

ISSN 1829-4286

ՀԱՅԿԱԿԱՆ
ՔԱՂԱՔԱԳԻՏԱԿԱՆ
ՀԱՆՐԵՍ



1
2020



Հրատարակվում է Վ. Բրյուսովի անվան պետական համալսարանի գիտական խորհրդի որոշմամբ



Հրատարակվում է ՀՀ ԿԳՆ Գիտության պետական կոմիտեի «Հեռանկարային ուսումնասիրությունների և նախաձեռնությունների կենտրոն» ծրագրի շրջանակներում (Պայմանագիր 10-19/1-2)

Համարը պատրաստվել է «Լույս» հիմնադրամի աջակցությամբ

Խմբագրական խորհուրդ՝

Տիգրան Թորոսյան	քաղաքական գիտությունների դոկտոր, ԲՊՀ (գլխավոր խմբագիր), t.tigran@yahoo.com
Գրիգոր Արշակյան	քաղաքական գիտությունների դոկտոր, ԲՊՀ, garshakyan@gmail.com
Վահե Դավթյան	քաղաքական գիտությունների դոկտոր, ԲՊՀ, vahe.davtyan@gmail.com
Լևոն Զեքիեան	փիլիսոփայական գիտությունների դոկտոր, Վաստիկանի արևելագիտության ինստիտուտ, Իտալիա zkybhs@unive.it
Արամ Թերզյան	քաղաքական գիտությունների թեկնածու, Եվրասիական հետազոտությունների և վերլուծության ինստիտուտ, ԱՄՆ, ԲՊՀ, aramterzyan@yahoo.com
Աննա Խվորոստյանկինա	իրավաբանական գիտությունների թեկնածու, Կյիվո Մոնիլա ակադեմիա ազգային համալսարան, Ուկրաինա, ԲԵՊՀ, anna.v.khv@gmail.com
Մալխազ Մացաբերիձե	քաղաքական գիտությունների դոկտոր, Թբիլիսիի պետական համալսարան, Վրաստան, Malkhaz.matsaberidze@tsu.ge
Անդրեյ Մեդուզնսկի	փիլիսոփայական գիտությունների դոկտոր, Տնտեսագիտության բարձրագույն դպրոց ազգային հետազոտական համալսարան, Ռուսաստան, amedushevsky@mail.ru
Սերգեյ Մինասյան	քաղաքական գիտությունների դոկտոր, Կովկասի ինստիտուտ, sergey@c-i.am
Եժի Զասկիերնիա	իրավաբանական գիտությունների դոկտոր, Յան Կոչանովսկի համալսարան, Լեհաստան, jerzyj@hotmail.pl
Պետրա Շտիկով	քաղաքական գիտությունների դոկտոր, Լյուդվիգ-Մաքսիմիլիան համալսարան, Գերմանիա, petra.stykow@lmu.de
Ռայներ Շուլց	պատմական գիտությունների դոկտոր, Էսսեքսի համալսարան, Մեծ Բրիտանիա, rainer@essex.ac.edu
Իրինա Սեմենենկո	քաղաքական գիտությունների դոկտոր, Ռուսաստանի ԳԱ, semenenko@imemo.ru
Ալբերտ Ստեփանյան	պատմական գիտությունների դոկտոր, ԵՊՀ, bertstepanyan@gmail.com
Թալին Տեր-Մինասյան	պատմական գիտությունների դոկտոր, ԻՆԱԼԿՕ, Ֆրանսիա, taline.terminassian@inalco.fr
Աննա Օհանյան	քաղաքական գիտությունների դոկտոր, Սթոունհիլ թուլեջ, ԱՄՆ aohanyan@stonehill.edu

ISSN 1829-4286

© Հեռանկարային ուսումնասիրությունների և նախաձեռնությունների կենտրոն, 2020թ.

ԲՈՎԱՆԴԱԿՈՒԹՅՈՒՆ

ՆՊԱՏԱԿՆԵՐ ԵՎ ԽՆԴԻՐՆԵՐ	4
ՆՈՐ ԱՇԽԱՐՀԱԿԱՐԳ. ԵՎՐԱՍԻԱԿԱՆ ԿԵՆՏՐՈՆ <i>Տիզրան Թորոսյան, Արաքս Վարդանյան</i> Եվրասիական կենտրոնի մեծ աշխարհաքաղաքական վերաբեռնավորման ավարտը	5
<i>Վահե Դավթյան</i> Տրանսպորտային անվտանգության ապահովման աշխարհաքաղաքական խնդիրները Արցախի հանրապետության չճանաչվածության պայմաններում	53
ՀԵՏԽՈՐՀՐԴԱՅԻՆ ՏՐԱՆՏՈՐՄԱՑԻԱ <i>Արամ Թերզյան</i> Ներպետական փոփոխությունները, բարեփոխումները և ազգայնականությունն Ուկրաինայում. Մայդանի հեղափոխության հետևանքները	75
ՄԻՋԱԶԳԱՅԻՆ ՀԱՐԱԲԵՐՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐ <i>Տիզրան Զաքարյան</i> Ծովային ելք չունեցող զարգացող երկրների բազմակողմ համագործակցության խնդիրները	105
<i>Սուրեն Մարգարյան</i> ԱՄՆ 41-րդ նախագահ Ջորջ Բուշի վարչակազմը որպես միջնորդ Հայաստանի և Թուրքիայի հարաբերությունների կարգավորման գործընթացում	121

Геополитические проблемы обеспечения транспортной безопасности Республики Арцах в условиях непризнанности*

ВАГЕ ДАВТЯН

Государственный университет им. В. Брюсова

Рассмотрены геополитические основы категории “транспортная безопасность”. Определены основные геостратегические проблемы развития системы транспортной безопасности Республики Арцах. Выявлены базовые угрозы и риски транспортной безопасности Арцаха, обусловленные статусом непризнанного государства. Проведен ретроспективный анализ транспортного развития Арцаха. Показана геостратегическая и транспортно-логистическая значимость “семи районов”. Выявлены наиболее перспективные направления транспортно-логистического развития Арцаха на современном этапе. Отдельно изучены перспективы развития гражданской авиации и проблемы эксплуатации аэропорта в Степанакерте. Установлено, что признание суверенитета Республики Арцах во многом должно быть следствием внутреннего институционального и инфраструктурно-экономического развития республики. Доказано, что непрерывная модернизация и диверсификация системы транспортной безопасности являются базовым условием пространственного развития государства.

Ключевые слова: Республика Арцах, транспорт, безопасность, геополитика, суверенитет.

Геополитика транспортной безопасности

“Транспортная безопасность” традиционно 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.

*Исследование выполнено при финансовой поддержке Комитета по науке МОНКС РА в рамках научного проекта № 19YR-5F001.

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”¹. О геополитической значимости транспортных коммуникаций писал также К. Хаусхофер: “Наряду с геополитикой народов и государств каждая большая паромная 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”².

Транспортная тематика находилась в центре внимания классика геополитической мысли более позднего периода - Ж. Готмана, который в книге “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 Готман в качестве ключевого понятия, определяющего геополитическое положение государства, предлагает понятия “circulation” или “communication”³.

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 трансформаций⁴. Так, О. Дженсен и Т. Ричардсон в 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.⁵ О политическом измерении

¹ **Mackinder H.** Democratic Ideals and Reality. N.Y., 1962. p. 113.

² **Haushofer K.** Geopolitics of the Pacific Ocean. Lewiston: The Edwin Meller Press, 2002. p. 234.

³ **Gottman J.** La Politique des Etats et leur Geographie. Paris, 1952.

⁴ **Bauman Z.** Liquid Modernity. Cambridge: Polity Press, 2000.

⁵ **Jensen O.B., Richardson T.** Making European Space: Mobility, Power and Territorial Identity. Routledge, 2004.

транспортного развития пишет также Дж. Росс, предлагая изучение развития транспортной проблематики в качестве направления публичной политики Евросоюза. Анализируя четыре вида транспорта - железнодорожного, автомобильного, воздушного и морского, Росс пытается раскрыть значение транспортных коммуникаций в формировании общей европейской экономики и политической культуры⁶. 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 полупериферии⁷.

В постсоветской научной практике транспортная безопасность в целом 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. События 11 сентября 2001 г. в США, а также последующие трагические события показали, что транспортное средство является непосредственным оружием в руках террористов.

Безусловно, 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 терроризма⁸. Однако неверно будет сводить суть понятия “транспортная безопасность” лишь к защищенности от

⁶ **Ross J.** Linking Europe: Transport Policies and Politics in the European Union. Praeger Publisher, 1998.

⁷ 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.

⁸ **Лебедева М.Ю., Михеев В.Л., Пиджаков А.Ю.** Нормативно-правовое регулирование транспортной безопасности в Российской Федерации, *Научный вестник МГТУ ГА*. 2011, 170, 60.

террористических атак, в связи с чем крайне важно исключить отождествление на законодательном уровне многих стран понятий “транспортная безопасность” и “безопасность на транспорте”. В. Якунин в труде “Политология транспорта” отмечает, 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”⁹. 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 стратегий¹⁰. В качестве угроз транспортной безопасности, особенно ее военной составляющей, В. 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 безопасности государства¹¹. 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.

Угрозы транспортной безопасности можно условно разделить на 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). В целом, однако, необходимо констатировать, что, невзирая на свое социальное,

⁹ **Якунин В.И.** Политология транспорта: политическое измерение транспортного развития. М.: Экономика, 2006. с. 6.

¹⁰ Там же, с. 8.

¹¹ Там же, сс. 276-277.

политическое и геополитическое значение, транспортная тематика сегодня недостаточно исследуется в рамках политической науки.

Проблемы транспортной интеграции на Южном Кавказе

Прежде чем обратиться к проблемам транспортной безопасности Республики Арцах, следует обрисовать общие тенденции транспортного развития Южного Кавказа с выделением ключевых геополитических процессов, препятствующих полноценной региональной интеграции.

Наличие ряда неразрешенных конфликтов не позволяет сегодня говорить о ближайших перспективах интеграционного процесса для стран региона в рамках международных коридоров (МТК "Север-Юг", МТК "TRACECA"). Среди таких проблем следует выделить:

- **конфликт в Нагорном Карабахе:** прекращение движения поездов на железнодорожном участке Ереван-Джульфа-Мегри-Миндживан-Баку;
- **замораживание армяно-турецких отношений:** прекращение движения поездов на железнодорожном участке Баку-Тбилиси-Гюмри-Карс;
- **грузино-абхазский конфликт:** прекращение движения поездов на железнодорожном участке Сочи-Сухуми-Тбилиси-Ереван;
- **конфликт между Грузией и Южной Осетией:** прекращение движения поездов на железнодорожном участке Гори-Цхинвали.

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.

Сегодня на Южном Кавказе в рамках программы TRACECA осуществляются работы по расширению мультимодальных грузовых и пассажирских перевозок автомобильным и железнодорожным транспортом. В связи с этим важное значение для региона имеют морские перевозки и паромные переправы, связывающие грузинские черноморские порты Поти и Батуми с морскими портами России, Болгарии, Украины, Турции и Румынии. Также в конце 2017г. была запущена железная дорога Баку-Тбилиси-Ахалкалаки-Карс (БТАК).

Ожидается, что на первом этапе эксплуатации этого более чем 800-километрового участка железной дороги пассажиропоток составит 1 млн человек в год, а объем грузоперевозок - 6 млн тонн. На втором этапе эти показатели могут увеличиться вдвое - до 2 млн пассажиров и 17 млн тонн грузов¹². БТАК формирует значительно более короткий железнодорожный коридор между Европой и Азией по сравнению с коридором, проходящим по территории России. Европейский союз назвал открытие железнодорожного сообщения "крупным шагом в транспортных соединениях, связывающих Европейский союз, Турцию, Грузию, Азербайджан и Центральную Азию"¹³. По сути, железная дорога Баку-Тбилиси-Карс создает альтернативу проходящему по территории России транспортному коридору, что формирует геостратегические риски для Москвы. В сложившихся условиях Россия ищет пути сохранения своих транспортно-логистических позиций в регионе. ОАО "Российские железные дороги", уже обладая контролем над железными дорогами Армении и Абхазии в рамках концессионного управления, не скрывали свою заинтересованность в приобретении или установлении иных форм контроля над железнодорожной системой Грузии с последующим созданием единой железнодорожной сети на Южном Кавказе. Отметим, что до обострения отношений между Россией и Грузией на повестке двусторонних отношений стоял вопрос создания совместного консорциума с привлечением российских инвестиций для восстановления инфраструктуры и возобновления движения поездов по маршруту Сухуми-Самтредиа-Тбилиси-Ереван¹⁴.

В последнее время в научном дискурсе выдвигается концепция "системы трех морей", в которой Южный Кавказ рассматривается как часть более обширного региона, простирающегося до Средиземного моря. Постулируется, что в геополитическом и геоэкономическом плане Южный Кавказ занимает в этой системе важное положение¹⁵. Очевидно, что в контексте комплексного развития транспортной

¹² **Иванов С.М.** Южный Кавказ в региональной геополитике, *Дипломатическая служба*. 2019, 2. .

¹³ Geopolitics and Security: A New Strategy For The South Caucasus (eds. K Kakachia, S. Meister, B. Fricke). K. Adenauer Stiftung, 2018. p. 283.

¹⁴ **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.

¹⁵ **Рябов А. В.** Выступление на круглом столе «Южный Кавказ в "системе трех морей"», *Мировая экономика и международные отношения*. 2016, 10.

системы в регионе с вышеуказанным географическим расширением необходимо максимальное вовлечение в этот процесс также непризнанных и частично признанных государств (Республики Арцах, Южной Осетии и Республики Абхазия). Пребывание последних в состоянии длительной транспортной блокады значительно понижает интеграционный потенциал региона, формируя дополнительные риски и угрозы для региональной безопасности. Вместе с тем, крупные энерготранспортные проекты на Южном Кавказе, соединяющие Каспийское море с Турцией через территорию Грузии (Баку-Тбилиси-Джейхан, Южный газовый коридор), могут послужить сдерживающим фактором для эскалации вооруженных конфликтов. Такой подход вполне вписывается в неолиберальную идеологию конструирования нового мирового порядка. С другой стороны, если рассматривать вопрос в рамках консервативно-реалистического подхода, то при разворачивании военных действий данные инфраструктуры могут также служить стратегической целью, а их уничтожение вполне может обернуться катастрофой для региона, особенно для Баку и Тбилиси. Очевидно, что возобновление масштабных военных действий в регионе помешает долгосрочным планам геостратегического и инфраструктурного развития Грузии, нацеленной на формирование ключевого регионального транспортно-энергетического хаба¹⁶. В особенности большое значение в данном контексте приобретает политика Грузии, нацеленная на интеграцию в китайскую инициативу "Пояс и путь" с целью обретения статуса важного связующего звена между Китаем и Европой¹⁷.

Таким образом, Южный Кавказ является стратегически важным транспортным узлом, в котором пересекаются коммуникации и торговые пути с Востока на Запад (Великий Шелковый путь) и с Юга на Север. Для полноценной реализации транспортно-логистического потенциала Южного Кавказа необходимы усилия, направленные на сдерживание конфликтогенных процессов, что неизбежно приведет к прагматичному использованию транспортно-

¹⁶ **Le Grix V.** A Positive Influence in the South Caucasus? Georgia's Potential as a Regional Stabilizer. *Georgian Institute of Politics*, 2019, 15. <http://gip.ge/wp-content/uploads/2019/02/Policy-brief-15-GEOEUvalues.pdf>

¹⁷ **Charaia V., Papava V.** Belt and Road Initiative: Implications for Georgia and China-Georgia Economic Relations. *China International Studies*, November/December, 2017.

логистических возможностей непризнанных и частичнопризнанных республик с повышением уровня транспортной безопасности всего региона.

Концептуализация исследуемой проблемы

Проблемы суверенитета и государственного строительства напрямую сопряжены с проблемами экономической безопасности Арцаха и особенно такой ее стратегической составляющей, как транспорт. Комплексное развитие системы транспортной безопасности является бесспорным предусловием полноценного функционирования государства. Это системообразующая отрасль экономики, имеющая важное значение как для внутреннего развития, так и для международного позиционирования. Очевидно, что степень суверенности государства напрямую влияет на его вовлечение в систему стратегических коммуникаций, особенно при осуществлении экспортно-импортных операций или привлечении иностранных кредитов для развития указанных отраслей.

Коммуникационная ограниченность Арцаха сказывается на обеспечении экономической безопасности, а следовательно, негативно влияет на функционирование государственных институтов. Последнее делает государство более уязвимым, так как препятствует полноценному развитию внутренних инфраструктур в соответствии с международными нормами и, как следствие, повышению уровня безопасности при их эксплуатации. Таким образом, можно констатировать, что уровень суверенности и наличие эффективных стратегических инфраструктур в Республике Арцах являются взаимообуславливающими явлениями, и их параллельное развитие может положительно сказаться на уровне не только экономической, но и национальной безопасности Арцаха и, следовательно, усилить ее суверенность. Такой подход вполне вписывается в базовый тезис о том, что *международное признание суверенитета Республики Арцах во многом должно быть следствием внутреннего устойчивого развития республики – как институционального, так и экономического.*

Ретроспективный анализ транспортного развития Арцаха

После того, как в 1822 г. Карабахское ханство было преобразовано в Российскую провинцию, торговые караваны стали свободно двигаться по карабахским дорогам. Именно в этот период началось строительство транспортной инфраструктуры. В 1823-1825 гг. была проложена дорога от Майраберг-Аскерана в крепость Шуши и оттуда до Амараса, до этого же был построен отрезок Джульфа-Баку, а в 1912 г. к северу от города Степанакерт была открыта станция Закавказской железной дороги, законсервированная в связи с политической обстановкой в 1989 г.¹⁸

Нагорный Карабах и, в частности, город Шуши были связаны с внешним миром в основном двумя дорогами, имеющими военно-стратегическое значение. Одна проходила через Ереванские ворота и связывала Карабах с Сюником, Нахичеваном и другими армянскими областями, а другая - через Елизаветпольские ворота и протягивалась до Персии, Грузии, Каспийского края и России. Эти дороги сыграли огромную роль в становлении г. Шуши как одного из основных торгово-экономических центров Восточной Армении и всего Закавказья.

В 1840 г. в Закавказье были образованы Грузино-Имеретинская губерния и Каспийская область. Армянская область вошла в состав Грузино-Имеретинской губернии, а Карабах – в Каспийскую область. Карабахская провинция стала уездом из шести участков: Зангезурского, Мегринского, Варандинского, Челябинского, Кяберлинского и Джеванширского¹⁹. Были образованы уездное и участковое управления на основе русского законодательства, охватывающего также вопросы строительства транспортных инфраструктур.

Ситуация резко изменилась после советизации стран региона и вхождения Нагорного Карабаха в состав Азербайджанской ССР. Как известно, 10 августа 1920 г. на основе соглашения между Республикой Армения и РСФСР Карабах, Зангезур и Нахичеван были признаны спорными районами. В эти территории предусматривался ввод

¹⁸ **Мкртчян Ш., Давтян Ш.** Шушинские дороги и загадка Лачинского коридора. Ер.: Амарас, 1999.

<http://www.bvahan.com/armenianway/aw/shushi/html/roads-r.html>

¹⁹ **Тунян В.Г.** Карабахский конфликт: историко-геополитический аспект. Ер.: Изд-во ГИУА, 1999. с. 7.

советских войск для определения статуса, мирного урегулирования территориального конфликта между Арменией и Азербайджаном. Установление советской власти в Армении побудило ревком Азербайджана признать Нагорный Карабах, Зангезур и Нахичеван составными частями Армянской ССР. 4 июля 1921 г. пленум Кавказского бюро ЦК РКП(б) принял решение о передаче Нагорного Карабаха в состав Армении, однако на следующий день, без обсуждения и голосования, он был подарен Азербайджану в качестве “областной автономии”. Постановление явилось проявлением стратегического замысла превратить Азербайджан в “форпост социализма на Востоке”, воздействующий на Иран и Турцию. Под попечительством Азербайджана, благодаря усилиям Турции, оказалась и Нахичеванская автономная область²⁰.

На протяжении всех последующих лет пребывания Нагорно-Карабахской автономной области (НКАО) в составе Азербайджанской ССР на территории автономии не строились дороги с твердым покрытием, а уже эксплуатируемые дороги в течение многих десятилетий не благоустраивались и не реконструировались. При изучении карт 1926 и 1930 гг. становится ясно, что в результате государственной политики по изоляции армян Нагорного Карабаха буквально за несколько лет изменилось расположение границ между Арменией и Карабахом. Как видно из карты 1926 г., Армянская ССР и НКАО связаны между собой единой границей, более того, Нахичеванская АССР не имела общей границы с Турцией²¹. Однако начиная с 1930 г. границы между Армянской ССР и НКАО были значительно изменены, на карте уже появился Лачинский коридор, а Нахичеванская АССР уже имела общую границу с Турцией²².

Транспортно-логистическое значение “семи районов”

Важными показателями социально-экономического развития территории являются уровень ее транспортной обеспеченности, состояние, плотность и конфигурация дорожной сети. Единственная железная дорога – Агдам-Степанакерт, функционирующая в Нагорном

²⁰ Тунян В.Г., сс. 8-9.

²¹ Мкртчян Ш., Давтян Щ.

²² Там же.

Карабахе в советский период, имеющая протяженность 18 км, располагала небольшим удельным весом в общем объеме грузовых перевозок. Основным видом транспорта Нагорного Карабаха являлся автомобильный. Главными дорогами, пересекающими территорию НКАО, были Евлах-Лачин и Евлах-Кельбаджар. Они имели союзно-республиканское значение и содержались в более или менее удовлетворительном состоянии. В крайне плохом состоянии находились также местные дороги, не говоря уже о том, что многие селения 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 НКАО с Армянской ССР, хотя их разделял коридор шириной в 7 км. В условиях крайне плохого состояния этого участка дороги автомашины из НКАО в Армянскую ССР и обратно вынуждены были проезжать сотни километров по территории Азербайджанской ССР через Казах-Кировабад-Евлах-Агдам²³.

Проявлением и результатом явной политизации экономики и азербайджанского национализма, а также стремления изолировать НКАО от внешнего мира являются ее крайне слабые экономические связи с другими республиками СССР и, особенно, с Армянской ССР. По данным азербайджанской прессы, в экономических связях НКАО 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 НКАО даже с районами Азербайджана деформированы и не имеют взаимовыгодного характера²⁴.

Сложилась ситуация, когда армяне Карабаха 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 НКАО в Армянскую ССР, вместо 10-15 км надо было

²³ Валесян Л.А., Мурадян Ю.А. О некоторых итогах и проблемах экономического развития Нагорного Карабаха. *Вестник общественных наук АН Армянской ССР*. // file:///C:/Users/Uset/Desktop/1989-5%25283%2529.pdf .

²⁴ Там же, с. 16.

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. Конечной целью блокадной политики властей Советского Азербайджана, разумеется, являлась депортация армян из Карабаха. Надо отметить, что данная политика привела к определенным результатам. Если в 1923 г. численность армян Карабаха составляла 149,6 тыс. чел., или 94,8%, то в 1979 г. – 123, 1 тыс. чел., или 75,9%. Количество азербайджанцев, соответственно, составило 7,7 тыс. чел. (4,9%) и 37,7 тыс. чел. (23%), т.е. выросло в пять раз²⁵.

Освобожденные в ходе военных действий 1992-1994 гг. семь районов (Кашатаг, Карвачар, Агдам, Кубатлу, Зангелан, Джебраил и Физули), расположенные на периферии административных границ НКАО, имеют важное коммуникационное значение как для Арцаха, так и для Армении. Как пишет В. Захаров, линия соприкосновения между сторонами конфликта в Нагорном Карабахе и на армяно-азербайджанской границе составляет около 1000 км, что значительно превышает протяженность аналогичных зон в других конфликтах (в том числе в конфликте между Индией и Пакистаном). В этом контексте автор подчеркивает стратегическую значимость каждого из освобожденных в ходе военных действий семи районов²⁶.

Кашатаг (бывший Лачин). Осознавая стратегическое, политико-экономическое значение Лачинского коридора (района), после его освобождения армянской стороной велась политика его скорейшей реконструкции и восстановления исторической сухопутной связи между двумя армянскими государствами. Со взятием Лачинского коридора была прорвана блокада Нагорного Карабаха и образован коридор в Армению, открывший возможности для военной и гуманитарной помощи. Отметим, что в октябре 1992 г. Азербайджаном

²⁵ Статус Нагорного Карабаха в политико-правовых документах и материалах. Ер., 1995, 1-5, сс. 22-28.

²⁶ **Захаров В.** О ситуации в Армении и вокруг Нагорного Карабаха (август-сентябрь 2010 г.). *Нагорно-Карабахской республике 20 лет: Доклады Института политических и социальных исследований Черноморско-Каспийского региона*. Степанакерт, 2011. с. 67.

была предпринята военная операция по возвращению контроля над коридором, которая закончилась провалом²⁷.

До освобождения Лачинского района Арцах пребывал в условиях жесточайшей экономической блокады. Было прекращено электро- и газоснабжение. Единственным и весьма опасным способом переправки в Арцах необходимых боеприпасов, продуктов питания, лекарств были авиаперевозки с применением многоцелевых вертолетов “Ми-8” и приспособленных для грузоперевозок пассажирских самолетов “ЯК-40” и “АН-2”²⁸.

Наличие сухопутной связи между Арменией и Арцахом было одним из основных условий, поставленных Арменией в рамках переговорного процесса. Со своей стороны Азербайджан настаивал на освобождении коридора как оккупированной территории. 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 Мегри, а также об обмене территориями²⁹. Один из сценариев по обмену территориями был назван “планом Гобла” в честь бывшего сотрудника Государственного департамента США Пола Гобла, составившего в 1992 г. меморандум, 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 Арцахом и Арменией. План вызвал большую полемику в Армении, для которой потеря Мегри означала бы потерю границы с Ираном. В настоящий момент по ущелью проходит автодорога Ереван-Горис-Степанакерт, которая является единственным путем, связывающим Арцах с Арменией.

Карвачар (бывший Кельбаджар). Как известно, в ходе войны здесь шли самые тяжелые бои, в которых, согласно некоторым оценкам, обе стороны конфликта понесли больше потерь, чем во всей

²⁷ **Жирохов М. А.** Семена распада: войны и конфликты на территории бывшего СССР. СПб., 2012. с. 269.

²⁸ 22 года тому назад была прервана блокада НКР.

www.panarmenian.net/rus/details/178993/

²⁹ **Цуциев А. А.** Атлас этнополитической истории Кавказа (1774-2004). М.: Европа, 2007. С. 91.

войне в целом. Уход из Карвачара приведет к ситуации, в которой Республика Арцах будет вынуждена направить на защиту новых границ более 20 тыс. солдат. Данный район также важен с точки зрения обеспечения водой практически всего Арцаха и частично Армении (озеро Севан)³⁰.

Агдам. Уход из этого района (т.е. той части, которая контролируется Республикой Арцах) будет означать транспортное рассечение Арцаха на север и юг. Вместе с тем республика встанет перед угрозой потери хорошо простреливаемой равнинной территории, необходимой для обороны.

Кубатлу. Транспортно-логистическое и стратегическое значение этого района заключается в том, что он прикрывает путь в Армению с юга (как Кельбаджар – с севера).

Зангелан, Джебраил, Физули. Значительно уменьшая линию соприкосновения с Азербайджаном, указанные районы увеличивают линию границы с Ираном, что повышает статус армянской стороны в региональной политике Ирана. Эти три района важны также для Армении, так как без них более уязвимой становится Сюникская область, что обретает особую актуальность в связи с периодически звучащей радикальной риторикой официального Баку³¹.

Современное состояние транспортной системы Республики Арцах

Базовой целью экономической политики правительства Арцаха является обеспечение устойчивого и безопасного транспортного развития с улучшением качества обслуживания и перманентной модернизацией автопарка республики. При этом роль правительства особенно важна в регулировании, планировании и разработке этой политики с целью обеспечения эффективности транспортной системы.

Как было показано, с распадом СССР железнодорожная связь Арцаха с внешним миром была прервана, что повлекло за собой также полную парализацию внутреннего железнодорожного сообщения, более нерентабельного с учетом короткого расстояния перевозок. Следовательно, по сей день автомобильный транспорт является единственным видом перевозок, а планы по развитию внутреннего

³⁰ Захаров В. ...

³¹ Там же.

железнодорожного сообщения в официальной повестке Степанакерта отсутствуют. При этом в Арцахе сегодня имеется достаточная плотность путей сообщения, необходимая для обеспечения бесперебойного перевозочного процесса. Уже в 2014 году в Республике протяженность автомобильных дорог составляла 197,2 км, при этом вся сеть - с твердым покрытием и общего пользования.³² Что касается протяженности дорог, то большая их часть приходится на дороги местного значения, которые значительно превышают по своей протяженности дороги республиканского значения. Это свидетельствует о фрагментарном развитии транспортной системы Арцаха и, в целом, о недостаточном уровне экономической интеграции в республике (табл. 1).

Таблица 1³³

Протяженность автомобильных дорог межгосударственного, республиканского и местного значения

<i>Автомобильные дороги общего пользования, км</i>	<i>Дороги межгосударственного значения</i>	<i>Дороги республиканского значения</i>	<i>Дороги местного значения</i>
2290	500	325	1465

Изучение статистических данных за последние 5 лет показывает, что в течение этого времени в Республике Арцах не проводились работы по расширению дорожной сети, при этом модернизация имеющихся инфраструктур является одним из ключевых направлений транспортной политики правительства. Большая часть дорожной инфраструктуры, необходимой для обеспечения торгово-экономической безопасности Арцаха, была построена в период с 2000 по 2010 гг.

Республика Арцах является аграрной страной, и основной потребительский рынок сельскохозяйственной продукции, столица Степанакерт, является приоритетным направлением. Следовательно,

³² Статистический справочник Республики Арцах за 2019 г. Транспорт и связь / http://stat-nkr.am/files/yearbooks/2019/17_transport%20ev%20kap%20238-248.pdf

³³ Там же.

властями Арцаха должна осуществляться программа по внедрению регулярных перевозок, обеспечивающих стабильную связь между столицей и регионами республики. За последние годы как перевозки грузов, так и грузооборот в Арцахе демонстрируют относительно положительную динамику (табл. 2).

Таблица 2³⁴

Перевозки грузов автомобильным транспортом общего пользования

	2014г.	2015г.	2016г.	2017г.	2018г.
<i>Перевозки грузов, тыс. тонн</i>	1072,1	909,1	963,5	846,8	1031,7
<i>Грузооборот, тыс. тонна-км</i>	40140,9	42836,5	43768,0	44801,5	55269,4

Развитие автомобильных грузоперевозок создает условия для активизации межрегионального взаимодействия – как экономического, так и социального, что формирует также необходимость развития межрегиональных пассажирских перевозок. Для эффективной организации межрегиональных пассажирских перевозок сервисные структуры расширяются и организуют пакетные тендеры для диверсификации перевозочного процесса. Необходимо отметить, что за последние годы значительно пополнено необходимое количество автобусов в столичном автопарке, утвержден единый график регулярных пассажирских перевозок, модернизированы остановочные пункты. Обратимся к показателям пассажирских перевозок в Республике Арцах (табл. 3).

³⁴ Статистический справочник Республики Арцах за 2019 г. Транспорт и связь / http://stat-nkr.am/files/yearbooks/2019/17_transport%20ev%20kap%20238-248.pdf

Таблица 3³⁵

Перевозки пассажиров автомобильным транспортом общего пользования

	2014г.	2015г.	2016г.	2017г.	2018г
<i>Перевозки пассажиров, тыс. пассажиров</i>	22526,8	24686,4	26775,9	20232,9	20907,4
<i>Пассажи-рооборот, тыс. пасс.</i>	170428,9	178256,2	197929,4	191766,5	208924,8

С целью обеспечения эффективного функционирования транспортной сети между общинами и региональными центрами правительство Арцаха проводит последовательную политику по модернизации автобусного парка республики путем импорта новых единиц подвижного состава и включения их в межрегиональные маршруты. Также в Арцахе реализуется программа по привлечению инвестиций, направленных на повышение уровня организации автобусных услуг, в частности, на строительство автовокзалов в городах Мартуни, Аскеран и Гадрут, а также на модернизацию автовокзала в Мартакерте³⁶.

Проблемы аэрократического развития Арцаха

Свойственный классической геополитической мысли антагонизм "талассократия-теллуракратия" хотя и имеет объективные основы и может в целом применяться также в наши дни с целью определения пространственного развития государства, однако в контексте современных мировых политических и экономических процессов, а также технического и технологического развития оценивать геополитический ресурс государства исключительно с позиций "органической школы" не представляется целесообразным. Важно, во-первых, исходить из неизбежной конвергенции сухопутных и морских геополитических единиц, диктуемой современными транспортно-логистическими реалиями. Во-вторых, для определения

³⁵ Там же.

³⁶ Программа краткосрочных государственных расходов НКР за 2014-2016 гг. / Приложение к решению правительства НКР N 652- Ն от 11 сентября 2013 г.

роли и места государства на геополитической и геоэкономической палитре необходимо принять во внимание также ряд других "кратий", характеризующих его стратегический ресурс. В данном контексте особую важность приобретает концепция "аэрократии", определяющая уровень освоения государством воздушного пространства. Применение "аэрократического" подхода традиционно (с середины 1920-х годов) предполагало, что геополитический вес того или иного государства является отражением развития в нем военной авиации³⁷. Однако современное мировое экономическое развитие диктует условия, в которых особое место в "аэрократической концепции" должна занять гражданская авиация, позволяющая обеспечивать как экономические, так и культурные коммуникации, решая тем самым большой комплекс геоэкономических проблем. В свою очередь, такой подход вполне вписывается в учение французского мыслителя Жака Аттали, предложившего в начале 1990-х годов отказаться от термина "геополитика" в пользу "геоэкономики", в наибольшей степени отражающей суть современной мировой политики.³⁸ Учитывая детерминированность многих глобальных процессов экономическими интересами отдельных акторов, данный подход представляется нам вполне аргументированным и логичным.

В качестве одного из базовых направлений развития транспортно-логистической системы Республики Арцах рассматривается гражданская авиация, необходимая, прежде всего, для экономической интеграции непризнанной республики с Арменией. Осознание стратегической необходимости установления авиационного сообщения между Степанакертом и Ереваном побудило правительство Арцаха в начале 2000-х годов приступить к реконструкции аэропорта с использованием малой авиации. 17 декабря 2008 г. в был принят закон НКР "Об авиации" в соответствии с "Международной конвенцией о гражданской авиации".³⁹ Законом предусматривались основные правовые, организационные и технические процессы, необходимые для полноценного становления в республике безопасно и стабильно функционирующей системы гражданской авиации. Таким образом,

³⁷ **Douhet G.** Command of the Air. Air University Press, Maxwell Air Force Base, Alabama, 2019.

³⁸ **Attali J.** A Brief History of the Future. - Arcade Publishing, New York, 2011.

³⁹ Закон НКР "Об авиации" от 17 декабря 2008 г.

формирование правовой инфраструктуры стало первым важным шагом в направлении "аэрократического" развития Арцаха, что в наибольшей степени демонстрировало наличие политической воли диверсифицировать пути обеспечения и повышения национальной безопасности республики.

Как известно, в советский период, вплоть до конца 1980-х годов, аэропорт обслуживал регулярные пассажирские рейсы Ереван-Степанакерт. Однако вспыхнувшая война в Карабахе сначала частично, а затем полностью прервала обслуживание степанакертским аэропортом пассажирских рейсов. После объявления в НКАО чрезвычайного положения аэропорт перешел под контроль Внутренних войск СССР, которые осуществляли функции по охране инфраструктуры, досмотру груза и личных вещей пассажиров. Важно при этом отметить, что параллельно с этим азербайджанские власти проводили последовательную политику по заселению села Ходжалы в непосредственной близости к взлетно-посадочной полосе с целью существенного сокращения возможности пользоваться данной инфраструктурой. В феврале 1992 г. армянская сторона установила полный контроль над аэропортом и близлежащей территорией, после чего аэропорт стал использоваться исключительно для нужд военно-воздушных сил Арцаха. Активизация в 2009-2010 гг. риторики официального Еревана о намерениях возобновить рейс Ереван-Степанакерт, а также принятый ранее закон об авиации вызвали бурную реакцию в Азербайджане. Официальный Баку пригрозил уничтожением самолетов, следующих по маршруту Ереван-Степанакерт, что было охарактеризовано властями Арцаха и Армении как саботаж⁴⁰. Тем не менее, в аэропорту Степанакерта были проведены масштабные модернизационные работы. В частности, был реконструирован аэродром, повышена эффективность навигационных средств, осуществлено повышение квалификации персонала. В указанный период были приняты нормативные правовые акты, регулирующие вопросы, связанные с авиационной безопасностью, сохранением объектов инфраструктуры, организацией полетов, обслуживанием пассажиров, аттестацией персонала, установлением аэронавигационных тарифов и пр. Было приобретено необходимое

⁴⁰ Баку грозит сбивать самолеты, летящие в Степанакерт. Карабах называет это «саботажем» / <https://regnum.ru/news/polit/1384438.html>

оборудование: радиостанции, мультиплексор, радиорелейная установка для беспроводной связи, тягач для самолета, установка для противообледенительной обработки и пр.⁴¹ Работы по поддержанию степанакертского аэропорта в рабочем состоянии продолжают оставаться одним из приоритетов инфраструктурного развития республики, что обусловлено необходимостью геостратегического развития Арцаха как суверенной единицы. И хотя "аэрократический" дискурс в современном Арцахе развивается не столь активно, а открытие пассажирского рейса Степанакерт-Ереван не является ключевым вопросом национальной политики, все же работы по развитию аэропорта, постоянная модернизация правовой инфраструктуры для становления гражданской авиации, функционирование ответственного за отрасль института – Службы гражданской авиации Республики Арцах, и прочие важные факторы свидетельствуют о нацеленности на пространственное развитие страны с диверсификацией транспортно-логистических коммуникаций как важной компоненты национальной безопасности.

Выводы

1. Транспортная безопасность является необходимым условием пространственного развития государства. Устойчивая и диверсифицированная система транспортной безопасности государства повышает его геостратегический ресурс, позволяет обеспечить не только торгово-экономическую, но также культурную интеграцию, столь необходимую для геополитического развития.
2. Транспортная безопасность, будучи одним из важных компонентов системы национальной безопасности, во многом предопределяет уровень суверенного развития государства. В этом смысле диверсифицированное и безопасное функционирование транспортной системы становится особенно важным для институционального и социально-экономического развития непризнанных государств. Комплексное инфраструктурное развитие государства следует рассматривать как важное

⁴¹ Общая характеристика экономики Нагорно-Карабахской Республики / <https://minfin-nkr.am/uploadfiles/1380806613.pdf>

условие для его внутреннего развития, а также международного позиционирования. В свою очередь, степень суверенности государства влияет на его вовлечение в систему стратегических инфраструктурных коммуникаций, в частности, при осуществлении экспортно-импортных операций или привлечении иностранных кредитов.

3. Развитие транспортных инфраструктур местного и международного значения является базовым вызовом транспортной и, в целом, национальной безопасности Республики Арцах, так как от уровня транспортного развития во многом зависят стабильность и безопасность ее социально-экономической жизни. Вместе с тем необходимость развития и диверсификации транспортной сети обусловлена тем, что наличие современных и безопасных транспортных и, в целом, экономических инфраструктур наряду с институциональным строительством может повысить стратегический статус Арцаха как страны, накапливающей и использующей потенциал устойчивого развития вопреки своему международному статусу.
4. Одним из ключевых направлений развития транспортно-логистической системы Республики Арцах является гражданская авиация, необходимая, прежде всего, для экономической интеграции с Арменией. Сохранение вопроса постоянной модернизации степанакертского аэропорта в официальной повестке Республики Арцах представляется особенно важным в связи с необходимостью "аэрократического" развития республики и, соответственно, повышения ее геостратегического потенциала.

Geopolitical Problems of Ensuring Transport Security of Republic of Artsakh Under the Status of Non-recognized State

VAHE DAVTYAN
Brusov State University

The geopolitical foundations of the category “transport security” are determined. The main geostrategic problems of the development of the transport security system of the Republic of Artsakh are considered. The basic threats and risks of transport security of Artsakh, due to the status of an unrecognized state, are identified. A historical and retrospective analysis of the transport development of Artsakh is carried out. The geostrategic and transport-logistical significance of the “seven districts” is shown. The most promising areas of transport and logistics development of Artsakh at the present stage are identified. The prospects for the development of civil aviation and the problems of operating the airport in Stepanakert are separately studied. It is established that recognition of the sovereignty of the Republic of Artsakh should largely be a consequence of the internal institutional, infrastructural and economic development of the republic. It is proved that continuous modernization basic condition for the spatial development of the state. and diversification of the transport security system is a basic condition for the spatial development of the state.