестиционные обязательства, что создает основу для восприятия железнодорожной политики России в Армении исключительно в геополитическом ключе. Само название компании-концессионера – “Южно-Кавказская железная дорога” – изначально вызвало в регионе ряд неоднозначных комментариев, большинство из которых сводились к приписыванию России некоего большого геополитического плана по объединению же-

---

<sup>371</sup> Гриневецкий С.Р., Жильцов С.С., Зонн И.С. Черноморский узел. - М.: Международные отношения, 2007.- С. 45.

<sup>372</sup> Жильцов С.С., Зонн И.С., Ушков А.М. Геополитика Каспийского региона.- М.: Международные отношения, 2003. – С. 167.

лезнодорожных систем региона в единый транспортный холдинг и установлению контроля над стратегическими артериями Южного Кавказа. Последнее сегодня вызывает скептицизм, однако на момент принятия решения об участии в тендере на концессию и даже значительно позже некоторые представители российской политической элиты и СМИ демонстрировали заинтересованность в реализации проекта Транскавказской железной дороги (Россия–Абхазия–Грузия–Армения), что, в свою очередь, предполагало приобретение железных дорог Грузии со стороны России. Что касается железной дороги Абхазии, то она была передана в управление ОАО “РЖД” в 2009 г. Таким образом, активная фаза “железнодорожной дипломатии” России на Южном Кавказе выпала на 2007–2009 гг., и в ее эпицентре была прежде всего Армения<sup>373</sup>.

Обратимся к некоторым результатам деятельности российско-го концессионера в Армении. Став концессионным управляющим армянской железной дороги, Южно-Кавказская железная дорога обязалась инвестировать в развитие и модернизацию железнодорожной инфраструктуры Армении в 2008-2038 гг. 174,5 млрд драмов, из которых 122,3 млрд – на сферу инфраструктуры, а 52,2 млрд драмов – на подвижной состав. Фактически уже инвестировано более 265 млн долл. США, 70% из них направлено на ремонт и улучшение железнодорожной инфраструктуры. С начала концессионной деятельности в рамках программы модернизации инфраструктуры концессионером осуществлены следующие крупные мероприятия: реконструировано 40 мостов, отремонтированы 474 км пути, в том числе: капитальным - 171 км, усиленным подъёмочным – 192 км. Отремонтированы 54 переезда, крупнейшие вокзалы, 48 зданий и сооружений пассажирского комплекса и 70 станционных зданий и сооружений, организована первичная сеть связи по волоконно-оптическому кабелю на базе цифровых оборудования и модернизирована оперативно-технологическая связь на

---

<sup>373</sup> Давтян В.С. Транспортно-логистическая ситуация на Южном Кавказе: железнодорожные войны // *Мировая экономика и международные отношения*. – 2017.– Т. 61, N7. - С. 95.

53-х объектах. В рамках модернизации парков подвижного состава ЗАО “ЮКЖД” было приобретено 60 вагонов МВПС, 10 тепловозов ЧМЭЗ, 8 электровозов ВЛ-10, с продлением срока службы отремонтировано 18 электровозов ВЛ-10, 700 грузовых и 27 пассажирских вагонов. В 2018 году приобретены два современных электропоезда<sup>374</sup>. Наряду с осуществлением некоторых программ по развитию пассажирского комплекса (реализуются перевозки между Арменией и Грузией, развивается ряд внутриреспубликанских маршрутов) приоритетом концессионной деятельности продолжают оставаться грузовые перевозки. В целом политика модернизации инфраструктуры положительно сказалась на эффективности эксплуатационной работы железной дороги. Транзитное время доставки груза сокращено более чем в два раза, время простоя под одной грузовой операцией - в три раза, средний вес поезда увеличился более чем на треть. Отметим, что с 2009 г. компания реализует совместно с грузинским железнодорожным оператором проект курсирования ускоренного контейнерного поезда из порта Поти на станцию Кармир Блур в Ереване. Изначально казавшийся малоперспективным из-за достаточно острой конкуренции с автотранспортом проект принес неплохие результаты. Благодаря сквозной тарифной ставке, четкому графику курсирования не меньше двух раз в неделю и сокращению времени транзита до 30 часов, объем контейнерных перевозок вырос в два раза. А в 2016 г. была осуществлена первая мультимодальная перевозка грузовых контейнеров из Европы в Иран по территории Армении с использованием железнодорожной инфраструктуры. В частности, два 40-футовых контейнера водным путем из Европы были доставлены в грузинский порт Поти, затем по железной дороге - в Армению и далее автотранспортом - в Иран<sup>375</sup>. Однако, невзирая на это, по сей день компания имеет проблему некупаемости инвестиций. Достаточно отметить, что ввиду финансово-экономических проблем

---

<sup>374</sup> Данные предоставлены компанией “Южно-Кавказская железная дорога”.

<sup>375</sup> Официальный сайт ЗАО “ЮКЖД” // [www.ukzhd.am](http://www.ukzhd.am)

удельный вес железнодорожного транспорта в общем объеме грузовых перевозок составляет всего 12,8% (рис. 5.1).

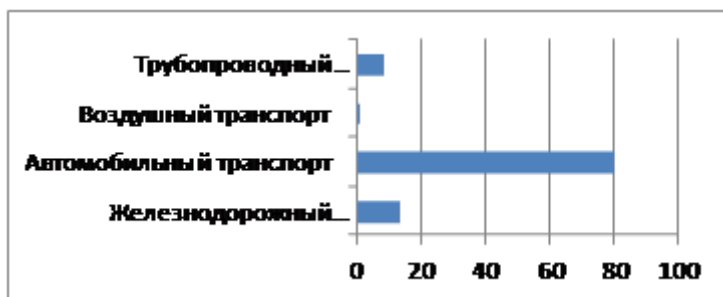


Рис. 5.1. Структура грузовых перевозок в Армении за 2016 г.<sup>376</sup>

Что касается объема пассажирских перевозок, то здесь негативные тенденции также налицо (см. табл. 5.1). Очевидно, что исходя из подобных показателей и в условиях крупных инвестиционных обязательств, российская компания была крайне заинтересована в интеграционных процессах, позволивших бы ей использовать железнодорожный потенциал Армении.

Таблица 5.1<sup>377</sup>

Структура пассажирских перевозок Армении

Объем пассажирских перевозок, 1000 чел.	2014 г.	2015 г.	2016 г.
Всего	225 761,0	208 941,4	206 277,6
Железнодорожный транспорт	375,2	346,3	352,0
Автомобильный транспорт	201 915,2	185 333,7	182 617,6
Воздушный транспорт	2 083,0	1 919,0	2 117,8
Электротранспорт	21 387,6	21 342,4	21 190,2

<sup>376</sup> Национальная статистическая служба Армении // <https://www.armstat.am/file/doc/99506088.pdf>

<sup>377</sup> Там же.

### 5.3. Проблемы подключения Армении к транспортному коридору “TRASECA”

Как уже было отмечено, в силу блокады со стороны Азербайджана и Турции, Армения располагает весьма скромными возможностями подключения к международным транспортно-логистическим коридорам. Вследствие обострения Карабахского конфликта граница с Азербайджаном была закрыта в 1991 г., а в 1993 г. по инициативе Анкары была закрыта граница с Турцией – государством, всецело поддерживающим азербайджанскую сторону во время указанного конфликта. Следовательно, реализация проектов, нацеленных на оптимизацию транспортных коридоров, предполагающих использование действующей транспортной системы Армении, представляет собой фактор, способный потенциально увеличить грузооборот республики. В связи с этим большой интерес вызывает транспортный проект “Мармарай”, инициированный Турцией в 2004 г. с целью строительства железнодорожного тоннеля под проливом Босфор с соединением европейской и азиатской частей Стамбула<sup>378</sup>.

Внимание армянской стороны к данному проекту значительно возросло в 2008 г., в разгар так называемой “футбольной дипломатии”, когда президент Турции Абдулла Гюль в рамках официального визита посетил Армению. Во время визита, помимо прочих вопросов, был обговорен вопрос строительства международного логистического центра на пограничной железнодорожной станции Ахурян, расположенной на ветке Гюмри (Армения) – Карс (Турция). Согласно проекту, целью МЛЦ являлось обслуживание грузопотоков из/в Турции (Турцию), а также части грузов, доставляемых в Армению и вывозимых из нее морским путем через порты Потти и Батуми. Кроме того, планировалось, что МЛЦ привлечет в Армению международные транзитные грузы за счет развития су-

---

<sup>378</sup> **Atalay S., Canci M., Kaya G., Oguz C., Turkay M.** Intermodal Transportation in Istanbul via Marmaray // IBM J. RES & DEV.– November-December, 2010. - Vol. 54, N6. - Paper 8.

хопутной ветки международного транспортного коридора “TRASECA” (рис. 5.2), что увеличило бы привлекательность Армении как страны-транзитера. Не случайно, что затянувшийся процесс ратификации протоколов о нормализации отношений между Арменией и Турцией, а затем и их окончательное исключение из международной повестки привели к консервации проекта.

Проект “Мармарай” имеет важное значение в контексте реализации программы “TRASECA” - транспортного коридора, проходящего по маршруту Европа-Кавказ-Азия и включающего в себя инфраструктуры 13 стран. По сути, главная идея, заложенная в данный проект, заключается в возрождении легендарного исторического маршрута – Великого Шелкового пути. Коридор берет свое начало в странах Восточной Европы (Болгария, Румыния, Украина) и пересекает территорию Турции. Далее маршрут следует через Черное море к грузинским портам Поти и Батуми, затем подключается к транспортной сети Южного Кавказа с использованием сухопутного сообщения из Турции. Согласно проекту, коридор “TRASECA” через каспийские паромные переправы Баку-Туркменбаши и Баку-Актау выходит на железнодорожные сети Центральной Азии, в частности Туркменистана и Казахстана, транспортные системы которых связаны с соседними Узбекистаном, Кыргызстаном, Таджикистаном и достигают Китая и Афганистана<sup>379</sup>.

---

<sup>379</sup> Fedorenko V. The New Silk Road Initiatives in Central Asia. - Rethink Institute Washington DC. - Rethink Paper 10, August, 2013. – P. 11.

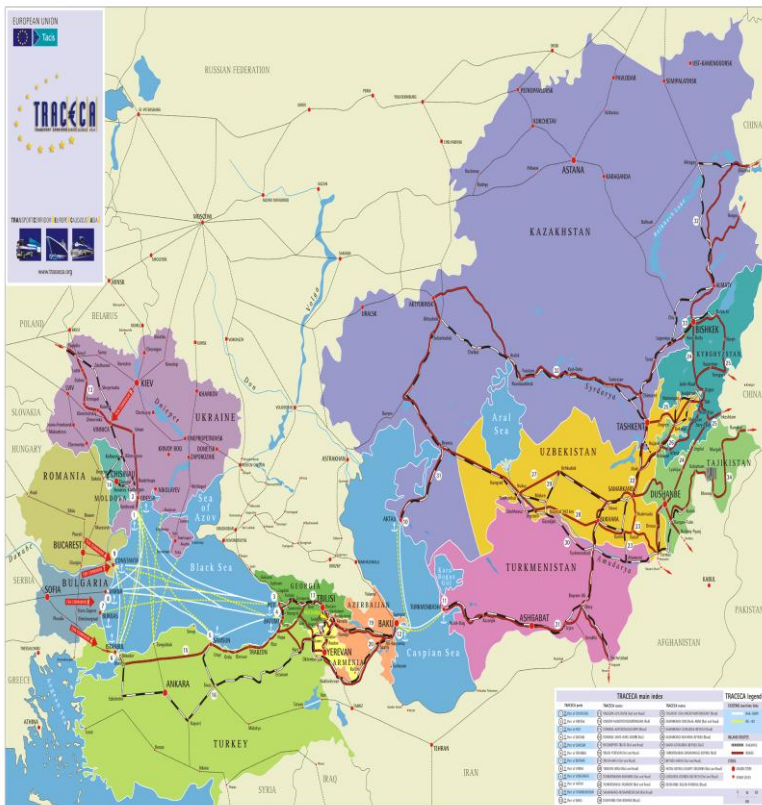


Рис. 5.2. МТК “TRACECA” ([www.traceca-org.org](http://www.traceca-org.org))

Сегодня коридор “TRACECA” развивается интенсивными темпами. Достаточно отметить, что за более чем 20 лет существования инвестиции проекта, направленные на реализацию ряда инфраструктурных и исследовательских программ, превысили 1 млрд евро. На всем протяжении коридора ведется строительство новых автомобильных и железных дорог, сооружаются мосты, порты и другая транспортная инфраструктура. В частности, созда-

ется инфраструктура, необходимая для развития мультимодальных перевозок<sup>380</sup>.

Возвращаясь непосредственно к проекту “Мармарай” как одной из составных частей “TRASECA”, можно отметить, что его реализация имеет большое интеграционное значение не только для Турции, но также для Европы и Азии. Наряду с этим гипотетическое открытие армяно-турецкой границы и восстановление железнодорожного сообщения между странами с использованием тоннеля “Мармарай” в перспективе могут сформировать единую линию транспортного коридора, позволяющего осуществлять перевозки грузов и пассажиров из Азии в Европу и обратно по непрерывной схеме<sup>381</sup>. Очевидно, что тоннель “Мармарай”, будучи инструментом оптимизации транспортного сообщения между Турцией и Европой, может оказать положительное влияние на активизацию перевозочного процесса в направлении Армении, а также на использование его в качестве транзитной территории, что автоматически повысит спрос в отношении МЛЦ “Ахурян”. В свою очередь, Армения, будучи участником программы “TRASECA” с 1993 г., поэтапно адаптирует свою законодательную базу к единым принципам, прописанным в международных конвенциях и соглашениях, что свидетельствует об открытости республики к полноценной транспортно-логистической интеграции.

Говоря о главных путях осуществления “блокадной политики” в отношении Армении и ее недопущении к интеграции в рамках “TRASECA”, следует отметить строительство железной дороги Баку-Тбилиси-Ахалкалаки-Карс. Данная магистраль обходит Армению с севера, еще более усугубляя коммуникационную блокаду республики. В рамках проекта осуществлено строительство 105-километровой ветки, а для повышения пропускной способности

---

<sup>380</sup> Evaluation of the Tacis Interstate TRASECA Programme. Evaluation Unit . - Tacis, June 1998. – P.10.

<sup>381</sup> **Karluk S.R., Karaman S.C.** Bridging Civilizations from Asia to Europe: the Silk Road // *Chinese Business Review*. – December, 2014. - Vol. 13, N. 12. – P. 730-739.



магистрали до 15 млн тонн грузов в год в Грузии проведена реконструкция участка железной дороги Ахалкалаки-Марабда-Тбилиси (183 км). Также в Ахалкалаки построен пункт по переходу поездов с грузинской колеи на европейскую, которая действует также на турецких стальных магистралях<sup>382</sup>.

Ключевой риск для Армении заключается, прежде всего, в том, что если железная дорога БТАК будет в дальнейшем соединена с Нахичеваном (где заметна активность Турции по наращиванию своего военного присутствия), то Армения, таким образом, окажется в железнодорожном кольце, окончательно лишившись возможности стать полноправным участником коридора “Европа-Кавказ-Азия”. Более того, даже в случае открытия армяно-турецкой границы наличие подобной инфраструктуры станет тормозящим фактором в строительстве МЛЦ “Ахурян”, так как потенциально могут возникнуть проблемы с загруженностью железнодорожной ветки Карс-Гюмри. Это, в свою очередь, означает полную элиминацию весьма важной экономической компоненты возможного открытия армяно-турецкой границы в будущем<sup>383</sup>.

#### **5.4. МТК “Север-Юг” и Армения**

МТК “Север-Юг” сегодня по праву рассматривается в качестве одного из наиболее перспективных и значимых транспортно-логистических проектов международного уровня. Интерес к нему обусловлен прежде всего тем, что он призван диверсифицировать транспортные маршруты, связывающие Северную Европу с Азией, вступая, таким образом, в прямую конкуренцию с “TRACECA” – проектом, преследующим геополитическую цель формирования

---

<sup>382</sup> Lussac S. The Baku-Tbilisi-Kars Railroad and its Geopolitical Implications for the South Caucasus // *Caucasian Review of International Affairs*. – Autumn, 2008. - Vol. 2(4). – P.35.

<sup>383</sup> Давтян В.С. Интеграция в международные транспортные коридоры как главный вызов транспортной безопасности Армении // *Армянский политологический журнал*. – 2015. – N2. - С. 136.

транспортных маршрутов в обход России. Межправительственное соглашение о создании МТК “Север-Юг” было подписано Россией, Ираном, Индией в ходе второй Евроазиатской конференции по транспорту, проходящей 12 сентября 2000 г. в Санкт-Петербурге<sup>384</sup>. В 2001 г. “Соглашение” было ратифицировано Индией и Ираном, а в 2002 г. – Россией. В том же 2002 г. министрами транспорта стран-участниц МТК был подписан протокол об официальном открытии коридора. В дальнейшем к “Соглашению” присоединились Армения, Азербайджан, Беларусь, Казахстан, Сирия и Оман; инициативу по присоединению проявили также Турция и Украина<sup>385</sup>.

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

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

---

<sup>384</sup> Межправительственное соглашение между правительствами Российской Федерации, Республики Индия, Исламской Республики Иран и Султаната Оман “О международном транспортном коридоре Север-Юг” от 12.09.2000.

<sup>385</sup> Каратаева К.Е. МТК “Север-Юг”: новые возможности или повторение старых ошибок? // *Проблемы национальной стратегии*. - 2009. - N 1. – С. 131.

через Азербайджан и Армению на Иран через пограничную станцию Джульфа<sup>386</sup> (рис. 5.3).

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

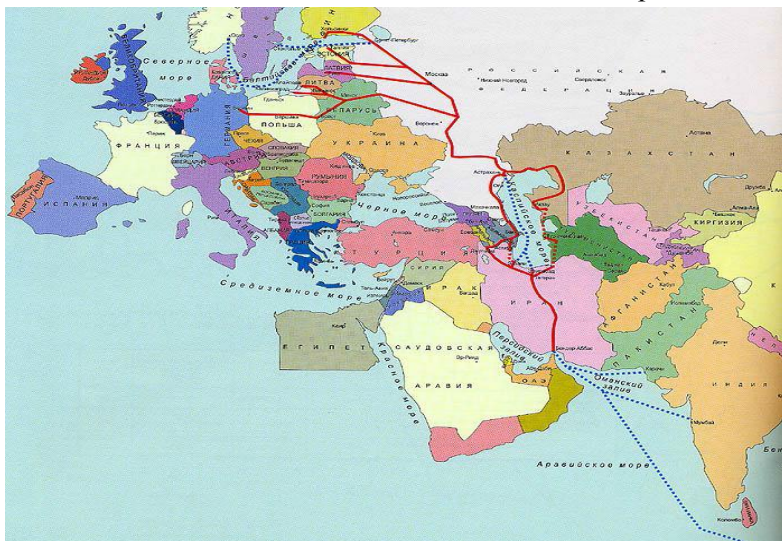


Рис. 5.3. МТК “Север-Юг” ([www.transportnaja-birzha.ru](http://www.transportnaja-birzha.ru))

Согласно проекту, транзит по территории Ирана должен обеспечиваться посредством строящейся российско-ирано-азербайджанской железной дороги Казвин-Решт-Астара – проекта, способного негативно сказаться на перспективах транспортной интеграции Армении. В настоящее время Россия, являющаяся главным инициатором КРА, рассматривает его в качестве ключевого маршрута коридора “Север-Юг”. Проект призван соединить железно-

<sup>386</sup> Бизнес-план создания Международного логистического центра на ж.д. станции Ахурян Южно-Кавказской железной дороги. - РФ, СПб., 2009. – С. 47 (по архивным материалам ЗАО “Южно-Кавказская железная дорога”).

дорожные сети Ирана и Азербайджана и связать иранский порт Бандер-Абас с железными дорогами России. Следовательно, вырисовывается потенциально важное значение КРА в обеспечении устойчивой коммуникации между Южной и Юго-Восточной Азией с Европой прямым железнодорожным путем с дальнейшей разгрузкой Суэцкого канала. В настоящее время в реализации КРА в равной степени заинтересованы как Азербайджан, так и Иран<sup>387</sup>. Оба государства стремятся к восстановлению железнодорожного сообщения, осуществляемого до развала СССР через Нахичеван и Армянскую ССР. Обращаясь непосредственно к интересам России, отметим лишь, что установление железнодорожного сообщения вдоль западного берега Каспийского моря интересно также в том отношении, что линия Баку-Дербент, задуманная еще в XIX в., продолжает оставаться ключевым коридором, который потенциально будет в состоянии обеспечивать связь между Россией и Южным Кавказом<sup>388</sup>.

Что касается проблем транспортной интеграции Армении в контексте реализации проекта Казвин-Решт-Астара, то последний в случае своего воплощения в жизнь (для чего, кажется, имеются все экономические и политические предпосылки) может в конечном итоге привести к окончательной консервации проекта строительства железной дороги Иран-Армения – альтернативного маршрута, рассматриваемого в контексте реализации коридора “Север-Юг”<sup>389</sup>.

---

<sup>387</sup> Вардомский Л.Б., Пылин А.Г., Соколова Т.В. Страны Южного Кавказа: особенности развития и регионального взаимодействия. – М.: Институт экономики РАН, 2014. – С. 30.

<sup>388</sup> Цветков В.А., Зондов К.Х., Медков А.А. Проблемы интеграции и инновационного развития транспортных систем России и стран Южного Кавказа. – М.: ЦЭМИ РАН, 2011. – С. 34.

<sup>389</sup> Давтян В.С. Интеграция в международные транспортные коридоры как главный вызов транспортной безопасности Армении // *Армянский политологический журнал*. – 2015. – N2. – С. 138.

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

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

Изначально рассматривались три варианта строительства железной дороги Иран-Армения:

1. Строительство начнется со ст. Ерасх, расположенной недалеко от г. Арташата Арагатской области РА. Согласно этому варианту, длина путей для строительства по территории Армении составит 443 км.
2. Строительство начнется от ст. Гагарин, расположенной между городами Раздан и Севан Гегаркуникской области РА на железнодорожной линии Ереван-Раздан-Сотк. Длина путей от ст. Гагарин до иранской границы составит 449 км, а строительство охватит города Севан, Гавар и Мартуни.
3. Строительство начнется с одноименной станции Варденис в г. Варденис, расположенном на юго-востоке Гегаркуникской области РА. В настоящее время через ст. Варденис проходят лишь товарные поезда. Длина путей по армянской территории со ст. Варденис до иранской границы составит 397 км.

Во всех трех случаях предполагается строительство по территории Ирана ветки длиной 80 км до ст. Мерант, расположенной на севере Ирана. Таким образом, общая длина строительства желез-

ной дороги Иран-Армения должна была составить 523, 529 или 477 км в зависимости от выбранного варианта<sup>390</sup>.

Однако основные параметры проекта были окончательно определены в начале 2013 г., когда между Министерством транспорта и связи РА, ЗАО “Южно-Кавказская железная дорога” (100%-е дочернее предприятие ОАО “Российские железные дороги”) и зарегистрированной в Дубае компанией “Расиа ФЗЭ” (разработчиком проекта) был подписан Меморандум о начале реализации программ по строительству Южной железной дороги<sup>391</sup>. Согласно базовому сценарию, реализация проекта оценивается примерно в 3 млрд долл. США, длина железной дороги должна составить 316 км, а средняя скорость движения будет доходить до 100 км/час. Предполагается, что железная дорога возьмет начало в г. Гавар близ озера Севан и дойдет до южных границ республики, в частности до пограничного г. Мегри, с интеграцией в железнодорожную систему Армении<sup>392</sup>.

Рассматривая строительство железной дороги Иран-Армения непосредственно в свете реализации МТК “Север-Юг”, можно отметить, что для России привлекательность проекта, прежде всего, может быть обусловлена возможностью формирования альтернативного маршрута с применением интермодального метода. Речь идет о логистическом маршруте “Черное море – Грузия – Армения – Иран – Персидский залив” с использованием морского и железнодорожного транспорта. Более того, в случае открытия грузино-абхазского участка железной дороги и начала движения поездов по Транскавказской железной дороге (Россия-Абхазия-Грузия-Армения) вырисовывается возможность обеспечения прямой же-

---

<sup>390</sup>Бизнес-план создания Международного логистического центра на ж.д. станции Ахурян Южно-Кавказской железной дороги. - РФ, СПб., 2009 (по архивным материалам ЗАО “Южно-Кавказская железная дорога”).

<sup>391</sup>Армения заявляет о начале программ по строительству Южной железной дороги // [armcanchamber.ca/Rasia%20FZE%20Press%20Release%20-%20Armenian.pdf](http://armcanchamber.ca/Rasia%20FZE%20Press%20Release%20-%20Armenian.pdf)

<sup>392</sup> **Milani M.** Iran in a Reconnecting Eurasia: Foreign Economic and Security Interests / Center for Strategic and International Studies // Rowman&Littlefield.- Lanham, Boulder, New York, London, April 2016. – P. 23.

лезнодорожной связи между Россией и Ираном. Данная модель вполне вписывается в логику транспортно-логистической политики России в регионе: достаточно отметить, что железные дороги Абхазии и Армении находятся в управлении российской госкорпорации - ОАО “Российские железные дороги”, неоднократно проявляющей интерес<sup>393</sup> также к активам ООО “Грузинская железная дорога”.

Однако нестабильная геополитическая ситуация в регионе и наличие ряда замороженных конфликтов, периодически размораживаемых и вспыхивающих с новой силой, являются тормозящим фактором, не позволяющим рассматривать Южно-Кавказский регион в качестве ключевого маршрута транспортного коридора “Север-Юг”. С другой стороны, проводя параллели с проектом железной дороги “Казвин-Решт-Астара”, следует отметить, что реализация последнего предполагает вложение инвестиций в значительно меньших объемах, нежели в случае реализации проекта “Иран-Армения”. Так, инвестиции в железную дорогу “Казвин-Решт-Астара” оцениваются в 200 млн долл. США, тогда как в проект “Иран-Армения” – 3 млрд долл. США. Последнее связано с тем, что проект КРА уже включает в себя определенную готовую инфраструктуру (например, азербайджанский участок, который лишь требуется реконструировать), тогда как проект железной дороги “Иран-Армения” предполагает строительство магистрали с нуля, при этом в весьма сложных ландшафтных условиях<sup>394</sup>.

---

<sup>393</sup> Грузинская железная дорога уходит к Москве // Независимая газета. - 16.07.2009.

<sup>394</sup> Давтян В.С. Интеграция в международные транспортные коридоры как главный вызов транспортной безопасности Армении // Армянский политологический журнал. – 2015. – №2. – С. 104.

## 5.6. Возможности интеграции автомагистрали “Север-Юг” в китайскую инициативу “Один пояс – Один путь” (“Belt and Road”)

Как уже было показано выше, в результате проводимой Азербайджаном и Турцией вражеской политики Армения оказалась вне региональных транспортно-логистических проектов. Единственным исключением является запущенная в 2016 г. программа формирования мультимодального транспортного коридора “Персидский залив – Черное море”, в которой принимают участие Иран, Армения, Грузия, Азербайджан, Болгария и Греция. Программой предусмотрено обеспечить активизацию грузоперевозочного процесса из Ирана в Европу по территории Армении и Грузии<sup>395</sup>. В свою очередь, учитывая возрастающее геостратегическое значение Китая в формировании современного мирового порядка, поиск путей всесторонней кооперации с Поднебесной, в том числе в транспортно-логистической сфере, следует рассматривать в качестве ключевого вызова транспортной безопасности Армении. В частности, создание экономических и политических предпосылок для интеграции Армении в инициированный Китаем в 2013 г. проект “Один пояс – Один путь” представляется сегодня необходимым, в особенности учитывая возрастающий удельный вес Китая в мировой экономике: в 2016 г. он был равен 31,6%, в 2017 г. – 34%, что значительно больше удельного веса США, ЕС и Японии, вместе взятых<sup>396</sup>. Следовательно, выработка механизмов активизации ар-

---

<sup>395</sup> **Քոթանյան Հ.** Չինաստանի “Գոտի և ճանապարհ” աշխարհառազմավարական ծրագրին մասնակցությունը որպես ՀՀ համախումբ հզորության զարգացման ռազմավարական ուղենիշ // Չինաստանի “Գոտի և ճանապարհ” նախաձեռնությունում ՀՀ ներգրավման ռազմավարական ուղենիշները: Աշխատանքային տետրեր, ՀՀ ՊՆ Պաշտպանական ազգային հետազոտական համալսարանի “Հայկական բանակ” ռազմագիտական հանդեսի հավելված.- 2018. – 2 (46). – էջ 7:

<sup>396</sup> Չինաստանի “Գոտի և ճանապարհ” նախաձեռնությունում ՀՀ ներգրավման ռազմավարական ուղենիշները // Աշխատանքային տետրեր, ՀՀ ՊՆ Պաշտպանական



мяно-китайского гуманитарного, экономического и политического диалога должна рассматриваться в качестве ключевого направления внешнеполитической стратегии Республики Армения. Последнее представляется особенно актуальным в связи с углубляющимся стратегическим сотрудничеством между Китаем и Ираном, которое обрело вполне прагматичные контуры ввиду применяемых США антииранских санкций. Сегодня Китай выстраивает диалог с Ираном с расчетом на укрепление своих позиций на Ближнем Востоке, что в целом исходит также из интересов Тегерана в данном направлении. Одновременно следует подчеркнуть, что США с пониманием относятся к армяно-иранскому сотрудничеству, учитывая транспортно-логистическую ограниченность Армении. Следовательно, в подобной геополитической мозаике особую значимость и перспективу обретает формирование мультимодального транспортного коридора “Китай-Иран-Армения-Грузия-Черное море-Средиземное море” для диверсификации грузоперевозочного процесса между Китаем и Европой.

При этом очевидно, что выработка данной стратегии должна осуществляться на высоком экспертно-аналитическом уровне с привлечением ключевых специалистов и исследователей, занимающихся проблемами стратегического безопасностного развития.

С этой целью в Национальном оборонном исследовательском университете при Министерстве обороны (НОИУ МО) РА под руководством доктора политических наук, профессора, генерал-лейтенанта Г.С. Котанджяна была сформирована научная группа, разработавшая и предложившая в 2018 г. проект стратегической интеграции Армении в китайскую инициативу “Один пояс – Один путь”. В частности, группой экспертов были выработаны основные механизмы поэтапного встраивания строящейся в настоящее время в Армении автомагистрали “Север-Юг” в китайскую инициативу

---

ազգային հետազոտական համալսարանի “Հայկական բանակ” ռազմագիտական հանդեսի հավելված, 2018. – 2 (46), – էջ 21:

с целью обеспечения финансового и технического участия Пекина в данном проекте. Стоит отметить, что в 2016 г. между НОИУ МО РА и Институтом международных стратегических исследований Китая был подписан меморандум о сотрудничестве, в результате которого была подготовлена и опубликована коллективная монография, отображающая основные пути выстраивания с Китаем эффективного и предметного взаимодействия в сфере транспортно-логистических коммуникаций.

В представленной разработке констатируется, что внешняя обстановка безопасности Республики Армения отличается ростом нестабильности и непредсказуемости: динамика международной и региональной безопасности постоянно меняется, что существенно усложняет процесс стратегических оценок, а также соответствующих разработок на основе этого процесса. В этих условиях одной из главных угроз интересам безопасности Армении является исключение ее из региональных энергетических и транспортных проектов. Следовательно, для Армении интеграция в китайскую инициативу “Один пояс – Один путь” имеет жизненно важное значение. Это позволит преодолеть региональную изоляцию и привлечь дополнительные финансовые ресурсы для инфраструктурных программ, в том числе для строительства автомагистрали “Север-Юг”. Отмечается, что реализация данного интеграционного проекта значительно расширит возможности Армении, включая ресурсы оборонной безопасности.

Для Армении строительство автомагистрали “Север-Юг” имеет стратегическое значение, так как может обеспечить наиболее короткий путь от иранского порта Бандер-Аббас до грузинского Батуми (2740 км). Для сравнения отметим, что протяженность действующей от Бандер-Аббаса до Поти автомобильной дороги составляет 2877 км (Бандер-Аббас – Ереван – Поти: 2325 км + 552 км). Если из Еревана грузоперевозки будут осуществляться по железной дороге, то протяженность сократится на 51 км. При этом для обеспечения выхода к Черному морю по территории Азербай-

джана из Бандер-Аббаса грузоперевозки должны осуществляться автомобильным транспортом до порта Энзели (1589 км), оттуда в Баку (465 км) и лишь затем в Поти (894 км) с общим прохождением 2948 км. Если же рассчитать протяженность с учетом запуска железной дороги Решт-Астара, то получится 2807 км (Бандер-Аббас – Казвин – Астара – Баку – Тбилиси – Поти: 1382+205+317+578+325 км). Что касается осуществления транзитных перевозок по территории Турции, то в настоящее время Иран, будучи инициатором мультимодального коридора “Персидский залив – Черное море”, не рассматривает данный маршрут. Следовательно, запуск автомагистрали “Север-Юг” может существенно повысить транзитное значение Армении, способствуя росту грузоперевозок и влияя на формирование благоприятного инвестиционного климата в республике.

Исходя из поставленной стратегической цели, исследовательской группой была поставлена задача выработки альтернативных путей привлечения инвестиционных средств для строительства автодороги Арташат-Агарак – важного участка автомагистрали “Север-Юг”.

Подсчитано, что привлеченные из международных финансовых институтов средства недостаточны для осуществления строительных работ на данном участке (см. таблицу 5.2).

Таблица 5.2<sup>397</sup>

Стоимость строительства участка Аштарак-Агарак

Затраты	Стоимость (долл. США)	Обоснование
1	2	3
<b>Арташат-Сисиан, 256 км</b>		
Дорожно-строительные работы	768 млн	В рамках Транша 3 для дорожно-строительных работ было предусмотрено 65 млн долл. США. Протяженность дороги – 46 км, следовательно, стоимость 1 км составляет около 3 млн долл. США
Закупки	13 млн	В рамках Транша 3 для закупок было предусмотрено 2,4 млн долл. США на 1 км
Затраты на управление проектом	11 млн	Затраты на управление проектом составили 43478 долл. США на 1 км
Консультационные услуги	5 млн	Поскольку существенная часть суммы, предоставленной в рамках предыдущего транша, была направлена на приобретение консультационных услуг, а также на проектирование строительных работ, предусмотренных последующими траншами, и на технико-экономическое обоснование, что можно считать завершенным, затраты на данный компонент нами занижены. Ссылаясь на показатели Транша 3, стоимость данного компонента превысила бы 58 млн на 256 км.

<sup>397</sup>Չինաստանի “Գոտի և ճանապարհ” նախաձեռնությունում ՀՀ ներգրավման ռազմավարական ուղենիշները // Աշխատանքային տետրեր, ՀՀ ՊՆ Պաշտպանական ազգային հետազոտական համալսարանի “Հայկական բանակ” ռազմագիտական հանդեսի հավելված, 2018. – 2 (46), – էջ 23-25:

1	2	3
Строительство трех тоннелей на участке Арарат-Зангакатун	60 млн	Согласно инвестиционному проекту, средняя стоимость строительства самого большого тоннеля составляет 21 млн на 1 км. Можно предположить, что протяженность каждого из этих тоннелей не превысит 1 км, следовательно, общая стоимость строительства трех тоннелей составит 60 млн долл. США.
В целом на строительство участка Арташат-Сисиан	857 млн	
<b>Сисиан-Каджаран 60 км</b>		
Дорожно-строительные работы	172,2 млн	На 60 км-ом участке 18 км выпадает на тоннели, следовательно, была рассчитана стоимость 42 км из расчета 4,1 млн на 1 км. Так как для строительства 36 км был подписан договор с Евразийским банком развития на предмет предоставления кредита в 150 млн долл., стоимость 1 км равна 4,1 млн долл.
Дорожно-строительные работы	126 млн	Стоимость 1 км составит 3 млн, так как в основном будет осуществлена модернизации старых дорог.
Закупки	2,2 млн	Принцип расчета тот же, что и для участка Арташат-Сисиан
Затраты на управление проектом	1,8 млн	
Консультационные услуги	1 млн	
Строительство тоннеля в Каджаране	125 млн	Согласно инвестпроекту
<b>Всего для участка Каджаран-Агарак</b>	256 млн	Принцип расчета тот же, что и для участка Арташат-Сисиан
<b>Всего для участка Арташат-Агарак</b>	1725,9 млн	

Таким образом, становится очевидным, что привлеченных государством кредитных средств недостаточно для осуществления строительных работ на участке Арташат-Агарак. Следовательно, необходим поиск иных путей привлечения финансовых средств.

При этом инвестиционные программы, предусмотренные в рамках государственно-частного партнерства, в отдельности не могут быть целесообразными по нескольким причинам. Во-первых, имеющаяся статистика грузовых перевозок в Армении показывает, что их рентабельность достаточно низка (в 2012-2016 гг. средняя годовая прибыль составила всего 20,8 млн долл. США).

Во-вторых, основной проблемой осуществления транзитных грузоперевозок по территории Армении являются высокие тарифы, которые, согласно разным оценкам, значительно выше международных.

Следовательно, осуществление строительных работ за счет частных инвестиций, а также установление платы за проезд по данным участкам значительно понизят перспективы становления Армении в качестве транзитной страны. Тем более нецелесообразно осуществлять строительство тоннелей в рамках отдельных инвестиционных проектов, так как каждая инвестиционная компания будет устанавливать свою цену пользования тоннелем, а с учетом отсутствия эффекта масштаба эти цены будут только возрастать.

Исходя из данных расчетов и оценок имеющихся рисков, исследовательской группой предложены возможные альтернативные источники осуществления инвестиционной политики для строительства рассматриваемого участка автомагистрали “Север-Юг”. Представим разработку в виде таблицы (см. таблицу 5.3).

Таблица 5.3<sup>398</sup>

Возможные источники финансирования программы строительства участка Арташат-Агарак автомагистрали “Север-Юг”

Участок	Сумма, долл. США	Источник	Обоснование
1	2	3	4
Строительство 36 км участка Сисиан-Каджаран	150 млн	Евразийский банк развития	Достигнутое соглашение
Строительство 57 км участка Арташат-Сисиан	170 млн	Азиатский банк развития	Достигнутое соглашение
Строительство всех предусмотренных тоннелей (14)	575 млн	Частная китайская компания. Общей инвестиционный пакет на основе концессионного управления в течение 20 лет.	Если право строительства и эксплуатации будет передано лишь одной компании, то будет минимизирована неопределенность в будущем, понижены риски при строительных работах на других участках, устранены предпосылки для недобросовестной ценовой политики со стороны других компаний.
Финансирование закупок, управления проектом, консультационных услуг для всего отрезка Арташат-Агарак	43 млн	Грант китайского правительства	Можно обосновать, что управление проектом, консультационные услуги и прочие закупки будут осуществляться у китайских компаний.
Затраты на строительство 6 км, а также мостов на отрезке Сисиан-Каджаран, затраты на приобретение земель и расселение	22,2 млн + 38,4 млн + 3,3 млн = 63,9 млн	Правительство РА, из государственного бюджета	

<sup>398</sup> Չինաստանի “Գոտի և ճանապարհ” նախաձեռնությունում ՀՀ ներգրավման ռազմավարական ուղենիշները / Աշխատանքային տեքստեր, ՀՀ ՊՆ Պաշտպանական ազգային հետազոտական համալսարանի “Հայկական բանակ” ռազմագիտական հանդեսի հավելված, 2018. – 2 (46), – էջ 27-28:

1	2	3	4
Строительство 200 км на отрезке Арташат-Сисиан и 42 км на отрезке Каджаран-Арарат	724 млн	Долгосрочный кредит от китайского правительства посредством обслуживающего его банка ЭКСИМ (на льготных условиях)	Кредит будет предоставлен из инвестиционного фонда проекта “Пояс и путь”. К дорожно-строительным работам будут привлечены китайские компании, что может выступать важным предусловием для выдачи китайским правительством льготного кредита.

Таким образом, в рамках представленной модели предполагается привлечение финансовых средств как из частных, так и из государственных китайских источников. При этом речь идет о привлечении кредитов на льготных условиях, а также грантов посредством заключения концессионных договоров в рамках государственно-частного партнерства. Важно отметить, что по всем указанным вариантам привлечения финансовых средств обеспечивается весьма динамичное развитие балканского участка Шелкового пути.

В свою очередь, применение представленной модели привлечения финансовых средств сопряжено с некоторыми сложностями. В частности, изначально проектировочные и консалтинговые услуги были предоставлены организациями, выбранными Азиатским банком развития, следовательно, между “новыми” и “старыми” исследованиями могут быть несоответствия, что может потребовать дополнительные затраты. Кроме того, известные механизмы государственно-частного партнерства предполагают, что часть финансовых средств из частного сектора должна быть перечислена в государственный бюджет, тогда как в случае с Арменией было бы уместно в течение действия концессионного договора (или хотя бы в течение первых 5-ти лет) не только отказаться от частичных выплат в государственный бюджет, но также предоставить этим компаниям существенные налоговые льготы.



Интеграция в китайскую инициативу “Один пояс – Один путь”, по сути, формирует для Армении базовые предпосылки для подключения как к межрегиональным, так и межконтинентальным транспортным коммуникациям. В связи с этим отметим, что в рамках инициативы уже достигнуты стратегические соглашения по строительству сети межрегиональных и межконтинентальных железных дорог, в числе которых железнодорожные линии Китай-Лаос, Китай-Таиланд, Венгрия-Сербия и высокоскоростная железная дорога Джакарта-Бандунг. Параллельно продвигаются проектно-изыскательные работы по модернизации Трансазиатской железной дороги, железной дороги Китай-Кыргызстан-Узбекистан. Предварительно сформирован механизм функционирования международных железнодорожных маршрутов, курсирующих между Китаем и Европой, с привлечением к обсуждению многих стран. Железнодорожные компании семи стран, включая Китай, Беларусь, Германию, Казахстан, Монголию, Польшу и Россию, подписали соглашение об углублении сотрудничества по организации контейнерных перевозок сообщением “Китай–Европа”. По состоянию на конец 2018 г., железнодорожный маршрут “Китай–Европа” уже объединил 108 городов и 16 стран Евразийского континента, в общей сложности отправлено более 13 тыс. поездов, которые перевезли свыше 1,1 млн стандартных контейнеров с различными грузами. Коэффициент загруженности контейнеров, отправляющихся из Китая, достиг 94%, а коэффициент загруженности контейнеров, доставляемых до Китая, достиг 71%<sup>399</sup>.

Наряду с актуализацией межрегиональных и межконтинентальных транспортных коммуникаций и, в частности, мультимодального коридора “Персидский залив-Черное море-Средиземное море”, обеспечивающего диверсификацию торговых коммуникаций между Китаем и Европой, необходимо обеспечить также ло-

---

<sup>399</sup> Инициатива совместного строительства “Одного пояса - Одного пути”: прогресс, вклад и перспективы / Канцелярия руководящей рабочей группы по продвижению “Одного пояса - Одного пути”, 24.04.2019 // <https://rus.yidaiyilu.gov.cn/document/issue/87094.htm>

кальный эффект данной кооперации. В частности, для повышения экономической эффективности эксплуатации автомагистрали “Север-Юг”, а также с целью повышения коммерческого интереса китайских финансовых и государственных институтов к данному коридору, необходимо обеспечить формирование и продуктивное функционирование свободных экономических зон (СЭЗ) вблизи армяно-иранского и армяно-грузинского участков магистрали. Это позволит активизировать торгово-экономические процессы между Ираном, Арменией и Грузией с увеличением загруженности автомагистрали, что неизбежно скажется также на себестоимости перевозок. Важно отметить, что в последние годы были сформированы предпосылки для формирования СЭЗ на армяно-иранской границе, в г. Мегри. Последняя была запущена в конце 2017 г., однако говорить об эффективности данной зоны пока не приходится ввиду отсутствия здесь крупных производственных и торговых объектов. При этом правительство Армении планирует в ближайшие годы привлечь в СЭЗ 50-70 компаний, которые осуществят здесь инвестиции в объеме около 130 млн долл. США.

Стоит также отметить, что в июне 2019 г. парламент Ирана ратифицировал временное соглашение о зоне свободной торговли (ЗСТ) с Евразийским экономическим союзом (ЕАЭС). Оно рассчитано на три года и предусматривает образование ЗСТ по ограниченной номенклатуре товаров между ЕАЭС и Ираном. Россия ратифицировала соглашение в ноябре 2018 г. По условиям соглашения, не позднее, чем через год после его вступления в силу, стороны обязуются начать переговоры по заключению полноценного соглашения о свободной торговле. Реализация соглашения будет способствовать увеличению объемов торговли и развитию экономических связей между его участниками. Документ формирует основные правила торговли между ЕАЭС и Ираном, максимально приближенные к правилам ВТО, а также охватывает вопросы режима наибольшего благоприятствования и национального режима,

применения защитных мер и таможенного администрирования<sup>400</sup>. В целом, можно ожидать, что формирование свободных экономических зон между ЕАЭС и Ираном, а также Арменией и Ираном может создать дополнительные стимулы для развития международных транспортно-логистических коммуникаций через территорию Армении с привлечением китайских акторов в рамках инициативы “Один пояс – Один путь”.

Можно, таким образом, констатировать, что если автомагистраль “Север-Юг” в действительности состоится в качестве транзитного маршрута, который будет связующим звеном между Востоком и Западом, ЕС и Китаем, Ираном и ЕАЭС, то возврат осуществленных инвестиций можно будет обеспечить в среднесрочный период – в течение 5-10 лет, при этом данный маршрут положительно скажется на экономическом развитии как Китая, так и Армении с ее северным и южным соседями.

Вместе с тем важно рассматривать данную перспективу в сложном и многослойном контексте геополитических процессов, развивающихся сегодня вокруг Ирана. Выход США из Совместного всеобъемлющего плана действий (“ядерная сделка”) с последующим восстановлением санкций против Ирана создает дополнительные риски для реализации транспортно-логистических коммуникаций через Ормузский пролив. Озвучиваемая официальным Тегераном возможность блокирования судоходства в проливе включает в себя сразу несколько важных факторов, комплексное рассмотрение которых позволяет сделать вывод о том, что геополитический эпицентр Ближнего Востока постепенно перемещается в Ормуз, что вполне понятно, учитывая то, что через пролив осуществляется 20% мирового транзита нефти в направлении Азиатско-Тихоокеанского региона, не считая транзит катарского СПГ.

---

<sup>400</sup> Парламент Ирана ратифицировал временное соглашение о ЗСТ с ЕАЭС // <https://ria.ru/20190610/1555429775.html>

## 5.7. “Морские ворота” Грузии как интеграционная возможность для Армении

Как было показано выше, ввиду отсутствия дипломатических отношений с Турцией и Азербайджаном транспортные коммуникации между Арменией и этими странами полностью отсутствуют. Следовательно, транспортные потоки в международном направлении осуществляются через Грузию и Иран. На рисунке 5.4 показаны основные направления грузовых перевозок Армении, включая железнодорожные, морские, автомобильные направления.



Рис. 5.4. Основные направления грузопотоков Армении  
([www.bsec-organization.org](http://www.bsec-organization.org))

Из рисунка видно, что морские коммуникации играют ключевую роль в реализации торговых отношений Армении с внешним миром. При этом важно отметить, что именно морские коммуни-

кации сегодня в основном обеспечивают участие Армении в международных транспортных коридорах и, в частности, в “TRASECA”. Разумеется, это участие имеет косвенный характер, так как оно обеспечивается исключительно через Грузию, однако это во многом предопределяет интеграционную политику Армении в условиях транспортной блокады. Армения осуществляет импортно-экспортные операции с внешним миром преимущественно через следующие паромные переправы:

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

В настоящее время основные грузопотоки Армении в международном направлении осуществляются транзитом через территорию Грузии по железной дороге, либо автотранспортом и далее морским транспортом через порты Поты и Батуми в страны Европы, Азии и Америки. Также значительная часть грузов идет по железной дороге через Грузию в порты с дальнейшей отправкой железнодорожными паромами в порты Черного моря<sup>401</sup>.

Приведем краткую характеристику основных направлений перевозок грузов в/из Армении.

#### *Паромная переправа Ильичевск – Поты – Батуми*

Железнодорожная паромная переправа Ильичевск – Поты – Батуми является частью международного транспортного коридора Европа – Кавказ – Азия и эксплуатируется украинской судоходной компанией “Укрферри”. Паромная линия Украина – Грузия функционирует с декабря 1996 г. Ежедневно в порт Поты прибывают парома “Герой Шипки”, “Герой Плевны” и “Грейфсвальд”. Они

---

<sup>401</sup> Давтян В.С. Интеграция в международные транспортные коридоры как главный вызов транспортной безопасности Армении // *Армянский политологический журнал*. – 2015. – №2. – С. 142.

осуществляют как пассажирские, так и железнодорожные, грузовые и контейнерные перевозки. Кроме того, паромом “Либра” еженедельно выполняются контейнерные перевозки. Автомобильно-железнодорожные паромы “Герои Шипки” и “Герои Плевны” идентичны, построены в 1978 и 1979 гг. на судовой верфи “ULYANIК” (Пула, Хорватия). Полная грузовая вместимость каждого из паромов - 108 грузовых вагонов (или 90 трейлеров при 16 м длины, или 900 легковых автомобилей европейского стандарта). Паром “Грейфсвальд” - современное грузо-пассажирское судно, построенное в 1988 г. в Германии. Он находится под классификационным надзором немецкого “Ллойда”. Обладает сертификатом книги рекордов Гиннеса, как самое большое судно в мире в классе автомобильно-железнодорожных пассажирских паромов. Полная грузовая вместимость парома - 103 грузовых вагонов. Из Украины в Грузию поставляются, в основном, металл, стройматериалы, машины, а обратно идут вина, коньяк, цитрусовые, продукция легкой промышленности и минеральная вода<sup>402</sup>.

### *Паромная переправа Керчь – Батуми*

Переправа Керчь – Батуми была открыта в ноябре 2008 г. компанией “Укрферри”. Целью открытия этой переправы являлась “разгрузка” направления Ильичевск – Потти (увеличение пропускной способности и уменьшение транзитного времени). Линия рассчитана на грузы из Донецкой, Луганской, Днепропетровской, Запорожской областей Восточной Украины, а также Крыма (РФ). Речь идет о тех регионах, где железнодорожная составляющая от пункта отправки до терминала меньше, чем до Ильичевска. Грузы, которые отгружаются на железнодорожных станциях Западной и Центральной Украины, по-прежнему перевозятся переправой Иль-

---

<sup>402</sup> Морские магистрали Черного моря и Каспийского моря: Отчет о начале проекта. Программа ЕС ТРАСЕКА. – Март 2009 // [http://www.traceca-org.org/fileadmin/fm-dam/TAREP/61cpm/61cpm1\\_ru.pdf](http://www.traceca-org.org/fileadmin/fm-dam/TAREP/61cpm/61cpm1_ru.pdf)

ичевск–Поти. Планируемая мощность паромной переправы составляет 0,5 млн тонн<sup>403</sup>.

### *Паромная переправа Потти – Кавказ*

Оператором паромной переправы Потти – Кавказ является компания Black Sea Ferries Ltd, учредителями которой являются ОАО “РЖД” (51% акций) и швейцарская компания Reserve Capital Enterprising Corp (49% акций). В собственности компании находится два железнодорожных парома: SMAT и FERUS. Паромная переправа Кавказ-Поти ориентирована, в первую очередь, на обеспечение грузопотоков между Арменией и Россией через территорию Грузии с использованием железнодорожного транспорта. Паром “SMAT” начал курсировать по маршруту Потти – Кавказ в 2007 г. Паром может одновременно принять на борт до 50 железнодорожных вагонов. Также его можно загрузить 340 контейнерами международного стандарта или 86 автомобилями. Расстояние между двумя портами в 315 миль суда могут преодолевать за 31 час. Паромом из России в Армению в основном экспортируются зерно и продовольственные товары, а из Армении в Россию – стройматериалы. Судно способно перевозить и негабаритные грузы: элементы буровых платформ, технологическое оборудование для химических заводов. Продолжительность загрузки однопалубного парома длиной 150 м и шириной 22 м – один час, тогда как погрузка других паромов схожей грузоподъемности длится, как правило, от 8 до 12 часов<sup>404</sup>.

В направлении Потти для Армении в основном идут нефтяные, лесные и хлебные грузы. Обратнo в Россию вагоны идут с минеральными и строительными грузами. Дальнейшее развитие паромной переправы Кавказ – Потти позволит привлечь дополнительные

---

<sup>403</sup> Морские магистрали Черного моря и Каспийского моря: Отчет о начале проекта. Программа ЕС ТРАСЕКА. – Март 2009 // [http://www.traceca-org.org/fileadmin/fm-dam/TAREP/61cpm/61cpm1\\_ru.pdf](http://www.traceca-org.org/fileadmin/fm-dam/TAREP/61cpm/61cpm1_ru.pdf)

<sup>404</sup> Там же.

объемы перевозок в сообщении с Арменией, в том числе за счет переориентации существующего грузопотока, следующего через украинский порт Ильичевск. Переправа Кавказ – Поти имеет ряд преимуществ по сравнению с линией Ильичевск – Поти – Батуми. Среди этих преимуществ – сокращение временных сроков доставки грузов (с 44-58 часов до 36 часов), что позволяет снизить сроки в среднем в 1,4 раза. Другими преимуществами являются более низкие тарифы и низкие транспортные издержки по доставке груза до порта.

Значительная часть грузопотоков, таким образом, осуществляется по железной дороге до грузинских портов с дальнейшим перенаправлением железнодорожными паромными в порты Черного моря<sup>405</sup>. Можно констатировать, что повышение эффективности пользования указанными морскими маршрутами, а также формирование политики максимальной интеграции во внешний мир посредством морского транспорта являются, по сути, ключевым вызовом для Армении. Черноморские порты сегодня являются базовыми пунктами в обеспечении интермодальных перевозок, вследствие чего возрастает также конкуренция в сфере паромных переправ. Так, например, на Украине действует программа по строительству и реконструкции ряда перегрузочных комплексов и портов, нацеленная на развитие паромного сообщения между портами Ильичевск, Варна, Поти и Батуми. Параллельно с этим осуществляется расширение портовых хозяйств в болгарской Варне и пр<sup>406</sup>. Черноморские торговые коммуникации продолжают оставаться в центре внимания ряда международных структур, среди которых можно выделить созданный со стороны Евросоюза руководящий комитет “Черноморский регион панъевропейской транспортной зоны”, рабочую группу Организации черноморского экономиче-

---

<sup>405</sup> Дегтев А.С., Маргоев А.Р., Токарев А.А. Экономика Грузии в пространстве противоречий региональных держав // *Вестник МГИМО*. – 2016. – N2. – С. 229.

<sup>406</sup> Dobrevskiy M. Ukrainian and Russian Waterways and the Development of European Transport Corridors // *European Transport*. - 2005. - N30. – P. 19.



ского сотрудничества по транспорту, межправительственную комиссию и генеральный секретариат “TRACECA” и пр<sup>407</sup>. Указанные тенденции диктуют Армении необходимость выработки основ своей транспортной дипломатии, нацеленной на обеспечение устойчивого и экономически целесообразного доступа к представленным выше морским коммуникационным форматам. В условиях усугубляющейся транспортной блокады наличие прагматической стратегии по использованию морских маршрутов может лечь в основу комплексного обеспечения транспортной безопасности Республики Армения. Безусловно, подобная стратегия предполагает также модернизацию внутренних транспортных инфраструктур и выведение на новый уровень транспортного взаимодействия с Грузией. Речь, прежде всего, идет о гармонизации тарифной политики в сфере грузоперевозок между Арменией и Грузией, а также повышении уровня безопасности перевозочного процесса.

Классик геополитической мысли А. Махен в своих трудах о “морской мощи” не раз предлагал тезис “море - не барьер, а дорога”<sup>408</sup>. Конечно, в условиях отсутствия у Армении возможности прямого выхода к морю данный тезис может показаться весьма условным. И тем не менее, наличие стабильно функционирующего интермодального коридора, связывающего Армению с внешним миром через Грузию, обязывает рассматривать проблему обеспечения армянской транспортной безопасности именно в рамках такого концептуального подхода. При этом данный подход предполагает не только обеспечение стабильного доступа к портовой инфраструктуре и паромным переправам, но также постоянный по-

---

<sup>407</sup> Гриневецкий С.Р., Жильцов С.С., Зони И.С. Черноморский узел. – М.: Международные отношения, 2007. – С 53.

<sup>408</sup> Mahan A.T. Influence of Sea Power upon History, 1660-1783. – Little, Browne & Co., Boston, 1890; Repr. of 5th ed., Dover Publications, N.Y., 1987. – 557 p.

иск путей участия в процессе управления ими, в том числе посредством использования инвестиционных инструментов<sup>409</sup>.

### **5.8. Армяно-турецкая железная дорога и транспортно-логистическая инициатива России**

В 2009 г. в связи с активизацией диалога между Арменией и Турцией по возобновлению дипломатических отношений железнодорожный оператор Армении - ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» принял решение о создании дочернего предприятия для организации Международного логистического центра. В качестве задач центра отмечалось формирование системы организации перевозок по наиболее оптимальному маршруту, в кратчайшие сроки, с минимальными затратами, а также с минимальным вредом для объекта доставки. Такое целеполагание исходило не только из геополитических соображений (о чем свидетельствовало изменение названия «Армянская железная дорога» на «Южно-Кавказскую»), но также из коммерческих интересов российского концессионера, по сей день находящегося перед проблемой некупаемости инвестиций.

Объем инвестиций в создание МЛЦ, по экспертным данным, должен был составить 9,1 млн долл. США по базовому сценарию, 7,6 млн долл. США по минимальному сценарию и 11,1 млн долл. США по максимальному сценарию. Предполагалось, что создание МЛЦ привлечет в Армению международные транзитные грузы за счет развития сухопутной ветки международного транспортного коридора «TRASECA», а также повысит привлекательность Арме-

---

<sup>409</sup> Давтян В.С. Интеграция в международные транспортные коридоры как главный вызов транспортной безопасности Армении // *Армянский политологический журнал*. – 2015. – №2. – С. 143.

нии как страны-транзитера при строительстве железнодорожной ветки Ванадзор-Фиолетово (северная Армения).

Отметим, что проектирование участка Ванадзор-Фиолетово началось в 1980-е годы. Линия протяженностью 32 км может стать частью международного маршрута “Восток-Запад”. Предполагается, что строительство ветки позволит соединить железнодорожное направление Иджеван-Раздан-Ереван с направлением Тбилиси-Айрум-Гюмри-Масис, что существенно сократит длительность внутриреспубликанских и межгосударственных перевозок. Реализация данного проекта приведет к понижению тарифного расстояния, сокращению сроков доставки грузов в местном и международном сообщении, формированию международного транспортно-го коридора “Европа-Кавказ-Азия” через Армению.

Строительство этой линии даст несколько ощутимых преимуществ. В первую очередь, Армения получит круговое железнодорожное движение, т.е. республика будет иметь замкнутое железнодорожное кольцо. Другим фактором, подчеркивающим важность этого проекта, является то, что в случае разблокирования железнодорожного сообщения на линии Карс-Гюмри железная дорога Гюмри-Ванадзор-Фиолетово-Казах (Азербайджан) позволит намного сократить путь транзита из Турции в Азербайджан<sup>410</sup>.

Инвестиции, необходимые для строительства железнодорожной ветки, оценивались в 200-250 млн долл. США.

Согласно базовому сценарию реализации проекта МЛЦ, ожидалось, что логистический центр сможет обслуживать от 215,5 тыс. тонн грузов в 2012 г. до 311,6 тыс. тонн грузов в 2021 г.

По самым минимальным прогнозам, этот показатель должен был составить от 87,3 тыс. тонн в 2012 г. до 118,4 тыс. тонн в 2021

---

<sup>410</sup> Армянской железной дороге стратегически необходимо строительство ветки Ванадзор-Фиолетово // <http://www.apaven.com/files/news/armenia-needs-vanadzor-fioletovo.ru.pdf>

г., а по максимальным оценкам - от 1113,7 тыс. тонн грузов в 2012 г. до 1618,4 тыс. тонн в 2021 г.<sup>411</sup>

И хотя процесс урегулирования армяно-турецких отношений очень скоро зашел в тупик, а знаменитые “цюрихские протоколы” так и не были ратифицированы парламентами стран, проект МЛЦ “Ахурян” по сей день сохраняет свою актуальность в контексте транспортной диверсификации Армении.

Пограничная станция “Ахурян” является одной из старейших железнодорожных станций Армении. На рубеже XIX – XX вв. по этой ветке осуществлялось снабжение оружием и продовольствием российской армии, участвовавшей в военных конфликтах в регионе. Габариты колеи, инженерных сооружений (мостов и тоннелей) соответствовали российским стандартам до ст. Эрзерум, далее - европейским стандартам. Впоследствии на участке Эрзерум – Карс – Догучапы железнодорожные пути были заменены на узкую европейскую колею (1435 мм).

9 июля 1922 г. была подписана советско-турецкая железнодорожная Конвенция, направленная на развитие прямого железнодорожного сообщения для перевозки пассажиров, багажа и грузов. Тогда же было решено, что до создания пограничной станции на территории Турецкой Республики пограничная станция “Ахурян” железных дорог СССР будет использоваться для выполнения операций по сдаче и приему<sup>412</sup>.

Вплоть до развала Советского Союза и консервации прекращения железнодорожного сообщения между Арменией и Турцией в 1993 г. железнодорожная станция “Ахурян” играла ключевую роль для грузопотоков как из Турции, так и в Турцию. В 1984 г. турецкая сторона информировала, что работы по увеличению перерабатывающей способности пограничной станции Догучапы за-

---

<sup>411</sup> Бизнес-план создания Международного логистического центра на железнодорожной станции Ахурян Южно-Кавказской железной дороги / Разработчик – ООО “Институт независимых социально-экономических исследований”. – СПб., 2009. – 136 с. (по архивным материалам ЗАО “Южно-Кавказская железная дорога”).

<sup>412</sup> НАА, ф. 326, оп. 5, д. 12, лл. 9-11.

вершены. Для этой станции был выделен кран грузоподъемностью 10 тонн, а в дальнейшем в ее распоряжение был передан также порталный кран. Перерабатывающая способность станции в рассматриваемый период время составляла 150000 тонн в год, а с порталным краном она превысила 300000 тонн в год. Советская сторона информировала турецкие власти о том, что проведены работы по увеличению провозной и перерабатывающей способности станции “Ахурян” и что техническое состояние станции позволяет перерабатывать 300000 тонн в год.

В целом пик железнодорожных коммуникаций между СССР и Турцией выпадает на 1980-е годы. В 1982 г. из СССР в Турцию (включая транзит) было передано 28055 тонн грузов, а из Турции в СССР (включая транзит) – 25128 тонн; в 1983 г. из СССР в Турцию (включая транзит) было передано 8000 тонн, а из Турции в СССР – 19100 тонн<sup>413</sup>.

С 11 октября 1961 г. действовало соглашение между правительствами СССР и Турции о прямом советско-турецком железнодорожном сообщении. С этого периода станция “Ахурян” активно развивалась как приграничная. Количество веток на станции возросло до 10, длина путей – до 14 километров. В работе станции было задействовано порядка 100 человек. В период 1984–1992 гг. грузооборот станции составлял 65–180 тыс. тонн в год. К 1993 году был введен в эксплуатацию кран для смены колесных пар, рассчитанный на замену 7 вагонов одновременно. В резерве станции находилось 580–600 колес для 150 вагонов. Однако на кране успели заменить колесные пары лишь одного вагона, после чего сообщение на ветке Карс-Гюмри было прекращено. Эксплуатационная деятельность на станции не ведется с 12 июля 1993 г. после закрытия границы в одностороннем порядке со стороны Турции. С 1984 г. ежегодно оборот станции в две стороны составлял от 65 тыс. тонн. В 1989 г. был зафиксирован пик – 180 тыс. тонн (партия гу-

---

<sup>413</sup> НАА, ф. 326, оп. 5, д. 20, лл. 100-101.

манитарного груза для Афганистана). В 1991 г. грузооборот составил 147 тыс. тонн, в 1992 году – 90 тыс. тонн. За первые 6 месяцев 1993 г., до момента прекращения железнодорожного сообщения, оборот составил 42 тыс. тонн.

Отметим, что из-за обострения Карабахского конфликта граница с Азербайджаном была закрыта в 1991 г. Вслед за этим по инициативе Анкары в 1993 г. была закрыта граница с Турцией – государством, всецело поддерживающим азербайджанскую сторону во время конфликта.

В силу различий в ширине колеи основной деятельностью станции была перевалка грузов с вагонов с тележками для колеи 1435 мм в вагоны с тележками для колеи 1520 мм. Обработка грузов на станции осуществлялась вручную. Со стороны Турции составы маневровым локомотивом подавались на приемоотправочные пути колеи 1435 мм парков №2 и №3. Далее осуществлялась перегрузка грузов в вагоны с тележками для российской колеи 1520 мм.

**5.8.1. Характеристика ст. Ахурян и функции МЛЦ.** Железнодорожная станция “Ахурян-1” армянской железной дороги территориально расположена в области Ширак на северо-западе страны. Станция является стыковой (пограничной) на ветке “Гюмри” (Армения) – Карс (Турция). Расстояние от ст. “Ахурян-1” до ст. “Гюмри” составляет 20 км; до границы с Турцией – 20 км. Прилегающие к станции перегоны однопутные с шириной колеи 1520 мм (Ахурян – Гюмри) и 1435 мм (Ахурян – Догуканы). На расстоянии 3 км в сторону границы расположена станция “Ахурян-2” с пограничным постом. По характеру работы ст. “Ахурян-1” является грузовой. Все пути станции неэлектрифицированы и не оборудованы устройствами автоматической локомотивной сигнализации и централизации стрелок. Станционные пути представлены тремя парками:

– парк №1: 10 путей колеи 1520 мм со средней полезной длиной 420 – 588 м и вместимостью 28 – 42 условных вагона;

– парк №2: 2 пути колеи 1435 мм и 1 путь колеи 1520 мм со средней полезной длиной 224 – 336 м и вместимостью 16 – 24 условных вагона;

– парк №3: 4 пути колеи 1520 мм со средней полезной длиной 300 – 330 м и вместимостью 21 – 23 условных вагона<sup>414</sup>.

Развитие мировой промышленности предполагает естественную потребность в ускорении и упрощении процесса доставки товаров конечному потребителю. Логистический центр – это организация, оказывающая услуги, связанные с управлением грузопотоками. Региональные логистические центры, как правило, специализируются на массовой переработке грузов по заказам различных фирм и оказании сопутствующих услуг. Благодаря массовости операций, их себестоимость получается низкой. Следовательно, тарифы на них могут быть вполне приемлемыми для потребителей. Некоторые компании, чтобы не нести значительных затрат на содержание собственных подразделений, отказываются от них и предпочитают заключать договора с логистическими центрами.

Логистические центры выгодно размещать в местах пересечения транспортных путей и недалеко от крупных потребителей или производителей товаров, так как это позволяет существенно уменьшить транспортные расходы. В настоящее время во всех развитых странах почти весь оборот внешней торговли (импорт и экспорт), а также большая часть внутреннего товарооборота осуществляются через региональные логистические центры. К основным задачам логистического центра относятся: повышение согласованности работы разных видов транспорта в организации смешанных и интермодальных перевозок; надлежащая организация комплексного транспортного обслуживания клиентов; расширение видов оказываемых услуг и повышение их качества. Помимо это-

---

<sup>414</sup> Бизнес-план создания международного логистического центра на железнодорожной станции Ахурян Южно-Кавказской железной дороги / Разработчик – ООО “Институт независимых социально-экономических исследований”. – СПб., 2009. – 136 с. (по архивным материалам ЗАО “Южно-Кавказская железная дорога”)

го, специалисты логистического центра должны непрерывно работать в направлении привлечения дополнительных объемов перевозок транзитных грузов; сокращения времени их доставки из-за уменьшения простоев на пунктах перевалки грузов на другие виды транспорта и на пограничных переходах; расширения международного сотрудничества. Логистический центр должен обеспечить реализацию новых видов услуг и удовлетворение повышенных требований пользователей транспортных услуг к комплексности и качеству обслуживания<sup>415</sup>.

Согласно бизнес-плану создания МЛЦ на ст. “Ахурян”, основные функции логистического центра были разделены на две группы:

1. Организация логистических цепочек; заключение комплексных договоров с клиентами на доставку грузов и осуществление сопутствующих операций, связанных с перевозкой, в том числе нетранспортных логистических операций (таможенная очистка и др.); обеспечение информационного взаимодействия с иностранными железными дорогами и другими иностранными участниками логистических цепочек; маркетинговые исследования рынка; предоставление клиентам справочной информации и т.д.;
2. Контроль за выполнением логистических цепочек, транспортных и других операций, возникающих на пути следования грузов, а также оперативный анализ нарушений согласованного графика перевозки грузов и выработка совместно с поставщиками услуг предложений по ликвидации или минимизации последствий сбоя логистической цепочки<sup>416</sup>.

---

<sup>415</sup> Logistic Centres. Directions for USA: A Report by Europlatforms EEIG. – January, 2004. – 17 p. // [https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/eat/docs/EN-REV-What\\_is\\_a\\_Freight\\_VillageFinalcorretto.pdf](https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/eat/docs/EN-REV-What_is_a_Freight_VillageFinalcorretto.pdf)

<sup>416</sup> Бизнес-план создания международного логистического центра на железнодорожной станции Ахурян Южно-Кавказской железной дороги / Разработчик – ООО “Институт независимых социально-экономических исследований”. – СПб., 2009. – 136 с. (по архивным материалам ЗАО “Южно-Кавказская железная дорога”).



**5.8.2. МЛЩ “Ахурян” и перспективы железной дороги Карс-Гюмри.** В настоящее время рынок транспортно-логистических услуг Армении находится на начальной стадии развития и слабо структурирован. Как было отмечено ранее, разблокирование границ приведет к росту ВВП на 30% и значительному сокращению торгового дефицита в Армении<sup>417</sup>. Согласно расчетам экспертов, из-за закрытой границы Армения ежегодно теряет около полумиллиарда долларов, но даже в этих условиях армяно-турецкий товарооборот, осуществляемый через третьи страны, составляет порядка 160 миллионов долларов. Также со ссылкой на экспертов Всемирного банка отметим, что вследствие блокады Армении со стороны Турции и Азербайджана ВВП Армении почти на 40% меньше потенциально возможного уровня. Целесообразность открытия границы для Армении, в первую очередь, определяется тем, что должны значительно сократиться расходы и время на транспортировку грузов в Турцию и далее в Европу и обратно, следовательно, должен существенно возрасти торговый оборот между странами.

Сегодня торговый путь, по которому экспортируются товары из Армении в Турцию, подразумевает сначала транспортировку продукции по железной дороге в Грузию до портов Поты и Батуми, где осуществляется первая перевалка грузов, затем морскую перевозку грузов до турецких портов Самсун, Эскендерун и Мерсин, откуда после повторной перевалки грузов на железнодорожный транспорт происходит дальнейшая транспортировка грузов в Турцию. Соответственно, в обратном порядке происходит движение товаров, экспортируемых из Турции в Армению.

Открытие железнодорожной ветки Карс-Гюмри подразумевает, что грузы, экспортируемые из Армении в Турцию, будут довозиться до ст. “Ахурян” с дальнейшей их перевалкой, складирова-

---

<sup>417</sup>Стратегия развития транспортной отрасли Армении 2020: Итоговый отчет / Азиатский Банк Развития, Министерство транспорта и связи РА. – Ереван, 2008, октябрь // <http://mtcit.am/edfiles/files/Documents/Hashvetvutyun.pdf>

нием и таможенной очисткой за счет ресурсов МЛЦ, затем они будут направляться железнодорожным транспортом непосредственно в Турцию до мест приемки продукции покупателями. Таким образом, открытие армяно-турецкой границы означает установление прямого сообщения между Арменией и Турцией, обеспечивающего сокращение времени и стоимости транспортировки грузов за счет сокращения расстояния транспортировки, исключения из логистической цепочки Грузии как страны-транзитера и отсутствия необходимости двойной перевалки с железнодорожного транспорта на морской.

С учетом вышеназванной причины цены на турецкие товары, которые сейчас ввозятся в Армению через территорию Грузии, также должны снизиться, что подчеркивает обоюдную заинтересованность Армении и Турции в открытии границы. В то же время распространено мнение, что экономика Армении, приспособленная к продолжительной блокаде, может не выдержать притока большого объема зарубежных товаров, и местные производители попадут под риск банкротства, не выдержав конкуренции. Однако в долгосрочной перспективе возросшая конкуренция будет способствовать переосмыслению местными производителями своей стратегии поведения на рынке в сторону улучшения качества выпускаемой продукции, что повысит конкурентоспособность армянских товаров как внутри страны, так и за ее пределами.

Диверсификация транспортных путей позволит Армении повысить имеющийся в настоящее время низкий уровень экспорта некоторых товаров, по которым степень самообеспечения достаточно высока. В частности, по данным официальной статистики, к таковым можно отнести товарные группы “овощи” и “фрукты” (89,4%), “картофель” (99%), “молочные продукты”, кроме группы “сливочное масло” (96,5%), “яйца” (99,3%), “говядина” (84,7%), “свинина” (54,3%), а также “баранина и козлятина” (100%)<sup>418</sup>.

---

<sup>418</sup> Национальная статистическая служба РА // <https://www.armstat.am/file/doc/99516823.pdf>

Кроме того, Армения как член ВТО может воспользоваться своим правом выхода к морю, а Турция, будучи членом той же организации, обязана предоставить ей этот выход.

Таким образом, открытие границы между странами, а также возобновление железнодорожного сообщения между ними в экономическом отношении являются обоюдно выгодным мероприятием, так как существующий спрос на экспортируемые странами товары в силу транспортной блокады не является полностью удовлетворяемым.

В случае использования железнодорожной ветки Карс-Гюмри для грузовых перевозок возникнет спрос на логистические услуги со стороны грузоотправителей, пользующихся транспортным коридором Армения – Турция. Рынок логистических услуг Армении, находящийся в настоящее время на начальной стадии своего развития, в случае активизации торговой деятельности в регионе станет привлекательным для потенциальных поставщиков данных услуг в силу низкого уровня конкуренции и низких барьеров по входу на данный рынок. Оказание логистических услуг не требует приобретения дорогостоящих специальных активов, следовательно, данный вид экономической деятельности не требует особо высоких капитальных вложений, которые зачастую являются первоначальным барьером входа на новый рынок.

В частности, что касается непосредственно МЛЦ, то его учредители (российское ЗАО «ЮКЖД» и армянское ООО «Метэксим») для организации деятельности международного логистического центра приняли решение о создании таможенного терминала на базе ст. «Ахурян» и его вводе в эксплуатацию в течение шести месяцев после возобновления железнодорожного сообщения между Арменией и Турцией. Кроме того, для обеспечения деятельности МЛЦ его учредители пришли к согласию осуществить за счет собственных средств строительно-восстановительные работы, модер-

низацию зданий, сооружений на территории ст. “Ахурян” и приобретение необходимого оборудования и техники<sup>419</sup>.

Конкуренентоспособность продукции в современной хозяйственной практике в большой степени определяется не только собственно качеством ее потребительских свойств, но и, в том числе, качеством и удобством поставки. Поэтому коммерчески прогрессивные компании-поставщики стремятся минимизировать издержки покупателя, связанные с транспортировкой продукции. Отсюда следует, что потенциальными клиентами МЛЦ являются в большей степени грузоотправители, нежели грузополучатели. Основными странами-партнерами в импорте Армении являются Россия, Украина, Германия, Китай, Франция, США, Иран, Турция, Австрия, Бельгия. Специфика проекта по созданию МЛЦ на железнодорожной станции “Ахурян” заключается в том, что первоственной задачей создания МЛЦ является загрузка транспортного коридора “TRASECA”, свидетельствует о том, что основными потенциальными клиентами МЛЦ являются компании, осуществляющие перевозки грузов в процессе экспортно-импортных операций.

Согласно статистике, основными видами продукции в рамках армянской экономики, востребованной на внешнем рынке, являются:

- строительные материалы (в т.ч. цемент);
- лом металлов;
- металлические концентраты.

Обратимся к географии экспорта Армении за 2014-2016 гг. (рис. 5.5).

---

<sup>419</sup> ЮКЖД создает международный логистический центр на армяно-турецкой границе // <https://regnum.ru/news/1155324.html>

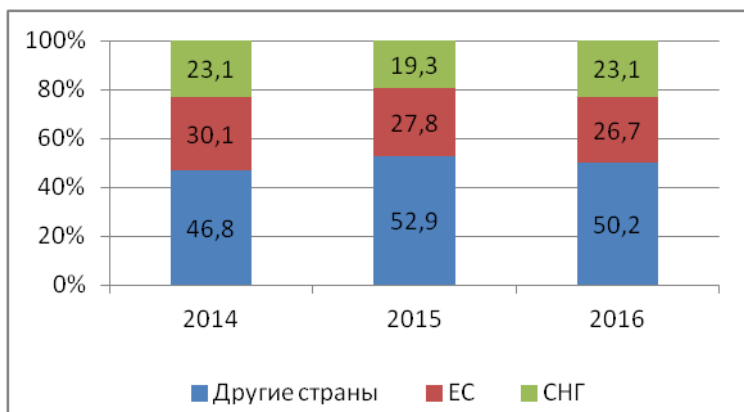


Рис. 5.5. География экспорта товаров из Армении<sup>420</sup>

Несмотря на сложности, возникшие на рынке металлических концентратов наряду с проявлением мирового финансового кризиса, основной потенциал экспорта Армении заключен именно в вышеназванных видах продукции, следовательно, поставщики именно этих видов продукции являются основными потенциальными клиентами МЛЦ, работающими на экспорт. Однако, помимо собственно производителей, возможными клиентами МЛЦ являются также транспортные компании, которые осуществляют услуги по перевозке грузов. В силу того, что МЛЦ будет организован на базе железнодорожной ст. “Ахурян”, основными потенциальными клиентами из сегмента транспортных компаний являются преимущественно те компании, которые осуществляют перевозки железнодорожным транспортом. Вместе с тем необходимо отметить, что транспортные компании, оказывающие экспедиционные услуги, являются в то же время и потенциальными конкурентами МЛЦ.

Что касается потенциальных клиентов, занимающихся ввозом продукции в Армению, то необходимо отметить, что, во-первых,

<sup>420</sup> Национальная статистическая служба Армении // <https://www.armstat.am/file/99507803.pdf>

как и было сказано, к этой группе клиентов можно отнести транспортные компании, оказывающие услуги по доставке грузов из-за рубежа; во-вторых, заказ на услуги МЛЦ возможен также от зарубежных компаний тех отраслей, продукция которых импортируется в Армению. Обратимся к географии импорта Армении за 2014-2016 гг. (рис. 5.6).

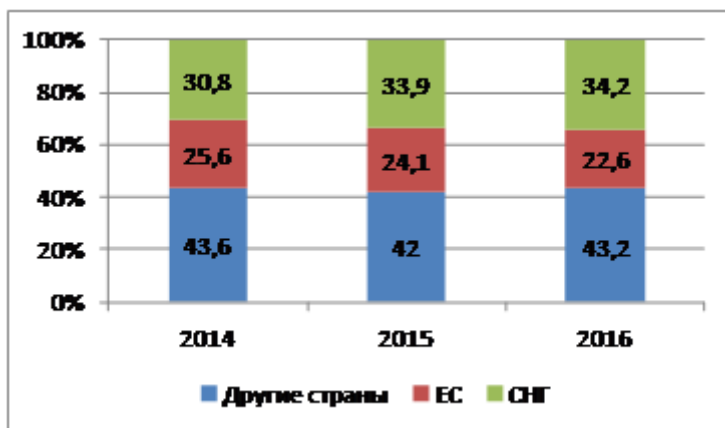


Рис. 5.6. География импорта товаров в Армению<sup>421</sup>

Отметим, что основными видами грузов, импортируемых в Армению железнодорожным транспортом, являются:

- сахар;
- зерновые грузы;
- нефтеналивные грузы;
- минеральные удобрения;
- металлы.

**5.8.3. Железная дорога Баку-Тбилиси-Ахалкалаки-Карс как препятствие для МЛЦ “Ахурян”.** Как уже было отмечено, 30 октября 2017 г. состоялась официальная церемония открытия

<sup>421</sup> Национальная статистическая служба Армении // <https://www.armstat.am/file/99507803.pdf>

железнодорожного сообщения Баку - Тбилиси – Карс. Общая протяженность БАК составила 826 км. Предполагается, что на начальном этапе эксплуатации объем перевозок на железной дороге БАК составит порядка 1–1,2 млн пассажиров и 5–6,5 млн т грузов в год, а к 2034 г., при продлении маршрутов до Китая и Европы, может составить 3–7,8 млн пассажиров и 15–21,5 млн т грузов в год<sup>422</sup>. При этом с введением в эксплуатацию БАК ожидается существенный рост торговли между Азербайджаном, Грузией и Турцией (до 10 млрд долл. США).

Главная задача БАК – использование грузинского коридора с целью налаживания устойчивых транспортных коммуникаций между Турцией и Азербайджаном. В качестве логического продолжения стороны рассматривают восстановление движения на линии Карс–Нахичеван, что позволит создать полноценное транспортное кольцо в обход Армении и еще более усугубит транспортную блокаду последней.

Проект БАК противоречит также транспортным интересам Ирана и России. Иран, как известно, контролирует железнодорожные связи Турции с Азербайджаном и странами Центральной Азии, устанавливая пошлины и тарифы на транзит. Что касается России, то она, будучи концессионером железной дороги Армении, заинтересована в возобновлении движения поездов на уже существующем, однако законсервированном по политическим причинам участке Гюмри – Карс.

Можно сделать вывод о том, что запуск БАК, по сути, делает менее целесообразным возможное открытие армяно-турецкой границы и, следовательно, ставит под вопрос целесообразность развития транспортно-логистических мощностей на ст. Ахурян. Среди прочих препятствующих факторов реализации проекта МЛЦ следует выделить возможные негативные последствия финансово-

---

<sup>422</sup> Цветков В.А., Зондов К.Х., Медков А.А. Проблемы интеграции и инновационного развития транспортных систем России и стран Южного Кавказа. - М.: ЦЭМИ РАН, 2011. – С. 80.

экономических кризисов на развитие торгового оборота между Арменией и Турцией, а также наличие комплекса политических рисков регионального уровня.

Создание МЛЦ может привлечь в Армению международные транзитные грузы за счет развития сухопутной ветки международного транспортного коридора “TRACECA”, а также повысит привлекательность Армении как страны-транзитера при строительстве железнодорожной ветки Ванадзор-Фиолетово (северная Армения).

Несмотря на представленные препятствия, железная дорога Гюмри-Карс постоянно поддерживалась в исправном состоянии, и движение по ней может быть восстановлено в короткие сроки. На территории Армении, рядом с турецкой границей, также расположена станция, на которой имеется возможность заменять колесные пары с одного стандарта колеи на другой, что также является необходимым техническим условием для железнодорожного сообщения.

Сегодня существует определенный потенциал активизации экономических отношений между Арменией и Турцией, торговый оборот между которыми существует даже в условиях закрытой границы. Наряду с этим запуск железной дороги БТАК ставит под вопрос целесообразность не только проекта МЛЦ “Ахурян”, но также и открытия армяно-турецкой границы. Сложившийся транспортно-логистический расклад в регионе по-прежнему демонстрирует тенденции, сводящиеся к усугублению транспортной блокады Армении.

## **ВЫВОДЫ**

- Транспортная блокада Армении и отсутствие возможности прямого участия в МТК “TRACECA” делают страну более уязвимой и препятствуют полноценному развитию внутренних инфраструктур в соответствии с междуна-



родными нормами и, как следствие, повышению уровня безопасности при их эксплуатации. С другой стороны, отсутствие транспортных коммуникаций между Грузией и Абхазией не позволяет сегодня России осуществить проект Транскавказской железной дороги (Россия-Абхазия-Грузия-Армения) в рамках коридора “Север-Юг”. Последнее приводит к постепенной деактуализации возможного участия Армении в МТК “Север-Юг”. Обладая географически благоприятным расположением для МТК “Север-Юг”, Армения лишена возможности использования своего транзитного потенциала, что негативно сказывается на экономике страны и значительно ограничивает ее интеграционные возможности. Отсутствие возможности реализации транскавказского маршрута обуславливает незаинтересованность российской стороны в строительстве железной дороги Иран-Армения, потенциально способной обеспечить устойчивую транспортную связь между Россией и странами Персидского залива. Подобный расклад приводит к поиску дополнительных транспортно-логистических маршрутов, одним из которых сегодня является российско-азербайджано-иранский проект строительства железной дороги Казвин-Решт-Астара.

- В условиях парализованности транспортных коммуникаций основной интеграционной возможностью для Армении сегодня продолжают оставаться грузинские порты Поты и Батуми. Последние предоставляют возможность осуществления торговых операций со странами Черноморского бассейна с дальнейшим выходом в страны Европы и Азии. Наличие подобных интермодальных маршрутов позволяет Армении обеспечивать определенные экспортно-импортные показатели, однако вместе с тем обязывает искать пути наиболее эффективного использо-

вания портовых инфраструктур и паромных переправ, нацеленных, прежде всего, на снижение транспортной составляющей в конечной стоимости как экспортируемых армянских товаров, так и импортируемых товаров для внутреннего потребления.

- Создание экономических и политических предпосылок для интеграции Армении в инициированный Китаем в 2013 г. проект “Один пояс – Один путь” представляется сегодня необходимым, в особенности учитывая возрастающий удельный вес Китая в мировой экономике. В сложившейся геополитической архитектуре особую значимость и перспективу обретает формирование мультимодального транспортного коридора “Китай-Иран-Армения-Грузия-Черное море-Средиземное море” для диверсификации грузоперевозочного процесса между Китаем и Европой. Для Армении строительство автомагистрали “Север-Юг” имеет стратегическое значение, так как может обеспечить наиболее короткий путь от иранского порта Бандер-Аббас до грузинского Батуми (2740 км). Если автомагистраль “Север-Юг” в действительности состоится в качестве транзитного маршрута, который будет связующим звеном между Востоком и Западом, ЕС и Китаем, Ираном и ЕАЭС, то возврат осуществленных инвестиций можно будет обеспечить в среднесрочный период – в течение 5-10 лет, при этом данный маршрут положительно скажется на экономическом развитии как Китая, так и Армении с ее северным и южным соседями.
- Исходя из коммерческих показателей деятельности железнодорожного концессионера Армении (ОАО “РЖД”) и в условиях крупных инвестиционных обязательств, российская компания изначально была крайне заинтересована в интеграционных процессах и, в частности, в возобновлении железнодорожного сообщения между Армени-

ей и Турцией, что позволило бы использовать потенциал железнодорожной системы Армении и вывести ее на безубыточный уровень. В этом контексте возобновление железнодорожного сообщения между Арменией и Турцией с последующим созданием МЛЦ “Ахурян” может привлечь в Армению международные транзитные грузы за счет развития сухопутной ветки МТК “TRASECA”, а также повысить привлекательность Армении как страны-транзитера.

## ГЛАВА 6. ИНТЕГРАЦИЯ АРМЕНИИ В ОБЩЕ ЭНЕРГЕТИЧЕСКОЕ И ТРАНСПОРТНОЕ ПРОСТРАНСТВО ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА

### 6.1. Энергетические аспекты евразийской интеграции Армении

Российский историк-этнограф Лев Гумилев в своей пассионарной теории этногенеза выдвигает понятие “суперэтнос”, представляющее собой группу этносов, одновременно возникших в определенном регионе, взаимосвязанных экономическим, идеологическим и политическим общением. Суперэтнос противопоставляет себя всем прочим суперэтносам, и, в отличие от этноса, он не способен к дивергенции. Согласно Л. Гумилеву, суперэтнос определяется не размером, не мощностью, а исключительно степенью межэтнической близости<sup>423</sup>. Так, наряду с византийским, мусульманским (исламским, арабским) и христианским (западноевропейским) суперэтносами Л. Гумилев выделяет также славянский суперэтнос, что фактически легло в основу идеи неоевразийства, столь актуальной в наши дни.

Само по себе евразийство, как геополитическая концепция, появившаяся на руинах философии славянофильства и ставшая ее своеобразной трансформацией, направлена на реализацию идеи многополярного мира и, соответственно, на уничтожение монополярности в мировой политике и экономике. Последнее приобрело особую актуальность после распада СССР, повлекшего за собой глубокую переоценку всей системы международных отношений, ставшего, по словам президента РФ В.В. Путина, “крупнейшей

---

<sup>423</sup> Гумилев Л.Н. Этногенез и биосфера земли. – СПб.: Кристалл, 2001. – С. 123.

геополитической катастрофой века” и перекинувшего “эпидемию распада” на саму Россию<sup>424</sup>.

Воплощение евразийской идеи в жизнь имеет для современной России действительно ключевое значение с точки зрения международного позиционирования, а также с целью решения целого спектра внутренних задач. Прежде всего важно понимать, что Россия, будучи многонациональной страной, всегда стояла перед необходимостью выработки и реализации соответствующей концепции, выполняющей функцию объединения и сплочения населения вокруг базовых ценностей (что, безусловно, наблюдалось при советской власти). С другой стороны, Россия, традиционно позиционирующая себя как государство с державными амбициями и имеющая зоны своего влияния, нуждается в закреплении за собой статуса ключевого геополитического игрока, способного объединить вокруг себя ряд стран со всем спектром их внутренних и внешних проблем, став гарантом их безопасности и экономического развития. И в том, и в другом случаях мы имеем дело с проблемой формирования суперэтноса, а вернее, с выполнением суперэтнической функции, которая изначально свойственна России. Как пишет российский философ и один из главных идеологов евразийской интеграции А. Дугин, сама концепция национальной безопасности России заключает в себе фундаментальный принцип евразийства: “Мы существуем как целое благодаря участию в нашем государственном строительстве многих народов, в том числе мощного тюркского фактора. Именно такой подход лежит в основе философии евразийства”<sup>425</sup>.

Таким образом, вполне понятно, почему идея осуществления евразийской экономической интеграции фактически зародилась на базе СНГ, объединяющего в себе исторически взаимоинтегриро-

---

<sup>424</sup> Владимир Путин: “Распад СССР - крупнейшая геополитическая катастрофа века” // <http://www.regnum.ru/news/polit/444083.html#ixzz3ULtaHBc4>

<sup>425</sup> Дугин А. Евразийство: от философии к политике: Доклад на Учредительном съезде ОПОД “Евразия” (21 апреля, 2001 г., Москва) // <http://www.evrazia.org/modules.php?name=News&file=article&sid=734>

ванные страны, традиционно воспринимающие Россию в качестве суперэтноса. Таким образом, среди участников процесса евразийской интеграции, ранее входивших в состав Российской империи, а затем СССР, очень много унифицирующих факторов. Общецивилизационные ценности дополняются другими: общая историческая память, принадлежность к общей Родине, непосредственно межличностные контакты и, как следствие, знание менталитетов друг друга<sup>426</sup>.

И хотя многие исследователи указанной проблемы призывают не сильно акцентировать внимание на ее экономических аспектах ввиду их спорности, а наоборот, апеллировать преимущественно к ее культурно-цивилизационным основам, тем не менее, становится очевидной актуальность экономической и, особенно, геоэкономической составляющих процесса евразийской интеграции. В частности, большой интерес в этом смысле представляет уже свершившийся факт вступления Республики Армения в ЕАЭС, трактуемый разными исследователями и политиками неоднозначно ввиду множества вопросов, связанных с экономической и геоэкономической целесообразностью подобного цивилизационного выбора.

Одним из наиболее важных этапов евразийской интеграции является формирование Единого экономического пространства (ЕЭП), которое подразумевает обеспечение четырех свобод:

- движение товаров;
- движение капиталов;
- движение услуг;
- движение рабочей силы.

Наряду с этим полноценное функционирование ЕЭП предполагает координацию экономической политики государств-членов в отношении ключевых отраслей: макроэкономики и финансового

---

<sup>426</sup> Саркисян О.Л. О ценностных основаниях интеграционных процессов в Евразии // *Вестник Российско-Армянского (Славянского) университета*. – Ереван: Изд-во РАУ, 2014. – N 2. – С. 17.

сектора, транспорта и энергетики, промышленности и агропромышленного комплекса, торговли и пр. 1 января 2012 г. были введены в действие 17 базовых международных соглашений, призванных лечь в основу ЕЭП<sup>427</sup>. В рамках данного исследования нас, в частности, интересуют следующие соглашения:

- **Соглашение N 15** об обеспечении доступа к услугам естественных монополий в сфере электроэнергетики, включая основы ценообразования и тарифной политики. Предусматривает принцип обеспечения доступа к энергосистемам сопредельных стран – участников ЕЭП. Доступ предоставляется в пределах технических возможностей при условии обеспечения приоритета передачи энергии для удовлетворения внутренних потребностей стран.
- **Соглашение N 16** о правилах доступа к услугам субъектов естественных монополий в сфере транспортировки газа по газотранспортным системам, включая основы ценообразования и тарифной политики. Предусматривает принцип взаимного обеспечения доступа к газотранспортным системам стран – участников ЕЭП после выполнения комплекса мер, в том числе после перехода на равнодоходные цены на газ. Доступ к газотранспортным системам предоставляется в пределах технических возможностей с учетом согласованного сторонами индикативного баланса и на основании заключенных хозяйствующими субъектами гражданских договоров.
- **Соглашение N 17** о порядке организации, управления, функционирования и развития общих рынков нефти и нефтепродуктов. Предусматривает неприменение государствами – членами ЕЭП по взаимной торговле количественных ограничений и вывозных таможенных пошлин в отношении нефти и нефтепродуктов. При этом порядок уплаты таможенных по-

---

<sup>427</sup> Евразийская экономическая интеграция: цифры и факты / Евразийская экономическая комиссия. Библиотека Евразийской интеграции, 2014. – С.19.

шлин на нефть и нефтепродукты при вывозе с единой таможенной территории Таможенного союза определяется отдельными двусторонними соглашениями стран-участников. Соглашение также определяет условия доступа к услугам по транспортировке нефти, предусматривает унификацию норм и стандартов на нефть, информационный обмен сведениями о добыче, экспорте, импорте и внутреннем потреблении нефти<sup>428</sup>.

Как видим из указанных выше соглашений, каждое из них предусматривает интеграцию энергетических систем стран – членов ЕАЭС. Для того чтобы понять, насколько Армения сегодня может быть привлекательна для этой интеграции, обратимся прежде всего к некоторым комплексным показателям энергетической сферы России, Казахстана и Беларуси.

Согласно данным Евразийской экономической комиссии, ЕАЭС занимает первое место в мире по запасам природного газа (20,7% от мировой доли), первое место по запасам нефти, включая газовый конденсат (14,6% от мировой доли), третье место в мире по производству электроэнергии (9% от мировой доли) и четвертое место в мире по запасам угля (5,9% от мировой доли)<sup>429</sup>. Подобные позиции на мировом рынке, безусловно, являются важной предпосылкой для реализации единой энергетической политики, прописанной в представленных соглашениях. В рамках единой энергетической политики, как правило, понимается формирование общего электроэнергетического рынка, создание общих рынков энергоресурсов, разработка балансов энергоресурсов и пр.

Что касается объемов потребления, причем не только электроэнергии, но также газа, нефтепродуктов и угля, то и здесь позиции Республики Армения далеко не оптимистичны. И на то есть свои естественные причины. Сегодня ЕАЭС позиционирует себя как

---

<sup>428</sup> Евразийская экономическая интеграция: цифры и факты / Евразийская экономическая комиссия. Библиотека Евразийской интеграции, 2014 г. – С.21.

<sup>429</sup> Там же. – С. 12.



экономическое пространство, занимающее громадную территорию – более 20 млн кв.м, или 15% мировой суши с населением 175,7 млн человек. Согласно официальным данным, население РА составляет порядка 3 млн человек, что представляет собой весьма ограниченный потребительский рынок для реализации как энерго-ресурсов, так и других товаров. С другой стороны, сложившиеся на Южном Кавказе геополитические реалии: Нагорно-Карабахский конфликт, закрытая армяно-турецкая граница, невозможность выхода республики к Абхазской железной дороге с подключением к транспортно-логистической системе России через Грузию, активная работа соседнего Азербайджана по изоляции Армении из региональных проектов (трубопроводы Баку-Тбилиси-Джейхан, Баку-Тбилиси-Эрзерум, железная дорога Баку-Тбилиси-Карс и пр.), а также ряд проблем сугубо культурно-цивилизационного характера (“островок христианства в мусульманском мире” и пр.) являются серьезными препятствиями для полноценной экономической интеграции. Отсюда напрашивается вывод: евразийский выбор Армении представляет собой политический проект, краеугольным камнем которого является военная безопасность.

Возможно, именно поэтому в рамках заявления о вступлении Республики Армения в Таможенный союз в сентябре 2013 г. президент РА С. Саргсян неоднократно апеллировал к деятельности ОДКБ: “20 лет назад Армения выстроила систему своей военной безопасности в формате Договора о коллективной безопасности в партнерстве с Россией и рядом других государств СНГ. За эти десятилетия система доказала свою жизнеспособность и эффективность. Сейчас наши партнеры по ОДКБ формируют новую платформу экономического взаимодействия. Я не раз говорил, что, находясь в одной системе военной безопасности, невозможно и не-

эффективно изолироваться от соответствующего геоэкономического пространства»<sup>430</sup>.

Проблемы энергетической безопасности Армении сегодня практически невозможно рассматривать вне контекста геополитических интересов России. Уже в 2000 г. в ответ на укрепление американского влияния в Южно-Кавказском регионе Москва стала воспринимать Армению как “российский форпост” на Южном Кавказе. Ереван согласился на уступительную позицию и присоединился к принципу взаимной безопасности, приняв на своей территории российские базы, что воспринималось как мера, направленная на обеспечение военного равновесия в регионе<sup>431</sup>. Аналогичным образом выстраивалась и продолжает сегодня выстраиваться энергетическая политика России в Армении.

На момент вступления Республики Армения в ЕАЭС в начале 2015 г. уровень влияния российского капитала и российского менеджмента в энергосистеме страны был невероятно высок: ОАО “Газпром” уже выкупило оставшиеся 20% акций компании “Арм-РосГазпром”, тем самым окончательно сконцентрировав в своих руках импорт и распределение природного газа в республике и переименовав саму компанию в “Газпром - Армения”, а российская компания “Интер РАО” уже обладает контролем над существенной долей электрогенерации Армении; Россия в лице “Международной энергетической корпорации” владеет в Армении Севан-Разданским каскадом ГЭС; крупнейший теплоэнергетический объект страны – 5-й энергоблок Разданской ТЭС - также находится под контролем российской компании “Разданская энергетическая компания” и т.д. Данный список можно продолжить, но думаем, что представленных примеров участия российской стороны в армянской энергосистеме вполне достаточно. Правда, в 2011 г. “Ин-

---

<sup>430</sup> Речь Сержа Саргсяна по итогам переговоров с президентом РФ Владимиром Путиным // <http://voskanapat.info/?p=3311>

<sup>431</sup> **Минасян Г.** Армения – российский форпост на Кавказе? // *Russie. Neï. Visions.* – Февраль, 2008. – N 27. – С.12.

тер РАО ЕЭС” заявило о прекращении финансового управления Армянской АЭС в связи с изменениями в политике компании, направленной на избавление от непрофильных активов, однако по сей день вопрос строительства нового блока Армянской АЭС в республике напрямую связывается с российскими инвестициями.

Итак, перечисленные энергетические объекты подтверждают представленный ранее тезис об уровне влияния российского капитала в энергосистеме РА. Возникает вопрос: каким изменениям может подвергнуться подобная расстановка сил на энергетическом рынке Армении после ее вступления в ЕАЭС? И можно ли считать наличие российского капитала проявлением интеграции?

На наш взгляд, расстановка сил останется неизменной, поскольку Россия продолжает стремиться к статусу ключевого энергетического игрока в регионе; Армения, в свою очередь, воспринимает Россию как гаранта своей безопасности и демонстрирует открытость для российских инвестиций в любой сектор экономики. Наличие крупного российского капитала не только в энергетическом секторе республики, но также в сферах транспорта, связи, промышленности – тому доказательство. Итак, для Армении соображения военной безопасности в настоящее время являются основополагающими в вопросе выбора экономического союзника, что наблюдается на протяжении последних 20 лет. Именно поэтому евразийский выбор Армении был столь предсказуем и понятен. Таким образом, вступление Армении в ЕАЭС вряд ли повлечет за собой крупные казахстанские или белорусские инвестиции в энергетику республики. Что касается вопроса о том, является ли наличие крупного российского капитала в энергосистеме Армении свидетельством интеграционного процесса, то, как было отмечено ранее, указанные инвестиции были осуществлены задолго до решения о вступлении в ЕАЭС и, на наш взгляд, представляют собой не взаимоинтеграцию двух экономик, а весьма прагматичную политическую кооперацию по схеме “геополитический интерес России на Южном Кавказе – укрепление военной безопасности Армении”.

С данной точки зрения, выбор Армении в пользу евразийской интеграции можно также считать политически прагматичным решением.

Возвращаясь к представленным выше международным соглашениям, призванным регулировать энергетический рынок ЕЭП, отметим, что приведенные ранее примеры российской энергетической политики в Армении в целом демонстрируют определенное соответствие энергосистемы РА некоторым принципам, прописанным в этих соглашениях. Многолетнее присутствие российских энергетических компаний в Армении существенно адаптировало энергосистему республики под российские стандарты, которые, в свою очередь, рассматриваются в качестве основополагающих при формировании базовых основ функционирования единого энергетического пространства. При этом вступление Армении в ЕАЭС автоматическим образом не повлечет за собой возможность приобретения российского или казахского газа по внутрироссийским или внутриказахстанским ценам. С учетом этого обстоятельства необходимо выработать новые механизмы, закрепляющие за Арменией определенные преференции из-за ее особого положения (отсутствие общей границы, блокада, прямое соседство с зоной ЕС) в получении дешевых энергоносителей. Такой механизм может быть достигнут как в формате ЕАЭС, так и в формате российско-армянского газового соглашения, привязывающего тарифы на поставляемый в Армении газ к внутрироссийским ценам<sup>432</sup>. Что касается указанного в соглашениях доступа к энергосистемам сопредельных стран, доступа к газотранспортным системам государств – участников ЕАЭС, то в случае с Арменией мы вновь сталкиваемся с проблемами геополитического характера, о которых было отмечено выше. Впрочем, в самих соглашениях дана оговорка, согласно которой доступ предоставляется в пределах технических возможностей.

---

<sup>432</sup> Армения и Таможенный союз: оценка экономического эффекта интеграции / ЦИИ ЕАБР. - 2013. – С. 35.

Итак, вполне понятно, почему в риторике официального Еревана при публичных обсуждениях вопросов, связанных со вступлением в ЕАЭС, превалирует политический фактор, часто переходящий в культурно-цивилизационный. Именно поэтому столь часто делаются ссылки на ключевые исторические события, наиболее ярко иллюстрирующие армяно-российские отношения; столь часто основные аргументы сводятся к принадлежности к общей, объединяющей системе ценностей, степени межэтнической близости, о которой пишет Л. Гумилев, и пр. Тем самым подчеркивается роль современной России как суперэтнуса, выступающего в данном случае как культурно-цивилизационный оплот и гарант безопасности. Обращаясь к концепции столкновения цивилизаций Хантингтона<sup>433</sup> и применяя ее по отношению к поднятой нами проблеме, легко прийти к выводу, что выбор главного союзника в современной системе международных отношений должен быть осуществлен именно на основе этих принципов.

Вместе с тем очевидно, что если ни одна попытка экономической интеграции не может быть успешной без культурной, гуманитарной составляющей, точно так же ни одна попытка политической или культурной интеграции не может завершиться успешно без реализации конкретных экономических программ. Именно поэтому выработка специальных условий членства Республики Армения в ЕАЭС, создание новых механизмов интеграции энергосистемы Армении являются необходимым условием для полноценной организации интеграционного процесса<sup>434</sup>.

---

<sup>433</sup> **Huntington, Samuel P.** The Clash of Civilizations? // *Foreign Affairs*. – 1993. – 7-2:3. – P. 27.

<sup>434</sup> **Давтян В.С.** ЕАЭС и проблемы энергетической интеграции Армении // *Свободная мысль*. – 2015. – N 3 (1651). – С. 171.

## 6.2. Общий энергетический рынок ЕАЭС и возможности Армении

Одной из ключевых составляющих Договора о Евразийском экономическом союзе является Раздел XX “Энергетика”, поскольку именно энергетика во многом определяет динамику и темпы развития национальных экономик, их конкурентоспособность на мировых рынках и уровень жизни населения. Формирование общих рынков энергоресурсов позволит устранить барьеры во взаимной торговле ими, содействовать созданию равных условий для хозяйствующих субъектов государств-членов и увеличить объемы взаимовыгодных поставок этих ресурсов. Раздел “Энергетика” включает статьи 79-85, которые регулируют следующие вопросы:

- взаимодействие государств-членов в сфере энергетики;
- индикативные (прогнозные) балансы газа, нефти и нефтепродуктов;
- формирование общего электроэнергетического рынка Союза;
- обеспечение доступа к услугам субъектов естественных монополий в сфере электроэнергетики;
- формирование общего рынка газа Союза и обеспечение доступа к услугам субъектов естественных монополий в сфере транспортировки газа;
- формирование общих рынков нефти и нефтепродуктов Союза и обеспечение доступа к услугам субъектов естественных монополий в сфере транспортировки нефти и нефтепродуктов<sup>435</sup>.

В целом среди базовых принципов формирования общего рынка можно выделить рыночное ценообразование, развитие конкуренции, устранение технических и административных препятст-

---

<sup>435</sup> "Договор о Евразийском экономическом союзе" (Подписан в г. Астане 29.05.2014) (ред. от 08.05.2015) (с изм. и доп., вступ. в силу с 12.08.2017) // [www.eurasiancommission.org](http://www.eurasiancommission.org)

вий энергетической интеграции, развитие транспортных инфраструктур общего рынка, создание благоприятных условий для привлечения инвестиций, гармонизция национальных норм и правил функционирования энергетических систем.

Итак, одной из ключевых целей евразийской экономической интеграции является формирование единого рынка электроэнергии, газа и нефти и нефтепродуктов. При этом каждое из указанных направлений представляет собой отдельный программный пакет системных мероприятий, нацеленных на обеспечение интеграционного процесса.

**6.2.1. Общий рынок природного газа.** В апреле 2017 г. Консультативный комитет по нефти и газу Евразийской экономической комиссии одобрил программу формирования общего рынка газа в ЕАЭС, решение по которому было принято в 2016 г.<sup>436</sup> Программа формирования общего рынка газа на пространстве ЕАЭС является, по сути, системообразующей, так как именно от эффективности энергетического и, в частности, газотранспортного комплекса зависит во многом экономическое развитие стран-членов. По сути, это важный механизм экономической интеграции. Не случайно, что идея создания единого рынка газа (а также электроэнергии и углеводородов) изначально рассматривалась как ключевая составляющая единого экономического пространства. Более того, при детальном изучении самой программы общего рынка газа становится очевидным, что она гармонично вписана в философию евразийской интеграции, выстроенной на основе принципа свободы движения товаров, капиталов, услуг и рабочей силы. Единые наднациональные правила регулирования рынка природного газа могут привести к усилению гарантий энергетической безопасности, особенно для стран-покупателей, зависимых от внешних поставок.

---

<sup>436</sup> О Концепции формирования общего рынка газа Евразийского экономического союза. - Решение N7 от 31 мая 2016 г., г. Астана // [www.eurasiancommission.org](http://www.eurasiancommission.org)

Реализация программы общего рынка газа осуществляется в три этапа. *Первый этап (до 2020 г.)* характеризуется решением таких задач, как гармонизация законодательств государств-членов, обеспечение доступности и полноты раскрытия информации о свободных мощностях газотранспортных систем, расположенных на территориях государств-членов, унификация норм и стандартов, создание системы информационного обмена, формирование индикативного (прогнозного) баланса газа ЕАЭС и пр.

В рамках *второго этапа (до 2021 г.)* предполагается переход к рыночным механизмам определения цен. Планируется открытие товарной биржи, на которой будут осуществляться торги газом. При этом предполагается обеспечение недискриминационного доступа участников к биржевым торгам. Следовательно, благодаря применению рыночных механизмов, цены на газ будут более предсказуемыми, хотя, безусловно, не перестанут периодически играть роль геополитического индикатора. Вместе с тем важно понимать, что речь идет о ценах на границе и что внутренние тарифы будут регулироваться в соответствии с законодательством страны-члена. Также в рамках второго этапа предполагается увеличение инвестиционной активности на общем рынке газа, обеспечение доступа к газотранспортным системам, расположенным на территории стран-членов, и пр.

*Третий этап (не позднее 1 января 2025 г.)* предполагает вступление в силу самого международного соглашения о формировании общего рынка газа, обеспечение свободных поставок газа, приобретенного по прямым договорам, либо на биржевых торгах, поддержание рыночных цен, а также принятие государствами-членами согласованного решения о переходе к равнодоходным ценам на газ<sup>437</sup>.

Таким образом, приведем основные принципы, заложенные в основе формирования общего рынка:

---

<sup>437</sup> О Концепции формирования общего рынка газа Евразийского экономического союза // Решение N7 от 31 мая 2016 г., г. Астана. // [www.eurasiancommission.org](http://www.eurasiancommission.org)



- неприменение во взаимной торговле ввозных и вывозных таможенных пошлин (иных пошлин, налогов и сборов, имеющих эквивалентное значение);
- первоочередное обеспечение внутренних потребностей в газе государств-членов;
- цены и тарифы на услуги по транспортировке газа для удовлетворения внутренних потребностей государств-членов устанавливаются в соответствии с законодательством государств-членов;
- унификация норм и стандартов на газ государств-членов;
- обеспечение экологической безопасности;
- информационный обмен на основе информации, включающей сведения о внутреннем потреблении газа<sup>438</sup>.

Программа формирования общего рынка газа в пространстве ЕАЭС является системообразующей, так как от эффективности энергетического и, в частности, газотранспортного комплекса зависит во многом экономическое развитие стран-членов<sup>439</sup>.

В целом в энергетическом балансе стран-членов ЕАЭС удельный вес природного газа достаточно высок (см. рис. 6.1).

---

<sup>438</sup> Официальный сайт ЕЭК // [www.eurasiancommission.org](http://www.eurasiancommission.org)

<sup>439</sup> О Концепции формирования общего рынка газа Евразийского экономического союза // Решение N7 от 31 мая 2016 г., г. Астана.

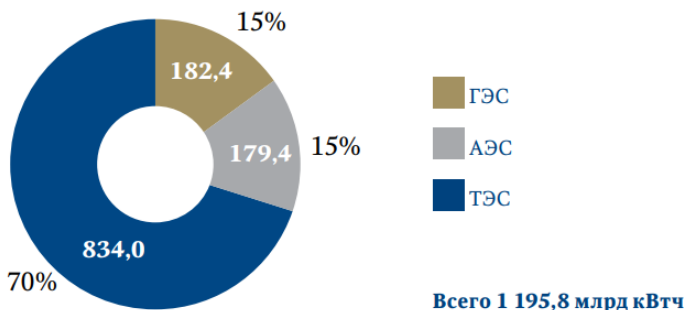


Рис.6.1. Структура производства электроэнергии в целом по ЕАЭС за 2014 г., млрд кВт.ч ([www.eurasiancommission.org](http://www.eurasiancommission.org))

Из рисунка видно, что ключевую роль в электрогенерации стран ЕАЭС играет теплоэнергетический комплекс, функционирующий преимущественно на природном газе. Рассмотрим структуру производства электроэнергии в странах ЕАЭС по отдельности (см. рис. 6.3).

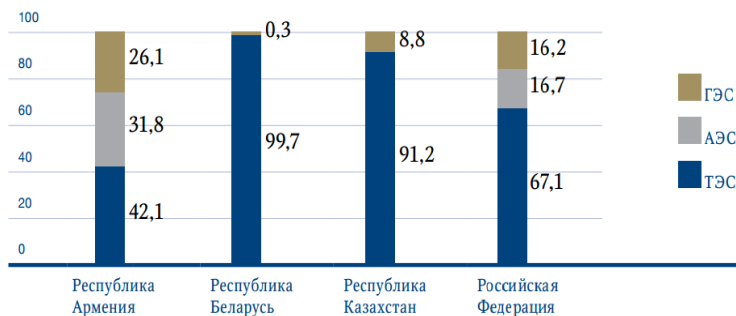


Рис.6.2. Структура производства электроэнергии в государствах-членах ЕАЭС, % ([www.eurasiancommission.org](http://www.eurasiancommission.org))

Общие показатели газовой отрасли государств-членов ЕАЭС имеют следующий вид (см. табл. 6.1).

Таблица 6.1<sup>440</sup>

## Показатели газовой отрасли стран-членов ЕАЭС

Показатель, млн куб.м, 2016 г.	Армения	Беларусь	Казахстан	Кыргызстан	Россия
Запасы газа	-	3,0	1 500,0	6	32 600,0
Добыча газа	-	0,2	33,9	0,03	637,8
Экспорт газа	-	-	9,5	-	201,4
Экспорт в третьи страны	-	-	0,4	-	177,0
Импорт Газа	2,3	18,6	5,0	0,2	8,9
Импорт из третьих стран	0,4	-	1,1	-	-
Внутреннее потребление	2,3	19,3	13,1	0,2	484,1

Для подтверждения нашего тезиса о ключевом значении природного газа в энергетических коммуникациях ЕАЭС обратимся также к данным по протяженности трубопроводных систем стран-членов (см. табл. 6.2).

Таблица 6.2<sup>441</sup>

## Протяженность трубопроводов в странах-членах ЕАЭС

Показатель, км	Армения	Беларусь	Казахстан	Кыргызстан	Россия
Магистральные газопроводы	1,7	7,9	14,9	0,7	175,0
Магистральные нефтепроводы	-	3,0	8,3	-	55,0
Нефтепродук- топроводы	-	0,7	0,3	-	19,0

<sup>440</sup> Энергетическая статистика государств-членов ЕАЭС за 2016 г. // [http://www.eurasiancommission.org/ru/act/energetikaiinfr/energ/energo\\_stat/Pages/default.aspx](http://www.eurasiancommission.org/ru/act/energetikaiinfr/energ/energo_stat/Pages/default.aspx)

<sup>441</sup> Там же.

Таким образом, можно констатировать, что создание общего рынка может положительно сказаться на уровне энергетической и в целом экономической безопасности стран-членов ЕАЭС.

Обращаясь непосредственно к Армении, отметим, что зависимость армянской экономики от поставок природного газа сегодня велика. Достаточно обратиться к энергобалансу республики, чтобы прийти к выводу о том, что без стабильных поставок газа (годовой объем импортируемого в республику природного газа достигает до 2,3 млрд куб.м) энергосистема республики, а вместе с ней и вся ее экономика окажутся в кризисном состоянии. Важно отметить, что общая установленная мощность энергетической системы республики сегодня является избыточной и составляет около 3555 МВт, используемая мощность – 2320 МВт<sup>442</sup> (см. рис. 6.4).

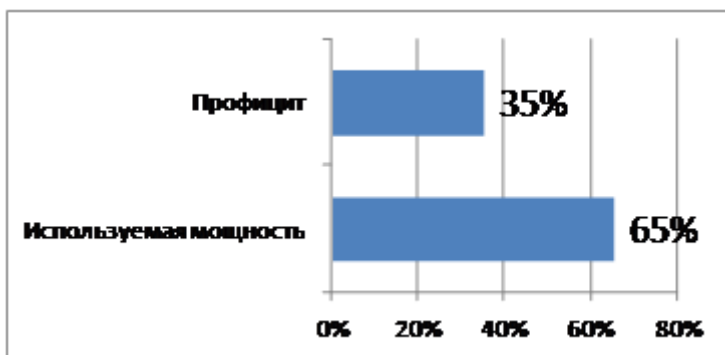


Рис. 6.4. Соотношение установленной и используемой мощностей энергосистемы Армении

Перспективы интеграции Армении в электроэнергетические рынки также напрямую сопряжены с поставками природного газа, и чем ниже будет его цена, тем ниже будет себестоимость производимой на ТЭС электроэнергии.

<sup>442</sup>Концепция обеспечения энергетической безопасности Армении (Правительство РА, 22 декабря 2011 г., решение N50).

Таким образом, интеграция в общий рынок газа будет способствовать понижению цен на природный газ, что неизбежно отразится на себестоимости и, следовательно, конкурентоспособности производимой в Армении электроэнергии – потенциально главной статьи экспорта республики. Армения в состоянии перерабатывать дополнительные объемы природного газа и поставлять электроэнергию по коридору “Север-Юг” на российский рынок и дальше в Казахстан и Кыргызстан посредством своповых поставок. Освоение евразийских энергетических рынков, а также поставки более конкурентоспособной по цене электроэнергии на грузинский и иранский рынки могут смягчить издержки Армении от пребывания в энергетической и транспортной блокаде.

**6.2.3. Общий рынок электроэнергии.** Как уже было отмечено, одной из главных задач евразийской экономической интеграции является формирование общего рынка электроэнергии. В связи с этим обратимся к базовым показателям электроэнергетической отрасли ЕАЭС (табл. 6.3).

Таблица 6.3<sup>443</sup>

Показатели электроэнергетической отрасли ЕАЭС

Показатель, 2016	Армения	Беларусь	Казахстан	Кыргызстан	Россия	ЕАЭС
Установленная мощность, ГВт	3,3	9,8	22,0	3,6	244,1	282,8
Выработка, млрд кВт.ч	7,31	33,31	94,0	12,84	1071,64	1219,10
Потребление, млрд кВт.ч	6,36	36,33	92,3	12,97	1054,32	1202,28
Экспорт, млрд кВт.ч	1,22	0,16	3,10	0,20	20,48	25,16
Импорт, млрд кВт.ч	0,27	3,18	1,40	0,33	3,16	8,34

<sup>443</sup>Энергетическая статистика государств-членов ЕАЭС за 2016 г. // [http://www.eurasiancommission.org/ru/act/energetikainfr/energ/energo\\_stat/Pages/default.aspx](http://www.eurasiancommission.org/ru/act/energetikainfr/energ/energo_stat/Pages/default.aspx)

Общий электроэнергетический рынок государств-членов представляет собой систему отношений между субъектами внутренних рынков электрической энергии государств-членов, связанную с куплей-продажей электрической энергии (мощности) и сопутствующих услуг, действующую на основании общих правил и соответствующих договоров. Евразийская экономическая комиссия выделяет следующие принципы функционирования общего рынка:

- сотрудничество на основе равноправия, взаимной выгоды и ненанесения экономического ущерба любому из государств-членов;
- соблюдение баланса экономических интересов производителей и потребителей электрической энергии;
- поэтапная гармонизация законодательства государств-членов в сфере электроэнергетики, в том числе в части раскрытия информации;
- приоритетное использование механизмов, основанных на рыночных отношениях и добросовестной конкуренции в конкурентных видах деятельности;
- беспрепятственный доступ к услугам субъектов естественных монополий в сфере электроэнергетики и пр<sup>444</sup>.

Согласно Евразийской экономической комиссии (ЕЭК), “эффект от функционирования общего электроэнергетического рынка ЕАЭС вследствие развития рыночных механизмов и конкуренции выразится в увеличении объемов торговли электроэнергией, повышении прозрачности ценообразования, росте эффективности использования генерирующих и передающих мощностей, снижении энергоемкости ВВП, повышении энергетической безопасности государств - членов Союза. Кумулятивный эффект будет состоять в расширении сотрудничества наших стран в смежных сферах, а

---

<sup>444</sup>Евразийская экономическая комиссия: энергетика // [http://www.eurasiancommission.org/ru/Documents/eec\\_energy\\_all\\_150623.pdf](http://www.eurasiancommission.org/ru/Documents/eec_energy_all_150623.pdf)

именно: в строительстве и эксплуатации инфраструктурных объектов электроэнергетического комплекса, энергетическом машиностроении и инновационной деятельности»<sup>445</sup>.

Обращаясь к показателям взаимной торговли электроэнергией между странами-членами ЕАЭС, следует отметить практическое отсутствие Армении в этом процессе (табл. 6.4).

Таблица 6.4<sup>446</sup>

Взаимная торговля электроэнергией между странами-членами ЕАЭС

Экспорт/импорт, млрд кВт.ч	Армения	Беларусь	Казахстан	Кыргызстан	Россия	ЕАЭС
Армения	-	-	-	-	-	0
Беларусь	-	-	-	-	3,18	3,18
Казахстан	-	-	-	0,2	1,13	1,33
Кыргызстан	-	-	0,33	-	-	0,33
Россия	-	-	2,77	-	-	2,77
ВСЕГО	0	0	3,1	0,2	4,31	7,61

Как было указано в Главе 3.2, строительство электроэнергетического коридора “Север-Юг” предоставит Армении возможность выхода на российский рынок электроэнергии. В целом прорыв энергетической блокады посредством евразийской интеграции является главным вызовом для экономики Армении. В связи с этим необходимо не только проводить активную политику, нацеленную на строительство новых инфраструктур, но также применять рыночные механизмы для обеспечения низкой себестоимости производимой электроэнергии. Это позволит Армении быть более конкурентоспособной на внешних рынках, тогда как в настоящее время генерируемая в армянской энергосистеме электроэнергия уступает по своему ценообразованию электроэнергии, производимой на грузинских гидроэлектростанциях. Очевидно, что при продол-

<sup>445</sup> Евразийская экономическая комиссия: энергетика // [http://www.eurasiancommission.org/ru/Documents/ eec\\_energy\\_all\\_150623.pdf](http://www.eurasiancommission.org/ru/Documents/ eec_energy_all_150623.pdf)

<sup>446</sup> Энергетическая статистика государств-членов ЕАЭС за 2016 г. // [http://www.eurasiancommission.org/ru/act/energetikaiinfr/energ/energo\\_stat/Pages/default.aspx](http://www.eurasiancommission.org/ru/act/energetikaiinfr/energ/energo_stat/Pages/default.aspx)

жении тенденции повышения роста себестоимости армянская электроэнергия будет все менее привлекательной для грузинского рынка. При этом важно отметить, что формирование подобной тенденции, с одной стороны, обусловлено ограниченностью рынка сбыта, с другой - непосредственно связано с периодически привлекаемыми в армянскую энергосистему многомиллионными кредитами, сказывающимися на тарифообразовании.

Формирование общего рынка электроэнергии предполагает, что члены Союза смогут закупать электроэнергию как по двусторонним контрактам, так и в рамках централизованных торгов, для осуществления которых будет сформирован специальный электроэнергетический фондовый рынок. При этом общий анализ национальных энергосистем стран-членов ЕАЭС показывает наличие весьма низкого спроса на импорт электроэнергии. Сегодня лишь в Беларуси наблюдается некоторый дефицит, который вскоре будет покрыт с запуском двух блоков БелАЭС (2400 МВт) в 2020 и 2021 гг., что позволит Минску выступить в качестве страны-экспортера электроэнергии с нацеленностью, в частности, на прибалтийские рынки.

В Казахстане электроэнергетическая отрасль развивается динамично, и в ближайшие годы Нур-Султан нацелен выйти на уровень полного самообеспечения. При этом к 2050 г. планируется обеспечить до 50% генерации электроэнергии за счет возобновляемых источников, что позволит также приступить к разработке экспортных стратегий в направлении азиатских рынков.

В России генерационные мощности также избыточны и в десятки раз превосходят остальных членов ЕАЭС вместе взятых, что также свидетельствует об экспортоориентированности ее энергетики. Россия – один из крупнейших экспортеров электроэнергии, ежегодно поставляющий за рубеж до 18 млрд кВт.ч энергии.

Профицит мощностей имеется и в Кыргызстане, и в Армении. И если в случае с Кыргызстаном львиная доля генерации осуществляется на гидроэнергомощностях, что обеспечивает, пожалуй,



самую низкую себестоимость и тарифы на электроэнергию во всем ЕАЭС, то в случае с Арменией структура генерации зиждется на АЭС (около 40%), ТЭС (около 40%) и ГЭС (около 20%). С подобной структурой, при избытке мощностей в условиях негативной динамики потребления и громадного кредитного бремени в энергосистеме (порядка 1 млрд долл. США), крайне сложно обеспечить низкую себестоимость электроэнергии.

Проведем сравнение по странам ЕАЭС. В Кыргызстане, например, для населения тариф установлен в размере \$0,01 за 1 кВт.ч, тогда как в Армении стоимость 1 кВт.ч электроэнергии колеблется в пределах \$0,07 – \$0,09, в Беларуси – \$0,06 - \$0,1, в Казахстане – \$0,06 – 0,08, в России (средняя цена по Москве) – \$0,1.

Для обеспечения здоровой конкуренции на общем евразийском рынке электроэнергии важно вновь вернуться к вопросу формирования общего рынка природного газа, без которого общий рынок электроэнергии вряд ли сможет состояться, поскольку производство электроэнергии в ЕАЭС, за исключением Кыргызстана, осуществляется в основном на тепловых электростанциях, работающих на природном газе. При этом из членов Союза лишь Россия и Казахстан занимаются добычей газа, и вполне естественно, что себестоимость производимой у них электроэнергии будет значительно ниже, чем, например, в Беларуси, где 90% генерации осуществляется за счет газа, импортируемого из России. Примерно в таком же положении находится и Армения, где, как уже было отмечено, ТЭС обеспечивают более 40% генерации. Следовательно, как Беларусь, так Армения будут неконкурентоспособными на формирующемся общем рынке электроэнергии. Вот почему официальный Минск то и дело призывает запустить общий рынок газа

и лишь потом приступить к электроэнергетическому рынку. Данный подход представляется вполне обоснованным<sup>447</sup>.

**6.2.3. Общий рынок нефти и нефтепродуктов.** В рамках интеграционного процесса для Армении, не располагающей собственными запасами нефти и газового конденсата, особую значимость приобретает программа формирования общего рынка нефти и нефтепродуктов до 2025 г. Обратимся к общим показателям нефтяной отрасли ЕАЭС (табл. 6.5).

Таблица 6.5<sup>448</sup>

Показатели нефтяной отрасли ЕАЭС

Показатель, млн т	Армения	Беларусь	Казахстан	Кыргызстан	Россия	ЕАЭС
Запасы нефти	-	60	3 900	11	14 000	18 071,0
Добыча нефти и газового конденсата (ГК)	-	1,6	75,5	0,1	547,5	624,70
Переработка нефти и ГК	-	18,4	16,3	0,2	280,7	315,6
Экспорт нефти	-	1,6	60,8	-	254,2	316,6
Экспорт нефти в третьи страны	-	1,6	60,0	-	235,6	397,2
Экспорт нефтепродуктов	-	16,8	4,8	0,1	171,5	193,2
Экспорт нефтепродуктов в третьи страны	-	16,7	4,6	0,1	168,7	190,1
Импорт нефти	-	18,4	0,0	0,1	0,7	19,2
Импорт нефти из третьих стран	-	-	-	-	-	-
Импорт нефтепродуктов	0,3	1,4	1,8	1,5	1,2	6,2
Импорт нефтепродуктов из третьих стран	0,1	-	1	0,6	1,1	2,8

<sup>447</sup> Энергетическая интеграция в Евразийском союзе: взгляд из Армении // <https://eurasia.expert/energeticheskaya-integratsiya-v-evraziyskom-soyuze-vzglyad-iz-armenii/?sphraseid=16078>

<sup>448</sup> Энергетическая статистика государств-членов ЕАЭС за 2016 г. // [http://www.eurasiancommission.org/ru/act/energetikainfr/energ/energo\\_stat/Pages/default.aspx](http://www.eurasiancommission.org/ru/act/energetikainfr/energ/energo_stat/Pages/default.aspx)

ЕЭК определяет общий рынок нефти и нефтепродуктов как “совокупность торгово-экономических отношений хозяйствующих субъектов государств-членов в сфере добычи, транспортировки, поставки, переработок и сбыта нефти и нефтепродуктов на территориях государств-членов, необходимых для удовлетворения потребностей в них государств-членов”.

Среди базовых принципов формирования общего рынка нефти и нефтепродуктов можно выделить неприменение во взаимной торговле количественных ограничений и вывозных таможенных пошлин, обеспечение экологической безопасности, информационное обеспечение общих рынков ЕАЭС и пр. Учитывая некоторые признаки монополизации рынка нефтепродуктов Армении, формирование общего рынка ЕАЭС может в перспективе создать необходимые условия для появления на внутреннем рынке новых игроков, действующих по принципам равнодоступности и конкуренции.

Формирование общего рынка нефти и нефтепродуктов, прежде всего, предполагает демополизацию национальных рынков. В случае с Арменией данный вопрос, пожалуй, является одним из самых болезненных.

Начиная с 2013 г. де-факто монополистом на армянском рынке топлива является компания “Роснефть”. До ее прихода в Армении функционировали несколько крупных субъектов (“Флеш”, “City Petrol Service” и пр.), импортирующих бензин в основном из Румынии, Болгарии и Ирана. Сегодня эти компании продолжают функционировать, но уже в качестве дистрибьюторов, закупающих топливо у той же “Роснефти”. Придя в Армению, российская компания обеспечила понижение цены на бензин на 2%, однако постепенная демополизация рынка привела к росту цен.

Демополизация, необходимая для формирования и функционирования общего рынка нефти и нефтепродуктов, сопряжена также с некоторыми внутренними конъюнктурными вопросами. Лишение “Роснефти” монополии приведет к активизации некото-

рых нефтетрейдеров, ранее потерявших свои позиции. Традиционно действующие по принципу картельного сговора, они, вероятно, будут препятствовать полноценной либерализации рынка. Впрочем, уже в начале 2019 г. о намерениях вступить на армянский рынок топлива заявила также казахская компания, однако о практической стороне вопроса конкретных сведений пока что нет<sup>449</sup>.

#### **6.2.4. Проблемы либерализации национальных рынков.**

Пожалуй, главным препятствием на пути формирования общего энергорынка ЕАЭС является отсутствие у стран-членов единого видения либерализации национальных рынков – важного условия для воплощения в жизнь интеграционного проекта.

В России, как известно, уже осуществлена либерализация рынка электроэнергии, хотя многие представители бизнеса и профессионалы-энергетики то и дело заявляют о наступившем в результате этого кризисе: участившиеся аварии, сбои, проблемы тарифной политики пр. Нередко с реформами связывают также межсистемные аварии с отключением электростанций, катастрофу на Саяно-Шушенской ГЭС, аварию на Сургутской ГРЭС-2 и пр.

В Казахстане и Кыргызстане либерализация имеет в целом формальный характер: активы энергокомпаний разделены, однако продолжают находиться в собственности государства, что является результатом приобретения активов компаниями с государственным долевым участием.

В свою очередь, Беларусь не торопится с реформами, что связано, во-первых, с предстоящим запуском БелАЭС, которая, как ожидается, в корне изменит структуру энергосистемы и рынка, и, во-вторых, с не раз озвучиваемой позицией о целесообразности формирования общего рынка газа и лишь затем – рынка электроэнергии. В результате по сей день в Белоруссии не принят новый закон об энергетике.

---

<sup>449</sup> Энергетическая интеграция в Евразийском союзе: взгляд из Армении // <https://eurasia.expert/energeticheskaya-integratsiya-v-evraziyskom-soyuze-vzglyad-iz-armenii/?sphraseid=16078>

Процесс либерализации в Армении был запущен в 2017 г., и, как ожидается, к 2021 г. в республике будет сформирован рынок, действующий по принципу разделения функций генерации, передачи и распределения электроэнергии. Это также позволит проводить более социально-ориентированную ценовую политику на внутреннем рынке. Однако либерализация армянской электроэнергетики имеет множество подводных камней, без детального рассмотрения которых крайне сложно дать объективную оценку данному процессу.

Пожалуй, основная проблема заключается в том, что либерализация рынка предполагает наличие на рынке субъектов, располагающих правом импортировать более дешевую электроэнергию (прежде всего, грузинскую), что в контексте решения краткосрочных социально-экономических задач, конечно, может выглядеть вполне привлекательно<sup>450</sup>.

Анализируя представленные в “Концепции формирования общего энергетического рынка ЕАЭС” этапы, следует обратиться также к некоторым проблемам, способным воспрепятствовать полноценной энергетической интеграции ЕАЭС. Начать, пожалуй, следует с концептуальной стороны проблемы, суть которой заключается в том, какой будет логика энергетической интеграции. Выделяются два основных подхода: регулируемая и либеральная интеграция. В случае с регулируемой моделью интеграции мы, как правило, имеем дело с неизменной структурой внутреннего рынка, крайне монополизированной; в случае с либеральной моделью интеграции речь идет об открытости внутреннего рынка для новых участников, свободе конкуренции и пр. Очевидно, что в евразийском контексте мы неизбежно будем иметь дело с регулируемой интеграцией, применяемой, например, на южно-американском газовом рынке. Конечно, здесь мы не имеем дело с проблемой, спо-

---

<sup>450</sup> Энергетическая интеграция в Евразийском союзе: взгляд из Армении // [https://eurasia.expert/energeticheskaya-integratsiya-v-evraziyskom-soyuze-vzglyad-iz-armenii/?\\_sphrase\\_id=16078](https://eurasia.expert/energeticheskaya-integratsiya-v-evraziyskom-soyuze-vzglyad-iz-armenii/?_sphrase_id=16078)

собной поставить под вопрос интеграционный процесс в целом. Однако поиск “золотой середины” представляется крайне важным с целью обеспечения положительного влияния интеграции на активизацию внутренних рынков. Это важно еще и ввиду того, что программой предусмотрено стимулирование инвестиционной деятельности в отрасли.

С другой стороны, ключевой проблемой, способной препятствовать интеграции, является комплекс разногласий в двусторонних отношениях некоторых членов ЕАЭС. Сюда можно приписать и российско-белорусские отношения, энергетическая составляющая которых периодически оказывается в состоянии кризиса. Общие тенденции, которые демонстрирует российско-белорусский энергодиалог, возможно, будут не раз подвергать риску общий рынок. Далеко не безоблачны и российско-казахские отношения. Например, начиная с 2013 г. объем торговли между странами демонстрирует спад<sup>451</sup>. Что касается Армении, то главной проблемой ее полноценной интеграции в общий рынок газа является ее отдаленность от газотранспортной инфраструктуры партнеров по ЕАЭС. Поставки же газа в Армению по северному маршруту (Моздок-Тбилиси) неизбежно будут включать в себя транзитную составляющую, что не может не отразиться на ценах<sup>452</sup>.

### **6.3. Единое транспортное пространство ЕАЭС и возможности Армении**

Под единым транспортным пространством понимается совокупность транспортных систем государств-членов, в рамках которой обеспечиваются беспрепятственное передвижение пассажиров, перемещение грузов и транспортных средств, их техническая

---

<sup>451</sup> ЕАЭС и Таможенный союз: кому выгодно? – Казахстан 2016 // <http://kazdata.kz/04/2016-03-caes-ts-kazakhstan-torgovye-otnosheniya.html>

<sup>452</sup> Давтян В.С. Проблемы и перспективы интеграции Армении в общий рынок газа ЕАЭС // *Россия и новые государства Евразии* (ИМЭМО РАН). – 2017 г. – №3. – С. 104.

и технологическая совместимость, основанные на гармонизированном законодательстве государств-членов в сфере транспорта.

Одной из ключевых составляющих “Договора о Евразийском экономическом союзе” является раздел XXI “Транспорт”, включающий статьи 86 и 87 и регулирующий такие вопросы, как создание общего рынка транспортных услуг, интеграция транспортных систем государств-членов в мировую транспортную систему, эффективное использование транзитного потенциала государств-членов, повышение качества транспортных услуг, обеспечение безопасности на транспорте, снижение вредного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье человека, формирование благоприятного инвестиционного климата и пр.<sup>453</sup>.

В 2016 г. Высший Евразийский экономический совет утвердил главный стратегический документ в области транспортной политики ЕАЭС - “Основные направления и этапы реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств-членов Евразийского экономического союза”. Согласно программе, ожидается, что к 2025 г. должен завершиться процесс формирования единого транспортного пространства, будут сняты препятствия при перевозках любыми видами транспорта, а транспортные системы ЕАЭС выйдут на качественно новый уровень функционирования<sup>454</sup>.

ЕАЭС имеет значительный экономический потенциал, совокупный объем ВВП превышает 2,2 трлн дол. США, объем промышленного производства достигает 1,3 трлн долл. США. Наряду с этим для дальнейшего экономического роста необходимо обеспечить опережающее развитие национальных транспортных систем всех участников Союза<sup>455</sup>. По имеющимся оценкам, прирост

---

<sup>453</sup> “Договор о Евразийском экономическом союзе” (Подписан в г. Астане 29.05.2014) (ред. от 08.05.2015) (с изм. и доп., вступ. в силу с 12.08.2017) // [www.eurasiancommission.org](http://www.eurasiancommission.org)

<sup>454</sup> Ларин О.Н. Перспективы интеграции транспортных систем Евразийского экономического союза // *Проблемы национальной стратегии*. -2017. – N4 (43). – С. 155.

<sup>455</sup> Там же. – С. 154.

промышленного производства на 1% сопровождается увеличением объёма перевозок на 1,5–1,7%<sup>456</sup>.

По данным ЕЭК, на сегодняшний день общая протяжённость действующих путей сообщения ЕАЭС составляет:

- 1609 тыс. км автодорог общего пользования (около 2,5% от общемирового показателя);
- 107 тыс. км железнодорожных путей (около 7,8% от общемирового показателя), из которых 46% электрифицированы;
- 289,3 тыс. км магистральных трубопроводов (около 11% от общемирового показателя)<sup>457</sup>.

Обратимся к показателям плотности путей сообщения в странах ЕАЭС (табл. 6.6).

Таблица 6.6<sup>458</sup>

Плотность путей сообщения в странах-членах ЕАЭС

Страны	Автодороги	Железные дороги	Трубопроводы
Армения	262,0	24,6	7,5
Беларусь	417,0	26,5	41,9
Казахстан	31,4	5,5	8,21
Кыргызстан	94,8	2,1	4,9
Россия	85,0	5,0	14,9
ЕАЭС	83,5	5,3	14,3

Как видно из таблицы, наивысший показатель плотности действующих автомобильных, железнодорожных и трубопроводных

<sup>456</sup> Основные направления и этапы реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств-членов ЕАЭС / Утверждено решением N19 Высшего Евразийского экономического совета от 26 декабря 2016 г. // [www.eurasiancommission.org](http://www.eurasiancommission.org)

<sup>457</sup> Транспорт ЕАЭС // Евразийская экономическая комиссия. – 2015. – С. 5-9 // <http://www.eurasiancommission.org/ru/Documents/%D0%A2%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82.pdf>

<sup>458</sup> Пак Е.В. Перспективы развития сотрудничества в области транспорта и логистики в Евразийском экономическом союзе: Дис. ... канд. экон.наук. - М., 2017. – С. 45.



путей сообщения из стран ЕАЭС отмечен в Беларуси, что делает её транспортно-логистический комплекс наиболее подготовленным для реализации принципа “четырёх свобод” ЕАЭС. Россия и Казахстан имеют низкую плотность действующих путей сообщения, что является следствием как территориальных особенностей, так и недостаточных темпов инфраструктурного строительства<sup>459</sup>. Что касается Армении, то, несмотря на плотность путей сообщения (2-е место в ЕАЭС), ее инфраструктурная оторванность от евразийских рынков, а также пребывание в “полублокадном” состоянии понижают продуктивность ее транспортно-логистической системы. В сложившихся условиях единственной возможностью активизации транспортно-логистического взаимодействия Армении со странами ЕАЭС является осуществление мультимодальных перевозок. В частности, в настоящее время Беларусь проявляет заинтересованность в реализации мультимодальных перевозок с использованием железнодорожной инфраструктуры Армении из Ирана (с перевалкой с автомобильного на железнодорожный транспорт) в Европу и обратном направлении, а также железнодорожно-паромные перевозки “порт Кавказ – Потти”. Белорусские компании также проявляют заинтересованность в перевозках грузов в Армению, Грузию и Иран посредством паромной переправы – новой услуги железнодорожного концессионера Армении, позволившей понизить тарифы по некоторым номенклатурам 80% (например, перевозка одного вагона перлита обходится в 1 тыс. долл. США, а вагона соков и минеральных вод – 1,3 тыс. долл. США. При этом ранее тариф на перевозку паромом одного вагона с любым грузом составлял 5 тыс. долл. США<sup>460</sup>).

Можно констатировать, что членство в ЕАЭС обеспечивает возможности для экономического роста. Например, Армения по-

---

<sup>459</sup> Пак Е.В. Перспективы развития сотрудничества в области транспорта и логистики в Евразийском экономическом союзе: Дис. ... канд. экон.наук. - М., 2017. – С. 46.

<sup>460</sup> ЗАО “ЮКЖД” объявляет о снижении до 80% тарифов на перевозку грузов вагонами в международном железнодорожно-паромном сообщении “порт Кавказ-Потти” // [http://ukzhd.am/news/press-centre/press\\_1951.html](http://ukzhd.am/news/press-centre/press_1951.html)

сле присоединения к Союзу нарастила свой экспорт в страны ЕАЭС более чем на 56%. В свою очередь, другие участники ЕАЭС параллельно увеличивают капиталовложения в армянскую экономику. При этом рост объёмов внешней торговли Армении сопровождается синхронным увеличением объёмов перевозок. Превышение прироста объема перевозок (200,7%), по сравнению с аналогичным показателем по грузообороту (119,1%), объясняется тем, что основной прирост внешней торговли Армении пришёлся на соседние страны ЕАЭС - 56,1% (за январь–ноябрь 2016 г. к аналогичному периоду 2015 г.), в то время как внешняя торговля Армении с третьими странами (не входящими в ЕАЭС) за этот же период увеличилась только на 4,5%. В количественном выражении (тоннах) объёмы внешней торговли Армении со странами ЕАЭС увеличились почти в 2,2 раза<sup>461</sup>.

В целом геополитическая и геоэкономическая значимость ЕАЭС сводится к тому, что по территории Союза проходит сеть ключевых международных транспортных коридоров, связывающих Европу с Азией, с использованием автомагистралей, железных дорог, водных путей и воздушных трасс. Однако наряду с этим существуют и некоторые разрывы в транспортно-логистических коммуникациях ЕАЭС (например, инфраструктурная оторванность Армении от ЕАЭС), что является, пожалуй, главным препятствием транспортной интеграции Союза. Страны-члены ЕАЭС относятся к группе стран, не имеющих выхода к морю (в том числе Казахстан, который, несмотря на выход к Каспийскому морю, не имеет выхода к Мировому океану). Если рассматривать этот факт с точки зрения ряда классических геополитических концепций (Мэхен, Спайкмен и др.) и, особенно, в контексте антагонизма “теласократия-теллурократия” (морская сила - сухопутная сила), то именно этот фактор следует рассматривать в качестве наиболее уязвимой точки функционирования ЕАЭС.

---

<sup>461</sup> Ларин О.Н. Перспективы интеграции транспортных систем Евразийского экономического союза // Проблемы национальной стратегии. -2017. – N4 (43). – С. 153.

Продолжительность времени, необходимого развивающимся странам, входящим в указанную группу, для осуществления импорта и экспорта, в два раза выше, чем у стран, имеющих выход к морю. При этом увеличение продолжительности транзита в страны, не имеющие выхода к морю, на один день сокращает объёмы торговли на их рынках, как минимум, на 1%<sup>462</sup>.

Основываясь на тезисе о преобладании телассократических экономических систем над теллуократическими, некоторые авторы сегодня ставят под вопрос целесообразность формирования ЕАЭС как преимущественно сухопутного геополитического образования. В связи с этим под вопрос ставится также классическое определение Евразии как “хартленда”, дальнейшее развитие которого Х. Маккиндер связывал с развитием трансконтинентальных железных дорог, призванных одержать победу в конкуренции с морскими коммуникациями. Таким образом, британский геополитик предвещал доминирование сухопутных держав над морскими в будущем. Вместе с тем скептицизм по отношению к развитию “сухопутной экономики” подпитывается тем историческим фактом, что за последние 100 лет доля железнодорожных перевозок в мире снизилась до 13%, тогда как доля морских перевозок выросла почти до 67%<sup>463</sup>.

Как пишет В.Л. Иноземцев, современный мир становится более прибрежным: в середине 2000-х годов 68% глобального валового продукта производилось на территориях, которые находились на расстоянии от океанской береговой линии менее чем на 100 миль<sup>464</sup>. Далее, основываясь на традиционной характеристике телассократического государства как более демократического и сво-

---

<sup>462</sup> Doing Business 2014: Understanding Regulations for Small and Medium-Size Enterprises // World Bank. 2013, October 29. - P. 34 // <http://documents.worldbank.org/curated/en/115171468330898480/pdf/823600PUB0Doin00Box379863B00PUBLIC0.pdf>

<sup>463</sup> Freight Transportation: Global Highlights, 2010. - Washington, DC: US Dept. of Transportation, Bureau of Transportation Statistics, 2011 – 62 p.

<sup>464</sup> Иноземцев В.Л. Евразийский экономический союз: потерянные в пространстве // *Полис*. – 2014. – № (144). – С.75.

бодного, а теллуократического – как в большей степени склонного к авторитаризму, предпринимается попытка объяснить развал Советского Союза. Автор пишет, что дезинтеграционный процесс в СССР начался в прибалтийских странах, являющихся лидерами среди советских республик по протяженности береговой линии на душу населения. Эта тенденция сохранилась и в постсоветский период, когда страны, имеющие выход к морю (например, причерноморские Грузия, Молдавия и Украина), одна за другой выходили из зоны российского влияния.

В данном контексте такие члены ЕАЭС, как Кыргызстан и, особенно, Армения, характеризуются как “landlocked countries” (буквально “страны, окруженные сушей”), чем и обусловлено их стремление к евразийской интеграции для получения экономических и политических дивидендов, не имеющих из-за отсутствия выхода к морю. Таким образом, констатируется, что, пытаясь расширить зону влияния евразийского проекта за счет Центральной Азии и Кавказа, Россия, по сути, идет против исторической тенденции, а тупиковость российской геостратегии в Прибалтике, Молдове, Грузии и Украине вызвана не столько провалом в борьбе “авторитаризма” с “демократией”, сколько с тем, что идеи развития континентальной экономики потерпели фиаско<sup>465</sup>. Следовательно, Россия должна развивать портовую инфраструктуру и торговый флот, поддерживая на государственном уровне судоходные компании, а в перспективе отказаться от поддержки Армении и Кыргызстана как в рамках ЕАЭС, так и на уровне двусторонних отношений. Россия, таким образом, должна отказаться от наращивания своего транзитного потенциала<sup>466</sup>.

Такому подходу можно возразить лишь тем, что в современном мире категоричное деление стран и регионов на теллассократические и теллуократические ни в коей мере не может быть оправ-

---

<sup>465</sup> **Иноземцев В.Л.** Евразийский экономический союз: потерянные в пространстве // *Полис*. – 2014. – №6 (144). – С.77.

<sup>466</sup> Там же.

данным, так как совмещение морских и сухопутных коммуникаций сегодня является важным условием международной торговли и интеграции. Более того, еще в XX в. наряду с теласократией и теллуократией в геополитический оборот были введены такие понятия, как “аэрокрания” и “эфирокрания”, обозначающие, соответственно, освоение государством воздушного пространства и космоса. При этом появление новых “кратий”, вызванных, прежде всего, техническим прогрессом, несколько нивелировало традиционный антагонизм между морскими и сухопутными силами. Как пишет А. Дугин, “актуальная геополитика, помимо Суши и Моря, вынуждена учитывать еще две стихии - Воздух и Эфир (космическое пространство). Этим стихиям на военном уровне соответствуют ядерное оружие (Воздух) и программа "звездных войн" (Космос)”<sup>467</sup>.

Более того, в 1990-е годы в рамках так называемой “прикладной политологии” французским геополитиком и географом Ивом Лакостом было предложено понятие “внутренняя геополитика” (или “прикладная геополитика”), относящееся к политическим механизмам использования географических и климатических возможностей государства. В связи с этим французский ученый апеллирует к понятию “медиакрания”, т.е. возможность применения медиатехнологий и охват телевизионного вещания для достижения политических целей<sup>468</sup>. Сегодня, в условиях нарастающих информационных войн трудно не согласиться со значимостью медиакомпоненты как во внутренней, так и во внешней политике.

В свою очередь, французский геополитик Жак Аттали предлагает рассматривать экономическое развитие как основу цивилизационного развития в целом. Основываясь на этом тезисе, он предлагает заменить понятие “геополитика” на “геоэкономику”, которое, по его мнению, лучше отражает суть мировой политики. Это

---

<sup>467</sup> Дугин А. Основы геополитики. - М.: АРКТОГЕЯ-центр, 2000. - С. 64.

<sup>468</sup> Lacoste Y. Une mode qui n'est past futile / V.-F., Durand, J. Levy, D. Retaile. Le monde: espaces et systemas. - Paris, 1993.

концепция, которая сводит цивилизационный процесс не к географии, культуре или религии, а непосредственно к экономической реальности. Согласно Аттали, именно экономическая мощь и возможность ее распространения формируют цивилизационный облик государства/региона и определяют его место в мире. В этом смысле параллельно с развитием финансовых институтов (банков, торговых бирж и пр.) наращивание производственной мощи и торговли рассматривается как основа геэкономического продвижения государства<sup>469</sup>.

Наряду с представленными концепциями, опровергающими одностороннее деление государств на морские и сухопутные, следует обратиться к учению классика геополитической мысли Видаля де ля Блаша. Утверждая, что взаимопроникновение Суши и Моря становится универсальным процессом, де ля Блаш резко критикует свойственную немецкой геополитической школе (в частности, Ф. Ратцелю) переоценку природного и пространственного фактора в развитии государства. Де ля Блаш предлагает новый подход – *поссибилизм* (от франц. possible - возможный), согласно которому пространственные и природные особенности государства есть всего лишь возможность, потенциал, реализация которого зависит только от человека, проживающего в данном пространстве<sup>470</sup>. При этом прогнозируемое французским геополитиком постепенное преодоление противоречий между “сухопутными” и “морскими” государствами подтверждается в наши дни на примере проекта “Один пояс – Один путь”, инициированного Китаем для объединения проектов “Экономический пояс Шелкового пути” и “Морской Шелковый путь XXI века”. В частности, в рамках проекта рассматривается создание трех трансъевразийских экономических коридоров: северного (Китай - Центральная Азия - Россия-Европа), центрального (Китай - Центральная и Западная Азия - Персидский залив и Средиземное море) и южного (Китай - Юго-

---

<sup>469</sup> Attali J. A Brief History of the Future. - Arcade Publishing, New York, 2011. - 279 p.

<sup>470</sup> V. De la Blache P. La France de l'Est. - Paris, 1917.

Восточная Азия - Индийский океан). Важно отметить, что в рамках китайской инициативы планируется реализация активной интеграционной политики с ЕАЭС, направленной на модернизацию и строительство новых транспортных и энергетических инфраструктур, а также добычу полезных ископаемых и их переработки. В частности, в рамках сотрудничества предполагаются реализация китайско-казахского проекта “Светлый путь”, состыковка северной ветки экономического пояса “Шелковый путь” с российским трансевразийским поясом “Razvitie”. Также инициатива включает в себя модернизацию Транссибирской и Байкало-Амурской магистралей, что, помимо увеличения транзитных возможностей России, позволит последней проводить последовательную политику освоения Сибири и Дальнего Востока. Что касается развития пассажирских перевозок, то китайский проект включает в себя также строительство высокоскоростной железнодорожной линии Пекин - Алма-Аты - Москва. “Один пояс – Один путь” предполагает также активизацию диалога между Китаем и другим членом ЕАЭС – Беларусью, уже сегодня позиционирующей себя в качестве важного актора логистической коммуникации между Китаем и Европой (Китай – Казахстан – Россия – Беларусь - Западная Европа)<sup>471</sup>.

Таким образом, основываясь на представленных выше тезисах, можно исключить критику евразийской интеграции, основанную лишь на сухопутной сущности проекта. Основным препятствием евразийской интеграции, как уже было отмечено, является существующий “инфраструктурный разрыв” между некоторыми членами Союза и, прежде всего, Арменией, не позволяющей осуществлять полноценную реализацию идеи единого пространства.

---

<sup>471</sup> Лукашенко предлагает инвесторам КНР использовать преимущества ЕАЭС // <https://ria.ru/world/20150511/1063830613.html>

## ВЫВОДЫ

- Формирование общих рынков газа, электроэнергии, нефти и нефтепродуктов, а также единого транспортного пространства ЕАЭС создаст определенные интеграционные возможности для Армении. В частности, интеграция в общие рынки будет способствовать понижению цен на природный газ, что неизбежно отразится на себестоимости и, следовательно, конкурентоспособности производимой в Армении электроэнергии – потенциально главной статьи экспорта республики. При этом Армения в состоянии перерабатывать дополнительные объемы природного газа и поставлять электроэнергию по коридору “Север-Юг” на российский рынок и дальше посредством своповой модели в Казахстан и Кыргызстан – члены Союза, имеющие дефицит электроэнергии. Освоение евразийских энергетических рынков может смягчить издержки Армении от пребывания в энергетической и транспортной блокаде.
- Базовой проблемой формирования общих энергетических рынков ЕАЭС продолжает оставаться неравномерное развитие национальных энергетических рынков, а также нацеленность стран-членов Союза на создание собственных генерирующих мощностей с дальнейшей разработкой и реализацией экспортных стратегий, особенно в сфере электроэнергетики. Отсутствие синхронизированного подхода к вопросу имплементации общих рынков сказывается также на процессе либерализации рынков стран-членов ЕАЭС, осуществляемом с применением зачастую противоречащих друг другу методов и инструментов.
- Геополитическая и геоэкономическая значимость ЕАЭС сводится к тому, что по территории Союза проходит сеть ключевых международных транспортных коридоров, связывающих Европу с Азией, с использованием автомагистралей,



железных дорог, водных путей и воздушных трасс. Однако наряду с этим существуют и так некоторые разрывы в транспортно-логистических коммуникациях ЕАЭС (например, инфраструктурная оторванность Армении от ЕАЭС), что является, пожалуй, главным препятствием транспортной интеграции Союза.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Феномен энергетической и транспортной безопасности заключается в том, что, будучи важным ресурсом формирования стратегического потенциала государства, они стали ключевыми факторами, оказывающими большое влияние на мировую политику. С другой стороны, именно эффективность энергетических и транспортных инфраструктур во многом является главным критерием развития современной цивилизации, а также показателем качества жизни. При этом сводить все политические процессы лишь к энерготранспортной составляющей неверно, однако нельзя никоим образом исключать системообразующую роль энергоресурсов в политическом целеполагании разных стран. Так, например, с целью использования энергоресурсов в качестве инструмента для решения внешнеполитических вопросов некоторые страны все чаще прибегают к монополизации нефтегазового сектора, энергетических инфраструктур и логистических маршрутов, усиливая государственный контроль над основными энергетическими и транспортными компаниями. Таким образом, энергетическая и транспортная безопасность является важным инструментом выстраивания геополитической архитектуры в современном мире.

На основании проведенного исследования выявлено, что энергетическая и транспортная безопасность Армении, будучи объектом ряда междисциплинарных исследований, в недостаточной степени исследована в рамках политических наук. Анализ имеющейся на сегодняшний день научной литературы позволяет нам сделать вывод о том, что теоретическая база исследования проблем энергетической и транспортной безопасности Армении находится в зачаточном состоянии и не соответствует динамике развития отрасли. В целом, при исследовании энергетической и транспортной безопасности Армении (особенно геополитических аспектов) мы, как правило, сталкиваемся, за редким исключением, с работами описательного характера.

Проведенное исследование позволяет нам сделать следующие основные выводы:

1. Иностранный капитал продолжает играть ключевую роль в инфраструктурном и логистическом развитии Южного Кавказа. При этом инвестиционная активность иностранных компаний выступает своего рода индикатором геополитических процессов. Будучи регионом, необходимым для поставок каспийских углеводородов в европейском направлении, Южный Кавказ продолжает выделяться неразрешенными конфликтами, эскалация которых значительно сказывается на его инвестиционной привлекательности. Если рассматривать вопрос в рамках либеральных теорий, то можно прийти к выводу, что многомиллиардные инвестиции формируют дополнительные гарантии стабильности в регионе, так как сами инвесторы выступают в качестве лиц, заинтересованных в мире. Однако региональные политические процессы, происходящие как в 1990-х и 2000-х, так и в наши дни, показывают, что строительство новых инфраструктур с привлечением американских, европейских, японских и пр. компаний вовсе не привело к установлению мира. Иностранный капитал, задействованный на южно-кавказском энергетическом и транспортном рынках, не однороден. Его условно можно разделить на две категории – государственный и частный. И если государственное инвестирование свойственно преимущественно России, то частные инвестиции, как правило, имеют европейское, либо американское происхождение. Однако это вовсе не означает, что мы имеем дело с традиционным антагонизмом “либерализм-протекционизм”. Если Россия представлена в регионе посредством компаний с государственным капиталом, то Запад представлен на рынках региона через частные компании, пользующиеся прямой государственной поддержкой. По сути, оба актора действуют в рамках классической протекционистской модели. Сохранение военно-политических и этнонациональных противоречий на Южном Кавказе и их периодический выход из-под контроля по-прежнему мешают реализации крупных

международных транспортно-коммуникационных проектов. Необходимость обходить отдельные территории при прокладке транспортных коридоров существенно снижает как их непосредственные технико-экономические показатели (и, соответственно, привлекательность для инвесторов), так и, что не менее важно, их способность стать предпосылкой и основой для экономической и политической реинтеграции в регионе Южного Кавказа.

2. Среди основных угроз энергетической безопасности Армении выделяются: отсутствие необходимых средств для строительства нового блока Армянской АЭС; сбои в работах по продлению срока действующего блока; параллельный выход из строя электроэнергетических систем Армении и Ирана и, как следствие, изоляция армянской энергосистемы; региональные политические противостояния, которые сопровождаются диверсионно-террористическими действиями в отношении объектов топливно-энергетической системы; конъюнктурные перестановки и резкое изменение (рост) цен на рынке топливно-энергетических ресурсов, а также препятствия, возникающие при транзите энергоресурсов и электроэнергии в странах-транзитерах вследствие политической нестабильности. В свою очередь, главными угрозами транспортной безопасности Армении являются: транспортная блокада республики со стороны Азербайджана и Турции, отсутствие возможности полноценной интеграции страны в международные транспортно-логистические коридоры, недобросовестная конкуренция со стороны зарубежных перевозочных компаний, полная зависимость от импортируемого топлива и др.

3. Прорыв энергетической блокады является главным вызовом для экономики Армении. В связи с этим необходимо не только проводить активную политику, нацеленную на строительство новых инфраструктур, но также применять рыночные механизмы для обеспечения низкой себестоимости производимой электроэнергии, что позволит Армении быть более конкурентоспособной на внешних рынках, тогда как в настоящее время генерируемая в армян-

ской энергосистеме электроэнергия уступает по своему ценообразованию электроэнергии, производимой, например, на грузинских гидроэлектростанциях. Очевидно, что при сохранении тенденции повышения роста себестоимости армянская электроэнергия будет все менее привлекательной для грузинского рынка – традиционно направленного экспорта армянской электроэнергии. При этом важно отметить, что формирование подобной тенденции, с одной стороны, обусловлено ограниченностью рынка сбыта, с другой – непосредственно связано с периодически привлекаемыми в армянскую энергосистему многомиллионными кредитами, сказывающимися на тарифообразовании. Данный вопрос необходимо рассматривать также в контексте интеграции Армении в общий электроэнергетический рынок ЕАЭС с возможностью осуществления поставок по коридору “Север-Юг”.

4. Наличие атомного комплекса, вопреки требованиям ЕС по консервации последнего, повышает стратегическую значимость страны и создает дополнительные механизмы обеспечения безопасности при наличии внешних угроз, чем определяется также геополитическая значимость Армянской АЭС. Отсутствие собственных углеводородных запасов, зависимость от поставляемых энергоресурсов, блокада железнодорожных и трубопроводных коммуникаций, ограниченные возможности экспорта электроэнергии и геополитическая напряженность в регионе в целом диктуют необходимость поиска средств для строительства нового блока Армянской АЭС. Армянская АЭС, являясь гарантом энергетической безопасности Армении, должна рассматриваться как один из ведущих факторов повышения экономической и, как следствие, политической конкурентоспособности Армении в регионе. Армении необходимо заявить о себе как о ключевом игроке регионального электроэнергетического рынка, что особенно актуально в связи с исключением страны из целого ряда транспортных и энергетических проектов регионального уровня. Подобное позиционирование невозможно без развития атомной энергетики, традиционно

рассматриваемой в качестве основы энергетической политики Армении. Следовательно, сегодня крайне важное значение имеют определение сценария строительства нового блока Армянской АЭС с непосредственной привязкой к рыночным тенденциям, а также поиск путей привлечения инвестиций в атомный сектор с дальнейшим повышением доли АЭС в общей электрогенерации республики. Последнее необходимо, прежде всего, потому, что Армянская АЭС является главным гарантом энергетической безопасности Армении, и тенденция снижения ее доли посредством активизации прочих энергетических отраслей может привести к дестабилизации всей энергосистемы.

5. Начавшийся в конце 1990-х годов процесс передачи ряда крупных энергетических объектов республики в управление российским компаниям позволил значительно повысить уровень энергетической безопасности Армении: общий объем российских инвестиций в экономику Армении с 1991 г. составляет порядка 4 млрд долл. США, львиная доля которых была направлена именно на энергетический сектор, в основном - на газотранспортную систему (ЗАО “Газпром-Армения”), теплоэнергетику (ЗАО “Разданская энергетическая компания РазТЭС”) и гидроэнергетику (ЗАО “Международная энергетическая корпорация” – Севано-Разданский каскад ГЭС). Передача российским бизнес-структурам ключевых энергетических инфраструктур была, прежде всего, обусловлена необходимостью привлечения инвестиций для повышения уровня энергетической безопасности страны, находящейся в состоянии глубокого экономического кризиса.

6. Передача российской стороне комплекса Разданской ТЭС стала одним из ключевых шагов на пути укрепления российских позиций в энергосистеме РА. Более того, рассматриваемый процесс имел мультипликативный эффект, так как, по сути, лег в основу ряда базовых решений в сфере энергетической политики России в Армении. Речь, в частности, идет о приобретении активов 5-го энергоблока Разданской ТЭС, а также о целенаправленном установле-

нии контроля над строительством и в дальнейшем - эксплуатацией газопровода “Иран-Армения” с целью переработки поступающего в республику иранского газа на “Раздан-5”. Подобная энергетическая политика преследовала не только сугубо экономические, но также геополитические цели в условиях столкновения интересов крупных держав на Южном Кавказе. В свою очередь, передача Разданской ТЭС в собственность РФ, а также дальнейшее приобретение комплекса “Раздан-5” напрямую повлияли на формирование тарифов на поставляемый в Армению российский природный газ. Указанные факторы являются системообразующими в энергетической политике России в отношении Армении. Системное изучение этой политики показывает, что участие российских компаний в модернизации и эксплуатации энергетических объектов республики, безусловно, создает необходимые предпосылки для повышения уровня энергетической безопасности страны.

7. Начиная с 2005 г. тарифы на поставляемый в Армению российский природный газ демонстрировали свою сверхчувствительность к тем или иным политическим процессам. Именно поэтому с 2005 по 2013 г. наблюдается рост (с 56-ти до 189 долл. США) тарифов на газ для армянского потребителя, что было обусловлено, например, переговорами официального Еревана с Тегераном на предмет привлечения иранских инвестиций в энергетический комплекс Армении или созданием предпосылок для подписания Ереваном соглашения о расширенном партнерстве с Европейским Союзом. Очередным проявлением детерминирующего значения политической компоненты в тарифообразовании стало понижение тарифа со 189 долл. США до 165 долл. США в 2013 г., что стало возможным после заявления президента РА С. Саргсяна о намерении интегрироваться в ЕАЭС на правах полноправного члена. Аналогичным образом было воспринято также понижение тарифа до 150 долл. США в 2016 г.

8. Армении необходима диверсификация импорта энергоресурсов, прежде всего, посредством непрерывной активизации

энергодIALOGA с Ираном, в том числе путем реализации своповых схем транзита (Иран-Армения-Грузия). Обеспечивая для Армении статус страны-транзитера природного газа в будущем, ЕАЭС и, в частности, Россия, будучи в лице ОАО “Газпром” владельцем газопровода “Иран-Армения”, смогут гарантировать себе дополнительный выход на внешние энергетические рынки, что в условиях современной логистической конкуренции более чем необходимо. Интеграция Ирана в мировые экономические процессы вследствие возможного смягчения санкционного режима повлечет за собой заинтересованность энергетических рынков в иранском газе. Следовательно, важно использовать потенциал Армении и, в частности, возможности газотранспортного маршрута “Иран-Армения” в качестве важного интеграционного механизма в ближайшей перспективе.

9. С целью совершенствования системы энергетической безопасности и, в частности, повышения конкурентоспособности производимой электроэнергии для выхода на внешние рынки Армении необходимо проводить диверсификацию энергосистемы путем развития гидроэнергетического комплекса, а также возобновляемой энергетики, в частности, четырех ее секторов: солнечной, ветровой, био- и геотермальной энергетики. Последнее приведет к укреплению экономической и энергетической независимости республики, повышению степени экономической и энергетической безопасности Армении, надежности энергосистемы, созданию новых производств и организации услуг, стимулирующих энергосбережение и развитие возобновляемой энергетики. При этом развитие возобновляемой энергетики, требующей государственного субсидирования, необходимо обеспечить в сопряжении с традиционной энергетикой, гарантирующей стабильную энергогенерацию. Наряду с этим периодические заявления американских политиков и дипломатов о готовности осуществить многомиллиардные инвестиции в возобновляемую энергетику Армении с целью повышения энергетической безопасности последней являются проявлени-



ем политической риторики, направленной преимущественно против России как главного игрока энергетического рынка республики.

10. Диверсификацию энергосистемы Армении следует рассматривать при непосредственной увязке с развитием 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 целенаправленно блокировалось со стороны Азербайджанской ССР, то сегодня проблемы экспорта прежде всего связаны со статусом Арцаха как непризнанного государства. Развитие гидроэнергетического комплекса Республики Арцах необходимо рассматривать с учетом перманентно возрастающей в регионе потребности в электроэнергии. Это приобретает особую значимость при подключении Армении к электроэнергетическому коридору “Север-Юг”. С учетом развития электроэнергетической линии “Араджазор-Карвачар-Зод” выход арцахской электроэнергии через энергосистему Армении на внешние рынки выглядит вполне реалистичным. С другой стороны, необходимо принять во внимание также наличие в Арцахе запасов энергетического угля, пробные поставки которого на Ереванскую ТЭС хотя и потерпели неудачу, однако в будущем могут быть возобновлены при разработке новой модели развития армянской теплоэнергетики.

11. Усугубляющаяся транспортная блокада Армении и отсутствие возможности прямого участия в МТК “TRACECA” в конечном итоге делают страну более уязвимой, так как это препятствует полноценному развитию внутренних инфраструктур в соответствии с международными нормами и, как следствие, повышению уровня безопасности при их эксплуатации. С другой стороны, поиск путей прямой интеграции Армении в “TRACECA” может обеспечить привлечение международного капитала в страну, что, в свою очередь, повысит ее стратегическую значимость как эконо-

мического партнера, возведет ее в статус полноценного участника международного транспортного рынка и создаст дополнительные механизмы обеспечения безопасности при наличии внешних угроз. С другой стороны, отсутствие транспортных коммуникаций между Грузией и Абхазией не позволяет сегодня России осуществить проект Транскавказской железной дороги (Россия-Абхазия-Грузия-Армения) в рамках коридора “Север-Юг”. Это приводит к постепенной деактуализации возможного участия Армении в МТК “Север-Юг” и демонстрирует ее прямую зависимость от геополитической конъюнктуры на Южном Кавказе. Таким образом, обладая географически благоприятным расположением для МТК “Север-Юг”, Армения лишена возможности использовать свой транзитный потенциал, что негативно сказывается на экономической активности страны и значительно сужает ее интеграционные возможности.

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

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

14. Создание экономических и политических предпосылок для интеграции Армении в инициированный Китаем в 2013 г. проект “Один пояс – Один путь” представляется сегодня необходимым, в особенности учитывая возрастающий удельный вес Китая в мировой экономике. В сложившейся геополитической архитектуре особую значимость и перспективу обретает формирование мультимодального транспортного коридора “Китай-Иран-Армения-Грузия-Черное море-Средиземное море” для диверсификации грузоперевозочного процесса между Китаем и Европой. Для Армении строительство автомагистрали “Север-Юг” имеет стратегическое значение, так как это может обеспечить наиболее короткий путь от иранского порта Бандер-Аббас до грузинского Батуми (2740 км). Если автомагистраль “Север-Юг” в действительности состоится в качестве транзитного маршрута, который будет связующим звеном между Востоком и Западом, ЕС и Китаем, Ираном и ЕАЭС, то возврат осуществленных инвестиций можно будет обеспечить в среднесрочный период – в течение 5-10 лет, при этом данный маршрут положительно скажется на экономическом развитии как Китая, так и Армении с ее северным и южным соседями.

15. Исходя из основных коммерческих показателей деятельности железнодорожного концессионера Армении и в условиях крупных инвестиционных обязательств, российская компания изначально была крайне заинтересована в интеграционных процессах, в частности, в возобновлении железнодорожного сообщения между Арменией и Турцией, что позволило бы использовать железнодорожный потенциал Армении и выйти на безубыточный уровень. Создание МЛЦ “Ахурян” может привлечь в Армению международные транзитные грузы за счет развития сухопутной ветки международного транспортного коридора “TRACECA”, а также повысит привлекательность Армении как страны-транзитера при строительстве железнодорожной ветки “Ванадзор-Фиолетово” (северная Армения). В целом сегодня существует определенный потенциал активизации экономических отношений между Арменией и Турцией, торговый оборот между которыми существует даже в условиях закрытых границ. Наряду с этим запуск железной дороги “Баку-Тбилиси-Карс” с последующим продолжением в виде железной дороги “Карс-Нахичеван” ставит под вопрос экономическую целесообразность не только проекта МЛЦ “Ахурян”, но также и открытия армяно-турецкой границы.

16. Формирование общих рынков газа, электроэнергии, нефти и нефтепродуктов, а также единого транспортного пространства ЕАЭС создаст определенные интеграционные возможности для Армении. В частности, интеграция в общие рынки будет способствовать понижению цен на природный газ, что неизбежно отразится на себестоимости и, следовательно, конкурентоспособности производимой в Армении электроэнергии – потенциально главной статьи экспорта республики. При этом Армения в состоянии перерабатывать дополнительные объемы природного газа и поставлять электроэнергию по коридору “Север-Юг” на российский рынок и дальше посредством своповой модели в Казахстан и Кыргызстан – члены Союза, имеющие дефицит электроэнергии. Освоение евра-

зийских энергетических рынков может смягчить издержки Армении от пребывания в энергетической и транспортной блокаде.

17. Базовой проблемой формирования общих энергетических рынков ЕАЭС продолжает оставаться неравномерное развитие национальных энергетических рынков, а также нацеленность стран-членов Союза на создание собственных генерирующих мощностей с дальнейшей разработкой и реализацией экспортных стратегий, особенно в сфере электроэнергетики. Отсутствие синхронизированного подхода к вопросу имплементации общих рынков сказывается также на процессе либерализации рынков стран-членов ЕАЭС, осуществляемом с применением зачастую противоречащих друг другу методов и инструментов.

18. Геополитическая и геоэкономическая значимость ЕАЭС сводится к тому, что по территории Союза проходит сеть ключевых международных транспортных коридоров, связывающих Европу с Азией, с использованием автомагистралей, железных дорог, водных путей и воздушных трасс. Однако наряду с этим существуют и некоторые разрывы в транспортно-логистических коммуникациях ЕАЭС (например, инфраструктурная оторванность Армении от ЕАЭС), что является, пожалуй, главным препятствием транспортной интеграции Союза.

## СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ И ИСТОЧНИКОВ

### *Архивные материалы*

1. Армянский отдел комплексного проектирования (материалы за 1966 г.) / НАА, ф. 1599, оп. 1, д. 460, л. 6-10, 14, 18, 23.
2. Бизнес-план создания международного логистического центра на железнодорожной станции Ахурян Южно-Кавказской железной дороги / Разработчик – ООО “Институт независимых социально-экономических исследований”. – СПб., 2009. – 136 с. (по архивным материалам ЗАО “Южно-Кавказская железная дорога”).
3. Газопровод “Карадаг-Ереван” / НАА, газета “Правда”, 17 августа 1958 г.
4. Запись беседы с первым секретарем посольства Турции в Москве Р. Кескинтепе 10 апреля 1990 г./ Ф. 326, оп. 7, д. 310, л. 2-3.
5. Неотложные вопросы армянской энергетики (строительство Ереванской ТЭС и Мегринской ГЭС), 1977 / НАА, Ф. 1599, оп. 3, д. 68, л.1-5
6. Обмен нотами между МИД Турции и посольством СССР в Анкаре о повестке дня встречи представителей министерства коммуникаций и транспорта Турции и министерства путей сообщения СССР, 1984 г. / Ф. 326, оп. 5, д.19, л. 78.
7. Отдельные вопросы Армянской энергосистемы / НАА, ф. 1599, оп. 1, д. 817, л. 8, 19-21, 50-51.
8. Постановление Совета Министров СССР от 6 января 1989 г. N15 об остановке энергоблоков Армянской АЭС и мерах по обеспечению энергосбережения республик Закавказья / НАА, ф. 113, оп. 161, д. 21, л. 5-10, 12.
9. Приказ об основных итогах деятельности Армянской АЭС в 1995 г. и задачи на 1996 г. / НАА, ф. 1725, оп. 1, д. 14, л. 4-5.
10. Вопросы сейсмической безопасности Армянской АЭС / НАА, ф. 1519, оп. 1, д. 22, л. 1, 5-6.
11. Письмо Нешпорожного П.С. председателю Государственного комитета СССР по науке и технике Маргуни Г.И. от 04.10.1983 / НАА, ф. 1519, оп. 1, д. 2, л. 1-2.
12. Протокол 6-го заседания Смешанной межправительственной советско-турецкой комиссии по экономическому сотрудничеству / Ф. 326, оп. 5, д. 19, л. 101.
13. Программа социально-экономического развития РА на 1996 г. / НАА, ф. 113, оп. 175, д. 649.

14. Протокол совещания уполномоченных представителей Министерства путей сообщения СССР и Министерства коммуникаций и транспорта ТР, состоявшегося в Москве с 4 по 8 апреля 1983 г. / Ф. 326, оп. 5, д.19, л. 81.
15. Проект соглашения о перевозках в обоих направлениях по железной дороге из стран Ближнего Востока и Турции в третьи страны через Советский Союз и перевозках на основе взаимности транзитом по Турции советских грузов назначением в страны Ближнего Востока / Ф. 326, оп. 5, д.19, л. 92-93.
16. Протокол Совещания уполномоченных представителей Министерства путей сообщения СССР и Министерства коммуникаций и транспорта ТР, состоявшегося в Москве с 15 по 21 июня 1984 г. / Ф. 326, оп. 5, д. 20, л. 100-101.
17. Расширение Армянской АЭС на 800-1000 тыс. кВт: технико-экономические обоснование, 1977 / НАА, ф. 1599, оп. 1, д. 727, л. 9, 18-19, 24.
18. Решение Правительства РА N 245 “О запуске 1-го блока Армянской АЭС” (от 28 апреля 1995 г.) / НАА, ф. 113, д. 175, оп. 236.
19. Решение Правительства РА N 604 “О создании комиссии по подготовке к запуску 2-го блока Армянской АЭС” (от 28 декабря 1994 г. / НАА, ф. 113, оп. 171, д. 583.
20. Решение Правительства РА N 161 “Об увеличении численности сотрудников “Арматомэнерго” на 9 единиц” (от 28 апреля 1995 г. / НАА, ф. 113, оп. 175, д. 153.
21. Соглашение между Правительством СССР и Правительством Турецкой Республики о дальнейшем развитии экономического и технического сотрудничества от 9 июля 1975 г./ Ф. 326, оп. 5, д. 12, л. 104.
22. Соглашение между Правительством СССР и Турецкой Республикой о поставках природного газа из СССР в Турецкую Республику (18 сентября 1984 г.) / Ф. 326, оп. 5, д. 20, л. 141.
23. Соглашение о поставках природного газа из Ирана в СССР и машин и оборудования из СССР в Иран в 1970-1985 гг. от 13 января 1966 г. / Ф. 326, оп. 5, д. 96, л. 52, 58-59.
24. Соглашение между СССР и Ираном по транзитным вопросам от 25 апреля 1957 г. / Ф. 326, оп. 5, д. 96, л. 2.
25. Соглашение между Правительством СССР и Шахинешахским Правительством Ирана об экономическом и техническом сотрудничестве от 7 мая 1970 г. / НАА, Ф. 326, оп. 5, д. 96, л. 72-74.
26. Соглашение между Правительством СССР и Правительством Турецкой Республики о прямом железнодорожном сообщении от 27

- апреля 1961 г. (вступило в силу 11.10.1961) / НАА, ф. 326, оп. 5, д. 12, л. 9-11.
27. Список основных направлений работ, предлагаемых институтом “Атомэнергопроект” по научно-техническому сотрудничеству с Исламской Республикой Иран / НАА, ф. 1519, оп. 1, д. 36, л.1.
28. Схема выдачи мощности АЭС в энергосистему: пояснительная записка, 1968 г. / НАА, ф. 1599, оп.1, д. 467, л. 19-20, 50-52, 54-56 84, 86, 97, 100, 107, 142-144.
29. Тезисы к докладу Сапарова С.А. “Развитие армянской энергетики” / НАА, 1599, оп. 3, д. 74, л.1-2.
30. Финансово-экономическое обоснование участия ОАО “Газпром” в газотранспортных проектах РА (по архивным материалам ЗАО “Газпром-Армения”).
31. Целевая программа “Энергетика” Правительства РА (решение N 86 от 20 февраля 1995 г.) / НАА, ф. 113, оп. 175, д. 80.

### ***Официальные документы***

32. Бакинская декларация, принятая в Баку в сентябре 1998 г. Нью-Йорк, Генеральная ассамблея ООН, 53 сессия, документ №А/С.2/53/4.//[http://repository.un.org/bitstream/handle/11176/221255/A\\_C.2\\_53\\_4-RU.pdf?sequence=5&isAllowed=y](http://repository.un.org/bitstream/handle/11176/221255/A_C.2_53_4-RU.pdf?sequence=5&isAllowed=y)
33. Глобальная энергетическая безопасность: Итоги председательства России в “Группе восьми” / Группа экспертов Центра устойчивого энергетического развития // [http://www.isedc.com/files/Image/Publications/EEC\\_Book\\_12\\_Photos\\_2.pdf](http://www.isedc.com/files/Image/Publications/EEC_Book_12_Photos_2.pdf)
34. Государственная концепция обеспечения транспортной безопасности России // <http://gov.cap.ru/HOME/33/koncepciya.doc>
35. Договор о Энергетической хартии и связанные с ним документы//<https://energycharter.org/fileadmin/DocumentsMedia /Legal /ECT-ru.pdf>
36. Договор о нераспространении ядерного оружия (Одобрено резолюцией 2373 (XXII) Генеральной Ассамблеи ООН от 12 июня 1968г.)//[https://www.iaea.org/sites/default/files/27203592932\\_ru.pdf](https://www.iaea.org/sites/default/files/27203592932_ru.pdf)
37. Договор о Евразийском экономическом союзе (Подписан в г. Астане 29.05.2014) (ред. от 08.05.2015) (с изм. и доп., вступ. в силу с 12.08.2017) // [www.eurasiancommission.org](http://www.eurasiancommission.org)
38. Евразийская экономическая интеграция: цифры и факты / Евразийская экономическая комиссия. Библиотека Евразийской интеграции, 2014 г. – С.21. // <http://www.eurasiancommission.org/ru/SiteAssets/Pages/library/%D0%91%D1%80%D0%BE%D1%88%D1%8>



[E%D1%80%D0%B0%20%D0%A6%D0%B8%D1%84%D1%80%D1%8B%20%D0%B8%20%D1%84%D0%B0%D0%BA%D1%82%D1%8B%20%D0%B8%D1%82%D0%BE%D0%B3.pdf](#)

39. Закон об энергетике РА, 2001.03.22/10(142), 01.04.2001.

40. Закон НКР об энергоэффективности и возобновляемой энергетике. - Принят 9 ноября 2004 г.

41. Закон НКР об энергетике. - Принят 3 октября 2002 г.

42. Закон НКР об энергоэффективности и возобновляемой энергетике. - Принят 25 мая 2005 г.

43. Евразийская экономическая комиссия: энергетика // [http://www.eurasiancommission.org/ru/Documents/\\_eec\\_energy\\_all\\_150623.pdf](http://www.eurasiancommission.org/ru/Documents/_eec_energy_all_150623.pdf)

44. Концепция внешней политики Российской Федерации. - Утверждена Президентом Российской Федерации В.В. Путиным 12 февраля 2013 г.

45. Концепция обеспечения энергетической безопасности Республики Армения. - Решение Правительства РА N50 от 22 декабря 2011 г.

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

47. 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)

48. Национальная стратегия обеспечения транспортной безопасности Республики Армения: Приложение к поручению Президента РА от 23 октября 2013 г., N183.

49. О договоре по созданию ЗАО “АрмРосгазпром” между Министерством энергетики РА, компанией “Газпром” и компанией ИТЕРА / Правительство РА. - 03.10.1997.

50. О Концепции формирования общего рынка газа Евразийского экономического союза // Решение N7 от 31 мая 2016 г., г. Астана.

51. Основные направления и этапы реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств-членов ЕАЭС: Утверждено решением N19 Высшего Евразийского экономического совета от 26 декабря 2016 г.

52. О договоре по созданию ЗАО “АрмРосгазпром” между Министерством энергетики РА, компанией “Газпром” и компанией ИТЕРА / Правительство РА. - 03.10.1997.

53. Программа либерализации рынка электроэнергии и мероприятий по развитию межгосударственной торговли Республики Армения: Приложение к протоколу Правительства РА 32-10 от 27 июля 2017 г. // <https://www.e-gov.am/protocols/item/774/>
54. Программа Правительства РА, октябрь 2016 г. // [http://www.parliament.am/draft\\_docs5/K-1103.pdf](http://www.parliament.am/draft_docs5/K-1103.pdf)
55. Программа Правительства РА, 8 февраля 2019 г. // <https://www.gov.am/files/docs/3133.pdf>
56. Программа деятельности Правительства НКР на 2012-2017 гг. - Степанакерт, 2012. // <http://gov.nkr.am/files/legislation/208.pdf>
57. Программа Правительства НКР о проведении мероприятий по исследованию недр в 2013 г. // <http://mnp.nkr.am/images/tsragrer/ynd.pdf>
58. Решение Правительства РА о передаче закрепленных акциями прав ЗАО “Армянская атомная станция” в доверительное управление, 17 сентября 2003 г., N 1211-А.
59. Решение Национального Собрания РА о ратификации соглашения “О передаче государственного имущества Республики Армения Российской Федерации с целью покрытия долгов, образованных по линии государственных кредитов, выданных Российской Федерацией Республике Армения”. - N 316-2, 2002.12.17/55.1, Ст.1303.3, 27.12.2002.
60. Решение Правительства РА о мероприятиях по отчуждению государственной собственности и смягчению тарифов на природный газ. 2006.05.17/27(482) Ст. 529, 18.05.2006.
61. Решение Правительства РА о подготовке к приватизации 5-го энергоблока Разданской ТЭС. - 1998.11.30/30(63), 04.11.1998.
62. Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Казахстан о создании МЦОУ от 10 мая 2007 г. // [http://www.iuec.ru/files/Agreement\\_rf\\_kz\\_rus.pdf](http://www.iuec.ru/files/Agreement_rf_kz_rus.pdf)
63. Соглашение о всеобъемлющем и расширенном сотрудничестве между Республикой Армения, Европейским Союзом и Евроатомом // [http://www.mfa.am/u\\_files/file/CEPA.pdf](http://www.mfa.am/u_files/file/CEPA.pdf)
64. Стратегическая программа развития гидроэнергетической отрасли Армении: Приложение к решению Правительства РА N35 от 8 сентября 2011 г.
65. Стратегия развития транспортной отрасли Армении 2020: Итоговый отчет / Азиатский Банк Развития, Министерство транспорта и связи РА. – Ереван, 2008 г., октябрь // <http://mtcit.am/edfiles/files/Documents/Hashvetvutyun.pdf>

66. Схема развития малых ГЭС: Решение N3 Правительства РА от 22 января 2009 г.
67. Тарифная политика железных дорог государств-участников СНГ на перевозки грузов в международном сообщении на 2008 фрахтовый год, Одесса, 26 октября 2007 г. // [http://ctcs.kz/assets/uploads/docs/2015/09/tarif\\_politika.PDF](http://ctcs.kz/assets/uploads/docs/2015/09/tarif_politika.PDF)
68. Транспорт ЕАЭС. Евразийская экономическая комиссия. – 2015.–С.5-9.//<http://www.eurasiancommission.org/ru/Documents/%D0%A2%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82.pdf>
69. Целевая программа правительства НКР “Освоение водных ресурсов Нагорного Карабаха”. - Степанакерт, 2008 г.
70. Энергетическая статистика государств-членов ЕАЭС за 2016 г. //[http://www.eurasiancommission.org/ru/act/energetikaiinfr/energy\\_energo\\_stat/Pages/default.aspx](http://www.eurasiancommission.org/ru/act/energetikaiinfr/energy_energo_stat/Pages/default.aspx)
71. Энергетическая стратегия России на период до 2020 года (утверждена распоряжением Правительства РФ 28 августа 2003 г.) // [http://www.energystrategy.ru/projects/ES-28\\_08\\_2003.pdf](http://www.energystrategy.ru/projects/ES-28_08_2003.pdf)
72. Artsakh HEK HydroPowerPlant: Initial Public Offering Investment Memorandum. (2010, July 1) //<http://www.docstoc.com/docs/21481302/INVESTMENT-MEMORANDUM>
73. European Commission. A Framework Strategy for a Resilient Energy Union with a Forward-Looking Climate Change Policy. - 2015, December//[https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2015EN/1\\_2015\\_572-EN-F1-1.PDF](https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2015EN/1_2015_572-EN-F1-1.PDF)

### *Монографии*

74. 100 лет энергетике Армении / Под ред. **Л.В. Егиазаряна** и др. – Ереван: Изд-во “Медиа Модель”, 2003. – 192 с.
75. **Боровский Ю.В.** Мировая система энергоснабжения. – М.: Навона, 2008. – 296 с.
76. **Вардомский Л.Б., Пылин А.Г., Соколова Т.В.** Страны Южного Кавказа: особенности развития и регионального взаимодействия. – М.: Институт экономики РАН, 2014. – 72 с.
77. **Выготский Л.С.** Психология развития человека. – М.: Изд-во “Смысл”, 2015. – 1136 с.
78. **Гайдар Е., Чубайс А.** Экономические записки. – М.: Российская политическая энциклопедия (ПОССПЭН), 2008. – 191 с.

79. **Гайдар Е.Т.** Гибель империи. Уроки для современной России. – М.: Российская политическая энциклопедия, 2007. – 448 с.
80. **Гриневецкий С.Р., Жильцов С.С., Зонн И.С.** Черноморский узел. - М.: Международные отношения, 2007.- 200 с.
81. **Гумилев Л.Н.** Этногенез и биосфера земли. – СПб.: Изд-во “Кристалл”, 2001. – 640 с.
82. **Давтян В.С.** Энергетическая безопасность Армении и геополитические интересы России на Южном Кавказе. – Ереван: Изд-во “Антарес”, 2012. - 148 с.
83. **Дугин А.** Основы геополитики. Геополитическое будущее России. Мыслить пространством. – М.: АРКТОГЕЯ-центр, 2000. – 928 с.
84. **Жизнин С.** Энергетическая дипломатия России: экономика, политика, практика. – М.: ООО “Ист Брук”, 2005. – 640 с.
85. **Жильцов С.С., Зонн И.С., Ушков А.М.** Геополитика Каспийского региона. – М.: Международные отношения, 2003. – 280 с.
86. **Жирохов М.А.** Семени распада: войны и конфликты на территории бывшего СССР. – СПб.: Изд-во “БХВ-Петербург”, 2012. – 688 с.
87. **Зонн И.С.** Каспий: иллюзии и реальность. – М.: Коркис, 1999. – 468 с.
88. **Карапетян К.В.** Методология оценки и пути повышения уровня энергетической безопасности Армении. – Ереван: Эдит Принт, 2009. – 258 с.
89. **Кефели И.Ф.** Судьба России в глобальной геополитике.- СПб.: Изд-во “Северная звезда”, 2004. – 277 с.
90. **Лоран Э.** Нефть: ложь, тайны, махинации. - М.: Столица-Принт, 2007. – 432 с.
91. **Маркова О.П.** Восточный кризис 30-х – начала 40-х годов XIX века и движение мюридизма // Исторические записки. – М., 1953. - Т.42. – 202 с.
92. **Миронов Н.В.** Международная энергетическая безопасность: Учебное пособие / МГИМО (У) МИД России, Междунар. ин-т топливно-энергет. комплекса. – М.: Изд-во МГИМО, 2003. – 165 с.
93. **Олейнов А.Г.** Топливо-энергетический комплекс мира: Учебно-справочное пособие. – М.: Навона, 2008. – 472 с.
94. **Переслегин С.Б.** Самоучитель игры на мировой шахматной доске. – М.: АСТ; СПб.: Tera Fantastica, 2007.- 624 с.
95. Россия на мировых рынках традиционной и новой энергетики / Под общ. ред. академика РАН **С.А. Ситаряна**. – М.: Книжный дом “ЛИБРОКОМ”, 2009. – 264 с.

96. **Симонов К.** Энергетическая сверхдержава. – М.: Алгоритм, 2006. – 272 с.
97. Социально-экономические итоги постсоветских стран: итоги двадцатилетия. – М.: ИЭ РАН, 2012. – 400 с.
98. **Харламова Ю.А.** Мировая транспортная система. - М.: Изд-во МГУПС, 2014. – 125 с.
99. **Цветков В.А., Зойдов К.Х., Медков А.А.** Проблемы интеграции и инновационного развития транспортных систем России и стран Южного Кавказа. – М.: ЦЭМИ РАН, 2011. – 197 с.
100. **Цуцисв А.А.** Атлас этнополитической истории Кавказа (1774-2004). — М.: Европа, 2007. — 128 с.
101. **Шеварднадзе Э.** Мой выбор. В защиту демократии и свободы. - М.: Изд-во “Новости”, 1991. – 368 с.
102. **Шумилин А.И.** Энергетическая стратегия России и США на Ближнем Востоке и в Центральной Азии. – М.: Междунар. отношения, 2008. – 168 с.
103. Экономическая и национальная безопасность: Учебник / Под ред. **Е.А. Олейникова.** – М.: Изд-во “Экзамен”, 2005. – 768 с.
104. **Эткинд А.** Внутренняя колонизация. Имперский опыт России. – М.: Новое литературное обозрение, 2013. – 448 с.
105. **Якунин В.И.** Политология транспорта: политическое измерение транспортного развития. – М.: Экономика, 2006. – 432 с.
106. **Attali J.** A Brief History of the Future. - Arcade Publishing. - New York, 2011. - 279 p.
107. **Bauman Z.** Liquid Modernity. - Cambridge: Polity Press, 2000. - 228 p.
108. **Bull H.** The Anarchical Society: A Study of Order in World Politics. - 2nd ed. H. Bull. - New York: Columbia University Press, 1995. – 335 p.
109. **Buzan B., Weaver O., de Wild J.** Security: A New Framework for Analysis. Boulder, Colorado: Lynne Rienner Publishers, Inc., 1998. – 239 p.
110. **Collon M.** Monopoly. L'OTAN a la conquete du monde. - Bruxelles: EPO, 2002. – 247 p.
111. **Davtyan V.S.** Global Energy Security as an Ontological System. – Berlin: DOC Research Institute, 2017. – 88 p.
112. Energy and Security: Toward a New Foreign Policy Strategy / **Jan H. Kalicki and David L. Goldwyn** (eds.). - Washington, Baltimore: Woodrow Wilson Center Press, Johns Hopkins University Press, 2005. – 640 p.

113. **Gottman J.** La Politique des Etats et leur Geographie. - Paris, 1952. – 670 p.
114. **Haushover K.** Geopolitics of the Pacific Ocean. - Lewiston: The Edwin Meller Press, 2002. – 402 p.
115. **Jensen O.B., Richardson T.** Making European Space: Mobility, Power and Territorial Identity. – Routledge, 2004. – 312 p.
116. **Keohane R., Nye J.** Transnational Relations and World Politics. – Cambridge, MA: Harvard University Press, 1972. – 428 p.
117. **Korin A., Luft G.** Energy Security Challenges for the 21st Century: A Reference Handbook. - Praeger Publishers, 2009. – 372 p.
118. **Lacoste Y.** Une mode qui n'est pas futile / V.-F., Durand, J. Levy, D. Retaile. Le monde: espaces et systemas. - Paris, 1993.
119. **Lakoff G.** The political mind. A cognitive scientist's guide to your brain and its politics. - New York: Penguin Books, 2009. – 293 p.
120. **Mackinder H.** Democratic Ideals and Reality. – N.Y., 1962. – 213 p.
121. **Mahan A.T.** Influence of Sea Power upon History, 1660-1783. – Little, Browne & Co. Boston, 1890; Repr. of 5th ed., Dover Publications; N.Y., 1987. – 557 p.
122. **Nasser G.** The Philosophy of the Revolution. - Dar al-Maaref, 1959. – 102 p.
123. **Pierpont N.** Wind Turbine Syndrome. - Santa Fe, NM: King Printing, Lowell, Mass, 2009. – 292 p.
124. **Ross J.** Linking Europe: Transport Policies and Politics in the European Union. – Praeger Publisher, 1998.- 266 p.
125. Space and Transport in the World-System (Contributions in Economics and Economic History) / **Paul S. Ciccantell** (Editor), Stephen G. Bunker. – Greenwood Press, 1998. – 251 p.
126. **Strange S.** States and Markets. - 2nd Revised edition. - Continuum International Publishing Group Ltd., 2004. – 280 p.
127. **Toynbee A.** Hellenism. The History of a Civilization. - Oxford University Press, 1959. – 255 p.
128. **V. De la Blache P.** La France de l'Est. - Paris, 1917, republished in 1994. - 287 p.
129. **Waever O.** Securitization and Desecuritization. On Security. R. Lipschutz (ed.). - New York: Columbia University Press, 1995. – P. 46-87.
130. **Waltz K.** Theory of International Politics. - Boston: Addison-Wesley Publishing Company, Inc., 1979. – 251 p.
131. **Wendt A.** Social Theory of International Politics. - Cambridge: Cambridge University Press, 1999. – 450 p.

132. **Yergin D.** The Prize: The epic quest for oil, money & power. – New York: Free Press, 1993. – 924 p.
133. **Yergin D.** The Quest: Energy, Security and the Remaking of the Modern World .- New York: Penguin Books, 2011. – 804 p.
134. **Դավթյան Վ., Թևոսյան Հ.** Հայաստանի էներգետիկ քաղաքականության զարգացման միտումները. – Երևան, “Կոնրադ Ադենաուեր” հիմնադրամ, 2019. – 144 էջ:
135. **Քոթանջյան Հ.** Չինաստանի “Գոտի և ճանապարհ” աշխարհառազմավարական ծրագրին մասնակցությունը որպես ՀՀ համախումբ հզորության զարգացման ռազմավարական ուղենիշ // Չինաստանի “Գոտի և ճանապարհ” նախաձեռնությունում ՀՀ ներգրավման ռազմավարական ուղենիշները: Աշխատանքային տետրեր, ՀՀ ՊՆ Պաշտպանական ազգային հետազոտական համալսարանի “Հայկական բանակ” ռազմագիտական հանդեսի հավելված.- 2018. – 2 (46). – 120 էջ:

#### *Научные статьи*

136. **Аругюнян А.** Историко-ретроспективный анализ политики России на Южном Кавказе // *Южный Кавказ: Проблемы региональной безопасности и интеграции.*- Ереван: Изд-во РАУ, 2004. – Том 1, N 1. – С. 97-116.
137. **Барабанов О.Н.** Политика НАТО в отношении государств Центральной Азии и Закавказья // *Южный фланг СНГ: Центральная Азия-Каспий-Кавказ: энергетика и политика/* Под ред. А.В. Мальгина, М.М. Наринского. Вып. 2. – М.: Навона, 2005. – С. 401-412.
138. **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>
139. **Вартанян А.М.** Энергетическая дипломатия Тегерана в Закавказском регионе // Сайт Института Ближнего Востока – [www.imes.ru/rus/stat/2005/17-10-05.html](http://www.imes.ru/rus/stat/2005/17-10-05.html)
140. **Григорьев Л.М.** Поиск нового пути в мировой энергетике // *Экономическое обозрение.* – 2006. – N 4, июль. – С. 6-9.
141. **Григорян С.** Южный Кавказ и международное сообщество. Место Армении в современном мире // *Журнал Польского института международных дел.* – 2007. – Т. 7, N 3 (24). – С. 87-112.

142. **Грудицын Н.А.** Геополитический фактор развития транспортных систем // *Вестник СПбГУ. Сер.7.* -2016. – С. 134-143.
143. **Давтян В.С.** Особенности формирования тарифов на поставляемый в Армению российский природный газ в условиях евразийской интеграции // *Вестник общественных наук НАН РА.* – 2017. – N2. - С. 235-245.
144. **Давтян В.С.** Проблемы и перспективы интеграции Армении в общий рынок газа ЕАЭС // *Россия и новые государства Евразии (ИМЭМО РАН).* – 2017. – N3. - С. 96-105.
145. **Давтян В.С.** Армянская АЭС: политические проблемы функционирования // *Вестник Инженерной академии Армении.* - 2015. – Т. 12, N 2. - С.386-391.
146. **Давтян В.С.** Возобновляемая энергетика Армении в контексте мирового опыта: на пути к энергетической независимости // *21-й век: Информационно-аналитический журнал.* – Ереван, 2016. – 3 (40). - С. 96-113.
147. **Давтян В.С.** Газопровод Иран-Армения и энергетические интересы России // *Свободная мысль.* – 2016. – N 2 (1656) - С. 113-118.
148. **Давтян В.С.** Гидроэнергетика Армении как гарант защиты государства от энергетических кризисов // *Вестник Инженерной академии Армении.* - 2014. – Т. 11, N 3. С. 507-510.
149. **Давтян В.С.** ЕАЭС и проблемы энергетической интеграции Армении // *Свободная мысль.* – 2015. – N 3 (1651). - С. 165-172.
150. **Давтян В.С.** Интеграция в международные транспортные коридоры как главный вызов транспортной безопасности Армении // *Армянский политологический журнал.* – 2015. – N2. - С. 6-23.
151. **Давтян В.С.** О некоторых внешних и внутренних угрозах энергетической безопасности Армении // *Вестник Инженерной академии Армении.* - 2015. – Т. 12, N 4. - С. 768-773.
152. **Давтян В.С.** Особенности и последствия приобретения 5-го энергоблока Разданской ТЭС со стороны ОАО “Газпром”: проблемы экспорта электроэнергии // *Вестник Государственного экономического университета Армении.* – 2017. – N 1(43). - С. 44-53.
153. **Давтян В.С.** Политико-философское осмысление энергетической безопасности. Конструктивистский подход // *Материалы Международной научной конференции “Проблемы национальной безопасности в условиях глобализации”.* - Ереван, 2015. - С. 127-134.
154. **Давтян В.С.** Проблемы функционирования Армянской АЭС: историко-геополитический анализ // *Армянский политологический журнал.* – 2016. – N2. - 123-152.



155. **Давтян В.С.** Развитие малых ГЭС в Армении как важное условие достижения энергетической независимости // *Вестник Инженерной академии Армении*: Юбилейный выпуск. - 2012. - С. 53.
156. **Давтян В.С.** Разработка сланцевых месторождений в контексте диверсификации энергосистемы РА // *Вестник Инженерной академии Армении* // Международная научно-техническая конференция “Коллективная самооборона: политические проблемы и правовые аспекты”: Специальный выпуск. - 2014. - С. 62 – 65.
157. **Давтян В.С.** Россия на Южном Кавказе: геополитическая ретроспектива // *Россия XXI век*. - 2014. - N 6. - С. 129-146.
158. **Давтян В.С.** Теоретические основы исследования проблем энергетической безопасности // *Материалы Республиканской научной конференции “Проблемы национальной безопасности в условиях глобализации”*. - Ереван, 2014.- С. 15-24.
159. **Давтян В.С.** Транспортно-логистическая ситуация на Южном Кавказе: железнодорожные войны // *Мировая экономика и международные отношения*. - 2017. - Т. 61, N7. С. 93-100.
160. **Давтян В.С.** Энергетическая безопасность как политическая категория // *21-й век: Информационно-аналитический журнал*. - Ереван, 2010. - 3 (15). - С. 24-35.
161. **Давтян В.С.** Энергетическая политика России на Южном Кавказе: трубопроводные войны // *Россия XXI век*. - 2015. - N 4. - С. 62-73.
162. **Давтян В.С.** Энергетические проблемы Армении // *Сборник статей “Постсоветские государства: 25 лет независимого развития”*. - ИМЭМО РАН. - Т.2. - 2017. - С. 31-41.
163. **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.
164. **Давтян В.С., Арутюнян А.Р., Самвелян Л.Э.** Особенности формирования и осуществления национальной энергетической политики НКР // *21-й век: Информационно-аналитический журнал*. - Ереван, 2017. - 2 (43). - С. 69-80.
165. **Давтян В.С., Арутюнян А.Р., Самвелян Л.Э.** Энергетическая безопасность Нагорного Карабаха и некоторые вопросы государственного строительства // *Вестник Инженерной академии Армении*. - 2017. - Т. 14, N 1. - С. 158-162.
166. **Данилин И.В., Павлинова Н.В.** Нефтепровод Баку-Тбилиси-Джейхан: экономические и политические проблемы // *Южный фланг СНГ. Центральная Азия-Каспий-Кавказ: энергетика и полити-*

- ка / Под ред. А.В. Мальгина, М.М. Наринского. – М.: Навона, 2005. – Вып. 2. – С. 192-205.
167. **Дегоев В.** Проблема сохранения статус-кво в Закавказье и политика России // *Южный фланг СНГ: Центральная Азия-Каспий-Кавказ: энергетика и политика*/ Под ред. А.В. Мальгина, М.М. Наринского. Вып. 2. – М.: Навона, 2005. – С. 291-295.
168. **Дегтев А.С., Маргоев А.Р., Токарев А.А.** Экономика Грузии в пространстве противоречий региональных держав // *Вестник МГИМО*. – 2016. – №2. – С. 219-233.
169. **Дугин А.** Евразийство: от философии к политике: Доклад на Учредительном съезде ОПОД “Ервазия” (21 апреля, 2001 г., Москва).
170. **Жукова И.С.** Энергетическая дипломатия и геополитика как составной элемент международного энергетического права // *Вестник ОГУ*. - (109)/март, 2010.- №3.– С. 51-54. ОГУ,
171. **Иноземцев В.Л.** Евразийский экономический союз: потерянные в пространстве // *Полис*. – 2014. - №6 (144). – С.71-82.
172. **Карапетян К.** Армения и региональные энергетические процессы в контексте информационного обеспечения // *21-й век: Информационно-аналитический журнал*. – 2009. – 1 (9). – С. 3-7.
173. **Карапетян К.** Роль Армении в обеспечении энергетической безопасности Южного Кавказа // *21-й век: Информационно-аналитический журнал*. – 2009. – 2 (10). – С. 3-27.
174. **Каратаева К.Е.** МТК “Север-Юг”: новые возможности или повторение старых ошибок? // *Проблемы национальной стратегии*. – 2009. - № 1.– С. 128-147.
175. **Ким Чжи Ен.** Энергетический фактор и гегемонизм США // *Власть: Общественно-политический журнал*. – 2007. – № 4. – С. 76-82.
176. **Ларин О.Н.** Перспективы интеграции транспортных систем Евразийского экономического союза // *Проблемы национальной стратегии*. -2017. – №4 (43). – С. 152-170.
177. **Лебедева М.Ю., Михеев В.Л., Пиджаков А.Ю.** Нормативно-правовое регулирование транспортной безопасности в Российской Федерации // *Научный вестник МГТУ ГА*. - 2011. - № 170. – С. 60-65.
178. **Липартелиани Г.** ОЧЭС: проблемы становления и основные противоречия // *Власть*. – 2012. - № 5. – С. 155-157.
179. **Малышева Д.** Каспийская энергополитика-2007 и ее кавказский вектор // *Кавказ-2007: Ежегодник Института Кавказа*. – Ереван: Институт Кавказа, 2009. – С. 296-315.

180. **Мальцев Е.Б.** Ирано-грузинский газопровод как фактор глобальной энергетической стратегии Тегерана: Сайт Института Ближнего Востока // <http://www.iimes.ru/?p=4201>
181. **Манасерян Т.** Присоединение Армении к ЕВРАЗЭС: миф и реалии // [http://www.soyuzinfo.am/rus/analitics/detail.php?ELEMENT\\_ID=216](http://www.soyuzinfo.am/rus/analitics/detail.php?ELEMENT_ID=216)
182. **Маркаров А.А., Давтян В.С.** Энергетический фактор развития Армении в новой системе региональных интересов // *Геоэкономика энергетики*. – 2018. – N2. – С. 157-167.
183. **Маркедонов С.** Южный Кавказ: многоугольник интересов // <http://www.apn.ru/publications/article1406.htm>
184. **Минасян Г.** Армения – российский форпост на Кавказе? // *Russie. Nei. Visions*. – Февраль, 2008. – N 27. – 21 с.
185. **Минасян С.** Ситуация в Джавахке в контексте проблемы вывода российских военных баз из Грузии // *21-й век: Информационно-аналитический журнал*. – 2005. – № 1. – С. 27-78.
186. **Минасян С.А., Геворкян А.А.** Атомная энергетика в Армении // *Вестник Инженерной академии Армении*. – 2004. – Т. 1, N 1. – С. 36-39.
187. **Одабашян В., Хачатрян С.** Возобновляемая энергетика в Республике Армения // *21-й век: Информационно-аналитический журнал*. – 2007. – 2 (6). – С. 143-158.
188. **Паносян Ж., Марухян В.** Новые технологические разработки для производства эффективных и конкурентоспособных солнечных электростанций // Первый конгресс возобновляемой энергетики. – Ереван, 2003. – С. 255-264.
189. **Пиджаков А.Ю., Лебедева М.Ю.** Дефиниция “транспортная безопасность” // *Научный вестник МГТУ ГА*. – 2013. – N196. – С. 67-71.
190. **Погосян С.** Президенты решили: НПЗ в РА - быть! // *Базис*. – Ереван, август-сентябрь, 2007. – N 6-7 (20-21). – С. 32.
191. **Рясин В.И.** Энергетическая безопасность региона как системообразующий фактор экономической безопасности // *Вестник ИГЭУ*. – 2005. – Вып. 2 // <http://ispu.ru/files/161-164.pdf>
192. **Саркисян О.Л.** О ценностных основаниях интеграционных процессов в Евразии // *Вестник Российско-Армянского (Славянского) университета*. – Ереван: Изд-во РАУ, 2014. – N 2. – С. 13-22.
193. **Хачатрян А.** Энергетика Армении: региональный игрок без собственных энергоресурсов // *Центральная Азия и Кавказ*. – 2008. – N 5 (59). – С. 113-122.

194. **Atalay S., Canci M., Kaya G., Oguz C., Turkay M.** Intermodal Transportation in Istanbul via Marmaray // *IBM J. RES & DEV.* – November-December, 2010. - Vol. 54, N6. Paper 8. - 8 p.
195. **Davtyan V.** The Major Challenge for Armenia's Transport Security: Obstacles and Prospects of Integration into the International Transport Corridors // *Armenian Journal of Political Science.* – 2016. - N1. - P. 95-110.
196. **Davtyan V.S.** Development of the Hydro-Energy Complex of Republic of Artsakh // *Proceedings of National Polytechnic University of Armenia: Electrical Engineering, Energetics.* – Yerevan, 2017. – N2. – P. 9-21.
197. **Davtyan V.S.** Global Energy Security as an Ontological System: A Socio-Philosophical Approach // *EUCERS Newsletter*, King's College London.- August/September, 2017. – Issue 67. - P. 2-4.
198. **De Blasio N., Nephew R.** The Geopolitics of Nuclear Power and Technology / Center onn Global Energy Policy, Columbia University. - March, 2017. – 33 p.
199. **Doubrovskiy M.** Ukrainian and Russian Waterways and the Development of European Transport Corridors // *European Transport.* - 2005. - N30. – P. 14-36.
200. **Doyle Thomas E.** Liberal Democracy and Nuclear Despotism: Two Ethical Foreign Policy Dilemmas // *Ethics and Global Politics.* – 2013. - 6:3, 2013. – P. 155-174.
201. **Dutton J.** EU Energy Policy and the Third Package. EPG Working Paper / University of Exeter, Energy Policy Group. – July, 2015. – 26 p.
202. **Fedorenko V.** The New Silk Road Initiatives in Central Asia / Rethink Institute Washington DC / Rethink Paper 10, August 2013. – 36 p.
203. **Gevorgyan R.G.** Black-Shale Complexes of Armenia (review) // [http://rgeph.do.am/RG/1/Black-Shale Complexes of Armenia-Short-2-doc-En.docx](http://rgeph.do.am/RG/1/Black-Shale_Complexes_of_Armenia-Short-2-doc-En.docx)
204. **Ghvinadze N., Linderman L.** Cross-Border Electricity Exchanges: Bolstering Economic Growth in the South Caucasus and Turkey / Atlantic Council, Dinu Patriciu Eurasia Center, October, 2013. – 11 p.
205. **Huntington, Samuel P.** The Clash of Civilizations? // *Foreign Affairs.* – Summer, 1993. - 72:3 – P. 22–49.
206. **Joan P.G., Vaduva S., Mihai-Florin T.** Energetic Sustainability and the Environment: a Transdisciplinary, Economic-Ecological Approach / Emanuel University, Griffith School of Management // [file:///C:/Users/Use/Downloads/sustainability-09-00873%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/Use/Downloads/sustainability-09-00873%20(1).pdf)

207. **Karluk S.R., Karaman S.C.** Bridging Civilizations from Asia to Europe: the Silk Road // *Chinese Business Review*. – December, 2014. – Vol. 13, N. 12. – P. 730-739.
208. **Koyama K.** Iran's Bushehr Nuclear Power Plant to Launch Operations with Russian Help. *IEEJ*, January 2011 // <https://eneken.ieej.or.jp/data/3572.pdf>
209. **Lussac S.** The Baku-Tbilisi-Kars Railroad and its Geopolitical Implications for the South Caucasus // *Caucasian Review of International Affairs*. – Autumn, 2008. – Vol. 2(4). – P. 34-46.
210. **Mane-Estrada A.** Securite energetique en Mediterranee occidentale: nouveaux facteurs, nouvelles politiques. Un regard espagnol: Note de l'Ifri.- 2008.
211. **Matthew H., Rewey C., Gagliano T.** Energy Security. - Boulder, CO. - National Conference of State Legislatures. – 2003 // <http://www.ncsl.org/>
212. **Milani M.** Iran in a Reconnecting Eurasia: Foreign Economic and Security Interests / Center for Strategic and International Studies // Rowman&Littlefield. - Lanham, Boulder, New York, London, April, 2016. — 38 p.
213. **Rodrigue J.P., Slack B.** Logistics and National Security // *Science, Technology and National Security*. – Easton, PA: Pennsylvania Academy of Science, – 2002. – P. 214-225.
214. **Stanislaw J.A.** Resource nationalism, the global scramble for energy, and the need for mutual interdependence / Deloitte Center for Energy Solutions. - 2009.
215. **Telli A.** Akkuyu Nuclear Power Plant from the Perspective of Energy Security: A Solution or a Deadlock? *Caucasus International*. – 2016. – Vol. 6, N. 2. – P. 151-166.
216. **Torosyan T., Vardanyan A.** The South Caucasus Conflicts in the Context of Struggle for the Eurasian Heartland // *Routledge, Taylor & Francis Group*. – 2015. – P. 559-582.
217. **Yergin D.** The Fundamentals of Energy Security, Testimony: Hearing on "Foreign Policy and National Security Implications of Oil Dependence" // Committee on Foreign Affairs US House of Representatives. - 2007. – P. 20-28.

#### *Аналитические доклады, обзоры, авторефераты*

218. Абхазия: углубление зависимости. Доклад International Crisis Group. 26 февраля 2010 г. № 202.
219. Армения и Таможенный союз: оценка экономического эффекта интеграции. - ЦИИ ЕАБР. 2013. – 49 с.

220. Восстановление железных дорог на Южном Кавказе: оценка потенциального экономического эффекта. - *International Alert*, 2013.
221. Евро-Азиатские транспортные связи (этап 2). Доклад группы экспертов. - Нью-Йорк, Женева, ООН, 2012.- 672 с.
222. Логистические процессы и морские магистрали II. Характеристики проектов: Грузия. Доклад *Egis International* и *Dornier Consulting*. - Май 2012 г.
223. Мониторинг Национального Собрания РА 5-го созыва. 3-й доклад / 09.09.2013-05.12.2013 – Фонды открытого общества, информационное НКО “Мандат”. – Ереван, 2013. – 50 с.
224. Морские магистрали Черного моря и Каспийского моря: Отчет о начале проекта. Программа ЕС ТРАСЕКА. – Март 2009.
225. **Пак Е.В.** Перспективы развития сотрудничества в области транспорта и логистики в Евразийском экономическом союзе: Дис... к-та э.н. - М., 2017.
226. **Пашковская И.** Европейский Союз: энергетическая политика в отношении новых независимых государств // Аналитические доклады / Институт международных исследований МГИМО (У) МИД России. – Июнь, 2009. – Вып. 1(22). – 80 с.
227. Сланцевый газ. Революция в Северной Америке, ограниченное влияние на остальной мир (Отраслевой обзор) / Газпромбанк. - 2013. – 42 с.
228. **Тархов С.А.** Пространственные закономерности эволюции транспортных сетей: Автореф. дис. ...д-ра геогр.наук: 25.00.24. - М., 2002. – 46 с.
229. **Aslanidze A.** The Role of the Energy Charter in Promoting Electricity Cooperation in the South Caucasus / Energy Charter Secretariat Knowledge Center. - 2016. – 23 p.
230. Caucasus Region. Country Analysis Brief / US Energy Information Administration. - 2006, May.
231. Doing Business 2014: Understanding Regulations for Small and Medium-Size Enterprises/ World Bank. 2013. October 29.
232. Evaluation of the Tacis Interstate TRACECA Programme. Evaluation Unit . - Tacis, June 1998. – 48 p.
233. Freight Transportation: Global Highlights, 2010. – 2011, Washington, DC: US Dept. of Transportation, Bureau of Transportation Statistics. – 62 p.
234. Logistic Centres. Directions for USA: a Report by Europlatforms EEIG. – January, 2004.
235. Republic of Georgia: Energy Sector Assessment, Strategy and Road Map / ADB. – March 2013.

236. The INOGATE Program: Building Partnership for Energy Security.  
237. World Energy Council, “World Energy Resources”, 2013 Survey. – 468 p.

### *Интернет-ресурсы, печатные СМИ*

238. Абхазия готова к открытию железной дороги // <http://www.ng.ru/cis/2017-04-19/abhazzhd.html>
239. АрмРосгазпром” продолжает последовательно проводить свою инвестиционную политику // <http://www.advis.ru/cgi-bin/new.pl?DE849580-284A-B443-B3D2-4AF420B1BE8B>
240. 22 года тому назад была прервана блокада НКР // [www.panarmenian.net/rus/details/178993/](http://www.panarmenian.net/rus/details/178993/)
241. Абхазская железная дорога и аэропорт Сухуми будут переданы в управление России // <http://www.interfax.ru/russia/79958>
242. Абхазия готова к открытию железной дороги // <http://www.ng.ru/cis/2017-04-19/abhazzhd.html>
243. Армения до 2020 года сократит потребление первичной энергии на 38% // [http://arka.am/ru/news/economy/armeniya\\_do\\_2020\\_goda\\_sokratit\\_potreblenie\\_pervichnoy\\_energii\\_na\\_38\\_zamministra](http://arka.am/ru/news/economy/armeniya_do_2020_goda_sokratit_potreblenie_pervichnoy_energii_na_38_zamministra)
244. Армения заявляет о начале программ по строительству Южной железной дороги // [armcanchamber.ca/Rasia%20FZE%20Press%20Release%20-%20Armenian.pdf](http://armcanchamber.ca/Rasia%20FZE%20Press%20Release%20-%20Armenian.pdf)
245. Армения построит газопровод из Ирана только для удовлетворения внутренних нужд – Р. Кочарян // Интерфакс. Президентский вестник. – 2004, 21 апреля.
246. Армения, РФ, Грузия и Иран подписали “дорожную карту” энергокоридора “Север-Юг” // <http://newsarmenia.am/news/armenia/armeniya-rf-gruziya-i-iran-podpisali-dorozhnyu-kartu-energokoridora-sever-yug/>
247. Армянской железной дороге стратегически необходимо строительство ветки Ванадзор-Фиолетово // <http://www.apaven.com/files/news/armenia-needs-vanadzor-fioletovo.ru.pdf>
248. В Севано-Разданский каскад ГЭС будет инвестировано \$30 млн // <http://www.regnum.ru/news/economy/954178.html>
249. Владимир Путин: "Распад СССР - крупнейшая геополитическая катастрофа века" // <http://www.regnum.ru/news/polit/444083.html#ixzz3ULtaHBc4>

250. Все риски проекта Аккую. Краткая справка // <http://www.proatom.ru/modules.php?name=News&file=article&sid=3715>
251. Встреча президента Азербайджана Г. Алиева с генеральным директором МАГАТЭ // <http://lib.aliyev-heritage.org/ru/12727945.html>
252. Газета “Независимая газета”, 25.03.2005 г.
253. Газета “Новое время”. – 12.02.2005 г.
254. Газовые горизонты Армении //
255. Грузинская железная дорога уходит к Москве // Независимая газета. - 16.07.2009.
256. **Давтян В.С.** Армянская АЭС: стоит ли оглядываться на “Евроатом”? // <https://eadaaily.com/ru/news/2017/12/18/budushchee-armyanskoy-aes-stoit-li-oglyadyvatsya-na-evroatom>
257. **Давтян В.С.** Разработка сланцевых месторождений в Армении: мифотворчество или диверсификация? // <http://www.iarex.ru/articles/52646.html>
258. **Давтян В.С.** Реформа грузинской энергетики: быть или не быть армянскому экспорту? // <https://eadaaily.com/ru/news/2017/12/26/reforma-gruzinskoy-energetiki-byt-ili-ne-byt-armyanskomu-eksportu>
259. ЕАЭС и Таможенный союз: кому выгодно? – Казахстан 2016 // <http://kazdata.kz/04/2016-03-еаес-тс-казахстан-торговье-отношения.html>
260. Заместитель Райс обвиняет “Газпром” в нарушении принципов торгового сотрудничества // <http://www.regnum.ru/news/736543.html>
261. ЗАО “ЮКЖД” объявляет о снижении до 80% тарифов на перевозку грузов вагонами в международном железнодорожно-паромном сообщении порт Кавказ-Поти // [http://ukzhd.am/news/press-centre/press\\_1951.html](http://ukzhd.am/news/press-centre/press_1951.html)
262. Заседание комиссии по вопросам стратегии развития ТЭК и экологической безопасности (от 12.10.2012): Официальный сайт Президента РФ // <http://www.kremlin.ru/news/16702>
263. Излишки электроэнергии Арцах будет экспортировать в Армению // [armenpress.am/arm/news/716221/izlishki-elektroenergii-vyrabatyvaemogo-v-arcakhe-prezhde.html](http://armenpress.am/arm/news/716221/izlishki-elektroenergii-vyrabatyvaemogo-v-arcakhe-prezhde.html)
264. Ингури ГЭС: борьба за теплое место // <http://www.rosbalt.ru/main/2009/01/22/611958.html>
265. Иран обещает увеличить поставки газа в Армению // <https://regnum.ru/news/economy/2073234.html>
266. Иранские компании построят Мегринскую ГЭС в Армении // [http://www.iran.ru/news/economics/56787/Iranskie\\_kompanii\\_postroyat](http://www.iran.ru/news/economics/56787/Iranskie_kompanii_postroyat)



[Megrinskuyu GES v Armenii stoimost stroitelstva sostavit okolo 24 0 mln doll](#)

267. Каладзе: Грузия будет закупать дополнительные объемы газа у Азербайджана // <https://eadaily.com/ru/news/2017/05/25/kaladze-gruziya-budet-zakupat-dopolnitelnye-obemy-gaza-u-azerbaydzhana>

268. Каладзе: Грузия будет закупать дополнительные объемы газа у Азербайджана // <https://eadaily.com/ru/news/2017/05/25/kaladze-gruziya-budet-zakupat-dopolnitelnye-obemy-gaza-u-azerbaydzhana>

269. Китайская компания и АрмРосгазпром подписали контракт о строительно-монтажных работах на “Раздан-5” // <http://am.chineseembassy.org/rus/xwdt/t530605.htm>

270. Концессионер ЮКЖД в 2015 году полностью выполнил свои обязательства // [http://arka.am/ru/news/economy/kontsessioner\\_yukzhdv2015\\_godu\\_p\\_olnostyu\\_vypolnil\\_svoi\\_obyazatelstva\\_zamministra](http://arka.am/ru/news/economy/kontsessioner_yukzhdv2015_godu_p_olnostyu_vypolnil_svoi_obyazatelstva_zamministra)

271. Левитин засомневался в эффективности строительства НПЗ в Армении // <http://www.regnum.ru/news/1071868.html>

272. Лукашенко предлагает инвесторам КНР использовать преимущества ЕАЭС // <https://ria.ru/world20150511/1063830613.html>

273. МАГАТЭ окажет Армении содействие в строительстве новой АЭС // <http://www.panarmenian.net/rus/economy/news/14327/>

274. Минэнерго Армении разбирается в причинах сбоя между электросетями Армении и Ирана // <http://lprime.ru/INDUSTRY/20131104/769630714-print.html>

275. На стройплощадку “Раздан-5” доставлен крупнейший в армянской энергосистеме трансформатор // <http://energyland.info/news-show-40215>

276. Национальная статистическая служба Армении // [www.armstat.am](http://www.armstat.am)

277. Начало строительства нефтепровода Иран-Армения намечено на осень 2010 года // <http://www.kavkaz-uzel.ru/articles/171626/>

278. Независимая газета. – 1997. – 26 июля.

279. Ответы начальника Управления Абхазской ЖД // <http://azhd.ru/railroad/kurua>

280. Официальный сайт ЕЭК // [www.eurasiancommission.org](http://www.eurasiancommission.org)

281. Официальный сайт ЗАО “Электрические сети Армении” // [www.ena.am](http://www.ena.am)

282. Официальный сайт ЗАО “ЮКЖД” // [www.ukzhd.am](http://www.ukzhd.am)

283. Официальный сайт Комиссии по оказанию общественных услуг Армении // [www.psrc.am](http://www.psrc.am)

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

285. Официальный сайт ОАО “РЖД”// [www.rzd.ru](http://www.rzd.ru)
286. Официальный сайт Сахалин-Энерджи // <http://www.sakhalinenergy.ru/ru/index.wbp>
287. Первый грузовой состав отправлен по ж.д. Баку-Тбилиси-Карс // <http://www.kavkaz-uzel.eu/articles/311784/>
288. Правительство дает импульс развитию солнечной энергетики // <http://www.tert.am/ru/news/2015/09/10/solar-energy/1786898>
289. Пресс-релиз ОАО “Газпром” от 27 июля 2003 г. // [www.gazprom.ru](http://www.gazprom.ru)
290. Путин назвал сумму инвестиций в строительство турецкой АЭС "Аккую" // <https://ria.ru/atomtec/20170503/1493600158.html>
291. Речь Сержа Саргсяна по итогам переговоров с президентом РФ Владимиром Путиным // <http://voskanapat.info/?p=3311>
292. РЖД осталась без соперника//<http://www.vedomosti.ru/library/articles/2007/12/06/rzhd-ostalas-bez-sopernika>
293. Российский миллиардер обещал вложить \$1 млрд в энергетику Армении // <https://regnum.ru/news/2344695.html>
294. Россия и Иран подписали в Москве “дорожную карту” о сотрудничестве в нефтегазовой сфере // <http://www.itar-tass.com/level2.html?NewsID=15317016>
295. Сайт Министерства энергетических инфраструктур и природных ресурсов РА // [www.minenergy.am](http://www.minenergy.am)
296. Сергей Багапш: я за диалог // <http://www.vremya.ru/print/235757.html>
297. Состоялось заседание кабинета министров Туркменистана // <http://www.tfeb.gov.tm/ru/2013-09-20-04-46-10/468-2016-02-02-18-11-00>
298. Строительство ирано-армянского НПЗ начнется в Армении в 2009 году // <http://news.iran.ru/news/56532/>
299. Строительство нового энергоблока – приоритет для Армении // <http://www.armworld.am/detail.php?paperid=4795&pageid=147525&lang>
300. Строительство новой Ереванской ТЭЦ стоимостью в \$250 млн. вскоре начнется в Армении // <https://arka.am/ru/news/economy/stroitelstvo-novoy-erevanskoy-tets-stoimostyu-v-250-mln-vskore-nac-hnetsya-v-armenii-direktor-renc/>
301. Строить АЭС в Армении будут как российские, так и армянские предприятия // <http://www.kavkaz-uzel.ru/articles/165168/>
302. Строить газохранилище в Грузии готовы 14 компаний // <https://sputnik-georgia.ru/economy/20170926/237475506/Stroit-gazohranilishhe-v-Gruzii-gotovy-14-kompanij.html>

303. США не будут финансировать строительство железной дороги в обход Армении // <https://regnum.ru/news/armenia/657368.html>
304. США обещают многомиллиардные инвестиции в энергетику Армении//<https://eadaily.com/ru/news/2017/05/17/ssha-obeshchayut-mnogomilliardnye-investicii-v-energetiku-armenii>
305. США поддерживают уважительное отношение Армении к санкциям против Ирана – посол США // <https://regnum.ru/news/polit/1661726.html>
306. Туркменистан готовится к расширению экспорта электроэнергии в сопредельные страны // <https://neftegaz.ru/news/view/160518-Turkmenistan-gotovitsya-k-rasshireniyu-eksporta-elektroenergii-v-sopredelnye-strany>
307. Туркменистан намерен в пять раз увеличить поставки электроэнергии в зарубежные страны // <http://www.turkmenbusiness.org/news/turkmenistan-nameren-v-5-raz-velichit-obemy-postavok-elektroenergii-v-zarubezhnye-strany>
308. Увеличен тариф на вырабатываемую Ингури ГЭС электроэнергию//<https://sputnik-georgia.ru/economy/20171219/238620754/Uvelichen-tarif-na-vyrabatyvaemuju-Inguri-GJeS-jelektrojenergiju.html>
309. Энергетическая интеграция в Евразийском союзе: взгляд из Армении // [https://eurasia.expert/energeticheskaya-integratsiya-v-evraziyskom-soyuze-vzglyad-iz-armenii/?sphrase\\_id=16078](https://eurasia.expert/energeticheskaya-integratsiya-v-evraziyskom-soyuze-vzglyad-iz-armenii/?sphrase_id=16078)
310. ЮКЖД создает международный логистический центр на армяно-турецкой границе // <https://regnum.ru/news/1155324.html>
311. Armenia's Nuclear Program: A Regional Security Threat with Global Consequences // <https://ankasam.org/en/armenias-nuclear-program-regional-security-threat-global-consequences/>
312. Armenian Nuclear Power Plant should be shut down, says Turkish minister // <http://www.hurriyetdailynews.com/armenian-nuclear-plant-should-be-shut-down-says-turkish-minister.aspx?pageID=238&nID=104311&NewsCatID=348>
313. Ministry of Foreign Affairs of Japan // [www.mofa.go.jp/policy/economy/summit/2006/energy.html](http://www.mofa.go.jp/policy/economy/summit/2006/energy.html)
314. The Panama Papers // <https://panamapapers.icij.org/>

## ПРИЛОЖЕНИЯ



НЕФТЕПРОВОД БАКУ–ТБИЛИСИ–ДЖЕЙХАН

Рис. П1.1. Нефтепровод Баку-Тбилиси-Джейхан (источник [www.eadaily.com](http://www.eadaily.com))



Рис. П1.2. Газопровод “Набукко” (источник <http://eurasianinfoleague.com>)



Рис. П1.3. Газопроводы ТАР и ТАНАР ([www.newcoldwar.org](http://www.newcoldwar.org))



Рис. П1.4. Газопровод Россия-Грузия (источник [www.rusarmy.com](http://www.rusarmy.com))



Рис. П1.5. Транскавказская железная дорога (источник [www.russia-armenia.info](http://www.russia-armenia.info))

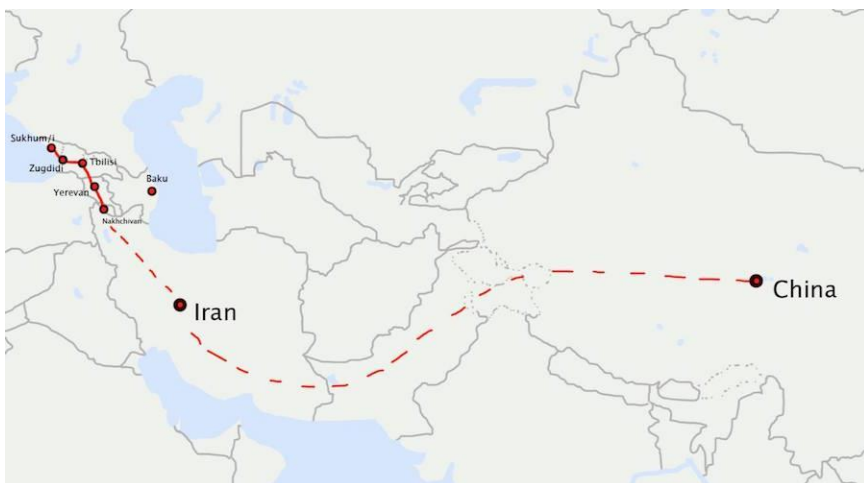


Рис. П1.6. Транскавказская железная дорога с выходом на Иран через ж.д. Иран-Армения (источник [www.civilnet.am](http://www.civilnet.am))



Рис. П1.7. Энергосистема Армении с подключением к Республике Арцах (источник [www.armmap.do.am](http://www.armmap.do.am))

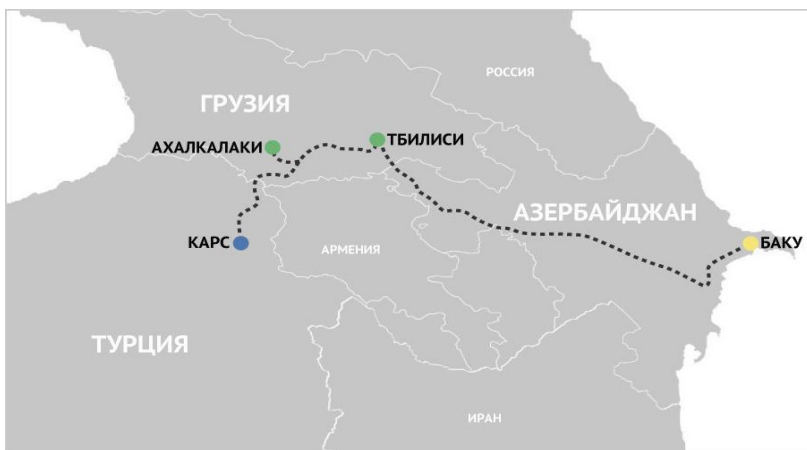


Рис. П1.8. Железная дорога Баку-Тбилиси-Карс (источник [www.regnum.ru](http://www.regnum.ru))





Рис. П1.9. Ж.д. Казвин-Решт-Астара (источник [www.aftershock.news](http://www.aftershock.news))



Рис. П1.10. Коридор “Север-Юг” с выходом на Иран через ж.д. Казвин-Решт-Астара (источник [www.aftershock.news](http://www.aftershock.news))



Рис. П1.11. Железнодорожная сеть Армении с указанием новых проектов (Иран-Армения, Ванадзор-Фиолетово и др.) (источник [www.hayastannews.com](http://www.hayastannews.com))

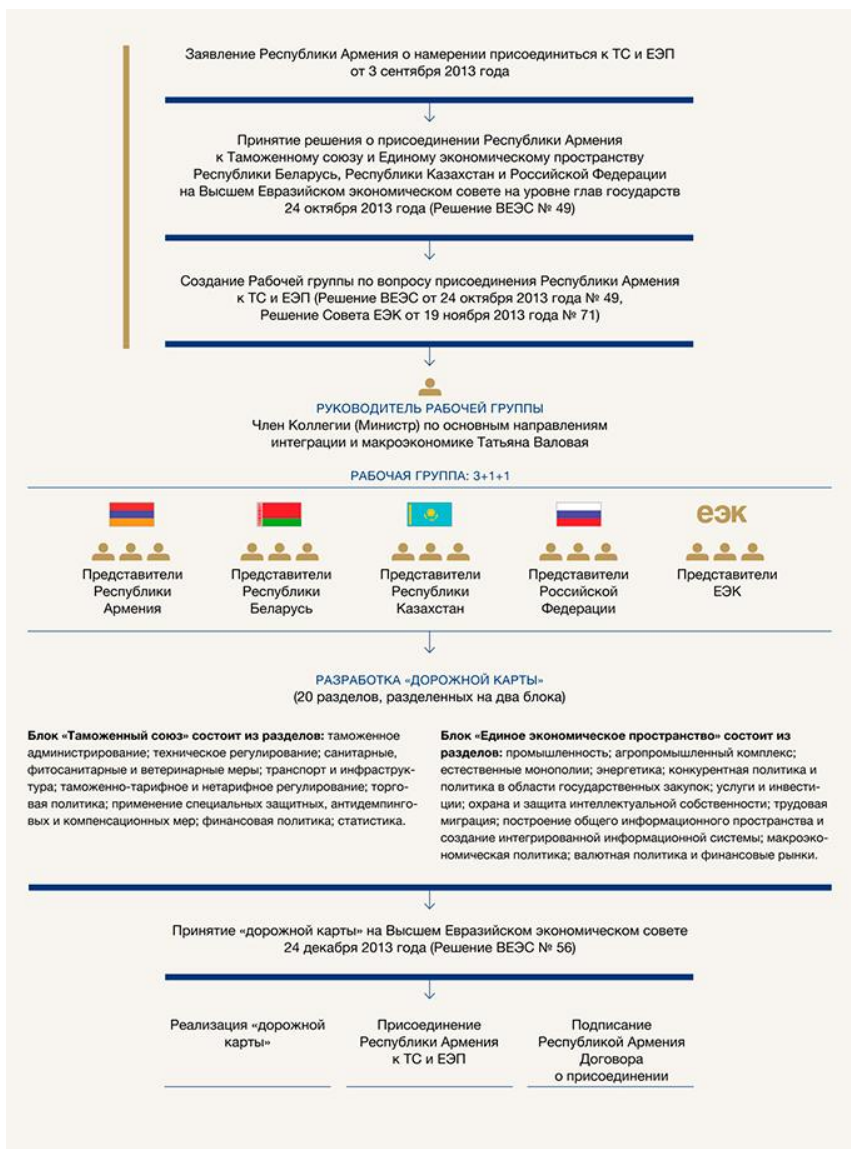


Рис. П1.12. Дорожная карта по присоединению Армении к Таможенному союзу и Единому экономическому пространству (источник [www.eurasiancommission.org](http://www.eurasiancommission.org))

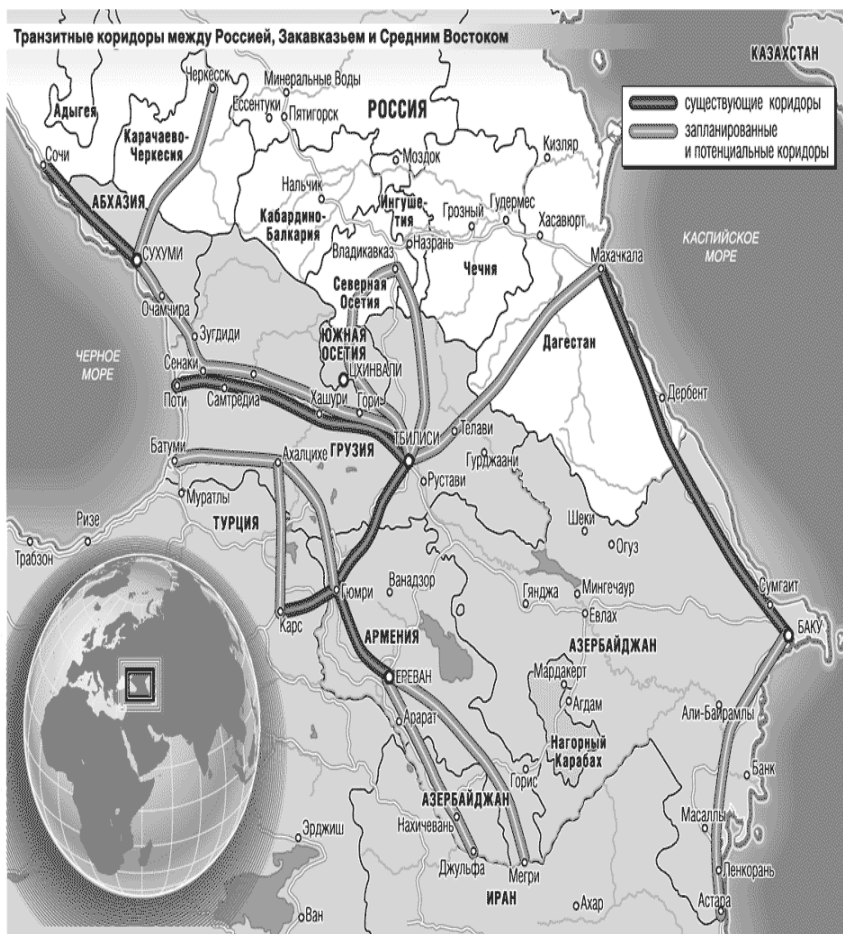


Рис. III.13. Транзитные коридоры между Россией, Южным Кавказом и Средним Востоком (источник [www.iran.ru](http://www.iran.ru))

**Ваге Самвелович Давтян**

ГЕОПОЛИТИЧЕСКОЕ ИЗМЕРЕНИЕ ЭНЕРГЕТИЧЕСКОЙ И  
ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ АРМЕНИИ  
Монография

**Vahe Davtyan**

GEOPOLITICAL DIMENSION OF ENERGY AND TRANSPORT-  
LOGISTICAL SECURITY OF ARMENIA

Редактор: Ж.С. Сейранян

Подписано в печать 11.12.2019 г.

Формат 60X84-1/16.

Печать офсетная. Бумага офсетная. Усл. п. л. 24,3

Тираж 200 экз.

Отпечатано в типографии ООО “Таск”

РА, г. Ереван, ул. Ханджяна 15/55

Тел.: +374 10 547 656

Эл. адрес: [info@task.am](mailto:info@task.am)