

## **ИРИ подчеркивает приоритетность армянской магистрали**

**Комментарий Центра АРВАК, 22.02.2024**

06.02.2024 г. посол ИРИ в РА Мехди Собхани на пресс-конференции в Ереване сделал ряд примечательных заявлений. Центральной темой встречи с журналистами стало обсуждение вопросов об отношении Тегерана к фактам оспаривания соседями территориальной целостности и суверенитета РА, о предложенном армянскими властями проекте «Перекресток мира» и о перспективах глобального торгового маршрута через территорию РА.

М. Собхани в очередной раз подтвердил позицию ИРИ по неприятию каких-либо изменений границ РА и АЗР, добавив, что предложенный проект «Перекресток мира» может, без ущемления чьих-либо прав и интересов, создать отличные условия для региональной и международной торговли, политического взаимодействия и добрососедства.

Посол так же заявил, что для Ирана предпочтительнее дорога к Черному морю через Армению, а не через Азербайджан, и что армянский путь короче азербайджанского на два дня. *«Иран считает транспортный маршрут через Армению – лучшим путем к Черному Морю, в то время как для армянской стороны предпочтительнее дорога через Иран к Персидскому заливу»*. Он подчеркнул, что следует интенсифицировать работы по прокладке удобных дорог на юге республики, в частности, в Сюникской области.

Показательно, что прямое и откровенное заявление о приоритетности армянского маршрута в сравнении с азербайджанским прозвучали впервые из уст иранского чиновника после начала новой Палестино-израильской войны. Следует напомнить, что буквально за день до нападения сил ХАМАС-а на территорию Израиля, 6 октября 2023 г. правительства ИРИ и АЗР подписали меморандум о строительстве моста на Аракс и автомобильной дороги, ведущей из Зангелана в Нахиджеван через иранскую территорию. В том же месяце интенсифицировались контакты в двустороннем и трехстороннем форматах между ИРИ, АЗР и РФ относительно необходимости ускорить строительство пограничной инфраструктуры в районе Астары (Азербайджан) и Решета (Иран) для создания полноценной дорожно-таможенной коммуникации между ИРИ и АЗР, с прицелом на существенное увеличение трансграничного грузопотока. А уже в декабре 2023-го представители правительства Ирана и Азербайджана открыли мост через реку Астарачай и новый ППП, строительство которого было начато 1 марта 2022 г.

На фоне этих событий повестка армянского маршрута в риторике Тегерана и в его приоритетах как будто была отодвинута на задний план. Наравне со своими азербайджанскими коллегами иранские чиновники от экономики и дипкорпуса рапортовали о 40%-ном увеличении грузопотока через Астару и о

больших перспективах иранской дороги из Азербайджана в Нахиджеван, который рассматривался в качестве перевалочного пункта для дальнейшего перенаправления грузопотока из Ирана, Азербайджана и Средней Азии в Турцию и далее, до Черного моря. Хотя никто в Тегеране прямо не заявлял о потере интереса к «армянскому маршруту», однако молчание о нем, как одном из вариантов диверсификации торговых путей по оси Север–Юг наталкивало на вывод о том, что Иран разочаровался в перспективах дорожной логистики через Сюник из-за дороговизны проекта и его ненадежности как в техническом плане, так и с точки зрения военной безопасности.

Однако более чем уверенное и откровенное заявление посла Собхани о готовности Ирана интенсифицировать работы по прокладке наиболее приоритетной для проекта «Север–Юг» дороги к Черному морю дает основания утверждать, что в Тегеране не желают отказываться от армянской торговой магистрали.

Очевидно, новый разворот к армянскому проекту продиктован, в первую очередь, задачами политического толка, а не только экономической целесообразности. И в основе этого приоритета – ход ожесточенной Палестино-израильской войны и отношения к ней Азербайджана, в очередной раз продемонстрировавшего отнюдь не дружественные чувства, питаемые к иранским союзникам и самому Ирану.